



**Automobiles Wissen  
beginnt mit uns.**

**DAT**  Barometer

**Gesamtübersicht  
2018**

**dat.de**

Liebe Leserinnen und Leser,

um die Komplexität des Automobilmarktes zu verstehen, liefert das DAT-Barometer monatlich Informationen aus unterschiedlichen Perspektiven.

Basis der Erhebungen sind Analysen unserer Marktbeobachtung und Datenbankauswertungen (z.B. Gebrauchtfahrzeugwerte und Standtage), die mit Zahlen zu unterschiedlichen Antriebsarten angereichert werden. Ferner tragen repräsentative Befragungen von Verbrauchern, Automobilbetrieben und weiteren Branchenplayern durch Marktforschungsinstitute zur Versachlichung der Diskussion um die Mobilität bei.

Der Auftrag der DAT ist es seit 1931, Informationen dem Markt transparent und neutral zur Verfügung zu stellen. Das DAT-Barometer ist hierbei eine Komponente.

#### **DAT. Automobiles Wissen beginnt mit uns.**



Uta Heller  
Senior Project Manager  
Automotive Market Research



Dr. Martin Endlein  
Leiter Unternehmenskommunikation

#### **So geht's:**

Sie können das PDF einfach durchblättern – oder einzelne Themen zielgenau ansteuern. Nutzen Sie dazu das Inhaltsverzeichnis auf Seite 3, um von dort per Klick direkt auf die gewünschte Pressemitteilung, einen Kommentar oder eine Grafik zu kommen.

Über den Button „Inhalt“ (unten rechts auf jeder Seite) gelangen Sie zurück zum Inhaltsverzeichnis.

**Februar 2018 | SPEZIAL zum DAT-Report 2018****Der Markt vor der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts**

<b>Pressemitteilung</b>	5
<b>Barometer</b>	7
Pkw-Markt	7
Neuzulassungen und Besitzumschreibungen Diesel und Benziner	7
Auswirkungen der Dieseldiskussion 2017	8
Bezahlbare Nachrüstung durch Politik und Automobilindustrie 2017	8
Standzeiten in Tagen	8
Wertentwicklung vom Listenneupreis in %	9
<b>Kommentar</b>	9

**März 2018 | Verbraucherbefragung****Die Situation der Endverbraucher nach dem Urteil von Leipzig**

<b>Pressemitteilung</b>	11
<b>Barometer</b>	13
Pkw-Markt	13
Euro 6-Gebrauchtwagen	13
Auswirkung der Fahrverbote	13
Einfluss auf die Kaufentscheidung	14
Einfluss auf den Dieselfahrer	14
Technische Nachrüstung	14
Wertentwicklung vom Listenneupreis in %	15
Standzeiten in Tagen	15
Dieselizeukunft aus Verbrauchersicht	15
<b>Kommentar</b>	15

**April 2018 | Händlerbefragung****Diesel-Dilemma beim Automobilhandel spitzt sich zu**

<b>Pressemitteilung</b>	17
<b>Barometer</b>	19
Pkw-Markt	19
Diesel-Besitzumschreibungen nach Euro-Normen	19
Absatz Diesel-Pkw beim Handel	20
Ø-Standkosten beim Handel Diesel-Pkw	20
Standzeiten in Tagen	20
Wertentwicklung vom Listenneupreis in %	20
Auswirkungen der Umweltprämie beim Handel	21
Realitäten und Strategie des Handels	21
Beratungsleistung des Handels	21
<b>Kommentar</b>	21

**Mai 2018 | EXKURS Segmente****DAT Diesel-Barometer zeigt Blick auf die Fahrzeugsegmente**

<b>Pressemitteilung</b>	23
<b>Barometer</b>	26
Pkw-Markt	26
Neuzulassungen nach Segmenten	26
Besitzumschreibungen nach Segmenten	27
Wertentwicklung der Mittelklasse	27
<b>Kommentar</b>	27
Wertentwicklung vom Listenneupreis in %	28
Standzeiten in Tagen	28
Diesel-Besitzumschreibungen nach Euro-Normen	28

**Juni 2018 | Verbraucherbefragung****Zeichen der Normalisierung**

<b>Pressemitteilung</b>	30
<b>Barometer</b>	33
Pkw-Markt	33
Diesel-Besitzumschreibungen nach Euro-Normen	33
Wahrscheinlichste Motorart	34
Diesel käme infrage...	34
Einfluss auf den Dieselfahrer	34
Technische Nachrüstung	34
Einfluss auf die Kaufentscheidung	35
Standzeiten in Tagen	35
Wertentwicklung vom Listenneupreis in %	35
<b>Kommentar</b>	35

**Juli 2018 | Verbraucherbefragung****DAT Diesel-Barometer zeigt Wahrnehmung der Berichterstattung in den Medien**

<b>Pressemitteilung</b>	37
<b>Barometer</b>	40
Pkw-Markt	40
Wertentwicklung vom Listenneupreis in %	40
Diesel in den Medien: Generell	41
Diesel in den Medien: Veränderungen	41
Wahrnehmung von Diesel-Berichterstattung in den letzten drei Monaten	41
Dieselizeukunft aus Verbrauchersicht	41
Auswirkung der Fahrverbote	41
Dieselanteil nach Bundesländern	42
<b>Kommentar</b>	42

**August 2018 | EXKURS KBA-Bestand****DAT Diesel-Barometer zeigt weitere Entspannung beim Diesel**

<b>Pressemitteilung</b>	44
<b>Barometer</b>	46
Pkw-Markt	46
Diesel-Besitzumschreibungen nach Euro-Normen	46
Dieselanteil an Neuzulassungen im Langzeittrend	47
Wertentwicklung vom Listenneupreis in %	47
Standzeiten in Tagen	47
Pkw-Bestand nach Antriebsarten	48
Diesel-Pkw-Bestand nach Euro-Normen	48
Diesel-Pkw-Bestand nach Euro-Normen in Bundesländern	48
Kraftstoffpreise	48
<b>Kommentar</b>	48

**September 2018 | Verbraucherbefragung****DAT Diesel-Barometer zeigt gestiegene Akzeptanz von Diesel-Pkw**

<b>Pressemitteilung</b>	50
<b>Barometer</b>	52
Pkw-Markt	52
Diesel-Besitzumschreibungen nach Euro-Normen	52
Pkw-Nutzung für den Arbeitsweg	53
Diesel käme infrage...	53
Wahrscheinlichste Motorart	53
Einfluss auf die Kaufentscheidung	53
<b>Kommentar</b>	53
Technische Nachrüstung	54
Wertentwicklung vom Listenneupreis in %	54
Standzeiten in Tagen	54

**Oktober 2018 | Verbraucherbefragung/Exkurs Flotte****DAT Diesel-Barometer zeigt hohe Bedeutung des Dieselantriebs in den Pkw-Fuhrparks**

<b>Pressemitteilung</b>	56
<b>Barometer</b>	58
Reaktionen im Flottenmarkt auf die Diesel-Diskussion	58
Einkaufskonditionen für Fuhrparkleiter	58
<b>Kommentar</b>	58
Wirkung WLTP-Umstellung auf den Fuhrpark	59
Einkaufsverhalten der Fuhrparkleiter	59
Gründe für E-Autos im Fuhrpark	59
Verteilung Antriebsarten in den Fuhrparks	59
Verteilung Antriebsarten bei privaten Pkw-Kaufplanern	59
Gründe gegen Kauf eines E-Autos aus Verbrauchersicht	60
Szenario ohne Verbrenner aus Verbrauchersicht	60
Einschätzung Umweltfreundlichkeit: E-Autos vs. Verbrenner	60
Pkw-Markt	61
Wertentwicklung vom Listenneupreis in %	61
Standzeiten in Tagen	61

**November 2018 | Händlerbefragung****DAT Diesel-Barometer zeigt die Situation beim Handel**

<b>Pressemitteilung</b>	63
<b>Barometer</b>	65
Pkw-Markt	65
Diesel-Besitzumschreibungen nach Euro-Normen	65
Euro-5-Diesel im Handel aktuell und erwartet	66
Auswirkungen der Diesel-Problematik beim Handel	66
Standzeiten in Tagen	66
Auswirkungen der Umweltprämie beim Handel	66
Kundenverhalten aus Sicht des Handels	67
Wertentwicklung vom Listenneupreis in %	67
Absatzkanäle des Handels	67
<b>Kommentar</b>	67

**Dezember 2018 | SPEZIAL Alternative Antriebe****DAT Diesel-Barometer wirft einen Blick auf alternative Antriebsarten/Jahresfazit**

<b>Pressemitteilung</b>	69
<b>Jahresfazit</b>	71
<b>Barometer</b>	73
Pkw-Markt	73
Diesel-Besitzumschreibungen nach Euro-Normen	73
Kraftstoffpreise	74
Neuzulassungen alternative Antriebsarten	74
<b>Kommentar</b>	74
Wertentwicklung inkl. E-Autos vom Listenneupreis in %	74
Wertentwicklung vom Listenneupreis in %	75
Standzeiten in Tagen	75

**Über die DAT****Impressum****Pressekontakte**

76
76
76



Ausgabe Februar 2018  
SPEZIAL zum DAT-Report 2018

## **Der Markt vor der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts**

## Aktuelles DAT Diesel-Barometer: Der Markt vor der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts

- *Einfluss der Diskussion um den Diesel auf den Autokauf*
- *Meinung der Autokäufer zu Nachrüstlösungen*
- *Weiter hohe Standzeiten bei Diesel-Gebrauchtwagen*
- *Gebrauchtwagenwerte von Diesel-Pkw zum Jahresende rückläufig*
- *Verunsicherung bei Autokäufern weiter hoch*

Ostfildern (20. Feb. 2018) - Die Deutsche Automobil Treuhand GmbH hat ihr aktuelles DAT Diesel-Barometer publiziert, um die Situation des Automobilmarktes vor der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig am 22. Februar 2018 darzustellen.

Basis für dieses Diesel-Barometer sind drei Datenquellen: KBA-Zahlen, eine Auswertung von Standzeiten und Fahrzeugwerten aus der DAT-Datenbank und eine Zusammenstellung repräsentativer Zahlen, die im Rahmen der Befragung von Autokäufern (Gebraucht- und Neuwagenkäufer) für den DAT-Report 2018 erhoben wurden.

Hier die wichtigsten Ergebnisse im Überblick:

- 1) **Pkw-Markt in Deutschland stark gestartet.** Analysiert man die Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) nach Neuzulassungen und Besitzumschreibungen und zusätzlich nach Diesel und Benzin, zeigt sich, dass die Januar-Ergebnisse allesamt über dem Vormonat und bis auf die Diesel-Neuzulassungen auch über dem Vorjahresmonat liegen.
- 2) **Rückgang beim Diesel-Gebrauchtwagen unter 3 Prozent.** 2017 wurden im Vergleich zu 2016 nur 2,7 Prozent weniger Diesel-Gebrauchtwagen verkauft. Auf dem Neuwagenmarkt wurden 13,2 Prozent weniger Diesel zugelassen, dies wurde durch 13,8 Prozent mehr Benzin-Neuzulassungen überkompensiert. 28 Prozent aller Diesel-Gebrauchtwagen hatten bereits einen Euro-6-Motor. Aktuell im Pkw-Bestand in Deutschland (2017) befinden sich etwa 15 Mio. Diesel-Pkw, davon 5,9 Mio. mit Euro-5-Motor und 6,4 Mio. mit Euro-4 oder niedriger. Der Rest der noch verbleibenden 2,7 Mio. Pkw ist mit einem Euro-6-Diesel ausgestattet.
- 3) **Diesel-Diskussion prägt Autokauf.** 23 Prozent der Neuwagen- und 15 Prozent der Gebrauchtwagenkäufer gaben an, die Diskussion habe ihre Kaufentscheidung beeinflusst. Dies hängt unter anderem mit der Höhe der Investitionen in den Pkw-Kauf zusammen. Für einen Diesel-Gebrauchtwagen bezahlten die Autokäufer 2017 im Schnitt 15.010 Euro, für einen Diesel-Neuwagen 40.400 Euro. Den eigenen Diesel-Vorwagen haben wegen der Angst vor Fahrverboten oder Wertverlust 17 Prozent der Neuwagen- und 20 Prozent der Gebrauchtwagenkäufer verkauft.

- 4) **Etwa die Hälfte glaubt an Nachrüstlösungen.** Die Aussage „Ich denke, dass die Automobilindustrie (Technik) in Zusammenarbeit mit der Politik (Förderung) bezahlbare Nachrüstlösungen für einen Großteil der von Fahrverboten betroffenen Fahrzeuge anbieten wird“ bestätigten 48 Prozent der Neuwagen- und 42 Prozent der Gebrauchtwagenkäufer. Etwa 30 Prozent glaubten das nicht, der Rest konnte oder wollte dazu zum Zeitpunkt der Befragung keine Angabe machen.
- 5) **Diesel-Standtage weiter hoch, Benziner saisonbedingt ebenfalls leicht gestiegen.** Die Diesel-Gebrauchtwagen stehen weiterhin deutlich länger beim Handel als vergleichbare Benziner. Im Schnitt nach 102 Tagen verlässt ein Gebrauchter Diesel-Pkw das Sortiment des Händlers, ein Benziner nach 89 Tagen.
- 6) **Fahrzeugwerte von Dieseln weiter gefallen, Werte der Benziner steigen.** Die dreijährigen Gebrauchtwagen mit Diesel-Motor waren im Dezember 2017 noch 52,6 Prozent vom ehemaligen Listenneupreis wert. Benziner kamen auf 57,2 Prozent. Diesel verloren damit 3,4 Prozentpunkte an Wert über 12 Monate, Benziner stiegen im gleichen Zeitraum um 0,8 Prozentpunkte an. Zum Jahresbeginn wurden „neue“ dreijährige Gebrauchtwagen bewertet. Die Benziner erreichten 58,0 Prozent, die Diesel-Gebrauchtwagen 53,7 Prozent ihres ehemaligen Listenneupreises.

Die Situation auf dem Automobilmarkt ist nach wie vor von großer Verunsicherung geprägt. Dies zeigt sich auch an der Reaktion der Autokäufer auf eine konstruierte Situation. Allen Autokäufern wurde für den DAT-Report 2018 wenige Monate nach ihrem Kauf folgende Frage gestellt: „Einmal angenommen, Ihr jetziger Wagen würde Ihnen heute gestohlen und Sie bekämen den vollen Kaufpreis ersetzt. Würden Sie sich wieder für die gleiche Motorart (= Benziner, Diesel, Hybrid oder Elektromotor) entscheiden?“ Im Schnitt würden sich 94 Prozent aller Neuwagenkäufer wieder und nur 6 Prozent gegen ihre eben erst gewählte Motorart entscheiden. Fragt man nur diejenigen, die sich einen Diesel gekauft haben, sind es schon 9 Prozent, die das nicht mehr tun würden. Bei den Gebrauchtwagenkäufern ist die Situation drastischer: Im Schnitt würden 91 Prozent wieder dieselbe Motorart wählen, 9 Prozent würden sich anders entscheiden. Fragt man nur die Diesel-Käufer, so liegt diese Quote bei 14 Prozent.

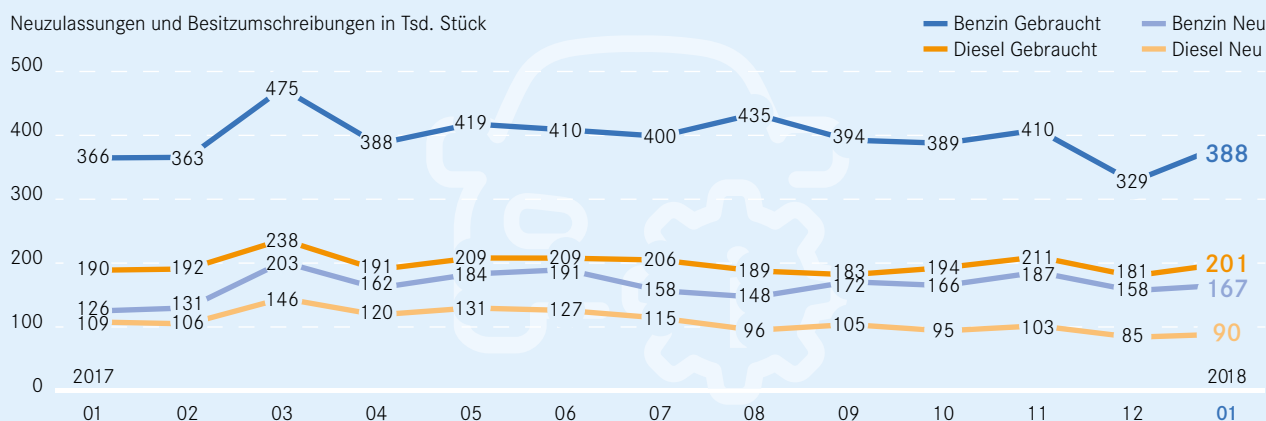
## DER MARKT VOR DEM URTEIL ZU FAHRVERBOTEN

Wegen der anhaltenden Diskussion um den Diesel sanken 2017 die Diesel-Neuzulassungen um 13,2%, dies wurde allerdings durch die 13,8% mehr an Benzinern überkompensiert. Bei den Diesel-Besitzumschreibungen war der Rückgang mit nur 2,7% deutlich niedriger als erwartet. Zum Start 2018 lagen alle Zahlen über dem Vormonat und bis auf Diesel-Neuwagen auch über dem Vorjahresmonat. Nun steht eine wichtige Entscheidung für den Automobilmarkt an. Das Bundesverwaltungsgericht wird ein Urteil zu möglichen Fahrverboten fällen. Bisher gaben 23% der Neuwagen- und 15% der Gebrauchtwagenkäufer an, dass die Diskussion um den Diesel bei ihrer Kaufentscheidung eine Rolle

gespielt hatte. Wer von diesen Pkw-Käufern vorher einen Diesel besaß, der trennte sich zu 17% (NW-Käufer) und 20% (GW-Käufer) möglichst schnell von ihm aus Angst vor sinkenden Werten oder drohenden Fahrverboten. Was eine technische Nachrüstung betrifft, so glaubt etwa die Hälfte der Autokäufer des Jahres 2017 daran, dass Politik und Industrie eine bezahlbare Lösung finden werden. Beim Handel bleibt die Schere zwischen Standtagen (Diesel 102 Tage, Benzin 89) und Fahrzeugwerten gebrauchter Benzin und Diesel weiterhin offen. Zum Jahresende stiegen die Werte der Benzinern nochmals an und erreichten 57,2% vom ehemaligen Listenneupreis, Diesel sanken auf 52,6%. Zum Januar 2018 wurden „neue“ dreijährige Gebrauchtwagen bewertet. Die Benzin sind mit 58% ins neue Jahr gestartet, Diesel mit 53,7%.

### Pkw-Markt

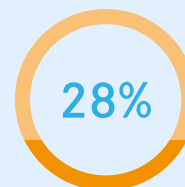
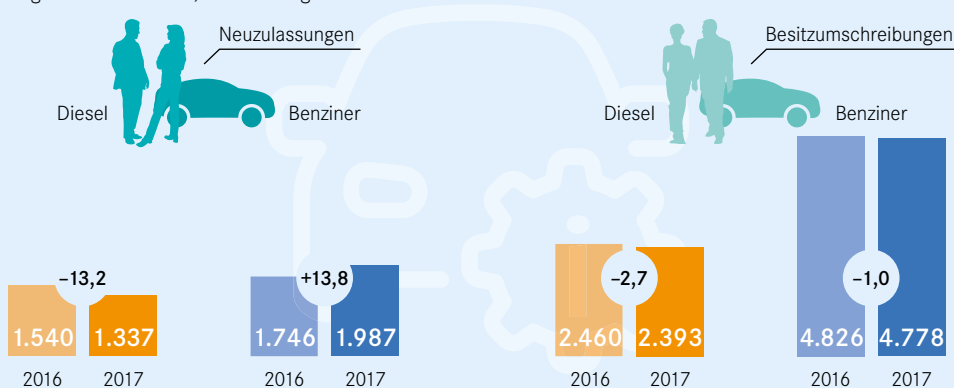
Neuzulassungen und Besitzumschreibungen in Tsd. Stück



Quelle: KBA

### Neuzulassungen und Besitzumschreibungen Diesel und Benzin

Angaben in Tsd. Stück; Veränderung in Prozent

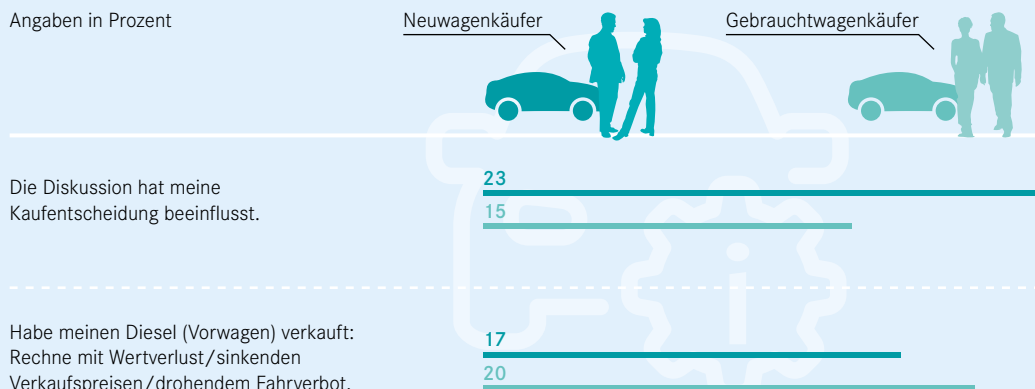


der Diesel-Gebrauchtwagen hatten 2017 einen Motor der Schadstoffklasse Euro-6

Quelle: KBA

## Auswirkungen der Dieseldiskussion 2017

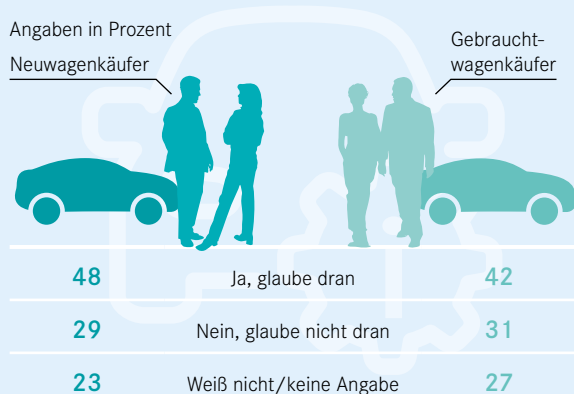
Angaben in Prozent



Quelle: DAT-Report

## Bezahlbare Nachrüstung durch Politik und Automobilindustrie 2017

Angaben in Prozent



Quelle: DAT-Report

### Methodik

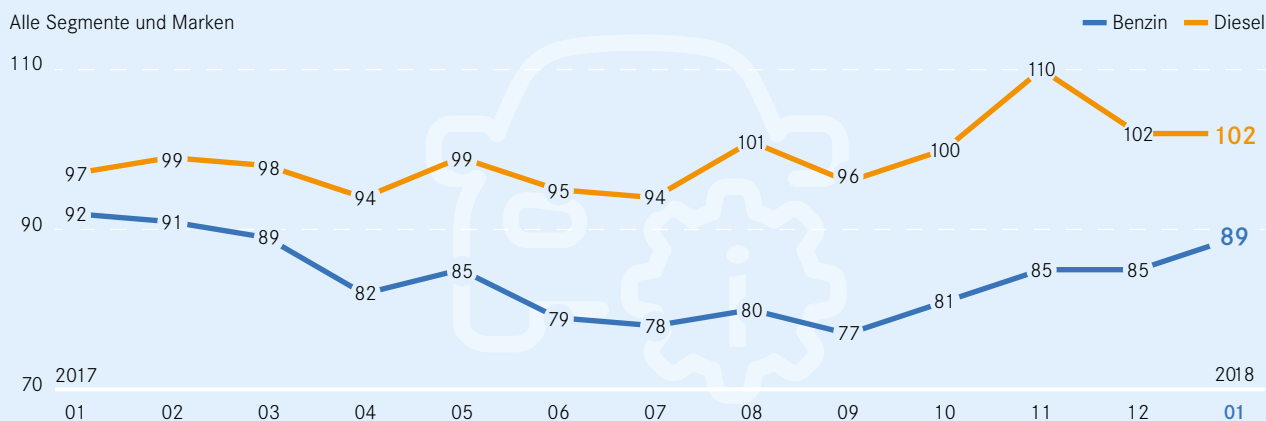
Das DAT Diesel-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts.

Für den DAT-Report 2018 wurde eine repräsentative Befragung durch die GfK von insgesamt 3.979 Privatpersonen zum Autokauf und zum Werkstattverhalten durchgeführt.

Für die hier aufgeführten Grafiken wurden 2.563 Personen befragt (Bedingung: Der Pkw-Kauf musste im Zeitraum März bis Juni 2017 stattgefunden haben). Der Befragungszeitraum war von Juli bis Oktober 2017 (face-to-face).

## Standzeiten in Tagen

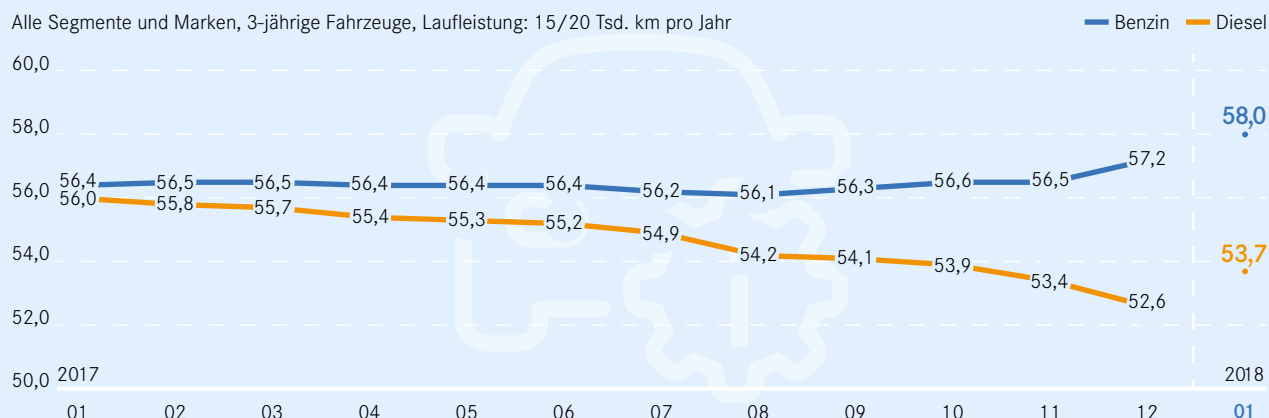
Alle Segmente und Marken



Quelle: DAT



## Wertentwicklung vom Listenneupreis in %



Quelle: DAT

Bei den Fahrzeugwerten handelt es sich um 3-jährige Pkw, die innerhalb eines Kalenderjahres betrachtet werden. Zu Beginn eines Jahres werden die dann 4-jährigen Fahrzeuge durch neue 3-jährige Fahrzeuge ausgetauscht. Daher ergibt sich ein Sprung von Dezember zu Januar. Die Werte basieren auf echten Brutto-Transaktionspreisen, die vom Handel an die DAT übermittelt werden.



### Der Handel hat bei den Diesel-Gebrauchtfahrzeugen die Nagelprobe noch vor sich

Im August 2017 zeigte sich der Maschinenbauingenieur und Journalist Andreas Keßler in einem Interview des Deutschlandfunks von der Berichterstattung über den Diesel „teilweise erschüttert“. Die Kommentare hätten selbst in den deutschen Leitmedien „kafkaeske Züge“ angenommen. Hintergrund für diese Erkenntnisse waren die oft auf Effekthascherei und nicht auf Fakten basierende Verlautbarungen. Jegliche Dieselmotoren wurden darin als rückwärtsgewandt und hochgradig umweltschädigend an den Pranger dargestellt. Dazu erläutert Jens Nietzsche, Sprecher der DAT-Geschäftsführung: „Die im Herbst 2015 von den Abgasmanipulationen im VW-Konzern ausgelöste Diskussion in der Öffentlichkeit wurde aus meiner Sicht vor allem in der ersten Jahreshälfte 2017 auf dünner Faktenbasis geführt. Die technischen Sachverhalte rund um den Diesel, die Umweltverträglichkeit und die Entwicklungen im Handel mit den betreffenden Fahrzeugen sind leider nun mal nicht so trivial und vor allem nicht wirklich schlagzeilentauglich. Auch um den Verantwortlichen in den Redaktionen bei der Einschätzung der Problematiken behilflich zu sein, haben wir ab April 2017 regelmäßig unser Diesel-Barometer veröffentlicht.“

Jens Nietzsche weiter: „Vielleicht konnten wir damit tatsächlich einen kleinen Beitrag zur Versachlichung der Berichterstattung leisten. Auf jeden Fall war im Herbst 2017 in vielen Medien erfreulicherweise zu beobachten, dass nicht alle Diesel schlecht sind, die Elektromobilität doch nicht die ultimative Erlösung ist und es auch andere, von der Krise Betroffene gibt als die Besitzer eines Diesel-Fahrzeugs. Die Rede ist von den Automobilhändlern, welche ganz offensichtlich die Hauptlast tragen: Diesel-Gebrauchtwagen haben erhöhte Standzeiten, Standkosten und steigenden Wertverlust. Hinzu kommt in diesen Zeiten ein nicht zu unterschätzender Aspekt: eine schleichende Demotivation ihrer Belegschaft“, ergänzt Nietzsche und stellt fest: „Das Tragische ist, dass dem Handel die Nagelprobe der Diesel-Krise erst noch bevor steht. Es ist nicht zu erwarten, dass die Leipziger Verwaltungsrichter den Städten einen Persilschein in Sachen Umweltschutz ausstellen. Wie auch immer das Gericht am 22.2. entscheidet, das Urteil wird dem Handel wehtun. Die Frage ist nur, wie stark, der Kostenschmerz ausfällt. Es bleibt zu hoffen, dass Politik und Industrie endlich alle unschuldig Betroffenen, ob private Verbraucher, gewerbliche Fahrzeughalter, die Städte und Gemeinden oder eben die Automobilbetriebe bei der Bewältigung der Diesel-Krise wirksam unterstützt“.

Jens Nietzsche  
DAT-Geschäftsführer Inland (Sprecher)



Ausgabe März 2018  
Schwerpunkt Verbraucherbefragung

## **Die Situation der Endverbraucher nach dem Urteil von Leipzig**

## Aktuelles DAT Diesel-Barometer

Die Situation der Endverbraucher nach dem Urteil von Leipzig

- 1/3 der Kaufplaner verschiebt die Kaufentscheidung
- Knapp 30% der befragten Dieselfahrer wollen den eigenen Pkw loswerden/ersetzen
- 1/3 der Dieselfahrer würde sich an einer technischen Nachrüstung finanziell beteiligen
- Standtage der Diesel-Gebrauchtwagen nicht weiter gestiegen
- Fahrzeugwerte der Diesel-Gebrauchtwagen erneut leicht gesunken

Ostfildern (28. März 2018) - Die Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT) hat für das aktuelle DAT Diesel-Barometer® eine umfangreiche Befragung von Endverbrauchern ausgewertet, die vor dem Autokauf stehen. Angereichert wird die monatliche Studie durch Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) und durch Analysen von Zahlen aus dem Automobilhandel.

Die Ergebnisse im Überblick

- **Diesel-Neuzulassungen deutlich und Diesel-Besitzumschreibungen leicht rückläufig:** Die Analyse der KBA-Zahlen nach Diesel- und Benzinantrieb zeigt im Vergleich von Februar 18 zu Februar 17 einen leichten Rückgang von 4% bei gebrauchten und einen deutlichen Rückgang bei neuen Diesel-Pkw von 19%. Benzin-Gebrauchtwagen sanken um 3%, Benzin-Neuzulassungen stiegen um 26%. Saisonal betrachtet belebt sich der Automobilmarkt vor allem in den Frühlingsmonaten.
- **Euro-6-Anteil bei verkauften Diesel-Fahrzeugen steigt:** Der Anteil von Pkw der Schadstoffklasse Euro-6 innerhalb der verkauften Diesel-Fahrzeuge ist auf 32,6% gestiegen. Dies liegt an der stetigen Durchdringung moderner Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt.
- **Zweifel an Luftverbesserung durch Fahrverbote gestiegen:** Auf die Frage: „Glauben Sie, dass ein Diesel-Fahrverbot (Euro 5 und niedriger) zur Verbesserung der Luftqualität in Groß- u. Innenstädten führt?“ antworteten 39% mit „Das hat kaum Einfluss. Andere Faktoren spielen eine größere Rolle“. Vor knapp einem Jahr waren diese noch 34%. Gesunken ist der Anteil derer, die glauben es werde sich wesentlich oder etwas verbessern.
- **1/3 der Kaufplaner verschiebt den Autokauf, 2/3 nicht:** Von allen Befragten zögern 33% ihren geplanten Autokauf hinaus. Dies vor allem deswegen, um die Entwicklung bei Fahrverboten aber auch die allgemeine Dieselenwicklung abzuwarten. 61% gaben an, sie werden den Autokauf wie geplant durchführen.

- **Knapp 1/3 will den eigenen Diesel loswerden:** 29% der befragten Dieselfahrer wollen den eigenen Pkw schnellstmöglich loswerden bzw. ersetzen (Hinweis: Zwischen 70% und 81% aller Autokäufer in Deutschland ersetzen einen bestehenden Pkw beim Autokauf; vgl. DAT-Report 2018, S. 24f.). Die Angst vor einem drohenden Wertverlust liegt prozentual knapp über der Angst vor Fahrverboten.
- **Bereitschaft, sich an technischer Nachrüstung finanziell zu beteiligen, ist gesunken:** Seit der letzten Endverbraucherbefragung im Oktober 2017 ist der Anteil der Dieselfahrer, die sich finanziell an einer technischen Nachrüstung beteiligen würden, deutlich von 46% auf 34% gesunken. Diejenigen, die sich beteiligen würden, sehen den Werterhalt des eigenen Pkw als Hauptgrund, gefolgt von der Hoffnung, das eigene Auto behalten zu können. Die Angst vor Fahrverboten ist auf den dritten Rang gerutscht. Im Oktober lag dies noch auf Rang 1.
- **Werte von Diesel-Gebrauchtwagen haben leicht nachgegeben:** Im Vergleich von Februar 18 zu Februar 17 sanken die Werte dreijähriger Diesel-Gebrauchtwagen markenübergreifend um 2,3%-Punkte. Im gleichen Zeitraum sind die der Benzinmotorer um 1,5%-Punkte gestiegen. Wegen der stark angespannten Diesel-Situation sind regional hohe Abweichungen bei den Gebrauchtwagen-Verkaufspreisen je nach Fabrikat möglich. Die im DAT Diesel-Barometer dargestellten Werte zeigen den markenübergreifenden Bundesdurchschnitt.
- **Standzeiten von Diesel-Gebrauchtwagen nicht gestiegen:** Den dritten Monat in Folge stehen Diesel-Gebrauchtwagen beim Handel im Schnitt 102 Tage, bevor sie verkauft werden. Benzin-Gebrauchtwagen benötigen 88 Tage.
- **Endverbraucher sehen Zukunft des Diesels als Antriebsform skeptisch:** 68% der Befragten glauben, dass die Bedeutung des Dieselmotors im Vergleich zum Benzinmotor in Zukunft abnehmen wird. Diese Einstellung ist im Trend seit April 2017 angewachsen und zeigt die deutliche Auswirkung der öffentlichen Diskussion auf die Einstellung der Pkw-Kaufplaner.

