



ANALYSE

Elektromobilität im Gebrauchtwagenmarkt

Was den Markt für gebrauchte Elektroautos ausmacht und
wie die Politik den Zugang für Privathaushalte erleichtern kann



Impressum

Elektromobilität im Gebrauchtwagenmarkt

Was den Markt für gebrauchte Elektroautos ausmacht
und wie die Politik den Zugang für Privathaushalte
erleichtern kann

ANALYSE

ERSTELLT VON

Agora Verkehrswende

Agora Transport Transformation gGmbH
Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin
www.agora-verkehrswende.de
info@agora-verkehrswende.de

PROJEKTLEITUNG

Marion Vieweg
marion.vieweg@agora-verkehrswende.de

DURCHFÜHRUNG

Korrektorat: Planet Neun

Satz: Marica Gehlfuß

Titelbild: shutterstock/christianthiel.net

Version: 1.0

Veröffentlichung: Oktober 2026

148-2026-DE

Bitte zitieren als:

Agora Verkehrswende (2026): *Elektromobilität im
Gebrauchtwagenmar. Was den Markt für gebrauchte
Elektroautos ausmacht und wie die Politik den Zugang für
Privathaushalte erleichtern kann.*

www.agora-verkehrswende.de

Ergebnisse und Empfehlungen

1

Privatpersonen kaufen vor allem gebrauchte Pkw, sind aber bei gebrauchten E-Pkw trotz hohen Interesses noch zurückhaltend. Dies liegt zum einen daran, dass im Vergleich zu anderen Antriebsarten noch nicht viele gebrauchte E-Pkw auf dem Gebrauchtwagenmarkt verfügbar sind, insbesondere wenige ältere und damit günstigere Fahrzeuge. Außerdem sind gerade bei gebrauchten E-Pkw die Bedenken zur Ausgereiftheit der Technik, der Alltagstauglichkeit und der Wirtschaftlichkeit noch weit verbreitet. Bei Neuwagen mit elektrischem Antrieb ist das Vertrauen größer, unter anderem weil hier die neueste Technik zum Einsatz kommt und entsprechende Herstellergarantien gelten.

2

Die verbreiteten Informationsdefizite zu E-Pkw, insbesondere im Bereich der Gebrauchtwagen, lassen sich an vielen Stellen abbauen. Die öffentliche Hand kann in der Informationsbereitstellung nur eine begrenzte Rolle spielen, beispielsweise durch die finanzielle Unterstützung von Veranstaltungen und Kampagnen. Der stationäre Handel, Anbieter von Online-Plattformen sowie Verbraucherverbände und Energieagenturen sollten dagegen stärker aktiv werden. Die bereitgestellten Informationen sowie die Such- und Filteroptionen auf Online-Plattformen müssen die Informationsbedürfnisse von Käufer:innen gebrauchter E-Pkw berücksichtigen. Einzelveranstaltungen, Roadshows oder Erlebnistage bieten Menschen direkt vor Ort die Möglichkeit, sich zu informieren und die neue Technik auszuprobieren.

3

Ein standardisiertes Prüfverfahren zur Bewertung des Gesundheitszustands von Antriebsbatterien wird das Vertrauen in gebrauchte E-Pkw stärken. Deshalb ist die Industrie aufgefordert, den Prozess zur Entwicklung eines internationalen Standards auf Basis der VDE SPEC 90043 schnell anzustoßen und mit Hochdruck zu verfolgen. Die Bundesregierung kann parallel auf die Europäische Kommission einwirken, zumindest auf EU-Ebene ein Normungsmandat für die unabhängige Prüfung des Gesundheitszustands von Antriebsbatterien zu vergeben, und kann national einen Antrag zur Normung stellen.

4

Die erhofften positiven Signale einer Kaufförderung für gebrauchte E-Pkw sind sorgfältig gegen mögliche Marktverzerrungen sowie die ungewisse Effektivität abzuwägen. Niedrige Wiederverkaufswerte für E-Pkw sind vorteilhaft für Gebrauchtwagenkäufer:innen, können jedoch zu Kaufzurückhaltung bei Neuwagen führen. Dynamisch reagierende Im- und Exporte von gebrauchten E-Pkw tragen zur weiteren Komplexität des Marktes bei und erschweren die Abschätzung der Effektivität politischer Instrumente. Eine durch Förderung erhöhte Nachfrage kann bei begrenztem Angebot zu Preissteigerungen führen. Da die Preise für Gebrauchtwagen nicht einheitlich festgelegt werden, besteht außerdem eine hohe Wahrscheinlichkeit von Mitnahmeeffekten. Die Gefahr ist groß, dass wertvolle Haushaltsmittel ohne Effekt verpuffen. Die rechtssichere und betrugsfreie Gestaltung einer solchen Förderung stellt eine weitere Herausforderung dar.

5

Als Alternative zur Kaufförderung für gebrauchte E-Pkw bietet sich ein Ladeguthaben an. Damit ließen sich Marktverzerrungen vermeiden und gezielte Anreize setzen. Eigene Lademöglichkeiten fehlen insbesondere in Haushalten mit niedrigerem Einkommen. Mit dem Ladeguthaben werden bei entsprechender Ausgestaltung gezielt Haushalte mit niedrigerem Einkommen erreicht, die entweder über keine eigene Ladeinfrastruktur verfügen oder für die das öffentliche Laden sonst eine zu hohe finanzielle Herausforderung darstellt.

Inhalt

Ergebnisse und Empfehlungen	3
1 Einleitung	5
2 Der Gebrauchtwagenmarkt für E-Pkw: Zahlen, Daten, Fakten	7
2.1 Der Markt für gebrauchte E-Pkw unterscheidet sich deutlich vom Neuwagenmarkt	7
2.2 Restwerte spielen eine zentrale, aber ambivalente Rolle	10
2.3 Exporte von gebrauchten E-Pkw reduzieren den nationalen Bestand	12
2.4 Der Informationsbedarf bei Gebrauchtwagenkund:innen ist hoch	15
2.5 Private Lademöglichkeiten fehlen vor allem bei einkommensschwachen Haushalten	17
3 Handlungsoptionen zur Stärkung des Gebrauchtwagenmarktes für E-Pkw	19
3.1 Bessere Informationen für Kaufinteressierte erhöhen Transparenz und Vertrauen	19
3.2 Kaufförderung für gebrauchte E-Pkw birgt Risiken	22
3.3 Ladeguthaben beim Gebrauchtwagenkauf als Alternative zur Kaufförderung	23
3.4 Private Ladeinfrastruktur bietet noch große Potenziale	24
Literaturverzeichnis	26
Abbildungsverzeichnis	29

1 | Einleitung

Der Gebrauchtwagenmarkt ist ein wichtiges Element in der Elektrifizierung des Fahrzeugbestands. Das ist auch in der politischen Diskussion angekommen. Während die Bundesregierung Kaufprämien für Elektrofahrzeuge bisher immer auf Neuwagen beschränkte, wird mittlerweile auch darüber diskutiert, Kaufprämien für gebrauchte E-Pkw einzuführen. Profitieren würden davon insbesondere private Haushalte, weil sie vor allem gebrauchte Pkw kaufen. Doch der Gebrauchtwagenmarkt und das Kaufverhalten der privaten Haushalte wird von vielen Faktoren beeinflusst. Die Frage, wie die Antriebswende im Gebrauchtwagenmarkt am besten gefördert werden kann, sollte deshalb genauer untersucht werden.

Deutlich erkennbar ist bereits, dass das Interesse privater Haushalte für vollelektrische Pkw zunimmt. Nach einer im August 2025 – also vor der durch den Irankrieg ausgelösten Energiepreiskrise – durchgeführten repräsentativen Umfrage hat fast die Hälfte der Befragten, die planen, einen Gebrauchtwagen zu kaufen, Interesse an

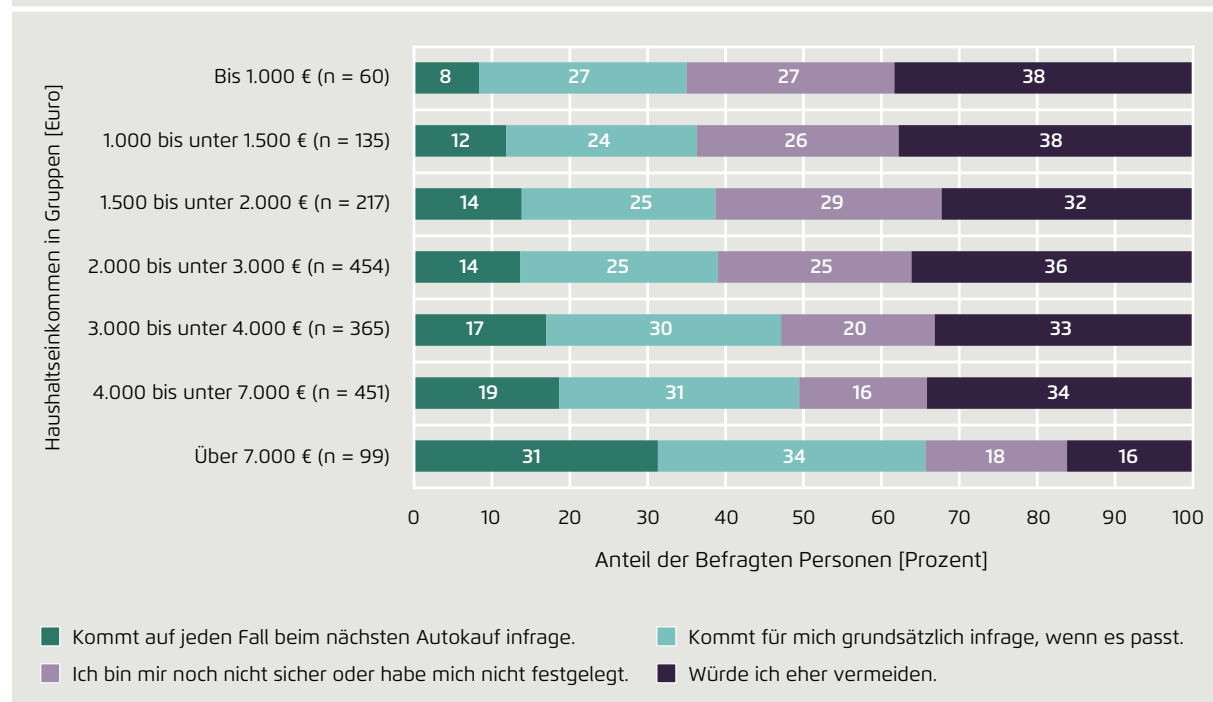
E-Pkw.¹ Mit dem Einkommen steigt auch bei Gebrauchtwagen der Anteil der Personen, die sich einen E-Pkw auf jeden Fall oder grundsätzlich vorstellen können. Doch selbst bei einem sehr geringen Haushaltseinkommen kann sich noch rund ein Drittel der Befragten einen gebrauchten E-Pkw vorstellen. Bei hohen Einkommen sind es bis zu zwei Drittel (siehe Abbildung 1).

Das wachsende Interesse an gebrauchten E-Pkw zeigt sich auch in den Zulassungszahlen. So waren im August 2026 bereits 5,3 Prozent aller den Besitzer oder die Besitzerin wechselnden gebrauchten Pkw vollelektrisch; im Vorjahresmonat waren es nur 3,9 Prozent. Der bisherige Höchststand von 7,7 Prozent wurde im April 2026 erreicht und ist auf den Irankrieg und die damit verbundenen gestiegenen Kraftstoffpreise zurückzuführen.²

- 1 Der Begriff E-Pkw bezieht sich in diesem Papier ausschließlich auf vollelektrische Pkw.
- 2 Kraftfahrt-Bundesamt (o. J. a).

Interesse an vollelektrischen E-Pkw bei Gebrauchtwagenkäufer:innen nach Einkommensgruppen

Abbildung 1



Agora Verkehrswende (2026) | Fragen: Wie wahrscheinlich ist es aus heutiger Sicht, dass Ihr nächstes privat genutztes Auto folgende Antriebsart haben wird? Welches Alter wird das Auto voraussichtlich haben, das Sie als Nächstes anschaffen möchten? N = 1.781.
 Quellen: Umfrage durchgeführt von Innofact im August 2025.

Wenn die Nachfrage steigt, kann das bislang noch überschaubare Angebot an gebrauchten E-Pkw schnell knapp werden. Die Folge sind höhere Kaufpreise. So lag der Angebotspreis eines gebrauchten E-Pkw im Juni rund 15 Prozent über dem Niveau des Monats März.³ Insbesondere der Bestand an gebrauchten E-Pkw unter 25.000 Euro verringerte sich zwischen Februar und Juni 2024 stark.⁴ Da die Zahl der Neuzulassungen von E-Pkw im Jahr 2024 durch die Streichung der Kaufprämie stark zurückging, ist davon auszugehen, dass das Angebot an gebrauchten E-Pkw, die aus dem Leasing kommen, im Jahr 2027 niedriger sein wird als aktuell. Dies kann zu einem weiteren Preisanstieg auf dem Gebrauchtwagenmarkt führen und es vielen Bevölkerungsgruppen schwer machen, einen E-Pkw zu erwerben.

Das Angebot wird zusätzlich dadurch verknappt, dass Deutschland mehr gebrauchte E-Pkw exportiert als importiert. Das treibt die Kaufpreise für gebrauchte E-Pkw in Deutschland weiter nach oben, verlangsamt die Elektrifizierung des Pkw-Bestands und hat negative Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit vorausschauend ausgebauter Ladeinfrastruktur. Zudem können für die Allgemeinheit erhebliche Kosten durch die Verfehlung der EU-Klimaziele entstehen. Umgekehrt würde eine schnelle Umstellung auf Elektromobilität dazu beitragen, das Autofahren unabhängiger von Ölimporten und internationalen Krisen zu machen und den Klimaschutz voranzutreiben.

Bei einem absehbar noch begrenzten Angebot an gebrauchten E-Pkw und zumindest vorübergehend steigenden Preisen stellt sich erst recht die Frage, ob der Staat gezielte Anreize setzen sollte und wie dies am besten machbar wäre, vor allem mit Blick auf Haushalte mit mittlerem oder geringerem Einkommen. Gleichzeitig geht es auch darum, noch bestehende Hindernisse für den Kauf eines gebrauchten E-Pkw abzubauen. Die folgenden Kapitel verdeutlichen die Bedeutung des Gebrauchtwagenmarktes für E-Pkw und betrachten verschiedene Aspekte, die das Interesse an vollelektrischen Gebrauchtwagen beeinflussen und die Kaufentscheidung dafür erleichtern können. Anschließend werden Handlungsoptionen aufgezeigt und diskutiert, die unterschiedliche Herausforderungen adressieren.

