

**Automobiles Wissen
beginnt mit uns.**



DAT  Barometer

Gesamtübersicht 2021

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 90 Jahren, 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.

März 2021 | Alternative Antriebe**DAT-Barometer zeigt Wertverlust gebrauchter Elektrofahrzeuge und analysiert alternative Antriebe**

| | |
|--|---|
| Pressemitteilung | 5 |
| Barometer | 7 |
| Pkw-Neuzulassungen: Gesamt | 7 |
| Pkw-Besitzumschreibungen: Gesamt | 7 |
| Pkw-Neuzulassungen: Elektro und Plug-In-Hybrid | 7 |
| Pkw-Bestand | 8 |
| Top 10 Marken elektrifizierte Neuzulassungen | 8 |
| Ausgewählte Marken nach Antriebsarten | 8 |
| Standzeiten beim Handel in Tagen | 9 |
| Wertentwicklung vom Listenneupreis | 9 |
| Kommentar | 9 |

April 2021 | Pkw-Kaufplaner – Elektromobilität**Analyse im April zeigt Sicht der Endverbraucher auf Elektromobilität**

| | |
|---|----|
| Pkw-Kauf: Wahrscheinlichste Motorart | 11 |
| Einsatz eines E-Autos: Ersatz oder Zusatzwagen? | 12 |
| Wenn Kauf eines E-Autos geplant, dann neu oder gebraucht? | 12 |
| Gründe gegen den Kauf eines gebrauchten E-Autos | 13 |
| Kenntnis über Kaufprämie für gebrauchte E-Autos | 13 |
| Pkw-Besitzumschreibungen nach Antriebsarten | 14 |
| Pkw-Neuzulassungen: Gesamt | 14 |
| Pkw-Besitzumschreibungen: Gesamt | 14 |

Mai 2021 | Kaufplaner – Corona und Elektromobilität**Auto-Kaufabsichten trotz Corona-Pandemie weiterhin hoch**

| | |
|---|----|
| Corona-Auswirkungen auf die Mobilität | 16 |
| Corona-Auswirkungen auf Autokauf | 17 |
| Pkw-Neuzulassungen: Gesamt | 17 |
| Pkw-Besitzumschreibungen: Gesamt | 17 |
| Pkw-Neuzulassungen: Elektro (BEV) und Plug-In-Hybrid (PHEV) | 18 |
| Urlaub mit E-Auto vorstellbar? | 18 |
| Standzeiten beim Handel in Tagen | 19 |
| Wertentwicklung von dreijährigen Pkw | 19 |

Juni 2021 | Handel**Autohandel in Coronazeiten**

| | |
|--|----|
| Händlereinschätzung: | |
| Geschäftsaussichten zweites Halbjahr 2021 | 21 |
| Pkw-Neuzulassungen: Gesamt | 22 |
| Pkw-Besitzumschreibungen: Gesamt | 22 |
| Aktuelle Situation im Autohaus: Aussagen der Autohändler | 22 |
| Thema E-Mobilität in den Autohäusern | 23 |
| Corona: Kommunikationsverhalten zwischen Handel und Kunden/Kaufinteressenten | 23 |
| Standzeiten beim Handel in Tagen | 24 |
| Wertentwicklung von dreijährigen Pkw | 24 |

Juli 2021 | Flotte/Fuhrpark**Alternative Antriebe im Fuhrpark**

| | |
|---|----|
| Gewerbliche und private Neuzulassungen | 26 |
| Verteilung der Antriebsarten in den Fuhrparks | 27 |
| Gründe für Beschaffung alternativer Antriebsarten im Fuhrpark | 27 |
| Aussagen der Fuhrparkleiter zu PHEV | 28 |
| E-Fuels: Kenntnisstand und Einschätzung der Fuhrparkleiter | 28 |
| Auto-Abos: Kenntnisstand und Einschätzung der Fuhrparkleiter | 29 |
| Kommentar | 29 |

September 2021 | Bestand**Pkw-Bestand: 48 Mio. Pkw auf deutschen Straßen, 1% elektrisch**

| | |
|---|----|
| Fakten zum Pkw-Bestand nach Antriebsarten | 31 |
| Antriebsarten und Haltergruppen im Bestand | 32 |
| Pkw-Bestand: Euro-Normen im Trend | 32 |
| Pkw-Bestand: Antriebsarten nach Euro-Normen | 32 |
| Kraftstoffpreise | 33 |
| Wertentwicklung von dreijährigen Pkw | 33 |

Oktober 2021 | Pkw-Halter**Wie denken Pkw-Halter über E-Mobilität?**

| | |
|--|----|
| Wahrscheinlichste Motorart, wenn Pkw-Kauf anstehen würde | 35 |
| Verhalten der Pkw-Halter in Bezug auf Elektromobilität | 36 |
| Ansichten der Pkw-Halter zu E-Autos | 36 |
| Kenntnisstand und Einschätzung der Pkw-Halter zu E-Fuels | 37 |
| Wertentwicklung von dreijährigen Pkw | 37 |

November 2021 | Pkw-Halter**Verbrauchersicht: E-Mobilität und Werkstatt**

| | |
|---|----|
| Pkw-Neuzulassungen im Trend | 39 |
| Verbrauchersicht: | |
| E-Auto-Kompetenz der Werkstatt | 40 |
| Verbrauchersicht: | |
| Erwartete Auswirkungen der Elektromobilität auf den Werkstattbesuch | 40 |
| Verbrauchersicht: | |
| Auswirkungen der Elektromobilität auf Versicherungskosten | 41 |
| Wertentwicklung von dreijährigen Pkw | 41 |

Über die DAT

| | |
|-----------------------|----|
| Impressum | 42 |
| Pressekontakte | 42 |



Ausgabe März 2021
Schwerpunkt Alternative Antriebe

**DAT-Barometer zeigt Wertverlust
gebrauchter Elektrofahrzeuge
und analysiert alternative Antriebe**

DAT-Barometer zeigt Wertverlust gebrauchter Elektrofahrzeuge und analysiert alternative Antriebe

- ▶ *Elektro-Gebrauchtwagen verlieren stärker an Wert als Verbrenner*
- ▶ *Durchdringung alternativer Antriebe variiert je nach Marke*
- ▶ *Mildhybride verzerren Verbrenner-Statistik*
- ▶ *Alternative Antriebsarten im Pkw-Bestand bei 4%*
- ▶ *Automobilmarkt kämpft mit dem Lockdown*
- ▶ *Standtage beim Handel steigen durch Lockdown*

Ostfildern (24.03.2021) - Die Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT) zeigt im aktuellen DAT-Barometer zwei Schwerpunktthemen: den starken Rückgang der Werte von gebrauchten Elektro-Autos und alternative Antriebsarten mit der notwendigen skeptischen Interpretation.

Hier die Ergebnisse im Detail:

- ▶ **Elektro-Gebrauchtwagen verlieren stärker an Wert als Verbrenner:** Eine Analyse der Transaktionspreise, die vom Handel an die DAT übermittelt werden, zeigt, dass derzeit Benziner und Diesel zu stabileren und auch höheren Preisen verkauft werden können als gebrauchte batterieelektrische Fahrzeuge (BEV). So lag beispielsweise im Dezember 2020 der Wert für dreijährige Benziner bei 56,6% des ehemaligen Neupreises, vergleichbare Diesel erzielten 52,5%. Batterieelektrische Pkw kamen auf 50,6%. Seit Sommer 2020 sind die Werte für gebrauchte BEV deutlich gefallen (siehe hierzu auch den unten stehenden Kommentar von Martin Weiss, Leiter DAT-Fahrzeugbewertung), während sich Benziner und Diesel stabilisierten. Wegen dem weiterhin anhaltenden Lockdown sind für die Monate Januar und Februar 2021 geringere Datenmengen verfügbar. In der Tendenz zeigt sich aber ein identisches Bild, da dies auf alle Antriebsarten zutrifft.
- ▶ **Durchdringung alternativer Antriebe variiert je nach Marke:** Der Anteil der elektrifizierten Antriebsarten ist deutlich gewachsen. Dazu gehören u. a. rein batterieelektrische Pkw (BEV), Plug-In-Hybride (PHEV), Vollhybride (HEV) und Mildhybride (MHEV). Die Top-Hersteller mit den meisten Zulassungen solcher Antriebe im Januar und Februar 2021 waren Audi, gefolgt von BMW und VW. Die knapp 20.000 Einheiten bei Audi bedeuten, dass mehr als zwei Drittel aller neu zugelassenen Audi-Pkw über einen alternativen Antrieb verfügen. Beim zweitplatzierten BMW lag das Verhältnis bei 57%, bei VW waren es 22%. Daran sieht man, dass noch zahlreiche Modelle mit klassischen Verbrennern zugelassen wurden. Anders ist das bei der Daimler-Tochtermarke Smart. Diese ist bereits zu 100% elektrifiziert. Stückzahlenmäßig kommt sie allerdings nur auf 3.383 Einheiten. Von den Importeursmarken ist Volvo bereits zu 91% elektrifiziert, von den absoluten Stückzahlen liegt allerdings Hyundai etwas weiter vorn.

- ▶ **Mildhybride verzerren Verbrenner-Statistik:** Betrachtet man die Top-5-Marken bei den Neuzulassungen von elektrifizierten Pkw, so sticht Audi mit fast 70% deutlich hervor. Darunter sind 16% Plug-In-Antriebe, 6% fahren rein batterieelektrisch, und 47% sind Mildhybrid-Pkw. Die Tatsache, dass die 47% Mildhybride zu den alternativen Antrieben gerechnet werden, verzerrt die Statistik der Diesel- und Benzinanteile. Alle Mildhybrid-Pkw fahren mit einem hochmodernen Verbrennungsmotor, der in Kombination mit einem Startergenerator einen positiven Effekt auf den Kraftstoffverbrauch hat. Allerdings kann keines dieser Fahrzeuge auch nur einen Meter ohne seinen Verbrennermotor zurücklegen. Dies muss bei der Beurteilung der alternativen Antriebe berücksichtigt werden.
- ▶ **Alternative Antriebsarten im Pkw-Bestand bei 4%:** Auf den Straßen fahren derzeit über 48 Mio. Pkw, darunter 96% mit einem Verbrennungsmotor (Stichtag 1.1.2021). 1,75 Mio. Pkw, das sind 4% oder jeder 27te Pkw, zählen zu den alternativen Antrieben (darin enthalten auch alle Mildhybrid-Pkw). Betrachtet man die im Jahr 2020 neu zugelassenen Pkw, so haben diese den Bestand rein rechnerisch um etwa 820.000 Diesel, 1,36 Mio. Benzinler und 736.000 Pkw mit alternativen Antrieben erhöht. Auch wenn die Wachstumsrate bei alternativen Antrieben enorm ist, so sieht man, dass der Verbrenner zurzeit und voraussichtlich in den kommenden Jahren noch der dominierende Antrieb ist.
- ▶ **Automobilmarkt kämpft mit dem Lockdown:** Die Neuzulassungen und Besitzumschreibungen sind in den ersten beiden Monaten deutlich gesunken. Das KBA registrierte im Januar Rückgänge von ca. 30% gegenüber dem Januar 2020. Im Februar waren es noch etwa 20% weniger als im vergleichbaren Vorjahresmonat. Durch den Lockdown konnte der Automobilhandel deutlich weniger Fahrzeuge verkaufen. Im zweiten Halbjahr 2020 profitierten neue batterieelektrische und Plug-In-Hybrid-Pkw neben den Förderprämien zusätzlich von einem reduzierten Mehrwertsteuersatz. Dies führte zu einem starken Anstieg der Neuzulassungen (BEV mit knapp über 39.000 und PHEV mit über 43.000 Neuzulassungen alleine im Dezember). Dieser Schwung konnte nicht mit ins neue Jahr genommen werden, da vor allem durch den Lockdown ein „normaler“ Automobilhandel kaum möglich war.
- ▶ **Standtage beim Handel steigen durch Lockdown:** Der Automobilhandel ist in seinen Aktivitäten deutlich gehemmt. Während Endes des Jahres 2020 aufgrund der starken Nachfrage nach Gebrauchtwagen die Standtage kontinuierlich gefallen sind (im Dezember 2020 bei 73 und 75 Tagen für Benzinler und Diesel), so stiegen zum Jahresbeginn die Standtage wieder an. Aufgrund der geringeren Übermittlungen von Standzeiten aus dem Handel an die DAT unterliegen die aktuellen Werte von um die 90 Tage einer größeren Schwankungsbreite.

Der Automarkt ist unter deutlichen Corona-Vorzeichen ins neue Jahr gestartet. Wegen geschlossener Verkaufsräume liegen die Neuzulassungen und Besitzumschreibungen deutlich unter dem Vorjahr, und auch bei den Elektro- und Plug-In-Hybrid-Pkw ist nach der starken Steigerung Ende 2020 nun ein Einbruch sichtbar. Gewachsen ist allerdings der gesamte Fahrzeugbestand in Deutschland. Trotz aller Exporte, Stilllegungen und Verschrotungen wurden am 1.1.2021 über 48 Mio. Pkw (+1,1%) vom KBA registriert. Davon über 96% mit einem Verbrennungsmotor. Die Aktivitäten der Hersteller im Bereich der alternativen Antriebe sorgen dafür, dass zunehmend deren Anteil steigt. Betrachtet man ausgewählte Pkw-Marken, gab es deutliche Unterschiede: War bei VW jede fünfte Neuzulassung elektrifiziert, lag der Anteil bei Smart bei 100%, Audi kam auf 69%. Bei genauerer Analyse

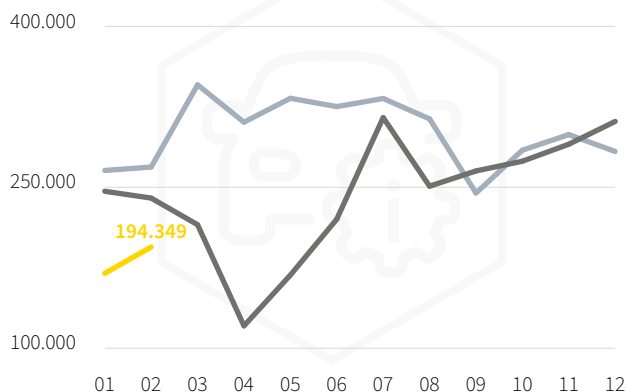
wird allerdings klar, dass knapp die Hälfte dieser Audi-Pkw mit einem Mildhybrid-Antrieb unterwegs ist, d. h. eine Kombination aus einem hochmodernen Verbrennermotor mit einem zusätzlichen Startergenerator. Dieser hilft beim Spritsparen, das Fahrzeug an sich kann aber nicht alleine rein elektrisch fahren. Daher ist grundsätzlich eine gesunde Skepsis bei der Interpretation von alternativen Antrieben angebracht. Eine weitere Herausforderung ist die Vermarktung von batterieelektrischen Gebrauchtwagen. Die Werte von dreijährigen Fahrzeugen lagen bislang auf dem Niveau der Benziner. Seit Sommer 2020 gingen sie spürbar nach unten, da die Prämien für neue E-Autos einen großen Preisdruck auf die Gebrauchten ausübten.



Pkw-Neuzulassungen: Gesamt

Quelle: KBA

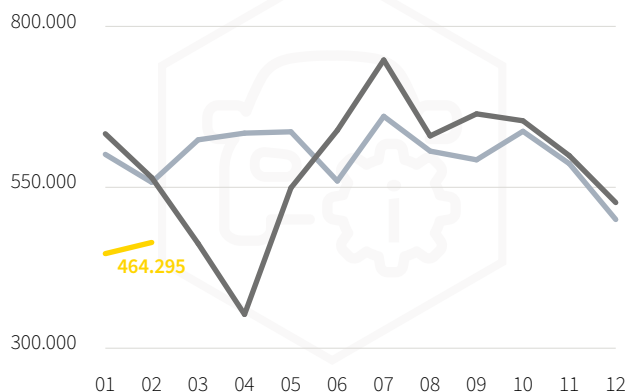
— 2019 — 2020 — 2021
Von März bis April 2020 sowie ab Dezember 2020 war wegen Lockdown nur eingeschränkter Autohandel möglich.