Der Fahrzeugmarkt zeigt von Februar 17 zu Februar 18 einen leichten Rückgang bei gebrauchten und einen deutlichen Rückgang bei neuen Diesel-Pkw. Gestiegen ist innerhalb der verkauften Diesel-Fahrzeuge der Anteil der Pkw mit Euro-6-Norm auf 32,6%. Im Trend ebenfalls gestiegen ist die Anzahl der Endverbraucher (Kaufplaner), die zweifeln, dass Diesel-Fahrverbote die Luftqualität in Innenstädten verbessern (von 34% auf 39%). Gleiches gilt für den Anteil der Kaufplaner, die wegen der Diesel-Diskussion ihren Pkw-Kauf hinauszögern (von 27% auf 33%). Stabil bei 29% ist der Anteil derjenigen geblieben, die ihren aktuellen Diesel-Pkw schnellstmöglich loswerden/ersetzen möchten. Hauptgrund aktuell ist die Angst vor einem Wertverlust. Deutlich gesunken von 46% auf 34% ist der Anteil derer, die sich finanziell an einer technischen Nachrüstung beteiligen würden. Die 34% sehen den Werterhalt als wichtigsten Aspekt einer Nachrüstung. Was die aktuellen Werte betrifft,

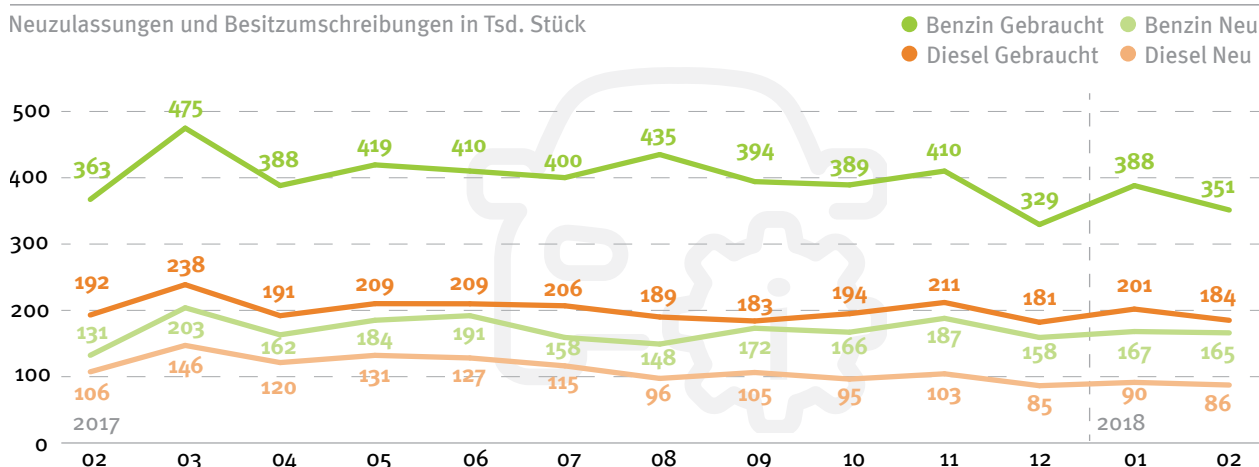
so liegen diese im Bundesdurchschnitt für dreijährige Diesel-Gebrauchtwagen bei 53,5% des ehemaligen Listenneupreises (regional hohe Abweichungen wegen stark angespannter Diesel-Situation möglich), Benziner sind stabil bei 58%. Bei den Standzeiten liegen Diesel-Pkw mit 102 Tagen weiterhin sehr hoch. Die Skepsis der Endverbraucher, was die Bedeutung des Diesels in Zukunft betrifft, stieg aktuell auf 68%.

### FAZIT

Der Automobilmarkt ist in Sachen Diesel nach wie vor von großer Verunsicherung geprägt. Daran hat auch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes nichts geändert. Dessen konkrete Auswirkungen auf den Markt werden seriös aber erst im zweiten Quartal auf Basis valider Verkaufszahlen messbar sein.

## PKW-MARKT

Neuzulassungen und Besitzumschreibungen in Tsd. Stück

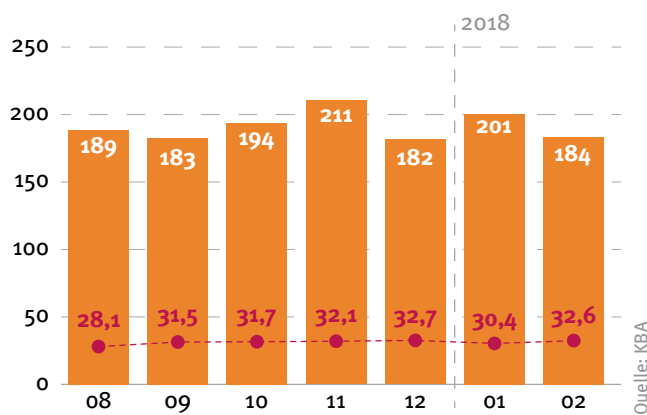


Quelle: KBA

## EURO 6-GEBRAUCHTWAGEN

Diesel-Besitzumschreibungen 2017/2018 in Tsd. Stück; Euro-6 Anteil in %

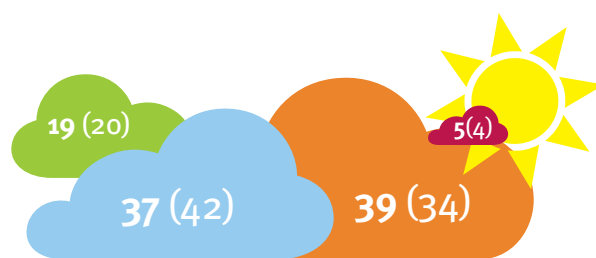
● Diesel-GW  
● Euro 6



Quelle: KBA

## AUSWIRKUNG DER FAHRVERBOTE

auf Luftqualität in Groß- u. Innenstädten; Basis: Pkw-Kaufplaner; Angaben in %; Stand März 2018 (April 2017)

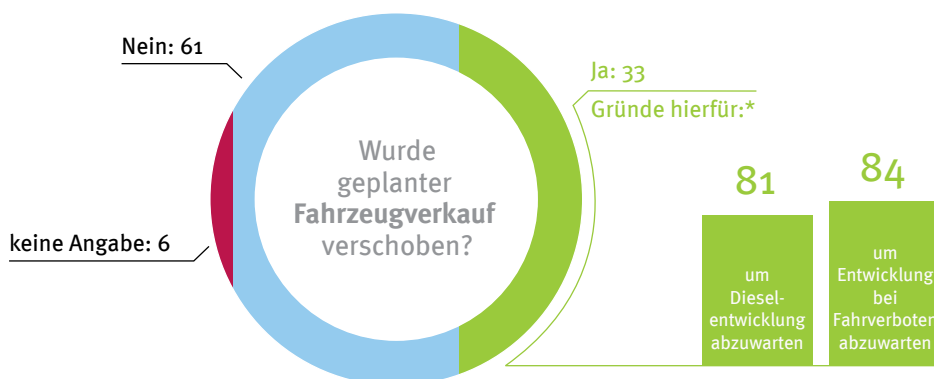


- Luftqualität wird sich wesentlich verbessern
- Luftqualität wird sich etwas verbessern
- Hat kaum Einfluss, andere Faktoren spielen größere Rolle
- Weiß nicht / interessiert mich nicht

Quelle: DAT

## EINFLUSS AUF DIE KAUFENTSCHEIDUNG

Basis: Pkw-Kaufplaner; Angaben in %; Mehrfachnennung möglich\*; Stand: März 2018



Quelle: DAT

## EINFLUSS AUF DEN DIESELFÄHRER

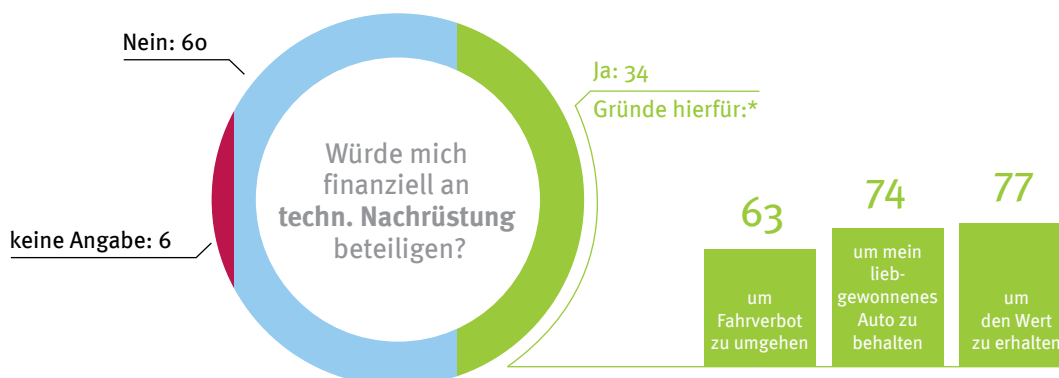
Basis: Dieselfahrer; Angaben in %; Mehrfachnennung möglich\*; Stand: März 2018



Quelle: DAT

## TECHNISCHE NACHRÜSTUNG

Basis: Dieselfahrer; Angaben in %; Mehrfachnennung möglich\*; Stand: März 2018



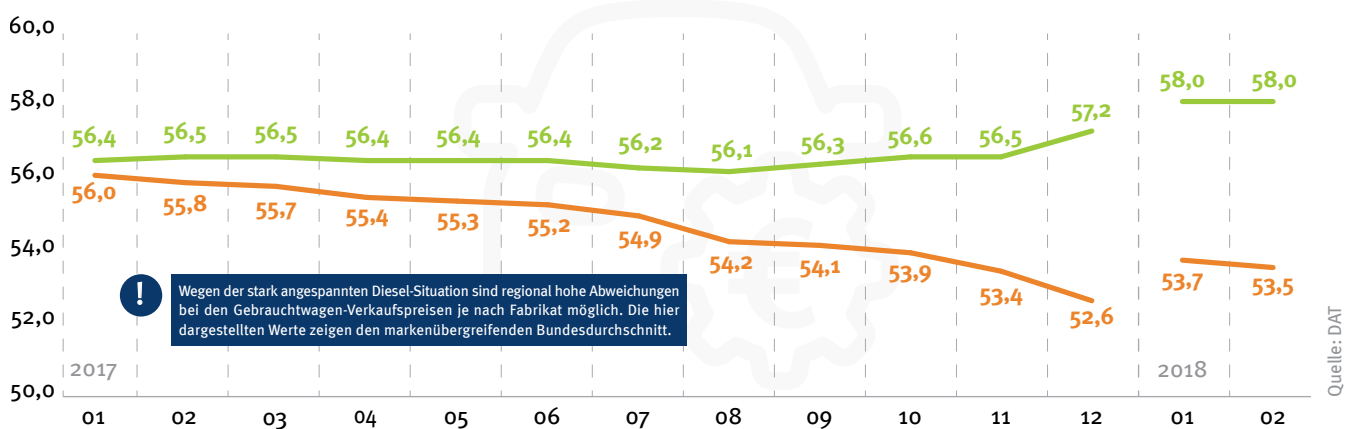
Quelle: DAT

**Methodik:** Das DAT Diesel-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- / sekundärspezifischen Automarkt-Daten. Für die Endverbraucherbefragung (März 2018) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 1.001 Online-Interviews (CAWI) über die GfK durchgeführt. Die Datengewichtung erfolgte nach Fahrzeugbestand (Marke u. Motorart). Zeitversetzt erfolgt eine repräsentative Befragung von Pkw-Händlern.

## WERTENTWICKLUNG VOM LISTENNEUPREIS IN %

Alle Segmente und Marken, 3-jährige Fahrzeuge, Laufleistung: 15/20 Tsd. km pro Jahr

● Benzin ● Diesel

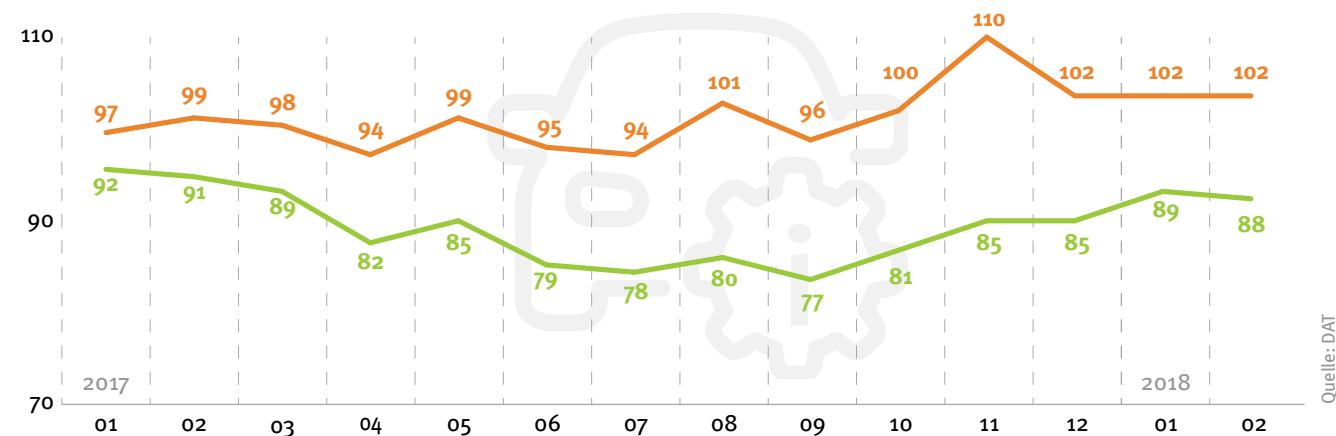


Bei den Fahrzeugwerten handelt es sich um 3-jährige Pkw, die innerhalb eines Kalenderjahres betrachtet werden. Zu Beginn eines Jahres werden die dann 4-jährigen Fahrzeuge durch neue 3-jährige Fahrzeuge ausgetauscht. Daher ergibt sich ein Sprung von Dezember zu Januar. Die Werte basieren auf echten Brutto-Transaktionspreisen, die vom Handel an die DAT übermittelt werden.

## STANDZEITEN IN TAGEN

Alle Segmente und Marken

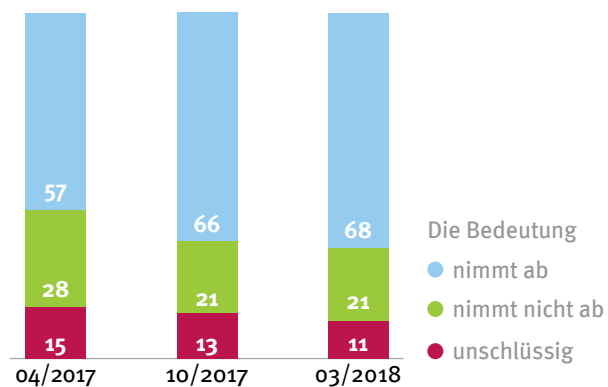
● Benzin ● Diesel



## DIESELZUKUNFT

### AUS VERBRAUCHERSICHT

Basis: Pkw-Kaufplaner, Angaben in %



„Wer von dem Leipziger Urteil Klarheit im Umgang mit dem Diesel erhofft hatte, wurde enttäuscht. Die Verbraucher sind nach wie vor skeptisch, was die Zukunft des Diesels betrifft und haben Angst vor Wertverlusten. Ihre Skepsis bezieht sich allerdings auch auf die Verbesserung der Luftqualität durch Fahrverbote. Die verhältnismäßig umfassendsten Lasten der Krise tragen weiterhin die Automobilbetriebe.“

**Jens Nietzsche**,  
DAT-Geschäftsführer





Ausgabe April 2018  
**Schwerpunkt Händlerbefragung**

**Diesel-Dilemma  
beim Automobilhandel  
spitzt sich zu**



## Aktuelles DAT Diesel-Barometer® im April zeigt Situation des Handels

### Diesel-Dilemma beim Automobilhandel spitzt sich zu

- *Beratungsaufwand des Handels erreicht vorläufigen Höhepunkt*
- *Leipziger Diesel-Urteil schafft zusätzliche Verwirrung bei Kunden*
- *22 Prozent der Händler nehmen keine Diesel-Gebrauchtwagen mehr in Zahlung*
- *61 Prozent bilden Rückstellungen wegen drohender Verluste durch Wertminderung*
- *Bei den Gebrauchtwagen werden vor allem Euro-5-Diesel deutlich seltener nachgefragt*

Ostfildern (24. April 2018) - Die Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT) hat das aktuelle DAT Diesel-Barometer publiziert. Basis ist eine repräsentative Befragung beim Automobilhandel, angereichert mit Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) und mit Ergebnissen der DAT-Marktbeobachtung.

„Unser aktuelles Diesel-Barometer offenbart sehr deutlich das Dilemma, in dem sich der Automobilhandel derzeit befindet“, erklärt Jens Nietzsche, Geschäftsführer Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT) und Sprecher der Geschäftsleitung. „Eigentlich ist seit jeher der März der dynamische Auftakt eines Automobiljahres mit steigenden Neuwagenverkäufen und Besitzumschreibungen. Zwar ziehen auch in diesem Jahr die Neuwagenzahlen an, aber die Lage auf dem Gebrauchtwagenmarkt hat sich für den Handel gegenüber dem Vorjahr deutlich verschlechtert.“

Hier die Ergebnisse im Überblick:

- **Gebrauchte und neue Diesel-Pkw deutlich unter Vorjahr:** Die Auswertung der KBA-Zahlen zu den Besitzumschreibungen nach Diesel- und Benzinantrieb zeigt das Ausbleiben der Frühjahrsbelebung auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Unter anderem wurden mehr neue Benziner zugelassen, als gebrauchte Diesel-Pkw gehandelt.
- **Anteil an Diesel-Gebrauchtwagen mit Euro-6-Motoren steigt:** Die Analyse der Besitzumschreibungen nach Schadstoffklassen zeigt zum Vorjahresmonat einen deutlichen Rückgang der Pkw mit Euro-5-Motor (-26 %) und einen Anstieg der Euro-6-Dieselgebrauchtwagen (+2 %). Im März 2018 lagen die Anteile der Fahrzeuge mit Euro-4 und niedriger (36 % aller Besitzumschreibungen) nur noch knapp über den Euro-6-Dieselgebrauchtwagen (35 %).
- **Handel beklagt deutlich gesunkenes Interesse an Diesel-Pkw, das betrifft erstmals auch die Gewerbekunden:** Waren es im Mai 2017 noch 29 Prozent der Händler, die weniger Diesel-Neuwagen an Gewerbekunden verkauft haben, beklagten dies aktuell 58 Prozent. Bei den Privatkunden stellt sich die Entwicklung noch drastischer dar: Je 86 Prozent der Händler gaben im April 2018 zu Protokoll, sie hätten weniger gebrauchte und neue Diesel-Pkw an Endverbraucher verkauft.
- **Standkosten weiterhin bei 28 Euro:** Gebrauchte Diesel-Pkw kosten den Handel pro Tag und Fahrzeug 28 Euro im Schnitt. Diese Zahl ist auch im April konstant geblieben.

- **Diesel-Gebrauchtwagen stehen derzeit 103 Tage:** Bevor gebrauchte Diesel-Pkw verkauft werden, verweilen sie im Schnitt 103 Tage auf den Gebrauchtwagenplätzen der Händler. Nach dem Höchststand von 110 Tagen im November 2017 ist das in diesem Jahr der neue negative Rekordwert. Vergleichbare Benzinerverkaufen sich derzeit nach 85 Tagen.
- **Umweltprämien führen zwar zum Verkauf von mehr Benzinern, alternative Antriebe entwickelten sich jedoch rückläufig:** Gefragt nach den Auswirkungen der Umweltprämie gaben 69 Prozent aller Händler an, sie hätten mehr Benzin-Neuwagen verkauft. Mehr moderne Euro-6-Diesel seien nur von 16 Prozent der Händler verkauft worden, gesunken seit der letzten Befragung im November ist die Nachfrage nach alternativen Antrieben: Nur 17 Prozent bestätigten, sie hätten wegen der Umweltprämie der Hersteller mehr neue Pkw mit alternativen Antrieben verkauft.
- **22 Prozent der Händler lehnen Diesel-Inzahlungnahmen ab:** Die Realität beim Handel lässt sich folgendermaßen zusammenfassen: 87 Prozent können Diesel-Gebrauchtwagen nur noch mit höheren Abschlägen verkaufen. 57 Prozent der Händler geben deutlichere Nachlässe auch auf Diesel-Neuwagen. 87 Prozent nehmen Diesel-Pkw zu niedrigeren Preisen in Zahlung, 22 Prozent lehnen sie sogar ganz ab. 61 Prozent bilden Rückstellungen für drohende Verluste, 29 Prozent limitieren, sofern möglich, die Neubestellungen von Diesel-Pkw mit ihren gewerblichen Kunden. 60 Prozent aller Händler verkaufen Diesel-Pkw über andere Kanäle (z. B. über Auktionen, über andere Händler etc.).
- **Hoher Beratungsaufwand und Verunsicherung beim Kunden:** Die Situation nach dem Urteil in Leipzig hat keine Klarheit gebracht. 93 Prozent aller Händler gaben bei der Befragung an, dass Urteil in Leipzig habe zu noch mehr Verunsicherung bei ihren Kunden geführt. Hinzu kommen die Unklarheiten bei den diversen Euro-6-Normen: 81 Prozent der Händler bestätigten, dass die Kunden vermehrt nach den unterschiedlichen Euro-6-Normen fragen würden. Insgesamt haben 95 Prozent aller Händler einen deutlich höheren Beratungsaufwand mit ihren Kunden und Kaufinteressenten rund um das Thema Diesel.
- **Gebrauchtfahrzeugwerte von Diesel-Pkw weiter gesunken:** Mit 53,4 Prozent des ehemaligen Listenneupreises lagen dreijährige Diesel-Gebrauchtwagen im März etwas unter dem Vormonat (53,5 %), aber deutlich unter dem Vorjahresmonat (55,7 %).

„Nach dem ‚Diesel-Urteil‘ sind die Diesel-Besitzumschreibungen im März im Vergleich zum Vorjahresmonat deutlich zurückgegangen - und zwar um 16,9 Prozent. Betrachtet man nur die Euro-5-Fahrzeuge, so lag deren Rückgang auf dem Gebrauchtwagenmarkt sogar bei 26 Prozent. Dies bedeutet zwar nicht, dass die Gebrauchtfahrzeugwerte der Fahrzeuge nun automatisch in den Keller gehen, es wird aber ohne Zweifel negative Konsequenzen auf die Entwicklung der Standtage haben, welche schon jetzt bei durchschnittlich 103 Tagen liegen. Eine Multiplikation mit den durchschnittlichen Standkosten von 28 Euro pro Tag macht deutlich, dass die Händler aktuell überhaupt keine Chance haben, bei der Vermarktung von Diesel-Gebrauchtfahrzeugen auch nur ihre Kosten zu decken. Für eine solch negative Entwicklung können Automobilbetriebe mit einer durchschnittlichen Rendite von 1,6 % kaum eine stabile Vorsorge in ihren Bilanzen treffen. Sie werden deshalb auf Unterstützungsleistungen von ihren Herstellern, Importeuren oder der Politik angewiesen sein, um nicht in eine wirtschaftliche Schiefelage zu gelangen“, erklärt Jens Nietzsche.

Der März war für den Gebrauchtwagenhandel kein guter Monat. Besonders auffällig sind die Rückgänge bei den Euro-5-Diesel-GW (-26%). Dadurch verteilen sich im März die drei großen Schadstoffklassengruppen in etwa gleich. Was speziell die Situation beim Handel betrifft, so haben nicht nur Einzelkunden, sondern auch Gewerbekunden weniger Interesse an Diesel-Pkw. Zudem kämpft der Handel weiter mit hohen Standtagen für Diesel-GW (im Schnitt rund 103 Tage; Kosten pro Tag pro Pkw: 28 Euro). Die Wertverläufe von gebrauchten Diesel-Pkw sanken nach dem Urteil in Leipzig nicht dramatisch, sondern eher moderat. Der Handel scheint sich von den Diesel-Pkw frühzeitig getrennt zu haben; immerhin verkaufen 60% der Händler ihre Diesel-GW über andere Kanäle. Die noch verbleibenden Pkw werden von 87% der Händler mit höheren Abschlägen verkauft. Bei den Diesel-Inzahlungnahmen werden

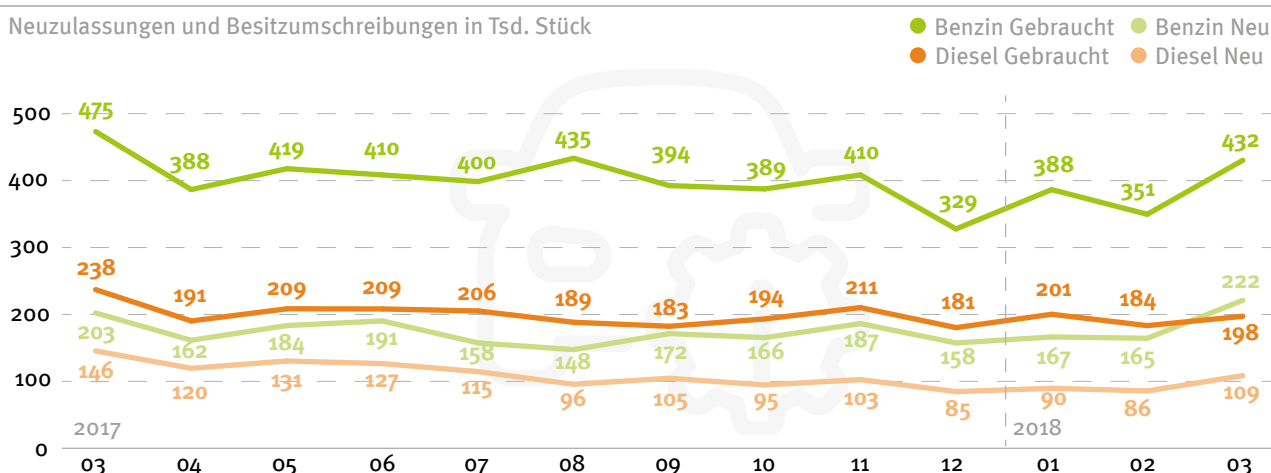
ebenfalls niedrigere Preise aufgerufen, 22% lehnen diese sogar ganz ab. 61% bilden Rückstellungen für drohende Verluste, 29% limitieren, wenn möglich, die Diesel-Neubestellungen bei Gewerbekunden. Der zeitliche Aufwand für Beratungsleistung im Handel ist stark gestiegen, da die Unsicherheit nun auch bei den unterschiedlichen Euro-6-Normen auffällig hoch ist.

### FAZIT

Die Situation für den Handel ist je nach Region schwierig geworden. Zwischen Diesel und Benzin kommt jetzt noch die Unsicherheit bei Euro-6-Normen hinzu. Der Handel trennt sich frühzeitig von schwer verkäuflichen Fahrzeugen, um mit den verbleibenden Pkw nicht nur rote Zahlen zu schreiben.

## PKW-MARKT

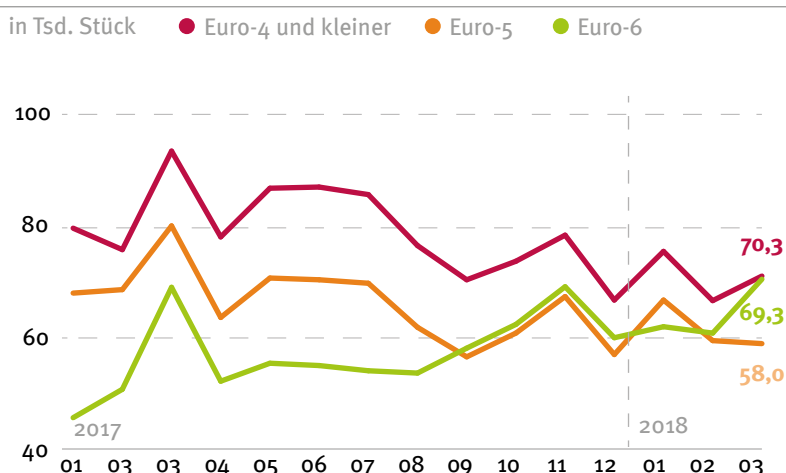
Neuzulassungen und Besitzumschreibungen in Tsd. Stück



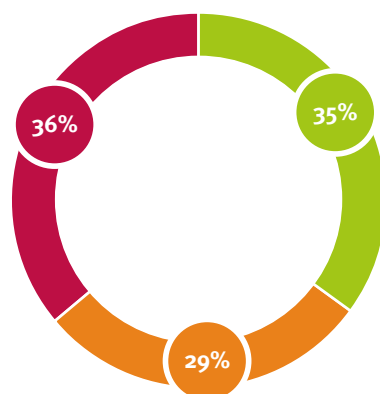
Quelle: KBA

## DIESEL-BESITZUMSCHREIBUNGEN NACH EURO-NORMEN

in Tsd. Stück



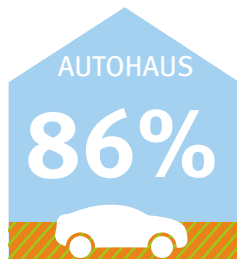
März 2018



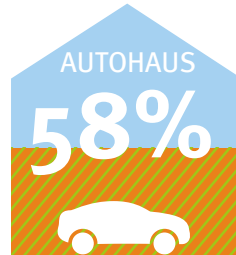
Quelle: KBA

## ABSATZ DIESEL-PKW BEIM HANDEL

Stand: April 2018



der Händler haben weniger Diesel-GW/NW an Privatkunden verkauft



der Händler haben weniger Diesel-NW an Gewerbekunden verkauft

## Ø-STANDKOSTEN

### BEIM HANDEL DIESEL-PKW

Stand: April 2018

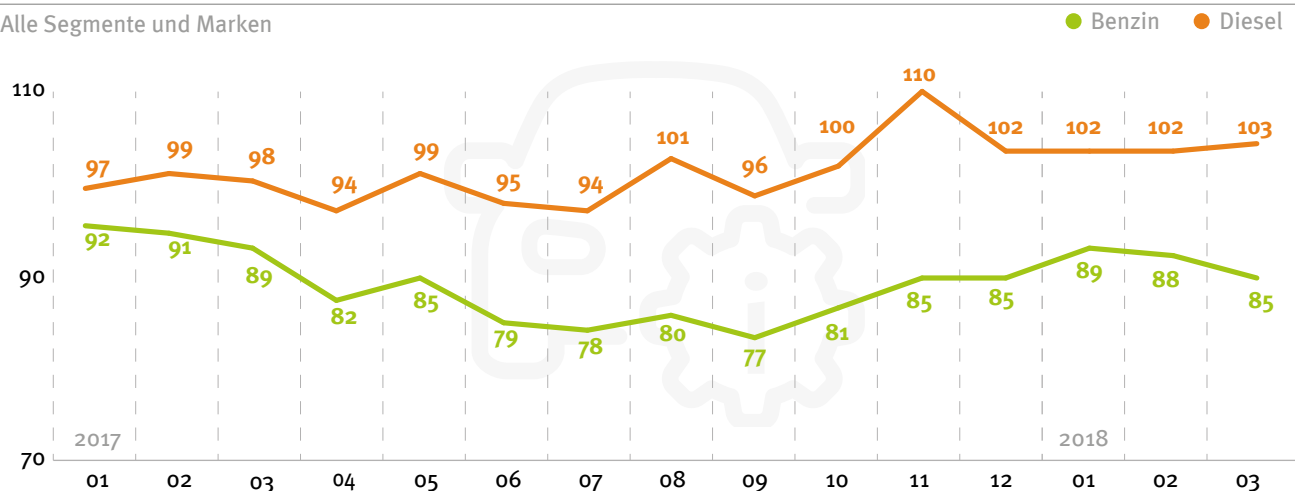


Quelle: DAT

Quelle: DAT

## STANDZEITEN IN TAGEN

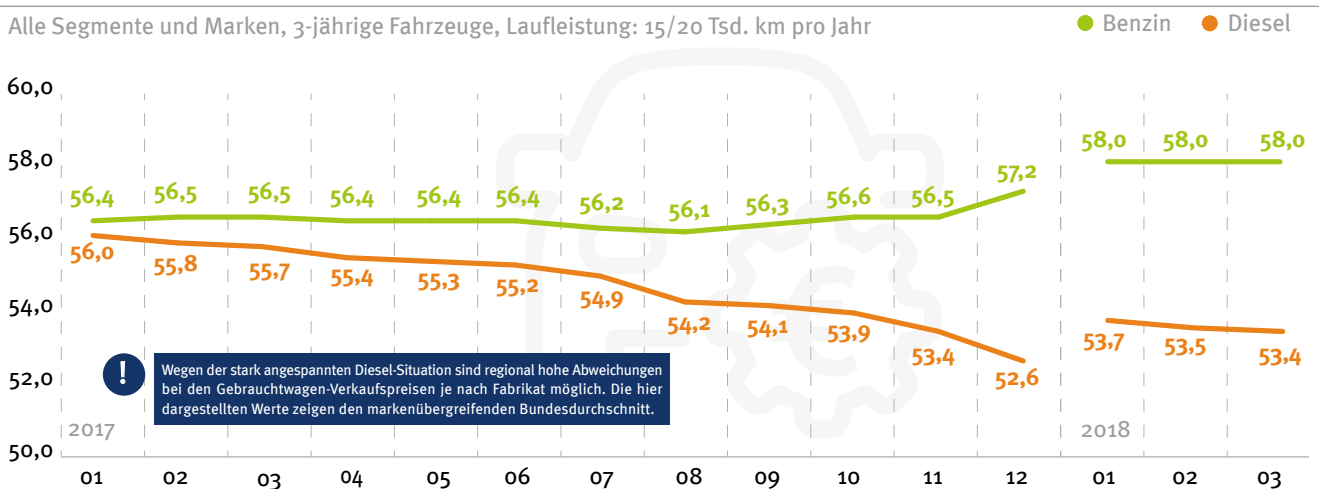
Alle Segmente und Marken



Quelle: DAT

## WERTENTWICKLUNG VOM LISTENNEUPREIS IN %

Alle Segmente und Marken, 3-jährige Fahrzeuge, Laufleistung: 15/20 Tsd. km pro Jahr

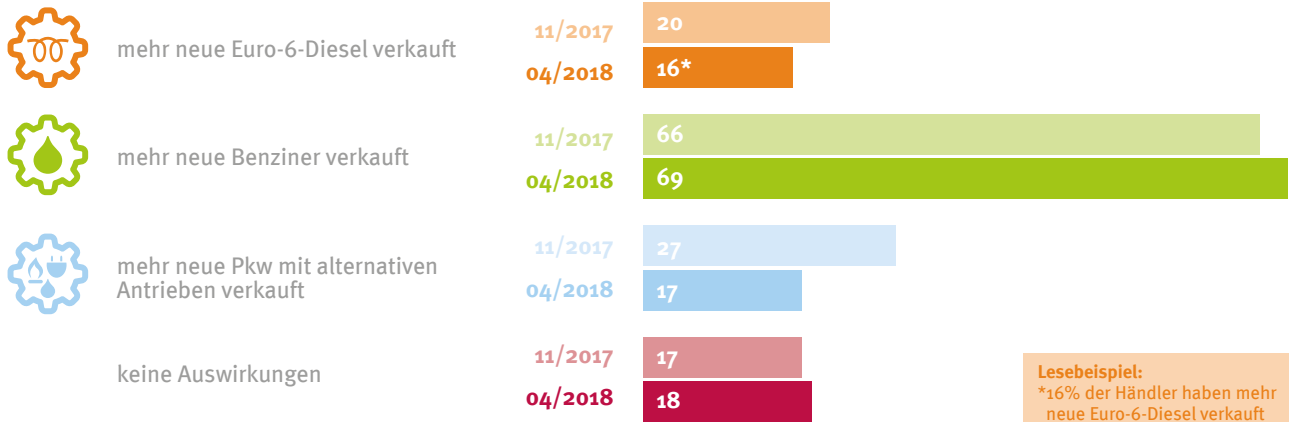


Quelle: DAT

Bei den Fahrzeugwerten handelt es sich um 3-jährige Pkw, die innerhalb eines Kalenderjahres betrachtet werden. Zu Beginn eines Jahres werden die dann 4-jährigen Fahrzeuge durch neue 3-jährige Fahrzeuge ausgetauscht. Daher ergibt sich ein Sprung von Dezember zu Januar. Die Werte basieren auf echten Brutto-Transaktionspreisen, die vom Handel an die DAT übermittelt werden.