3 Noergaard (2026b).

4 Noergaard (2026a).

2 | Der Gebrauchtwagenmarkt für E-Pkw: Zahlen, Daten, Fakten

Die Marktdynamik für Pkw wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst. Dies gilt sowohl für Neuwagen als auch für gebrauchte Pkw. Es gibt jedoch deutliche Unterschiede zwischen Neu- und Gebrauchtwagen sowie zwischen vollelektrischen Pkw und anderen Antriebsarten. In diesem Kapitel werden diese Unterschiede im Hinblick auf die Auswirkungen auf den Verkauf gebrauchter E-Pkw analysiert und Erkenntnisse für die Wirksamkeit von Handlungsoptionen gewonnen.

2.1 Der Markt für gebrauchte E-Pkw unterscheidet sich deutlich vom Neuwagenmarkt

Privatpersonen erwerben insgesamt hauptsächlich gebrauchte Pkw. 96 Prozent aller Gebrauchtwagen, die im Juli 2026 verkauft wurden, gingen an Privatpersonen;

bei den Neuzulassungen machten private Käufer:innen hingegen nur rund ein Drittel aus (siehe Abbildung 2).⁵ Dies liegt vor allem an den hohen Anschaffungspreisen für Neuwagen. So kostete ein Neuwagen im Jahr 2025 im Durchschnitt 44.560 Euro, ein Gebrauchtwagen hingegen nur 18.310 Euro. Damit lag der Preis eines Gebrauchtwagens bei weniger als der Hälfte eines Neuwagens.⁶ Im Gebrauchtwagenmarkt spielen private Käufer:innen somit eine wesentlich wichtigere Rolle als im Neuwagenmarkt.⁷ Dies hat Auswirkungen auf die Anforderungen an Fahrzeugausstattung, Reichweite und den Preis.

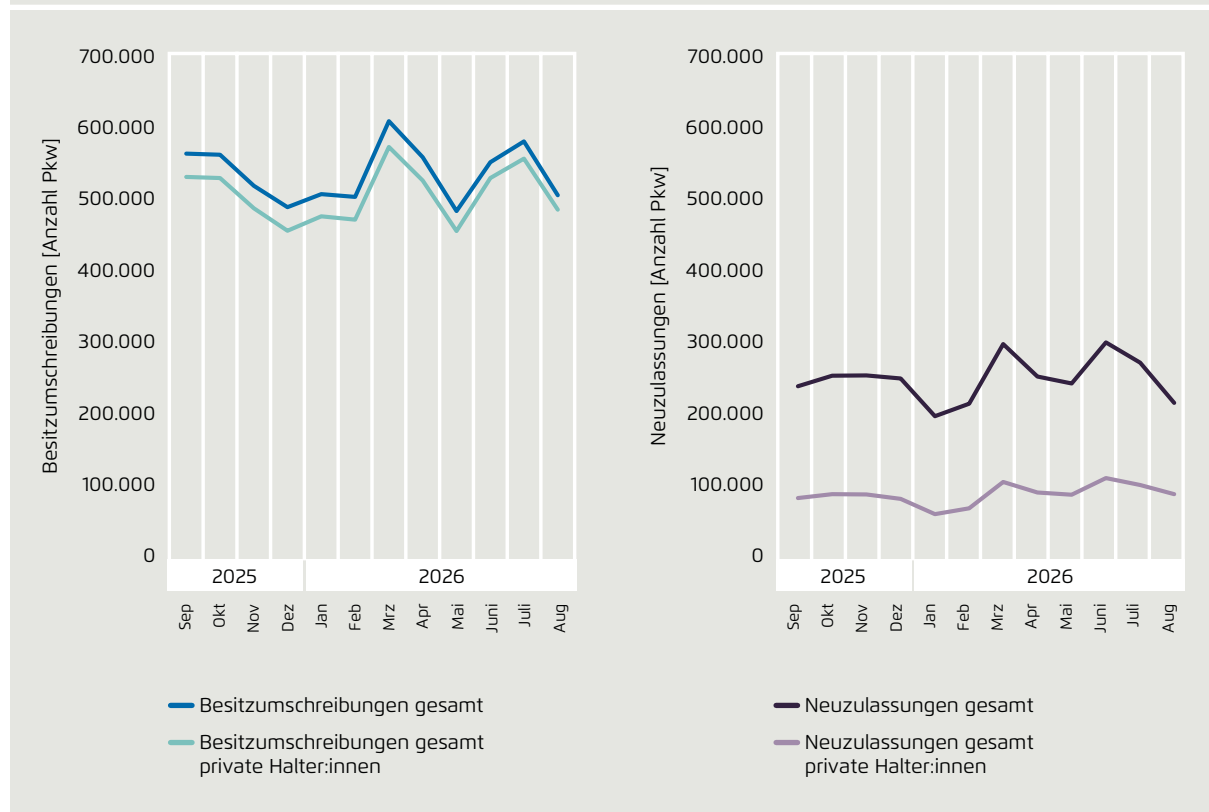
5 Kraftfahrt-Bundesamt (o. J. c), (o. J. a).

6 DAT (2026a).

7 Dies ist auch durch Anreize für gewerbliche Zulassungen im Neuwagenmarkt begründet, wo beispielsweise Abschreibungsmöglichkeiten und Dienstwagenbesteuerung den Erwerb von Neuwagen begünstigen.

Pkw-Anmeldungen durch Privatpersonen im Vergleich zur Gesamtmenge (September 2025 bis August 2026)

Abbildung 2



Agora Verkehrswende (2026) | Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (o. J. c), (o. J. a).

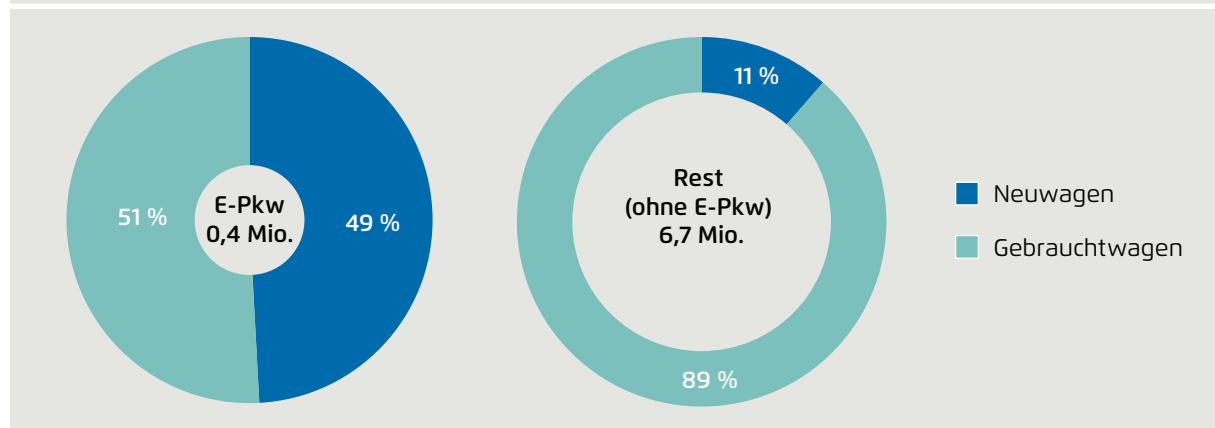
Bei E-Pkw entscheiden sich Privatpersonen deutlich häufiger für Neuwagen. Im Jahr 2025 meldeten private Halter:innen insgesamt 7,1 Millionen Pkw an. Davon waren etwa 0,4 Millionen vollelektrisch und 6,7 Millionen andere Antriebsarten.⁸ Das Verhältnis von Neuzulassungen zu Besitzumschreibungen ist in

8 Zu den anderen Antriebsarten zählen Benzin, Diesel, Mildhybrid, Hybrid, Plug-in-Hybrid, CNG, LPG und Sonstige.

den beiden Kategorien sehr unterschiedlich: Bei privat angemeldeten E-Pkw steht es etwa bei eins zu eins, bei den anderen Antriebsarten bei eins zu neun (siehe Abbildung 3). Der Anteil der Neuwagen ist also bei privat angemeldeten E-Pkw deutlich höher. Das liegt auch daran, dass im Vergleich zu anderen Antriebsarten noch nicht viele gebrauchte E-Pkw auf dem Markt verfügbar sind, insbesondere wenige ältere und damit günstigere Fahrzeuge (siehe Abbildung 4). Hinzu kommt, dass die älteren Modelle weniger attraktiv sind im Vergleich

Anteile von Neu- und Gebrauchtwagen am Gesamtmarkt privater Halter:innen (2025)

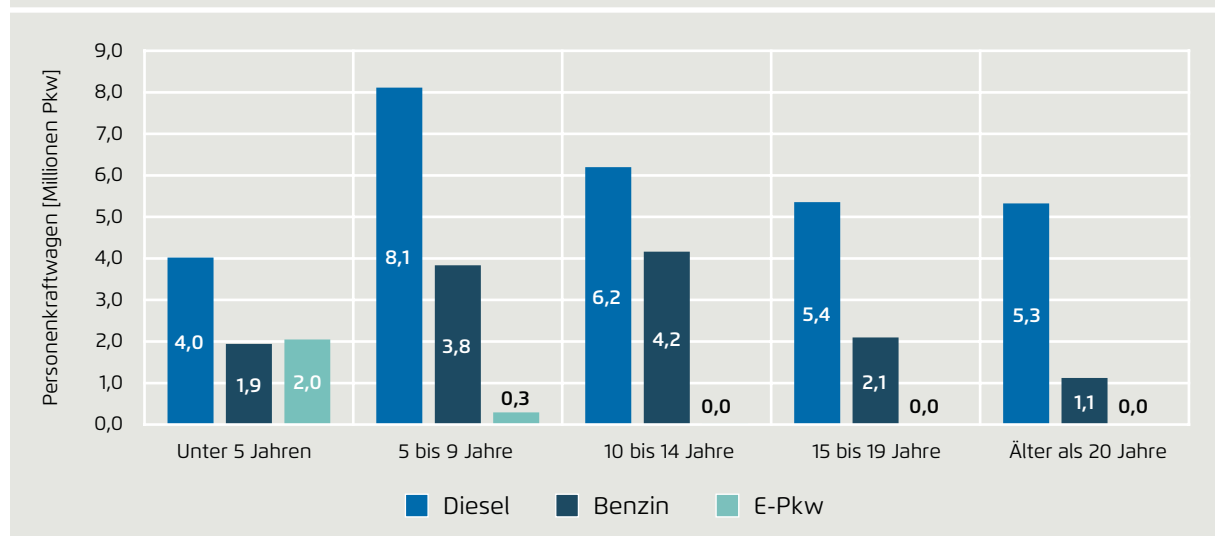
Abbildung 3



Agora Verkehrswende (2026) | Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (o. J. c), (o. J. a).

Bestand an Pkw am 1. Juli 2026 nach Fahrzeugalter und Energieträger

Abbildung 4



Agora Verkehrswende (2026) | Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (o. J. b).

zu technologisch deutlich weiter entwickelten neueren Modellen. Es deutet aber auch darauf hin, dass sich bisher eher Käuferschichten mit höherem Einkommen und eigenem Stellplatz einen – oft neuen – E-Pkw angeschafft haben. Neben der Verfügbarkeit von gebrauchten Fahrzeugen liegt dies auch an den in Kapitel 2.4 diskutierten Bedenken, die Käufer:innen dazu bringen, eher einen Neuwagen zu bevorzugen, für den entsprechende Herstellergarantien gelten.

Das Interesse an gebrauchten E-Pkw steigt – auch aufgrund der aktuell hohen Kraftstoffpreise. Die Besitzumschreibungen von E-Pkw sowie die Neuzulassungen steigen seit Jahren kontinuierlich. Zwischen Februar und April 2026 hatte sich die Zahl der gebraucht verkauften E-Pkw verdoppelt (siehe Abbildung 5). Diese Entwicklung ist auf die stark gestiegenen Kraftstoffpreise als Resultat des Irakkriegs, auf die gestiegene Verfügbarkeit von gebrauchten E-Pkw in immer mehr Varianten sowie auf den Preisdruck zurückzuführen, den die Kaufprämie für E-Pkw auf den Gebrauchtwagenmarkt ausübt (siehe auch Kapitel 2.2).⁹ Seit Mai wurden wieder weniger gebrauchte

E-Pkw verkauft, was nach den starken Verkäufen der Vormonate auch an mangelndem Angebot liegen dürfte.¹⁰

Leasing als Option zum Kauf ist im Gebrauchtwagenmarkt noch nicht angekommen. Im Jahr 2025 war gemäß DAT etwa jeder fünfte Neuwagen geleast, Gebrauchtwagen wurden nicht geleast.¹¹ Eine Umfrage von Dataforce Ende 2025 ergab außerdem, dass im Privatmarkt nur 7,6 Prozent der Pkw über Leasing erworben wurden, im Vergleich zu 66 Prozent im gewerblichen Markt. Allerdings liegt der Leasinganteil bei E-Pkw auch bei privaten Kund:innen bei knapp unter 30 Prozent.¹² Leasing spielt also für private Halter:innen im Allgemeinen noch keine wichtige Rolle – für E-Pkw-Käufer:innen hingegen schon. Die Dataforce-Umfrage bestätigt allerdings auch, dass es ein hohes Interesse am Leasing von gebrauchten Fahrzeugen gibt. Fast 6 Prozent der privaten Halter:innen zeigen Interesse daran, gebrauchte Fahrzeuge zu leasen. Im gewerblichen Markt ist das Interesse mit 22 Prozent noch deutlich höher.

9 Lundgren (2026).

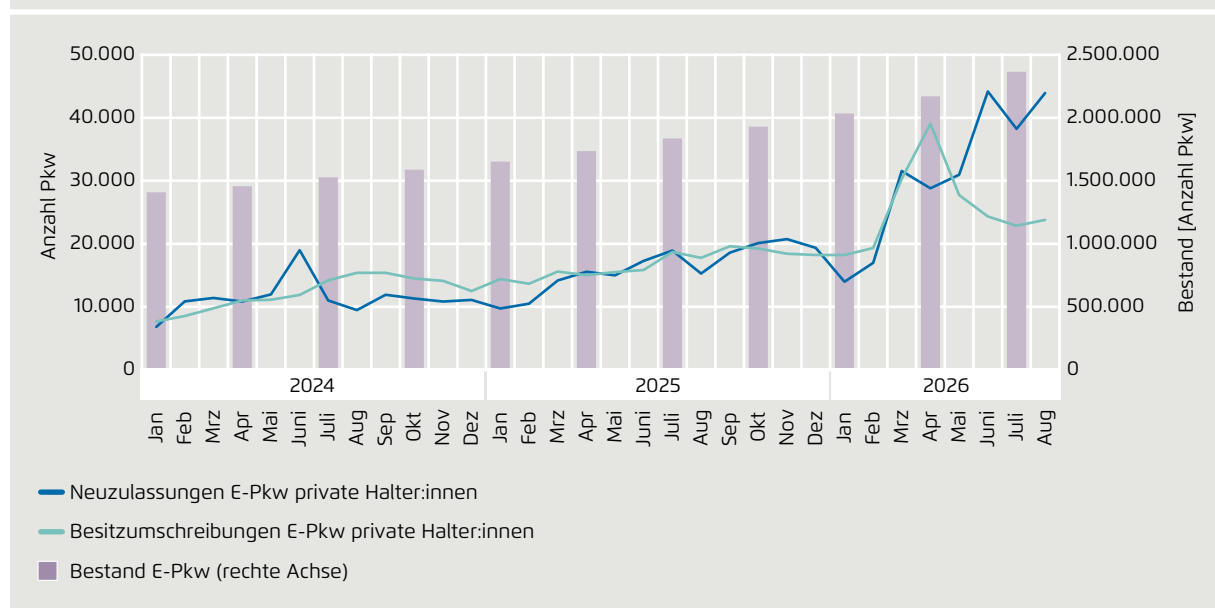
10 Der Spiegel (2026); Noergaard (2026a).