Pkw-Besitzumschreibungen: Gesamt

Quelle: KBA

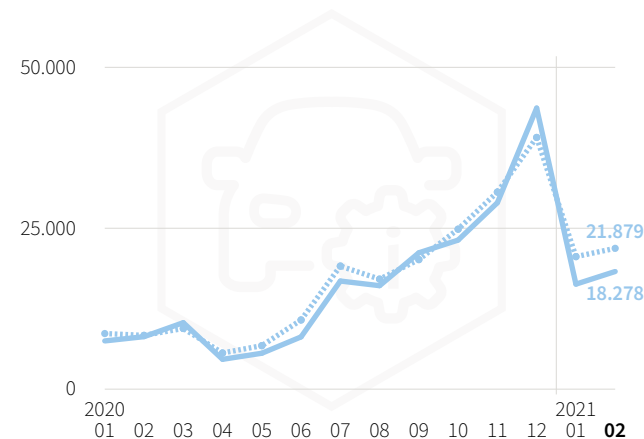
— 2019 — 2020 — 2021
Von März bis April 2020 sowie ab Dezember 2020 war wegen Lockdown nur eingeschränkter Autohandel möglich.



Pkw-Neuzulassungen: Elektro und Plug-In-Hybrid

Quelle: KBA

— Elektro — Plug-In-Hybrid

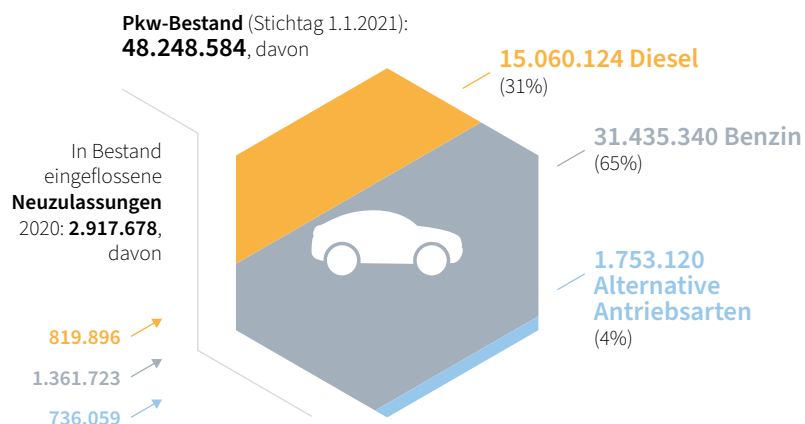


Die Neuzulassungen und Besitzumschreibungen sind in den ersten beiden Monaten deutlich gesunken. Das KBA registrierte im Januar Rückgänge von ca. 30% gegenüber dem Januar 2020. Im Februar waren es noch etwa 20% weniger als im vergleichbaren Vorjahresmonat. Durch den Lockdown konnte der Automobilhandel deutlich weniger Fahrzeuge verkaufen. Im zweiten Halbjahr 2020 profitierten neue batterieelektrische und Plug-In-Hybrid-Pkw neben den Förderprämien zusätzlich von einem reduzierten Mehrwertsteuersatz. Dies führte zu einem starken Anstieg der Neuzulassungen (BEV mit knapp über 39.000 und PHEV mit über 43.000 Neuzulassungen alleine im Dezember). Dieser Schwung konnte nicht mit ins neue Jahr genommen werden, da vor allem durch den Lockdown ein „normaler“ Automobilhandel kaum möglich war.

Pkw-Bestand

— Diesel — Benzin — Alternative Antriebsarten

Quelle:
KBA

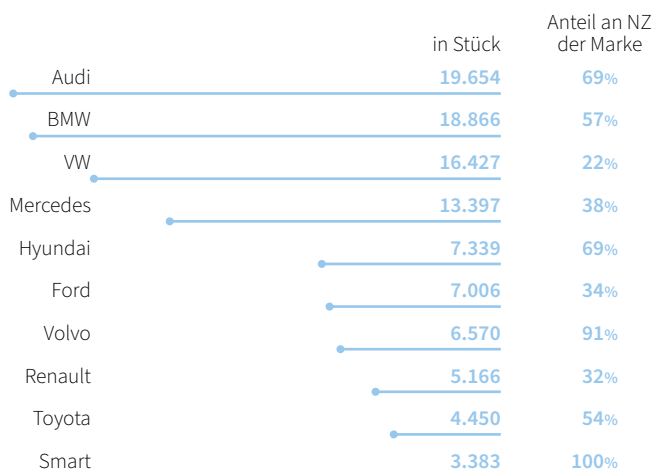


Auf den Straßen fahren derzeit über 48 Mio. Pkw, darunter 96% mit einem Verbrennungsmotor (Stichtag 1.1.2021). 1,75 Mio. Pkw, das sind 4% oder jeder 27te Pkw, zählen zu den alternativen Antrieben (darin enthalten auch alle Mildhybrid-Pkw). Betrachtet man die im Jahr 2020 neu zugelassenen Pkw, so haben diese den Bestand rein rechnerisch um etwa 820.000 Diesel, 1,36 Mio. Benzin und 736.000 Pkw mit alternativen Antrieben erhöht. Auch wenn die Wachstumsrate bei alternativen Antrieben enorm ist, so sieht man, dass der Verbrenner zurzeit und voraussichtlich in den kommenden Jahren noch der dominierende Antrieb ist.

Top 10 Marken elektrifizierte Neuzulassungen

Basis: BEV, PHEV, HEV, MHEV; Januar–Februar 2021

Quelle:
KBA/DAT



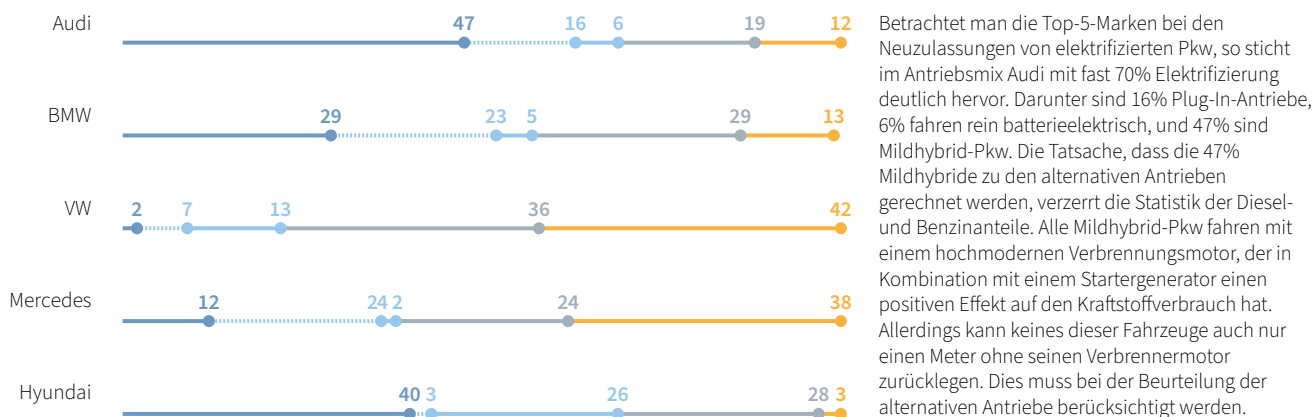
Der Anteil der elektrifizierten Antriebsarten ist deutlich gewachsen. Dazu gehören u. a. rein batterieelektrische Pkw (BEV), Plug-In-Hybride (PHEV), Vollhybride (HEV) und Mildhybride (MHEV). Die Top-Hersteller mit den meisten Zulassungen solcher Antriebe im Januar und Februar 2021 waren Audi, gefolgt von BMW und VW. Die knapp 20.000 Einheiten bei Audi bedeuten, dass mehr als zwei Drittel aller neu zugelassenen Audi-Pkw über einen alternativen Antrieb verfügen. Beim zweitplatzierten BMW lag das Verhältnis bei 57%, bei VW waren es 22%. Daran sieht man, dass noch zahlreiche Modelle mit klassischen Verbrennern zugelassen wurden. Anders ist das bei der Daimler-Tochtermarke Smart. Diese ist bereits zu 100% elektrifiziert. Stückzahlenmäßig kommt sie allerdings nur auf 3.383 Einheiten. Von den Importeursmarken ist Volvo bereits zu 91% elektrifiziert, von den absoluten Stückzahlen liegt allerdings Hyundai etwas weiter vorn.

Ausgewählte Marken nach Antriebsarten

Januar–Februar 2021; Angaben in Prozent

— Mildhybrid/Hybrid — Plug-In-Hybrid — Elektro — Benzin — Diesel

Quelle:
KBA/DAT



Betrachtet man die Top-5-Marken bei den Neuzulassungen von elektrifizierten Pkw, so sticht im Antriebsmix Audi mit fast 70% Elektrifizierung deutlich hervor. Darunter sind 16% Plug-In-Antriebe, 6% fahren rein batterieelektrisch, und 47% sind Mildhybrid-Pkw. Die Tatsache, dass die 47% Mildhybride zu den alternativen Antrieben gerechnet werden, verzerrt die Statistik der Diesel- und Benzinanteile. Alle Mildhybrid-Pkw fahren mit einem hochmodernen Verbrennungsmotor, der in Kombination mit einem Startergenerator einen positiven Effekt auf den Kraftstoffverbrauch hat. Allerdings kann keines dieser Fahrzeuge auch nur einen Meter ohne seinen Verbrennermotor zurücklegen. Dies muss bei der Beurteilung der alternativen Antriebe berücksichtigt werden.

Methodik Das DAT-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.

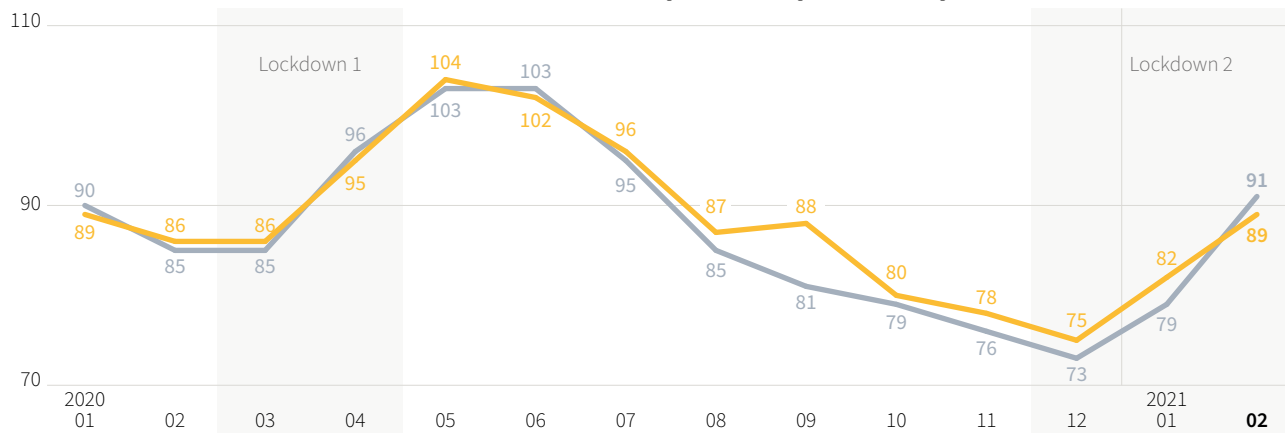
Standzeiten beim Handel in Tagen

Gebrauchtwagen aller Segmente und Marken

— Diesel — Benzin

Während der Lockdown-Phasen wurden vom Handel deutlich weniger Daten an die DAT übermittelt. Daher unterliegen die Werte einer größeren Schwankungsbreite.

Quelle:
DAT



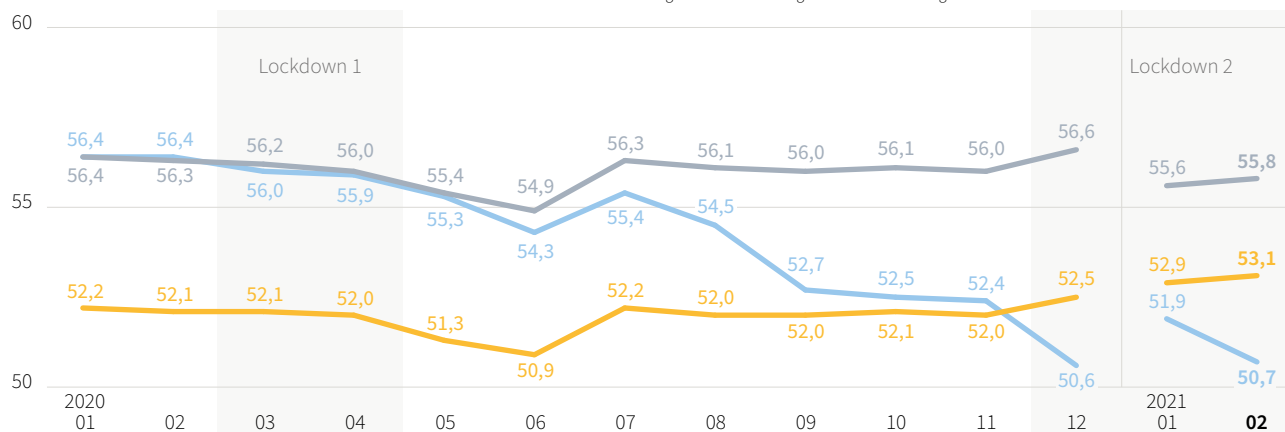
Wertentwicklung von 3-jährigen Pkw

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

— Elektro — Diesel — Benzin

Während der Lockdown-Phasen wurden vom Handel deutlich weniger Daten an die DAT übermittelt. Daher unterliegen die Werte einer größeren Schwankungsbreite.

Quelle:
DAT



Grundlage sind 3-jährige Pkw während eines Kalenderjahres. Im neuen Kalenderjahr werden ‚neue‘ 3-jährige Pkw betrachtet, wodurch sich von Dezember zu Januar ein Sprung ergibt. Der Verkaufspreis wird prozentual zum damaligen Listenpreis dargestellt.

