



Elektrobonus in Deutschland: Restwerte auf dem Prüfstand des Marktes

Analyse der potenziellen Auswirkungen auf den Gebrauchtwagenmarkt in Deutschland und Europa

Nach der abrupten Beendigung der staatlichen Förderprogramme für Elektromobilität hat Deutschland kürzlich erneut einen **Kaufbonus für neue Elektrofahrzeuge eingeführt**, der bis zu 6.000 Euro betragen kann und nun auch chinesischen Herstellern offensteht. Ziel ist es, die rückläufige Nachfrage zu beleben und die Klimaziele weiterhin zu unterstützen.

Diese Maßnahme erfolgt jedoch in einem sensiblen Marktumfeld. Der deutsche Gebrauchtwagenmarkt für Elektrofahrzeuge zeigt bereits strukturelle Schwächen, was Zweifel an seiner Fähigkeit aufwirft, zusätzliche Volumina ohne steigenden Druck auf die Restwerte aufzunehmen.

“Es geht nicht nur darum, den Neuwagenabsatz zu stimulieren, sondern die Auswirkungen solcher Maßnahmen auf das Gleichgewicht des Gebrauchtwagenmarktes zu analysieren, da dieser direkt die Restwerte von Elektrofahrzeugen bestimmt.”

erklärt Yoann Taitz, Regional Head of Forecast & Market Expert at Indicata



Der Gebrauchtwagenmarkt für Elektrofahrzeuge steht bereits unter Druck

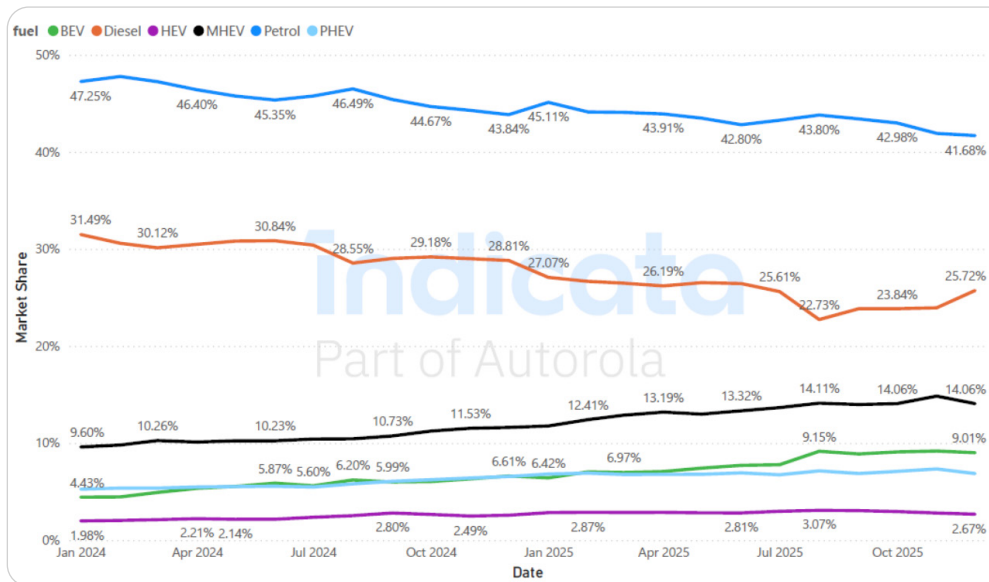
Aktuelle Marktentwicklungen in Deutschland zeigen einen stetigen Anstieg des Anteils von Elektrofahrzeugen an den Gebrauchtwagenverkäufen und -beständen. Dieses Wachstum ist besonders bei jungen Fahrzeugen ausgeprägt, die überwiegend aus Flotten- und Leasingrückläufen stammen.

Gleichzeitig liegen die Bestände gemessen in Market Days Supply strukturell höher als bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, was auf langsamere Abverkaufsraten hindeutet. Auch die Preisindizes für gebrauchte Elektrofahrzeuge sind volatiler und weisen stärkere Korrekturphasen auf als in den thermischen Segmenten.