11 DAT (2026a).

12 Dataforce (2025).

Bestand an E-Pkw, Neuzulassungen und Besitzumschreibungen privater Halter:innen vollelektrischer Pkw (Januar 2024 bis Juli 2026)

Abbildung 5



Agora Verkehrswende (2026) | Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (o. J. c), (o. J. a).

2.2 Restwerte spielen eine zentrale, aber ambivalente Rolle

Niedrige Restwerte sind für Käufer:innen von gebrauchten E-Pkw vorteilhaft. Der Restwert eines Fahrzeugs bezeichnet dessen Wiederverkaufswert und wird im Verhältnis zum ursprünglichen Neuwagenlistenpreis angegeben. Dabei wird zur Veranschaulichung meist von einer Haltedauer von drei Jahren ausgegangen, was der üblichen Leasingdauer entspricht. Der so ermittelte Restwert für vollelektrische Pkw liegt seit Juni 2020 deutlich niedriger als der von Verbrennern (siehe Abbildung 6) – gebrauchte E-Pkw sind also für Käufer:innen günstiger geworden. Das sind gute Nachrichten für Gebrauchtwagenkäufer:innen, da sich die Kostendifferenz zwischen E-Pkw und Verbrennern verringert. Eine Auswertung von Online-Angeboten im Mai 2026 kam sogar zu dem Ergebnis, dass gebrauchte E-Pkw der Kompakt- und Mittelklasse preislich bereits in ähnlichen Größenordnungen wie vergleichbare gebrauchte Verbrenner liegen.¹³

Niedrige Restwerte für E-Pkw können zu Verunsicherung und somit zu Kaufzurückhaltung bei Neu- und Gebrauchtwagen führen. Insbesondere für Neuwagenkäufer:innen bedeuten niedrige und stark schwankende Wiederverkaufswerte einen potenziell hohen Wertverlust und ein erhöhtes Risiko. Dies ist besonders für gewerbliche Neuwagenkäufer:innen relevant, da sie in der Regel planen, den E-Pkw nach wenigen Jahren wieder zu verkaufen, oder sie erwerben ihre Fahrzeuge über Leasing. Im Leasing führen niedrige Restwerte zu höheren Raten, da der geringere Wiederverkaufswert über die monatlichen Zahlungen ausgeglichen werden muss. Zudem spielen die Gesamtkosten eines Pkw bei Unternehmen eine wichtigere Rolle bei der Kaufentscheidung als bei Privatkund:innen. Zusätzliche Kosten im Leasing oder ein erhöhtes Risiko für die Wiedervermarktung von Fahrzeugen haben hier einen großen Einfluss auf die Entscheidung über die Antriebsart. Für das Flottenmanagement in Unternehmen ist die Restwertentwicklung daher ein zentrales Instrument der Flottenplanung.

Die Restwerte für gebrauchte E-Pkw unterliegen starken Schwankungen und werden von vielen Faktoren beeinflusst. Großen Einfluss hat zum Beispiel die im

Vergleich zu Verbrennern dynamische Entwicklung der Technologie. Da neue Modelle regelmäßig mit höheren Reichweiten, schnellerem Laden und verbesserter Bedienbarkeit auf den Markt kommen, werden ältere Modelle schneller unattraktiv. Das führt zu niedrigeren Restwerten für gebrauchte E-Pkw. Aber auch Politikinstrumente, globale Lieferketten und die Preispolitik einzelner Hersteller können den Markt beeinflussen (siehe Abbildung 6):

- Die Erhöhung der Kaufprämie für neue E-Pkw auf bis zu 9.000 Euro im Juni 2020 führte zu signifikant verringerten Werten für gebrauchte E-Pkw. Neuwagen waren durch die Prämie deutlich attraktiver. Deshalb entschieden sich mehr Menschen für einen neuen statt für einen gebrauchten E-Pkw. Hinzu kommt, dass sich der Restwert auf Listenpreise bezieht und damit die Kaufprämie nicht berücksichtigt. Bei geförderten Fahrzeugen stellt der offizielle Restwert deshalb nicht unbedingt den realen Wertverlust dar.
- In den Jahren 2021 und 2022 führten Lieferengpässe bei Komponenten und die daraus resultierenden langen Wartezeiten auf Neuwagen sowie die Kaufzurückhaltung bei Neuwagenkund:innen zu stark ansteigenden Gebrauchtwagenpreisen.
- Während der Wert für gebrauchte Verbrenner im Jahr 2023 relativ stabil auf hohem Niveau blieb, sorgte unter anderem eine starke Preissenkung für Neuwagen von Tesla Anfang 2023 für sinkende Preise für gebrauchte E-Pkw. Viele Kaufinteressierte entschieden sich aufgrund des Angebots, trotz gesunkener Kaufprämie, lieber für einen Neuwagen. Da Tesla zu diesem Zeitpunkt einen hohen Marktanteil hatte, wirkte sich die Aktion auch auf die Gebrauchtwagenpreise aus.¹⁴

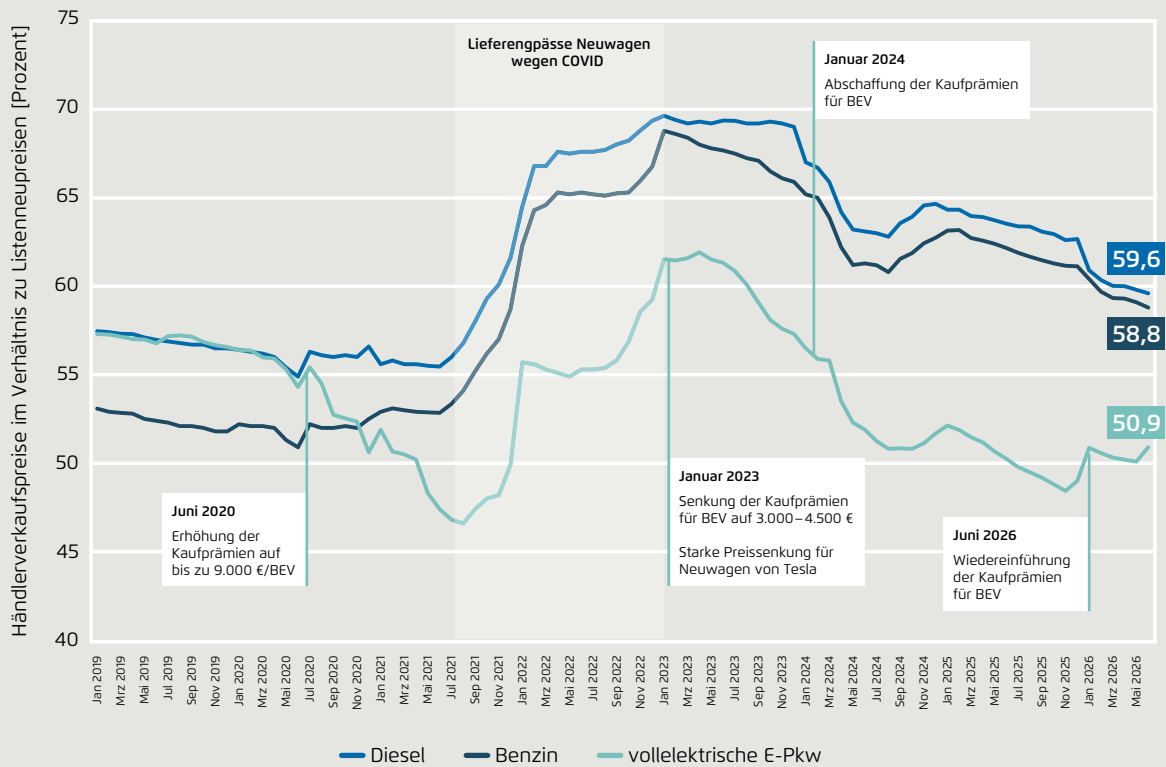
Die Wirkung einzelner Maßnahmen lässt sich dabei jedoch nicht immer klar definieren. Die Abschaffung der Kaufprämie für E-Pkw im Januar 2024 führte nicht zu signifikanten Wertsteigerungen für gebrauchte E-Pkw. Auch die Wiedereinführung der Kaufprämie im Januar 2026 scheint bisher keinen signifikanten Verfall der Restwerte von E-Pkw zu verursachen. Dies verdeutlicht, dass viele Faktoren Einfluss nehmen.

13 Fraunhofer ISI (2026).

14 DAT (2023).

Restwertentwicklung nach Antriebsart – Händlerverkaufspreise im Verhältnis zu Listenneupreisen (Januar 2019 bis Juni 2026)

Abbildung 6



Agora Verkehrswende (2026) | Daten: Grundlage sind dreijährige Pkw während eines Kalenderjahres. Im neuen Kalenderjahr werden „neue“ dreijährige Pkw betrachtet. Der Verkaufspreis wird prozentual zum ehemaligen Listenneupreis dargestellt. Alle Segmente und Marken, Laufleistung 15.000/20.000 Kilometer pro Jahr. Hersteller- und Händlerrabatte sowie die Kaufprämie werden in der Restwertermittlung nicht berücksichtigt. Quellen: DAT (2026b), eigene Recherche.

Was der Gebrauchtwagenmarkt von Smartphones lernen kann

Die Problematik von schnell sinkenden Wiederverkaufswerten ist kein spezifisches Phänomen von Pkw. Kurze Entwicklungszyklen sorgen bei neuen Technologien schnell dafür, dass vorherige Modellgenerationen veraltet sind. Eine vergleichbare Situation kann beispielsweise bei Smartphones beobachtet werden. Auch diese verlieren bereits im ersten Jahr einen erheblichen Teil ihres Wertes. In Großbritannien wurden beispielsweise für Smartphones Wertverluste zwischen 31 und 70 Prozent im ersten Jahr ermittelt, in den USA zwischen 27 und 80 Prozent.

Die Gesamtnutzungsdauer von Smartphones beträgt vier bis fünf Jahre und ist damit deutlich geringer als die von Pkw. Der Wertverlust bei einem Pkw fällt im ersten Jahr in der Regel nicht ganz so deutlich aus. Allerdings akzeptieren Kund:innen den Wertverlust von Smartphones eher als den von E-Pkw. Das kann laut Interpretation der Frankfurter Allgemeinen Zeitung wahrscheinlich an der kürzeren Nutzungsdauer liegen, aber auch an den insgesamt niedrigeren Anschaffungskosten.

Bei der Analyse des Wertverlustes von Smartphones hat sich gezeigt, dass der Markenwert und Softwareupdates eine wichtige Rolle für den Werterhalt spielen. Übertragen auf den E-Pkw können vor allem Software-Updates, die beispielsweise den Gesundheitszustand der Antriebsbatterie länger erhalten, oder solche, die zusätzliche oder verbesserte Funktionalität für den Nutzenden bieten, zum Werterhalt beitragen – auch wenn neuere, technisch überlegene Modelle auf den Markt kommen.

Agora Verkehrswende (2026) | Quellen: Compare and Recycle (2026); FAZ (2026); sellcell (2026).

2.3 Exporte von gebrauchten E-Pkw reduzieren den nationalen Bestand

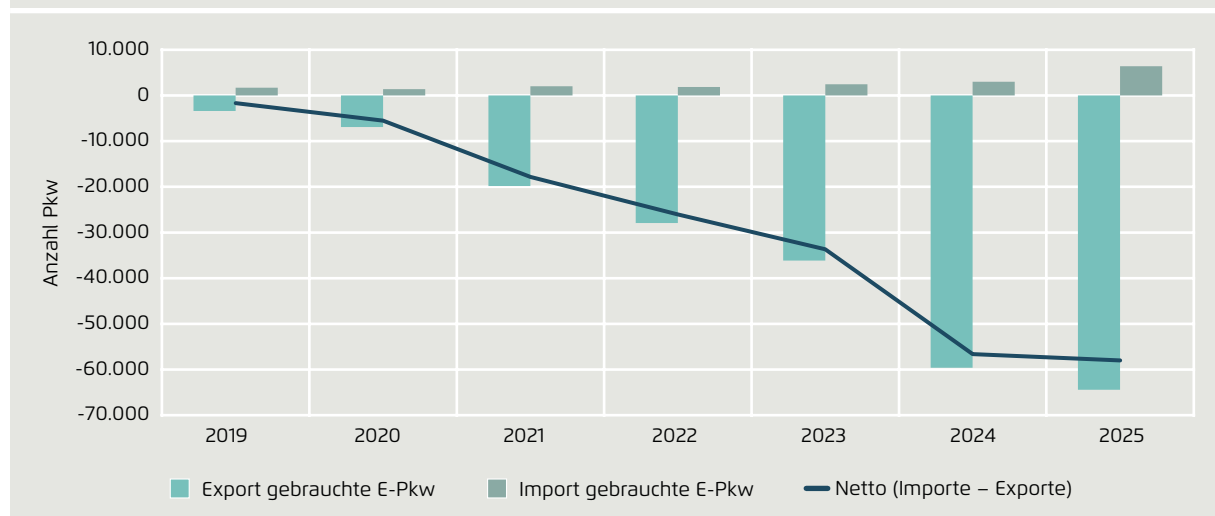
Es werden mehr gebrauchte E-Pkw exportiert als importiert. Das ist eine weitere Folge der niedrigen Wiederverkaufswerte in Deutschland. Gebrauchte E-Pkw werden vor allem in Länder exportiert, in denen höhere Preise erzielt werden können. Insgesamt exportiert Deutschland wesentlich mehr gebrauchte E-Pkw, als importiert werden (siehe Abbildung 7). Laut Außenhandelsstatistik wurden im Jahr 2025 netto 58.000 gebrauchte E-Pkw exportiert, während das Kraftfahrt-Bundesamt 232.000 Besitzumschreibungen von E-Pkw innerhalb Deutschlands verzeichnete. Das bedeutet, dass jeder fünfte Gebrauchtwagen das

Land verlassen hat. Die Datenlage zum Außenhandel mit E-Pkw ist jedoch lückenhaft. In der Außenhandelsstatistik werden nicht alle Pkw-Exporte erfasst. Insbesondere Privatverkäufe bleiben unberücksichtigt. Bei Pkw mit Verbrennungsmotor ist die Dunkelziffer der Exporte sehr hoch. Da E-Pkw jedoch zu einem höheren Anteil geleast werden als Verbrenner, ist davon auszugehen, dass bei ihnen der nicht erfasste Anteil an Im- und Exporten geringer ist. Dennoch ist davon auszugehen, dass auch unter Einbeziehung der nicht erfassten Transaktionen ein Exportüberschuss besteht.