## AUSWIRKUNGEN DER UMWELTPRÄMIE BEIM HANDEL

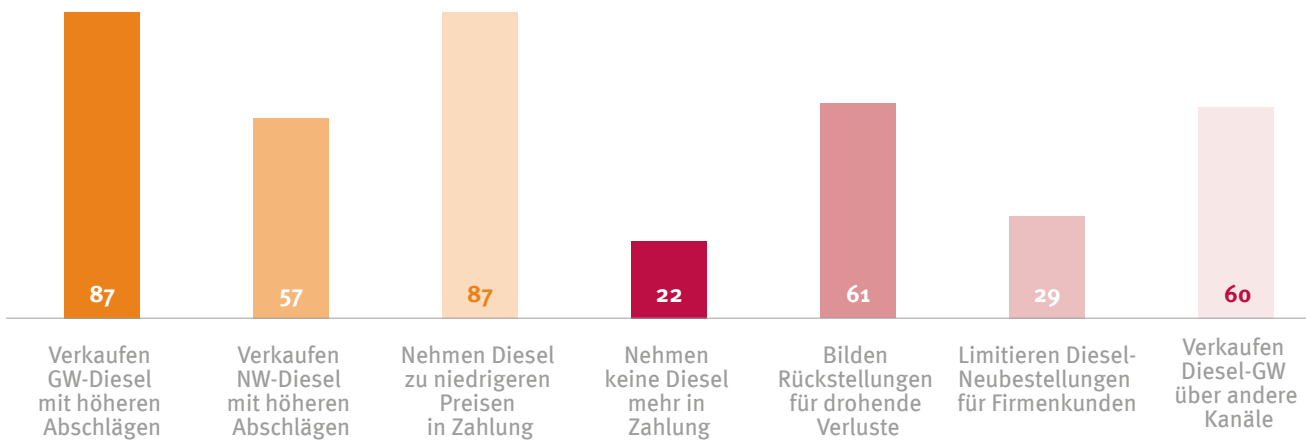
Mehrfachnennungen möglich; Angaben in Prozent



Quelle: DAT

## REALITÄTEN UND STRATEGIE DES HANDELS

Stand: April 2018; Angaben in Prozent

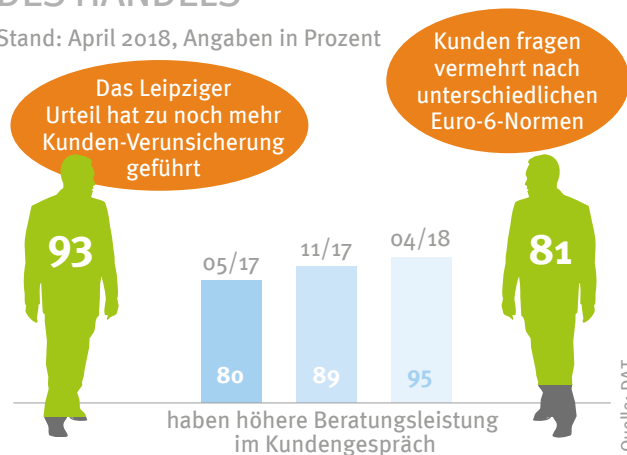


Quelle: DAT

## BERATUNGSLEISTUNG

### DES HANDELS

Stand: April 2018, Angaben in Prozent



Quelle: DAT

„Wir achten sehr genau auf unsere Standtage, verzichten damit aber auch auf Geld beim GW-Geschäft. Auffällig ist: Das in den Medien aufgebauchte Euro-5-Thema ist in den Verkaufsgesprächen kaum noch relevant. Den Interessenten sind andere Ausstattungsmerkmale wichtiger. Zudem kommen kaum noch Euro-5-Diesel zu uns zurück. Abschließend beobachten wir, dass Feinstaub seltener angesprochen wird.“

**Werner Entenmann,**  
Ges. Gesellschafter Autohaus  
Entenmann, Esslingen



**Methodik:** Das DAT Diesel-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts. Für die Befragung des Handels (April 2018) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 698 Online-Interviews (CAWI) über TeleResearch durchgeführt (Feldzeit: 23.03. bis 09.04.2018). Die Gewichtung der Daten erfolgte nach Innungsmitgliedschaft, Händlertyp und Marke. Zeitversetzt erfolgt, ebenfalls im Auftrag der DAT, eine repräsentative Befragung der Endverbraucher (Pkw-Kaufplaner) über die GfK.



Ausgabe Mai 2018  
EXKURS Segmente

**DAT Diesel-Barometer  
zeigt Blick auf die  
Fahrzeugsegmente**

## DAT Diesel-Barometer® zeigt Blick auf die Fahrzeugsegmente

- *Marktlage im Vorfeld angedrohter Fahrverbote in Hamburg stabil*
- *Neue Benziner weiter stark nachgefragt*
- *Diesel- und Benzinfahrzeuge mit 48-Volt-Bordnetz werden in der Zulassungsstatistik als Hybridfahrzeuge gezählt*
- *Diesel-Anteil bei Gebrauchtwagen in 8 von 11 Segmenten prozentual höher als in den vergleichbaren Neuwagen-Segmenten*
- *Gebrauchtfahrzeugwerte im Bundesdurchschnitt zeigen marktüblichen Verlauf*
- *Standtage beim Handel leicht gesunken*
- *Mehr Euro-6-Dieselgebrauchtwagen als Euro-5-Gebrauchtwagen verkauft*

Ostfildern (25. Mai 2018) - Die Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT) hat aktuelle Zahlen ausgewertet und im DAT Diesel-Barometer publiziert. Themenschwerpunkt im Mai ist eine Betrachtung der Fahrzeugsegmente.

Hier die Ergebnisse im Überblick:

- **Stabile Verkaufszahlen auf dem Automobilmarkt im Vorfeld angedrohter Fahrverbote in Hamburg:**  
Im Vergleich zum Vorjahresmonat wurden bundesweit im April 2018 etwa 15.000 Diesel-Neuwagen weniger verkauft. Dagegen lagen die Besitzumschreibungen bei Diesel-Gebrauchtwagen mit 191.282 Einheiten knapp über dem April 2017 (190.998). Überkompensiert wurde diese Entwicklung im Neuwagenbereich durch knapp über 30.000 Benzin-Neuzulassungen und im Gebrauchtwagenmarkt durch ebenfalls etwa 30.000 Benzin-Besitzumschreibungen, jeweils im Vergleich zum Vorjahresmonat.
- **Neue und gebrauchte Diesel in einzelnen Segmenten weiterhin stark nachgefragt:**  
Im Neuwagenmarkt dominierte der Dieselantrieb weiterhin auch im April 2018 die obere Mittelklasse und die Utilities mit jeweils 70 Prozent Marktanteil. Die beiden Extrempole waren die Minis mit 1 Prozent Dieselanteil und die Reisemobile mit 99 Prozent Diesel-Anteil. Bei den neu zugelassenen SUVs ist der Dieselanteil dagegen auf 36 Prozent gesunken. Zum Vergleich: Im April 2014 lag er noch bei 65 Prozent. Im Gebrauchtwagenmarkt ist die Mittelklasse etwa zur Hälfte von Diesel- und Benzin-Pkw geprägt, bei den SUVs liegt der Dieselanteil bei 54 Prozent. Großraum-Vans (Diesel-Anteil: 59 Prozent), Utilities (81 Prozent) und die obere Mittelklasse (Diesel-Anteil: 60 Prozent) sind klassische Diesel-Segmente auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Insgesamt liegt der Diesel-Anteil bei Gebrauchtwagen in 8 von 11 Segmenten prozentual höher als in den vergleichbaren Neuwagen-Segmenten.

- **„Hybridisierung“ der neuen Diesel-Modelle:**  
Die Zulassungsstatistik der Oberklasse wird seit dem Jahreswechsel scheinbar von einer überproportionalen Zunahme an Hybridfahrzeugen geprägt. Nach den aktuellen KBA-Zahlen für April 2018 verfügt knapp jeder dritte Oberklassewagen (29 Prozent) über einen Hybridantrieb. Gemäß dem EmoG (Elektromobilitätsgesetz) werden beispielsweise die neuen Modelle der Baureihen Audi A7 und A8 mit 48 Volt-Bordnetz als Mild-Hybrid und nicht als Benzin- oder Dieselfahrzeuge (Dieselaggregate haben derzeit einen Anteil von 31 Prozent im Oberklassesegment) zugelassen. Das ist bei der Analyse der Daten zu berücksichtigen. Benzin-Modelle sind in diesem Marktsegment mit 32 Prozent vertreten. Zum Vergleich: Im gleichen Betrachtungszeitraum des Jahres 2014 (Januar bis April) lag der Anteil der Diesel-Neuzulassungen in der Oberklasse bei 62 Prozent, der Benzin-Anteil bei 32 Prozent. Hybridfahrzeuge wurden 2014 nicht separat ausgewiesen, sondern unter „Sonstige“ zusammengefasst.
- **Diesel-Gebrauchtfahrzeugwerte der Mittelklasse unter dem Durchschnitt:** Die Diesel-Gebrauchtfahrzeuge der Mittelklasse zeigen einen ähnlichen Wertverlauf wie der Gesamtmarkt, allerdings etwa 4 Prozentpunkte unter dem Durchschnitt. Dies hängt unter anderem damit zusammen, dass besonders die Mittelklasse von Leasingfahrzeugen geprägt ist, die in großen Stückzahlen und mit ähnlicher Ausstattung nach Ablauf der Leasingzeit wieder in die Vermarktung beim Handel kommen. Dadurch gelangen die Werte unter Druck. Ende 2017 haben die Diesel-Werte deutlich nachgegeben, während sich die Benziner stabilisierten. Seit Beginn des Jahres 2018 verläuft die Kurve der Diesel-Gebrauchtfahrzeugwerte ohne Auffälligkeiten linear und parallel zu den Benzinwerten.
- **Fahrzeugwerte des Gesamtmarkts zeigen normalen Verlauf:** Die Werte der Diesel-Gebrauchtwagen verlaufen seit Jahresbeginn im Bundesdurchschnitt linear und ohne Auffälligkeiten. Wegen der stark angespannten Diesel-Situation sind regional hohe Abweichungen bei den Gebrauchtwagen-Verkaufspreisen je nach Fabrikat möglich. Die gebrauchten Benziner verbleiben auf hohem Niveau stabil.
- **Standtage zeigen leichte Entspannung:** Seit Jahresbeginn sind die Standtage der Diesel-Gebrauchtwagen beim Handel auf 100 Tage leicht gesunken. Gleiches gilt für die Benziner, die 81 Tage stehen, bevor sie verkauft werden. Während die Diesel damit noch etwas über dem Vorjahreswert von 94 Tagen liegen, konnten sich die Benziner einen Tag schneller als noch im April 2017 verkaufen.
- **Ein Drittel der gebraucht gehandelten Diesel-Fahrzeuge verfügt bereits über die Euro-6-Norm:** Die Auswertung der Diesel-Besitzumschreibungen nach Euro-Normen zeigt, dass Gebrauchte mit Euro-4 und kleiner weiterhin nachgefragt werden. Sie liegen in absoluten Zahlen und prozentual über den Euro-6-Dieseln. Den niedrigsten Anteil prozentual und absolut haben derzeit Euro-5-Dieselgebrauchtwagen, von denen aufgrund der hohen Dynamik des Marktes unter Umständen zahlreiche Pkw bereits in den Export gegangen sein dürften.



„Die jüngst angekündigte Klage der EU gegen Deutschland wegen der Nicht-Einhaltung der Grenzwerte in zahlreichen Städten wird sich erst in vier bis acht Wochen bei den Gebrauchtfahrzeugwerten für Diesel-Modelle ablesen lassen. Ob diese dadurch zusätzlich belastet werden, ist allerdings fraglich, da die betroffenen Verbraucher und Automobilbetriebe ja inzwischen ein ganzes Füllhorn an unterschiedlichen Hiobsbotschaften im Zusammenhang mit Dieselmotoren verkraften mussten und der Handel mit den entsprechenden Fahrzeugen mit Blick auf die KBA-Zahlen dennoch nicht zum Erliegen kam. Einen deutlich schwerwiegenderen Einfluss auf den Gebrauchtfahrzeugmarkt dürften allerdings die demnächst zu erwartenden Berichte über tatsächlich verhängte Fahrverbote in Hamburg haben. Die damit verbundenen Nutzung von Ausweichstrecken bzw. die Verlagerung der Emissionen in andere Stadtteile, die Unklarheiten für Ausnahmeregelungen und Kontrollaktivitäten und nicht zuletzt die im angrenzenden Hafengelände schwimmenden Schadstoffmonster werden voraussichtlich für noch mehr Verunsicherung bei Verbrauchern und Handel sorgen. Vor diesem Hintergrund kann ich allen Kaufinteressenten nur raten, ihren Mobilitätsbedarf genau zu analysieren. Wenn sie z.B. zu den zwei Dritteln der Deutschen zählen, die nicht in Großstädten leben, ist die Wahrscheinlichkeit, jemals von temporären und streckenbezogenen Fahrverboten betroffen zu sein, außerordentlich gering. Auch gibt es für Fahrerinnen und Fahrer, die mehr als 20.000 Kilometer pro Jahr zurücklegen in absehbarer Zeit noch keine echte Alternative zum Dieselantrieb. Wegen der aktuell günstigen Preise kommen für beide Rahmenbedingungen durchaus auch Euro-5-Diesel in Betracht“, erklärt Jens Nietzsche, DAT-Geschäftsführer.

## EXKURS Segmente

Der Automobilmarkt liegt im April deutlich über dem Vorjahresmonat. Gestiegen ist die Nachfrage nach Benzinern, Diesel-Gebrauchtwagen liegen auf Vorjahr. In der Betrachtung nach Segmenten wird deutlich, dass z. B. nur ein Drittel der neu zugelassenen SUVs einen Dieselmotor hat, auf dem Gebrauchtwagenmarkt jedoch deutlich mehr als die Hälfte. Neu zugelassene Pkw der Oberklasse sind zu einem Drittel Hybridfahrzeuge, v. a. aufgrund der 48-Volt-Bordnetze, die dann als Hybrid gezählt werden. Im Segment der Mittelklasse herrscht – auch bedingt durch viele ähnliche Firmenwagen – ein etwa vier Punkte niedrigeres Wertniveau als im Gesamtmarkt. Dieser ist durch stabile Werte bei den Benzinern und durch erneut leicht fallende Diesel-Gebrauchtwagenwerte gekennzeichnet. Beim Handel stehen gebrauchte Diesel-Pkw derzeit

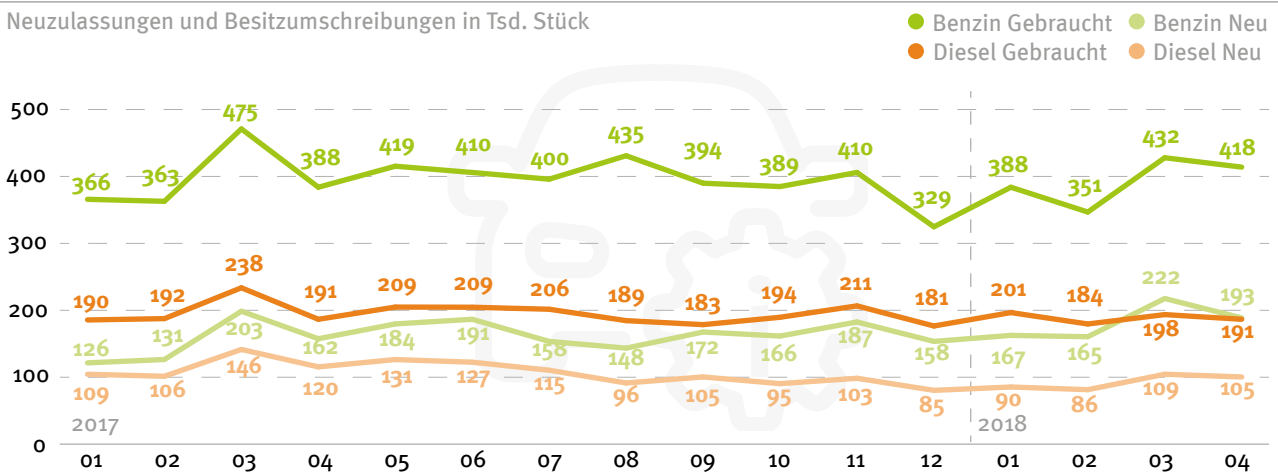
rund 100 Tage, vergleichbare Benziner verkaufen sich nach 81 Tagen. Nach wie vor wechseln zahlreiche günstige Euro-1–4-Diesel-Pkw den Besitzer, auch etwas mehr Euro-5-Diesel als noch im Vormonat, während die Besitzumschreibungen bei den Euro-6-Dieseln etwas nachließen.

### FAZIT:

Die Betrachtung des Marktes nach Segmenten zeigt die Mengenverhältnisse und Dieselanteile sehr deutlich. Besonders auf dem Gebrauchtwagenmarkt werden in 8 von 11 Segmenten prozentual mehr Diesel- als Benzin-Pkw gehandelt.

## PKW-MARKT

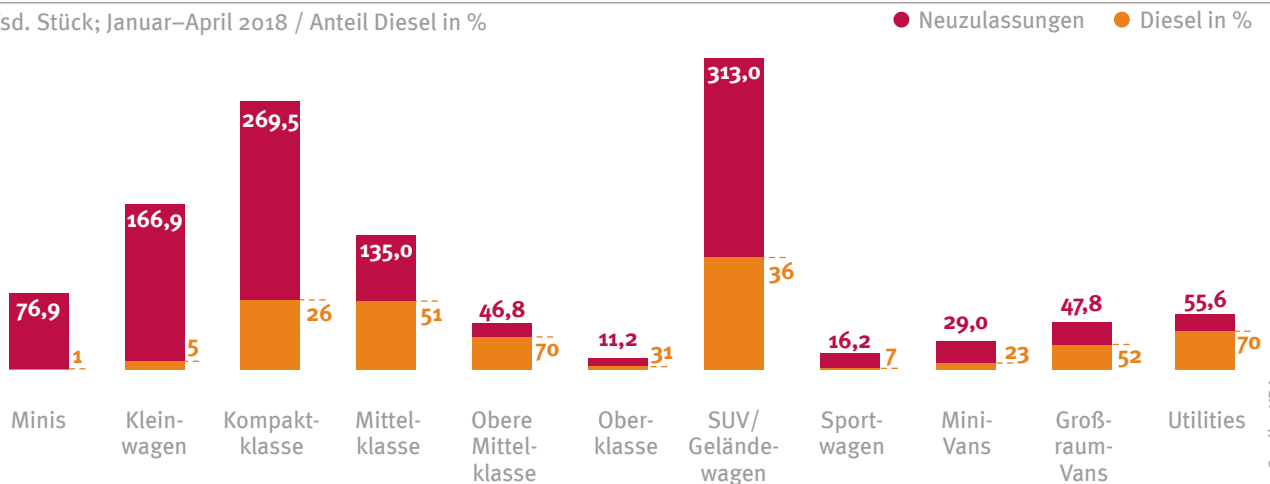
Neuzulassungen und Besitzumschreibungen in Tsd. Stück



Quelle: KBA

## NEUZULASSUNGEN NACH SEGMENTEN

in Tsd. Stück; Januar–April 2018 / Anteil Diesel in %



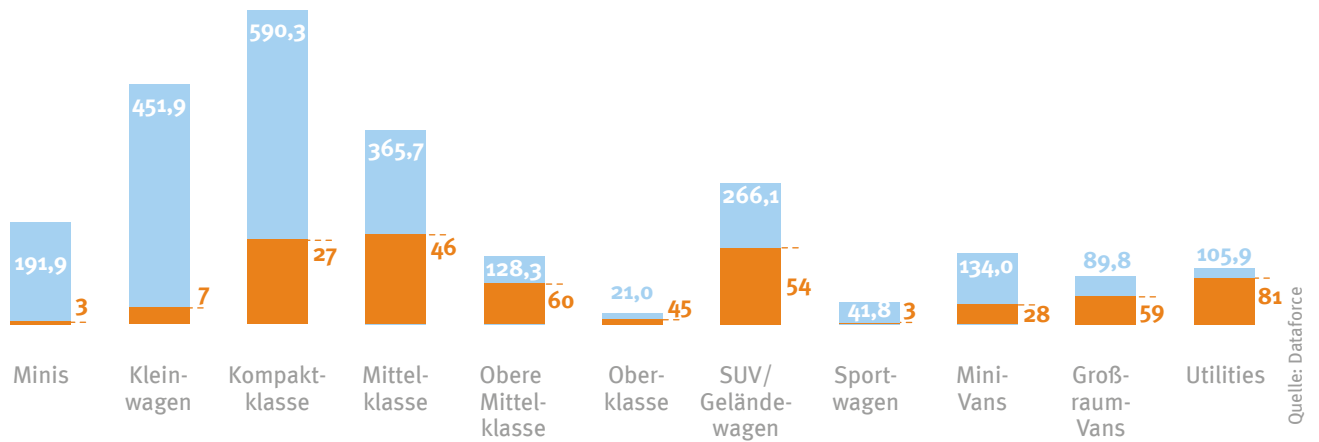
Quelle: KBA

**Methodik:** Das DAT Diesel-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts. Die Gebrauchtwagenwerte entstammen dem Produkt „SilverDAT“, das Automobilbetrieben u.a. zur professionellen Wertermittlung von der DAT zur Verfügung gestellt wird.

## BESITZUMSCHREIBUNGEN NACH SEGMENTEN

in Tsd. Stück; Januar–April 2018 / Anteil Diesel in %

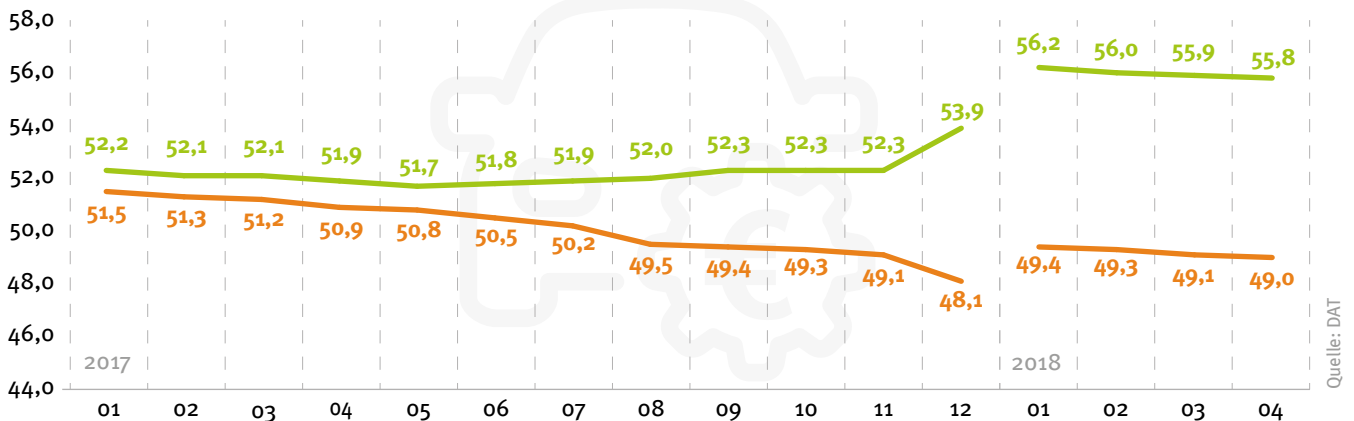
● Besitzumschreibungen ● Diesel in %



## WERTENTWICKLUNG\* DER MITTELKLASSE

Laufleistung: 20 Tsd. km pro Jahr

● Benzin ● Diesel



\*Bei den Fahrzeugwerten handelt es sich um 3-jährige Pkw, die innerhalb eines Kalenderjahres betrachtet werden. Zu Beginn eines Jahres werden die dann 4-jährigen Fahrzeuge durch neue 3-jährige Fahrzeuge ausgetauscht. Daher ergibt sich ein Sprung von Dezember zu Januar. Die Werte basieren auf echten Brutto-Transaktionspreisen, die vom Handel an die DAT übermittelt werden.

Bei der Betrachtung der Fahrzeugwerte nach Segmenten kann man je nach Marke und Modell teilweise starke Unterschiede feststellen, die vom dargestellten Mittelwert der Gesamtbetrachtung deutlich abweichen. Zudem ist je nach Segment auch der Diesel in unterschiedlichen Anteilen repräsentiert. Während Minis beinahe zu 100 Prozent Benzinmotoren haben, sind gerade bei den größeren Fahrzeugen die Dieselmotoren stärker vertreten.

Betrachtet man das Segment der Mittelklasse, so ist dieses klassisch von Leasingfahrzeugen geprägt, die in großen Stückzahlen und mit ähnlicher Ausstattung nach Ablauf der Leasingzeit wieder in die Vermarktung beim Handel gelangen. Zur Hälfte besteht das Volumen bei Neu- und Gebrauchtwagen aus Diesel- und Benzin-Pkw.

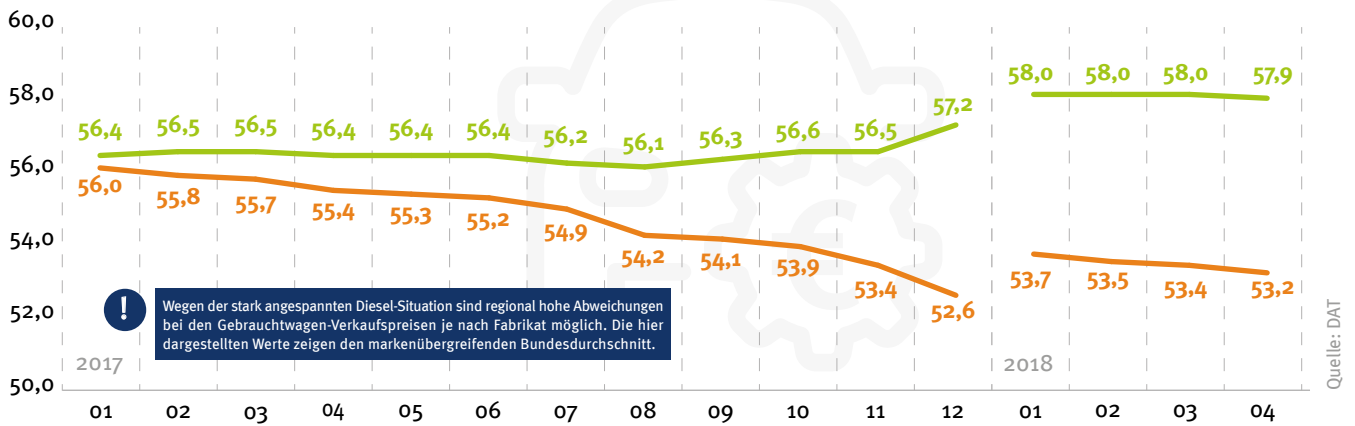
Neben dem Sinken der Diesel-Werte ist vor allem der aktuell starke Anstieg der Benzin-Werte auffällig. Das Wertniveau der Mittelklasse befindet sich allerdings aktuell unter dem Wert des Gesamtmarktes. Das Gesamtniveau wird weiterhin durch die beliebten SUVs stabilisiert. Diese sind mittlerweile bei den Neuzulassungen deutlich benzinlastiger, da es immer mehr SUVs in kleineren Segmenten gibt, welche üblicherweise eher von Benzinmotoren dominiert werden.



## WERTENTWICKLUNG\* VOM LISTENNEUPREIS IN %

Alle Segmente und Marken, 3-jährige Fahrzeuge, Laufleistung: 15/20 Tsd. km pro Jahr

● Benzin ● Diesel

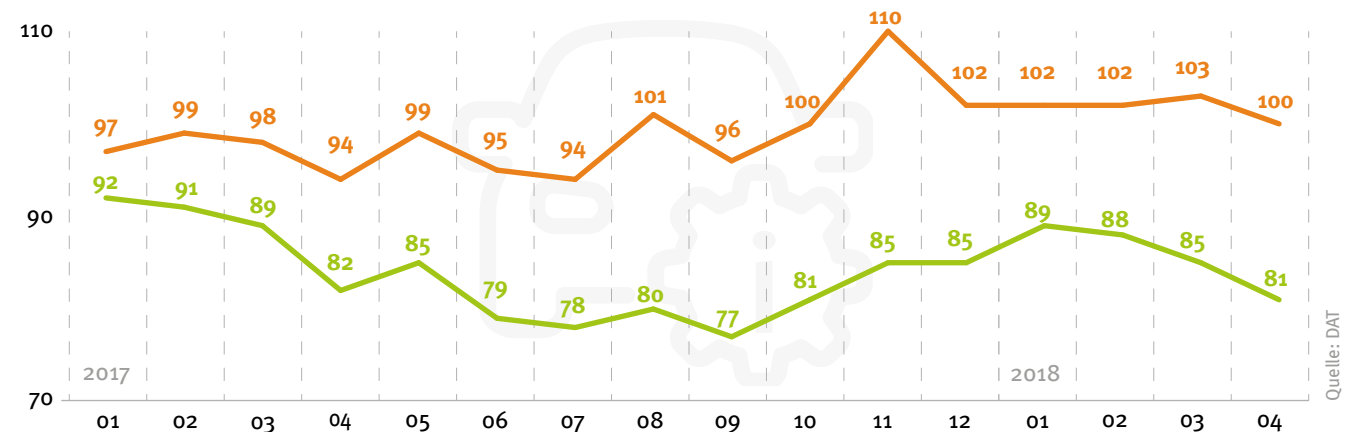


\*Bei den Fahrzeugwerten handelt es sich um 3-jährige Pkw, die innerhalb eines Kalenderjahres betrachtet werden. Zu Beginn eines Jahres werden die dann 4-jährigen Fahrzeuge durch neue 3-jährige Fahrzeuge ausgetauscht. Daher ergibt sich ein Sprung von Dezember zu Januar. Die Werte basieren auf echten Brutto-Transaktionspreisen, die vom Handel an die DAT übermittelt werden.

## STANDZEITEN IN TAGEN

Alle Segmente und Marken

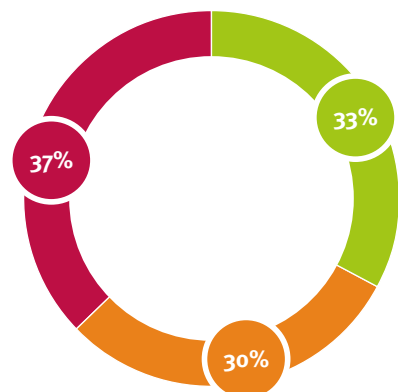
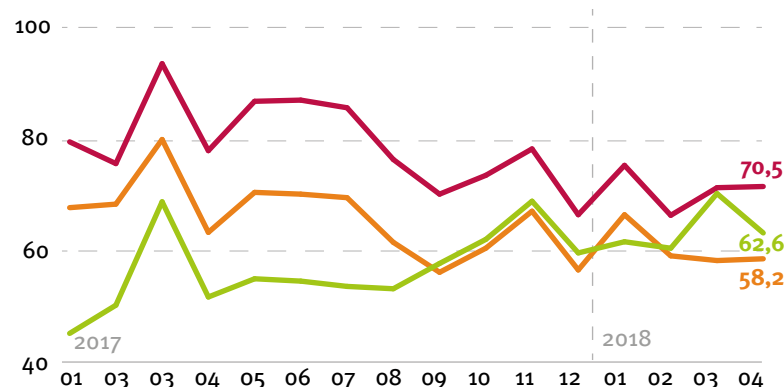
● Benzin ● Diesel



## DIESEL-BESITZUMSCHREIBUNGEN NACH EURO-NORMEN

in Tsd. Stück ● Euro-4 und kleiner ● Euro-5 ● Euro-6

April 2018





Ausgabe Juni 2018  
Schwerpunkt Verbraucherbefragung

## Zeichen der Normalisierung

## DAT Diesel-Barometer®: Schwerpunkt Verbraucherbefragung

### Zeichen der Normalisierung

- *Leichte Anzeichen einer Normalisierung des Marktes bei den Verkaufszahlen*
- *Wieder mehr Euro-5-Diesel-Gebrauchtwagen wechseln den Besitzer*
- *Interesse am Diesel beim Endverbraucher leicht gestiegen*
- *Ohne Diskussion um Fahrverbote würde Diesel-Nachfrage deutlich steigen*
- *Euro-6d-TEMP-Dieseltechnologie begehrt*
- *Weniger „Panikverkäufe“ bei Dieselfahrern*
- *Bereitschaft, sich finanziell an einer technischen Nachrüstung zu beteiligen, leicht gestiegen*
- *Jeder Dritte zögert den Autokauf hinaus, knapp zwei Drittel bleiben unbeeindruckt*
- *Diesel-Gebrauchtwagen stehen beim Handel weiterhin länger als 100 Tage*
- *Diesel-Gebrauchtfahrzeugwerte ohne Einbrüche; Schere zwischen Diesel- und Benzin-Pkw ist nicht weiter auseinandergegangen*

Ostfildern (26. Juni 2018) - Die Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT) hat für das aktuelle DAT Diesel-Barometer® im Monat Juni eine repräsentative Befragung von Autokaufplanern durchführen lassen. Zusätzlich wurden umfangreiche Datenbankauswertungen vorgenommen, um die aktuelle Situation rund um den Diesel in Deutschland darzustellen.

Hier die Ergebnisse im Überblick:

- **Diesel-Besitzumschreibungen ziehen wieder leicht an:** Die Daten des KBA zeigen einen saisonüblichen Verlauf der Diesel-Besitzumschreibungen ohne größere Einbrüche. Die rund 197 Tausend Einheiten im Mai bedeuten, dass knapp 6 Prozent weniger Gebrauchtwagen verkauft wurden als im Vorjahresmonat. Dennoch zeigt sich der Markt seit Jahresbeginn stabil. Deutlich rückläufig sind dagegen die kumulierten Diesel-Neuzulassungen. Die Zurückhaltung des Flottenmarktes trifft hier auf ein wachsendes Privatkundengeschäft, d.h. es wurden weniger Neubestellungen von Diesel-Pkw im Firmenkundenbereich getätigt und gleichzeitig von Privatpersonen mehr neue Benzinfahrzeuge gekauft.