„Der Gebrauchtwagenmarkt für batterieelektrische Pkw hat es schwer. Das sieht man an den geringen Stückzahlen (2020: ca. 20.000 Besitzumschreibungen vs. 200.000 Neuzulassungen) und an der großen Konkurrenz zu den stark geförderten Neuwagen. Die Preisdifferenz zwischen einem neuen und einem gebrauchten Elektroauto ist oftmals zu gering, als dass es für den Käufer attraktiv wäre, sich den Gebrauchtwagen zu kaufen. Hinzu kommt, dass die Technologiesprünge momentan noch rasant sind. Jedem Gebrauchtwagenverkäufer gehen da schnell die Argumente aus, warum ein drei- oder vierjähriger Pkw gekauft werden soll, wenn für einen etwas höheren Betrag ein fabrikneues Fahrzeug erworben werden kann. Hier verschieben sich die Preisgefüge, und das wird nicht besser, je mehr neue Fahrzeuge in den Markt kommen. Die obige Grafik zeigt nur die

halbe Wahrheit, da sie die Werte über alle Segmente darstellt. Schaut man sich nur die kleineren Segmente an, ist deren Wertverlust deutlich dramatischer. Bei den Plug-In-Hybriden ist die Situation ebenfalls alles andere als rosig. Diese sind vom Grundpreis oft deutlich teurer als das Nicht-Plug-In-Modell, aber diese Differenz lässt sich auf dem Gebrauchtwagenmarkt nach ein paar Jahren kaum noch realisieren. Es fehlen hier echte Nutzungsanreize. Was auf dem Neuwagenmarkt nach Erfolgsmeldungen klingt, hinterlässt auf dem Gebrauchtwagenmarkt einen sehr bitteren Nachgeschmack. Hinzu kommt die nach wie vor anhaltende Unsicherheit gebrauchter E-Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Batterie. Diesen Punkt können zumindest Batteriezertifikate und Ähnliches ausräumen, das natürliche Preisgefüge stellen sie aber auch nicht wieder her.“



Martin Weiss
Leiter DAT-Fahrzeug-
bewertung



Ausgabe April 2021

Schwerpunkt Pkw-Kaufplaner – Elektromobilität

**Analyse im April zeigt
Sicht der Endverbraucher
auf Elektromobilität**



Analyse im April zeigt Sicht der Endverbraucher auf Elektromobilität

Knapp die Hälfte der privaten Autokaufplaner in Deutschland wird mit großer Wahrscheinlichkeit einen Benziner kaufen, gut jeder Zehnte einen Diesel. Ein Pkw mit Hybrid-Technologie (HEV/PHEV) kommt für 29%, der reine Batterieantrieb (BEV) für 14% infrage. Das sind die Ergebnisse einer Befragung von über 1.000 Endverbrauchern, die sich innerhalb der kommenden 24 Monate einen Pkw anschaffen werden. Abgesehen von der konkreten Kaufabsicht könnten sich 47% der Kaufplaner ein E-Auto als Ersatz für den bisher hauptsächlich genutzten Wagen vorstellen. Wichtige Voraussetzung: knapp 400 km Mindestreichweite.

Bei der Wahl, ob ein E-Auto neu oder gebraucht gekauft wird, sind sich die Endverbraucher einig: 69% präferieren den Neuwagen, 30% könnten sich auch einen Jahreswagen vorstellen. Ein E-Auto älter als 12 Monate käme nur für sieben Prozent

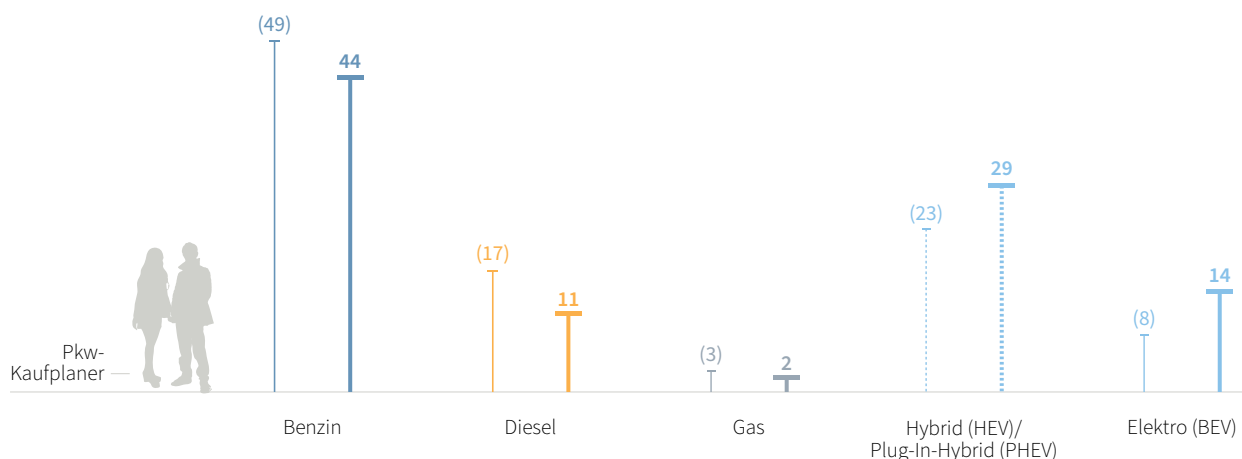
infrage. Nach den Ablehnungsgründen für gebrauchte E-Autos gefragt, sehen beispielsweise 33% den nur geringen Preisvorteil gegenüber einem Neuwagen, da diese derzeit weiterhin stark gefördert werden. Aber auch lange Ladezeiten und die veraltete Technologie sprechen für knapp jeden dritten Befragten dagegen. Dass junge gebrauchte E-Autos ebenfalls mit einer Förderprämie gekauft werden können, wissen aktuell allerdings 56% der Autokaufplaner nicht.

Insgesamt ist der Markt für gebrauchte E-Autos (BEV) noch sehr klein: Etwas über 3.000 Einheiten wechselten im März den Besitzer, das sind 0,5% aller Besitzumschreibungen dieses Monats. Der Gebrauchtwagenmarkt insgesamt verzeichnet ein starkes Wachstum und liegt mit über 670.000 Einheiten sogar über dem „Vor-Corona-März“ 2019.



Pkw-Kauf: Wahrscheinlichste Motorart

Angaben in Prozent; Stand April 2021 (August 2019)

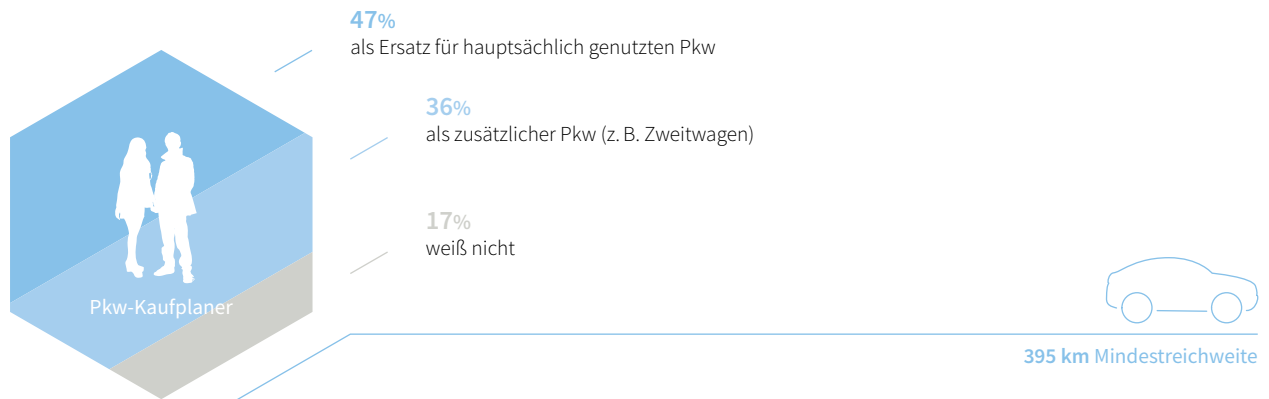


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Benziner wahrscheinlichste Motorwahl bei anstehendem Pkw-Kauf: Endverbraucher, die innerhalb der nächsten 24 Monate einen Pkw anschaffen wollen, wurden gefragt, welche Motorart für sie die wahrscheinlichste Wahl wäre. An der Spitze stand der Benziner mit 44%, gefolgt vom Hybrid/Plug-In-Hybrid (29%). Für ein reines Batteriefahrzeug würden sich 14% entscheiden. Zusammengerechnet positionieren die batterieelektrischen Pkw sich damit (43%) dicht hinter den Benzinern. Dieselfahrzeuge wären für 11% der Befragten die präferierte Wahl, einen Gasantrieb würden 2% wählen.

Einsatz eines E-Autos: Ersatz oder Zusatzwagen?

Stand April 2021

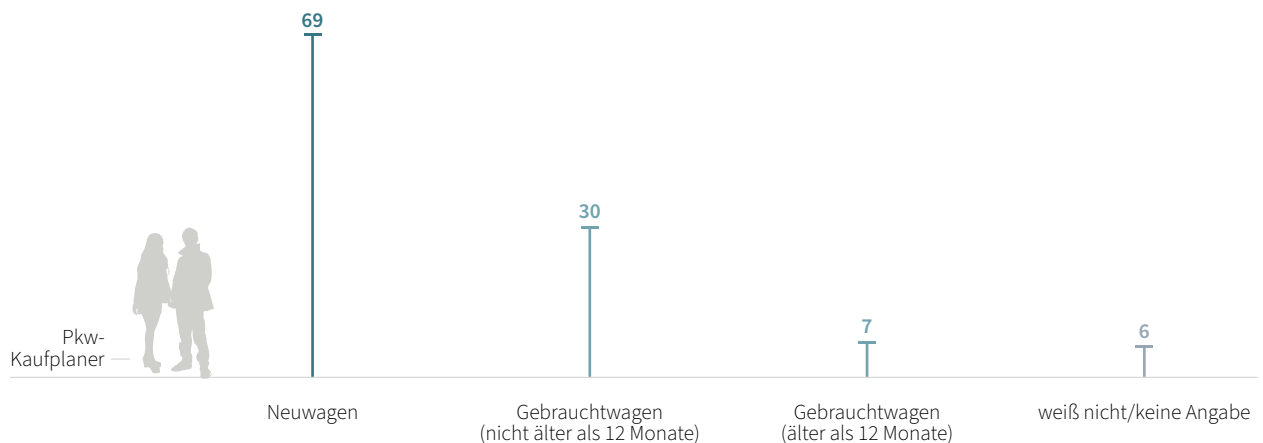


Copyright: DAT/Quelle: DAT

E-Autos würden überwiegend als „Hauptauto“ genutzt werden: Die Pkw-Kaufplaner wurden zudem zur Rolle eines E-Autos befragt. „Sehen Sie aktuell ein reines E-Auto eher nur als Zweit- oder Drittwagen in Ihrem Haushalt oder können Sie sich ein reines E-Auto auch als Ersatz des hauptsächlich genutzten Pkw im Haushalt vorstellen?“ 17% der Endverbraucher waren sich bei dieser Frage unschlüssig. 36% sehen diese Technologie derzeit nur in einem Zweitwagen, immerhin 47% sogar im Erstwagen ihres Haushaltes. Voraussetzung für ein E-Auto ist bei den Pkw-Kaufplanern allerdings eine Reichweite von 395 km. Das war das Ergebnis auf die Frage: „Welche Reichweite erwarten Sie mindestens von einem reinen Elektroauto, damit es für Sie interessant ist und Ihre Bedürfnisse abdeckt?“. Kaufplaner, die ein E-Auto konkret in Erwägung ziehen, waren bereits mit einer Reichweite von 330 km zufrieden.

Wenn Kauf eines E-Autos geplant, dann neu oder gebraucht?

Angaben in Prozent; Stand April 2021; Mehrfachnennungen möglich

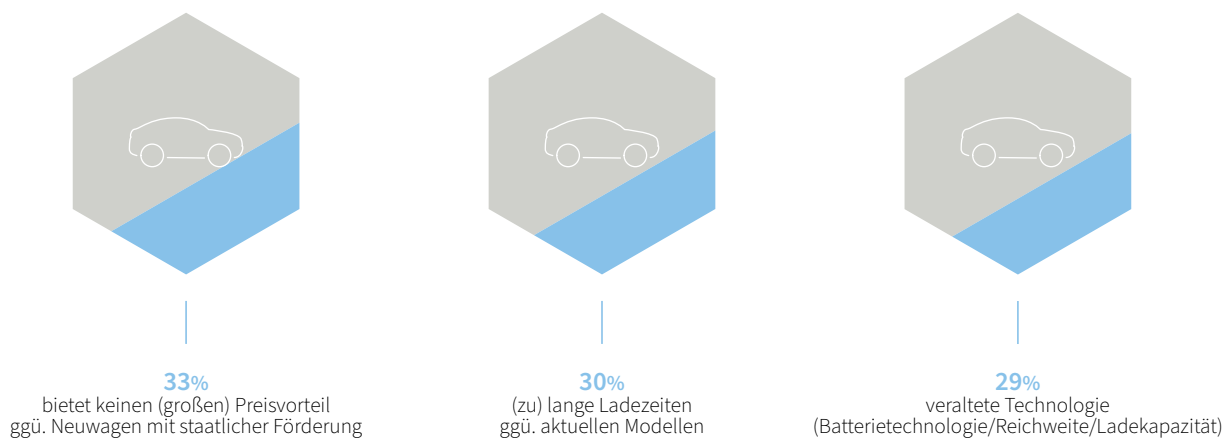


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Anschaffung eines E-Autos als Neuwagen präferiert: E-Autos können neu oder gebraucht gekauft werden. Die meisten Endverbraucher, für die ein E-Auto im aktuellen Kaufprozess eine wahrscheinliche Option ist, haben eine klare Meinung: 69% und damit mehr als zwei Drittel tendieren zu einem Neuwagen. Für 30% käme auch ein Gebrauchtwagen, der nicht älter als 12 Monate ist, infrage (Mehrfachnennungen waren hier möglich). 7% würden sogar einen Gebrauchtwagen, der älter als ein Jahr ist, kaufen. Nur 6% sind sich noch nicht schlüssig oder machten keine Angaben, ob für sie die Anschaffung eines Neuwagens oder Gebrauchtwagens infrage käme.

Gründe gegen den Kauf eines gebrauchten E-Autos

Basis: Pkw-Kaufplaner eines neuen E-Autos; Stand April 2021; Mehrfachnennungen möglich

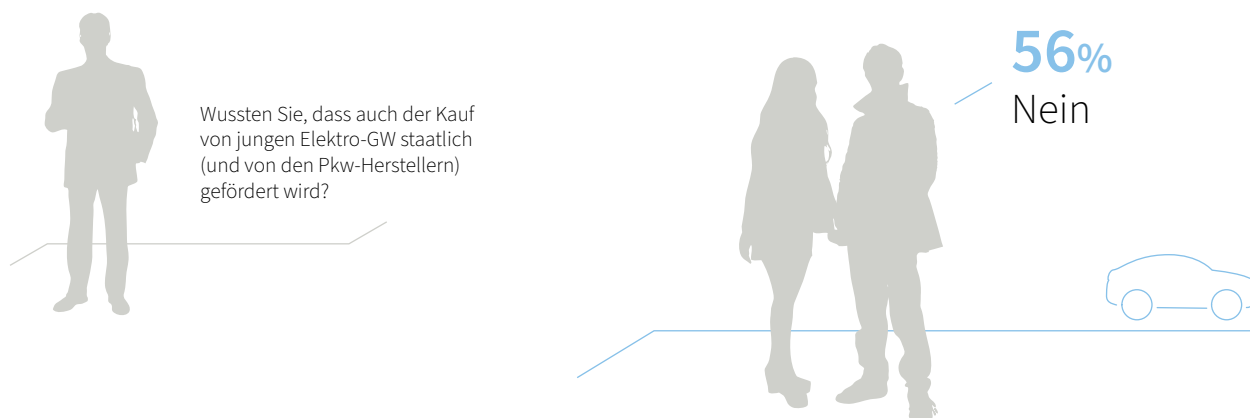


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Geringer Preisvorteil gegenüber dem Neuwagen spricht gegen gebrauchtes E-Auto: E-Auto-Kaufplaner, die sich für einen Neuwagen ausgesprochen haben, antworteten mit folgenden Statements, warum für sie kein E-Gebrauchtwagen infrage kommt: Für ein Drittel bietet ein E-Gebrauchtwagen keinen (großen) Preisvorteil im Vergleich zu einem Neuwagen mit staatlicher Förderung. 30% ist die Ladezeit zu lang, und sie denken, dass aktuelle Modelle (Neuwagen) hier mehr bieten. Eine veraltete Technologie in Bezug auf Batterietechnologie, Reichweite oder Ladekapazität gaben 29% als Grund gegen die Anschaffung eines E-Gebrauchtwagens an.