Die gestiegene Nachfrage nach gebrauchten E-Pkw hat keine wesentliche Auswirkung auf den Außenhandel. Im ersten Halbjahr 2026 veränderte sich die Dynamik

Deutsche Im- und Exporte von gebrauchten vollelektrischen Pkw (2019 bis 2025)

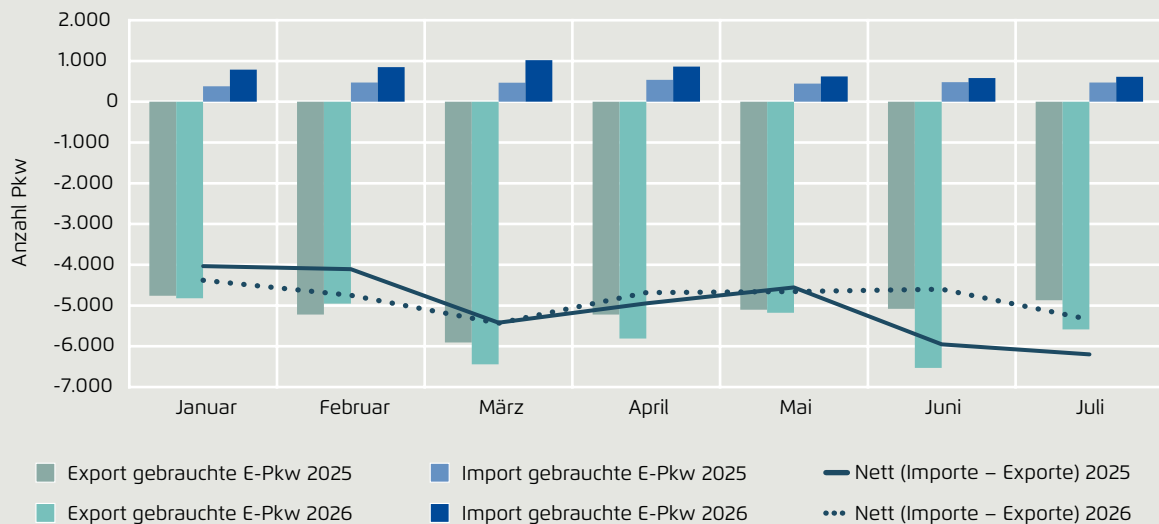
Abbildung 7



Agora Verkehrswende (2026) | Daten: In der Außenhandelsstatistik werden nicht alle Pkw-Exporte erfasst. Insbesondere Privatverkäufe bleiben unberücksichtigt. Bei Pkw mit Verbrennungsmotor ist die Dunkelziffer der Exporte sehr hoch. Da E-Pkw jedoch zu einem höheren Anteil geleast werden als Verbrenner, ist davon auszugehen, dass der nicht erfasste Anteil an Im- und Exporten geringer ist. Dennoch ist anzunehmen, dass auch unter Einbeziehung der nicht erfassten Transaktionen ein Exportüberschuss besteht. Quelle: Destatis (o. J.), Warennummer WA87038090.

Deutsche Im- und Exporte von gebrauchten vollelektrischen Pkw
(1. Halbjahr 2026 und 1. Halbjahr 2025)

Abbildung 8



Agora Verkehrswende (2026) | Daten: In der Außenhandelsstatistik werden nicht alle Pkw-Exporte erfasst. Insbesondere Privatverkäufe bleiben unberücksichtigt. Bei Pkw mit Verbrennungsmotor ist die Dunkelziffer der Exporte sehr hoch. Da E-Pkw jedoch zu einem höheren Anteil geleast werden als Verbrenner, ist davon auszugehen, dass der nicht erfasste Anteil an Im- und Exporten geringer ist. Dennoch ist anzunehmen, dass auch unter Einbeziehung der nicht erfassten Transaktionen ein Exportüberschuss besteht.
Quelle: Destatis (o. J. c), Warennummer WA87038090.

der Im- und Exporte gebrauchter E-Pkw trotz eines belebten Gebrauchtwagenmarktes nicht substanziell. Die Zahl der Importe von gebrauchten E-Pkw stieg zwar im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 70 Prozent. Allerdings liegen die Ausgangswerte auf einem sehr niedrigen Niveau. Im gesamten ersten Halbjahr wurden lediglich 4.700 gebrauchte E-Pkw nach Deutschland importiert. Im gleichen Zeitraum wurden dagegen insgesamt 33.700 Fahrzeuge exportiert, was einem Anstieg von 8 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht (siehe Abbildung 8).

Exportierte gebrauchte E-Pkw gehen vor allem in Länder, deren Rahmenbedingungen Verbrenner deutlich verteuern. Im Jahr 2025 wurde über ein Drittel der exportierten gebrauchten E-Pkw nach Dänemark verkauft, gefolgt von den Niederlanden, Finnland und Belgien mit jeweils etwas über 7 Prozent der Exporte (siehe Abbildung 9). Dänemark, die Niederlande und Finnland erheben hohe Steuern bei der Erstzulassung von Pkw. Diese gelten auch für importierte Gebrauchtwagen. Es bestehen jedoch Befreiungen oder starke

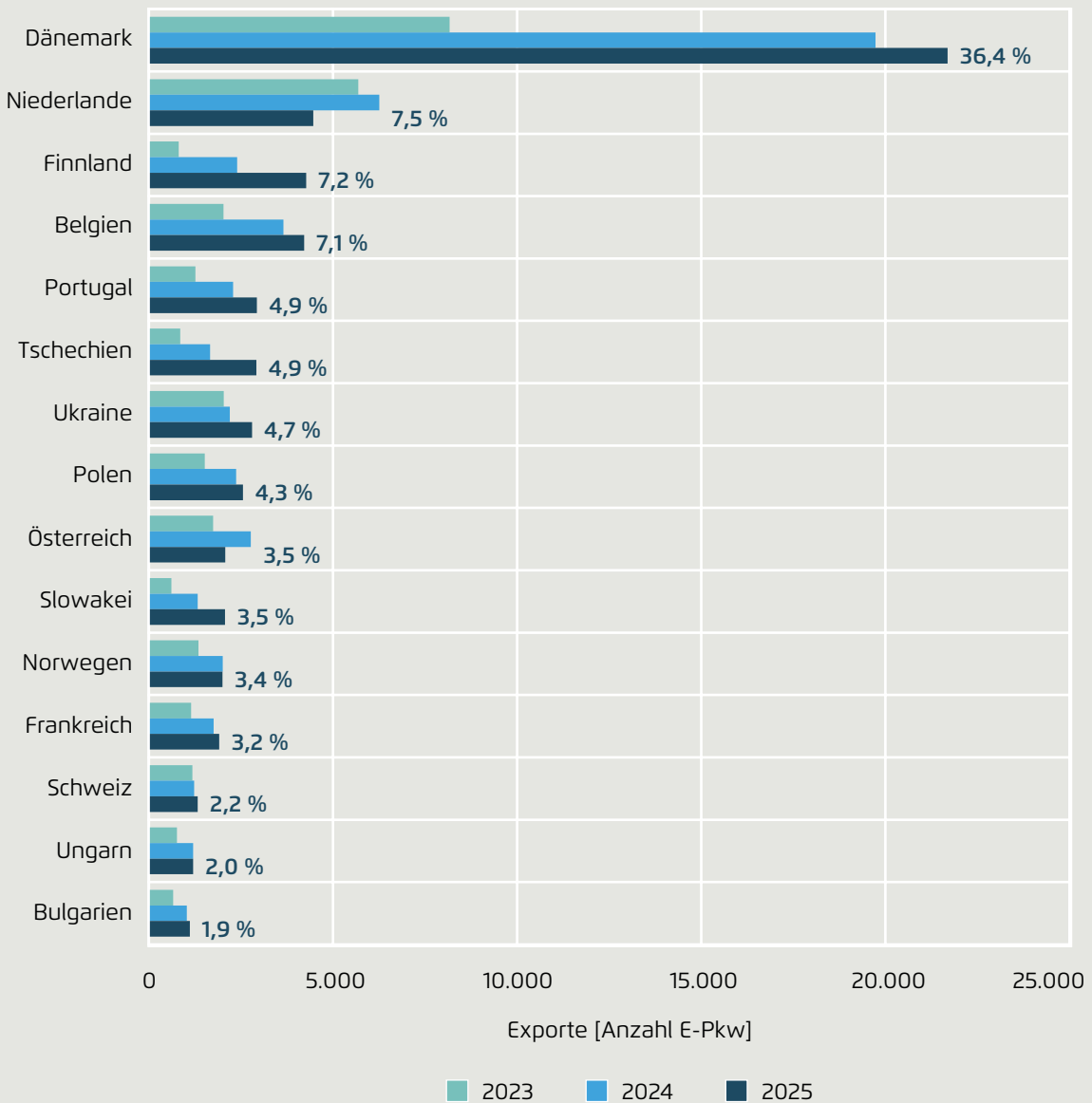
Reduktionen dieser Steuer für vollelektrische Pkw. In den wichtigsten Exportzielen für deutsche gebrauchte E-Pkw führen diese und weitere Politikinstrumente zu hohen Zulassungsanteilen vollelektrischer Pkw, sowohl für Neuwagen als auch gebrauchte E-Pkw. So waren zwischen Januar und Juli 2026 in Dänemark 80 Prozent aller Neuzulassungen vollelektrisch, in Finnland 49 Prozent und in den Niederlanden 38 Prozent, was die hohe Dynamik in diesen Märkten verdeutlicht.¹⁵ Auch bei den Exporten setzt sich der Trend aus 2025 fort. Im ersten Halbjahr 2026 wurden weiterhin etwas über 30 Prozent der gebrauchten E-Pkw nach Dänemark exportiert, gefolgt von den Niederlanden, deren Anteil auf knapp 12 Prozent erhöht wurde, und Finnland.¹⁶

¹⁵ ICCT (2026).

¹⁶ Destatis (o. J. b).

Deutsche Exporte von gebrauchten vollelektrischen Pkw nach Empfängerland (2023 bis 2025)

Abbildung 9



Agora Verkehrswende (2026) | Quelle: Destatis (o. J.), Warennummer WA87038090.

Für den Neuwagenmarkt ist es förderlich, wie in Kapitel 2.2 beschrieben, wenn höhere Preise für gebrauchte E-Pkw erzielt werden, auch dadurch, dass sie ins Ausland exportiert werden. Es gibt jedoch Gründe, warum es sinnvoll ist, gebrauchte E-Pkw möglichst in Deutschland zu halten:

- **Der Export von E-Pkw schwächt den deutschen Gebrauchtwagenmarkt und verlangsamt die Elektrifizierung des Pkw-Bestands.** Angesichts immer häufigerer Krisen und damit einhergehenden Schwankungen der Ölpreise trägt die Elektrifizierung dazu bei, die Kosten für individuelle Mobilität zu stabilisieren. Dies ist insbesondere für Haushalte mit niedrigerem Einkommen wichtig. Es ist daher sinnvoll, gebrauchte E-Pkw möglichst im Land zu halten – vor allem, wenn deren Neuzulassung mit staatlichen Mitteln gefördert wurde. Mit der Neuaufgabe der Kaufförderung für E-Pkw gewinnt dieser Aspekt wieder an Bedeutung.
- **Je langsamer die Elektrifizierung des Pkw-Bestands voranschreitet, desto teurer wird es für Deutschland, die EU-Klimaziele zu verfehlen.** Die Klimawirkung der exportierten E-Pkw bleibt zwar erhalten, wirkt sich aber in den jeweiligen Importländern aus und reduziert dort die Emissionen im Verkehr. Die EU hat jedoch für jeden Mitgliedstaat eigene Ziele für die Sektoren festgelegt, die nicht im bereits bestehenden Emissionshandelssystem (EU-ETS 1) abgedeckt sind. Dazu zählt auch der Verkehrssektor. Bis zum Zieljahr 2030 erwartet die Europäische Kommission für Deutschland eine kumulative Verfehlung der Ziele um rund 207 Megatonnen CO₂-Äquivalente (Mt CO₂e),¹⁷ aktuellere Schätzungen ermitteln eine Lücke von 255 Mt CO₂e.¹⁸ Der Verkehrssektor spielt dabei eine wichtige Rolle. Das bedeutet, dass perspektivisch Emissionsrechte von anderen Mitgliedstaaten zugekauft werden müssen, andernfalls droht ein Vertragsverletzungsverfahren. Das könnte den Bundeshaushalt im Jahr 2030 mit erheblichen Kosten belasten. Die Kosten hängen maßgeblich von den Preisen für den Erwerb von Emissionszertifikaten aus anderen Ländern ab. Bei einem CO₂-Preis von 60 Euro pro Tonne CO₂e könnten 15 Milliarden Euro, bei einem CO₂-Preis von 150 Euro pro Tonne CO₂e bis zu 38 Milliarden Euro anfallen.¹⁹

2.4 Der Informationsbedarf bei Gebrauchtwagenkund:innen ist hoch

Trotz des hohen Interesses an vollelektrischen Pkw haben viele potenzielle Käufer:innen von Gebrauchtwagen Ängste, die nichts mit den Anschaffungskosten zu tun haben. Diese reichen von technischen Bedenken rund um das Fahrzeug über Fragen zur Praktikabilität im Alltag und zur Wirtschaftlichkeit bis hin zu den politischen Rahmenbedingungen. Einige der geäußerten Bedenken spiegeln reale Unsicherheiten wider, während andere auf veralteten Informationen und hartnäckigen Mythen basieren. So macht sich über die Hälfte der im August 2025 befragten Gebrauchtwagenkäufer:innen Sorgen über die technische Ausgereiftheit der E-Pkw-Technologie und über die Ladesituation (siehe Abbildung 10). Generell werden Bedenken bezüglich Reichweite, Lademöglichkeiten und Ladedauer am häufigsten als Hindernisse für den Kauf eines gebrauchten E-Pkw genannt. Hier spielt auch die Leistungsfähigkeit der gebrauchten Batterie eine zentrale Rolle.²⁰ Sowohl die Reichweite²¹ als auch die Leistungsfähigkeit gebrauchter Batterien²² werden beispielsweise regelmäßig geringer eingeschätzt als sie tatsächlich sind.