- **Nachfrage nach Euro-5-Gebrauchtwagen gestiegen:** Nach Informationen des KBA wechselten im Mai deutlich mehr Euro-5-Gebrauchtwagen den Besitzer als noch im Vormonat. Im April waren es 58.150 Einheiten, im Mai 61.085. Am häufigsten nachgefragt wurden Pkw mit Euro-4-Norm oder kleiner (72.015 Einheiten im Mai 2018). Sie machten damit 36 Prozent des Diesel-Gebrauchtwagenmarktes aus. Zudem waren im Mai mehr Euro-6-Gebrauchtwagen im Umlauf: Die Anzahl dieser Pkw lag bei knapp 64 Tausend Einheiten. Am gesamten Diesel-Gebrauchtwagenmarkt hatten diese Fahrzeuge im Mai einen Anteil von 33 Prozent.
- **Diesel-Interesse bei Autokaufplanern leicht angestiegen:** Die repräsentative Umfrage bei Autokaufplanern im Juni 2018 nach der wahrscheinlichsten Motorart beim anstehenden Pkw-Kauf zeigt, dass sich 13 Prozent für einen Diesel entscheiden würden. Im März 2018 lag dieser Wert noch bei 11 Prozent, vor einem Jahr bei 16 Prozent. Bisherige Dieselfahrer würden sich aktuell zu 34 Prozent wieder für einen Diesel entscheiden. Nach 29 Prozent im März 2018 eine Steigerung um fünf Prozentpunkte.
- **Ohne drohende Fahrverbote würde Diesel-Nachfrage deutlich steigen. Euro-6d-TEMP-Dieseltechnologie ebenfalls begehrt:** Wären Fahrverbote definitiv vom Tisch und auch sonst die Rahmenbedingungen sicher, würden sich 30 Prozent aller Befragten für einen Diesel entscheiden. Im März lag dieser Wert noch bei 26 Prozent. Diejenigen, die aktuell einen Diesel-Pkw fahren, bestätigen das zu 53 Prozent (im März 2018 lag dieser Wert noch bei 50 Prozent). Die neueste Dieselgeneration der Schadstoffklasse „Euro 6d-TEMP“ wäre ebenfalls eine Option - für aktuell 31 Prozent aller Befragten und 56 Prozent der befragten Dieselfahrer.
- **„Diesel-Panikverkäufe“ zurückgegangen:** 28 Prozent der Befragten, die aktuell einen Diesel fahren, möchten ihren gegenwärtigen Pkw schnellstmöglich loswerden. Im August 2017 lag dieser Wert noch bei 36 Prozent. Die Angst vor einem Wertverlust des eigenen Pkw und die Angst vor Fahrverboten halten sich im Juni 2018 die Waage.
- **Bereitschaft, sich an technischer Nachrüstung zu beteiligen, angestiegen:** Von allen befragten Dieselfahrern würden sich 41 Prozent finanziell an einer technischen Nachrüstung beteiligen. Das ist ein Anstieg zu März 2018 um sechs Prozentpunkte. Hauptgrund ist der Werterhalt, gefolgt von der Möglichkeit, dadurch Fahrverbote umgehen zu können und um das eigene, „liebgewonnene“ Auto behalten zu können.
- **Jeder Dritte verschiebt die Kaufentscheidung:** Die anhaltende Diskussion um den Diesel sorgt bei einem Drittel der Kaufplaner zu einer Verzögerung der Kaufentscheidung. Hauptgrund ist das Abwarten, wie es mit den Fahrverboten weitergeht. 61 Prozent dagegen vertagen die Entscheidung nicht und schaffen sich, wie geplant, einen Pkw an.

- **Diesel-Standtage beim Handel weiterhin hoch:** Beim Handel stehen Diesel-Gebrauchtwagen derzeit 106 Tage und damit auf einem Jahreshöchstwert. Vergleichbare Benziner werden im Bundesdurchschnitt nach 82 Tagen verkauft. Diese Situation ist für den Handel weiterhin problematisch.
- **Diesel-Gebrauchtfahrzeugwerte im Mai ohne Einbrüche:** Die Fahrzeugwerte von drei Jahre alten Diesel-Gebrauchtwagen zeigen im Bundesdurchschnitt einen normalen Verlauf - zwar weiterhin zwei Prozentpunkte unter dem Vorjahresmonat, aber ohne Einbrüche. Die Schere zwischen Benzin- und Diesel-Gebrauchtwagenwerten ist nicht weiter auseinandergegangen, was für eine Normalisierung spricht. Lokal oder regional können die Gebrauchtwagen-Verkaufspreise je nach Alter, Fabrikat, Laufleistung oder Zustand deutlich vom Bundesdurchschnitt abweichen. Dabei sollte beachtet werden, dass das Preisniveau der Gebrauchtwagen 2018 insgesamt immer noch über dem von 2015 liegt.

Jens Nietzsche, DAT-Geschäftsführer: „Die negativen Impulse zum Diesel sind weniger geworden, und in der reinen Betrachtung der Zahlen, Daten und Fakten kann man vermuten, dass die große Panik rund um den Diesel von der Rationalität eingeholt wurde. Menschen brauchen Mobilität, daran geht kein Weg vorbei. Schwierig ist natürlich nach wie vor die Situation beim Automobilhandel, der mit hohen Standtagen zu kämpfen hat. Aber die Gesamtsituation auf dem Gebrauchtwagenmarkt, die Wertverläufe und die Absichtserklärungen der Autokaufplaner lassen darauf hoffen, dass ein Stück Normalität im Markt Einzug hält. Hierbei spielen interessanterweise auch die Euro-5-Diesel-Gebrauchtwagen eine Rolle. Denn die Bedenken gegen einen Euro-5-Diesel sind, wenn man die Fakten sprechen lässt, vielfach unbegründet, und auch die KBA-Zahlen zeigen, dass diese Fahrzeuge wieder in größeren Stückzahlen an den Mann oder die Frau gebracht werden konnten. Drohende Diesel-Fahrverbote betreffen nur wenige Strecken in großen Städten. Zudem ist das Preis-Leistungs-Verhältnis und die Angebotsvielfalt aus Sicht der Kaufinteressenten derzeit mehr als überzeugend. Da Gebrauchtwagenkäufer auch immer deutlich preissensibler als Neuwagenkäufer sind, spielt die Effizienz der Motoren, d.h. niedriger Kraftstoffverbrauch und damit niedriger CO<sub>2</sub>-Ausstoß ebenfalls keine unerhebliche Rolle. Ferner liegen die Diesel-Kraftstoffpreise an den Zapfsäulen nach wie vor deutlich unter dem Benzin. Selbst bei einer Fahrleistung von etwas über 10.000 Kilometern pro Jahr kann ein Diesel-Pkw mittlerweile eine echte Alternative inklusive deutlich mehr Fahrspaß sein.“



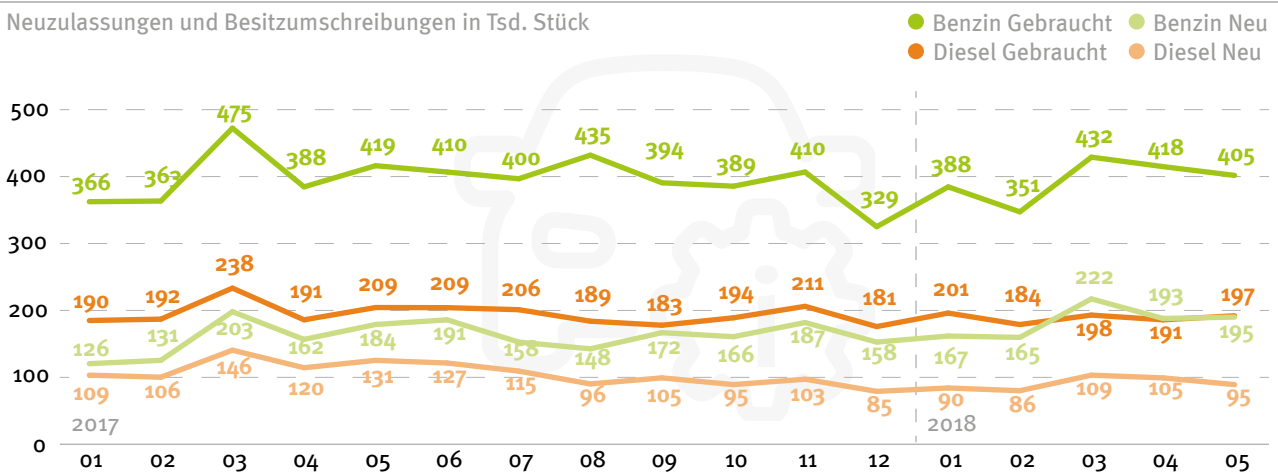
Der Neuwagenmarkt liegt seit Jahresbeginn 2,6% über, der Gebrauchtwagenmarkt 2,1% unter dem Vorjahreszeitraum. Die Besitzumschreibungen von Diesel-Pkw verhalten sich stabil, speziell die Verkäufe von Euro-5-Diesel-Pkw sind von April zu Mai 2018 von 58.150 auf 61.085 Einheiten sogar leicht angestiegen. Gefragt nach der nächsten Motorart, würden sich 13% der Autokaufplaner für einen Diesel entscheiden, aktuelle Dieselfahrer unter ihnen zu 34%. Wären die Fahrverbote vom Tisch, würden sich 53% der Dieselfahrer für einen Diesel entscheiden. Gefragt nach der neuesten Euro-6d-TEMP-Technologie, käme diese für 31% aller Kaufplaner und 56% aller befragten Dieselfahrer infrage. Die aktuelle Diskussion sorgt nur noch bei 28% der Dieselfahrer (August 2017: 36%) für den Wunsch, sich schnellstmöglich vom eigenen Fahrzeug zu

trennen. Die große Mehrheit fährt den eigenen Diesel einfach weiter. Etwas weniger als die Hälfte (41%) der befragten Dieselfahrer würde sich finanziell an einer technischen Nachrüstung beteiligen (März 2018: 34%). Insgesamt hat etwa jeder Dritte wegen der anhaltenden Diskussion seinen geplanten Fahrzeugkauf verschoben. Der Handel hat weiter mit hohen Standtagen von Diesel-Gebrauchtwagen zu kämpfen (106 Tage), bei der bundesweiten Entwicklung der Gebrauchtfahrzeugwerte liegen dreijährige Diesel-Pkw bei 53,1% vom Listenneupreis. Die Schere zwischen Benzin- und Diesel-Pkw ist nicht weiter auseinandergegangen.

**FAZIT** Die aktuellen Zahlen lassen darauf hoffen, dass ein Stück Normalität im Markt Einzug hält.

## PKW-MARKT

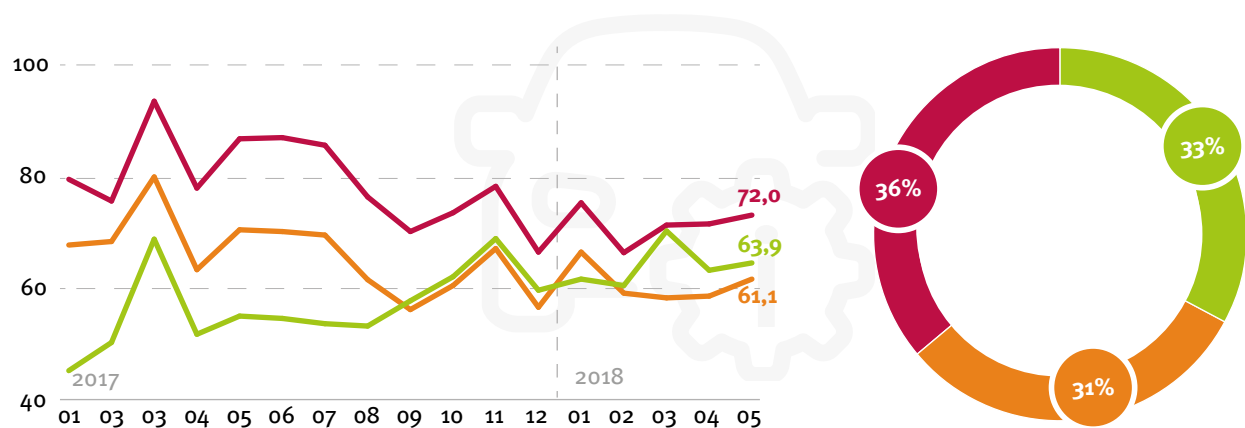
Neuzulassungen und Besitzumschreibungen in Tsd. Stück



Quelle: KBA

## DIESEL-BESITZUMSCHREIBUNGEN NACH EURO-NORMEN

in Tsd. Stück • Euro 4 und kleiner • Euro 5 • Euro 6 Mai 2018

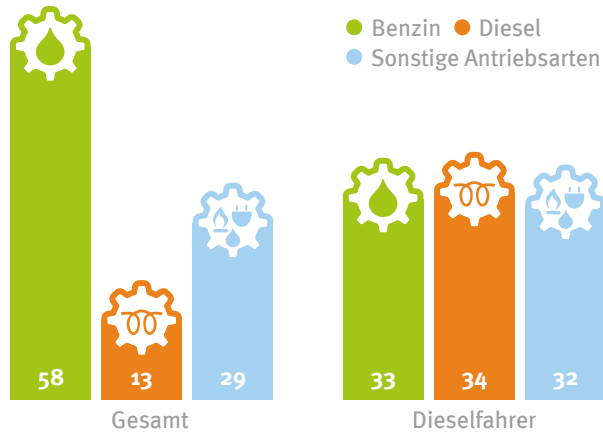


Quelle: KBA

**Methodik:** Das DAT Diesel-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär-/sekundärspezifischen Automarkt-Daten. Für die Verbraucherbefragung (Juni 2018) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 1.009 Online-Interviews (CAWI) über die GfK durchgeführt. Die Datengewichtung erfolgte nach Fahrzeugbestand (Marke u. Motorart).

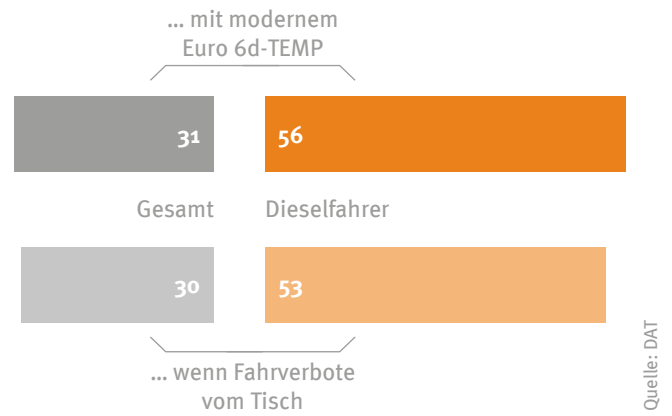
## WAHRSCHEINLICHSTE MOTORART

Basis: Pkw-Kaufplaner; Angaben in %; Stand: Juni 2018



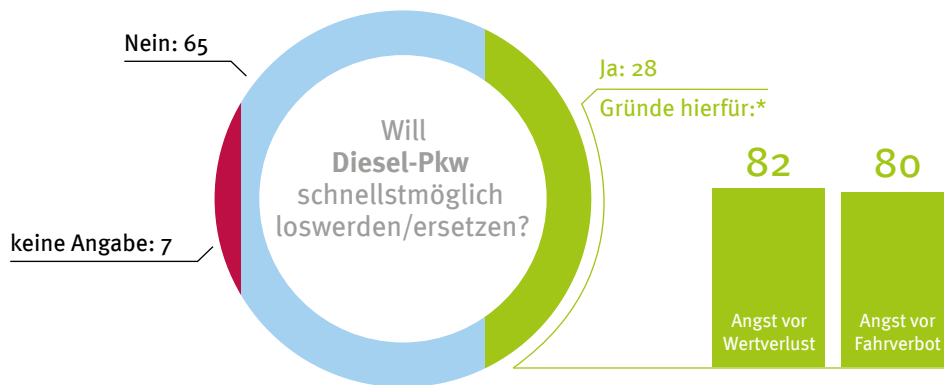
## DIESEL KÄME INFRAGE ...

Basis: Pkw-Kaufplaner; Angaben in %; Stand: Juni 2018



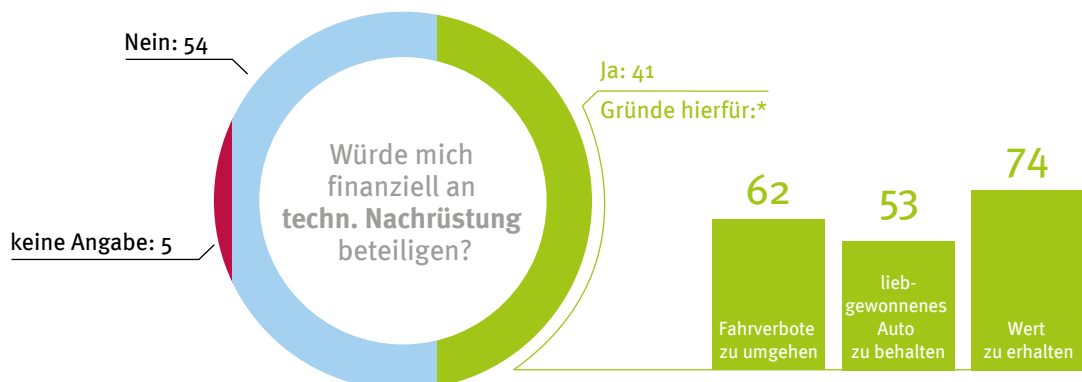
## EINFLUSS AUF DEN DIESELFÄHRER

Basis: Pkw-Kaufplaner (Dieselfahrer); Angaben in %; \*Mehrfachnennung möglich; Stand: Juni 2018



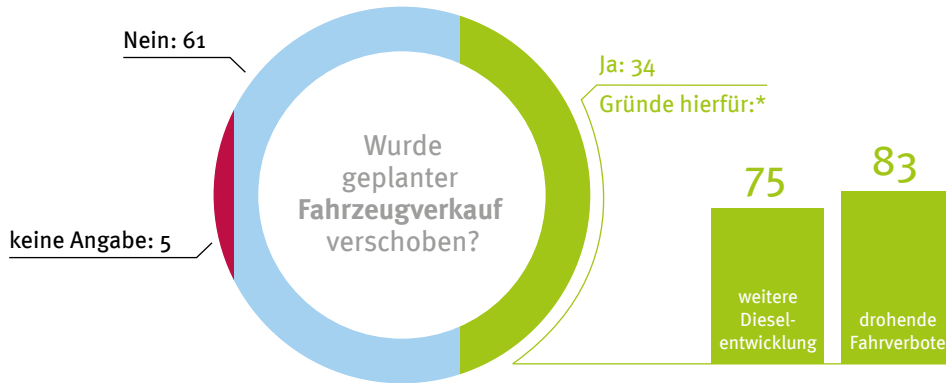
## TECHNISCHE NACHRÜSTUNG

Basis: Pkw-Kaufplaner (Dieselfahrer); Angaben in %; \*Mehrfachnennung möglich; Stand: Juni 2018



## EINFLUSS AUF DIE KAUFENTSCHEIDUNG

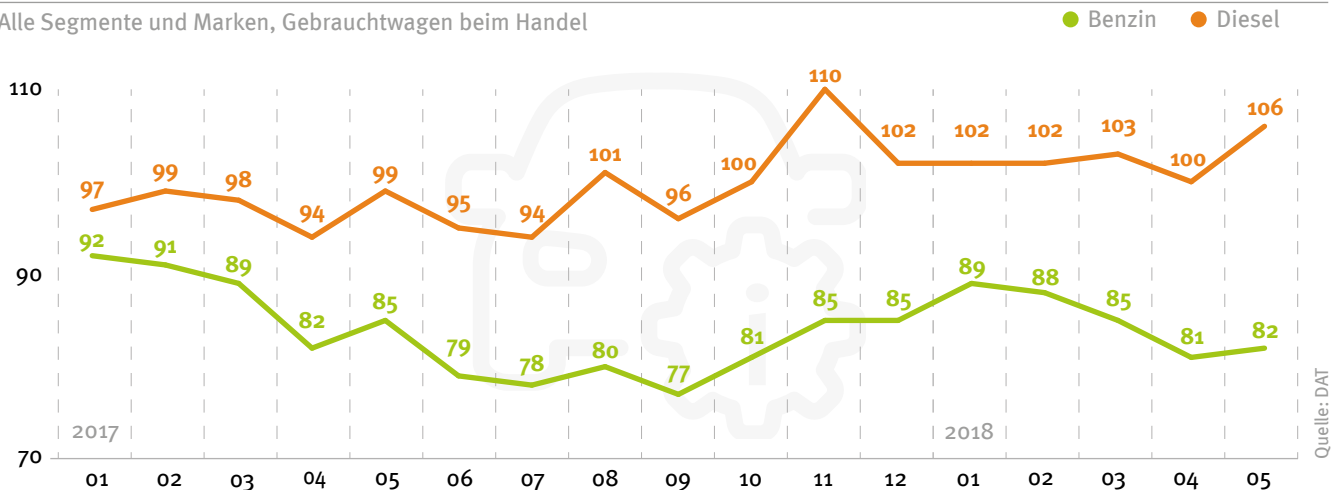
Basis: Pkw-Kaufplaner; Angaben in %; \*Mehrfachnennung möglich; Stand: Juni 2018



Quelle: DAT

## STANDZEITEN IN TAGEN

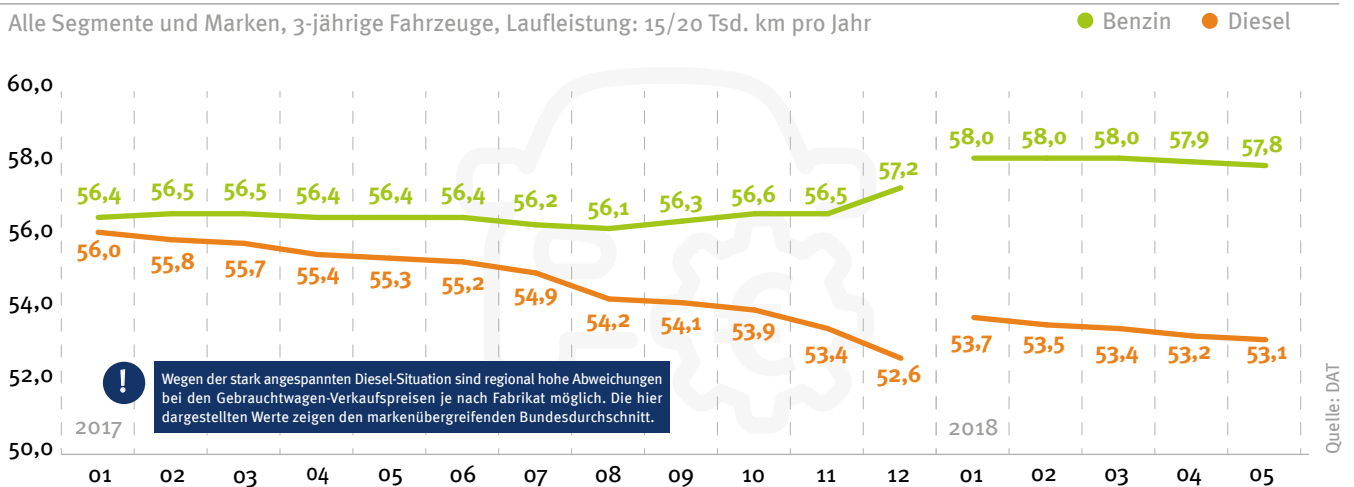
Alle Segmente und Marken, Gebrauchtwagen beim Handel



Quelle: DAT

## WERTENTWICKLUNG\* VOM LISTENNEUPREIS IN %

Alle Segmente und Marken, 3-jährige Fahrzeuge, Laufleistung: 15/20 Tsd. km pro Jahr



Quelle: DAT

\*Bei den Fahrzeugwerten handelt es sich um 3-jährige Pkw, die innerhalb eines Kalenderjahres betrachtet werden. Zu Beginn eines Jahres werden die dann 4-jährigen Fahrzeuge durch neue 3-jährige Fahrzeuge ausgetauscht. Daher ergibt sich ein Sprung von Dezember zu Januar. Die Werte basieren auf echten Brutto-Transaktionspreisen, die vom Handel an die DAT übermittelt werden.



Ausgabe Juli 2018  
Schwerpunkt Verbraucherbefragung

**DAT Diesel-Barometer zeigt  
Wahrnehmung der Berichterstattung  
in den Medien**

## DAT Diesel-Barometer im Juli zeigt Wahrnehmung der Berichterstattung in den Medien

- *88 Prozent verfolgen die Berichterstattung in den Medien*
- *12 Prozent der Dieselfahrer haben positivere Berichte wahrgenommen*
- *Schlagzeilen zu Fahrverboten am stärksten in Erinnerung*
- *Dieselizeukunft aus Verbrauchersicht hat sich nicht verschlechtert*
- *Fast die Hälfte der Kaufplaner glaubt, dass nicht Fahrverbote, sondern andere Faktoren für die Verbesserung der Luftqualität eine Rolle spielen*

Ostfildern (27. Juli 2018) - Die Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT) stellt im aktuellen DAT Diesel-Barometer® neben Auswertungen der aktuellen Zahlen des KBA und eigener Datenbanken die Reaktion der Autokaufplaner auf die Diesel-Diskussion in den Medien als Schwerpunktthema vor.

Hierzu wurde im Auftrag der DAT von der GfK eine repräsentative Befragung von Autokaufplanern durchgeführt.

Hier alle Ergebnisse des aktuellen DAT Diesel-Barometers im Überblick:

- **Diesel-Gebrauchtwagen und Diesel-Neuwagen im Juni stärker gefragt** als im Mai: Eine Analyse der Zahlen des KBA zeigt, dass im Juni deutlich mehr gebrauchte und neue Diesel-Pkw verkauft wurden. Nach 197 Tausend Besitzumschreibungen im Mai stiegen die Gebrauchtwagenverkäufe im Juni auf 202 Tausend Einheiten. Die Diesel-Neuzulassungen stiegen von 95 Tausend auf 107 Tausend. Dennoch liegt der Diesel-Gebrauchtwagenmarkt kumuliert weiterhin etwa 5 Prozent unter dem Vorjahresniveau.
- **Gebrauchtfahrzeugwerte von Diesel- und Benzin-Pkw zeigen keine dramatischen Einbrüche:** Die dreijährigen Benzin-Gebrauchtwagen erzielen aktuell noch 57,6 Prozent des ehemaligen Listenneupreises, Diesel-Gebrauchtwagen erreichen noch 52,9 Prozent. Damit scheint im bundesweiten Durchschnitt der starke Abwärtstrend der Diesel-Gebrauchtfahrzeugwerte gestoppt zu sein.
- **Wahrnehmung der Diesel-Diskussion in den Medien deutlich gestiegen:** Innerhalb eines Jahres stieg die Wahrnehmung der Autokaufplaner in den Medien deutlich von 75 auf 88 Prozent. Der Anteil derer, die lediglich davon gehört haben, sank im gleichen Zeitraum von 21 auf 10 Prozent. Unwissend zeigten sich aktuell nur 2 Prozent der Befragten.

- **Dieselfahrer deutlich sensibler für Berichterstattungen:** In den vergangenen drei Monaten haben 12 Prozent der Dieselfahrer eine positivere Berichterstattung in Bezug auf den Diesel wahrgenommen. Der Durchschnittswert liegt bei 9 Prozent. Als „gleich geblieben“ haben 48 Prozent aller Befragten und 46 Prozent der Dieselfahrer die Berichterstattung eingeordnet. 40 Prozent aller Befragten gaben an, die Berichterstattung sei negativer geworden, Dieselfahrer sahen dies zu 39 Prozent so.
- **Fahrverbote bleibt das beherrschende Thema:** Gefragt nach unterschiedlichen Themen wurde von den Verbrauchern vor allem das Inkrafttreten von Fahrverboten genannt. Dass diese aktuell nur sehr wenige Streckenabschnitte betreffen, wurde von 65 Prozent aller Befragten und von 72 Prozent der Dieselfahrer registriert. Berichte zu ungenauen bzw. fehlerhaften Feinstaubmessungen wurden von 66 Prozent der Dieselfahrer wahrgenommen, und auch bei den weiteren Themen wie die deutlich gesunkenen Emissionen moderner Diesel lagen die Dieselfahrer in der Wahrnehmung stets über dem Durchschnitt. Gleichauf informiert lagen beide Gruppen bei der Headline, dass BOSCH die Diesel-Diskussion für beendet erklärt hat.
- **Aussicht auf Diesel-Zukunft nicht verschlechtert:** Vor einem Jahr gaben 64 Prozent aller befragten Verbraucher an, dass die Bedeutung des Dieselmotors im Vergleich zum Benzin abnehmen würde. Ein Jahr später liegt dieser Wert bei 65 Prozent und damit nur einen Punkt über dem Vorjahr. Der Anteil derer, die sich unschlüssig sind, stieg leicht von 12 auf 14 Prozent.
- **Auswirkung von Fahrverboten auf Luftqualität wird kritisch gesehen:** Knapp die Hälfte aller Befragten (45 Prozent) vermutet, dass Fahrverbote kaum Einfluss auf die Luftqualität in Innenstädten haben werden, da andere Faktoren eine Rolle spielen würden. Vor einem Jahr lag dieser Wert noch bei 35 Prozent. Deutlich gesunken von 19 auf 15 Prozent ist der Anteil derer, die eine wesentliche Verbesserung der Luftqualität durch Fahrverbote annehmen.
- **Diesel-Anteil in Bundesländern variiert regional stark:** Während bundesweit 32 Prozent aller Neuzulassungen und 32 Prozent aller Besitzumschreibungen einen Dieselmotor aufweisen, liegt der Anteil von Diesel-Pkw bei den Gebrauchtwagenverkäufen in neun Bundesländern über dem Durchschnitt, in zwei Bundesländern exakt auf dem Durchschnittswert. Die größte Abweichung ist Berlin mit 26 Prozent Dieselanteil bei den Besitzumschreibungen. Betrachtet man die Neuzulassungen, so liegen fünf Bundesländer über dem bundeweiten Diesel-Durchschnitt, die restlichen 11 Bundesländer darunter. Die größte Abweichung gibt es in Brandenburg, wo nur 25 Prozent aller Neuzulassungen einen Dieselmotor haben. Bei all diesen Zahlen muss beachtet werden, dass das KBA Diesel-Pkw mit 48-Volt-Bordnetz und Mildhybride zu den Hybridfahrzeugen und nicht zu Diesel- Pkw zählt. Dieses führt zu Verschiebungen der Marktanteile.

Jens Nietzsche, DAT-Geschäftsführer: „Im 33. Monat der Diesel-Diskussion ist der Selbstzünder-Markt zwar deutlich geschwächt, aber keineswegs tot. Dies zeigen die KBA-Zahlen der Diesel-Besitzumschreibungen (202.104) und Diesel-Neuzulassungen (106.618) im Juni mehr als deutlich. Die Anzahl an Verkaufstransaktionen liegt auf dem aktuellen Niveau bereits seit 18 Monaten stabil. Auch die Abwärtsspirale der Gebrauchtfahrzeugpreise, insbesondere bei jüngeren Diesel-Fahrzeugen, scheint bereits seit dem Spätherbst zum Stillstand gekommen zu sein, was aber nicht bedeutet, dass für viele Händler regional, fabrikatsbezogen und vor allem bei älteren Fahrzeugen die Diesel-Welt bereits wieder in Ordnung wäre. Impulse bei jungen Gebrauchten könnte die derzeit eingeschränkte Verfügbarkeit von Neufahrzeugen bringen, welche aufgrund von Verzögerungen bei der ab September 2018 verpflichtend vorgeschriebenen WLTP-Messungen derzeit deutlich spürbar ist. Dies gilt aber selbstverständlich nicht nur für gebrauchte Dieselfahrzeuge. Interessant sind in diesem Zusammenhang Feststellungen zahlreicher Händler, deren Kunden sich nach dem Kauf eines Benziners vor einem oder zwei Jahren aktuell wieder ihren Diesel zurückwünschen. Da das Emissionsproblem als technisch gelöst eingestuft werden kann und auch hinsichtlich der Effizienz noch keine wirkliche Alternative zum Diesel in Sicht ist, sind wir davon überzeugt, dass der Selbstzünder noch auf längere Sicht eine wichtige Antriebsart bleiben wird.“

Im Juni wurden laut KBA wieder mehr Diesel-Gebraucht und -Neuwagen verkauft als noch im Mai. Die Wertentwicklung der Gebrauchtwagen verläuft leicht fallend – ohne dramatischen Rückgang beim Diesel. Der Themenschwerpunkt „Berichterstattung in den Medien“ zeigt, dass die Verbraucher die Diesel-Meldungen im Vergleich zum Vorjahr intensiver wahrgenommen haben. Während in den letzten drei Monaten mehr Dieselfahrer eine positivere Berichterstattung registrierten (Diesel 12%; Gesamt 9%), stellten fast die Hälfte eine eher gleich gebliebene Faktenlage fest (Diesel 46%, Gesamt 48%). Als Schlagzeilen blieb den Befragten v.a. das Inkrafttreten von Fahrverboten, Betroffenheit weniger Streckenabschnitte und ungenaue Messung von Feinstaubemissionen im Gedächtnis. Bei nahezu allen Themen wird deutlich, dass Dieselfahrer die Berichterstattung intensiver verfolgen als der Durchschnitt. Bei der Sicht auf die Zukunft des Diesels ist ggü. Vorjahr kaum eine Verän-

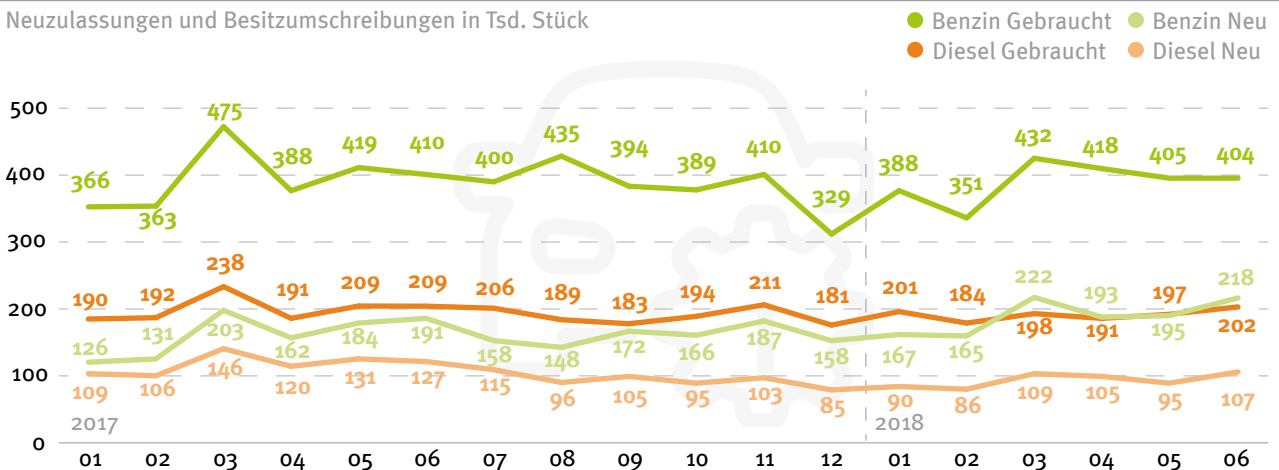
derung erkennbar - weder zum Besseren noch zum Schlechteren. Deutlich geändert hat sich dagegen die Haltung der Verbraucher, was die Auswirkung von Fahrverboten auf die Luftqualität betrifft. Knapp die Hälfte glaubt, dass andere Faktoren eine größere Rolle spielen. Die bundesweite Übersicht der Dieselanteile (Ø-Anteil: 32%) zeigt ein differenziertes Bild: 11 Bundesländer liegen bei den Besitzumschreibungen auf dem Durchschnittswert oder darüber. Bei den Neuzulassungen ist dies nur in 5 Bundesländern der Fall.

**FAZIT**

Im 33. Monat der Diesel-Diskussion zeigt sich, dass der Selbstzünder zwar geschwächt ist, aber sowohl in der medialen Wahrnehmung als auch in den Verkaufszahlen und Fahrzeugwerten keine weitere dramatische Verschlechterung zu erkennen ist.

