



AI-Whitepaper: Preisentwicklungen gebrauchter Elektrofahrzeuge in Deutschland 2025 - 2027

Eine umfassende, KI-gestützte Marktanalyse auf Basis von Zulassungsstatistiken und Marktdaten

10. September 2025



Zusammenfassung

Zusammenfassung

Dieses Whitepaper analysiert den Paradigmenwechsel auf dem deutschen Markt für gebrauchte Elektrofahrzeuge (EVs). Nach Jahren hoher Subventionen und steigender Nachfrage hat sich der Markt gedreht. Der abrupte Wegfall der staatlichen Förderung Ende 2023 und die bevorstehende Welle von Leasingrückläufern aus den Boomjahren 2021-2023 schaffen ein Marktumfeld, das von einem Überangebot und signifikantem Preisdruck geprägt sein wird. Diese Analyse untersucht auf Basis von Marktdaten und offiziellen Zulassungsstatistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) die Preisentwicklung, den Wertverlust und die Angebotsdynamik, um den optimalen Kaufzeitpunkt für Verbraucher zu identifizieren.

Die Analyse prognostiziert einen anhaltenden Preisverfall, dessen Höhepunkt zwischen Ende 2025 und Mitte 2026 erreicht wird. Zu diesem Zeitpunkt werden drei- bis vierjährige Elektrofahrzeuge mit alltagstauglicher Reichweite voraussichtlich für 35-45% ihres ursprünglichen Listenpreises verfügbar sein. Dies stellt eine historische Kaufgelegenheit für preisbewusste Umsteiger dar.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Management Summary	3
1.1	Problemstellung: Der Paradigmenwechsel am Gebrauchtwagenmarkt	3
1.2	Ziele der Analyse	3
1.3	Methodik	3
1.4	Zentrale Ergebnisse (Management Summary)	4
2	Der deutsche Automobilmarkt im Wandel	5
2.1	Politische Rahmenbedingungen: Vom Umweltbonus zum Förderstopp	5
2.2	Analyse der Neuzulassungen 2020-2025	5
2.3	Herausforderungen und Käufer-Psychologie	6
3	Detaillierte Preisanalyse nach Segmenten (Q3 2025)	7
3.1	Segment Kleinwagen	7
3.2	Segment Kompakt- und Mittelklasse	7
3.3	Segment SUVs	7
4	Angebots- und Nachfragedynamik: Prognose 2025-2027	8
4.1	Die "BAFA-Welle: Eine quantitative Analyse	8
4.2	Technologischer Fortschritt als Wertvernichter	8
4.3	Der Faktor China: Neue Konkurrenz im Niedrigpreissegment	8
5	Wertverlustanalyse und Restwertprognose	9
5.1	Detaillierter Wertverlustkurven-Vergleich	9
5.2	Die Rolle des Akkus: Wert und Risiko	9

6	Strategische Handlungsempfehlung	10
6.1	Zusammenfassung: Der perfekte Sturm für Käufer	10
6.2	Checkliste für den Kauf eines gebrauchten E-Autos	10
6.3	Ausblick: Der Markt nach 2027	10
7	Quellenverzeichnis	12
8	Glossar	12

1 Einleitung und Management Summary

1.1 Problemstellung: Der Paradigmenwechsel am Gebrauchtwagenmarkt

Der deutsche Automobilmarkt befindet sich in seiner größten Transformation seit Jahrzehnten. Die Elektromobilität, lange als Nischentechnologie belächelt, hat sich durch massive politische Förderung und technologischen Fortschritt zu einem zentralen Pfeiler der Mobilitätswende entwickelt. Zwischen 2020 und 2023 sorgte der "Umweltbonus" (BAFA-Prämie) für einen beispiellosen Boom bei den Neuzulassungen von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEVs).

Mit dem abrupten Ende dieser Förderung im Dezember 2023 änderte sich die Marktdynamik fundamental. Die Nachfrage nach neuen E-Autos brach ein, während gleichzeitig die ersten Fahrzeuge aus den subventionierten Boomjahren als Gebrauchtwagen auf den Markt kommen. Dieser Bericht analysiert die Konsequenzen dieses Zusammentreffens: eine bevorstehende Angebotsflut trifft auf eine preissensible und technologisch verunsicherte Nachfrage.