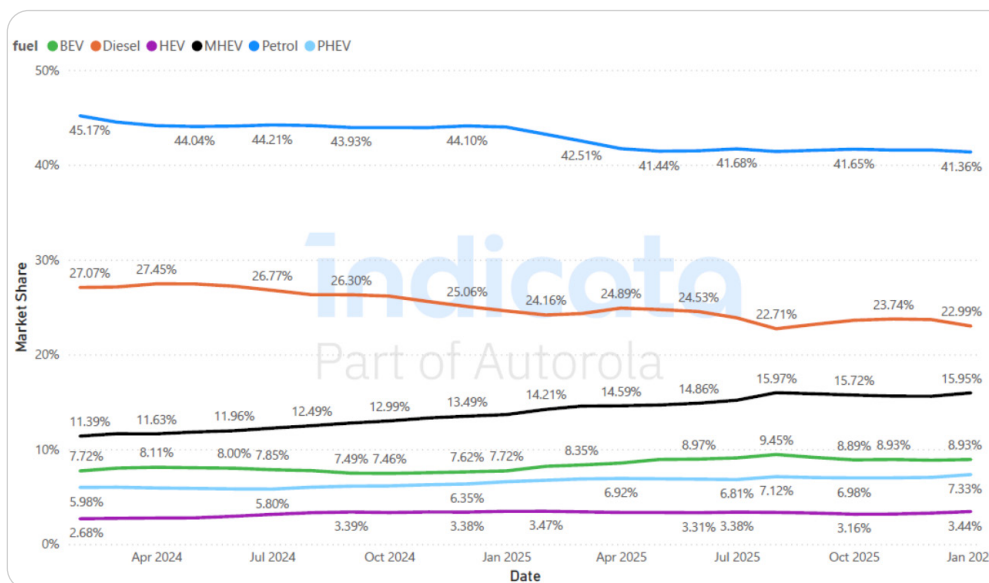
Mit anderen Worten: Der Bonus wird in einem Markt eingeführt, der noch nicht stabilisiert ist. Der Markt für gebrauchte Elektrofahrzeuge wächst zwar in Volumen, bleibt jedoch anfälliger für Ungleichgewichte zwischen Angebot und Nachfrage sowie für Preisanpassungen.

“Der Bonus schafft kein Ungleichgewicht aus dem Nichts. Er wird auf einen Gebrauchtwagenmarkt angewendet, der sich noch in einer Phase struktureller Anpassung befindet.”