Kenntnis über Kaufprämie für gebrauchte E-Autos

Basis: Pkw-Kaufplaner; Stand April 2021

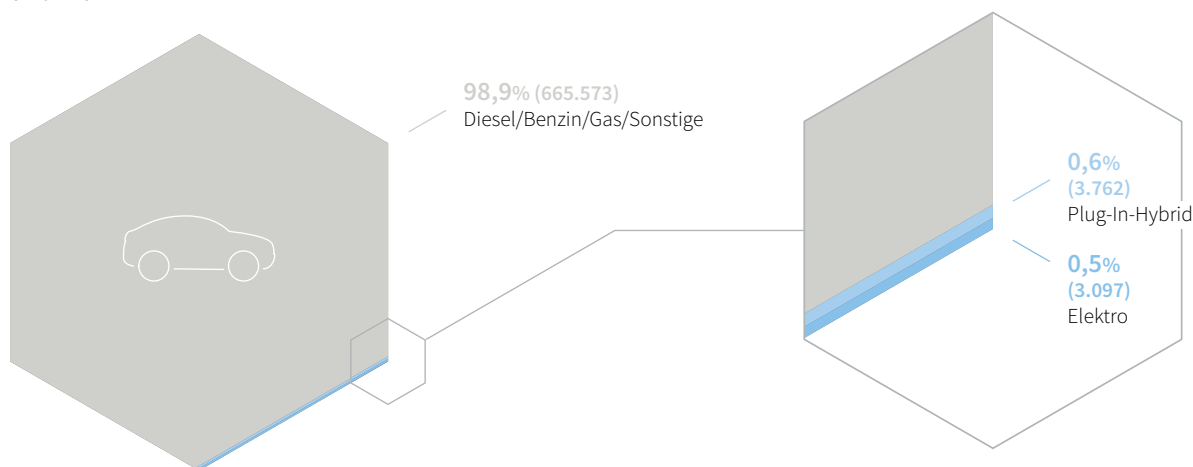


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Wenig Kenntnis über Kaufprämie für gebrauchte E-Autos: Ob ein finanzieller Anreiz das Geschäft mit gebrauchten E-Autos ankurbeln könnte, ist fraglich. Immerhin ist seit Mitte des vergangenen Jahres eine Förderprämie für junge gebrauchte E-Autos möglich. Der Kenntnisstand zur E-Kaufprämie ist unter den Kaufplanern eher unterdurchschnittlich. Die Frage: „Wussten Sie, dass auch der Kauf von jungen Elektro-Gebrauchtwagen staatlich (und von den Automobilherstellern) gefördert wird?“ verneinten 56%. Etwas besser – wenn auch nur geringfügig – sind E-Auto-Kaufplaner informiert. Hier antworteten 52% mit „nein“, was immer noch über die Hälfte der Zielgruppe ist.

Pkw-Besitzumschreibungen nach Antriebsarten

Stand März 2021



Copyright: DAT/Quelle: KBA

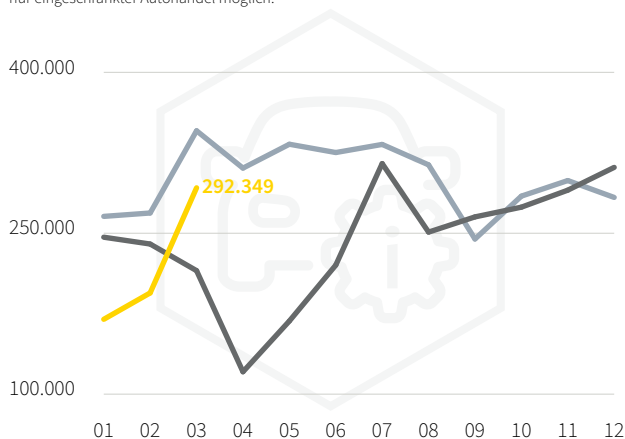
Nachfrage auf dem GW-Markt hoch – elektrifizierter Anteil aber gering: Trotz Lockdown und erschwerten Bedingungen war der März im Gegensatz zum Vorjahr ein sehr guter Monat. Auf dem Gebrauchtwagenmarkt konnte laut KBA mit 672.432 Einheiten sogar der Vor-Corona-März aus dem Jahr 2019 übertrumpft werden. Unter dem Strich liegt der Gebrauchtwagenmarkt im ersten Quartal bei 1.583.639 Einheiten und damit noch 4,6% unter dem Vorjahreszeitraum. Nach Antriebsarten aufgeteilt, beherrschen die Verbrenner mit 98,9% das Marktgeschehen immer noch. Plug-In-Hybride kommen lediglich auf 0,6%, E-Autos auf 0,5% Marktanteil.

Auch die Neuwagen verbuchten im März gute Ergebnisse: Mit 292.349 Neuzulassungen konnte der Markt gegenüber März 2020 um 35,9% wachsen. Im ersten Quartal wurden 656.452 Pkw neu zugelassen. Das sind zwar noch 6,4% weniger als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum, aber die Zeichen stehen auf Frühjahrsbelebung.

Pkw-Neuzulassungen: Gesamt

— 2019 — 2020 — 2021

Von März bis April 2020 sowie ab Dezember 2020 war wegen Lockdown nur eingeschränkter Autohandel möglich.

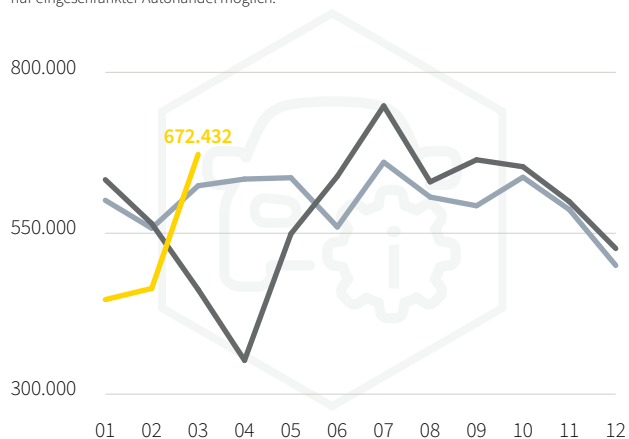


Copyright: DAT/Quelle: KBA

Pkw-Besitzumschreibungen: Gesamt

— 2019 — 2020 — 2021

Von März bis April 2020 sowie ab Dezember 2020 war wegen Lockdown nur eingeschränkter Autohandel möglich.



Methodik Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär-/sekundärspezifischen Automarkt-Daten. Für die Verbraucherbefragung (April 2021) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 1.080 Online-Interviews (CAWI) über die GfK im Zeitraum 06.-09.04.2021 durchgeführt. Die Datengewichtung erfolgte nach KBA-Pkw-Bestand (Marke u. Motorart).



Ausgabe Mai 2021
Schwerpunkt Kaufplaner –
Corona und Elektromobilität

**Auto-Kaufabsichten
trotz Corona-Pandemie
weiterhin hoch**

Auto-Kaufabsichten trotz Corona-Pandemie weiterhin hoch

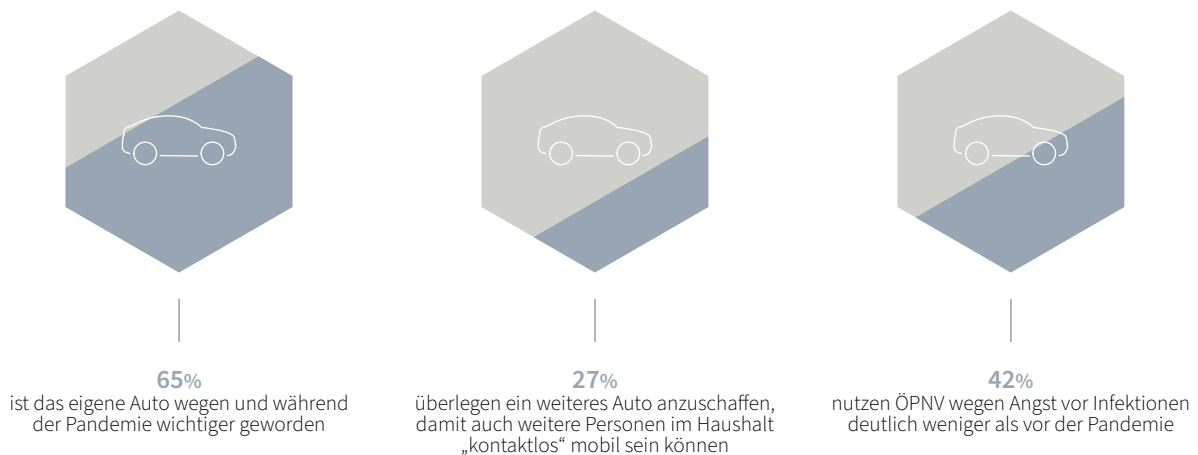
Die dritte Welle der Pandemie neigt sich zwar dem Ende entgegen, aber der Autokauf ist weiterhin durch Corona geprägt. Die bereits aus dem DAT-Report bekannte Aussage, dass die Pandemie die Bedeutung des eigenen Pkw gestärkt hatte, wurde nun von zwei Dritteln der Autokaufplaner im DAT-Barometer nochmals bestätigt. Auch die kontaktlose Mobilität im eigenen Pkw ist so wichtig, dass sich fast ein Drittel überlegt, ein weiteres Auto anzuschaffen. Gleichzeitig sinkt die Akzeptanz der öffentlichen Verkehrsmittel: Wer aktuell ein Auto besitzt und sich im Kaufprozess befindet, nutzt den ÖPNV deutlich weniger als vor der Pandemie (42% der Pkw-Kaufplaner bestätigten das).
Positiv für den Handel: Unabhängig davon, ob ein Neu- oder Gebrauchtwagen in Planung ist, sagen fast 60% aller Pkw-Kaufplaner, der Lockdown hindere sie nicht am Autokauf. Homeoffice und Kurzarbeit würden zudem von 38% für

intensivere Recherche genutzt. Negativ für den Handel: Die gebrauchten Fahrzeuge stehen wieder um die 100 Tage, bevor sie (immerhin zu stabilen Preisen) verkauft und ausgeliefert werden können. Aktuell wurden laut KBA tatsächlich zahlreiche Gebrauchtwagen erworben – etwas weniger als im Vormonat März, aber deutlich mehr als im April 2020. Aufgrund der Elektroprämien haben sich nicht nur die Autokaufplaner intensiver mit der Thematik beschäftigt, sondern auch die Zulassungs- und Besitzumschreibungszahlen zeigen, dass Fahrzeuge mit Elektromotor weiter Akzeptanz finden. Daher lag es nahe, auch nach der Reise mit einem Elektroauto in den Sommerurlaub zu fragen. Wenn das Urlaubsziel in Deutschland liege, dann können sich dies immerhin 41% der Pkw-Kaufplaner vorstellen.



Corona-Auswirkungen auf die Mobilität

Basis: Pkw-Kaufplaner; Stand April 2021

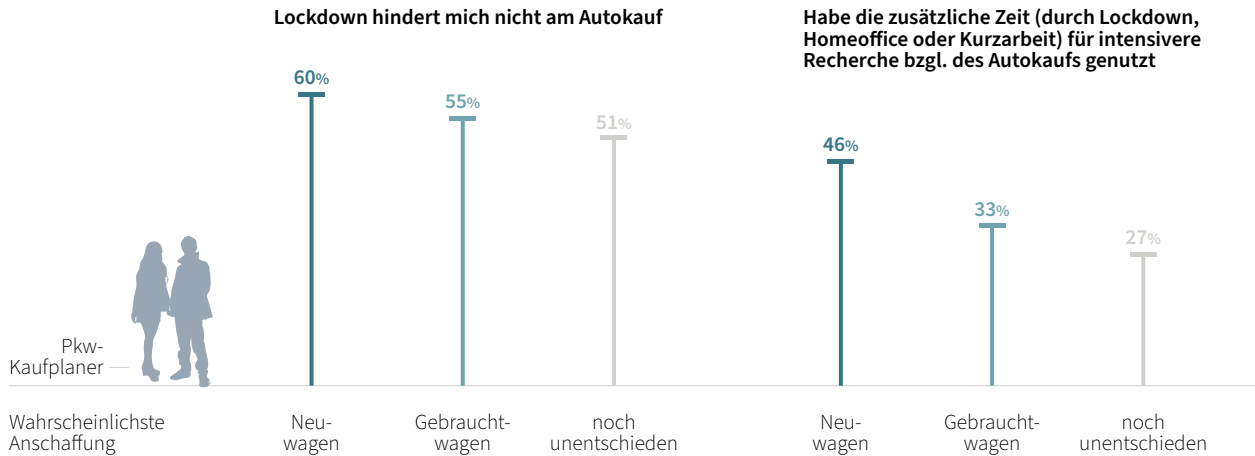


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Mobilität während Corona-Pandemie wichtiger geworden: Corona hat auch auf die Mobilität Auswirkungen. 65% der Pkw-Kaufplaner bestätigen, dass das eigene Auto wegen und während der Pandemie für sie wichtiger geworden ist. Fast ein Drittel überlegt sogar, ein zusätzliches Auto anzuschaffen, damit auch weitere Personen im Haushalt „kontaktlos“ mobil sein können. Hygieneaspekte wirken sich dabei auch auf die Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs aus. Der Aussage, dass man aus Angst vor Infektionen während der Corona-Pandemie den ÖPNV deutlich weniger als vor der Pandemie nutze, stimmten 42% der Pkw-Kaufplaner zu.

Corona-Auswirkungen auf Autokauf

Stand April 2021



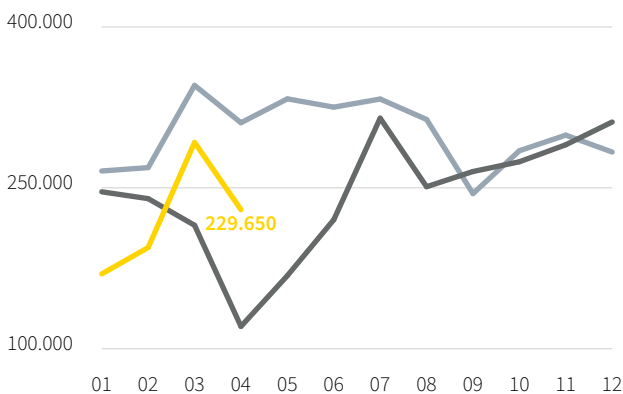
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Pkw-Kauf in Pandemiezeiten: Der Autohandel findet seit fast einem Jahr nicht mehr unter den gewohnten Umständen statt. 60% der Pkw-Kaufplaner, die einen Neuwagen in Erwägung ziehen, sagen, der Lockdown hindere sie nicht am Autokauf. Etwas geringer ist der Wert mit 55% bei denjenigen, die wahrscheinlich einen Gebrauchtwagen kaufen. Die Gunst der Stunde nutzen dabei viele Kaufplaner: 45% der potentiellen Neuwagenkäufer gaben an, die zusätzliche Zeit, die durch Lockdown, Homeoffice oder Kurzarbeit entstanden ist, für intensivere Recherche bzgl. des Autokaufs zu nutzen. Unter den potentiellen Gebrauchtwagenkäufern stimmt gut ein Drittel dieser Aussage zu.

Pkw-Neuzulassungen: Gesamt

— 2019 — 2020 — 2021

Von März bis April 2020 sowie ab Dezember 2020 war wegen Lockdown nur eingeschränkter Autohandel möglich.