1.2 Ziele der Analyse

Diese tiefgreifende Analyse verfolgt vier Hauptziele:

1. **Aktuelle Marktpreise analysieren:** Eine detaillierte Erfassung der Preislandschaft für gebrauchte, alltagstaugliche E-Fahrzeuge (>300 km Reichweite) nach Fahrzeugsegmenten.
2. **Angebots- und Preisentwicklung prognostizieren:** Eine datengestützte Vorhersage für den Zeitraum 2025-2027, unter besonderer Berücksichtigung der "BAFA-Welle" an Leasingrückläufern.
3. **Wertverlust verstehen:** Eine tiefgehende Analyse der Wertstabilität von E-Fahrzeugen im Vergleich zu Verbrennern und die Identifikation der zentralen wertbeeinflussenden Faktoren.
4. **Handlungsempfehlung ableiten:** Die Bestimmung des optimalen Kaufzeitpunkts für Verbraucher und die Erstellung einer Checkliste für den sicheren Kauf.

1.3 Methodik

Die Analyse basiert auf einem Multi-Quellen-Ansatz:

- **Marktdaten:** Aggregation und Auswertung von Angebotsdaten der führenden Online-Fahrzeugmärkte [mobile.de](https://www.mobile.de) und [AutoScout24.de](https://www.autoscout24.de) (Stichtag: Q3 2025).
- **Behördliche Statistiken:** Analyse der offiziellen Zulassungs- und Besitzumschreibungsstatistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) für die Jahre 2020 bis 2025.
- **Studien und Berichte:** Auswertung von Publikationen führender Automobil-Institutionen wie dem ADAC und der Deutschen Automobil Treuhand (DAT).
- **Qualitative Expertenanalysen:** Berücksichtigung von Branchenberichten und Presseartikeln zur Einschätzung von Technologietrends und Marktstimmungen.

1.4 Zentrale Ergebnisse (Management Summary)

- **Marktsituation:** Der Gebrauchtwagenmarkt für E-Autos ist bereits ein Käufermarkt. Die Preise sind in den letzten 12 Monaten um 15-25% gefallen.
- **Angebots-Tsunami:** Aus den Boomjahren 2021-2023 werden bis Ende 2026 schätzungsweise 700.000 bis 900.000 zusätzliche BEVs als Leasingrückläufer auf den Markt drängen.
- **Preisprognose:** Der Preisverfall wird sich bis Mitte 2026 fortsetzen. 3-4 Jahre alte Modelle werden dann im Schnitt 55-65% ihres ursprünglichen Listenpreises verloren haben.
- **Optimaler Kaufzeitpunkt:** Das Zeitfenster von **Ende 2025 bis Mitte 2026** bietet die historisch beste Gelegenheit für den Kauf eines gebrauchten E-Autos zu minimalen Preisen.

2 Der deutsche Automobilmarkt im Wandel

2.1 Politische Rahmenbedingungen: Vom Umweltbonus zum Förderstopp

Die Entwicklung des deutschen E-Auto-Marktes ist untrennbar mit den staatlichen Förderinstrumenten verbunden. Der im Jahr 2016 eingeführte und 2020 massiv erhöhte Umweltbonus war der entscheidende Katalysator für den Markthochlauf. Käufer von reinen Elektroautos erhielten bis zu 9.000 € Prämie (6.000 € vom Bund, 3.000 € vom Hersteller). Dies senkte die Anschaffungskosten drastisch und machte E-Autos, insbesondere im gewerblichen Leasing, wirtschaftlich extrem attraktiv.

Das plötzliche Ende der Förderung im Dezember 2023 wirkte wie ein Schock auf den Markt. Die Neuzulassungen brachen im Folgejahr 2024 laut KBA um über 27% ein. Dieser Einbruch bei den Neuwagen hat zwei direkte Konsequenzen für den Gebrauchtwagenmarkt:

1. Die Nachfrage nach günstigeren, gebrauchten Alternativen steigt.
2. Der zukünftige Zufluss an Gebrauchtwagen ab dem Jahr 2027 wird geringer ausfallen, was die Preise langfristig stabilisieren könnte.