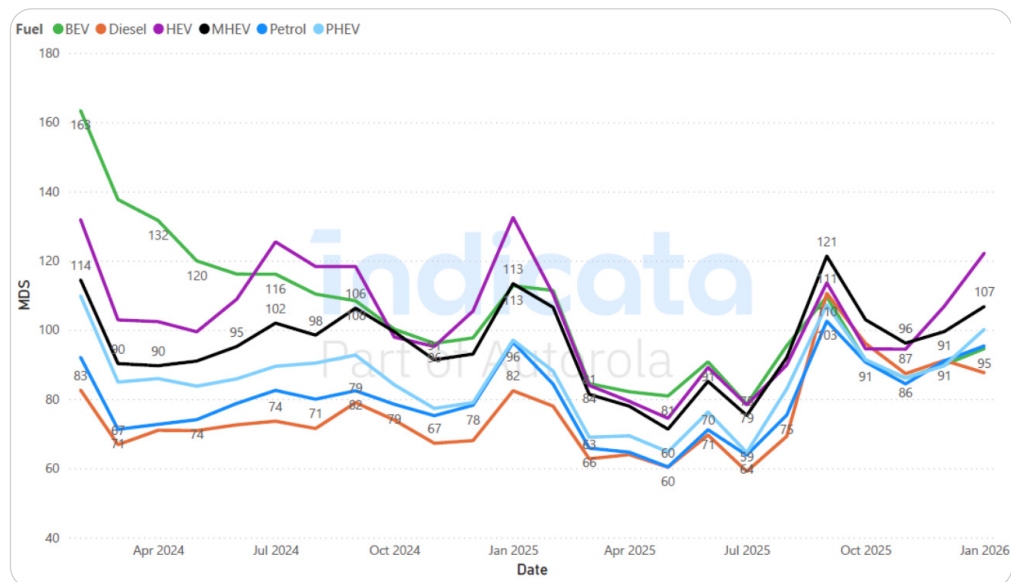
so Yoann Taitz



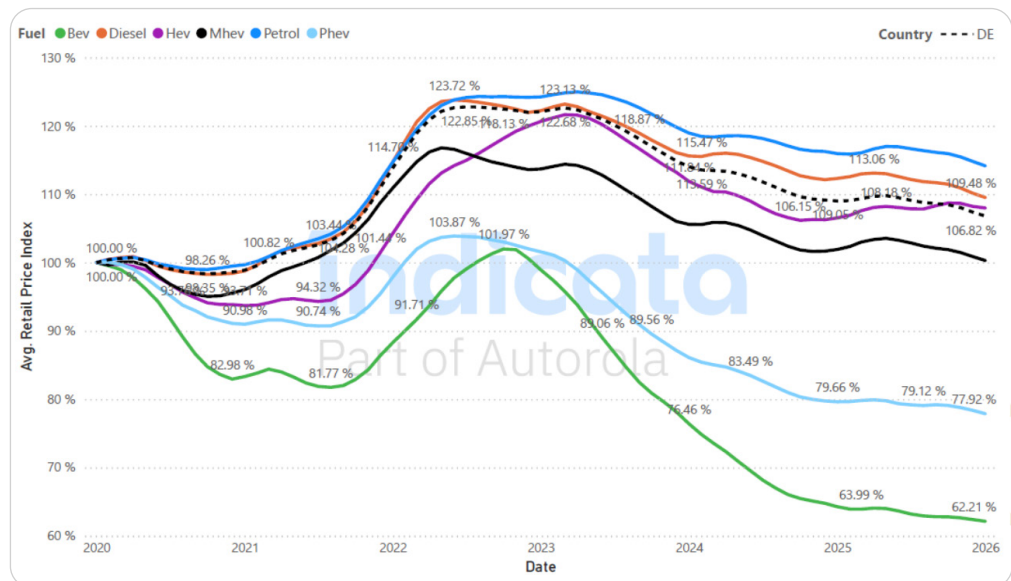
Sales market share by month and fuel type - Germany



Stock market share by month and fuel type - Germany



MDS by fuel type
- Germany



NEW Retail price
(weighted avg.) index
- Germany

Ein neu konzipierter Bonus mit anderer Logik

Das neu eingeführte Programm sieht eine Förderung von bis zu 6.000 Euro beim Kauf eines neuen Elektrofahrzeugs vor. Es folgt auf die Abschaffung des früheren Umweltbonus, die zu einem deutlichen Einbruch der Neuzulassungen geführt hatte.

Die wichtigste Neuerung dieses Programms liegt in seiner Öffnung für chinesische Hersteller. Während Frankreich mit einem Eco-Score die Förderfähigkeit nach industriellen und ökologischen Kriterien einschränkt, verfolgt Deutschland einen technologisch und industriell neutralen Ansatz.

Diese strategische Divergenz könnte in Europa zu unterschiedlichen Preis- und Restwertentwicklungen führen.

Chinesische Hersteller: Ein zusätzlicher Preisdrukfaktor

Die Einbeziehung chinesischer Hersteller verändert die Wettbewerbsstruktur des deutschen Marktes für Elektrofahrzeuge deutlich. Diese Anbieter sind vor allem im Einstiegs- und mittleren Segment positioniert und verfolgen bereits heute eine im Vergleich zu traditionellen Herstellern aggressive Preispolitik.

Die Anwendung staatlicher Förderungen auf diese Fahrzeuge vergrößert den Abstand zwischen Listenpreisen und tatsächlichen Transaktionspreisen weiter. Dies kann dazu beitragen, die Referenzpreisniveaus in bestimmten Kategorien von Elektrofahrzeugen zu senken, insbesondere in den preissensiblen Segmenten.

“Die Öffnung des Bonus für chinesische Hersteller führt zu zusätzlichem Wettbewerbsdruck, der sich auf die Preisbildung und damit auf die Restwerte auswirken kann.”

analysiert Yoann Taitz

Im Gegensatz dazu begrenzt die französische Entscheidung, bestimmte Modelle über den Eco-Score auszuschließen, diesen Effekt auf dem heimischen Markt, indem höhere Preisniveaus für förderfähige Fahrzeuge aufrechterhalten werden. Diese unterschiedliche Ausgestaltung könnte sich langfristig in divergierenden Restwertentwicklungen zwischen den Märkten niederschlagen.

Export als Verbreitungskanal der effekte

Deutschland ist kein abgeschotteter Markt. Es ist seit Langem ein zentraler Exporthub für Gebrauchtfahrzeuge in Europa, mit bedeutenden Strömen nach Dänemark, Österreich, Polen und Frankreich, während gleichzeitig Fahrzeuge aus Belgien und den Niederlanden importiert werden.

In diesem Zusammenhang ist jede Preiskorrektur auf dem deutschen Markt geeignet, sich über Exportströme zu verbreiten. Sinkende Restwerte in Deutschland können bestimmte Fahrzeuge im Ausland wettbewerbsfähiger machen, was kurzfristig den inländischen Lagerdruck mindert, gleichzeitig jedoch Preisdruck auf die Importmärkte ausübt.

“In einem stark vernetzten europäischen Markt werden Preisanpassungen in Deutschland voraussichtlich über Exportströme auch auf andere Länder übergreifen”

betont Yoann Taitz



Warum Restwerte direkt betroffen sind

Mehrere wirtschaftliche Mechanismen erklären, warum Förderungen für Neufahrzeuge den Gebrauchtwagenmarkt beeinflussen.