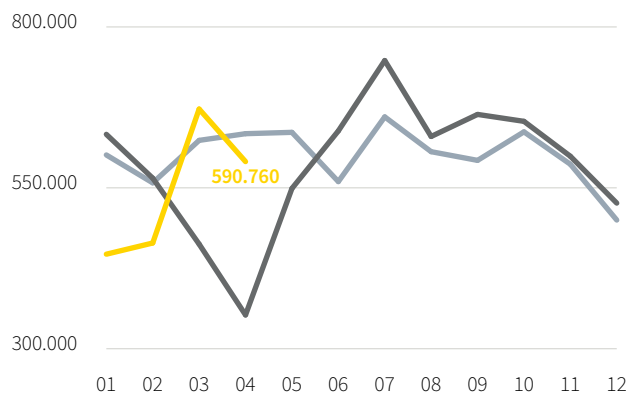


Copyright: DAT/Quelle: KBA

Pkw-Besitzumschreibungen: Gesamt

— 2019 — 2020 — 2021

Von März bis April 2020 sowie ab Dezember 2020 war wegen Lockdown nur eingeschränkter Autohandel möglich.

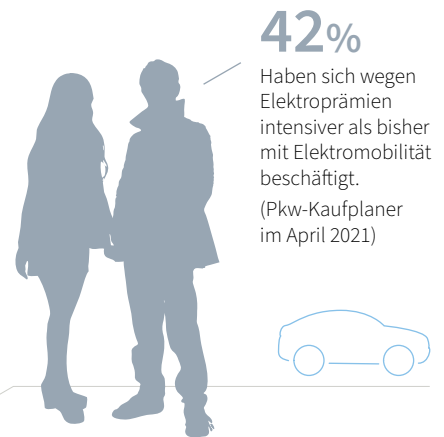
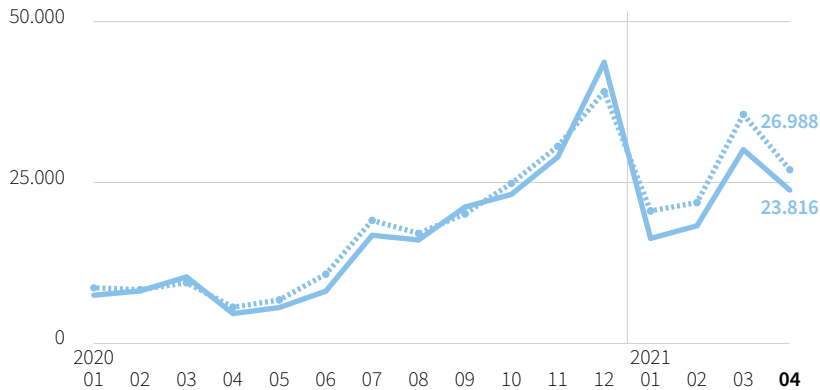


Zulassungen wieder etwas rückläufig: Der April schloss auf dem Gebrauchtwagenmarkt mit 590.760 Einheiten ab. Das waren fast 70% mehr als im desaströsen April 2020, als der erste Lockdown den Automarkt komplett lahmlegte. In der Summe liegt der Gebrauchtwagenmarkt mit 2.174.399 Einheiten damit 8,0 Prozent über dem Vorjahr. Ähnlich die Entwicklung auf dem Neuwagenmarkt. Hier konnte das April-Ergebnis den Vorjahreswert sogar um 90% übertreffen. Mit 886.102 Neuzulassungen lagen die ersten vier Monate 2021 7,8% über dem Vorjahr.

Pkw-Neuzulassungen: Elektro (BEV) und Plug-In-Hybrid (PHEV)

— Elektro (BEV) Plug-In-Hybrid (PHEV)

Von März bis April 2020 sowie ab Dezember 2020 war wegen Lockdown nur eingeschränkter Autohandel möglich.

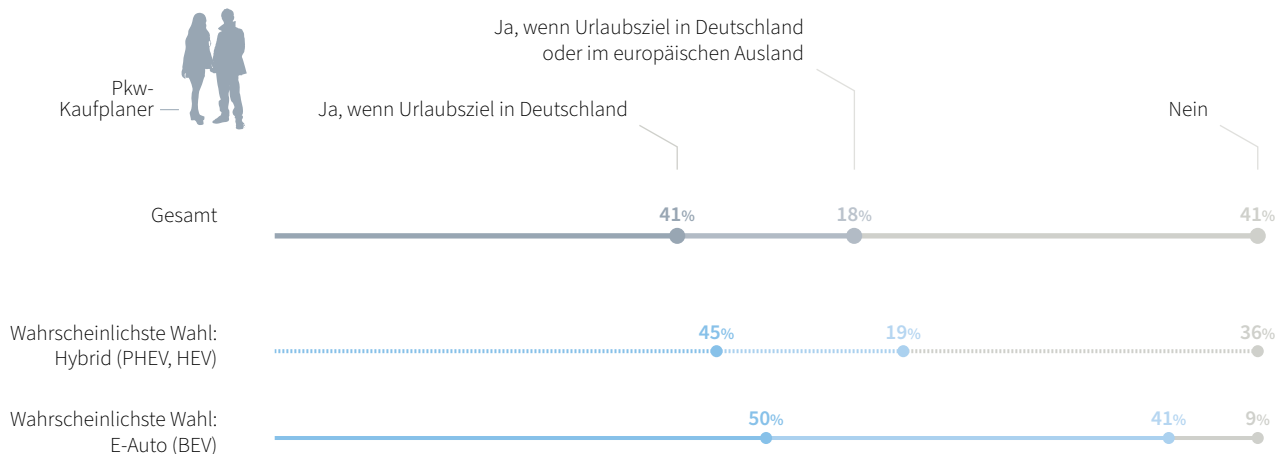


Copyright: DAT/Quelle: KBA/DAT

Elektro- und Plug-In-Hybrid-Neuzulassungen auf Wachstumskurs: Nach einem rekordverdächtigen März waren die Neuzulassungen der BEV (23.816 Einheiten) und PHEV (26.988 Einheiten) im April 2021 wieder etwas gesunken. Insgesamt sieht man aber in den steigenden Zulassungszahlen auch den Erfolg der Innovationsprämie. Mit ein Grund ist auch, dass sich zahlreiche Autokaufplaner wegen der Prämie intensiver mit Elektromobilität beschäftigt haben als bisher – aktuell sind das 42% aller Kaufplaner.

Urlaub mit E-Auto vorstellbar?

Stand April 2021



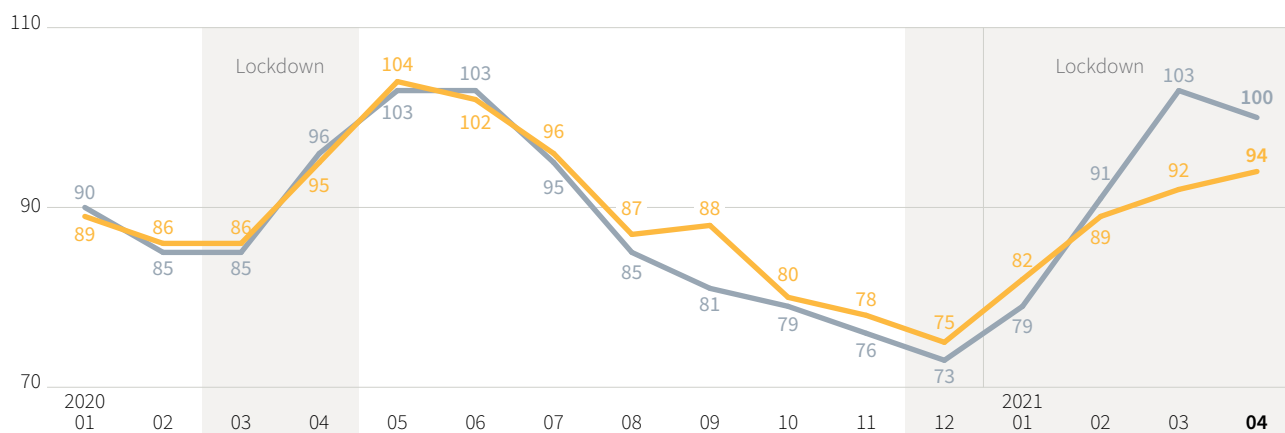
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Sommerurlaub auch mit E-Auto denkbar: Den Pkw-Kaufplanern wurde bzgl. Elektromobilität folgende Frage gestellt: „Würden Sie sich zutrauen, mit einem reinen Elektroauto in den Sommerurlaub zu fahren – gehen Sie dabei von mehreren hundert Kilometern zum Zielort aus?“. Unter allen Pkw-Kaufplanern bejahten dies 41%, wenn das Urlaubsziel in Deutschland liege, weitere 18% auch für Urlaubsziele im europäischen Ausland. 41% trauen sich dagegen einen Urlaubsreise mit dem Elektroauto nicht zu. Hat der Pkw-Kaufplaner schon konkret ein E-Auto ins Auge gefasst, so steigt die Zustimmung: 50% würden mit einem E-Auto ihren Urlaub in Deutschland machen, weitere 41% sogar im europäischen Ausland.

Standzeiten beim Handel in Tagen

Gebrauchtwagen aller Segmente und Marken

— Diesel — Benzin



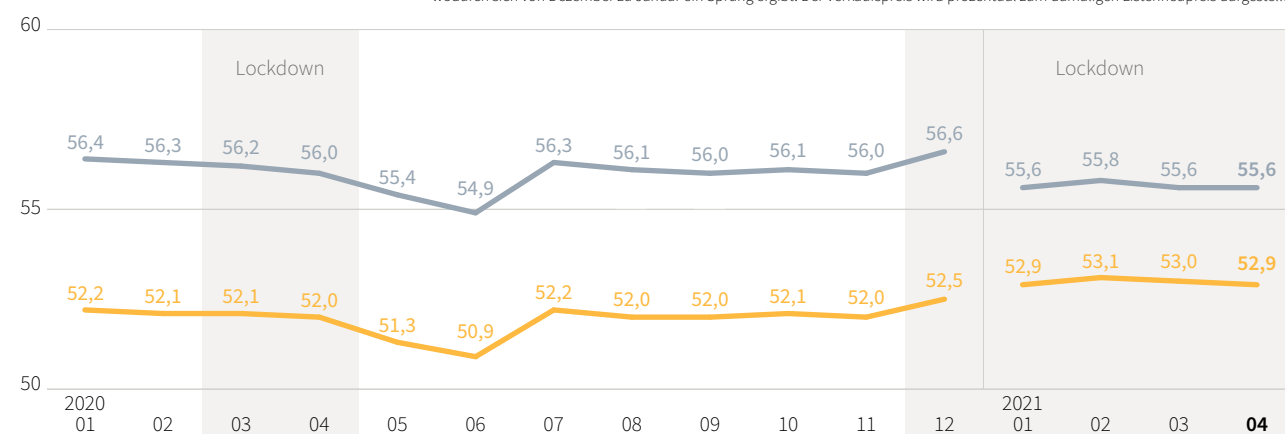
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Wertentwicklung von dreijährigen Pkw

Alle Segmente und Marken, dreijährige Fahrzeuge, Laufleistung: 15/20 Tsd. km pro Jahr; Angaben in Prozent

— Diesel — Benzin

Grundlage sind dreijährige Pkw während eines Kalenderjahres. Im neuen Kalenderjahr werden ‚neue‘ dreijährige Pkw betrachtet, wodurch sich von Dezember zu Januar ein Sprung ergibt. Der Verkaufspreis wird prozentual zum damaligen Listenneupreis dargestellt.



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Standzeiten weiter angespannt, Werte bleiben stabil: Da der Handel aufgrund des Lockdowns weiterhin mit angezogener Handbremse fahren muss, bleiben trotz der guten Nachfrage viele Fahrzeuge länger stehen. Die durchschnittlichen Standtage für Benziner sind mit 100 Tagen aktuell sogar etwas über den Diesel-Pkw (94 Tage). Beide Kennzahlen sind für den Handel eine schwere Belastung, da jeder Pkw jeden Tag Geld kostet.

Erfreulich aus Sicht des Handels zeigt sich dagegen die Stabilität der Preise: Dreijährige Benziner werden derzeit wie im Vormonat für 55,6% des ehemaligen Listenneupreises gehandelt, vergleichbare Diesel liegen mit 52,9% nur knapp unter dem Vormonat.

Methodik Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär-/sekundärspezifischen Automarkt-Daten. Für die Verbraucherbefragung (April 2021) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 1.080 Online-Interviews (CAWI) über die GfK im Zeitraum 06. – 09.04.2021 durchgeführt. Die Datengewichtung erfolgte nach KBA-Pkw-Bestand (Marke u. Motorart).



Ausgabe Juni 2021
Schwerpunkt Handel

Autohandel in Coronazeiten

Autohandel in Coronazeiten

Für den Automobilhandel ist Corona eine echte Herausforderung: Der Bedarf an individueller Mobilität ist hoch, die Kundenkommunikation verändert sich, und gleichzeitig fehlt Ware. Zumindest bestätigten 77% der befragten Händler, dass die Beschaffungssituation schwierig sei, bei 65% sind junge Gebrauchtwagen knapp. Speziell diese stehen hoch im Kurs, da sich viele Kaufinteressenten für einen solchen Pkw statt eines Neuwagens entscheiden würden – so die Aussage von 59% der Händler.

Der Automobilmarkt tritt möglicherweise genau wegen dieser Situation eher auf der Stelle: 531.109 Besitzumschreibungen laut KBA im Mai sind etwas weniger als im Vormonat (-5%), und auch bei den Neuzulassungen sind keine Höhenflüge zu beobachten (230.635 Einheiten; +0,4%). Weiterhin hoch ist der Informationsbedarf zu den Umweltprämien. Das bestätigten 72% der Händler. Während neue E-Autos auf großes Interesse stoßen, sorgen ge-

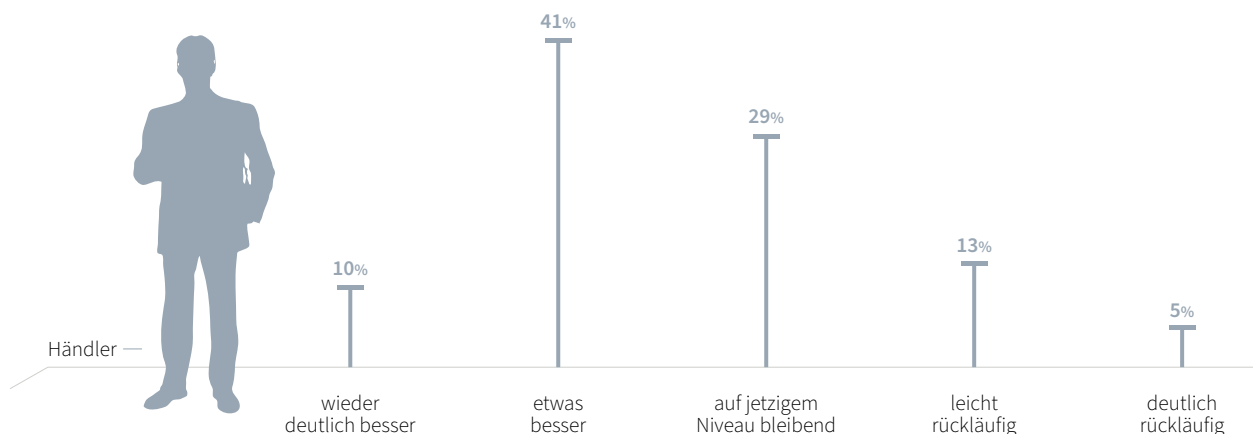
brauchte eher für Bauchschmerzen: 52% der Händler gaben an, sie können solche Pkw nur mit starken Nachlässen verkaufen. Was die Kundenkommunikation in Coronazeiten betrifft, so registrieren 82% der Händler Veränderungen: Deutlich mehr Mails (bei 91% dieser Händler), deutlich mehr Telefonate (bei 88%), und immerhin 23% führen mehr Videoberatungen durch. Leichte Entspannung ist bei den Standtagen zu verzeichnen: Diesel-Gebrauchtwagen stehen 88 Tage, Benziner 92. 25% des Gesamtbestandes beim Handel steht länger als 90 Tage – auch das ist eine Entspannung gegenüber früheren Befragungen. Die gute Nachfrage nach Gebrauchtwagen sorgt auch für stabile Preise: Dreijährige Diesel-Gebrauchtwagen werden mit 52,9% des ehemaligen Listenneupreises gehandelt, Benzin-Gebrauchtwagen für 55,5%.