**PKW-MARKT**

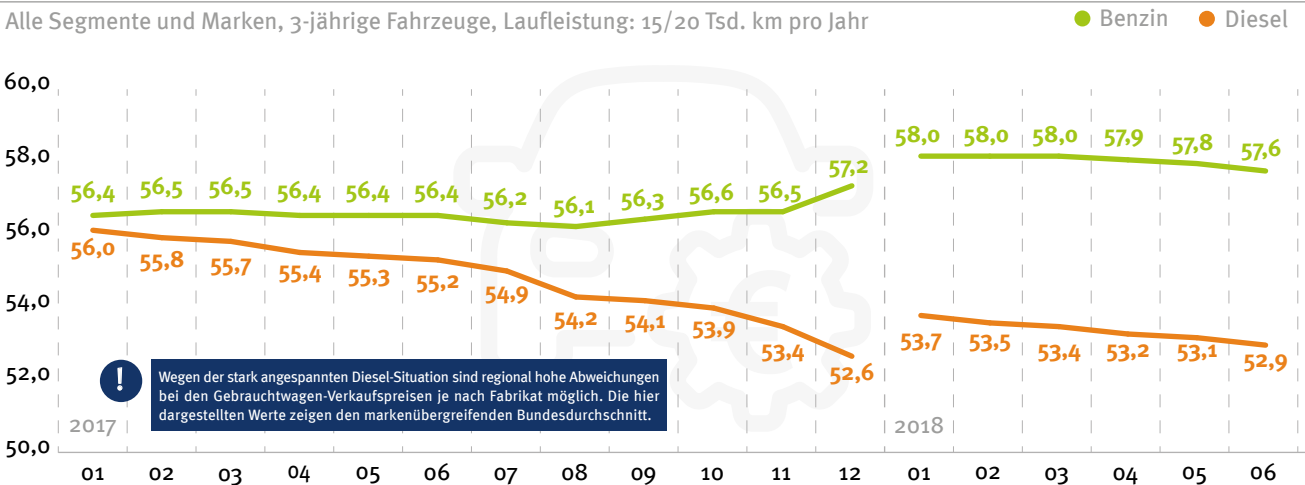
Neuzulassungen und Besitzumschreibungen in Tsd. Stück



Quelle: KBA

**WERTENTWICKLUNG\* VOM LISTENNEUPREIS IN %**

Alle Segmente und Marken, 3-jährige Fahrzeuge, Laufleistung: 15/20 Tsd. km pro Jahr



! Wegen der stark angespannten Diesel-Situation sind regional hohe Abweichungen bei den Gebrauchtwagen-Verkaufspreisen je nach Fabrikat möglich. Die hier dargestellten Werte zeigen den markenübergreifenden Bundesdurchschnitt.

Quelle: DAT

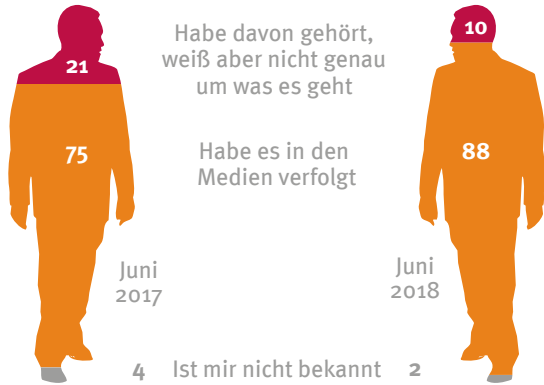
\*Bei den Fahrzeugwerten handelt es sich um 3-jährige Pkw, die innerhalb eines Kalenderjahres betrachtet werden. Zu Beginn eines Jahres werden die dann 4-jährigen Fahrzeuge durch neue 3-jährige Fahrzeuge ausgetauscht. Daher ergibt sich ein Sprung von Dezember zu Januar. Die Werte basieren auf echten Brutto-Transaktionspreisen, die vom Handel an die DAT übermittelt werden.



## DIESEL IN DEN MEDIEN:

### GENERELL

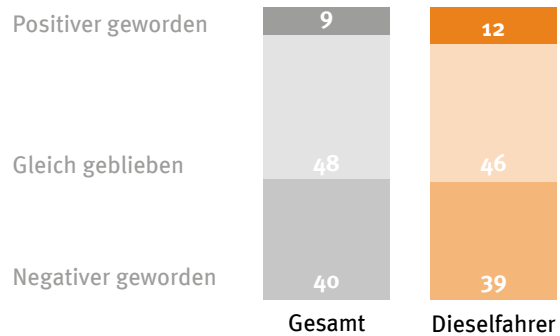
Basis: Pkw-Kaufplaner, Angaben in %



## DIESEL IN DEN MEDIEN:

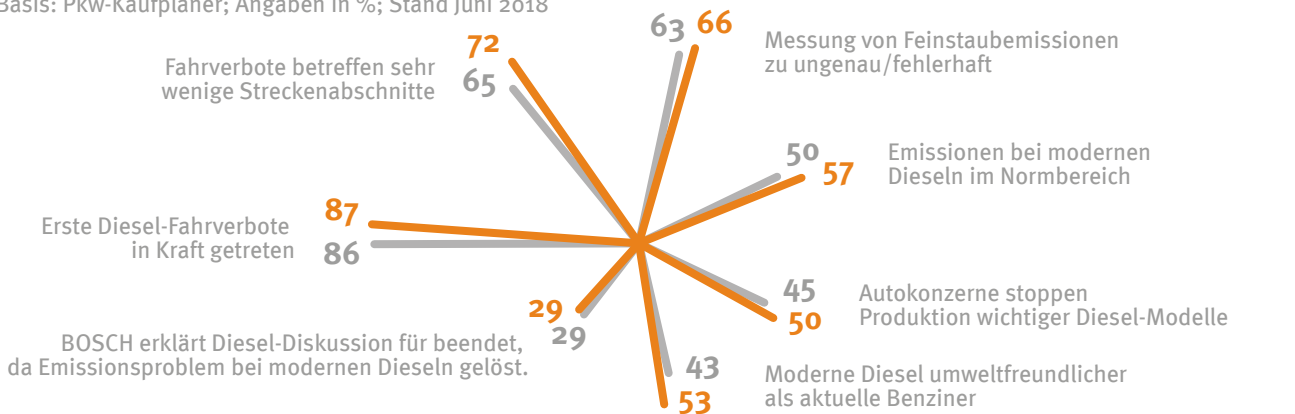
### VERÄNDERUNGEN\*

Basis: Pkw-Kaufplaner, haben Diesel-Diskussion verfolgt; Angaben in %; Juni 2018



## WAHRNEHMUNG VON DIESEL-BERICHTERSTATTUNG IN DEN LETZTEN DREI MONATEN

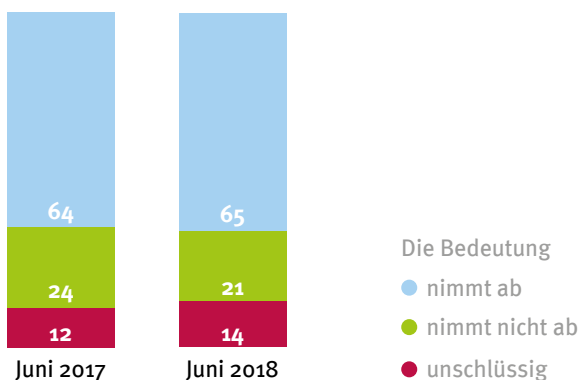
Basis: Pkw-Kaufplaner; Angaben in %; Stand Juni 2018



## DIESELZUKUNFT

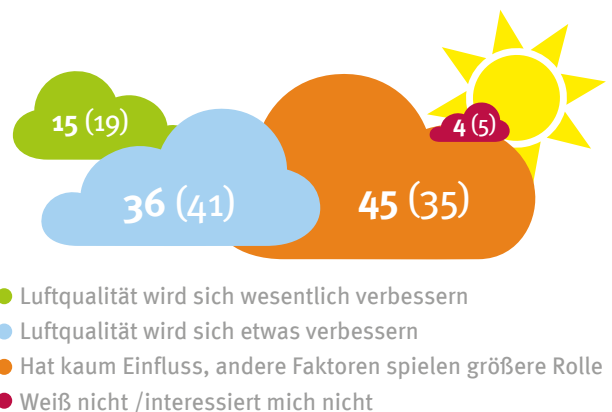
### AUS VERBRAUCHERSICHT

Basis: Pkw-Kaufplaner; Angaben in %



## AUSWIRKUNG DER FAHRVERBOTE

auf Luftqualität in Groß- u. Innenstädten; Basis: Pkw-Kaufplaner; Angaben in %; Stand: Juni 2018 (Juni 2017)

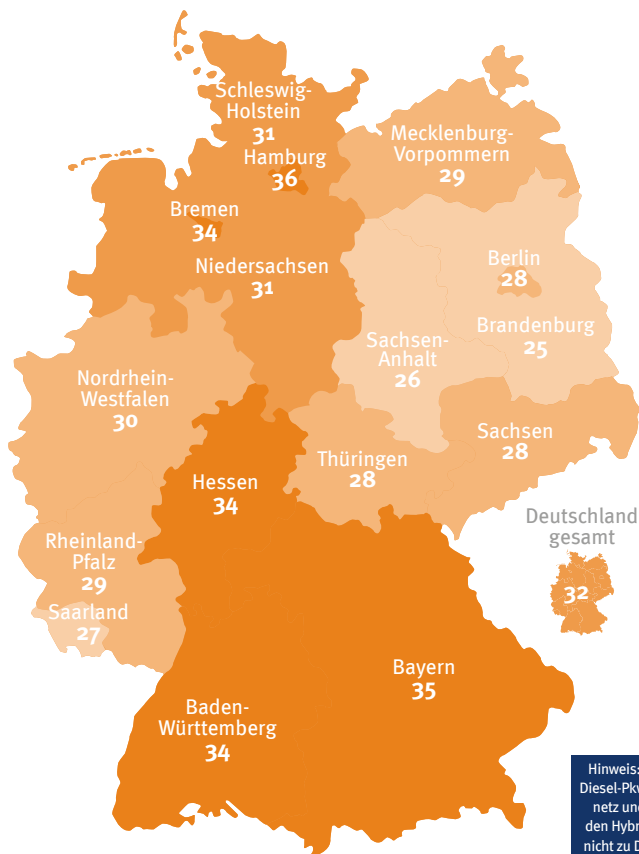


## DIESELANTEIL NACH BUNDESLÄNDERN

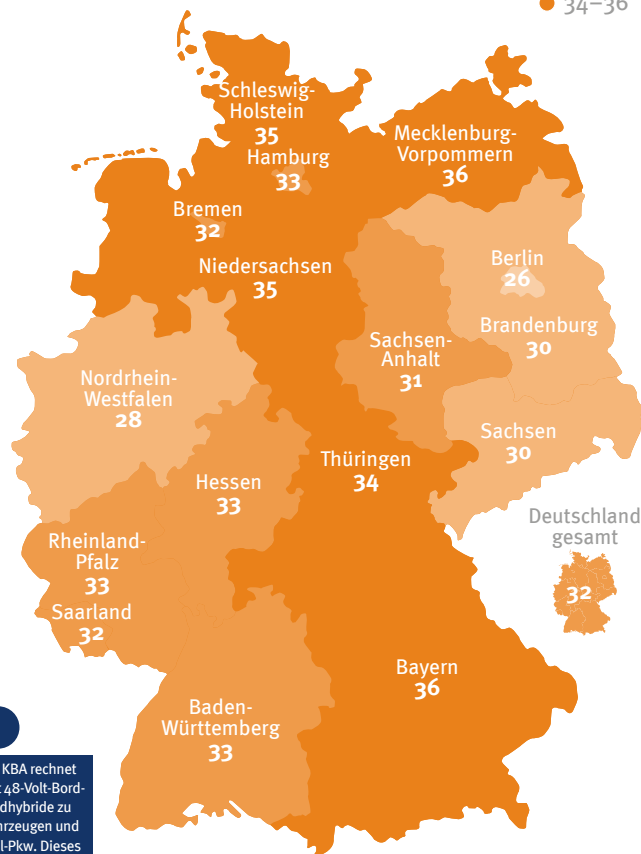
Zeitraum 1–6/2018; Angaben in Prozent

- 25–27
- 28–30
- 31–33
- 34–36

### Neuzulassungen



### Besitzumschreibungen



**!**  
Hinweis: Das KBA rechnet Diesel-Pkw mit 48-Volt-Bordnetz und Mildhybride zu den Hybridfahrzeugen und nicht zu Diesel-Pkw. Dieses führt zu Verschiebungen der Marktanteile.

Quelle: KBA

„Alles klar, keiner weiß Bescheid.“ Mit dieser flapsigen Formulierung lässt sich die Situation auf dem Markt für (gebrauchte) Dieselfahrzeuge wohl am besten umschreiben. Der verbale Schlagabtausch von Diesel-Gegnern und -Befürwortern beherrscht die Republik. Ganz unabhängig davon, wer Recht hat – was bei der Komplexität des Themas wohl ohnehin kaum möglich ist – eines ist unübersehbar: die Verunsicherung der Autokäufer. Wen wundert's? Die öffentliche, auch durch die Medien befeuerte Debatte kreist munter um völlig unterschiedliche Themenfelder: Stickoxid, Feinstaub, Euronorm, Abgas-Manipulation, Kartellabsprachen, BVerwG-Urteil. Blaue Plakette oder keine. Fahrverbote regional oder flächendeckend. Grenzwerte zu hoch oder zu niedrig. Wer blickt da noch durch? Kein Wunder

also, dass die Wahrnehmung der Autokäufer in Sachen Diesel-Diskussion deutlich gestiegen ist. Verblüffend freilich: Je länger der Streit um die Fahrverbote dauert, umso weniger glauben die Bürger an deren Wirksamkeit. Das nun schon seit quälend langer Zeit andauernde Hick-Hack führt zur Resignation. Wie heißt es doch bei Bert Brecht: „Wir stehen selbst enttäuscht und sehn betroffen – den Vorhang zu und alle Fragen offen.“

**Franz-Peter Strohbücker**  
Geschäftsführender Vorsitzender,  
Verband der Motorjournalisten



**Methodik:** Das DAT Diesel-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär-/sekundärspezifischen Automarkt-Daten. Für die Verbraucherbefragung (Juli 2018) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 1.009 Online-Interviews (CAWI) über die GfK im Zeitraum 07.–13.06.2018 durchgeführt. Die Datengewichtung erfolgte nach Fahrzeugbestand (Marke u. Motorart).



Ausgabe August 2018  
EXKURS KBA-Bestand

## **DAT Diesel-Barometer zeigt weitere Entspannung beim Diesel**

## DAT Diesel Barometer im August zeigt weitere Entspannung beim Diesel

- *Steigende Nachfrage nach gebrauchten Diesel-Pkw: Besonders durch Euro-6-Diesel wurden Besitzumschreibungen beflügelt*
- *20-Jahres-Horizont: Diesel-Anteile zwischen 18% und 48% bei Neuzulassungen. Aktuell auf dem Niveau des Jahres 2000*
- *Lichtblick für Händler: Standzeiten bei Diesel- und Benzin-Gebrauchtwagen jeweils um 9 Tage gesunken*
- *Schatten für Händler: Gebrauchtfahrzeugwerte von dreijährigen Diesel-Pkw im Durchschnitt 2,2 Prozentpunkte unter Vorjahr*
- *Analyse des KBA-Fahrzeugbestands: In Hamburg sind anteilig die meisten Euro-6-Diesel zugelassen*
- *Kraftstoffpreise: Starker Anstieg vor und während der Urlaubszeit*

Ostfildern (23.08.2018) - Die Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT) hat für ihr aktuelles DAT Diesel-Barometer eine umfangreiche Analyse der Bestandszahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) vorgenommen. Zudem sind die monatlichen Ergebnisse der DAT-Marktbeobachtung zu den Gebrauchtfahrzeugwerten und Standtagen beim Handel in das Barometer eingeflossen.

### 1. Nachfrage nach gebrauchten Diesel-Pkw im Juli weiter gestiegen:

Endverbraucher haben wieder mehr Lust auf Diesel-Pkw. Die Ergebnisse der KBA-Analyse zeigen, dass die Nachfrage nach gebrauchten Diesel-Pkw im Juli mit 205.438 Einheiten einen Jahreshöchstwert erreicht hat. Auch junge gebrauchte Diesel-Pkw liegen im Trend, denn die Nachfrage nach modernen Euro-6-Diesel-Gebrauchtwagen hat mit 86.985 Einheiten den zweithöchsten Wert seit Jahresbeginn erreicht. Günstige Diesel-Pkw der Emissionsklassen 4 oder niedriger bilden weiterhin die größte Gruppe der Besitzumschreibungen.

### 2. 20-Jahre-Horizont der Dieselanteile reicht von 18% bis 48%: Die Analyse der Zahlen des KBA macht deutlich, wie stark die Nachfrage nach neuen Diesel-Pkw über die letzten Jahre gewachsen ist. Mit dem Siegeszug der direkteinspritzenden Turbodiesel wurde der Dieselmotor für Effizienz und Fahrspaß bekannt. Die Steigerung seit 1998 zeigt das deutlich. Damals lag der Diesel-Anteil bei Neuwagen noch bei niedrigen 18%. Der Höchstwert von 48% wurde 2007 und nach der Finanzkrise in vier aufeinander folgenden Jahren (2012-2015) erreicht. 2017 wurden 39% aller Neuwagen mit einem Dieselmotor zugelassen. Seit der in der Geschichte des Automobils einzigartigen Kritik am Dieselmotor sank dessen Anteil bei den Neuzulassungen. Er erreicht aktuell 32% und liegt damit in etwa auf dem Wert des Jahres 2000.

3. **Lichtblick für den Handel bei den Standtagen:** Der Rückgang von 9 Tagen gegenüber dem Vormonat bedeutet, dass gebrauchte Diesel-Pkw beim Handel 98 Tage stehen, bevor sie verkauft werden. Das ist im Bundesdurchschnitt immer noch ein hoher Wert und bedeutet, dass beim Verkauf von Diesel-Gebrauchtwagen weiter kaum Erlöse zu erzielen sind. Vergleichbare Benziner werden dagegen bereits nach 75 Tagen verkauft. Dies ist der niedrigste Wert seit der Publikation des DAT Diesel-Barometers im April 2016.
4. **Schatten für den Handel wegen niedriger Gebrauchtfahrzeugwerte:** Die Entwicklung der dreijährigen Gebrauchtfahrzeugwerte für Diesel-Pkw bleiben im Schnitt 2,2 Prozentpunkte unter dem Vorjahr. Allerdings entwickeln sich seit Jahresbeginn die Werte linear und parallel zu den Benzin-Gebrauchtfahrzeugwerten. Das bedeutet: Aktuell werden für drei Jahre alte gebrauchte Diesel noch 52,7% des ehemaligen Listenneupreises erzielt. Vergleichbare Benziner erzielen 57,5% des ehemaligen Listenneupreises. Regional hohe Abweichungen sind je nach Fabrikat und Modell weiter möglich.
5. **KBA-Bestand zeigt, in Hamburg fahren anteilig die meisten modernen Diesel:** Das Kraftfahrt-Bundesamt hat zum Stichtag 1.1.2018 insgesamt rund 15 Mio. Diesel-Pkw in Deutschland gezählt. Davon sind rund 37% mit der Euro-Norm 1-4 unterwegs, 37% mit der Euro-5-Norm und 25% mit der modernen Euro-6-Norm. In der Betrachtung nach den Bundesländern werden Unterschiede deutlich: In Hamburg sind anteilig die meisten Euro-6-Diesel-Pkw angemeldet. Von allen in Sachsen-Anhalt gemeldeten Pkw machen Euro-5-Diesel mit 41% den höchsten Anteil aus, in Schleswig-Holstein sind es die Diesel-Pkw mit Euro-4-Norm oder niedriger, die mit 43% den größten Anteil am Pkw-Bestand dieses Bundeslandes haben. Durch die jährlich stattfindende Verschrottung und den Export von Diesel-Pkw sowie durch die Neuzulassungen findet eine sukzessive Verjüngung des Bestandes statt.
6. **Diesel-Kraftstoffpreise vor und während der Urlaubszeit deutlich gestiegen:** Einer Analyse der vom ADAC bereitgestellten Kraftstoffpreise zufolge sind insbesondere vor den Urlaubsmonaten die Kosten für Diesel-Kraftstoff stark angestiegen. Dennoch liegt Diesel aktuell im Mittel 16,4 Cent unter Normalbenzin. Im März 2018 war mit 118,3 Cent der niedrigste, im Juni mit 128,7 Cent der höchste Durchschnittspreis zu verzeichnen. Aktuell kostet ein Liter Diesel-Kraftstoff 128,1 Cent, Benzin (Super-95) 144,5 Cent.

## EXKURS KBA-Bestand

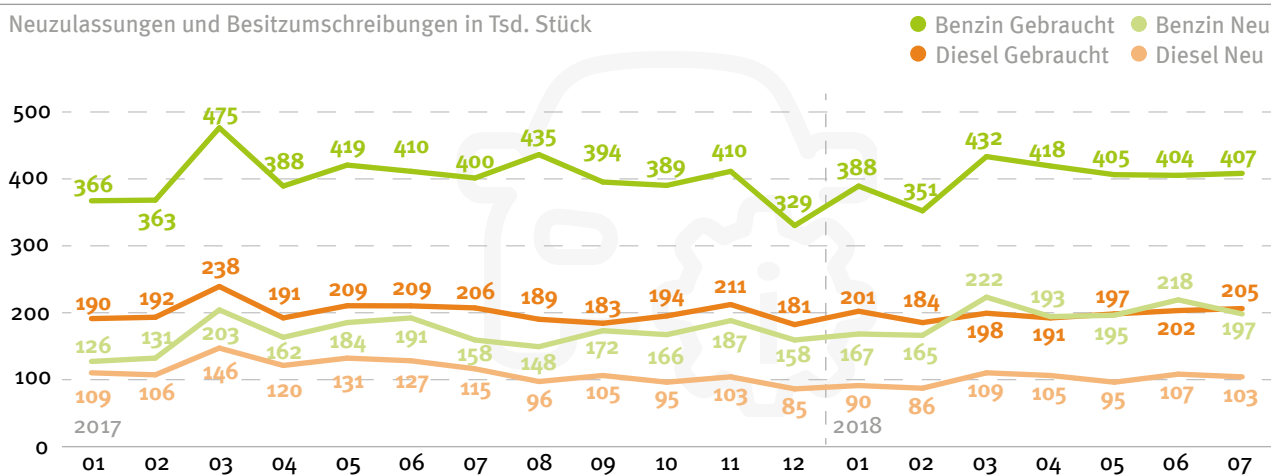
Gebrauchte Diesel sind weiterhin gefragt – mit 205.438 Besitzumschreibungen im Juli wurde der bislang höchste, mit knapp 69.000 Euro-6-Diesel-Gebrauchtwagen der zweithöchste Wert in diesem Jahr erreicht. Neue Diesel-Pkw sind mit knapp 103.000 Einheiten im Vergleich zum Vormonat etwas und zum Vorjahresmonat deutlich rückläufig aber insgesamt stabil. Betrachtet man die Diesel-Neuzulassungen im 20-Jahres-Trend, so lag deren Anteil 1998 bei nur 18%. Der Aufstieg des Diesels auf knapp die Hälfte aller Neuzulassungen erlitt durch die Abwrackprämie 2009 und die Diesel-Diskussion ab Mitte 2016 einen Dämpfer. Die Diesel- und Benzin-Gebrauchtwagenverläufe verlaufen linear. Die Standtage der gebrauchten Diesel-Pkw beim Handel sind mit 98 erstmals in diesem Jahr wieder zweistellig, aber immer noch deutlich zu hoch. Benzin-Gebrauchtwagen kommen auf 75 Tage. Im gesamten

Fahrzeugbestand (Stichtag 1.1.2018) machen Diesel-Pkw rund 15 Mio. Einheiten aus, davon zum damaligen Zeitpunkt 25% mit Euro-6-Norm. Die Unterscheidung nach Bundesländern zeigt, dass Hamburg anteilig die meisten Euro-6-Diesel-Pkw hat. Von allen in Sachsen-Anhalt gemeldeten Pkw machen Euro-5-Diesel mit 41%, in Schleswig-Holstein die Diesel-Pkw mit Euro-4-Norm oder niedriger mit 43% den höchsten Anteil aus. Was die Kraftstoffpreise betrifft, so liegt Diesel aktuell im Mittel 16,4 Cent unter Normalbenzin. Im März 2018 war mit 118,3 Cent der niedrigste, im Juni mit 128,7 Cent der höchste Durchschnittspreis zu verzeichnen.

**FAZIT:** Der Absatz von Diesel-Gebrauchtwagen ist im vierten Monat in Folge gestiegen, die Diesel-Neuwagen zeigen keine Einbrüche.

## PKW-MARKT

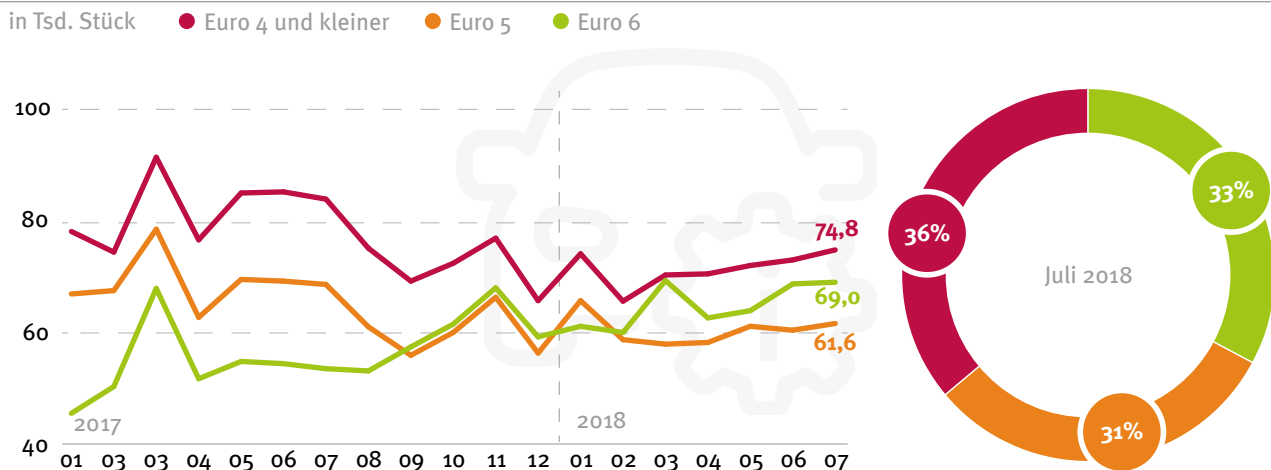
Neuzulassungen und Besitzumschreibungen in Tsd. Stück



Quelle: KBA

## DIESEL-BESITZUMSCHREIBUNGEN NACH EURO-NORMEN

in Tsd. Stück

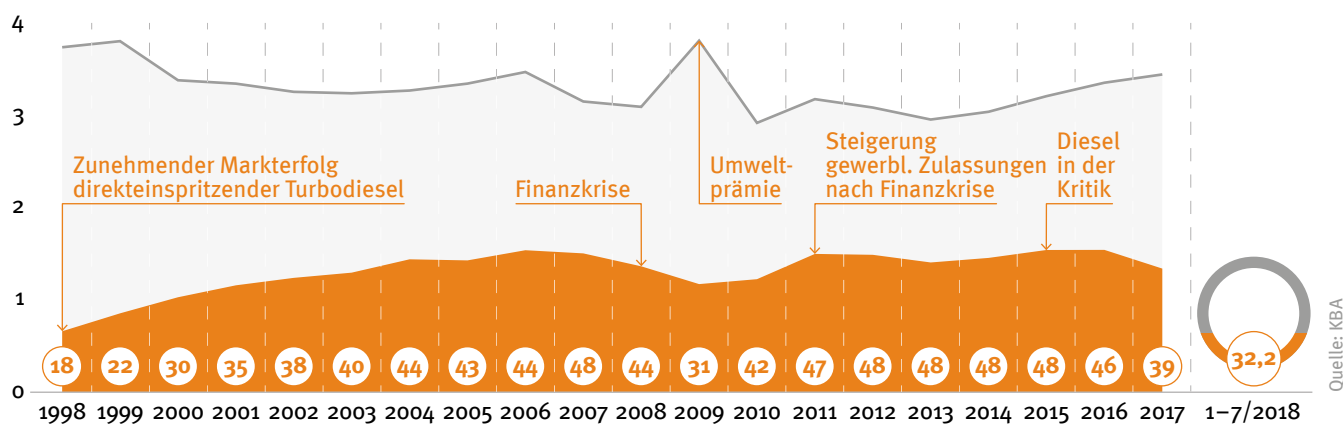


Quelle: KBA

## DIESELANTEIL AN NEUZULASSUNGEN IM LANGZEITTREND

Gesamt und Diesel; Angaben absolut in Mio.; Dieselanteil in %

● Gesamt ● Diesel ○ Dieselanteil

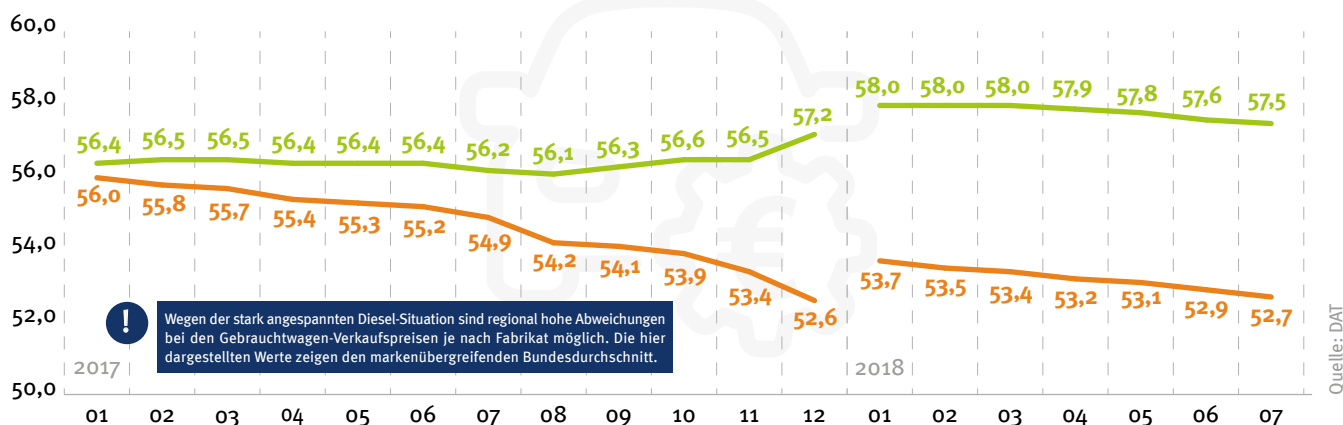


Quelle: KBA

## WERTENTWICKLUNG\* VOM LISTENNEUPREIS IN %

Alle Segmente und Marken, 3-jährige Fahrzeuge, Laufleistung: 15/20 Tsd. km pro Jahr

● Benzin ● Diesel



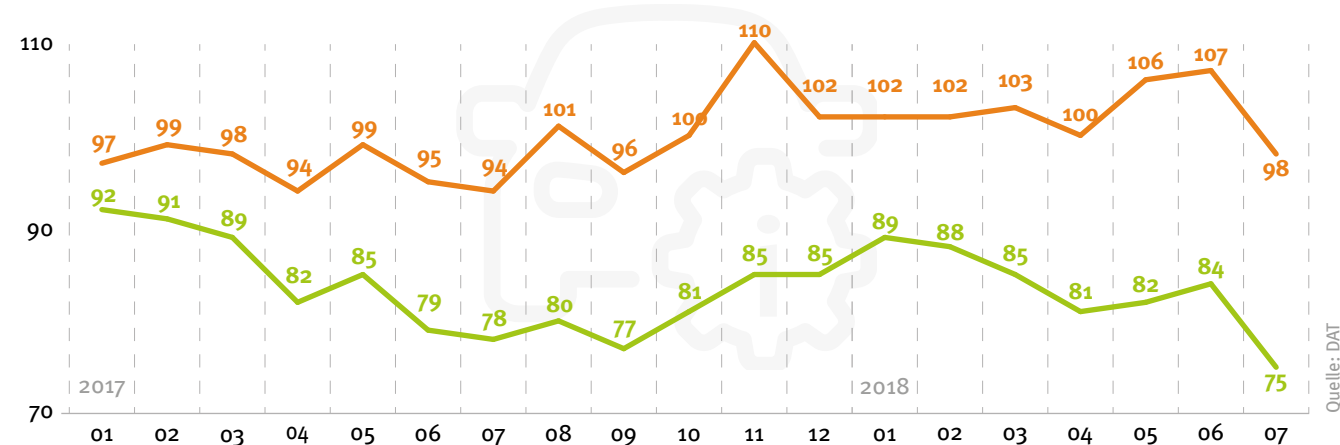
Quelle: DAT

\*Bei den Fahrzeugwerten handelt es sich um 3-jährige Pkw, die innerhalb eines Kalenderjahres betrachtet werden. Zu Beginn eines Jahres werden die dann 4-jährigen Fahrzeuge durch neue 3-jährige Fahrzeuge ausgetauscht. Daher ergibt sich ein Sprung von Dezember zu Januar. Die Werte basieren auf echten Brutto-Transaktionspreisen, die vom Handel an die DAT übermittelt werden.