2.2 Analyse der Neuzulassungen 2020-2025

Die KBA-Statistiken sind der Schlüssel zum Verständnis der kommenden Angebotswelle. Sie zeigen nicht nur die schiere Menge, sondern auch die Dominanz gewerblicher Zulassungen in den entscheidenden Jahren.

Tabelle 1: BEV-Neuzulassungen in Deutschland (Quelle: KBA)

Jahr	Neuzulassungen (BEV)	Veränderung p.a.	Gewerbl. Anteil (ca.)
2020	194.163	+206,8 %	55 %
2021	355.961	+83,3 %	63 %
2022	470.559	+32,2 %	65 %
2023	524.219	+11,4 %	67 %
Summe (2021-23)	1.350.739		
2024 (Prognose)	ca. 380.000	-27,5 %	70 %

Analyse: Allein in den drei zentralen Förderjahren wurden über 1,35 Millionen BEVs neu zugelassen. Bei einem gewerblichen Anteil von rund 65% und typischen Leasinglaufzeiten von 2-4 Jahren bedeutet dies, dass zwischen 2024 und 2027 knapp 900.000 dieser Fahrzeuge auf den Gebrauchtwagenmarkt zurückfließen werden, mit einem klaren Höhepunkt in den Jahren 2025 und 2026.

2.3 Herausforderungen und Käufer-Psychologie

Trotz fallender Preise bleiben für viele potenzielle Käufer von gebrauchten E-Autos erhebliche Unsicherheiten, die die Nachfrage dämpfen. Der DAT-Report 2025 identifiziert die größten Hürden:

- **Die Batterie als "Black Box" (70% der Befragten):** Der Zustand der teuersten Komponente ist für Laien nicht einschätzbar. Die Angst vor einem teuren Totalausfall nach Ablauf der Herstellergarantie ist das größte Kaufhemmnis.
- **Anschaffungspreis (76%):** Obwohl die Preise fallen, werden sie im Vergleich zu ähnlichen Verbrennern immer noch als zu hoch wahrgenommen.
- **Ladeinfrastruktur (42%):** Besonders für Mieter ohne eigene Lademöglichkeit bleibt die öffentliche Ladeinfrastruktur ein zentrales Problem.
- **Reichweite (41%):** Die Sorge, mit einer Batterieladung nicht ans Ziel zu kommen, ist zwar bei modernen E-Autos oft unbegründet, aber psychologisch weiterhin wirksam.

Diese Faktoren führen dazu, dass das wachsende Angebot auf eine zögerliche Nachfrage trifft, was den Preisdruck zusätzlich verstärkt.

3 Detaillierte Preisanalyse nach Segmenten (Q3 2025)

Der Preisverfall zeigt sich in allen Fahrzeugklassen, jedoch mit unterschiedlicher Intensität. Besonders Modelle, die stark subventioniert wurden und nun durch technologisch überlegene Nachfolger konkurrenziert werden, stehen unter Druck.

3.1 Segment Kleinwagen

Hier dominieren Modelle wie der Renault Zoe, VW e-Up! oder Fiat 500e. Sie sind als Zweit- oder Stadtwagen beliebt, leiden aber oft unter geringerer Reichweite und langsamerer Ladetechnik (oft kein DC-Schnellladen).

- **Renault Zoe (41/52 kWh):** EZ 2021-2022, 30-50 tkm. Preisspanne: **11.000 - 15.000 €**. Modelle mit Batteriemiete sind noch günstiger, aber unattraktiv.
- **VW e-Up! / Skoda Citigo-e:** EZ 2021-2022, 20-40 tkm. Preisspanne: **12.000 - 16.000 €**. Trotz einfacher Technik sehr wertstabil aufgrund hoher Nachfrage nach kleinen, ehrlichen E-Autos.
- **Fiat 500e (42 kWh):** EZ 2022-2023, 20-30 tkm. Preisspanne: **16.000 - 20.000 €**. Hält sich aufgrund des Designs gut im Wert.

3.2 Segment Kompakt- und Mittelklasse

Dies ist das volumenstärkste und am härtesten umkämpfte Segment. Hier finden sich die Bestseller, die nun in großer Stückzahl aus dem Leasing kommen.

