

# Vertrauen schaffen

**Elektromobilität** | Der E-Auto-Markt kommt momentan nicht so recht in Schwung, wie die Zahlen der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) belegen. Gerade bei Gebrauchtfahrzeugen kann ein Batteriezertifikat für mehr Vertrauen sorgen.



unverändert niedrigem Niveau. Gerade bei E-Autos hadern die Kunden nicht nur mit den hohen Anschaffungskosten, auch hohe Stromkosten, eine immer noch als unzureichend empfundene Ladeinfrastruktur oder Bedenken hinsichtlich der Haltbarkeit der Batterie führen bei Verbrauchern zur Skepsis.

## Geringe Restwerte

Hinzu kommt noch, dass sich die Restwerte der E-Autos als problematisch erweisen, da sie sich schlecht berechnen lassen. Wenn Elon Musk die Preise für neue Tesla-Modelle senkt, so wie 2023 geschehen, kommt das auf dem Markt nicht gut an und die prognostizierten Restwerte der Autos purzeln in den Keller. Während ein Elektrofahrzeug mit 20.000 Kilometern Laufleistung und einem Alter von drei Jahren auf dem Gebrauchtwagenmarkt gerade noch die Hälfte des Kaufpreises Wert ist, erreichen Benzin- und Dieselfahrzeuge Restwerte von über

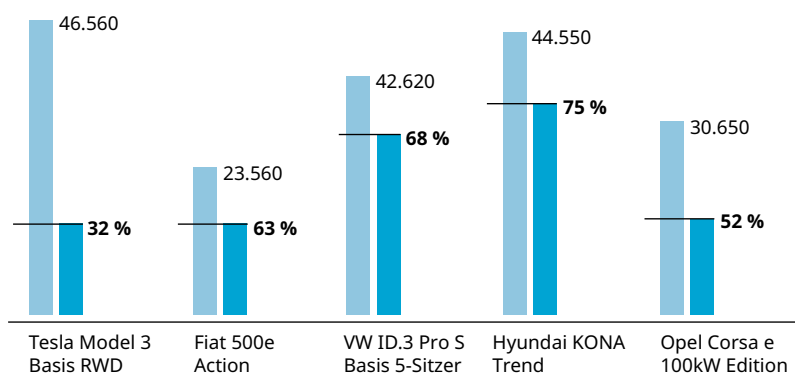
Foto: Adobe Stock/mpix-foto

Gerade gebrauchte Elektrofahrzeuge sind momentan Ladenhüter beim Händler.

Der Absatz von Neufahrzeugen ist die letzten Monate regelrecht in den Keller gerutscht. Mit prognostizierten 2,6 Millionen Neuzulassungen auf deutschen Straßen rechnet die Deutsche Automobil Treuhand (DAT) dieses Jahr mit deutlich weniger Fahrzeugen als noch 2024. Der Anteil von rein batteriebetriebenen E-Autos (BEV) wird sich im Vergleich zu 2024 (380.460 Stück) zwar erhöhen, das Ziel von 15 Millionen Elektroautos auf Deutschlands Straßen bis 2030 ist aber in weite Ferne gerückt.

Die Automobilexperten der DAT rechnen dieses Jahr durch die angespannte wirtschaftliche Lage auch mit einem Rückgang an Neufahrzeugen im gewerblichen Bereich. Privatnutzer sind mit 32 Prozent Anteil an Käufen auf einem

## Anteil Batteriekosten am Listenneupreis (in Euro)



Quelle: DAT

Die Batteriekosten können bis zu 75 Prozent des Listenneupreises betragen (Erhebung 2021).

60 Prozent (siehe Grafik rechts). Es fällt zudem auf, dass E-Fahrzeuge in den letzten Jahren stärker beim Restwert verloren haben als Verbrennerfahrzeuge. Plug-in-Hybride nehmen hier eine Sonderstellung ein und finden sich zwischen Stromern und Verbrennern.