Die rasante technische Entwicklung bei der Fahrzeugtechnologie trägt auch dazu bei, dass ältere Modelle schnell technisch veraltet sind, obwohl sie die Alltagsanforderungen vieler Interessierter durchaus erfüllen würden.

Der Informationsbedarf potenzieller Käufer:innen gebrauchter E-Pkw ist höher als der von Neuwagenkäufer:innen. In den vergangenen Jahren waren viele, die einen neuen E-Pkw erworben haben, technisch sehr interessiert und bereits vor dem Kauf gut informiert. Auf dem Gebrauchtwagenmarkt stellen E-Pkw jedoch immer noch eine Besonderheit dar. Viele Interessierte haben sich noch nie intensiv mit der neuen Technik auseinandergesetzt. Mit immer breiterem Interesse an E-Pkw stehen außerdem die Alltagstauglichkeit und die Wirtschaftlichkeit mehr im Fokus als die neuesten technischen Entwicklungen. Beim potenziellen Wechsel der Antriebstechnologie treten daher viele Fragen auf, die auf Online-Plattformen und beim Gebrauchtwagenhandel derzeit nicht immer beantwortet werden.

17 European Commission (2026).

18 Förster et al. (2026).

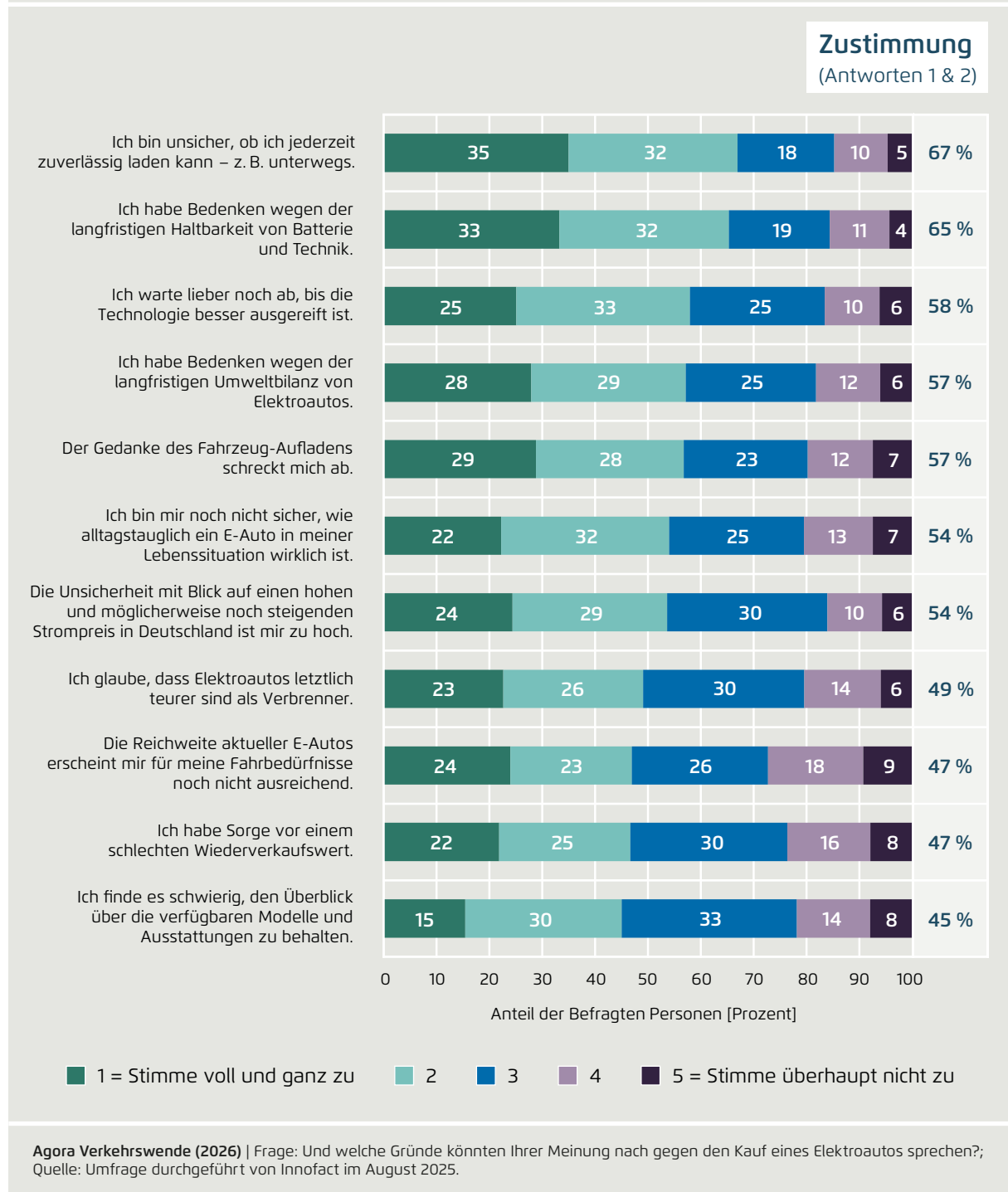
19 Witsch (2026).

20 Siehe auch Dekra und Ipsos (2025); DAT (2026a).

21 acatech (2026).

22 Generational (2026).

Bedenken bei zukünftigen Gebrauchtwagenkäufer:innen, für die ein vollelektrischer Pkw zumindest grundsätzlich infrage kommt **Abbildung 10**



Gebrauchtwagenhändler und Online-Plattformen sind noch nicht ausreichend auf E-Pkw eingestellt. Im stationären Autohandel wurden in den vergangenen Jahren viele Neuwagenhändler über die technischen Details von E-Pkw und deren Auswirkungen auf die Alltagstauglichkeit geschult. Gebrauchtwagenhändler verfügen jedoch häufig nicht über diese Informationen und können so ihre Kund:innen daher nur begrenzt beraten. Auch in Online-Portalen, über die sich viele vor einem Kauf zunächst informieren, fehlen häufig noch wichtige Informationen zu den technischen Details der angebotenen E-Pkw. Insgesamt trifft somit ein erhöhter Informationsbedarf auf eine mäßige Informationsbasis im Handel.

2.5 Private Lademöglichkeiten fehlen vor allem bei einkommensschwachen Haushalten

Fehlende Ladeinfrastruktur zu Hause oder am Arbeitsplatz bedeutet einen höheren Aufwand und beeinträchtigt in der Regel die Wirtschaftlichkeit der Elektromobilität. Eine Umfrage im August 2025 hat gezeigt,

dass Personen, die über private Ladeinfrastruktur verfügen, sehr viel offener für den Kauf eines vollelektrischen Pkw sind. Das hängt folgerichtig mit der Wirtschaftlichkeit und dem notwendigen Aufwand zusammen. Wenn zu Hause kein Stellplatz mit Wallbox vorhanden ist, hängt die Attraktivität eines E-Pkw stark von der Verfügbarkeit von öffentlicher Ladeinfrastruktur und von den entsprechenden Ladepreisen ab. Insbesondere bei den Ladepreisen herrscht derzeit noch große Verunsicherung bei potenziellen Käufer:innen von E-Pkw, da die Bandbreite der möglichen Ladetarife sehr hoch ist und es eine große Vielfalt an Anbietern und Verträgen gibt.²³ Im Durchschnitt liegen die öffentlichen Ladepreise deutlich über den Kosten für Haushaltsstrom. Dadurch wird der Betrieb eines E-Pkw für Bevölkerungsgruppen mit geringerem Einkommen teurer, die über keinen eigenen Stellplatz mit Wallbox verfügen und daher auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen sind (siehe Abbildung 11).²⁴

23 Siehe bbh (2025).

24 Siehe Agora Verkehrswende (2025).

Gesamtkosten von vollelektrischen Pkw im Verhältnis zu den Gesamtkosten vergleichbarer Verbrennerfahrzeuge bei mittleren Preisen nach Ladeprofil bei fünf Jahren Haltedauer Abbildung 11



Die Abbildung zeigt die Ersparnis (negative Ergebnisse) oder Mehrkosten (positive Ergebnisse) des E-Pkw aller gerechneten Modell- und Szenariokombinationen getrennt nach Ladeprofil.

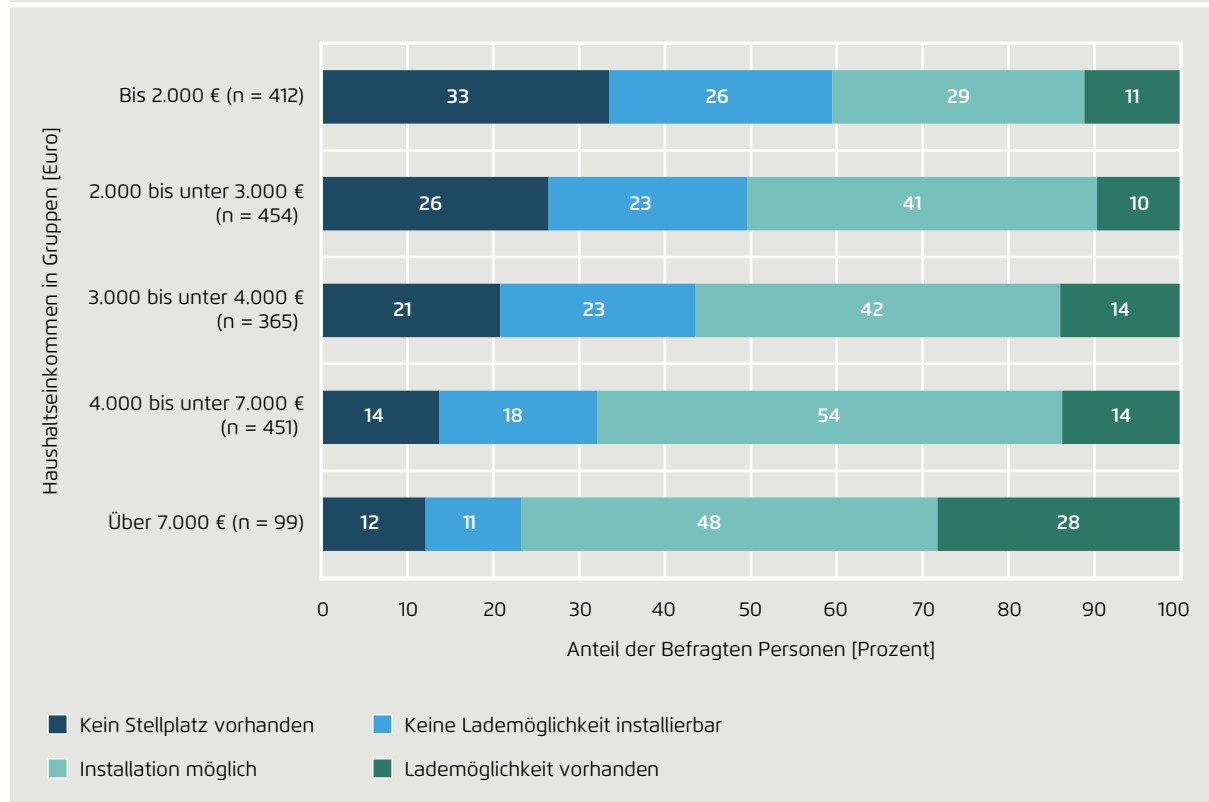
Nur eine geringe Anzahl von Haushalten mit niedrigem Einkommen kann derzeit zu Hause laden. Eine im August 2025 durchgeführte Umfrage unter Personen, die planen, einen Gebrauchtwagen zu kaufen, ergab, dass nur jeder zehnte Haushalt mit einem Netto-Haushaltseinkommen unter 2.000 Euro derzeit über eine Lademöglichkeit verfügt. Bei einem Einkommen über 4.000 Euro sind es dagegen bereits 16 Prozent. In vielen Fällen liegt das nicht nur an den Kosten, sondern es fehlt ein Stellplatz, an dem Ladeinfrastruktur installiert werden könnte, oder es gibt andere Hindernisse.

Es besteht noch großes Potenzial für private Ladeinfrastruktur. Ein Drittel der Haushalte mit einem Netto-Haushaltseinkommen unter 2.000 Euro verfügt über keinen Stellplatz. 29 Prozent der Haushalte geben an, einen Stellplatz zu haben und dass Ladeinfrastruktur

grundsätzlich installierbar ist. Weitere 26 Prozent sehen keine Möglichkeit zur Installation von Ladeinfrastruktur, obwohl ein Stellplatz vorhanden ist (siehe Abbildung 12). Bei Haushalten mit einem höheren Netto-Haushaltseinkommen ist das Potenzial zur Installation von Ladeinfrastruktur noch deutlich höher, da nur 13 Prozent über keinen Stellplatz verfügen. Etwa 80 Prozent aller Haushalte, die angeben, keine Lademöglichkeit installieren zu können, wohnen in Mehrfamilien- oder Reihenhäusern, ein großer Teil davon zur Miete. Es kann davon ausgegangen werden, dass in vielen dieser Fälle eine Lademöglichkeit installierbar ist, die Hürden dafür derzeit aber als so hoch eingeschätzt werden, dass eine Installation als nicht möglich angesehen wird. Wenn man dagegen einen Blick auf Neuwagenkäufer:innen legt, ist der Anteil der Haushalte, die keine Möglichkeit zur Installation von Ladeinfrastruktur haben, deutlich geringer.

Ausstattung mit Ladeinfrastruktur bei zukünftigen Gebrauchtwagenkäufern nach Netto-Haushaltseinkommen

Abbildung 12



Agora Verkehrswende (2026) | Fragen: Gibt es bei Ihnen zu Hause einen eigenen Stellplatz (z. B. Garage, Carport, reservierter Parkplatz)? Ist dort eine Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge vorhanden (z. B. Wallbox)? „Lademöglichkeit“ beinhaltet eigene Wallboxen sowie gemeinschaftlich genutzte Ladepunkte. Quelle: Umfrage durchgeführt von Innofact im August 2025.

3 | Handlungsoptionen zur Stärkung des Gebrauchtwagenmarktes für E-Pkw

Angesichts der komplexen Marktsituation für gebrauchte E-Pkw stellt sich die Frage, welche Handlungsoptionen zur Verfügung stehen und wie effektiv sie den Markt beeinflussen können. In diesem Kapitel werden Maßnahmen und Instrumente betrachtet, die für den Gebrauchtwagenmarkt relevant sind. Einige dieser Maßnahmen sind auch für den Neuwagenmarkt wichtig. In diesem Papier werden jedoch vor allem die Vorteile und Herausforderungen der Umsetzung im Hinblick auf gebrauchte E-Pkw diskutiert.