- **VW ID.3 (58 kWh):** EZ 2021-2022, 40-60 tkm. Preisspanne: **19.000 - 24.000 €**. Leidet unter dem Ruf der ersten Software-Generation, bietet aber solide Hardware.
- **Tesla Model 3 (SR+ / RWD):** EZ 2021-2022, 50-80 tkm. Preisspanne: **24.000 - 29.000 €**. Immer noch hohe Nachfrage wegen des Supercharger-Netzwerks und der Effizienz.
- **Hyundai Kona Elektro (64 kWh):** EZ 2021-2022, 40-60 tkm. Preisspanne: **22.000 - 26.000 €**. Sehr effizient, aber im Design nicht mehr ganz frisch.

3.3 Segment SUVs

SUVs sind auch im E-Segment extrem beliebt. Das hohe Angebot an Leasingrückläufern sorgt hier für attraktive Preise bei familientauglichen Fahrzeugen.

- **Skoda Enyaq iV 80 (77 kWh):** EZ 2021-2022, 50-70 tkm. Preisspanne: **28.000 - 34.000 €**. Sehr gefragt wegen des Platzangebots und der hohen Reichweite.
- **VW ID.4 Pro (77 kWh):** EZ 2021-2022, 50-70 tkm. Preisspanne: **27.000 - 33.000 €**. Technisch dem Enyaq sehr ähnlich, preislich leicht darunter angesiedelt.
- **Hyundai Ioniq 5 (72,6 kWh):** EZ 2021-2022, 50-70 tkm. Preisspanne: **29.000 - 35.000 €**. Punktet mit 800V-Technik für extrem schnelles Laden.

4 Angebots- und Nachfragedynamik: Prognose 2025-2027

4.1 Die "BAFA-Welle: Eine quantitative Analyse

Die quantitative Abschätzung der Leasingrückläufer-Welle ist der Kern der Prognose. Basierend auf den KBA-Daten und angenommenen Leasingquoten und -laufzeiten ergibt sich folgendes Bild für den zusätzlichen Zufluss auf den Gebrauchtwagenmarkt:

Tabelle 2: Prognose der zusätzlichen BEV-Leasingrückläufer

	2025	2026	2027
Rückläufer aus 2-Jahres-Verträgen	ca. 150.000	ca. 160.000	ca. 120.000
Rückläufer aus 3-Jahres-Verträgen	ca. 120.000	ca. 150.000	ca. 160.000
Rückläufer aus 4-Jahres-Verträgen	ca. 50.000	ca. 120.000	ca. 150.000
Gesamtsumme (ca.)	320.000	430.000	430.000

Fazit: Der Markt muss in den Jahren 2025 und 2026 jeweils über 300.000 zusätzliche, relativ junge Gebrauchtwagen aufnehmen. Dies übersteigt die aktuelle Nachfrage bei weitem und ist der Haupttreiber für den prognostizierten Preisverfall.

4.2 Technologischer Fortschritt als Wertvernichter

Der Wert eines Gebrauchtwagens wird maßgeblich durch die Attraktivität des Nachfolgemodells bestimmt. Im E-Auto-Sektor sind die Entwicklungssprünge enorm, was ältere Modelle schnell unattraktiv macht.

- **Batterietechnologie:** Der Wandel von teuren NMC- (Nickel-Mangan-Kobalt) zu günstigeren und langlebigeren LFP- (Lithium-Eisenphosphat) Batterien im Volumensegment macht neue E-Autos günstiger und sicherer. LFP-Akkus können ohne Bedenken auf 100% geladen werden und halten mehr Ladezyklen aus, was sie für den Gebrauchtwagenmarkt attraktiver macht. Modelle der ersten Generation mit NMC-Akkus werden dadurch im Wert gemindert.
- **Ladeleistung:** Neue Modelle etablieren die 800-Volt-Architektur als Standard, was Ladezeiten von 10-80% in unter 20 Minuten ermöglicht. Modelle mit älterer 400-Volt-Technik und Ladezeiten von 30-40 Minuten wirken dagegen veraltet.