Händlereinschätzung: Geschäftsaussichten zweites Halbjahr 2021

Stand Juni 2021

Differenz zu 100% = weiß nicht/keine Angaben



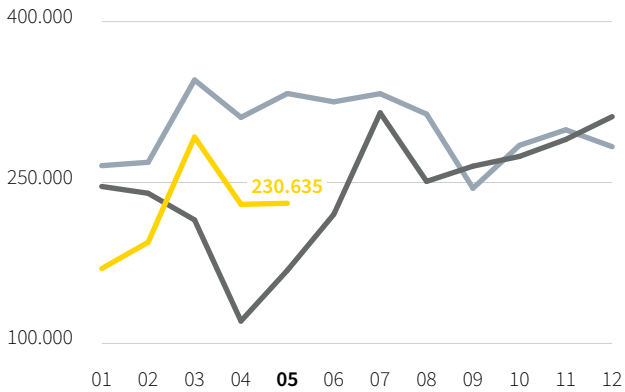
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Geschäftsaussichten im Handel eher positiv: Die dritte Welle der Corona-Pandemie hat mit der fortschreitenden Impfkampagne und den sommerlichen Temperaturen deutlich an Kraft verloren, und so konnten auch Automobilhändler wieder ein Stück mehr zur Normalität zurückkehren. Auf die Frage „Wie schätzen Sie Ihre Geschäftsaussichten für das zweite Halbjahr 2021 ein?“ gaben sich über 50% eher positiv gestimmt: 41% sagten „etwas besser“, 10% meinten „wieder deutlich besser“. Die negativen Aussichten waren mit 13% „leicht rückläufig“ und 5% „deutlich rückläufig“ in der Unterzahl. Vergleicht man diese Aussagen mit denen von vor einem Jahr wird auch hier deutlich, dass sich die Stimmung aufgehellt hat.

Pkw-Neuzulassungen: Gesamt

— 2019 — 2020 — 2021

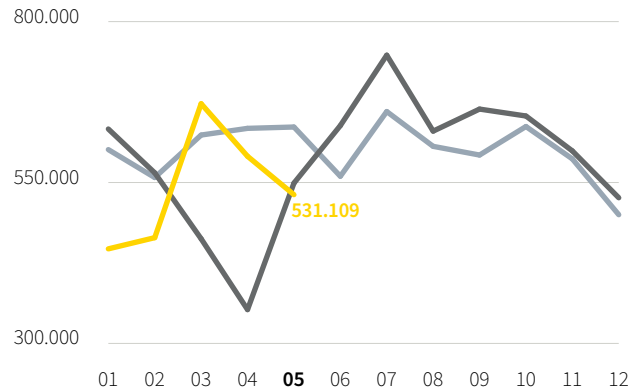
Von März bis April 2020 sowie von Dezember 2020 bis Mai 2021 war wegen Lockdown nur eingeschränkter Autohandel möglich.



Pkw-Besitzumschreibungen: Gesamt

— 2019 — 2020 — 2021

Von März bis April 2020 sowie von Dezember 2020 bis Mai 2021 war wegen Lockdown nur eingeschränkter Autohandel möglich.

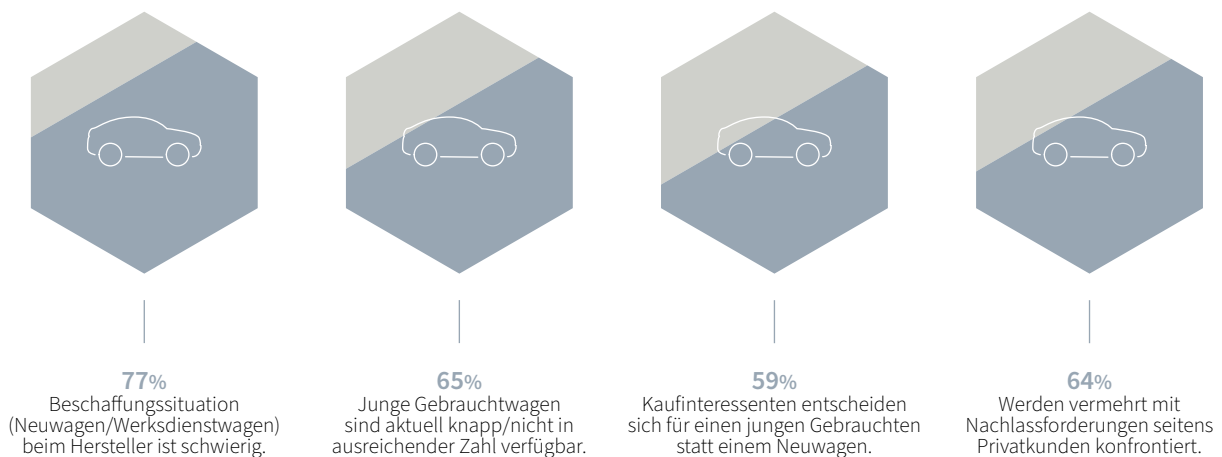


Copyright: DAT/Quelle: KBA

Automobilmarkt tritt auf der Stelle: Die Neuzulassungen im Mai haben laut KBA mit 230.635 Einheiten kaum Veränderung zum Vormonat gebracht. Der Markt bewegt sich damit aktuell zwar auf der Stelle, performt aber im Vergleich zum Vorjahr deutlich besser. Er kann allerdings noch lange nicht an die Zeit vor Corona anknüpfen. Der Gebrauchtwagenmarkt fährt mit seinen 531.109 Besitzumschreibungen im Mai ebenfalls mit gezogener Handbremse. Die Gesamtbilanz des bisherigen Jahres (rund 2,7 Mio. Besitzumschreibungen) kann sich zwar durchaus sehen lassen, sie liegt aber ebenfalls noch unter dem Zahlen vor Corona (2019: 3,1 Mio.).

Aktuelle Situation im Autohaus: Aussagen der Autohändler

Stand Juni 2021

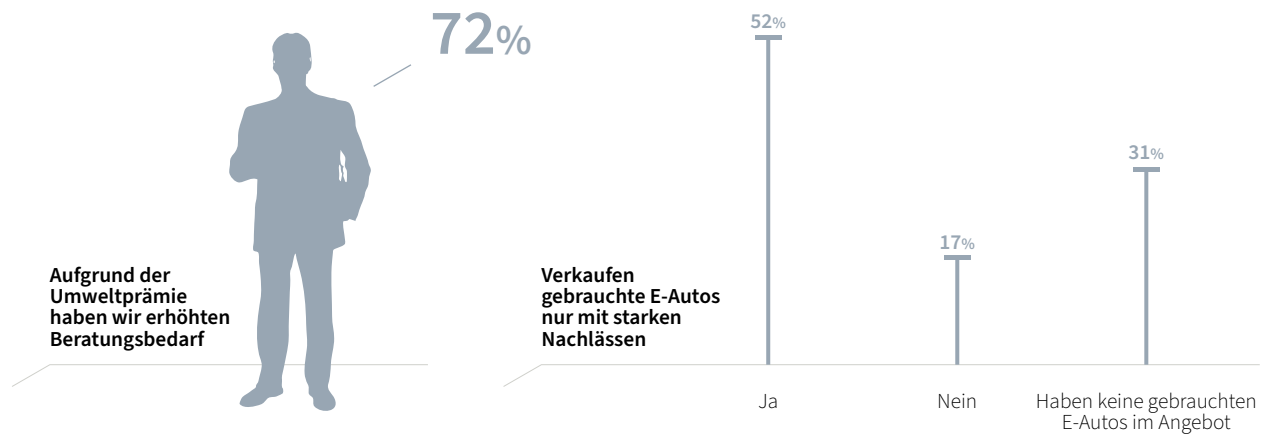


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Nachfrage bei Gebrauchtwagen höher als das Angebot: Der Automobilhandel könnte derzeit vermutlich mehr verkaufen, wenn er mehr Ware hätte. 77% bestätigten, dass die Beschaffungssituation von Neu- und Werksdienstwagen schwierig sei. Bei 65% sind junge Gebrauchtwagen nicht in ausreichender Zahl verfügbar. Das knappe Angebot trifft auf eine hohe Nachfrage: 59% der Händler gaben zu Protokoll, dass sich ihre Kaufinteressenten für einen jungen Gebrauchten statt für einen neuen Pkw entscheiden würden. Ergänzend dazu werden 64% der Händler vermehrt mit Nachlassforderungen seitens der Privatkunden konfrontiert.

Thema E-Mobilität in den Autohäusern

Stand Juni 2021

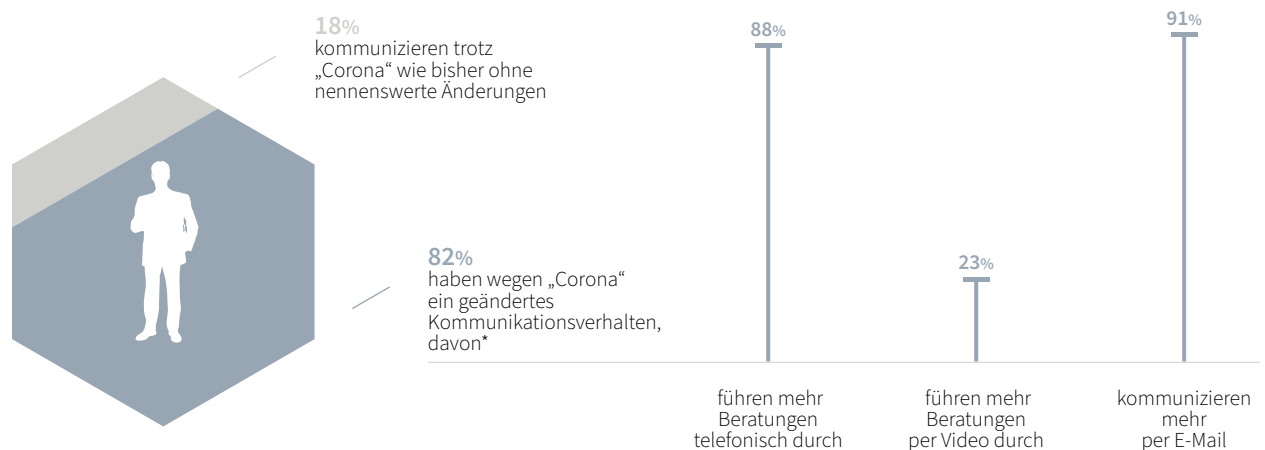


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Handel schultert bei E-Autos den Beratungsbedarf und kämpft mit Nachlässen bei gebrauchten E-Autos: 72% der für das DAT-Barometer befragten Händler bestätigten, dass ihre Kunden einen erhöhten Beratungsbedarf bzgl. der Umweltprämie hätten. Grund hierfür sind die weiterhin verfügbaren Prämien für elektrifizierte Neu- und Gebrauchtwagen, die je nach Modell in unterschiedlicher Höhe ausfallen können. Was den Verkauf von gebrauchten Elektrofahrzeugen betrifft, die nicht mehr förderfähig sind, so verkaufen 52% der Händler diese nur mit starken Nachlässen. 17% stimmten dieser Situation nicht zu, 31% gaben zu Protokoll, dass sie gar keine gebrauchten E-Autos im Sortiment hätten.

Corona: Kommunikationsverhalten zwischen Handel und Kunden/Kaufinteressenten

Stand Juni 2021; *Mehrfachnennungen möglich



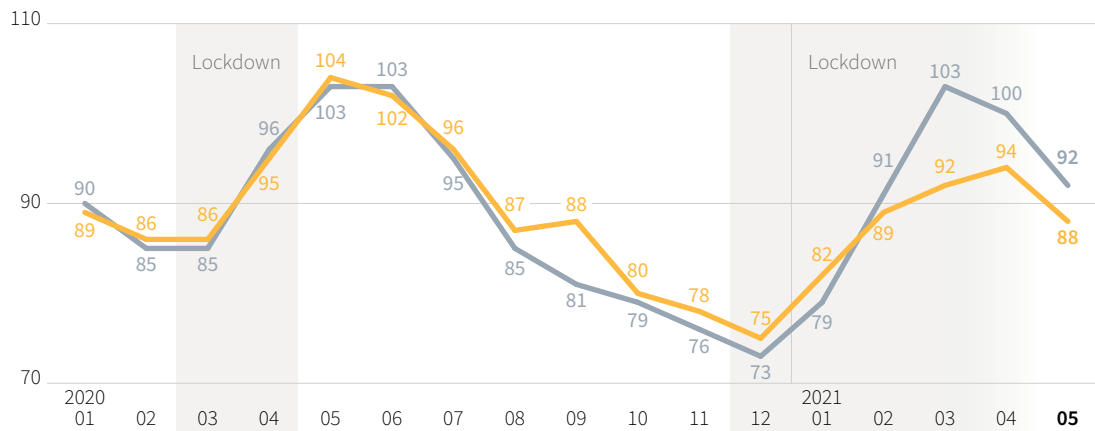
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Kommunikation des Handels mit seinen Kunden passt sich der Situation weiter an: Auf die Frage, wie sich die durch Corona eingeschränkten persönlichen Kontakte auf die Kommunikation im Autohandel ausgewirkt haben, bestätigten die meisten Händler (82%) Änderungen: 23% von ihnen gaben zu Protokoll, mehr Beratungen per Video durchzuführen, 91% mehr E-Mail-Verkehr zu haben, und 88% kommunizieren mehr telefonisch. So zeigt sich der deutliche Einfluss der dritten Welle: Im November 2020 verzeichnete nur die Hälfte der Händler bereits ein durch Corona geändertes Kommunikationsverhalten.

Standzeiten beim Handel in Tagen

Gebrauchtwagen aller Segmente und Marken

— Diesel — Benzin



22 €
Standkosten
pro Pkw/Tag



25%
Risikobestand
(>90 Tage)

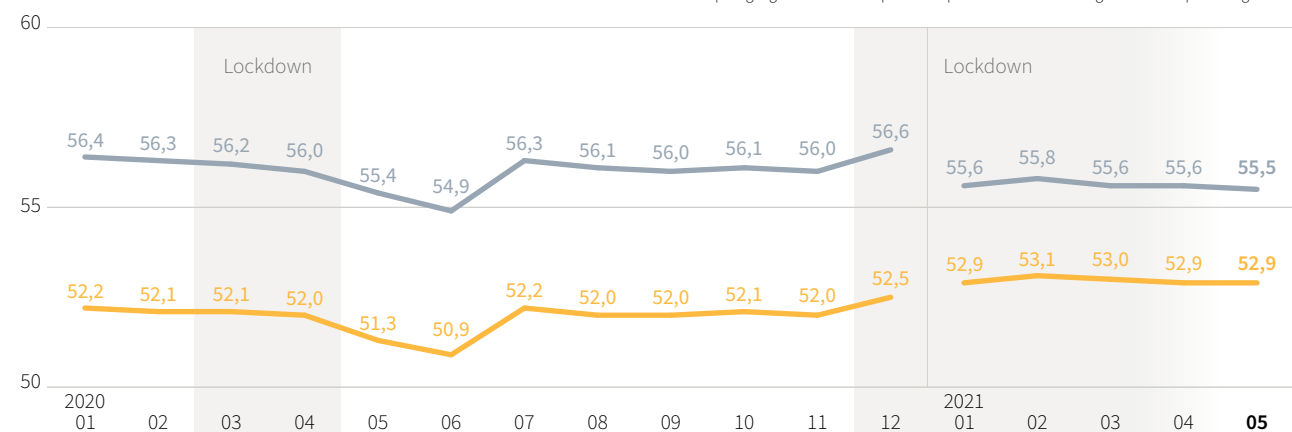
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Wertentwicklung von dreijährigen Pkw

Alle Segmente und Marken, dreijährige Fahrzeuge, Laufleistung: 15/20 Tsd. km pro Jahr; Angaben in Prozent

— Diesel — Benzin

Grundlage sind dreijährige Pkw während eines Kalenderjahres. Im neuen Kalenderjahr werden ‚neue‘ dreijährige Pkw betrachtet, wodurch sich von Dezember zu Januar ein Sprung ergibt. Der Verkaufspreis wird prozentual zum damaligen Listenneupreis dargestellt.