3.1 Bessere Informationen für Kaufinteressierte erhöhen Transparenz und Vertrauen

Online-Ratgeber für gebrauchte E-Pkw schließen wichtige Informationslücken. Für Personen, die planen, einen Pkw zu kaufen, sind Online-Plattformen eine zentrale Informationsquelle – insbesondere für Gebrauchtwagen.²⁵ Zwar bieten viele der großen Handelsplattformen bereits Ratgeber und Informationen rund um das E-Auto an, doch sind diese nicht immer einfach zugänglich. Nutzende der Plattformen müssen trotzdem in der Regel bereits einiges an Vorwissen mitbringen, um Angebote bewerten zu können. Oft fehlen Informationen zur Bedeutung von Ladegeschwindigkeit, Steckertypen, der Rolle von Wärmepumpen, bidirektionalem Laden oder der Plug-and-Charge-Technologie. Insbesondere das für Gebrauchtwagen zentrale Thema des Gesundheitszustands der Antriebsbatterie, auch „State-of-Health“ (SoH) genannt, wird nicht oder nicht ausreichend besprochen. Online-Plattformen können hier eine wichtige Informationslücke für Neu- und Gebrauchtwagenkunden schließen. Auch unabhängige Stellen, wie der ADAC, der ACE, Energieagenturen oder Verbraucherorganisationen können dabei eine wichtige Rolle spielen und ihr Informations- und Beratungsangebot für gebrauchte E-Pkw ausbauen.

Überarbeitete Filteroptionen ermöglichen die gezielte Suche nach E-Pkw auf Online-Plattformen. In der konkreten Fahrzeugsuche ist es auf Online-Plattformen häufig noch schwierig, gezielt nach vollelektrischen Pkw – egal, ob neu oder gebraucht – zu suchen, die dem Anforderungsprofil entsprechen. In der Regel gibt es auf

den Einstiegsseiten keine direkte Suchoption für E-Pkw. Dafür muss zunächst die erweiterte Suche aktiviert und nach Antriebsart gefiltert werden. Um die Ergebnisse weiter einschränken zu können, stellen alle Plattformen eine Vielzahl von Filteroptionen zur Verfügung. Wichtige Informationen für E-Pkw, wie der SoH, Ladegeschwindigkeit oder Wärmepumpe, werden jedoch häufig nicht systematisch abgefragt, weshalb es auch keine entsprechenden Filteroptionen gibt. Relevante Informationen sind derzeit – wenn überhaupt vorhanden – oft nur im Beschreibungstext zu finden. Mit zunehmendem Interesse an E-Pkw sind Online-Plattformen gut beraten, ihr Angebot konsequent mit Blick auf die Anforderungen und Fragen von E-Pkw-Käufer:innen zu überarbeiten.

Schulung und Weiterbildung des Personals im Gebrauchtwagenhandel verbessern die Informationsbereitstellung von E-Pkw in der Kaufberatung. Auch wenn sich viele Kaufinteressierte vor dem Kauf online informieren, werden die meisten Gebrauchtwagen doch vor Ort gekauft, sei es beim Autohandel oder von Privatpersonen.²⁶ Dabei muss vor allem der Handel fundiert über reale Unsicherheiten von E-Pkw informieren und im Einzelfall prüfen, inwieweit diese im konkreten Fall relevant sind und welche Möglichkeiten den Kund:innen zur Verfügung stehen. Dies betrifft beispielsweise die Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur im konkreten Wohnumfeld oder Befürchtungen rund um die Alltagstauglichkeit. Diese Aufgabe können die Fachkräfte im Handel nur dann erfüllen, wenn sie über das notwendige Wissen verfügen. Der Informationsbedarf geht dabei weit über die technischen Spezifikationen des einzelnen Fahrzeugs hinaus. Wichtige Themen rund um den E-Pkw sind beispielsweise die private Ladesituation und die öffentliche Ladeinfrastruktur in der Region, Ladetarife, die THG-Quote, Netzentgeltoptionen und Förderungsmöglichkeiten. Dem Autohandel kommt hier eine Schlüsselrolle zu, denn er kann standortspezifisch beraten. Automobilhersteller und Handelsunternehmen sind aufgefordert, sofern dies noch nicht geschehen ist, Schulungen, die bisher vor allem für Neuwagenverkäufer:innen angeboten wurden, um relevante Aspekte für gebrauchte E-Pkw zu erweitern und flächendeckend umzusetzen.

25 Dekra und Ipsos (2025).

26 Dekra und Ipsos (2025).

Standardisierte und transparente Informationen über den Gesundheitszustand der Antriebsbatterie stärken das Vertrauen in gebrauchte E-Pkw. Die Batterie spielt eine zentrale Rolle bei der Kaufentscheidung von E-Pkw. Dies gilt für Neuwagen, bei denen Reichweite und Ladeverhalten ausschlaggebend sind, aber noch mehr für Gebrauchtwagen. Hier steht die Frage im Vordergrund, inwieweit die Batterie noch die ursprünglichen Fahrzeugspezifikationen erfüllt, wie hoch also die tatsächliche Reichweite ist und ob es bedenkliche Fehler in der Batterie gibt, die eine potenziell teure Reparatur nach sich ziehen könnten.

Batteriegesundheit in der Euro-7-Norm

Ab dem 29. November 2026 müssen alle Typenzulassungen und ab dem 29. November 2027 alle neu zugelassenen Pkw die von der EU festgelegte Euro-7-Norm erfüllen. Diese beinhaltet erstmals auch Mindestanforderungen an die Haltbarkeit von Batterien und die elektrische Reichweite:

- Restkapazität von 80 Prozent nach fünf Jahren oder 100.000 km,
- Restkapazität von 72 Prozent nach acht Jahren oder 160.000 km.

Die Mindestanforderungen an die Reichweite sind noch zu definieren. Hersteller sind außerdem verpflichtet, Halter:innen von Pkw aktuelle Informationen zum Stromverbrauch und zum Gesundheitszustand der Batterie im Fahrzeuginneren zur Verfügung zu stellen. Die Anforderungen orientieren sich an den von der UNECE entwickelten Anforderungen der UN-Norm (Global Technical Regulation) Nr. 22.

Die Europäische Kommission wurde beauftragt, die Methoden und Prüfverfahren zur Einhaltung dieser Mindestanforderungen zu entwickeln.

Agora Verkehrswende (2026) | Quellen: UNECE (2022); Europäisches Parlament (2024); ADAC (2025); Europäische Kommission (2025)

Der neue VDE-Standard bietet eine gute Grundlage für die Normierung des Verfahrens zur Bewertung der Batteriegesundheit. Spätestens ab Ende 2027 müssen den Haltern aller neu zugelassenen Pkw Informationen zum Gesundheitszustand der Batterie zur Verfügung gestellt werden (siehe Kasten zur Euro-7-Norm). Für zuvor verkaufte Pkw gelten diese Anforderungen noch nicht. Aber auch für Pkw, für die Hersteller bereits im Rahmen der Euro-7-Norm Informationen ausweisen, kann eine unabhängige Prüfung sinnvoll sein. Dafür ist eine standardisierte und unabhängige Prüfung der Batteriegesundheit unerlässlich. Ein erster Schritt in diese Richtung war die Veröffentlichung eines Standardisierungsvorschlags durch eine Projektgruppe beim Verband der Elektrotechnik (VDE), zu dem bis zum 2. Oktober 2026 Kommentare eingereicht werden konnten: die VDE SPEC 90043 V1.0.²⁷ Die Branche ist nun aufgerufen, zeitnah den Prozess zur Entwicklung eines internationalen Standards anzustoßen. Die Bundesregierung kann parallel auf die Europäische Kommission einwirken, zumindest auf EU-Ebene ein Normungsmandat für die unabhängige Prüfung des Gesundheitszustands von Antriebsbatterien zu vergeben. Sie kann auch national einen Antrag zur Normung stellen. Aufgrund der internationalen Natur des Automobilmarktes erscheint eine rein nationale Lösung unzureichend. Für Hersteller und Anbieter unabhängiger Prüfungen wäre es effizienter, wenn sie sich auf global einheitliche Verfahren einstellen könnten. Eine nationale Lösung kann allerdings einen notwendigen Zwischenschritt darstellen, während EU-weite oder internationale Standards entwickelt werden. Es muss jedoch bedacht werden, dass dabei die Gefahr besteht, dass unterschiedliche Normen entwickelt und verstetigt werden. Das kann langfristig zu Handelshemmnissen führen.

²⁷ VDE (2026).

Die VDE SPEC 90043

Der Vorschlag wurde entwickelt, um das Prüfverfahren zur Bewertung des Gesundheitszustands von Antriebsbatterien zu harmonisieren und so Ergebnisse unterschiedlicher Anbieter vergleichbar zu machen. Es wurden Anforderungen an die Prüfbedingun-

gen, Testmethoden sowie die standardisierte Durchführung des Verfahrens spezifiziert. Die VDE SPEC stellt den Konsens der Verfasser dar und ist als Vorstufe zu einer späteren Norm zu betrachten. Sie bietet eine fundierte Grundlage für die Entwicklung von Standards, unabhängig ob auf nationaler, europäischer oder internationaler Ebene. Die freiwillige Konsultation der Öffentlichkeit vor der Veröffentlichung der VDE SPEC verdeutlicht den Willen der Projektgruppe, transparente und nachvollziehbare Ergebnisse zu erzielen. Die VDE SPEC bietet Unternehmen, die Zertifikate für die Batteriegesundheit anbieten, sowie Pkw-Herstellern die Möglichkeit, sich bereits auf zukünftige Anforderungen vorzubereiten.

Getrennt von der Entwicklung eines Standards zur unabhängigen Bewertung der Batteriegesundheit sind weitere Anforderungen an Hersteller zu betrachten. Dazu gehören zum Beispiel die in der Euro-7-Norm festgelegten Mindestanforderungen an Haltbarkeit und Reichweite. Auch für die Ermittlung der hierfür notwendigen Daten sind noch Prüfverfahren zu entwickeln. Hersteller können in der Ermittlung jedoch auf Daten des Batteriemanagementsystems zugreifen, die unabhängigen Prüfern nicht zur Verfügung stehen. Ende 2025 wurden in China mit der nationalen Norm GB/T 46991.1-2025 ebenfalls Mindestanforderungen an Batteriehaltbarkeit und Informationsbereitstellung definiert. Diese sind ähnlich, wenn auch etwas höher als die Anforderungen in der Euro 7. Im Gegensatz zur Euro 7 enthält die chinesische Norm bereits Anforderungen an Prüfverfahren.

Agora Verkehrswende (2026) | Quellen: Electrive (2026)

gleichbaren Verbrenner liegen, kann Unsicherheit über die Alltagstauglichkeit zu Kaufzurückhaltung führen. Während frühzeitig Interessierte schon ein E-Auto besitzen, sind jetzt auch diejenigen zu überzeugen, die noch viele Fragen haben. Die Mehrheit der Autofahrer:innen ist allerdings noch nie einen vollelektrischen Pkw gefahren. Das macht es schwierig, sich den Alltag oder eine Urlaubsfahrt mit der neuen Technologie vorzustellen. Befragungen von Pkw-Halter:innen in den Jahren 2024 und 2025 haben klar gezeigt, dass sich viele der in Abbildung 10 dargestellten Bedenken stark reduzieren, wenn Personen bereits E-Pkw gefahren sind.²⁸ Auch persönliche Gespräche mit Freund:innen, Nachbar:innen oder anderen Personen, die bereits seit Längerem E-Pkw fahren, können dabei helfen, Sorgen zu adressieren. Dies gilt für Besitzer:innen von Neu- und Gebrauchtwagen gleichermaßen.

Ganzheitliche Informationsangebote gehen über die Fahrpraxis hinaus. Wichtig sind gerade die ungewohnten Elemente: Worauf muss geachtet werden, wenn man ein Auto kauft, wenn nicht mehr nur Karosserieschäden und ein rund laufender Motor die Kaufentscheidung maßgeblich beeinflussen? Wie funktioniert das mit den verschiedenen Ladesteckern? Welche Lademöglichkeiten gibt es überhaupt in meiner Gegend? Wie bezahle ich beim Laden? Was mache ich, wenn ich doch mal keine Ladesäule finde? Das sind nur einige der vielen Fragen, die einer Antwort bedürfen. Idealerweise werden solche Informationen mit dem realen Erleben der Technik und dem persönlichen Ausprobieren verbunden. Dies kann beim Handel vor Ort mit der Probefahrt stattfinden, aber auch von unabhängigen Institutionen, die hohes Vertrauen genießen, organisiert werden. Dies können Verbände wie der ADAC oder ACE sein, aber auch Verbraucherorganisationen und Energieagenturen. Einzelveranstaltungen, Roadshows oder Erlebnistage können Menschen direkt vor Ort eine Möglichkeit bieten, sich zu informieren und die neue Technik auszuprobieren. Die öffentliche Hand kann dabei nur eine begrenzte Rolle spielen, beispielsweise durch die finanzielle Unterstützung von Veranstaltungen und Informationskampagnen.

Erlebte Elektromobilität verändert die Sicht. Es wird viel über Elektromobilität geredet und in den Medien positiv sowie negativ berichtet. Auch in Fällen, in denen die Gesamtkosten des E-Pkw bereits unter einem ver-

28 DAT (2025), (2026a).

3.2 Kaufförderung für gebrauchte E-Pkw birgt Risiken

Eine Kaufförderung für gebrauchte E-Pkw kann ein klares politisches Signal setzen und zeigen, dass Elektromobilität auch für weniger privilegierte Gebrauchtwagenkäufer:innen interessant ist. Letztlich kaufen Privatpersonen hauptsächlich gebrauchte Fahrzeuge. Die bei der bestehenden Kaufförderung bereits zum Tragen kommende Einkommensstaffelung könnte bei Gebrauchtwagen noch stärker auf die unteren Einkommensgruppen fokussiert werden. Das würde knappe öffentliche Mittel schonen und zielgerichtet Personen erreichen, die ansonsten weiter einen Verbrenner fahren würden. Die Ergebnisse der ersten Monate der Neuwagenförderung zeigen, dass etwa die Hälfte der bewilligten Anträge auf Haushalte mit einem zu versteuernden Einkommen unter 45.000 Euro entfällt. Etwa drei Viertel der Geförderten verdienen weniger als 60.000 Euro.²⁹ Somit könnten die Einkommensgrenzen bei Gebrauchtwagen möglicherweise noch stärker auf untere Einkommensgruppen fokussiert werden.