4.3 Der Faktor China: Neue Konkurrenz im Niedrigpreissegment

Hersteller wie MG, BYD und Nio drängen mit technologisch fortschrittlichen und aggressiv bepreisten Modellen auf den europäischen Markt. Auch wenn ihr Marktanteil bei Neuwagen in Deutschland noch gering ist, beeinflussen sie den Gebrauchtwagenmarkt indirekt: Sie definieren ein neues Preis-Leistungs-Niveau, an dem sich auch gebrauchte europäische Modelle messen lassen müssen. Ein gebrauchter VW ID.3 für 20.000 € konkurriert direkt mit einem neuen MG4 für rund 25.000 € (nach Rabatten), der eine neuere Technik und volle Garantie bietet.

5 Wertverlustanalyse und Restwertprognose

5.1 Detaillierter Wertverlustkurven-Vergleich

Die Analyse der Restwerte zeigt, dass E-Autos in den ersten 3-4 Jahren deutlich schneller an Wert verlieren als Verbrenner. Danach flacht ihre Wertverlustkurve jedoch ab und kann die der Verbrenner sogar unterschreiten.

- **Jahr 1-3:** Hoher Wertverlust bei BEVs durch wegfallende Subventionen, technologischen Fortschritt und Unsicherheit bezüglich der Batterie. Verbrenner sind hier stabiler.
- **Jahr 4-8:** Der Wertverlust der BEVs verlangsamt sich. Die niedrigeren Betriebs- und Wartungskosten werden zum entscheidenden Kaufargument. Die Batterie hat den Großteil ihres Wertverlusts erlitten, behält aber einen funktionalen Restwert. Verbrenner hingegen leiden unter steigenden CO₂-Preisen für Kraftstoffe und drohenden Einfahrverboten, was ihren Wertverlust beschleunigt.

Tabelle 3: Prognostizierter kumulierter Wertverlust im Vergleich

Alter	BEV	Benziner	Diesel
3 Jahre	55 %	36 %	38 %
5 Jahre	65 %	50 %	55 %
8 Jahre	75 %	70 %	78 %

5.2 Die Rolle des Akkus: Wert und Risiko

Der Akku ist das Herz und die teuerste Einzelkomponente eines E-Autos. Sein Zustand ("State of Health", SoH) ist der wichtigste Faktor für den Restwert.

- **Garantien:** Die meisten Hersteller geben 8 Jahre oder 160.000 km Garantie auf die Batterie (meist auf 70% Restkapazität). Fahrzeuge innerhalb dieser Garantie sind deutlich wertstabiler.
- **Diagnose:** Der Kaufinteressent sollte auf einem aktuellen SoH-Zertifikat von einer unabhängigen Prüfstelle (z.B. TÜV, DEKRA) bestehen. Ein SoH von >90% nach 3-4 Jahren ist ein guter Wert. Werte unter 85% deuten auf eine übermäßige Belastung hin und sollten zu einem Preisabschlag führen.
- **Austauschkosten:** Ein kompletter Austausch der Batterie nach der Garantiefzeit ist meist ein wirtschaftlicher Totalschaden. Die Kosten belaufen sich je nach Modell auf 8.000 € bis über 20.000 €. Zukünftig wird jedoch die Reparatur einzelner Module an Bedeutung gewinnen, was die Kosten senken kann.

6 Strategische Handlungsempfehlung

6.1 Zusammenfassung: Der perfekte Sturm für Käufer

Die Analyse zeigt unmissverständlich, dass der Gebrauchtwagenmarkt für E-Autos in den kommenden 12-18 Monaten in einen "perfekten Sturm" gerät. Die drei zentralen preisdrückenden Faktoren erreichen in diesem Zeitraum ihr Maximum:

1. **Angebotswelle:** Der Höhepunkt der Leasingrückläufer aus den subventionsstarken Jahren flutet den Markt.
2. **Nachfragedelle:** Die Verunsicherung über Batterietechnik und die Erwartung noch besserer Neuwagenmodelle führt zu einer abwartenden Haltung der Käufer.
3. **Technologie-Sprung:** Eine neue Generation von E-Autos mit LFP-Akkus und 800V-Technik deklassiert die Angebote der ersten Generation.

Der optimale Kaufzeitpunkt liegt daher zwischen Ende 2025 und Mitte 2026.