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Standzeiten der Gebrauchtwagen entspannen sich: Derzeit fallen die Standzeiten im Handel wieder etwas. Gebrauchte Benzinler liegen bei aktuell 92 Tagen, vergleichbare Diesel nur bei 88 Tagen. Dies ist ein Rückgang zu den vergangenen Monaten. Pro Tag und Pkw fallen für den Handel Kosten in Höhe von 22 Euro an. Insgesamt stehen 25% aller Gebrauchtwagen länger als 90 Tage und zählen damit zum so genannten Risikobestand.

Die Wertentwicklung der dreijährigen Gebrauchtwagen zeigt einen stabilen Verlauf. Benzinler erzielen derzeit noch 55,5% des ehemaligen Listenneupreises. Vergleichbare Diesel liegen mit 52,9% exakt auf dem Vormonatswert. Dies resultiert in der derzeit knappen Angebotssituation bei den Händlern.

Methodik Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts. Für die Befragung des Handels (Juni 2021) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 424 Online-Interviews (CAWI) über TeleResearch durchgeführt (Feldzeit: 21.05. bis 15.06.2021). Die Gewichtung der Daten erfolgte nach Innungsmitgliedschaft, Händlerotyp und Marke.



Ausgabe Juli 2021
Schwerpunkt Flotte/Fuhrpark

Alternative Antriebe im Fuhrpark

Alternative Antriebe im Fuhrpark

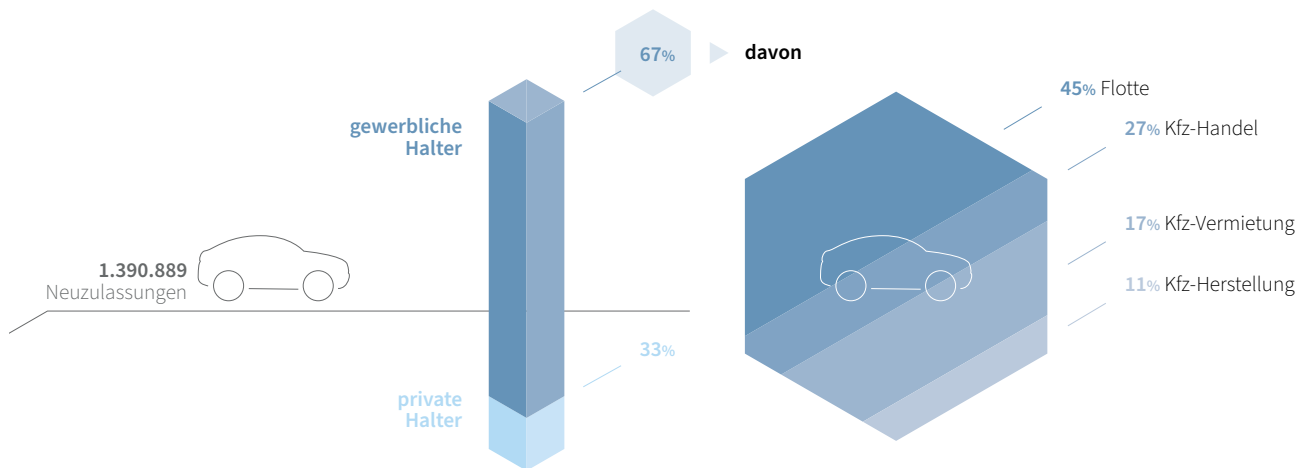
Wenn von Flotte oder Fuhrpark die Rede ist, handelt es sich um einen Teil der gewerblichen Zulassungen. Speziell in Firmenfuhrparks kommen weiterhin in hohem Maße Diesel-Pkw zum Einsatz, gut jeder zehnte Dienstwagen ist derzeit mit einem alternativen Antrieb ausgestattet – ein deutlich höherer Anteil als in der Vergangenheit. Jeder Zweite ist dabei ein Plug-In-Hybrid (PHEV), aber auch Mildhybride (MHEV) fließen in diese Gruppe mit ein. Auf die Frage, was für die Anschaffung von alternativen Antriebsarten spricht, wurden am häufigsten die günstigen steuerlichen Rahmenbedingungen genannt. Die große Mehrheit der Fuhrparkleiter stellt Fahrern von elektrifizierten Fahrzeugen Lademöglichkeiten am Arbeitsplatz zur Verfügung, 58% knüpfen die Beschaffung aber auch an bestimmte Bedingungen wie z. B. Länge des Arbeitsweges.

Jeder fünfte Fuhrparkleiter hat Dienstwagenberechtigte, die wieder zum klassischen Verbrenner zurückkehren möchten. Bei PHEV vermutet über die Hälfte der Fuhrparkleiter, dass einige ihrer Dienstwagenberechtigten diese Fahrzeuge kaum von außen laden, sondern wie einen klassischen Verbrenner fahren. Zwei derzeit häufig diskutierte Punkte in der Autobranche sind E-Fuels und Auto-Abos. Von E-Fuels haben die meisten Fuhrparkleiter (78%) zumindest gehört, die wenigsten aber (6%), sich intensiv damit beschäftigt. Mit dem Thema Auto-Abos haben sich 41% eigenen Angaben zufolge schon auseinandergesetzt, bereits im Einsatz sind Abos erst bei 1% der Befragten. Nur jeder fünfte Fuhrparkleiter sieht ein Abo als Alternative zum Leasing.



Gewerbliche und private Neuzulassungen

Januar bis Juni 2021

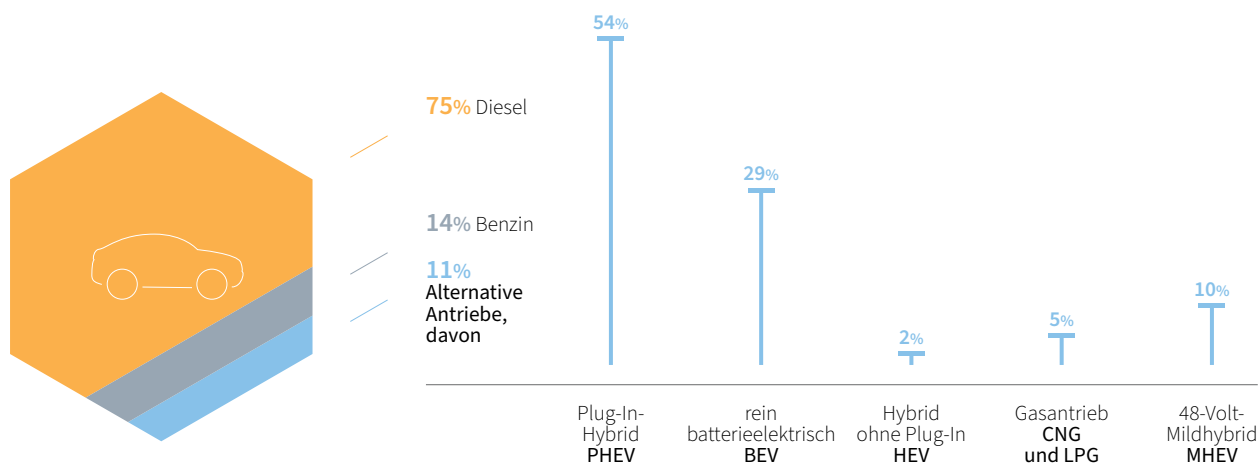


Copyright: DAT/Quelle: KBA

Gewerbliche Zulassungen dominieren den Neuwagenmarkt: Neuzulassungen werden in hohem Maße durch gewerbliche Zulassungen geprägt. Sie machen im ersten Halbjahr 2021 gut zwei Drittel aller Neuwagen aus, ein Drittel wird durch private Halter getätigt. Hierbei muss man allerdings beachten, dass nicht jede gewerbliche Zulassung auch ein Dienstwagen ist, sondern hierzu auch Zulassungen auf den Handel, auf Autovermieter oder auf Automobilhersteller zählen. Der Bereich „Flotte“ macht innerhalb der gewerblichen Zulassungen mit 45% den Löwenanteil aus, bezogen auf alle 1,391 Mio. Neuzulassungen sind es 30%.

Verteilung der Antriebsarten in den Fuhrparks

Stand Juli 2021



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Diesel in Fuhrparks weiterhin bestimmend: Die Bandbreite der Flottenfahrzeuge reicht von Vertriebsaußendienst bis zum ambulanten Pflegedienst. Bedingt durch hohe Jahresfahrleistung sind nach wie vor Diesel-Pkw weit verbreitet (75% der Pkw in den Fuhrparks). Der Anteil der alternativen Antriebe liegt derzeit bei 11%. Hiervon machen die Plug-In-Hybride mit 54% den größten Anteil aus, gefolgt von den rein batterieelektrischen Pkw (BEV) mit 29%. Die so genannten Mildhybride (MHEV), die von den Fuhrparkleitern mit 10% angegeben wurden, müssten strenggenommen den Verbrennern zugeordnet werden, da die MHEV nicht alleine elektrisch fahren können.

Gründe für Beschaffung alternativer Antriebsarten im Fuhrpark

Stand: Juli 2021 (April 2020); Mehrfachnennungen möglich

Frage: Aus welchen der folgenden Gründe wurden Pkw mit alternativen Antrieben bereits oder werden diese künftig angeschafft?

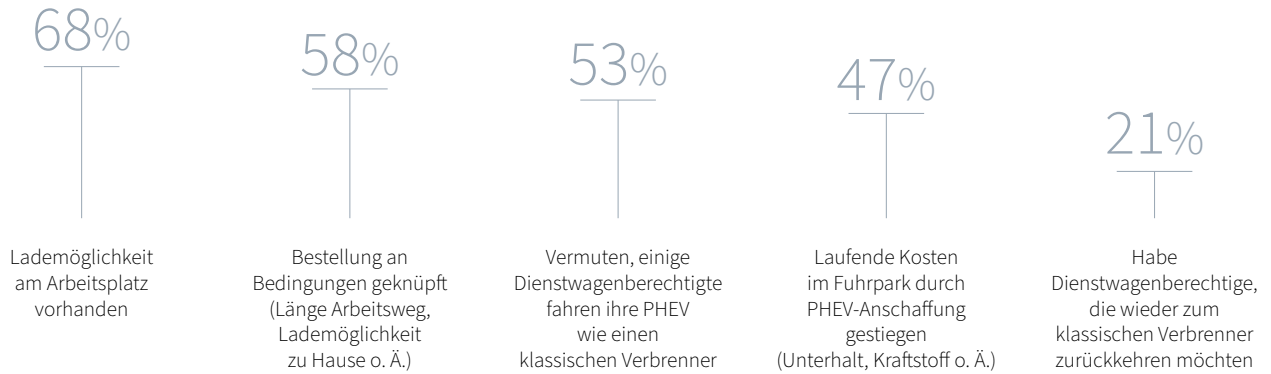


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Steuerliche Anreize könnten alternative Antriebe pushen: Für Dienstwagenberechtigte besteht bei BEV- und PHEV-Fahrzeugen ein vergünstigter Steuersatz. Sie müssen je nach Kriterien nur 0,25 oder 0,5% des Bruttolistenpreises versteuern. Diesen Anreiz wählten 74% der befragten Fuhrparkleiter (Top-Nennung), und auch 62% bestätigten, dass sie Anfragen von Dienstwagenfahrern zur Beschaffung solcher Pkw hätten. An zweiter Stelle wird mit 71% die grundsätzliche Verbesserung der CO₂-Bilanz genannt. Die eigenen, firmeninternen CO₂-Richtlinien sind für die Hälfte der Fuhrparkleiter ebenfalls ein wichtiger Beschaffungsgrund.

Aussagen der Fuhrparkleiter zu PHEV

Stand Juli 2021

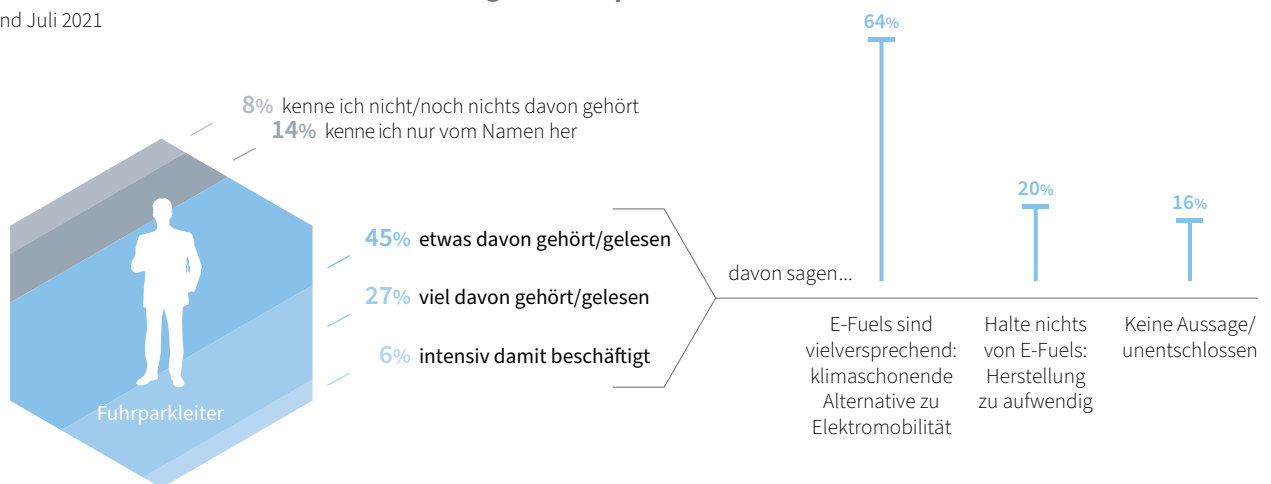


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Kriterien für PHEV als Dienstwagen: Speziell zu PHEV befragt, gaben 68% der Fuhrparkleiter an, dass ihren Dienstwagenberechtigten Lademöglichkeiten am Arbeitsplatz zur Verfügung stünden. Bei 58% ist die Bestellung von PHEV-Dienstwagen an bestimmte Bedingungen geknüpft (Länge des Arbeitsweges oder vorhandene Lademöglichkeit zu Hause). Allerdings vermuten auch 53% der Fuhrparkleiter, dass einige der Dienstwagenberechtigten einen PHEV wie einen klassischen Verbrenner fahren, d. h. diesen nicht extern laden. Gestiegen sind bei 47% der Befragten durch PHEV im Fuhrpark die laufenden Kosten. Und: 21% haben Dienstwagenberechtigte, die wieder zu einem klassischen Verbrenner zurückkehren möchten.