Die Auswirkungen einer Kaufförderung auf den Gebrauchtwagenmarkt sind aber komplex und daher nur schwer vorherzusagen. Es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach gebrauchten E-Pkw durch eine Förderung steigen würde. Wie sich dies auf die Preise sowie auf die Im- und Exporte auswirkt, hängt jedoch stark von der Entwicklung auf dem Neuwagenmarkt, der Ausgestaltung der Förderung und dem Verhalten der Marktakteure ab. Mögliche Effekte sind zum Beispiel:

- **Steigende Preise durch erhöhte Nachfrage:** Eine höhere Nachfrage führt bei gleichem Angebot in der Regel zu steigenden Preisen. Das Angebot an Gebrauchtwagen ist jedoch keineswegs statisch, sondern reagiert mit verstärkten oder verringerten Importen, wenn sich dadurch das Verhältnis zu den relevanten Preisen im Ausland verändert. Zusätzlich ist davon auszugehen, dass in den nächsten Jahren ein Teil der ab 2025 erhöhten Anzahl an Neuzulassungen von E-Pkw den Gebrauchtwagenmarkt erreichen wird. Dies wird das Angebot voraussichtlich stark ausweiten, was wiederum preisdämpfend wirken könnte. Insgesamt sind die Effekte einer Nachfrageerhöhung durch eine Kaufprämie daher unsicher.

- **Preissteigerungen durch Mitnahmeeffekte bei Verkäufer:innen:** Verkäufer:innen von gebrauchten Fahrzeugen könnten ihre Verkaufspreise erhöhen, wenn sie erwarten, dass ihr Fahrzeug potenziell gefördert werden kann. Je breiter die Förderung ausgestaltet ist, desto größer ist dieser Effekt. Dem kann zumindest teilweise durch eine möglichst gezielte Förderung unterer Einkommensgruppen entgegengewirkt werden.
- **Signifikante Reduktionen beim Export von gebrauchten E-Pkw sind nur bei hohen Kaufprämien zu erwarten:** Die hohe Zahl an Exporten nach Dänemark zeigt, dass dort bessere Preise für gebrauchte E-Pkw erzielt werden können als in Deutschland. Solange diese Preisdifferenz nicht ausgeglichen wird, gibt es für Verkäufer:innen keinen Grund, nicht weiter zu exportieren. Erst wenn die Kosten für den Export höher sind als der Preisunterschied auf den Märkten, werden Fahrzeuge direkt in Deutschland verkauft. Dies würde voraussetzen, dass entweder die Nachfrage in Deutschland entsprechend stark erhöht wird oder die Kaufprämie über Mitnahmeeffekte vor allem den Verkäufer:innen zugutekommt. In beiden Fällen würde der Preisvorteil für Gebrauchtwageninteressierte sehr gering ausfallen oder ganz entfallen. Letztendlich müsste die Förderung mit deutschen Steuermitteln die Anreize durch bestehende Instrumente in Exportländern wie Dänemark ausgleichen. Dies erscheint wenig sinnvoll.

Die Umsetzung einer Kaufförderung für gebrauchte E-Pkw birgt einige juristische und administrative Herausforderungen. Mit einer Gebrauchtwagenförderung könnten potenziell auch solche E-Pkw bezuschusst werden, die bereits über den Umweltbonus (2016–2023) oder über die nun neu aufgelegte E-Auto-Förderung unterstützt wurden. Es ist jedoch noch unklar, ob dies rechtlich zulässig ist. Vor der Auflage eines solchen Förderprogramms wäre daher eine juristische Prüfung notwendig, um zu verhindern, dass das Programm aus rechtlichen Gründen vorzeitig beendet werden muss oder gar Rückzahlungen drohen. Beides würde das Vertrauen in die Elektromobilität und in zukünftige politische Maßnahmen schwächen. Eine Alternative wäre, Fahrzeuge auszuschließen, die bereits gefördert wurden. So könnten vor allem E-Pkw von der Förderung profitieren, die 2024 und 2025 neu zugelassen wurden (etwa 925.000 Fahrzeuge), sowie Pkw, deren Preis über den Fördergrenzen des Umweltbonus lag, und ältere,

29 BAFA (2026).

nicht geförderte Modelle. Eine weitere Herausforderung ist die geringe Klimawirkung einer Kaufförderung. Die Maßnahme hat nur dann eine positive Wirkung für den Klimaschutz in Deutschland, wenn es gelingt, Exporte von gebrauchten E-Pkw ins Ausland zu verhindern.

Eine Kaufförderung für gebrauchte E-Pkw ist mit einem höheren Betrugsrisiko verbunden. Etwa ein Viertel der Gebrauchtwagen wird von Privatpersonen an Privatpersonen verkauft.³⁰ Eine Förderung muss daher so ausgestaltet sein, dass das Betrugsrisiko minimiert wird, zum Beispiel durch eine lange Mindesthaltedauer, wie bei der Neuwagenförderung. Dies führt jedoch gleichzeitig zu zusätzlichem administrativem Aufwand bei den geförderten Personen und beim Förderträger.

3.3 Ladeguthaben beim Gebrauchtwagenkauf als Alternative zur Kaufförderung

Als Alternative zur Kaufförderung für gebrauchte E-Pkw ist ein Zuschuss zu den Kosten für öffentliches Laden denkbar. Ein Zuschuss zu den Ladekosten verringert die Gesamtkosten des E-Pkw und macht ihn somit für neue Verbrauchergruppen interessant. Selbst Haushalte, die privat laden können, sind häufig von hohen öffentlichen Ladepreisen abgeschreckt, da sie auf längeren Touren oder im Urlaub doch auf öffentliche Ladeinfrastruktur zurückgreifen müssen. Ein Ladeguthaben kann sich auch hier positiv auf die Kaufentscheidung für einen gebrauchten E-Pkw auswirken.

Eine Staffelung des Ladeguthabens nach Einkommen erscheint sinnvoll, möglichst mit niedrigeren Schwellenwerten als bei der geltenden Kaufförderung für Neuwagen. Die zentrale Frage jeder Förderung ist, wer förderberechtigt ist. Um mit einem solchen Instrument den maximalen Effekt zu erzielen, könnten alle, die einen gebrauchten E-Pkw kaufen, einen Ladegutschein erhalten. Mit geringerem Einkommen steigt jedoch die Wahrscheinlichkeit, dass keine private Lademöglichkeit vorhanden ist oder realisierbar wäre. Bei limitierten Haushaltsmitteln erscheint es daher sinnvoll, analog zur Kaufprämie eine Einkommensgrenze zu definieren. Wie bei einer möglichen Kaufprämie für gebrauchte E-Pkw sollte

diese Einkommensgrenze niedriger angesetzt werden als bei der aktuellen Kaufprämie für elektrische Neuwagen. Anstatt die Strompreise pauschal zu senken, wie im Koalitionsvertrag vereinbart, könnten Verbraucher:innen über das Ladeguthaben so gezielter entlastet werden.

Kriterien, die sich am Fahrzeugpreis orientieren, sind weder praktikabel noch notwendig. Ebenso wie Ausschlusskriterien für Antragstellende sind Kriterien für die von den Geförderten anzuschaffenden Pkw denkbar. Es könnten beispielsweise Preisgrenzen definiert werden, wie dies beim Umweltbonus der Fall war. Da im Gebrauchtwagenmarkt jedoch keine objektiven und nachprüfbaren Preise vorliegen – anders als bei den Herstellerpreisen im Neuwagenmarkt –, ist dies nicht praktikabel. Aufgrund der hohen Korrelation zwischen Einkommen und Preis des gekauften Pkw erscheint dies bei einer Förderung mit Einkommensgrenze auch nicht notwendig.

Bei richtiger Ausgestaltung ist eine Marktverzerrung bei Ladepreisen nicht zu erwarten. Wie auch bei der Kaufförderung stellt sich bei einer Förderung über Ladeguthaben die Frage, welche Effekte das auf den Markt haben könnte. Es ist denkbar, dass Anbieter die Förderung einpreisen und somit die Ladekosten steigen. Dies ist allerdings aus verschiedenen Gründen bei einer reinen Förderung von unteren Einkommensgruppen unwahrscheinlich:

1. Der Privatkundenmarkt macht nur einen Teil der Nachfrage nach öffentlichem Laden aus. Am häufigsten laden gewerbliche Kund:innen öffentlich, die einen Dienstwagen oder ein Poolfahrzeug mit entsprechenden Ladekarten nutzen. Der Großteil der privaten E-Pkw-Besitzer:innen verfügt zumindest momentan über Lademöglichkeiten zu Hause oder bei der Arbeit.
2. Eine auf Einkommen ausgerichtete Förderung von Ladeguthaben beim Kauf von gebrauchten E-Pkw begünstigt nur einen sehr geringen Teil der elektrischen Pkw-Flotte, insbesondere, wenn die Einkommensgrenze für die Förderung niedriger ist als bei der Neuwagenförderung. Preiserhöhungen würden jedoch alle Ladekund:innen treffen, unabhängig davon, ob sie von der Förderung profitieren.
3. Wenn nur ein Teil der ohnehin geringen Anzahl privater Ladevorgänge gefördert wird, ist es unwahrscheinlich, dass Ladestromanbieter ihre Preispolitik an dieser Gruppe ausrichten.

30 DAT (2026a).

Effekte auf den Gebrauchtwagenmarkt sind möglich, fallen allerdings geringer aus als bei einer Kaufförderung. Das Einpreisen des Ladeguthabens in die Preise für gebrauchte E-Pkw ist nicht auszuschließen. Die Förderung steht allerdings nicht direkt zum Kaufzeitpunkt zur Verfügung, sondern wird über die Nutzungsdauer beim öffentlichen Laden eingespart. Dies macht es vor allem für Personen mit niedrigem Einkommen unwahrscheinlich, dass sie höhere Gebrauchtwagenpreise akzeptieren, auch wenn sie zu einem späteren Zeitpunkt mit Kosteneinsparungen rechnen können. Damit kommt ein Ladeguthaben sehr wahrscheinlich in voller Höhe den Geförderten zugute.

Die Umsetzung des Ladeguthabens könnte mit überschaubarem bürokratischem Aufwand über eine Bezahlkarte erfolgen. Im Zahlungsverkehr erhält jede Branche einen sogenannten Händler-Kategorie-Code (Merchant Category Code, MCC). Dieser wird beispielsweise für die Berechnung von Gebühren, für Steuerzwecke oder zur Festlegung von Regeln und Einschränkungen für Kartentransaktionen verwendet.³¹ Genau diese letzte Funktion könnte genutzt werden, um Guthaben- oder Bezahlkarten zu ermöglichen, mit denen ausschließlich öffentlich geladen werden kann. Die technische Abwicklung könnte analog zur Bezahlkarte für Sozialleistungen (auch Social Card genannt) erfolgen.³² Es gibt verschiedene private Anbieter solcher Bezahlssysteme. Wie bei der Social Card könnte die Abwicklung über eine Ausschreibung an ein solches Unternehmen vergeben werden.³³

Eine Bezahlkarte könnte positive Signale für den Lademarkt setzen. Seit April 2024 müssen alle neuen Ladepunkte die Möglichkeit bieten, direkt mit Karte und ohne Vertrag oder App zu bezahlen.³⁴ Ab dem 1. Januar 2027 müssen zudem alle bestehenden Schnelllader entlang der TEN-T-Routen und auf gesicherten Parkplätzen mit einer Leistung von 50 Kilowatt (kW) oder mehr nachgerüstet sein. Neue Ladepunkte mit einer Leistung unter 50 kW sind mit der Option auszustatten, online über die Generierung dynamischer QR-Codes

zu bezahlen. Der QR-Code kann mit dem Smartphone gescannt werden und bietet die Möglichkeit, in vielen Bezahl-Apps von Banken, aber auch anderen Anbietern, wie solchen für Bezahlkarten, direkt die Zahlungsdaten zu erfassen und einfach zu bezahlen.³⁵ Somit wäre es ab 2027 theoretisch möglich, mit der Bezahlkarte an fast allen Ladepunkten zu laden. Ein Ladeguthaben über Bezahlkarte könnte für Ladestellenbetreiber die Investitionen, die für Kartenzahlung beziehungsweise die Zahlungsabwicklung über dynamische QR-Codes notwendig sind, attraktiver machen. Eine verstärkte Nutzung des Ad-hoc-Ladens über die Bezahlkarte könnte dabei den Wettbewerbsdruck erhöhen und somit dazu beitragen, die Ad-hoc-Ladepreise zu senken.³⁶

3.4 Private Ladeinfrastruktur bietet noch große Potenziale

Für den privaten Ladeinfrastrukturausbau sollten Mehrfamilienhäuser stärker in den Fokus rücken. Ein großer Teil der Personen mit niedrigerem Einkommen wohnt zur Miete in Mehrfamilienhäusern. Gerade dort ist der Auf- und Ausbau von Ladeinfrastruktur noch mit Herausforderungen verbunden. Einerseits kostet die Errichtung von Lademöglichkeiten in Mehrfamilienhäusern häufig deutlich mehr als die Installation einer Wallbox in einem Einfamilienhaus. Je nach Anzahl der Stellplätze müssen der Netzanschluss ertüchtigt und ein Lademanagementsystem installiert werden, was zusätzliche Kosten bedeutet. Andererseits haben Eigentümer:innen nur begrenztes Interesse an solchen Investitionen, wenn sich diese nicht innerhalb eines angemessenen Zeitraums amortisieren oder wenn die Eigentümer:innen die Investition derzeit nicht als notwendig zur Werterhaltung des Mietobjekts erachten. Die Kosten müssen auf die Mieter:innen umgelegt werden. Das kann zu unerwünschten sozialen Auswirkungen führen, solange nur wenige einen E-Pkw fahren. Mieterhöhungen treffen dann auch Mieter:innen, die die Lademöglichkeit nicht nutzen. Zuschüsse beim Ausbau verringern die Höhe der notwendigen Umlagen und wirken somit ausgleichend. Die momentan laufende Förderung für Mehrparteienhäuser geht hier in die

31 CCV (2020).

32 Publk GmbH (o. J.).

33 Niedersächsisches Ministerium für Inneres, Sport und Digitalisierung (o. J.).

34 European Parliament (2023).

35 PayCenter (o. J.).

36 Für weitere Maßnahmen, die öffentlichen Ladepreise zu senken, siehe auch bbb (2025); Tausendteufel (2026).

richtige Richtung, endet jedoch im November 2026 und sollte verlängert und aufgestockt werden. Da die hohe Anfangsinvestition oft die Entscheidung für die Installation von Ladeinfrastruktur hemmt, wäre außerdem die Option sinnvoll, statt eines Investitionszuschusses einen geförderten Kredit zu erhalten.