Der erste ist ein **Preiseffekt** durch Ankerbildung. Der subventionierte Preis wird zur neuen psychologischen Referenz für Käufer. Der zukünftige Fahrzeugwert wird nicht mehr am ursprünglichen Listenpreis gemessen, sondern am tatsächlichen Kaufpreis nach Förderung.

Der zweite Mechanismus betrifft das **Leasing**, das wichtigste Finanzierungsinstrument für neue Elektrofahrzeuge. Leasingraten basieren auf Annahmen über die Restwerte. Fallen die Marktpreise, müssen diese Annahmen nach unten korrigiert werden, was zu höheren Raten oder Verlusten beim Remarketing führt.

Der dritte Mechanismus ist ein **Diffusionseffekt** über alle Altersklassen hinweg. Ein Druck auf die Restwerte junger Fahrzeuge überträgt sich mechanisch auf ältere Fahrzeuge. Ein 36 Monate altes Fahrzeug kann nicht dauerhaft nahe am Preis eines 12 Monate alten Fahrzeugs liegen, ohne Marktinkonsistenzen zu erzeugen. Die Anpassung betrifft daher die gesamte Abschreibungskurve.

Schließlich beschleunigt die Ausdehnung von Förderungen auf junge Gebrauchtfahrzeuge die Wertminderung im gesamten Bestand, da sich deren Preise an die älterer Fahrzeuge annähern.

Kurz-, mittel- und langfristige Risikobetrachtung

Kurzfristig stützen Förderungen die Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen und speisen zukünftige Volumina in den Gebrauchtwagenmarkt ein. Gleichzeitig führen sie zu einer schnellen Anpassung der Restwerte junger Fahrzeuge, mit einer schrittweisen Ausbreitung auf ältere Altersklassen.

Mittelfristig kann der Zufluss von Fahrzeugen aus Leasingrückläufen in Verbindung mit niedrigeren Referenzpreisniveaus zu erhöhter Preisvolatilität und größerer Abhängigkeit von den Absatzpolitiken der Hersteller führen. Exportströme können einen Teil dieses Drucks temporär aufnehmen, ihn aber zugleich auf andere europäische Märkte übertragen.

Langfristig wird das Thema strukturell. Die Wahrnehmung des Restwertrisikos beeinflusst die Gesamtbetriebskosten (TCO), die Höhe der Leasingraten und die Fähigkeit des Marktes, wachsende Elektrofahrzeugvolumina nachhaltig aufzunehmen. Instabile Restwerte schwächen die gesamte wirtschaftliche Kette von Herstellern über Händler bis hin zu Vermietern und Finanzgesellschaften.

Eine Frage der Kalibrierung, nicht des Prinzips

Die Debatte dreht sich daher nicht um das „Ob“ von Förderungen, sondern um deren Ausgestaltung. Höhe, Dauer, Planbarkeit und Verknüpfung mit Finanzierungsmechanismen bestimmen maßgeblich ihre Wirkung auf den Gebrauchtwagenmarkt.

“Ein Förderinstrument, das die Restwerte nicht berücksichtigt, verlagert wirtschaftliche Fragilität vom Neuwagen- auf den Gebrauchtwagenmarkt.”

so Yoann Taitz

“Restwerte müssen als zentraler Steuerungsindikator in die Ausgestaltung öffentlicher Maßnahmen integriert werden.”

Residual values as a test of the electric transition

Die Rückkehr des Elektrobonus in Deutschland markiert den Beginn einer neuen Phase staatlicher Unterstützung für Elektromobilität. Sie dient industrie- und klimapolitischen Zielen, erfolgt jedoch in einem Marktumfeld, das bereits von Ungleichgewichten geprägt ist.

In einem stark vernetzten europäischen Umfeld enden die Auswirkungen solcher Maßnahmen nicht an nationalen Grenzen. Restwerte werden damit zu einem nicht nur nationalen, sondern regionalen Indikator für die Kohärenz öffentlicher Politiken.

“Der Erfolg der elektrischen Transformation wird nicht allein an Zulassungszahlen gemessen werden, sondern an der Fähigkeit des Marktes, Fahrzeugwerte über die Zeit zu erhalten.”

schließt Yoann Taitz

Wenn Sie weitere
Informationen
wünschen, kontaktieren
Sie mich gerne:

Sarra Giakoustidi

Key Account Manager - Indicata Germany

Mobiltelefon: +49 40 18037078

Email: sgi@indicata.de

indicata
Part of Autorola