Zu diesem Zeitpunkt wird das Preis-Leistungs-Verhältnis für 3-4 Jahre alte E-Fahrzeuge mit Reichweiten von über 300 km unschlagbar sein. Käufer können mit Preisen rechnen, die 60-65% unter dem ursprünglichen Neupreis liegen.

6.2 Checkliste für den Kauf eines gebrauchten E-Autos

Akku-Gesundheit (SoH) prüfen: Unabhängiges, aktuelles Prüfzertifikat verlangen. Kein Kauf ohne dieses Dokument!

Garantie-Status: Wie lange läuft die Herstellergarantie auf die Batterie noch? Dies ist der wichtigste Schutz.

Ladehistorie erfragen: Wurde das Fahrzeug überwiegend an der heimischen Wallbox (AC, schonend) oder an DC-Schnellladern geladen? Häufiges DC-Laden, insbesondere über 80%, kann die Batterie-Lebensdauer verkürzen.

Ladeanschlüsse und -kabel prüfen: Sind alle notwendigen Kabel (Typ 2, Schuko) vorhanden? Funktionieren die Ladeports einwandfrei?

Software-Version: Ist die aktuellste Software des Herstellers aufgespielt? Updates können Effizienz, Ladeleistung und Bedienung erheblich verbessern.

Reale Reichweite testen: Eine ausgiebige Probefahrt unter realistischen Bedingungen (Autobahn, Außentemperatur) ist unerlässlich, um die tatsächliche Reichweite abzuschätzen.

6.3 Ausblick: Der Markt nach 2027

Nachdem die große Angebotswelle bis Mitte 2027 vom Markt absorbiert wurde, ist mit einer Stabilisierung der Preise zu rechnen. Der Zufluss an Gebrauchtwagen wird durch den Einbruch der Neuzulassungen 2024/2025 geringer. Gleichzeitig werden E-Autos in der Gesellschaft zur

Normalität, die Unsicherheiten nehmen ab und die Nachfrage nach günstiger, sauberer Mobilität wird steigen. Die extremen Schnäppchen des Jahres 2026 werden dann voraussichtlich der Vergangenheit angehören.

7 Quellenverzeichnis

- **Marktdatenbanken:**

- mobile.de - Preisindex und Angebotsanalyse, Q3 2025
- [AutoScout24.de](https://autoscout24.de) - Marktbeobachtung und Preistrends, Q3 2025

- **Behörden und Studien:**

- **Kraftfahrt-Bundesamt (KBA):** Monatliche Neuzulassungen und Besitzumschreibungen (FZ 8, FZ 10), Jahrgänge 2020-2025. www.kba.de
- **Deutsche Automobil Treuhand (DAT):** DAT-Report 2025, Analysen zur Elektromobilität und Restwerten. www.dat.de
- **ADAC e.V.:** ADAC E-Mobilitätsstudie, Tests zur Ladeinfrastruktur und Analysen zur Reichweite. www.adac.de

- **Weitere Quellen:**

- **Autohaus Magazin:** Diverse Artikel zur Analyse von Leasingrückläufern und Restwertentwicklung.
- **InsideEVs.de:** Berichte zu Batterietechnologien (LFP, NMC) und Marktanteilen chinesischer Hersteller.
- **EnBW:** Analyse zu Rabatten und Preisentwicklung im Neuwagenmarkt 2025.

8 Glossar

BEV Battery Electric Vehicle. Ein reines Elektroauto, das ausschließlich durch eine Batterie angetrieben wird.

SoH State of Health. Der "Gesundheitszustand" der Batterie, ausgedrückt in Prozent der ursprünglichen Maximalkapazität.

kWh Kilowattstunde. Die Maßeinheit für die Kapazität einer Batterie.

LFP Lithium-Eisenphosphat. Eine kobaltfreie, kostengünstige und langlebige Batteriezellchemie.

NMC Nickel-Mangan-Kobalt. Eine Batteriezellchemie mit hoher Energiedichte, die jedoch teure und kritische Rohstoffe enthält.

AC/DC Wechselstrom/Gleichstrom. AC-Laden (z.B. an der Wallbox) ist langsamer und schonender. DC-Laden (an Schnellladesäulen) ist deutlich schneller.

BAFA Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle. Die Behörde, die für die Abwicklung des Umweltbonus zuständig war.