Jordan PAGEOT

Leiter - Restwerte & Automobilfinanzierung

Gebrauchte BEV im Aufwind. Kann die Nachfrage die nächste Angebotswelle aufnehmen?

Gebrauchte BEV standen in den vergangenen zwei Jahren unter Druck – mit schnellem Wertverlust und hohem Restwertrisiko.

2026 wandelt sich das Bild: Die Nachfrage zieht an, die Rotation verbessert sich und die Unterschiede beim Wertverlust zwischen den Antriebsarten verringern sich.

Eine bessere Performance bedeutet jedoch nicht, dass das Risiko verschwunden ist. Der nächste Test wird zeigen, ob die Nachfrage die neue Welle von BEV aufnehmen kann, die auf den Gebrauchtwagenmarkt zurückkehrt.

Gebrauchte BEV gewinnen endlich wieder an Dynamik

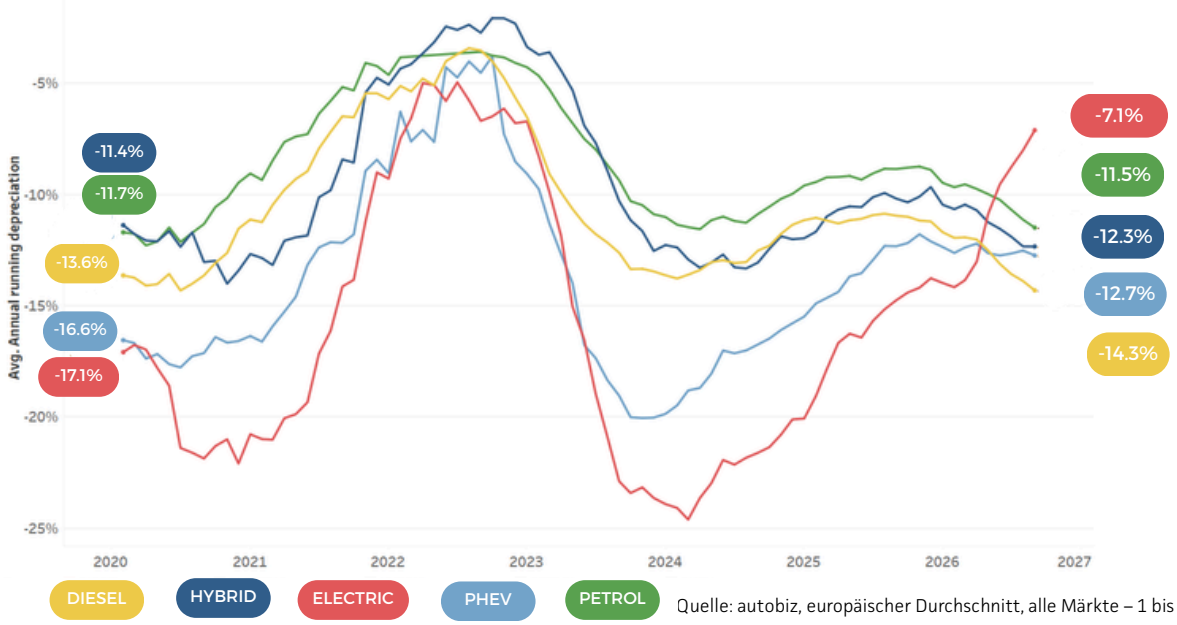
Die Trendwende bei der Performance gebrauchter BEV ist im Laufe des Jahres 2026 immer deutlicher geworden.

Der Wertverlust hat seine Richtung geändert. Nach einer längeren Phase, in der BEV deutlich schneller an Wert verloren als Verbrenner, hat sich der Abstand zwischen den Antriebsarten stark verringert. In den letzten Monaten gehörten BEV sogar zu den stärksten Antriebsarten.

Die traditionelle Hierarchie zwischen den Antriebsarten verliert an Bedeutung. Die fünf wichtigsten Antriebsarten liegen beim jährlichen Wertverlust nur noch vier Prozentpunkte auseinander – früher waren die Unterschiede deutlich größer.

Diese Konvergenz verändert die Art und Weise, wie das BEV-Risiko bewertet werden sollte. Die Marktsignale, die bisher ein zusätzliches BEV-Risiko rechtfertigten, verändern sich und müssen neu bewertet werden. Eine bessere Marktperformance sollte sich jedoch nicht automatisch in höheren Prognosewerten für ein gesamtes BEV-Portfolio niederschlagen.

Jährlicher Wertverlust nach Antriebsart



Quelle: autobiz, europäischer Durchschnitt, alle Märkte – 1 bis 48 Monate

Doch noch immer kein einheitlicher europäischer BEV-Markt

Eine der deutlichsten Lehren der vergangenen Jahre ist, dass die Elektrifizierung in Europa nicht überall gleich schnell voranschreitet. Das gilt nun auch für die Erholung des BEV-Gebrauchtwagenmarkts.

