

Lohnt es sich heute noch, neue Autos mit Verbrennungsmotor zu kaufen?

Wer sich heute ein neues Auto mit Benzin- oder Dieselmotor kauft, muss mit einem hohen Restwertisiko rechnen. Wenn die EU mit ihrem Programm «Fit for 55» nun ein Verbot von neuen Verbrennern ausspricht, umso mehr.

Peter Ilg 14.07.2021, 10.00 Uhr



Auch der Mini ist von Restwerteinbrüchen betroffen. Der batterieelektrische Mini E sorgt für Wertverluste bei Verbrennern.

Sven Simon / Imago

Nie war es komplizierter als heute, ein neues Auto zu kaufen. «Die Menschen tun sich schwer mit einer Antwort auf die Frage: Soll es nochmals ein Verbrenner sein oder traue ich mich an ein Elektroauto?», sagt Professor Dr. Stefan Bratzel, Direktor des Center of Automotive Management in Bergisch Gladbach. Die grösste Befürchtung der Käufer in Bezug auf den Stromer ist, dass das Laden nicht funktioniert, weil es zu wenig Stationen gibt.

«Für Menschen, die auf dem Land wohnen, wo die Ladeinfrastruktur noch dünn ist, und die keine eigene Wallbox haben, für die ergibt ein Verbrenner Sinn», sagt Bratzel. **Wer sich allerdings heute ein mit fossilem Brennstoff angetriebenes Auto kauft, muss sich darauf einstellen, dass dessen Wertbeständigkeit mit zunehmender Verbreitung der Elektromobilität sinkt. Verbrenner werden dann zum Auslaufmodell mit hohem Wertverlust.**

Im ersten Jahr ist der Wertverlust bei einem Neuwagen am höchsten. Ein typisches Fahrzeug der Mittelklasse, das um die 35 000 Franken gekostet hat, wird nach 12 Monaten mit etwa 23 000 Franken gehandelt. Damit verliert das Auto fast einen Drittel an Wert. «Bei günstigeren Kleinwagen ist der Verlust üblicherweise geringer, bei luxuriösen Fahrzeugen höher», sagt Robert Madas, Marktanalytiker von Eurotax, dem Spezialisten für Restwerte von Autos.

Nach einem leichten Einbruch während des Lockdowns haben sich die Angebotspreise und damit die Restwerte rasch wieder erholt. «Insbesondere die Preise für ganz junge und ältere Fahrzeuge steigen spürbar, was am Mangel an Occasionen liegt», sagt Madas.

Unterschätzter Wertverlust von Hybridautos

Hybride gelten als Zwischenlösung auf dem Weg hin zum reinen Elektroauto. Sie verlieren dann an Bedeutung, wenn sich mehr Menschen einen reinen Stromer zutrauen. «Deshalb ist es durchaus möglich, dass Hybride als erste Antriebsart einen Wertverlust durch den Wandel hin zur Elektromobilität erleiden werden», sagt Madas. Schon jetzt liegt ihr Restwert nach drei Jahren bei 48 Prozent und damit deutlich unter dem von Verbrennern. Beim Diesel sind es 50 Prozent, beim Benziner 53 Prozent und beim Elektroauto ebenfalls 48 Prozent.

«Nach einem Jahr hat das Elektroauto von allen Antriebsarten durchschnittlich den geringsten Wertverlust, mit zunehmendem Alter sinkt der Wert aufgrund technologischer Alterung stark und fällt unter den von Verbrennern», sagt Madas. Kurzfristig geht er von steigenden Restwerten für Verbrenner aus, mittelfristig von stabiler Wertbeständigkeit und langfristig von sinkenden Restwerten.

Die Stärke dieses Rückgangs hängt ab von den Rahmenbedingungen wie Fahrverboten für Verbrenner, dem Ausbau der Ladeinfrastruktur und dem steigenden Angebot auch günstiger Elektroautos. «Per Stand heute spricht aus Sicht der Wertbeständigkeit nichts gegen den Kauf eines neuen Verbrenners, denn die Restwertverläufe sind im normalen Bereich», sagt Madas.

Zwang zum Wechsel aufs Batterieauto

Für Bratzel sind die Restwerte von Verbrennern schon jetzt enorm unter Druck. «Schärfere CO₂-Regularien in der EU zwingen die Hersteller dazu, mehr Elektroautos zu verkaufen, um ihre Flottengrenzwerte einhalten zu können.» Damit die Regierungen ihren Klimazielen gerecht werden, werden verstärkt Bonus-Malus-Regelungen eingeführt, beispielsweise höhere Steuern für Verbrenner oder Einfahrverbote in Städte. Diese Regelungen haben Einfluss auf den Restwert, der dann rasch sinkt. Bratzel ist davon überzeugt, dass die Elektromobilität die Wiederverkaufspreise für Occasionen stark durcheinanderwirbelt.

Ankündigungen der EU in ihrem Programm «Fit for 55», schon bald keine Verbrenner mehr neu zulassen zu wollen, und Pläne der Automobilhersteller, schon bald keine Verbrenner mehr zu bauen, zwingen die Kunden zum Elektroauto.

Was geschieht dann mit all den gebrauchten Verbrennern, die keiner mehr haben will? Bis anhin werden sie nach Osteuropa oder Afrika für wenig Geld verkauft. «Dort fahren sie noch lange weiter», sagt Bratzel. Damit ist das Klimaproblem verschoben, aber nicht gelöst. Wir müssen uns daher Gedanken darüber machen, wie wir mit den Verbrennern verfahren.

«Eine Möglichkeit ist, zumindest die älteren Autos zu verschrotten», sagt Bratzel. Neuere könnten mit synthetischem Sprit fahren, der mit regenerativ erzeugtem Strom hergestellt wird. Doch bis genügende Mengen an solchen E-Fuels verfügbar sind, dürfte es noch Jahre dauern.