Die geteilte Nutzung von Ladeinfrastruktur muss unkompliziert möglich sein. Gerade privat installierte Ladeinfrastruktur wird oft nur zu bestimmten Zeiten genutzt. In Privathaushalten ist der Pkw nachts angeschlossen, tagsüber bleibt die Wallbox jedoch häufig ungenutzt. In Unternehmen wird die vorhandene Ladeinfrastruktur dagegen je nach Branche entweder nachts oder tagsüber gar nicht genutzt und tagsüber nur von Mitarbeitenden. Hier besteht noch erhebliches Potenzial. Privatpersonen können ihre häusliche Wallbox beispielsweise Nachbar:innen zur Verfügung stellen, die nicht über einen Stellplatz oder eine eigene Wallbox verfügen. In Unternehmen könnten die Lademöglichkeiten nachts Bewohner:innen angrenzender Wohngebiete und tagsüber Besucher:innen zur Verfügung gestellt werden. Derzeit scheitert eine solche Nutzung jedoch an den komplexen steuer- und energierechtlichen Vorgaben, Haftungs- und Versicherungsfragen sowie am technischen und bürokratischen Aufwand zur Zahlungsabwicklung. Erste private Plattformen versuchen, die Auslastung privater Wallboxen über eine Online-Community zu erhöhen und damit die Kosten für Fahrer:innen von E-Pkw zu senken.³⁷ Dieses Konzept löst allerdings das Problem von Haushalten ohne eigene Lademöglichkeit nicht. Auch die Plug-and-Charge-Technologie bietet neue technische Möglichkeiten,³⁸ löst aber nicht die grundlegenden rechtlichen Herausforderungen. Hier ist die Bundesregierung in der Pflicht, die gesetzlichen Rahmenbedingungen so anzupassen, dass eine geteilte Nutzung der Ladeinfrastruktur einfach und ohne hohen Aufwand für alle beteiligten Parteien möglich ist.

37 VoltExchange (o. J.).

38 Vattenfall (o. J.).

Literaturverzeichnis

acatech (2026): *Mobilitätsmonitor 2026: Alle Ergebnisse.* URL: <https://www.acatech.de/mobilitaetsmonitor-2026-alle-ergebnisse/>. Letzter Zugriff am: 3. Juni 2026.

ADAC (2025): *Neue Abgasnorm Euro 7 – Anforderungen, Grenzwerte, Einführungsfristen, etc.* URL: https://assets.adac.de/image/upload/v1763544698/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/Euro7_Stand_11_2025_DE_mav5xr.pdf. Letzter Zugriff am: 9. Juli 2026.

Agora Verkehrswende (2025): *Stellschrauben für günstigere E-Pkw.* URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/stellschrauben-fuer-guenstiger-e-pkw>. Letzter Zugriff am: 5. November 2025.

BAFA (2026): *E-Auto-Förderung. Zwischenbericht zur E-Auto-Förderung.* Stand 1. September 2026. URL: https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/Energieeffizienz/E-Auto_Foerderung_2026/09_September_Statistik_E-Auto-Foerderung.pdf?__blob=publicationFile&v=3. Letzter Zugriff am: 9. September 2026.

bbh (2025): *Gutachten: Instrumente für attraktive Ladepreise.* URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2026/SKN_Private-Elektromobilit%C3%A4t/Gutachten-Instrumente-fuer-attraktive-Ladepreise.pdf. Letzter Zugriff am: 20. Juli 2026.

CCV (2020): *Hallo 5552: EV-Charging erhält eigenen Merchant Category Code.* URL: <https://www.ccv.eu/de/uber-ccv/news/blog/merchant-category-code-mcc-for-ev-charging>. Letzter Zugriff am: 28. Juli 2026.

Compare and Recycle (2026): *Annual Phone Depreciation Report.* URL: <https://www.compareandrecycle.co.uk/blog/annual-phone-depreciation-report>. Letzter Zugriff am: 1. Juni 2026.

DAT (2023): *DAT Barometer. Gesamtübersicht 2023.* URL: https://www.dat.de/fileadmin/de/images/produkte/DAT_Barometer/Archiv/GESAMT2023.pdf. Letzter Zugriff am: 27. Juli 2026.

DAT (2025): *DAT Report 2025.* URL: <https://www.dat.de/report/>.

DAT (2026a): *DAT Report 2026.* URL: <https://www.dat.de/report/>.

DAT (2026b): *Restwertbetrachtung. Persönliche Kommunikation.*

Dataforce (2025): *Leasingmarkt 2025: Wachstum setzt sich fort, 1. Dezember.* URL: <https://www.dataforce.de/news/leasingmarkt-2025-wachstum-setzt-sich-fort/>. Letzter Zugriff am: 19. August 2026.

Dekra und Ipsos (2025): *Gebrauchtwagen Sales Studie 2025.* URL: <https://www.dekra.de/de/sales-studie/>. Letzter Zugriff am: 2. Juni 2026.

Der Spiegel (2026): *Hohe Spritpreise: Autofahrer stürmen Markt für gebrauchte Elektro-Pkw – Angebot schrumpft deutlich, 2. Juni 2026.* URL: <https://www.spiegel.de/mobilitaet/auto/elektroauto-gebraucht-kaufen-fahrer-in-deutschland-stuermen-markt-fuer-e-pkw-a-c5b-7b80a-563b-491d-b0ee-a15001da8621>. Letzter Zugriff am: 16. Juli 2026.

Destatis (o. J. a): *GENESIS-Online – Tabelle „Aus- und Einfuhr (Außenhandel): Deutschland, Jahre, Ware (8-Steller), Länder“.* URL: <https://genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/51000/table/51000-0016>. Letzter Zugriff am: 20. Juli 2026.

Destatis (o. J. b): *GENESIS-Online – Tabelle „Aus- und Einfuhr (Außenhandel): Deutschland, Monate, Land, Warenverzeichnis (8-Steller)“.* URL: <https://genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/51000/table/51000-0017>. Letzter Zugriff am: 9. September 2026.

Destatis (o. J. c): *GENESIS-Online – Tabelle „Aus- und Einfuhr (Außenhandel): Deutschland, Monate, Warenverzeichnis (8-Steller)“.* URL: <https://genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/51000/table/51000-0014>. Letzter Zugriff am: 9. September 2026.

Electrive (2026): *Batteriegesundheit von E-Auto-Akkus wird in China transparenter, 3. August 2026.* URL: <https://www.electrive.net/2026/08/03/batteriegesundheit-von-e-auto-akkus-wird-in-china-transparenter/>. Letzter Zugriff am: 26. August 2026.

Europäische Kommission (2025): Durchführungsverordnung (EU) 2025/1707. URL: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1707/oj. Letzter Zugriff am: 31. Juli 2026.

Europäisches Parlament (2024): Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7). URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401257. Letzter Zugriff am: 31. Juli 2026.

European Commission (2026): Climate Action Progress Report 2025: Germany. URL: https://climate.ec.europa.eu/document/download/994aa301-59ec-4237-b5d2-981c27fc8704_en?filename=de_2025_factsheet_en.pdf. Letzter Zugriff am: 28. Mai 2026.

European Parliament (2023): Alternative Fuels Infrastructure - Mobility and Transport. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport/alternative-fuels-sustainable-mobility-europe/alternative-fuels-infrastructure_en. Letzter Zugriff am: 4. August 2026.

FAZ (2026): Warum verlieren gebrauchte Elektroautos so stark an Wert?, FAZ.NET, 7. April 2026. URL: <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/e-autos-wie-die-schnelle-entwicklung-zum-wertverlust-fuehrt-accg-200705150.html>. Letzter Zugriff am: 1. Juni 2026.

Förster, H. et al. (2026): Treibhausgas-Projektionen 2026 für Deutschland (Projektionsbericht 2026). Umweltbundesamt. URL: <https://openumwelt.de/handle/123456789/11854>. Letzter Zugriff am: 29. Juli 2026.

Fraunhofer ISI (2026): Gebrauchte Elektrofahrzeuge in Deutschland: Ein reifer Markt mit guten Perspektiven, Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI. URL: <https://www.isi.fraunhofer.de/de/blog/2026/markt-gebrauchte-elektrofahrzeuge-perspektiven.html>. Letzter Zugriff am: 2. Juni 2026.

Generational (2026): Generational 2025 Battery Performance Index. URL: <https://www.generational.ac/wp-content/uploads/2026/02/Generational-2025-Battery-Performance-Index-Industry-Benchmark-Report.pdf>. Letzter Zugriff am: 3. Juni 2026.

ICCT (2026): European Car Market Monitor: April 2026. URL: <https://theicct.org/wp-content/uploads/2026/05/ID-638-EU-Monitor-April-Market-Spotlight-A4-70172-v3.pdf>. Letzter Zugriff am: 28. Mai 2026.

Kraftfahrt-Bundesamt (o. J. a): Besitzumschreibungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (FZ 9). URL: https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz9/fz9_gentab.html?nn=835828. Letzter Zugriff am: 28. Mai 2026.

Kraftfahrt-Bundesamt (o. J. b): Bestand nach ausgewählten Merkmalen (FZ 27). URL: https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz27_b_uebersicht.html?nn=835828. Letzter Zugriff am: 17. August 2026.

Kraftfahrt-Bundesamt (o. J. c): Neuzulassungen Alternative Antriebe (FZ 28). URL: https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz28/fz28_gentab.html?nn=835828. Letzter Zugriff am: 28. Mai 2026.

Lundgren, S. (2026): BEV-Preise fallen nach 14 Monaten zurück unter 30.000 €: Neuwagen-Förderung drückt Gebrauchtwagenmarkt, AutoUncle Insights. URL: <https://www.autouncle.de/de/insights/marktanalyse/bev-preise-fallen-nach-14-monaten-zurueck-unter-30000-euro-foerder-effekt-drueckt-gebrauchtwagenmarkt/>. Letzter Zugriff am: 31. Juli 2026.

Niedersächsisches Ministerium für Inneres, Sport und Digitalisierung (o. J.): Informationen zur Bezahlkarte. URL: https://www.mi.niedersachsen.de/startseite/themen/auslanderangelegenheiten/informationen_zur_bezahlkarte/. Letzter Zugriff am: 4. August 2026.

Noergaard, M. (2026a): *Deutschlands günstige gebrauchte Elektroautos verschwinden vom Markt*, AutoUncle Insights. URL: <https://www.autouncle.de/de/insights/marktanalyse/guenstige-gebraucht-e-autos-verschwinden-2026-06/>. Letzter Zugriff am: 7. September 2026.

Noergaard, M. (2026b): *Teurere gebrauchte Elektroautos halten Käufer zurück: Der Markt steuert auf ein neues Gleichgewicht zu.*, AutoUncle Insights. URL: <https://www.autouncle.de/de/insights/marktanalyse/teurere-e-autos-halten-kaeufer-zurueck-2026-08/>. Letzter Zugriff am: 7. September 2026.

PayCenter (o. J.): *Bezahlkarte, Verwendung für Leistungsempfänger*, Bezahlkarte. URL: <https://bezahlkarte.info/verwendung-leistungsempfanger/>. Letzter Zugriff am: 5. August 2026.

Publk GmbH (o. J.): *Bezahlen mit der SocialCard. Digital. Bargeldlos. Sicher.* URL: <https://www.socialcard.de/>. Letzter Zugriff am: 4. August 2026.

sellcell (2026): *Smartphone Depreciation Calculator 2026*. URL: <https://www.sellcell.com/smartphone-depreciation/>. Letzter Zugriff am: 1. Juni 2026.

Tausendteufel, F. (2026): *Wie öffentliches Laden günstiger werden kann*, Agora Verkehrswende. URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/wie-oeffentliches-laden-guenstiger-werden-kann>. Letzter Zugriff am: 4. August 2026.

UNECE (2022): *United Nations Global Technical Regulation No. 22*. URL: https://unece.org/sites/default/files/2023-01/ECE_TRANS_180a22e.pdf. Letzter Zugriff am: 9. Juli 2026.

Vattenfall (o. J.): *Plug and Charge: Einstecken und losladen*. URL: <https://www.vattenfall.de/infowelt-energie/e-mobility/plug-and-charge>. Letzter Zugriff am: 21. Juli 2026.

VDE (2026): *Standardisierung der herstellerunabhängigen Bestimmung des Gesundheitszustandes von Elektrostraßenfahrzeug-Traktionsbatterien*. URL: <https://www.vde.com/resource/blob/2482062/53249b59f-048b407ef181d772627790e/vde-spec-90043-v1-0-de----data.pdf>. Letzter Zugriff am: 15. Juli 2026.

VoltExchange (o. J.): *Kostenlos E-Auto laden in der Community*. URL: <https://voltexchange.app>. Letzter Zugriff am: 30. Juli 2026.

Witsch, K. (2026): *Klimaschutz: Deutschland drohen bis zu 38 Milliarden Euro Klimastrafen*, Handelsblatt, 16. Juli 2026. URL: <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/klimaschutz-deutschland-drohen-bis-zu-38-milliarden-euro-klimastrafen/100238509.html>. Letzter Zugriff am: 23. Juli 2026.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Interesse an vollelektrischen E-Pkw bei Gebrauchtwagenkäufer:innen nach Einkommensgruppen	6
Abbildung 2: Pkw-Anmeldungen durch Privatpersonen im Vergleich zur Gesamtmenge (Januar 2025 bis Juli 2026)	8
Abbildung 3: Anteile von Neu- und Gebrauchtwagen am Gesamtmarkt privater Halter:innen (2025)	8
Abbildung 4: Bestand an Pkw am 1. Juli 2026 nach Fahrzeugalter und Energieträger	9
Abbildung 5: Bestand an E-Pkw, Neuzulassungen und Besitzumschreibungen privater Halter:innen vollelektrischer Pkw (Januar 2024 bis Juli 2026)	10
Abbildung 6: Restwertentwicklung nach Antriebsart – Händlerverkaufspreise im Verhältnis zu Listenneupreisen (Januar 2019 bis Juni 2026)	12
Abbildung 7: Deutsche Im- und Exporte von gebrauchten vollelektrischen Pkw (2019 bis 2025)	14
Abbildung 8: Deutsche Im- und Exporte von gebrauchten vollelektrischen Pkw (1. Halbjahr 2026 und 1. Halbjahr 2025)	14
Abbildung 9: Deutsche Exporte von gebrauchten vollelektrischen Pkw nach Empfängerland (2023 bis 2025)	16
Abbildung 10: Bedenken bei zukünftigen Gebrauchtwagenkäufer:innen, für die ein vollelektrischer Pkw zumindest grundsätzlich infrage kommt	18
Abbildung 11: Gesamtkosten von vollelektrischen Pkw im Verhältnis zu den Gesamtkosten vergleichbarer Verbrennerfahrzeuge bei mittleren Preisen nach Ladeprofil bei fünf Jahren Haltedauer	19
Abbildung 12: Ausstattung mit Ladeinfrastruktur bei zukünftigen Gebrauchtwagenkäufer:innen nach Netto-Haushaltseinkommen	20

Agora Verkehrswende ist ein Thinktank für klimaneutrale Mobilität mit Sitz in Berlin. Im Dialog mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft setzt sich die überparteiliche und gemeinnützige Organisation dafür ein, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor auf null zu senken. Dafür entwickelt das Team wissenschaftlich fundierte Analysen, Strategien und Lösungsvorschläge.

Agora Verkehrswende

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin
www.agora-verkehrswende.de
info@agora-verkehrswende.de