Fast kongruent zum Wertverfall der gebrauchten E-Fahrzeuge zeigen sich die Standtage der Fahrzeuge im Handel, also wie lange sie auf dem Hof stehen, bis sie verkauft werden. Hier halten die Stromer mit 110 Tagen den Rekord, während Dieselfahrzeuge bereits nach durchschnittlich 72 Tagen und Benziner nach 81 Tagen einen neuen Besitzer finden. Da ein Standtag pro Fahrzeug den Händler 20 bis 30 Euro kostet, ist das nicht unerheblich. Und werden gebrauchte E-Fahrzeuge schließlich verkauft, liegt ihr Verkaufspreis laut DAT durchschnittlich fast 3.000 Euro unter dem ersten Angebotspreis. Bei Verbrennern ist diese Diskrepanz deutlich geringer.

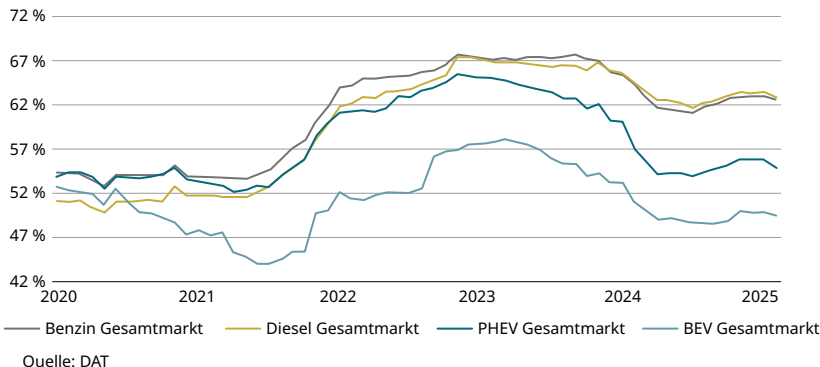
### Teuerstes Bauteil

Ein großer Hemmschuh für den Kauf eines gebrauchten E-Fahrzeugs ist laut DAT-Report 2025 die Traktionsbatterie. Obwohl die Batterien deutlich langlebiger und robuster sind als oftmals vermutet, kann ein Austausch des Energiespeichers einen wirtschaftlichen Totalschaden bedeuten. Hier sind die Kosten je nach Fahrzeugmodell sehr unterschiedlich. Laut einer Erhebung der DAT machte im Jahr 2021 eine Batterie für ein Tesla Model 3 rund ein Drittel des Listenneupreises des Fahrzeugs aus (siehe Grafik auf Seite 20). Am krasssten war das Verhältnis beim Hyundai Kona, wo die Fahrzeugbatterie drei Viertel des Fahrzeug-Listenneupreises betrug, oder in Zahlen ausgedrückt: Über 33.000 Euro.

Bei solchen Summen ist es für den Verbraucher natürlich wichtig, Gewissheit über den Zustand der Batterie zu haben. Das Zauberwort heißt hier „State of Health“, oder kurz SoH. Damit ist die Restkapazität der Batterie gemeint. Verschiedene Anbieter wie Aviloo, Bosch, Mahle und viele weitere bieten die Möglichkeit, die Batterie zu testen und einen SoH-Wert zu generieren. Die DAT bietet Händlern nun in der Anwendung Silver-DAT die Möglichkeit, SoH-Werte mit unterschiedlichen Verfahren zu messen und einzutragen. Die Datenbank befin-

[www.autoservicepraxis.de](http://www.autoservicepraxis.de)

## DAT-Restwerte für Benziner, Diesel, PHEV & BEV



**36 Monate alte E-Autos (Laufleistung 20.000 km) sind deutlich weniger wert als Verbrenner.**

det sich noch im Aufbau. So lässt sich vergleichen, wie ein Fahrzeugmodell in Sachen SoH im Vergleich zum Sollwert abschneidet, auch unter Berücksichtigung der Laufleistung und des Alters. Zusätz-

lich ist auf einen Blick ersichtlich, was der Ersatz der Batterie kosten würde. Das ist laut DAT bislang einzigartig auf dem Markt und verbessert die Restwertberechnung.

Alexander Junk |