## STANDZEITEN IN TAGEN

Alle Segmente und Marken, Gebrauchtwagen beim Handel

● Benzin ● Diesel

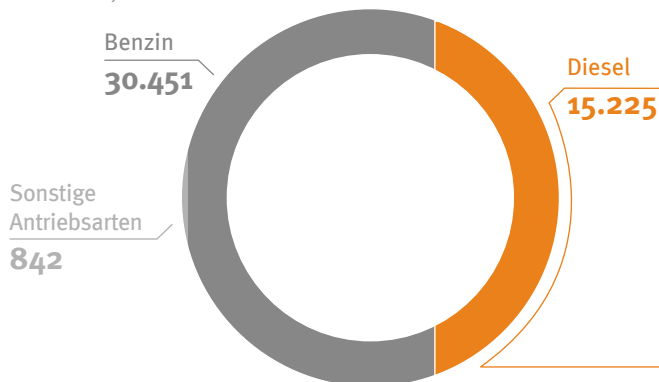


Quelle: DAT

## PKW-BESTAND

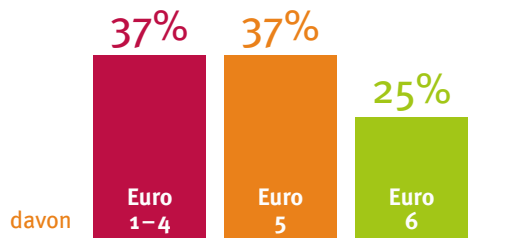
### NACH ANTRIEBSARTEN

in Tsd. Stück; Stand 1.1.2018



## DIESEL-PKW-BESTAND

### NACH EURO-NORMEN

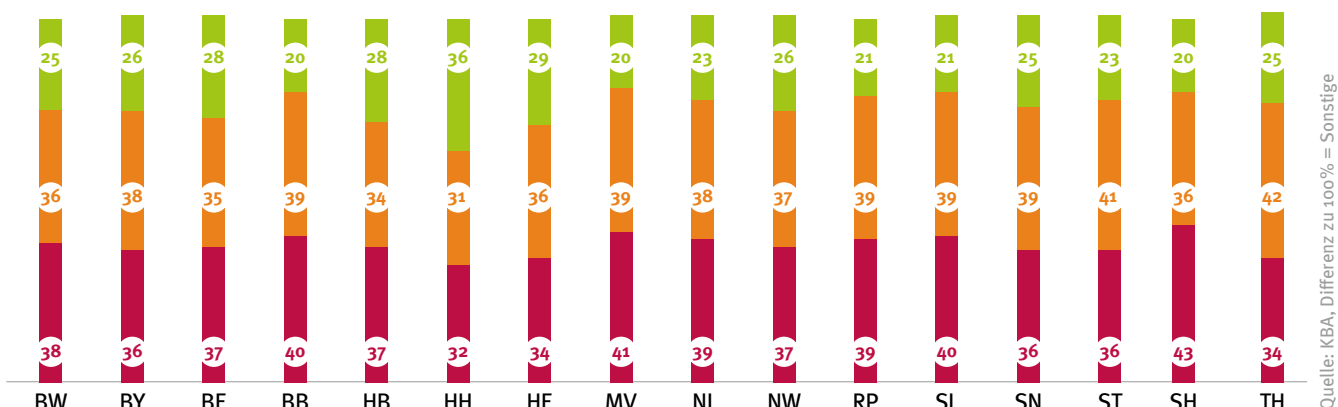


Quelle: KBA

## DIESEL-PKW-BESTAND NACH EURO-NORMEN IN BUNDESLÄNDERN

Angaben in Prozent

● Euro 1-4 ● Euro 5 ● Euro 6

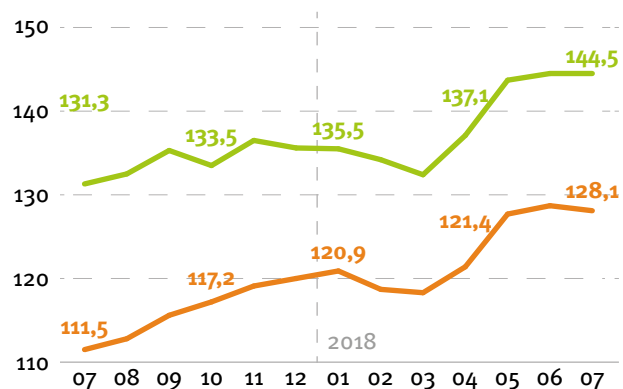


Quelle: KBA, Differenz zu 100% = Sonstige

## KRAFTSTOFFPREISE

in Cent je Liter

● Benzin ● Diesel



Quelle: ADAC

„Über 300.000 Personen haben sich im Juli für einen Diesel-Pkw entschieden – im Verhältnis 2/3 gebraucht, 1/3 neu. Zudem verjüngt sich der Pkw-Bestand sukzessive durch Neuzulassungen, Exporte und Verschrottungen. Dies wird durch den Sondereffekt der Hersteller-Absatzprogramme beflügelt. In den kommenden Monaten werden wir allerdings schwächere Neuzulassungszahlen erleben, weil die neuen WLTP-Messungen zeitintensiv und aufwändig sind. Dies wird voraussichtlich die Standzeiten der Gebrauchtwagen weiter reduzieren, die Fahrzeugwerte weiter stabilisieren und den Händlern vielleicht die lang ersehnte Entlastung bringen.“

**Jens Nietzschmann,**  
DAT-Geschäftsführer



**Methodik:** Das DAT Diesel-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts. Die Gebrauchtfahrzeugwerte entstammen dem Produkt „SilverDAT“, das Automobilbetrieben u.a. zur professionellen Wertermittlung von der DAT zur Verfügung gestellt wird.





Ausgabe September 2018  
Schwerpunkt Verbraucherbefragung

**DAT Diesel-Barometer  
zeigt gestiegene Akzeptanz  
von Diesel-Pkw**

DAT Diesel-Barometer im September zeigt gestiegene Akzeptanz von Diesel-Pkw

- *Stabile Nachfrage nach gebrauchten Diesel-Pkw*
- *Erstmals mehr gebrauchte Euro-6-Diesel-Pkw verkauft als Euro 4 und niedriger*
- *Dieselfahrer pendeln 45 km pro Tag, Benzinfahrer nur 33 km*
- *Über ein Drittel würde Euro-6d-temp-Pkw kaufen*
- *Diesel-Kaufabsicht als „wahrscheinlichste Motorart“ deutlich gestiegen*
- *Ein Drittel der Autokaufplaner zögert den Kauf hinaus, v.a. wegen der Diskussion um Fahrverbote*
- *Knapp 40 Prozent würden sich finanziell an einer technischen Nachrüstung beteiligen*
- *Gebrauchtfahrzeugwerte verlaufen saisonal üblich*
- *Diesel- und Benzin-Gebrauchtwagen stehen beim Handel wieder etwas länger*

Ostfildern (26. September 2018) - Die Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT) hat das aktuelle DAT Diesel-Barometer® veröffentlicht. Themenschwerpunkt ist eine repräsentative Befragung von Autokaufplanern durch das Marktforschungsinstitut GfK sowie eine Analyse der KBA- und DAT-Datenbanken.

Hier die Ergebnisse im Überblick:

- 1) Diesel-Gebrauchtwagen weiter gefragt: Im August wurden laut KBA-Informationen 200.208 Diesel-Gebrauchtwagen gehandelt, das sind knapp 6% mehr als im August 2017. Im Vergleich zum Juli 2018 (205.438 Einheiten) liegt der Wert rund 2,6% darunter. Gebrauchte Benziner sind ebenfalls weiter sehr gefragt.
- 2) Gebrauchte Euro-6-Diesel an der Spitze: Erstmals wurden mehr Euro-6-Dieselgebrauchtwagen verkauft als Euro-1-bis-4-Diesel-Pkw. Den geringsten Anteil an den Besitzumschreibungen im August hatten die Euro-5-Dieselgebrauchtwagen.
- 3) Dieselfahrer legen 45 km pro Tag zurück: Von allen Befragten nutzen 67% ihren Pkw für den Arbeitsweg. Im Schnitt werden 37 km pro Tag zurückgelegt, Dieselfahrer liegen mit 45 km deutlich darüber, Benzinfahrer mit 33 km deutlich darunter.
- 4) Moderne Euro-6d-TEMP-Diesel-Pkw bleiben attraktiv: 35% aller Befragten würden sich für einen modernen Euro-6d-TEMP-Diesel entscheiden. Generell wäre die Akzeptanz eines Diesel-Pkw deutlich höher, wenn Fahrverbote vom Tisch wären.
- 5) Akzeptanz von Diesel-Pkw gestiegen: Auf die Frage, was die wahrscheinlichste Motorart beim nächsten Kauf sein wird, haben 15% aller Befragten den Diesel angegeben. Im Vergleich zu den Antworten vor einem halben Jahr ist das eine Steigerung um 4 Prozentpunkte. Unter den Dieselfahrern würden sich 40% wieder für einen Diesel entscheiden - eine deutliche Steigerung um 11 Prozentpunkte.
- 6) Ein Drittel der Kaufplaner zögert: 34% derjenigen, die aktuell einen Fahrzeugkauf planen, zögern die Kaufentscheidung hinaus. Hauptgrund ist die Diskussion um Fahrverbote.

- 7) Knapp 40% würden sich an technischer Nachrüstung finanziell beteiligen: „Ich wäre bereit, mich an einer technischen Nachrüstung meines aktuellen Diesels finanziell zu beteiligen, wenn ich damit Fahrverbote umgehen kann.“ Dieser Aussage stimmten 38% aller befragten Dieselfahrer zu. Hauptgrund sind Fahrverbote, gefolgt von Werterhalt und der Tatsache, sich nicht von seinem Fahrzeug trennen zu müssen.
- 8) Keine Einbrüche bei Gebrauchtfahrzeugwerten: Die Entwicklung der Werte von dreijährigen Gebrauchtwagen zeigt keine außergewöhnlichen Auffälligkeiten. Mit 52,5% des ehemaligen Listenneupreises im August 2018 bleiben die Werte zwar unter Vorjahr, aber sie zeigen keine weitere Abweichung nach unten. Wegen der in manchen Regionen allerdings weiter stark angespannten Diesel-Situation sind regional hohe Abweichungen bei den Gebrauchtwagen-Verkaufspreisen je nach Fabrikat möglich. Die hier dargestellten Werte zeigen den markenübergreifenden Bundesdurchschnitt. Benziner verlaufen parallel zu den Dieseln, die Schere geht nicht weiter auseinander.
- 9) Gebrauchtwagen stehen fünf Tage länger beim Handel als im Vormonat: Mit 103 Tagen bei Diesel- und 80 Tagen bei Benzingebrauchtwagen hat der Automobilhandel wieder mit etwas längeren Standzeiten zu kämpfen. Dort ist die Situation weiterhin angespannt.

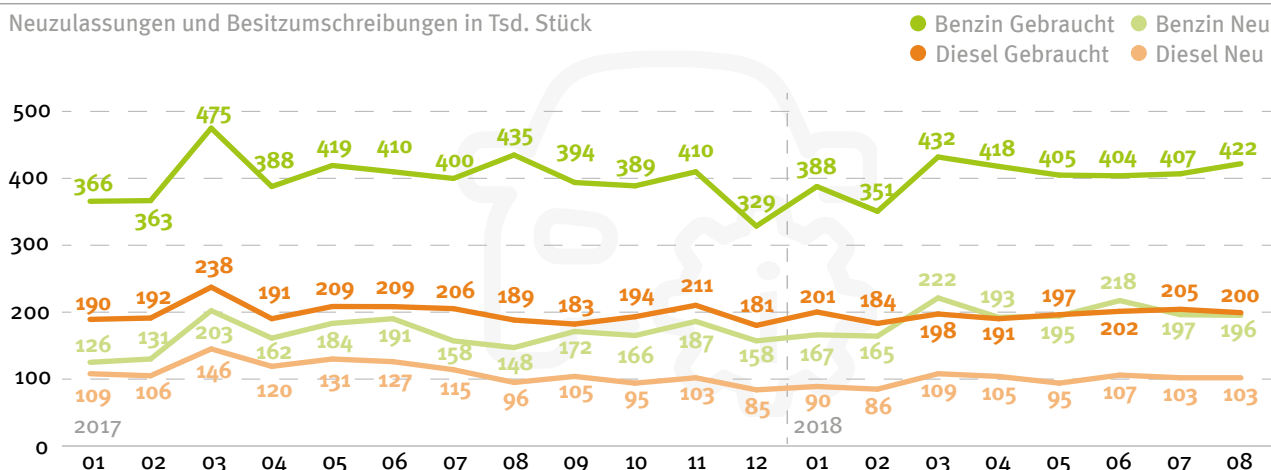
Im August liegt die Nachfrage nach gebrauchten Diesel-Pkw (200.208 Einheiten) deutlich über dem Vorjahresmonat (189.169) und saisonal bedingt etwas unter dem Vormonat (205.438). Erstmals wurden die modernen Euro-6-Diesel mengen- und anteilmäßig am häufigsten gehandelt, am wenigsten die gebrauchten Euro-5-Diesel. Für den Weg zur Arbeit werden von den befragten Kaufplanern im Schnitt täglich 37 km zurückgelegt, Dieselfahrer kommen auf 45 km, Benzinfahrer auf 33 km. Die Attraktivität eines Diesel-Pkw ist wieder gestiegen. Seit der Befragung im Juni würden mehr Endverbraucher einen Diesel der neuesten Generation Euro 6d-TEMP in Betracht ziehen (35%; unter den Dieselfahrern 59%). Sollten Fahrverbote vom Tisch sein, würden sich 32% aller Befragten und 56% aller befragten Dieselfahrer (wieder) für einen Diesel entscheiden.

Konkret gefragt nach der Motorart beim nächsten Autokauf würden sich aktuell 15% (März: 11%) für einen Diesel entscheiden (Diesel-Fahrer zu 40% [März: 29%]). Ihren Pkw-Kauf haben nur 34% verschoben, 58% tun das nicht. Sollte eine technische Nachrüstung möglich sein, würden sich Dieselfahrer zu 38% finanziell daran beteiligen (Juni: 41%). Top-1-Grund bleibt die Umgehung der Fahrverbote. Was die Gebrauchtwagenwerte betrifft, so verlaufen Benzin- und Diesel-Pkw parallel ohne Einbrüche. Der Handel hatte im August wieder etwas längere Standzeiten: Gebrauchte Diesel-Pkw stehen 103, Benzin 80 Tage bis zum Verkauf.

**FAZIT** Die Befragung der Endverbraucher zeigt, dass der Diesel wieder an Attraktivität gewonnen hat.

## PKW-MARKT

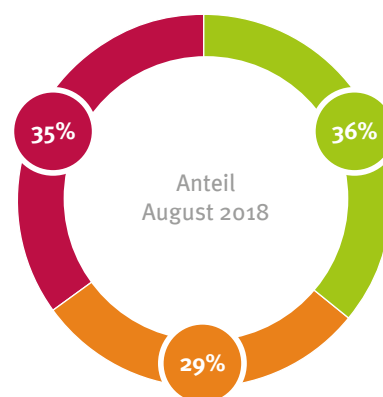
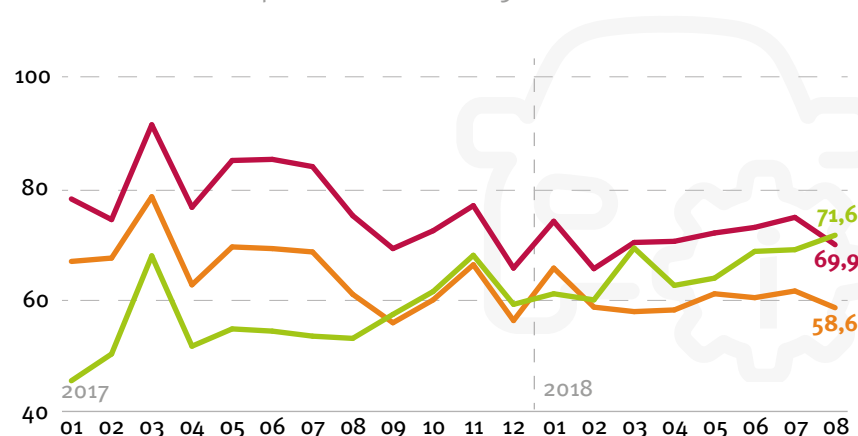
Neuzulassungen und Besitzumschreibungen in Tsd. Stück



Quelle: KBA

## DIESEL-BESITZUMSCHREIBUNGEN NACH EURO-NORMEN

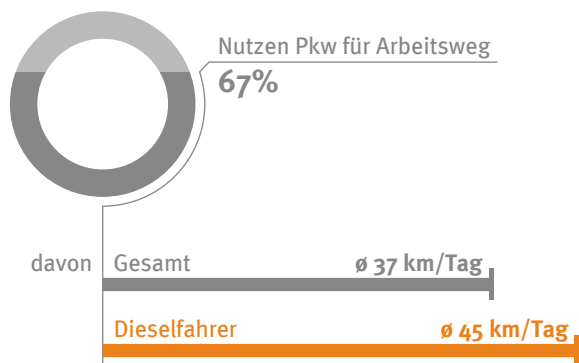
in Tsd. Stück



Quelle: KBA

## PKW-NUTZUNG FÜR DEN ARBEITSWEG

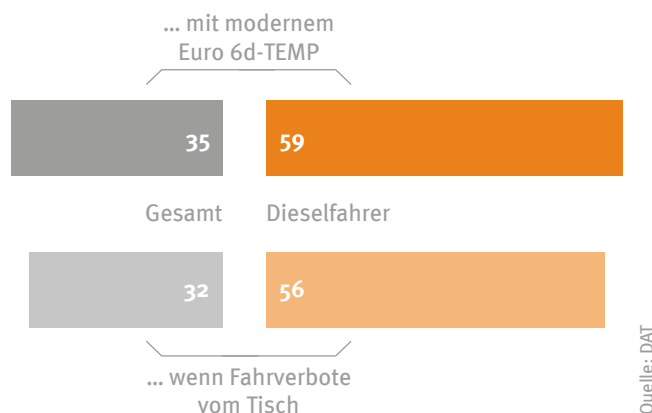
Basis: Pkw-Kaufplaner; Stand: September 2018



Quelle: DAT

## DIESEL KÄME INFRAGE ...

Basis: Pkw-Kaufplaner; Angaben in %; Stand: September 2018

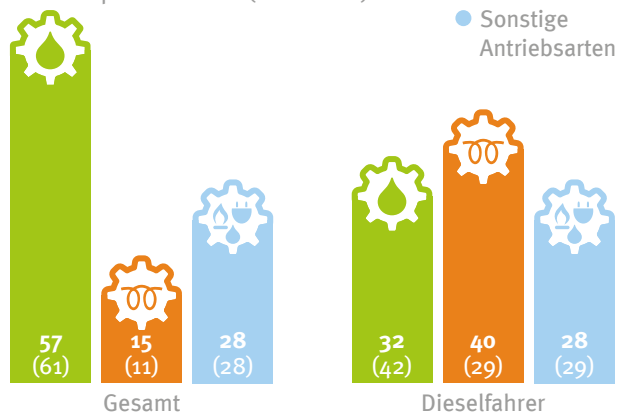


Quelle: DAT

## WAHRSCHEINLICHSTE MOTORART

Basis: Pkw-Kaufplaner; Angaben in %;  
Stand: September 2018 (März 2018)

- Benzin
- Diesel
- Sonstige Antriebsarten



Quelle: DAT

„Die aktuelle Befragung von Endverbrauchern vor der Kaufentscheidung zeigt: Pkw mit Dieselmotor haben wieder an Attraktivität gewonnen, und die Wogen glätten sich langsam. Nun hört man aus dem Verkehrsministerium, dass neben neuen Wechselprämien auch ernsthaft über eine technische Nachrüstung von Euro-5-Dieseln diskutiert wird. Der Plan ist, die Halter an den Kosten zu beteiligen. Dazu wären 38% sogar bereit – offen bleibt allerdings in welcher Höhe. Es bleibt zu hoffen, dass diese Entscheidungen nicht zu noch mehr Verwirrung, sondern zu mehr Rationalität und einer langfristigen Lösung führen.“

**Jens Nietzschmann,**  
DAT-Geschäftsführer



## EINFLUSS AUF DIE KAUFENTSCHEIDUNG

Basis: Pkw-Kaufplaner; Angaben in %; \*Mehrfachnennung möglich; Stand: September 2018

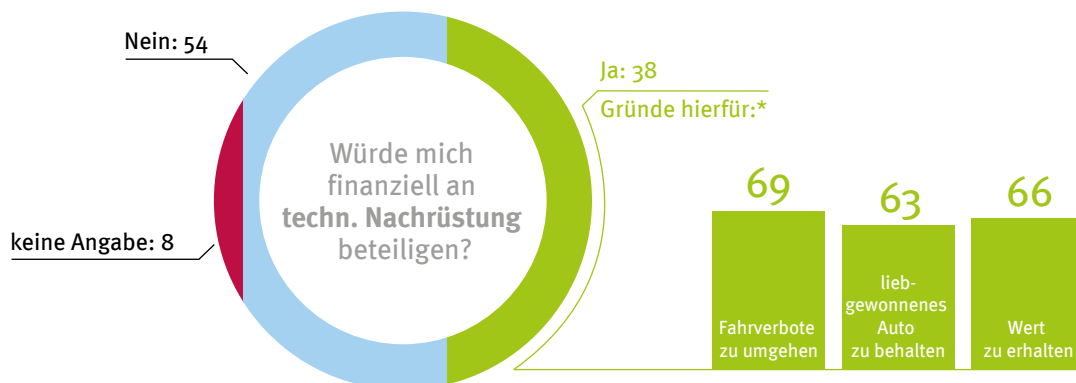


Quelle: DAT

**Methodik:** Das DAT Diesel-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär-/sekundärspezifischen Automarkt-Daten. Für die Verbraucherbefragung (Sep. 2018) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 1.015 Online-Interviews (CAWI) über die GfK im Zeitraum 11.–14.09.2018 durchgeführt. Die Datengewichtung erfolgte nach Fahrzeugbestand (Marke u. Motorart).

## TECHNISCHE NACHRÜSTUNG

Basis: Pkw-Kaufplaner (Dieselfahrer); Angaben in %; \*Mehrfachnennung möglich; Stand: September 2018

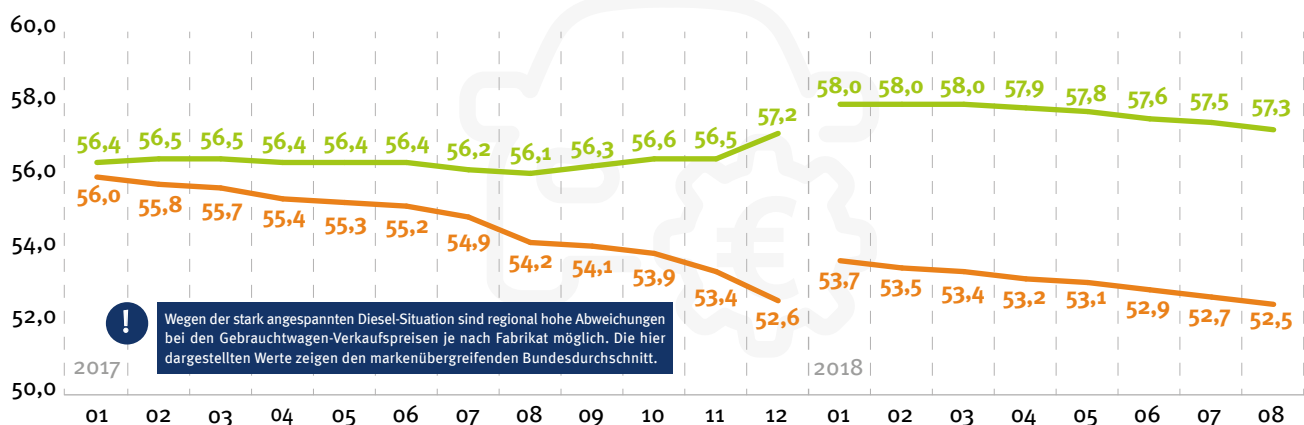


Quelle: DAT

## WERTENTWICKLUNG\* VOM LISTENNEUPREIS IN %

Alle Segmente und Marken, 3-jährige Fahrzeuge, Laufleistung: 15/20 Tsd. km pro Jahr

● Benzin ● Diesel



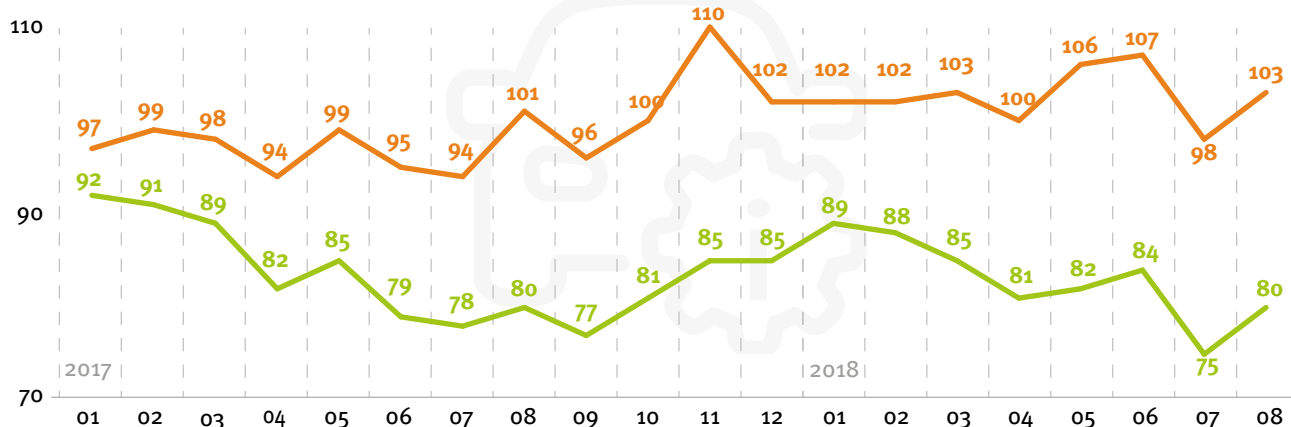
Quelle: DAT

\*Bei den Fahrzeugwerten handelt es sich um 3-jährige Pkw, die innerhalb eines Kalenderjahres betrachtet werden. Zu Beginn eines Jahres werden die dann 4-jährigen Fahrzeuge durch neue 3-jährige Fahrzeuge ausgetauscht. Daher ergibt sich ein Sprung von Dezember zu Januar. Die Werte basieren auf echten Brutto-Transaktionspreisen, die vom Handel an die DAT übermittelt werden.


## STANDZEITEN IN TAGEN

Alle Segmente und Marken, Gebrauchtwagen beim Handel

● Benzin ● Diesel



Quelle: DAT



Ausgabe Oktober 2018  
Schwerpunkt Verbraucherbefragung  
Exkurs Flotte

**DAT Diesel-Barometer zeigt  
hohe Bedeutung des Dieselantriebs  
in den Pkw-Fuhrparks**

## DAT Diesel-Barometer im Oktober zeigt hohe Bedeutung des Dieselantriebs in den Pkw-Fuhrparks

- 85 Prozent der Pkw in Fuhrparks sind Diesel-Pkw, die große Mehrheit bereits mit Euro-6-Diesel
- Bestellungen von modernen Diesel-Pkw aufgrund der Verzögerungen bei der WLTP-Messung für Fahrzeugflotten noch problematisch
- Weniger als die Hälfte der Fuhrparkleiter plant alternative Antriebe in der Flotte
- Für Elektro-Pkw würden aus Fuhrparksicht vor allem steuerliche und politische Rahmenbedingungen sprechen
- Endverbraucher scheuen Elektrofahrzeuge aus Sorgen der Reichweite und der Anschaffungskosten
- Pkw-Markt im September vor allem wegen Verzögerungen bei WLTP-Messungen rückläufig
- Gebrauchtfahrzeugwerte entwickeln sich im normalen Rahmen
- Situation beim Handel wegen hoher Standtage weiter angespannt

Ostfildern (19. Oktober 2018) - Die Deutsche Automobil Treuhand (DAT) hat das aktuelle DAT Diesel-Barometer publiziert. Die bislang umfangreichste Erhebung von Zahlen in dieser monatlichen Publikation zeigt die Situation in den Fuhrparks, erklärt die Haltung von Endverbrauchern zum Thema Elektromobilität und wirft einen Blick auf die Situation beim Autohandel und den Markt insgesamt.

Hier die Ergebnisse im Überblick:

- 1) **Fuhrparkleiter setzen weiterhin auf den Diesel:** Die große Mehrheit der befragten Fuhrparkleiter (84 Prozent) bestellt weiterhin neue Diesel-Pkw für den Einsatz in der Dienstwagenflotte. 20 Prozent der dienstwagenberechtigten Fahrer, die ihren Pkw selbst aussuchen / konfigurieren dürfen, bestellen auch andere Antriebsarten.
- 2) **„WLTP-Situation“ sorgt für Verzögerungen bei den Bestellungen:** Die Einkaufskonditionen für Diesel-Pkw haben sich im Vergleich zum Vorjahr von 2 auf 22 Prozent deutlich verschlechtert. Hauptgründe dürften die Verzögerungen bei den Messungen nach dem neuen WLTP-Zyklus sein. Dies führt dazu, dass 60 Prozent der Fuhrparkleiter die Fahrzeuge länger als geplant im Fuhrpark halten.
- 3) **Alternative Antriebe in Pkw-Flotten wenig gefragt:** Mittelfristig planen weniger als die Hälfte der Fuhrparkleiter (48 Prozent) die Anschaffung von Pkw mit alternativen Antrieben. Dies ist deutlich weniger als noch vor einem Jahr (55 Prozent).
- 4) **Steuerliche / politische Rahmenbedingungen können Anreiz für Elektro-Pkw sein:** 58 Prozent der Fuhrparkleiter sehen Anreize für E-Fahrzeuge bei steuerlichen und politischen Rahmenbedingungen. Wichtig bleiben aber auch die eigene Car-Policy und die damit verbundenen CO<sub>2</sub>-Richtlinien, die sich die Firmen selbst gesetzt haben.



- 5) **Fuhrparks fahren vor allem moderne Diesel:** 85 Prozent der in den Fuhrparks vorhandenen Pkw fahren mit Dieselmotoren, davon nur noch 17 Prozent mit der Emissionsklasse Euro-5. Alternative Antriebe spielen mit 4 Prozent eine untergeordnete Rolle.
- 6) **2/3 der Endverbraucher fahren Benziner:** 66 Prozent der für das DAT Diesel-Barometer befragten Endverbraucher fahren aktuell einen Benziner, 32 Prozent einen Diesel. Alternative Antriebe sind bei 2 Prozent der Befragten vorhanden.
- 7) **Reichweite von E-Autos spricht gegen Kauf:** 69 Prozent der Befragten Endverbraucher wird sich derzeit kein Elektroauto kaufen, da sie die begrenzte Reichweite als hinderlich sehen. Weitere Gründe sind die noch hohen Anschaffungskosten (62 Prozent) und die noch unausgereifte Infrastruktur von Ladestationen (42 Prozent).
- 8) **Präferenz für Hybrid statt für E-Auto:** Wenn es keine klassischen Verbrennungsmotoren mehr gäbe, würden sich 66 Prozent der Befragten für ein Hybridfahrzeug entscheiden. Reine Elektro-Pkw und E-Fahrzeuge mit Reichweitenverlängerer („Range Extender“) kämen nur für 1/3 der Endverbraucher infrage.
- 9) **Umweltfreundlichkeit von E-Autos v.a. von Dieselfahrern kritisch gesehen:** Von allen befragten Endverbrauchern halten 45 Prozent E-Autos für umweltfreundlicher als Verbrenner. Von den Dieselfahrern sind nur 39 Prozent dieser Meinung. Bei der Befragung sollte der gesamte Lebenszyklus (u.a. Produktion, Nutzung, Recycling, etc.) beachtet werden. Mit 17 und 14 Prozent ist der Anteil derer, die dazu keine Angabe machen konnten oder wollten, relativ hoch.
- 10) **Pkw-Markt im September erwartungsgemäß im Minus:** Aufgrund von Vorzieheffekten im Gebrauchtwagenmarkt und wegen Lieferschwierigkeiten auf dem Neuwagenmarkt sind die beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) registrierten Zahlen im September deutlich nach unten gegangen. Dennoch liegt der Neuwagenmarkt 2,4 Prozent im Plus, der Gebrauchtwagenmarkt nur 1,5 Prozent im Minus.
- 11) **Gebrauchtfahrzeugwerte weiter ohne Auffälligkeiten:** Für dreijährige gebrauchte Benzin-Pkw werden im bundesweiten Durchschnitt 57,3 Prozent des ehemaligen Listenneupreises erzielt. Vergleichbare Diesel liegen aktuell bei 52,4 Prozent. Wegen der weiterhin stark angespannten Diesel-Situation sind regional hohe Abweichungen bei den Gebrauchtwagen-Verkaufspreisen je nach Fabrikat möglich.
- 12) **Standzeiten von Gebrauchtwagen leicht gestiegen:** Um zwei Tage sind im Vergleich zum Vormonat die Standtage von gebrauchten Diesel- und Benzin-Pkw gestiegen. Vom Zeitpunkt der Hereinnahme / Ankauf des Pkw bis zum Verkaufsdatum vergehen bei Diesel-Gebrauchtwagen 105, bei Benzin-Gebrauchtwagen 82 Tage.

Der Diesel spielt in den Fuhrparks weiterhin die führende Rolle. Bestellungen werden kaum reduziert, allerdings haben sich aufgrund der WLTP-Situation die Einkaufskonditionen deutlich verschlechtert. Pkw in Fuhrparks fahren daher länger als geplant.

Beim Einkaufsverhalten der Fuhrparkleiter zeigt sich, dass insgesamt weniger als die Hälfte alternative Antriebsarten in Erwägung ziehen. Speziell für die Anschaffung von E-Autos sprächen aus deren Sicht v.a. steuerliche/politische Rahmenbedingungen oder eigene Vorgaben. In der Realität spielen E-Autos oder weitere alternative Antriebsarten mit 4% jedoch kaum eine Rolle. Bei Endverbrauchern, die kurz vor dem Autokauf stehen, liegen diese gerade einmal bei 2%. Sie entscheiden sich aktuell vor allem wegen der Reichweite und den Anschaffungskosten gegen ein E-Fahr-

zeug. In einem Szenario ohne reine Verbrenner würden nur 1/3 der Befragten auf ein reines E-Auto setzen. 45% der Befragten halten diese Fahrzeuge für insgesamt umweltfreundlicher als einen klassischen Verbrenner.

Aufgrund der WLTP-Problematik ist die Einschätzung des Pkw-Gesamtmarktes schwierig, denn die KBA-Zahlen sind wie erwartet rückläufig.

Bei den Gebrauchtfahrzeugwerten sind die Verläufe von Diesel- und Benzin-Pkw weiterhin ohne nennenswerte Auffälligkeiten. Einzig die Standtage haben sich jeweils um zwei Tage leicht verlängert.

**FAZIT** Wie erwartet ist der Markt insgesamt unter Druck. Moderne Diesel-Pkw, auch in Fuhrparks, werden für eine weitere Verjüngung des Bestandes sorgen.