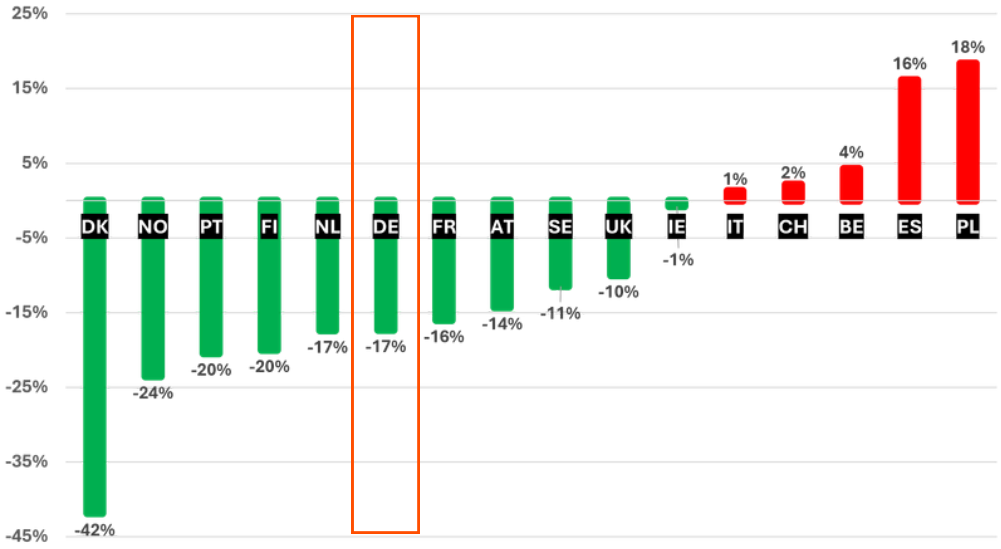
2025 gehörten BEV noch zu den Antriebsarten mit den längsten Standzeiten auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Heute verkaufen sie sich am schnellsten, während sich die Standzeiten konventioneller Antriebe seit dem Frühjahr 2026 verlängert haben.

Diese Verbesserung fällt jedoch von Land zu Land sehr unterschiedlich aus. Ende 2025 drehten BEV nur in drei der von autobiz beobachteten Märkte schneller als Verbrenner. Im September 2026 war dies in 11 Märkten der Fall.

Die Rotation hat sich in den meisten Märkten verbessert, doch die Performance bleibt stark fragmentiert. Reife E-Mobilitätsmärkte wie Dänemark und Norwegen gehören zu den stärksten, während andere Märkte weiterhin mit langsamerem Lagerumschlag und geringerer Aufnahmefähigkeit der Nachfrage zu kämpfen haben. Die Marktreife bleibt ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal.

Ein BEV ist daher nicht mehr allein aufgrund seines Antriebs automatisch ein Hochrisikofahrzeug. Seine Restwertentwicklung hängt zunehmend vom Zusammenspiel aus Marktnachfrage, Segment, Technologie, Neuwagen-Preispositionierung und Timing ab.

Online-Standtage BEV vs. Verbrenner + MHEV + HEV (Sept. 26)



Quelle: autobiz, europäischer Durchschnitt, alle Märkte

Neuere Generationen mit mehr Reichweite, schnellerem Laden und relevanterer Technologie können eine stärkere Nachfrage und ambitioniertere Restwertannahmen stützen. Veraltete Technologie hängt dagegen stärker von Nachfragefaktoren des Marktes ab, die vor allem von den aktuellen Kraftstoffpreisen bestimmt werden. Wie in unseren früheren Restwertanalysen betont, sollten technologisch relevante und wettbewerbsfähig bepreiste Fahrzeuge nicht zwingend dasselbe Risiko tragen wie der übrige Markt.

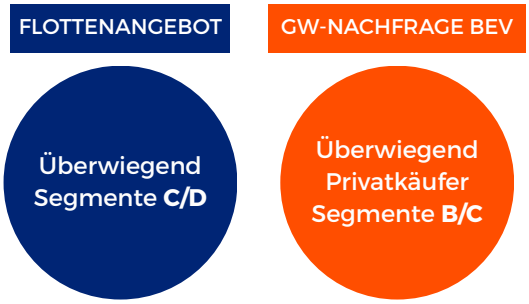
Mit anderen Worten: Das BEV-Risiko wird granularer. Eine einheitliche europäische BEV-Annahme läuft zunehmend Gefahr, sehr unterschiedliche Realitäten zu verdecken.

Der eigentliche Test steht noch bevor

Die aktuelle Erholung profitierte zudem von relativ günstigen Angebotsbedingungen.

Der BEV-Anteil am Gebrauchtwagenbestand erreichte im 1. Quartal 2026 mit 14,8 % seinen Höchststand, als viele Flottenrückläufer auf den Markt kamen. Die stärkere Nachfrage beschleunigte dann den Bestandsabbau und senkte den Anteil im Juni auf 11,9 %. Im Sommer stiegen die Bestände jedoch bereits wieder auf 12,6 % im Juli und August.

Und weiteres Angebot wird folgen. Die BEV-Durchdringung ist bei Neuzulassungen deutlich höher als im heutigen Gebrauchtwagenbestand. Größere Mengen an Leasingrückläufern werden daher nach und nach auf den Markt kommen.



Doch das Volumen ist nur ein Teil der Gleichung. Die Fahrzeuge, die auf den Markt zurückkehren, entsprechen nicht unbedingt der aktuellen Nachfrage nach gebrauchten BEV. Die Elektrifizierung der Flotten konzentrierte sich weitgehend auf Fahrzeuge der Segmente C und D, während Käufer gebrauchter BEV überwiegend Privatkunden sind, die vor allem kleinere Fahrzeuge der Segmente B und C nachfragen.

Mehr erfahren

Jordan PAGEOT

Leiter - Restwerte & Automobilfinanzierung

ecorporate.autobiz.com

Fazit

Die Erholung gebrauchter BEV gibt Restwertverantwortlichen gute Gründe, die Risiken der letzten zwei Jahre neu zu bewerten – rechtfertigt aber keine pauschale Anhebung der BEV-Restwerte.

Technologisch relevante, wettbewerbsfähig bepreiste Fahrzeuge in liquiden Märkten können höhere Restwerte stützen. Ältere Technologie, schwächere Nachfrage oder künftiger Angebotsdruck erfordern weiterhin Vorsicht.

Das Restwertmanagement muss daher kontinuierlich, markt- und fahrzeugspezifisch bleiben, mit regelmäßigem Monitoring und laufender Prognoseanpassung.