## REAKTIONEN IM FLOTTENMARKT AUF DIE DIESEL-DISKUSSION

Angaben in %; Stand: September 2018 (Juli 2017)

● stimme zu ● stimme nicht zu ● weiß nicht/keine Angaben

FLOTTE



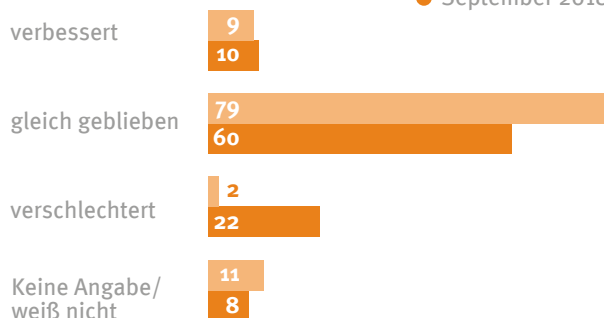
Quelle: DAT; \* Fahrer, die ihren Pkw selbst aussuchen dürfen

## EINKAUFSKONDITIONEN FÜR FUHRPARKLEITER

FLOTTE

Haben sich die Einkaufskonditionen für Diesel-Pkw verändert? Angaben in %

● Juli 2017  
● September 2018



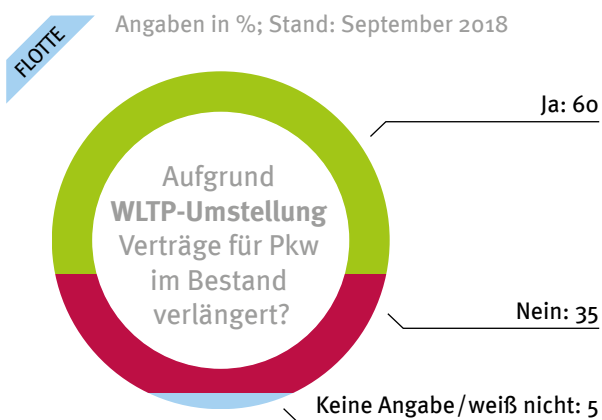
Quelle: DAT

„Die Dieseldiskussion hat für die CO<sub>2</sub>-Bilanz und die Entwicklung zu einer besseren Umweltbilanz von Fahrzeugflotten fatale Auswirkungen. Der Diesel-Anteil liegt mit 85% in den Fuhrparks zwar unvermindert sehr hoch – über 80% davon mit der umweltfreundlichen Euro-6-Norm. Doch obwohl es für Langstrecken noch keine ökologisch besseren Alternativen gibt, tendieren die Einkäufer und User-Chooser dazu, auf Benziner auszuweichen und nicht auf Elektromobilität oder andere Alternativen. Wir befürchten, dass die vorherrschende Diesel-Hysterie im schlechtesten Fall auch die Hersteller davon ablenkt, sich um die Entwicklung neuer und Verbesserung der vorhandenen Alternativen intensiv zu kümmern.“

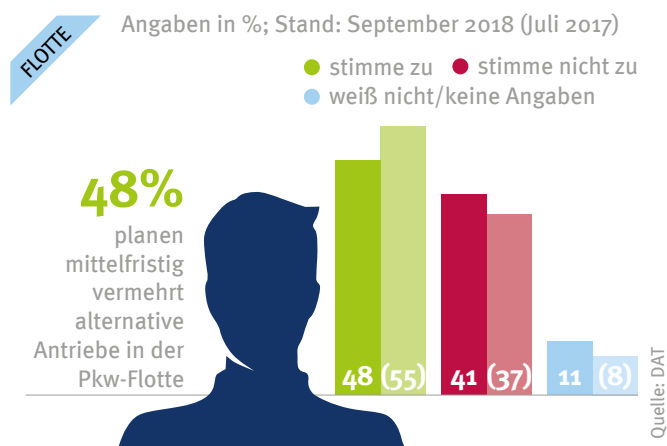
**Axel Schäfer**,  
Geschäftsführer Bundesverband  
Fuhrparkmanagement



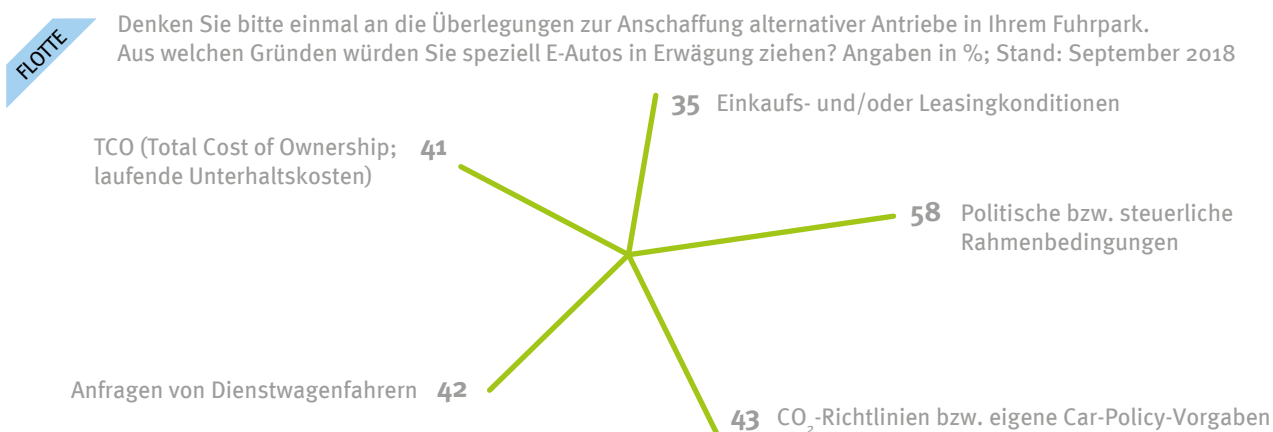
## WIRKUNG WLTP-UMSTELLUNG AUF DEN FUHRPARK



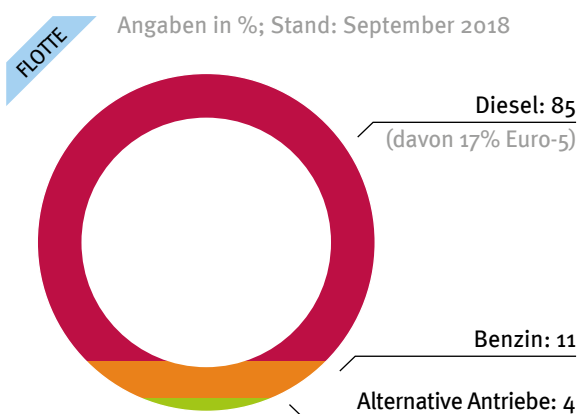
## EINKAUFsverhalten DER FUHRPARKLEITER



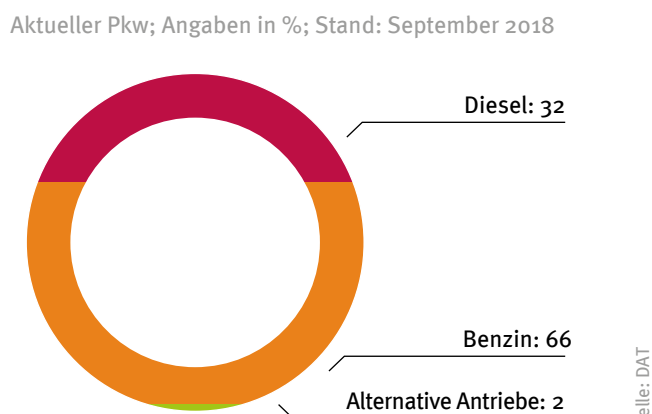
## GRÜNDE FÜR E-AUTOS IM FUHRPARK



## VERTEILUNG ANTRIEBSARTEN IN DEN FUHRPARKS

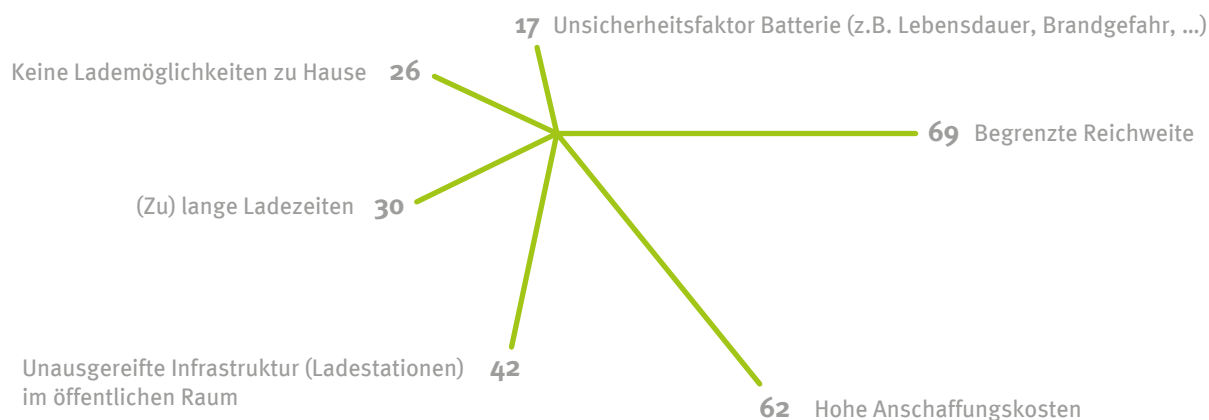


## VERTEILUNG ANTRIEBSARTEN BEI PRIVATEN PKW-KAUFPLANERN



## GRÜNDE GEGEN KAUF EINES E-AUTOS AUS VERBRAUCHERSICHT

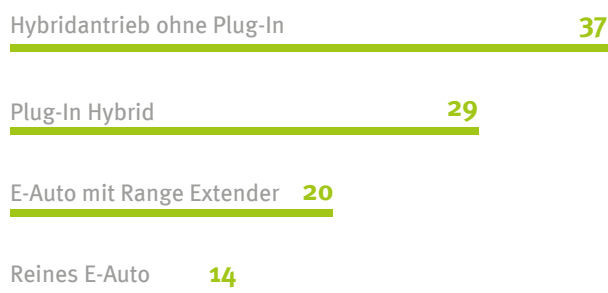
Basis: Pkw-Kaufplaner; Angaben in %; Stand: September 2018



Quelle: DAT

## SZENARIO OHNE VERBRENNER AUS VERBRAUCHERSICHT

Wofür würden Sie sich entscheiden, wenn es in Zukunft nur noch aufgeführten Antriebstechnologien gäbe? Basis: Pkw-Kaufplaner; Angaben in %; Stand: September 2018



Quelle: DAT

**Methodik:** Das DAT Diesel-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts.

**Fuhrparkleiterbefragung:** Im Auftrag der DAT wurden 161 Online-Interviews über TeleResearch durchgeführt (Feldzeit: 17.–26.09.2018). Da keine amtlichen Daten zur Anzahl und Struktur der Betriebe mit Fuhrparks vorliegen, handelt es sich um eine Trendstudie.

Befragt wurden Fuhrparkleiter aus Industrie, Gewerbe, Handel und öffentlichem Dienst, die mind. zwei Kriterien erfüllen: 1.) zuständig für das Fuhrparkmanagement, 2.) beteiligt oder zuständig bei der Auswahl und Steuerung etwaiger Fuhrparkmanagement-Dienstleister, 3.) beteiligt an der Frage der Pkw-Finanzierung.

**Verbraucherbefragung:** Im Auftrag der DAT wurde eine repräsentative Stichprobe von 1.015 Online-Interviews (CAWI) über die GfK im Zeitraum 11.–14.09.2018 durchgeführt. Die Datengewichtung erfolgte nach Fahrzeugbestand (Marke u. Motorart).

## EINSCHÄTZUNG UMWELTFREUNDLICHKEIT: E-AUTO VS. VERBRENNER

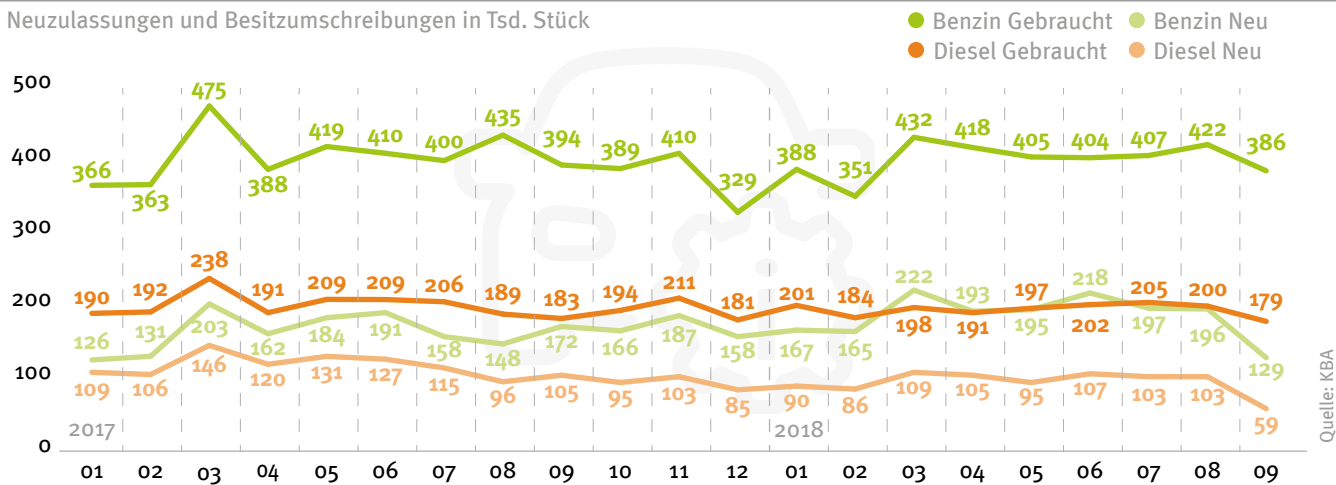
Halten Sie E-Autos für umweltfreundlicher als Verbrenner? Beachten Sie hierbei bitte den gesamten Lebenszyklus (u.a. Produktion, Nutzung, Recycling, etc.). Basis: Pkw-Kaufplaner; Angaben in %; Stand: September 2018



Quelle: DAT

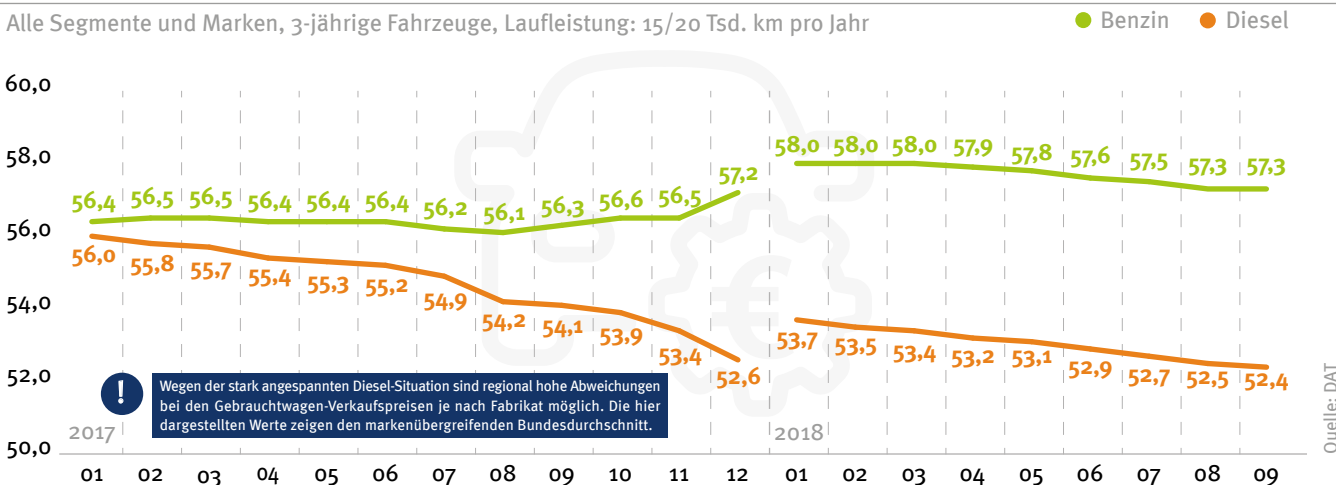
## PKW-MARKT

Neuzulassungen und Besitzumschreibungen in Tsd. Stück



## WERTENTWICKLUNG\* VOM LISTENNEUPREIS IN %

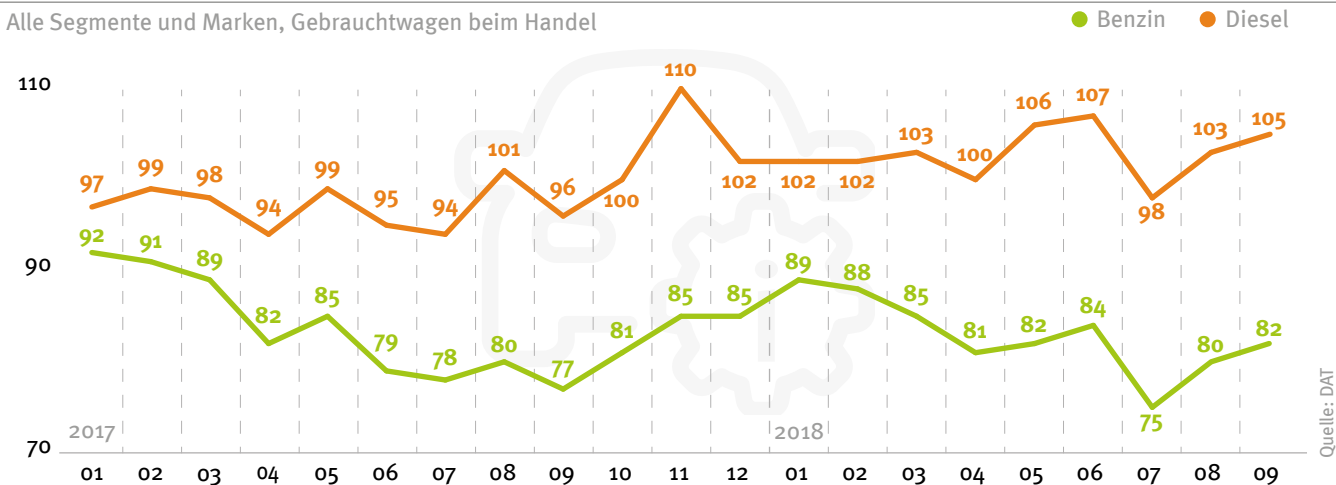
Alle Segmente und Marken, 3-jährige Fahrzeuge, Laufleistung: 15/20 Tsd. km pro Jahr



\*Bei den Fahrzeugwerten handelt es sich um 3-jährige Pkw, die innerhalb eines Kalenderjahres betrachtet werden. Zu Beginn eines Jahres werden die dann 4-jährigen Fahrzeuge durch neue 3-jährige Fahrzeuge ausgetauscht. Daher ergibt sich ein Sprung von Dezember zu Januar. Die Werte basieren auf echten Brutto-Transaktionspreisen, die vom Handel an die DAT übermittelt werden.

## STANDZEITEN IN TAGEN

Alle Segmente und Marken, Gebrauchtwagen beim Handel





Ausgabe November 2018  
**Schwerpunkt Händlerbefragung**

## **DAT Diesel-Barometer zeigt die Situation beim Handel**

## Aktuelles DAT Diesel-Barometer zeigt die Situation beim Handel

- *Automobilmarkt insgesamt zeigt leichte Entspannung*
- *Nur noch 22% der Gebrauchtwagen beim Händler sind Euro-5-Diesel*
- *Knapp zwei Drittel der Händler bilden Drohverlustrückstellungen, 18% nehmen derzeit keine Diesel-Pkw in Zahlung*
- *Standzeit bei Diesel-Gebrauchtwagen bei 102 Tagen, Benziner bei 83, Standkosten auf 30 Euro pro Diesel-Pkw pro Tag leicht gestiegen*
- *Aktivitäten der Politik sorgen aus Sicht des Handels für mehr Verunsicherung beim Kunden*
- *Beratungsleistung des Handels weiter gestiegen, auch durch Fragen zu Euro-6-Normen*
- *Gebrauchtfahrzeugwerte von Diesel- und Benzin-Pkw entwickeln sich weiter parallel*
- *Ein Drittel der Autohäuser wird von Händlern aus dem Ausland vermehrt kontaktiert, um Dieselfahrzeuge abzukaufen*

Ostfildern (27. November 2018) - Die Deutsche Automobil Treuhand GmbH hat für das aktuelle DAT Diesel-Barometer eine umfangreiche Befragung beim Automobilhandel durchführen lassen. Die Situation ist nach wie vor angespannt, v.a. aufgrund der Diskussion um Fahrverbote und der damit verbundenen Verunsicherung bei den Verbrauchern. Hier die Ergebnisse im Überblick:

- 1) **Neuwagen- und Gebrauchtwagenverkäufe stabilisieren sich:** Nach dem starken Rückgang im September konnte sich der Markt nach Informationen des Kraftfahrt-Bundesamtes wieder erholen: Mit knapp 445.000 gebrauchten Benzinern wurde ein Jahreshöchstwert erreicht, die verkauften Diesel-Gebrauchtwagen erreichten knapp die 190.000er-Grenze. Bei den Neuzulassungen gingen die Zahlen im Vergleich zum September ebenfalls nach oben.
- 2) **Euro-6-Gebrauchtwagen weiter gefragt:** Von allen verkauften Diesel-Gebrauchtwagen haben die Euro-6-Gebrauchtwagen mit 69.620 Einheiten mengenmäßig den größten Anteil (37%). Mit rund 48.500 Euro-5-Diesel-Gebrauchtwagen im Oktober wurden seit Jahresbeginn die wenigsten Pkw mit dieser Schadstoffklasse verkauft.
- 3) **Immer weniger Euro-5-Gebrauchte im Angebot:** Bezogen auf alle Gebrauchtwagen, die beim Handel derzeit im Angebot sind, machen die Euro-5-Diesel-Gebrauchtwagen nur 22% aus. Aus allen Fahrzeugen, die künftig aus noch laufenden Leasing- und Finanzierungsverträgen zum Handel zurückkommen und vermarktet werden müssen, haben die Euro-5-Diesel-Gebrauchtwagen einen Anteil von 23%

- 4) **Händler bilden weiterhin Rückstellungen für drohende Verluste. Die Ablehnung von Diesel-Inzahlungnahmen ist leicht zurückgegangen:** 59% (April 2018: 61%) der Händler bilden Rückstellungen für drohende Verluste aufgrund der Diesel-Problematik. 18% (April 2018: 22%) nehmen derzeit keine Diesel-Pkw in Zahlung. Beide Ergebnisse liegen somit etwas unter den Zahlen der Befragung im April 2018.
- 5) **Standtage von Diesel-Pkw etwas zurückgegangen:** Im Handel stehen gebrauchte Diesel-Pkw im Schnitt 102 Tage, bis sie verkauft werden, Benziner dagegen nur 83 Tage. Die Standkosten pro Diesel-Pkw pro Tag sind aktuell auf 30 Euro gestiegen.
- 6) **Auswirkungen der Umweltprämien sorgen v.a. für mehr neue Benziner:** 60% der Händler haben wegen der Umweltprämien mehr neue Benziner verkauft. Nur 14%, statt wie vor einem Jahr noch 27%, gaben an, mehr neue Pkw mit alternativen Antrieben verkauft zu haben.
- 7) **Handel investiert weiterhin sehr viel Zeit in die Beratung der Kunden:** Die so genannten Diesel-Gipfel haben aus Sicht von fast allen Händlern (94%) zu noch mehr Verunsicherung bei den Kunden geführt. Die Beratungsleistung ist weiter angestiegen, da zusätzlich mehr Fragen zu den Euro-6-Normen gestellt werden.
- 8) **Gebrauchtfahrzeugwerte entwickeln sich wie erwartet:** Die Verläufe der Fahrzeugwerte von dreijährigen Gebrauchtwagen entwickelt sich bei Diesel- und Benzin-Pkw wie erwartet weiterhin nahezu parallel. Für einen drei Jahre alten Benzin-Gebrauchtwagen können derzeit im Bundesdurchschnitt 57,1% des ehemaligen Listenneupreises erzielt werden. Das sind 0,5 Prozentpunkte mehr als im Vorjahresmonat. Der Durchschnittswert für dreijährige Diesel-Gebrauchtwagen liegt mit 52,1% des ehemaligen Listenneupreises 1,8 Prozentpunkte unter dem Vorjahresmonat.
- 9) **Ein Drittel der Händler wird häufiger direkte von Händlern aus dem Ausland kontaktiert:** Erstmals wurde im DAT Diesel-Barometer danach gefragt, ob die Händler hierzulande häufiger direkt von Händlern aus dem Ausland kontaktiert werden, die dann auch Diesel-Gebrauchtwagen abkaufen. Bei 32% der Befragten ist das so. Insgesamt nutzen 61% der Händler vermehrt so genannte B2B-Vertriebskanäle für ihre Diesel-Gebrauchtwagen, darunter z.B. Auktionen oder der Verkauf an Zwischenhändler.



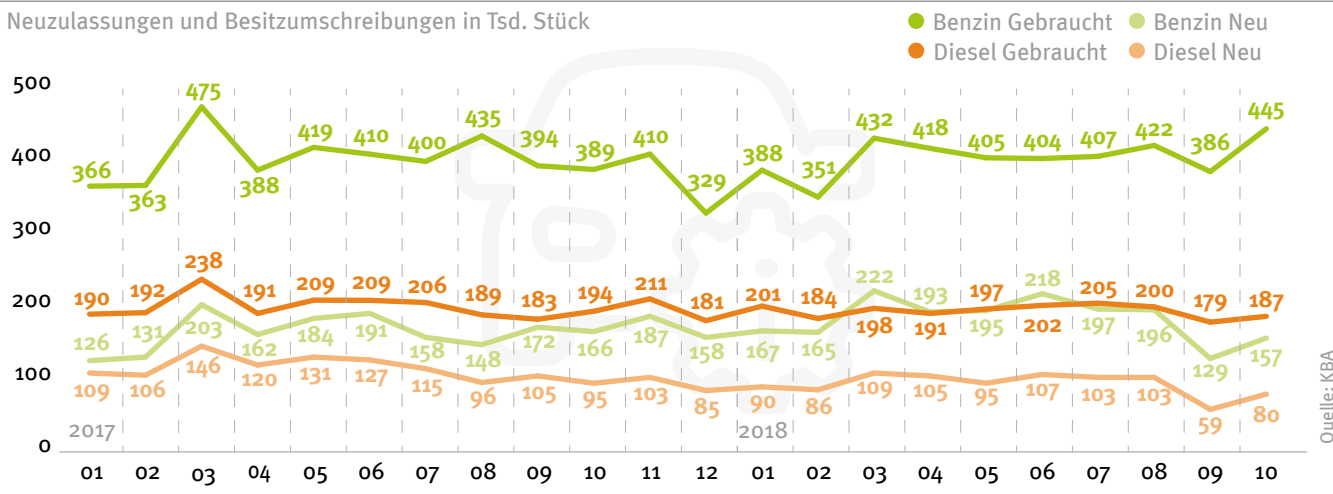
Nach turbulenten WLTP-Monaten erholen sich die Neuzulassungen und Besitzumschreibungen langsam. Am stärksten gefragt sind derzeit gebrauchte Euro-6-Diesel. Pkw mit Euro-5-Motoren werden am wenigsten gehandelt. Diese machen beim Autohandel aktuell nur noch 22% des Gebrauchtwagenbestandes aus. Von allen noch zu erwarteten Leasing- und Finanzrückläufern sind es nur noch 23% Euro-5-Diesel. Fast zwei Drittel der Händler (59%) bilden Rückstellungen für drohende Verluste, 18% nehmen derzeit keine Diesel-Pkw in Zahlung. Insgesamt stehen gebrauchte Diesel-Pkw aktuell 102 Tage bei leicht gestiegenen Standkosten von 30 € (pro Tag/Pkw). Wegen der Umweltprämien gaben 60% der Händler an, sie hätten v.a. mehr Benziner verkauft. Die Anzahl derer, die mehr Pkw mit alternativen Antrieben verkaufen konnte, hat sich im Vergleich zum

Vorjahr fast halbiert. Fast alle Händler (93%) bestätigen nach wie vor eine hohe Beratungsleistung, dies betrifft auch die gestiegenen Fragen der Interessenten nach den unterschiedlichen Euro-6-Normen. Bei der Entwicklung der Gebrauchtfahrzeugwerte sind die Benzin- und Diesel-Pkw weiter, wie erwartet, beide leicht gesunken. 61% der Händler vermarkten ihre Diesel-Gebrauchtwagen zunehmend über andere Kanäle (z. B. Auktionen), 32% werden häufiger von Händlern aus dem Ausland kontaktiert, die dann gebrauchte Diesel-Pkw abkaufen möchten.

**FAZIT** Der Handel investiert weiterhin sehr viel Zeit in die Beratung der verunsicherten Endverbraucher. Dies ist eine außerordentliche Leistung der Verkäufer bei kaum spürbarem Ertrag.

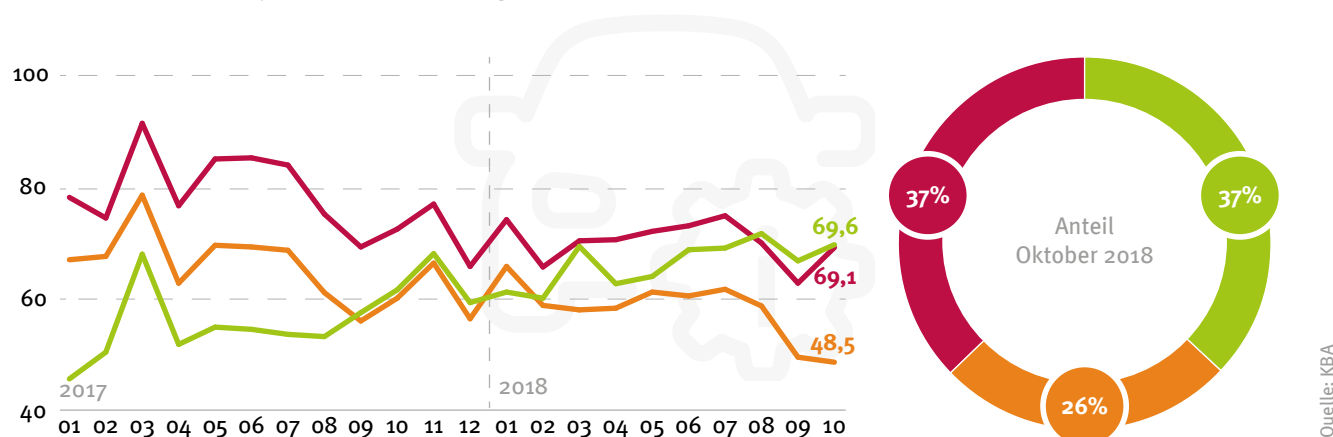
## PKW-MARKT

Neuzulassungen und Besitzumschreibungen in Tsd. Stück



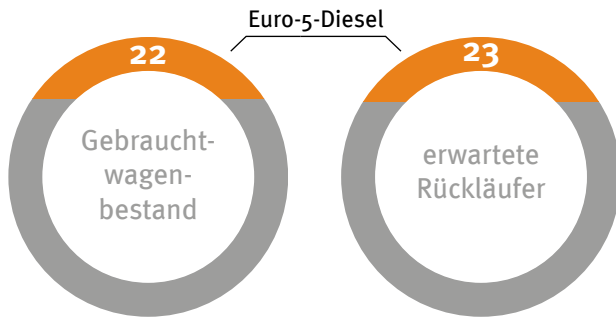
## DIESEL-BESITZUMSCHREIBUNGEN NACH EURO-NORMEN

in Tsd. Stück



## EURO-5-DIESEL IM HANDEL AKTUELL UND ERWARTET

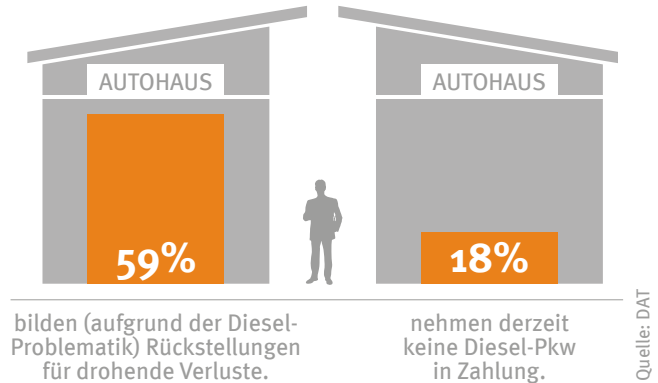
Angaben in %



Quelle: DAT

## AUSWIRKUNGEN DER DIESEL-PROBLEMATIK BEIM HANDEL

Stand November 2018

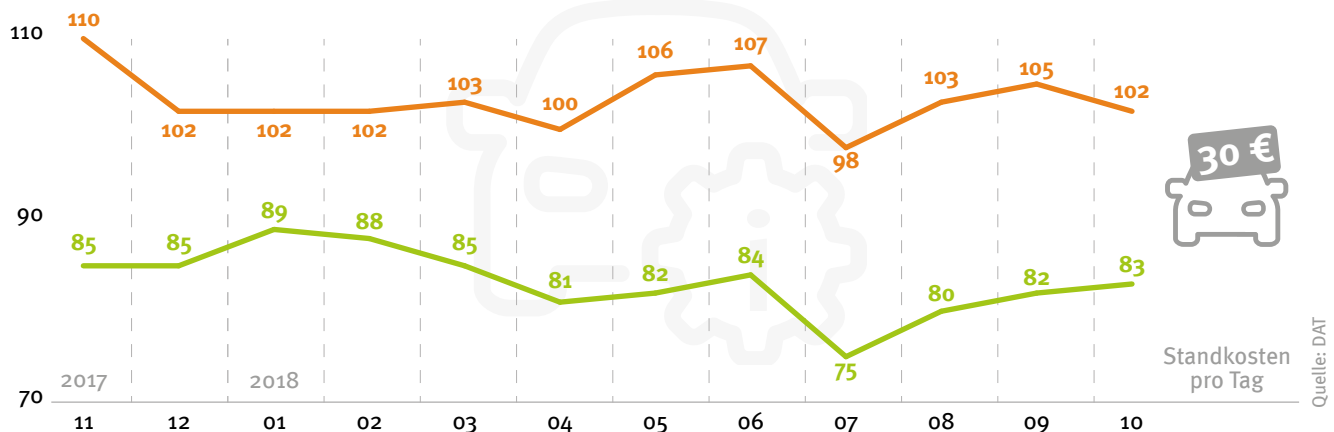


Quelle: DAT

## STANDZEITEN IN TAGEN

Alle Segmente und Marken, Gebrauchtwagen beim Handel

● Benzin ● Diesel

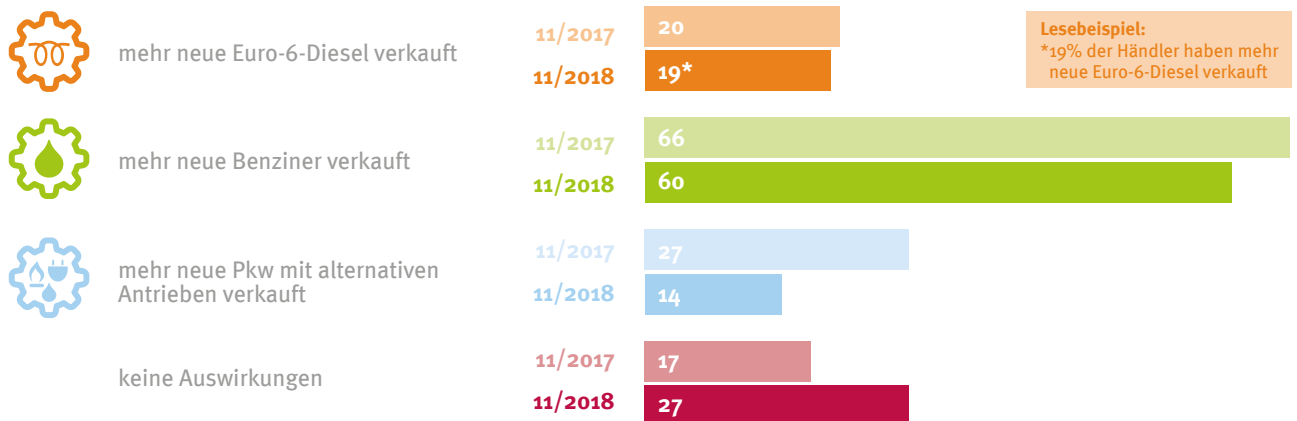


Standkosten pro Tag

Quelle: DAT

## AUSWIRKUNGEN DER UMWELTPRÄMIE BEIM HANDEL

Mehrfachnennungen möglich; Angaben in Prozent



**Lesebeispiel:**  
\*19% der Händler haben mehr neue Euro-6-Diesel verkauft

Quelle: DAT

**Methodik:** Das DAT Diesel-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts. Für die Befragung des Handels (Nov. 2018) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 731 Online-Interviews (CAWI) über TeleResearch durchgeführt (Feldzeit: 25.10. bis 12.11.2018). Die Gewichtung der Daten erfolgte nach Innungsmitgliedschaft, Händlertyp und Marke.

## KUNDENVERHALTEN AUS SICHT DES HANDELS

Angaben in %

● November 2018 ● April 2018

Die Aktivitäten der Politik (Diesel-Gipfel und „Leipzig-Urteil“) hat zu noch mehr Verunsicherung bei den Kunden geführt.



Handel hat eine höhere Beratungsleistung in den Kundengesprächen.



Die Kunden fragen vermehrt nach den unterschiedlichen Euro-6-Normen.

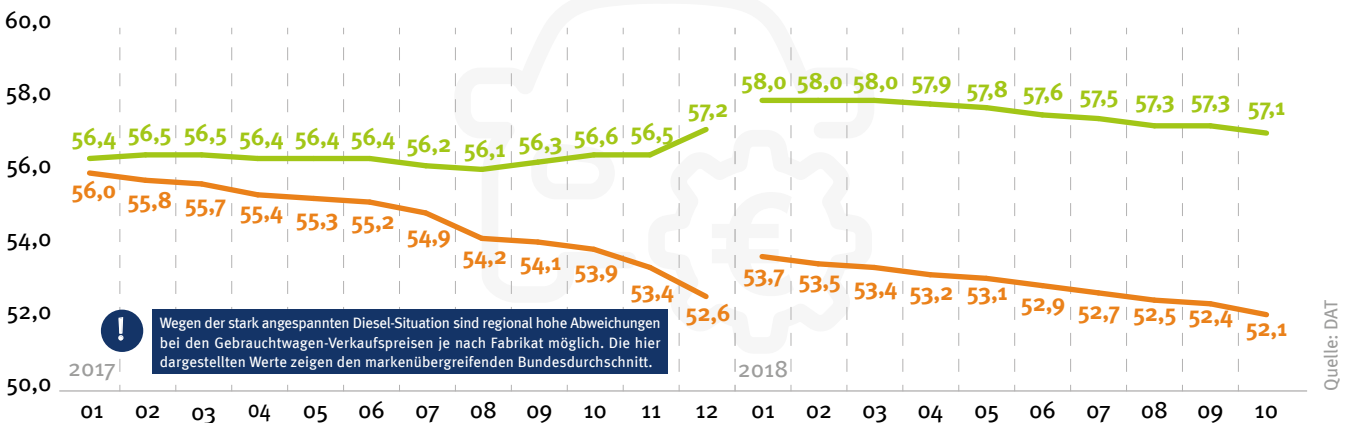


Quelle: DAT

## WERTENTWICKLUNG\* VOM LISTENNEUPREIS IN %

Alle Segmente und Marken, 3-jährige Fahrzeuge, Laufleistung: 15/20 Tsd. km pro Jahr

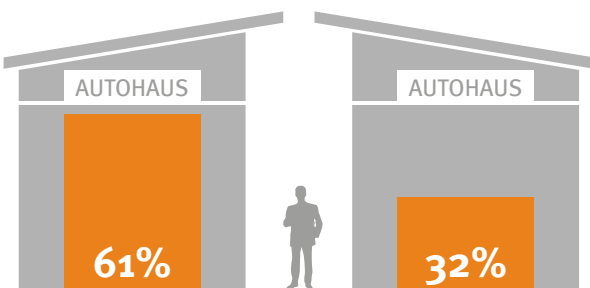
● Benzin ● Diesel



\*Bei den Fahrzeugwerten handelt es sich um 3-jährige Pkw, die innerhalb eines Kalenderjahres betrachtet werden. Zu Beginn eines Jahres werden die dann 4-jährigen Fahrzeuge durch neue 3-jährige Fahrzeuge ausgetauscht. Daher ergibt sich ein Sprung von Dezember zu Januar. Die Werte basieren auf echten Brutto-Transaktionspreisen, die vom Handel an die DAT übermittelt werden.

## ABSATZKANÄLE DES HANDELS

Stand November 2018



verkaufen zunehmend gebrauchte Diesel-Pkw über andere Kanäle.

werden häufiger von Händlern aus dem Ausland kontaktiert, die Diesel-Pkw abkaufen.

Quelle: DAT

„Durch die Umweltprämien der Hersteller gab es eine Belebung im Gebrauchtwagen- und Neuwagengeschäft, dennoch befinden wir uns im dritten schwierigen Jahr in Folge. Viele unserer Kunden würden gerne wieder zu einem Diesel zurückkehren, aber durch die aktuelle Situation in Bezug auf CO<sub>2</sub>-Messungen herrscht sehr viel Verunsicherung - beispielsweise dahingehend, welche Besteuerung der Pkw-Halter am Ende zu erwarten hat. Zu diesem Punkt kommt die weiter anhaltende öffentliche Diskussion um Diesel und Fahrverbote. Eine angespannte Stimmung im Automobilhandel insgesamt und speziell bei den Verkäufern ist die Folge. Dabei sind es gerade unsere Verkäufer, die eine hohe Beratungsleistung bieten und die wir heute mehr denn je benötigen.“

**Frank Münzenmayer**  
Geschäftsführer Gebrauchtwagen  
Hahn Automobile, Fellbach





Ausgabe Dezember 2018  
SPEZIAL Alternative Antriebe

**DAT Diesel-Barometer wirft  
einen Blick auf alternative  
Antriebsarten/Jahresfazit**

## DAT Diesel-Barometer im Dezember wirft einen Blick auf alternative Antriebsarten / Jahresfazit

- *Diesel-Neuzulassungen im dritten Monat in Folge gestiegen*
- *Bei Diesel-Gebrauchtwagen sind vor allem Pkw mit Euro-6-Schadstoffnorm gefragt*
- *Preise für Diesel-Kraftstoff im Jahresvergleich 20 Prozent gestiegen*
- *Fokus auf Hybridfahrzeuge: Viele davon sind Diesel-Pkw*
- *Fokus auf gebrauchte Elektro-Fahrzeuge: Wertentwicklung stabil zwischen Diesel und Benzin*
- *Gebrauchtfahrzeugwerte verlaufen weiter wie erwartet*
- *Standtage von Diesel-Pkw wieder unter 100 Tagen*

Ostfildern (28. Dezember 2018) - Die Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT) hat in ihrem aktuellen DAT Diesel-Barometer neben den Entwicklungen auf dem Diesel-Markt einen thematischen Schwerpunkt auf die alternativen Antriebe gelegt. Hier die Ergebnisse im Überblick:

- **Diesel-Neuzulassungen im dritten Monat in Folge gestiegen:** Seit dem Einschnitt durch die WLTP-Messungen erholt sich der Diesel-Neuwagenmarkt und erreicht im November 92.642 Neuzulassungen. Insgesamt wurden damit seit Jahresbeginn 1.028.271 Diesel-Pkw neu zugelassen. Das entspricht einem Rückgang von knapp 18% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Bei den Besitzumschreibungen beträgt der Rückgang im gleichen Zeitraum im Vergleich zum Vorjahr nur 4%.
- **Diesel-Gebrauchtwagen mit Euro-6-Norm sind weiter im Aufwind:** Bei der Analyse der Besitzumschreibungen nach Abgasnorm sind die Euro-6-Modelle weiter stark gefragt. Sie erreichen im November mit etwa 70 Tausend Einheiten einen Marktanteil an allen Diesel-Gebrauchtwagen von 39%. Deutlich weniger gefragt waren Pkw mit der Euro-1- bis -4-Norm, die noch auf 35% Marktanteil kommen. Am wenigsten gehandelt (knapp 46 Tausend Einheiten) wurden Pkw mit Euro-5-Motoren.
- **Kraftstoffpreise deutlich gestiegen:** Im Vergleich zum November 2017 lagen die Preise im November 2018 für Diesel 20,2% höher, für Benzin 11,8% höher. Seit Januar 2016 betrug die Steigerung bei Diesel 44,4%, bei Benzin 23,5%.

- **Hybridfahrzeuge führen Zulassungsstatistik bei alternativen Antrieben an:** Seit Januar wurden 120.042 Pkw mit Hybrid-Antrieb neu zugelassen. Wichtig hierbei: Zahlreiche dieser Pkw können keinen einzigen Kilometer rein elektrisch fahren, weil sie zu den so genannten Mild-Hybriden zählen. Sehr deutlich sieht man dies an der Oberklasse: Von allen seit Jahresbeginn 30.157 neu zugelassenen Fahrzeugen dieses Segments zählen nach der Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) 10.155 Fahrzeuge zu den Hybridfahrzeugen, 1.975 davon sind Plug-in-Hybride. Die verbleibenden 8.180 Pkw verfügen größtenteils über einen Mild-Hybrid-Antrieb und können somit eher den diesel- und benzinbetriebenen Pkw zugeordnet werden. Von allen in der Oberklasse neu zugelassenen Pkw hatten 1.185 einen Elektroantrieb. In Summe über alle Fahrzeugsegmente waren es 32.226 Elektrofahrzeuge, das bedeutet +48,9% mehr als im Vergleichszeitraum 2017.
- **Werte von drei Jahre alten E-Autos stabil:** Seit Jahresbeginn sind 6.799 Elektrofahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt verkauft worden. Neu zugelassen wurden 32.226 E-Autos. Die noch geringe Anzahl an Gebrauchtwagen führt dazu, dass diese zu relativ stabilen Preisen gehandelt wurden. Das Bewusstsein für alternative Antriebe ist im Vergleich zum Vorjahr gestiegen, was sich auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt zeigt.
- **Gebrauchtwagen-Wertverläufe bei Verbrennern weiter parallel:** Die dreijährigen Benzin- und Diesel-Gebrauchtwagen entwickeln sich bei den Fahrzeugwerten weiterhin wie erwartet. Die Schere zwischen beiden Antriebsarten ist nicht größer geworden, sondern verläuft seit Jahresbeginn konstant parallel. Regionale Abweichungen aufgrund der weiter aktuellen Diskussionen um drohende Fahrverbote sind möglich.
- **Diesel-Gebrauchtwagen erstmals wieder unter 100 Standtagen:** Beim Handel stehen gebrauchte Diesel-Pkw mit 99 Tagen weiterhin deutlich länger als Benziner (83 Tage), dennoch sind sie zum zweiten Mal in diesem Jahr unter die 100-Tage-Grenze gerutscht.

*Jahresfazit von Jens Nietzsche, DAT-Geschäftsführer*

Zum Ende des dritten Jahres nach Beginn der Dieselkrise sind vier Punkte festzuhalten:

1. Die deutschen Verbraucher wenden sich bei Neufahrzeugen zunehmend vom Diesel ab. Der im Vergleich zum Vorjahr trotzdem nicht ins bodenlose gefallene Absatz wird somit noch stärker als zuvor von den gewerblichen Nutzern getragen. Bei den gebrauchten Dieseln ist absurderweise eine besondere Zurückhaltung bei Euro-5-Dieseln zu verzeichnen, obwohl diese relativ jung sind und dazu beitragen könnten, dass die Reduzierung der Stickoxide weiter so konsequent voranschreitet, wie in den zurückliegenden 25 Jahren geschehen. Von dieser negativen Entwicklung profitieren insbesondere exportorientierte Autohändler, und auch Verbraucher außerhalb von Deutschland freuen sich über hochwertige und trotzdem kostengünstige Fahrzeuge aus dem Mutterland der Dieseltechnologie.
2. Umweltprobleme, so sie denn durch ältere Diesel-Fahrzeuge in signifikantem Umfang verursacht werden, verlagert Deutschland rücksichtslos in seine Nachbarländer. Verantwortlich hierfür ist die Bundesregierung, deren Aktivitäten zur Abwendung von Fahrverboten bislang quasi vollkommen ins Leere liefen. Nach wie vor fehlen klare Regeln im Umgang mit der Überschreitung von Grenzwerten und auch zu deren Zustandekommen. Auch hinsichtlich der grundsätzlichen Notwendigkeit des Grenzwertes von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Außenbereich lässt die Politik weiterhin zu viele Fragen unbeantwortet. Die deutsche Verkehrs- und Energiepolitik ist für Verbraucher, von denen immerhin zwei Drittel außerhalb von Ballungsgebieten und somit außerhalb von möglichen Fahrverbotszonen wohnen, derzeit kaum kalkulierbar. Selbige vergüten dies mit einer deutlichen Zurückhaltung beim Erwerb von Fahrzeugen mit Elektroantrieb.
3. Die Hersteller und Importeure setzen unterdessen auf den altershalber ohnehin notwendigen und damit organischen Austausch der Fahrzeugbestände. Konsequenterweise fördern sie deshalb den Absatz neuer Fahrzeuge mit modernen Antriebstechnologien durch zahlreiche Absatzprogramme. Zusätzlich parieren sie die manisch, aber gleichzeitig unkoordinierte Fixierung der Politik auf alternative Antriebe durch ein zunehmendes Angebot an hybridisierten Dieselfahrzeugen, welche durch 48-Volt-Bordnetze nun nicht mehr als Umweltsünder kategorisiert werden. Es ist möglicherweise aber nur eine Frage der Zeit, bis dieser Charade durch die Aufsichtsbehörden ein Ende gesetzt wird. Auch sind die Konzerne sicher schlecht beraten, wenn Sie im Zusammenhang mit der Einhaltung zukünftiger  $\text{CO}_2$ -Grenzwerte weiterhin auf die hinsichtlich der Zulassungszahlen nicht gewichteten Durchschnittswerte ihrer Modellflotten setzen. An einer umfassenden Investition in die Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen mit SCR-Katalysatoren zeigen die Konzerne auch weiterhin kein Interesse.

4. Letzteres trifft insbesondere Händler mit größeren Gebrauchtfahrzeugbeständen an Euro-5-Dieseln, da diese zum einen lange Standzeiten inklusive der entsprechenden Kosten aufweisen und zum anderen dann meist auch nur mit erheblichen Abschlägen vermarktet werden können. Anders als bei Verbrauchern, welche den medial viel beschworenen Verlust bei ihren Dieselfahrzeugen nur dann tatsächlich realisieren, wenn sie das Fahrzeug aktuell auch verkaufen möchten, ist der gewerbliche Handel mit Diesel-Fahrzeugen derzeit ein tagtäglich erlittenes Zuschussgeschäft. Nur den unternehmerischen Fähigkeiten der allermeisten Händler ist es zu verdanken, dass sie durch die Diesel-Krise nicht in wirtschaftliche Schieflage geraten sind. Auch die Hersteller und Importeure haben ihren Handelsorganisationen in diesen Zeiten viel zu verdanken. Immerhin sind es die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Betrieben, die jeden Tag den verunsicherten Verbrauchern gegenüber treten und diese in zahllosen sowie zeitintensiven Beratungsgesprächen davon überzeugen, der jeweiligen Konzernmarke trotz aller Widrigkeiten die Treue zu halten. Wie man in den Konzernnetzen feststellen kann, gelingt dies in den allermeisten Fällen sogar überraschend gut.



## SPEZIAL Alternative Antriebe

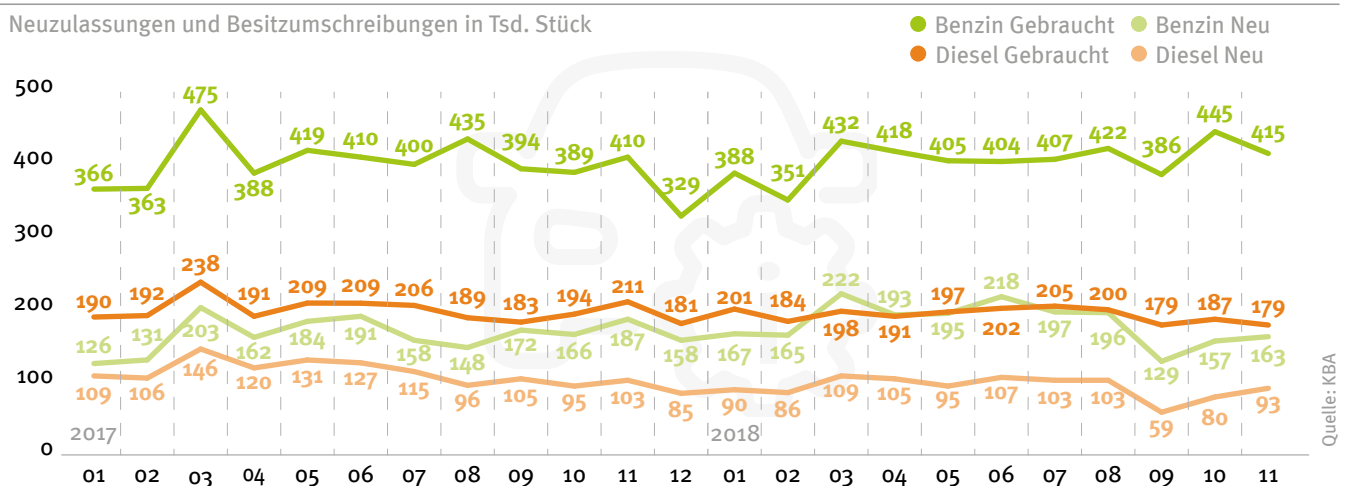
Der Automobilmarkt ist zum Jahresende nahezu auf Vorjahresniveau angekommen. Bis Ende November wurden 1.028.271 Diesel-Pkw neu zugelassen und 2.124.108 Diesel-Gebrauchtwagen verkauft. Bei den Gebrauchtwagen konnten die Euro-6-Dieselmotoren erneut ihren Marktanteil steigern und erreichten im November einen Anteil von 39%. Für die Autofahrer ist neben der anhaltenden Diskussion um den Diesel auch die Steigerung der Kraftstoffpreise eine erhebliche Mehrbelastung. Im Vergleich zum November 2017 stiegen die Benzinpreise um 11,8%, die Dieselpreise um 20,2%. Steigenden Kraftstoffpreise können eine Auswirkung auf das Kaufverhalten von Pkw mit alternativen Antrieben haben: Von Januar bis November wurden kumuliert 54,7% mehr Hybrid-Pkw neu zugelassen,

allerdings zählen hierzu auch die Mild-Hybride, die keinen Kilometer rein elektrisch fahren. Laut KBA stehen seit Jahresbeginn 32.226 neu zugelassene E-Autos insgesamt 6.799 Besitzumschreibungen gegenüber. Das somit noch geringe Angebot gebrauchter Elektrofahrzeuge wirkt sich stabilisierend auf die Preise aus. Aktuell liegen gebrauchte Elektrofahrzeuge bei 54,5%, gebrauchte Diesel bei 52,1% vom Listenneupreis, gebrauchte Benziner bei 57,1%. Gebrauchte Diesel-Pkw stehen aktuell 99 Tage beim Handel, gebrauchte Benziner 83.

**FAZIT:** Das Bewusstsein für alternative Antriebe ist gestiegen, was sich auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt zeigt.

## PKW-MARKT

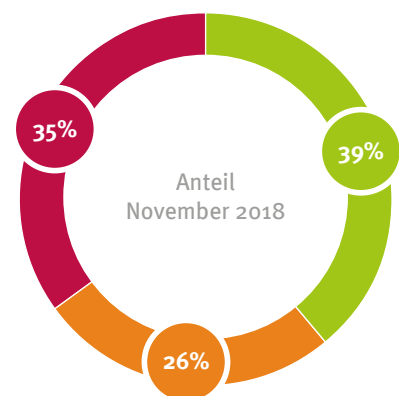
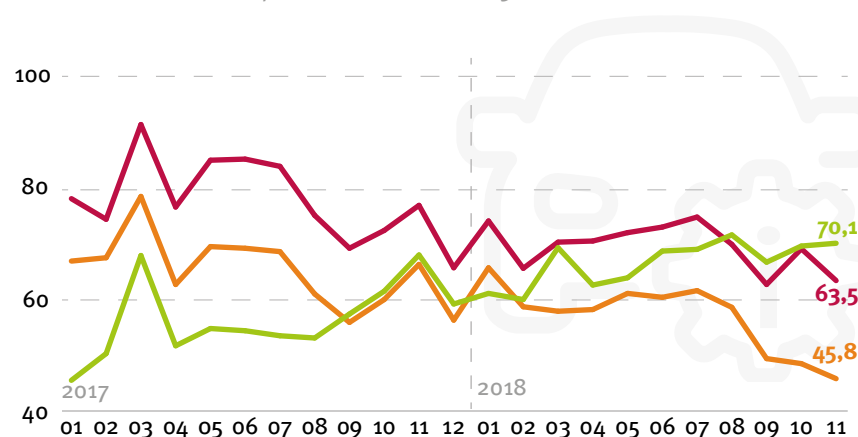
Neuzulassungen und Besitzumschreibungen in Tsd. Stück



Quelle: KBA

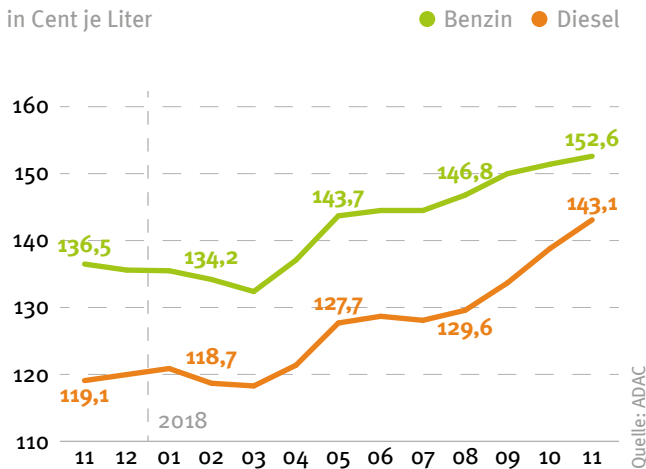
## DIESEL-BESITZUMSCHREIBUNGEN NACH EURO-NORMEN

in Tsd. Stück



Quelle: KBA

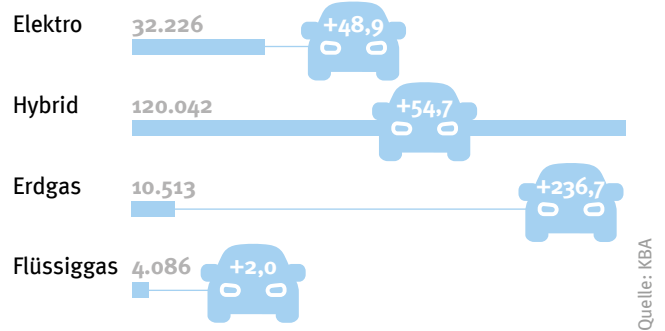
## KRAFTSTOFFPREISE



## NEUZULASSUNGEN

### ALTERNATIVE ANTRIEBSARTEN

Stand: Jan.–Nov. 2018,  
Veränderung ggü. Vorjahreszeitraum in %



Der Blick in die Zulassungsstatistiken zeigt einen deutlichen Trend: Immer mehr alternative Antriebe – allen voran Hybridmodelle – werden zugelassen. Schaut man sich diese jedoch genauer an, fällt auf, dass hier sogar Fahrzeuge zugehörig sind, die keinen Meter rein elektrisch fahren. Es handelt sich um Pkw, die es gar nicht als richtige Hybrid-Modelle gibt (z.B. Audi A8, Mercedes CLS oder Suzuki Swift). Der Grund ist, dass durch das Elektro-Mobilitätsgesetz auch so genannte Mild-Hybrid-Modelle und Fahrzeuge mit 48-Volt-Bordnetz zu den Hybrid-Fahrzeugen gezählt werden. Da ein Diesel-Pkw mit 48-Volt-Bordnetz so nun nicht mehr bei den zugelassenen Dieseln auftaucht, muss man bei der Interpretation der Zulassungszahlen besonders wachsam sein. Zukünftig werden wohl die meisten Verbrenner-Fahrzeuge über eine Art von Elektrifizierung verfügen, was wiederum diese zu einem Hybrid-Fahrzeug werden lässt. Als Konsequenz wird der reine Diesel-, aber auch Benziner-Anteil

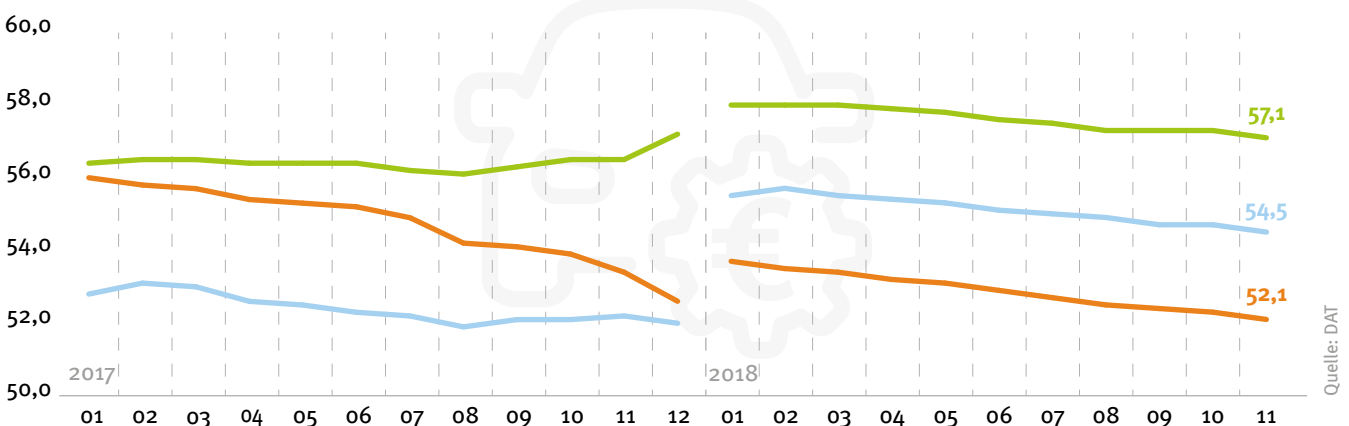
weiter schrumpfen. Demgegenüber stehen die rein elektrischen Antriebe, welche zwar zunehmend eine gestiegene Akzeptanz erfahren, der flächendeckende Durchbruch lässt aber auf sich warten. Förderlich sind attraktivere Modelle zu angemessenen Preisen, steigende Reichweiten und die Auseinandersetzung mit der Technik. Nicht für jeden kommt ein E-Auto in Frage, aber manch persönliche Anforderungen erfüllt es schon jetzt.



**Martin Weiss,**  
Leiter DAT-Fahrzeugaewertung

## WERTENTWICKLUNG INKL. E-AUTOS VOM LISTENNEUPREIS IN %

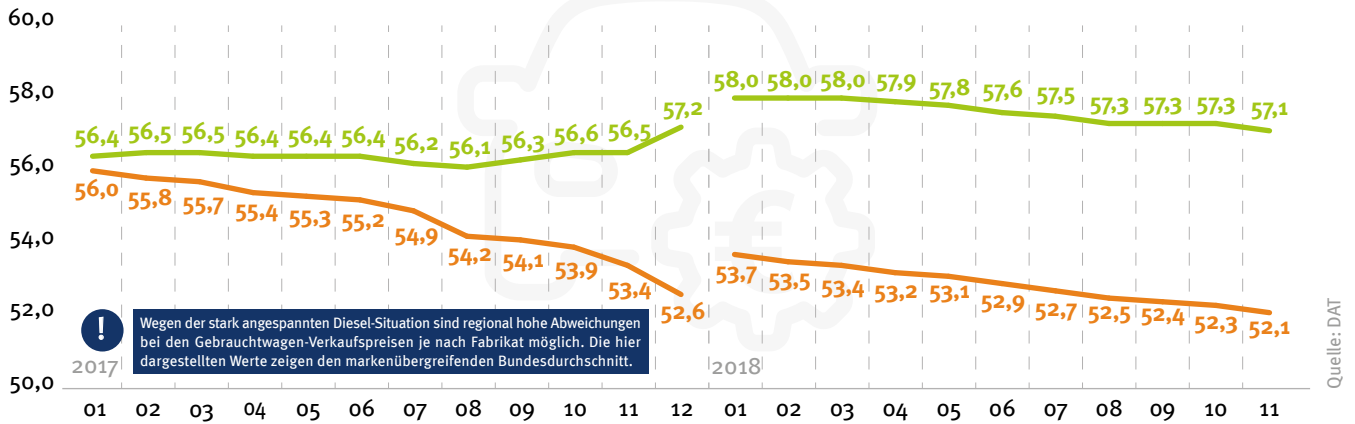
Alle Segmente und Marken, 3-jährige Fahrzeuge, Laufleistung: 15/20 Tsd. km pro Jahr



## WERTENTWICKLUNG\* VOM LISTENNEUPREIS IN %

Alle Segmente und Marken, 3-jährige Fahrzeuge, Laufleistung: 15/20 Tsd. km pro Jahr

● Benzin ● Diesel

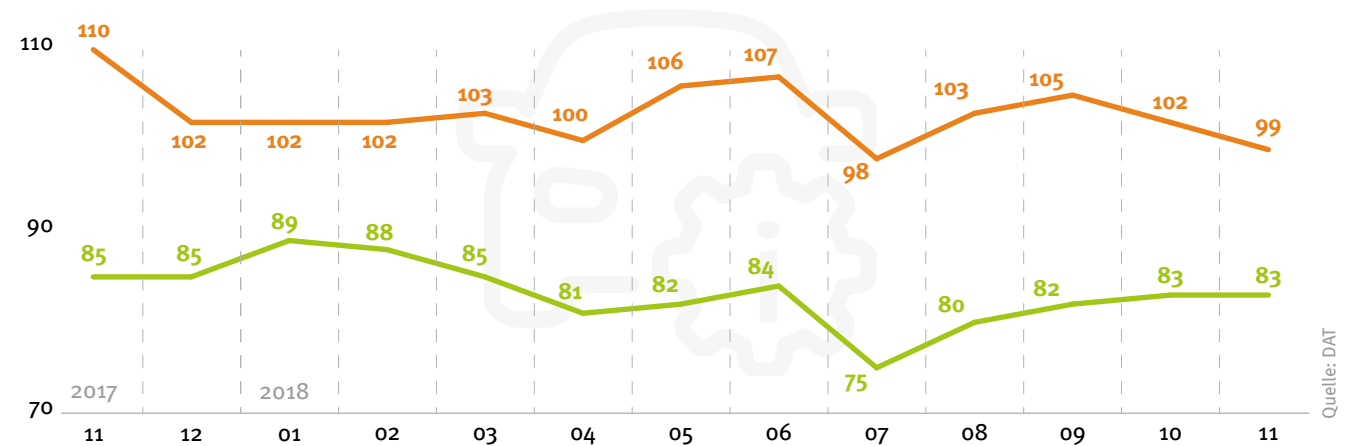


\*Bei den Fahrzeugwerten handelt es sich um 3-jährige Pkw, die innerhalb eines Kalenderjahres betrachtet werden. Zu Beginn eines Jahres werden die dann 4-jährigen Fahrzeuge durch neue 3-jährige Fahrzeuge ausgetauscht. Daher ergibt sich ein Sprung von Dezember zu Januar. Die Werte basieren auf echten Brutto-Transaktionspreisen, die vom Handel an die DAT übermittelt werden.

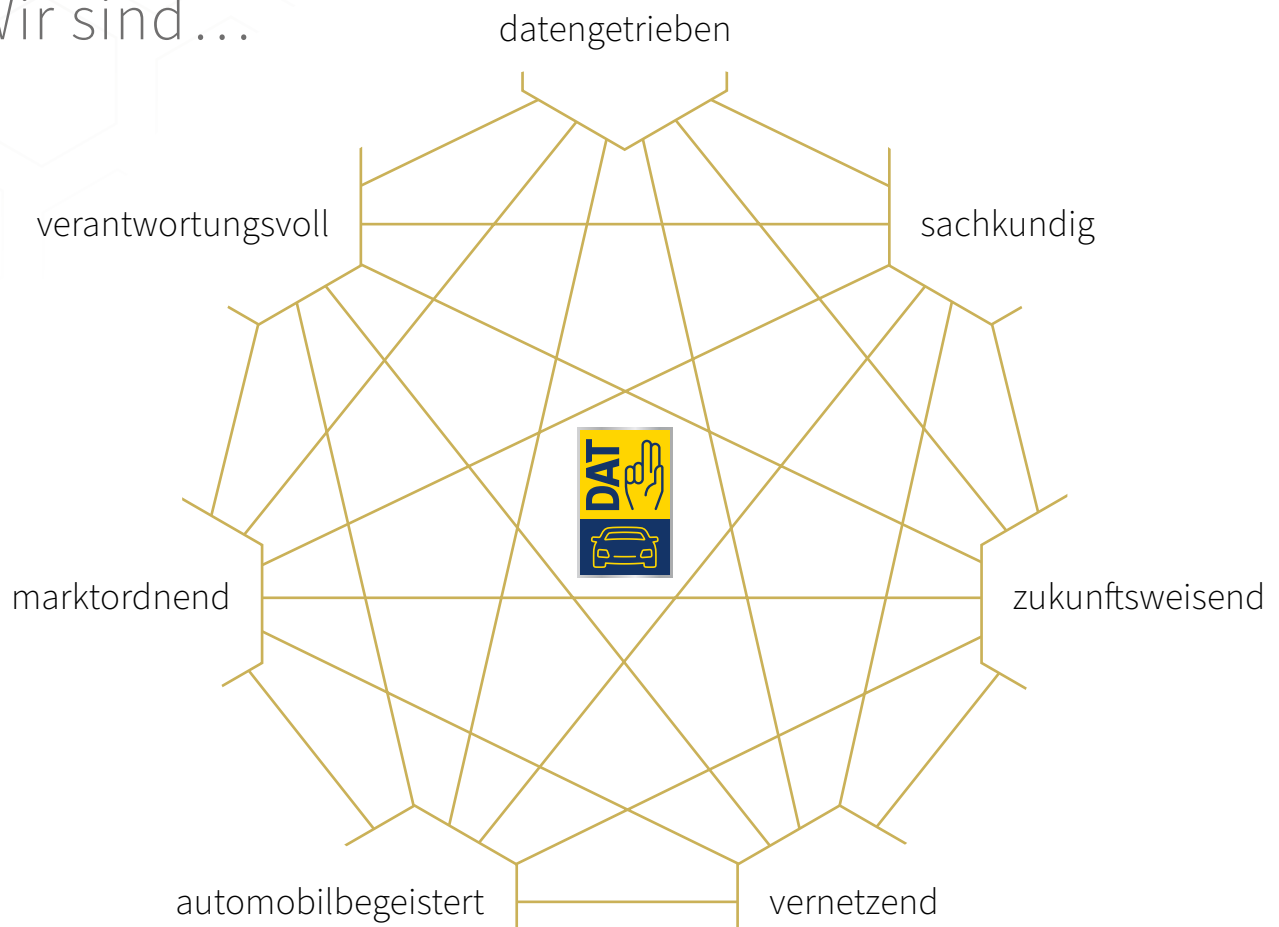
## STANDZEITEN IN TAGEN

Alle Segmente und Marken, Gebrauchtwagen beim Handel

● Benzin ● Diesel



Wir sind ...



## Impressum

Deutsche Automobil Treuhand GmbH  
Hellmuth-Hirth-Straße 1  
D-73760 Ostfildern  
Telefon +49 711 4503-0  
dat.de

### Verantwortlich für den Inhalt/Pressekontakte

**Dr. Martin Endlein**  
Leiter Unternehmenskommunikation  
Telefon +49 711 4503-488  
Mobil +49 175 5874675  
martin.endlein@dat.de

**Uta Heller**  
Senior Project Manager  
Automotive Market Research  
Telefon +49 711 4503-389  
uta.heller@dat.de

**Bernd Reich**  
Referent Unternehmenskommunikation  
Telefon +49 711 4503-440  
bernd.reich@dat.de

**Realisationspartner Online/Offline**  
www.infact.digital, Stuttgart

### Verbreitung

Das DAT-Barometer ist eine regelmäßige  
Publikation der Deutschen Automobil

Treuhand GmbH (DAT). Es stellt eine Moment-  
aufnahme aus primär- und sekundärspezifischen  
Daten des Automarkts dar und wird den Medien  
sowie der Öffentlichkeit unter barometer.dat.de  
zur Verfügung gestellt.

Sämtliche im DAT-Barometer enthaltenen  
Angaben sind – sofern nicht andere Quellen

angegeben sind – urheberrechtlich geschützt.  
Nachdruck und fotomechanische/digitale  
Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit  
Quellenangabe „Deutsche Automobil Treuhand  
GmbH (DAT)“.

Kommerzielle Nutzung, auch auszugsweise,  
nur nach vorheriger Zustimmung der DAT.



[dat.de](https://www.dat.de)