E-Fuels: Kenntnisstand und Einschätzung der Fuhrparkleiter

Stand Juli 2021

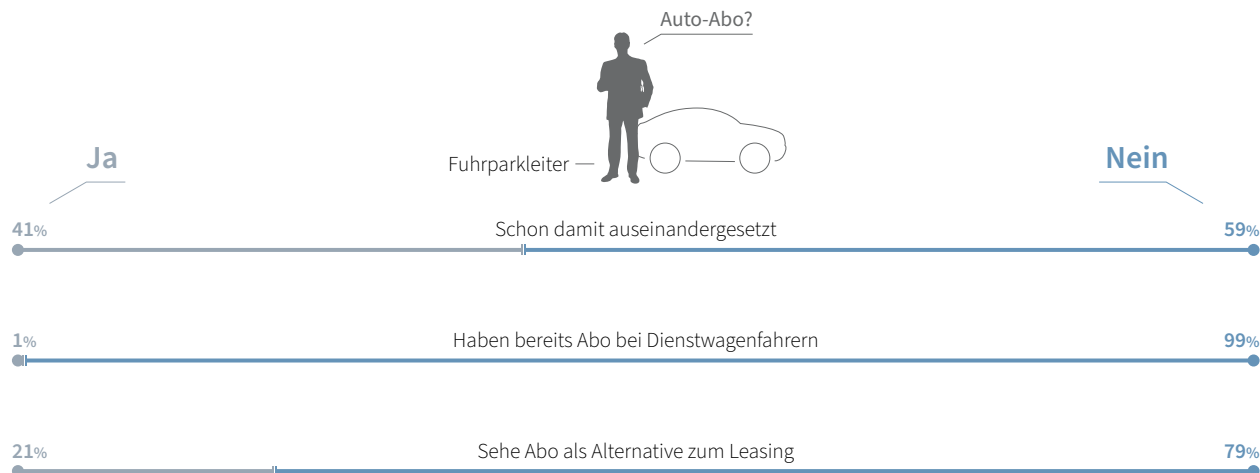


Copyright: DAT/Quelle: DAT

E-Fuels bei Fuhrparkleitern bekannt: Im Zuge der Diskussion um den Ausstieg aus dem Verbrenner ist oft von E-Fuels die Rede. 6% der befragten Fuhrparkleiter hat sich bereits intensiv damit beschäftigt, 27% hat viel davon gehört oder gelesen und 45% bereits etwas davon gehört oder gelesen. Bei der weiteren Befragung dieser drei Teilgruppen kam heraus, dass die meisten diese Kraftstoffe für vielversprechend halten. Sie seien eine klimaschonende Alternative neben der Elektromobilität, da Verbrenner das Straßenbild noch lange Zeit beherrschen werden. 20% gaben zu Protokoll, dass sie nichts davon halten, da deren Herstellung aufwendig und somit auch längerfristig ein sehr teurer Kraftstoff sei.

Auto-Abos: Kenntnisstand und Einschätzung der Fuhrparkleiter

Stand Juli 2021



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Auto-Abos im Fuhrpark kaum relevant: Auto-Abos werden seit wenigen Jahren intensiv in der Automobilbranche diskutiert. Gegen einen festen monatlichen Betrag wird die Nutzung von Pkw angeboten. Im Abopreis enthalten ist i. d. R. Versicherung, Wartung/Service (inkl. HU/AU) und Kfz-Steuer. Von allen befragten Fuhrparkleiter bestätigten 41%, dass sie sich bereits damit auseinandergesetzt haben. Bei einem Prozent bestche aktuell bei Dienstwagenfahrern ein Abo. 21% aller Befragten sehen in einem Auto-Abo eine Alternative zum klassischen Leasingvertrag, 79% verneinten dies.

„Nachhaltigkeit wird im Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement immer wichtiger. Sie ist heutzutage ein selbstverständlicher Teil der Unternehmensstrategie – oder sollte es sein. Unternehmen entscheiden nach ökologischen, aber notwendiger Weise auch nach betriebswirtschaftlichen Kriterien. Mobilitätsanforderungen müssen erfüllt werden, die passenden Fahrzeuge oder Alternativen lieferbar sein. Deswegen kann eine Mobilitätswende auch kein radikaler Umbruch sein, sondern ist ein Prozess, der Übergangstechnologien, intelligente Lösungen und die richtigen politischen Rahmenbedingungen braucht. Alternative Antriebe, neue Technologien, Themen wie E-Fuels und neue Konzepte für betriebliche Mobilität sind ein Mittel, um den Weg zu einer nachhaltigen betrieblichen Mobilität zu bereiten. Die steuerlichen Anreize zeigen nach den vorliegenden Ergebnissen des DAT-Barometers Wirkung. Natürlich beeinflussen sie Entscheidungen in den Unternehmen. Allerdings sind die Förderungen häufig zu wenig differenziert,

Beispiel Plug-In-Hybride. Das ist eher ein Geschenk an die Autoindustrie zur Erreichung der CO₂-Ziele. Grundsätzlich ist die Förderung der E-Mobilität zwar gut, aber mit Blick auf den ökologischen Fußabdruck bei Plug-In-Hybriden eher eine Mogelpackung. Eine Förderung muss nach unserer Ansicht – und da stehen wir nicht alleine – an eine adäquate Stromnutzung von mindestens 50 Prozent gekoppelt werden.

Aber bei aller Kritik, die Förderung umweltfreundlicher Technologie an sich ist zu begrüßen. Doch wenn der Staat eingreift, sollte alles ein wenig strukturierter und auch Bedarfen der Unternehmen gerechter werden. Problem: Es ist gefährlich, Scheuklappen anzulegen, sich nur auf E-Mobilität zu fokussieren und den Blick auf andere alternative Antriebe nicht zu wollen. Alle Möglichkeiten, Emissionen zu reduzieren sollten gleich gefördert werden. Aber klar ist auch: Subventionierungen auf Dauer können nicht zielführend sein.“



Axel Schäfer
Geschäftsführer
Bundesverband
Fuhrparkmanagement
e.V.

Methodik Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts. Fuhrparkleiterbefragung: Im Auftrag der DAT wurden 78 Interviews über TeleResearch durchgeführt (Feldzeit: 28.6.–13.7.2021). 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.



Ausgabe September 2021
Schwerpunkt Bestand

**Pkw-Bestand: 48 Mio. Pkw
auf deutschen Straßen,
1% elektrisch**

Pkw-Bestand: 48 Mio. Pkw auf deutschen Straßen, 1% elektrisch

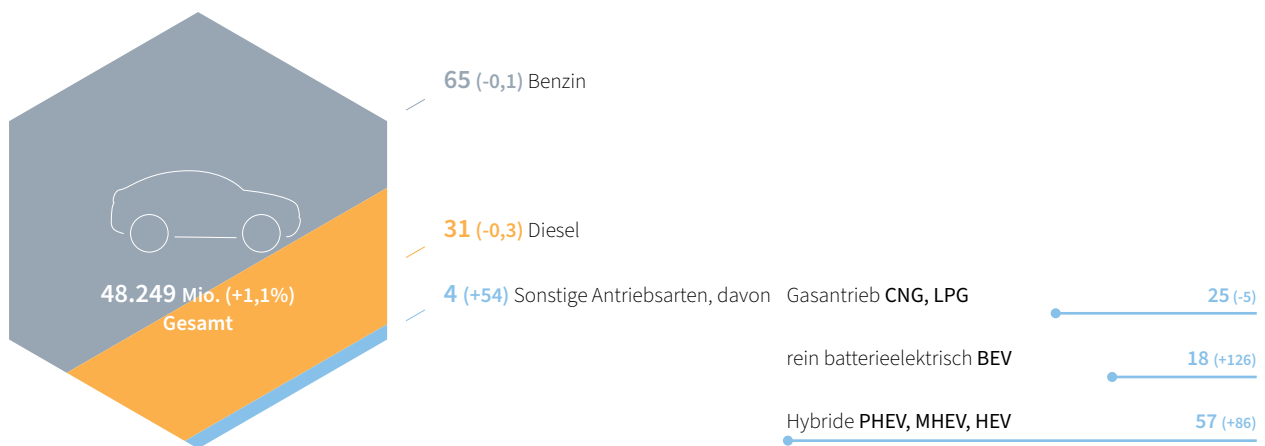
Der Pkw-Bestand in Deutschland ist die Summe aller zu einem bestimmten Stichtag zugelassenen Fahrzeuge. Darunter fallen Fahrzeuge aller Altersklassen, d. h. Oldtimer, Youngtimer und auch ganz junge Fahrzeuge. Unabhängig vom Alter (im Schnitt 9,8 Jahre) fahren von allen rund 48 Mio. Pkw 96% mit einem Benzin- oder Dieselmotor. 4% entfallen auf sonstige Antriebe. Unterscheidet man alle 48 Mio. Pkw nur nach Fahrzeugen mit und ohne Verbrennertechnologie, erhöht sich der Anteil der Verbrenner sogar auf 99%. Dies hat zwei Gründe: Einerseits sind alle Hybridfahrzeuge mit einem Verbrenner-Antriebssystem ausgestattet. Andererseits gibt es die Thematik der sogenannten Mildhybride. Diese können im Gegensatz zu anderen Hybridantrieben nicht rein elektrisch fahren, zählen aber laut KBA zu den alternativen Antriebsarten. Sie verfügen über einen so genannten Startergenerator (z. B. 48 Volt), der während der

Fahrt beim Kraftstoffsparen hilft. Strenggenommen müssten alle Mildhybride – je nach verbauter Verbrennerart – den 31 Mio. Benzinern oder 15 Mio. Diesel-Pkw zugeordnet werden. Rechnet man die 48 Mio. Pkw auf alle Bundesbürger in Deutschland um, so sind nicht nur 90% in privatem Besitz, sondern es verteilen sich auf 1.000 Einwohner im Schnitt 580 Pkw. Jedes Jahr kommen zu dem Pkw-Bestand etwa 3 Mio. Neuzulassungen hinzu, deutlich weniger werden exportiert oder verschrottet. Dadurch steigt der Bestand stets leicht an, und er wird zunehmend mit modernen Verbrennungsmotoren und im niedrigen zweistelligen Bereich mit batterieelektrischen Pkw angereichert. Das führt vor Augen, dass es noch eine ganze Weile dauern würde, bis der Pkw-Bestand vollkommen elektrifiziert wäre.



Fakten zum Pkw-Bestand nach Antriebsarten

Anteil in Prozent (Veränderung); Stichtag: 1. Januar 2021



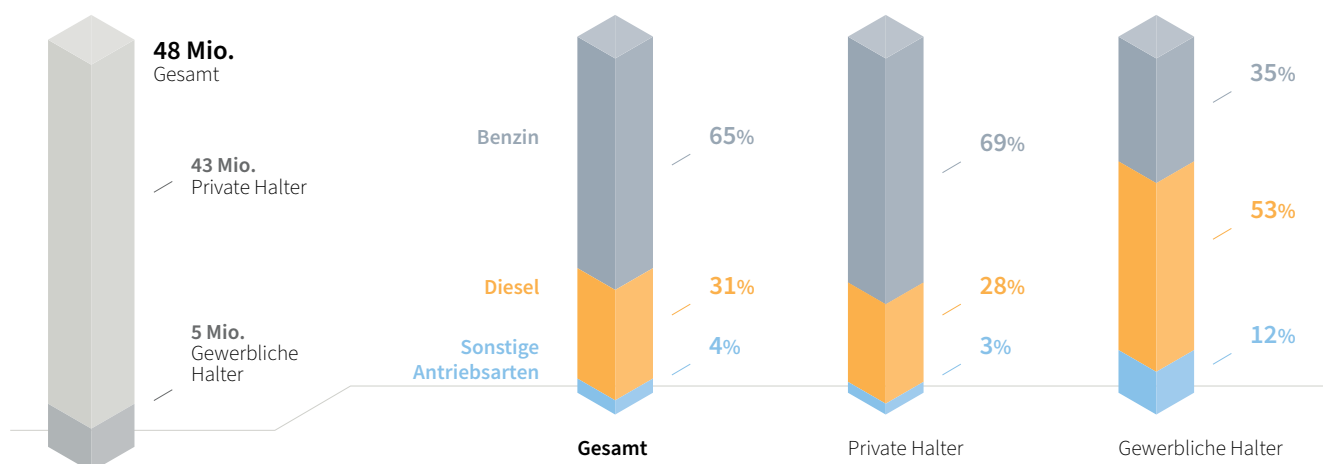
Copyright: DAT/Quelle: KBA

Benziner dominieren weiterhin Pkw-Bestand: Zum 1.1.2021 waren in Deutschland 48.248.584 Pkw zugelassen und damit 1,1% mehr als zum selben Stichtag im Jahr zuvor. Zwei Drittel der Pkw entfielen auf die Antriebsart Benzin, ein Drittel hatte einen Dieselmotor. Während ihre Zuwachsraten nahezu auf Vorjahresniveau verharrten, verdoppelte sich der Anteil der Sonstigen Antriebsarten. Dennoch erreichten sie mit 4% nach wie vor einen sehr geringen Marktanteil. Aufgeschlüsselt unterteilen sie sich dabei in 57% Hybride (dabei sind auch die Mildhybride enthalten), 25% Gasfahrzeuge und 18% reine Elektroautos. Die höchsten Zuwachsraten generierten aber die reinen Elektroautos mit +126%.

Methodik Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts. Monatlich werden hierzu umfangreiche Auswertungen vorgenommen, darunter aus Datenbanken der DAT und des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA).

Antriebsarten und Haltergruppen im Bestand

Stichtag: 1. Januar 2021

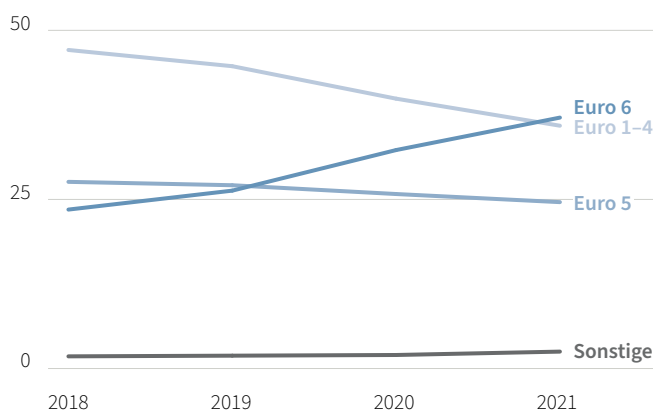


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Antriebsarten in Haltergruppen unterschiedlich: Die bevorzugte Antriebsart variiert nach Haltergruppe. Die größte Haltergruppe sind dabei die privaten Halter mit gut 43 Mio. Pkw. Diese setzen zu 69% auf Benziner, zu 29% auf Diesel und zu 3% auf Sonstige Antriebsarten. Ganz anders das Bild unter den gewerblichen Haltern: Nur 35% von ihnen sind mit einem Benzinmotor ausgestattet. Nicht zuletzt wegen des Langstreckenvorteils fährt die überwiegende Mehrheit (53%) einen Diesel und gut 12% ein Auto mit einer alternativen Antriebsart (inkl. Mildhybride). Besonders die Steuervoreile von 0,5 bzw. 0,25% begünstigen diesen Effekt.

Pkw-Bestand: Euro-Normen im Trend

Angaben in Prozent; Stichtag jeweils 1.1.

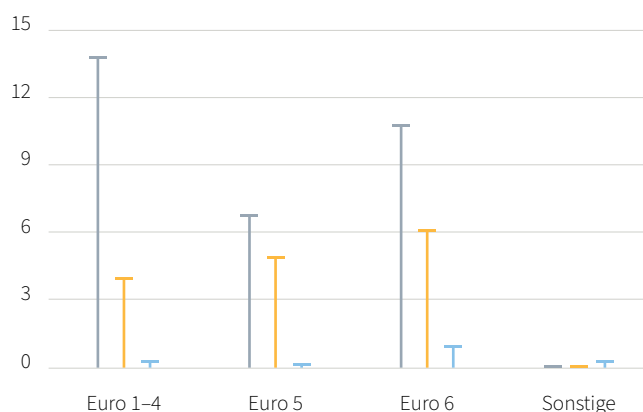


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Pkw-Bestand: Antriebsarten nach Euro-Normen

Angaben in Mio.; Stichtag 1.1.2021

— Benzin — Diesel — Sonstige Antriebsarten



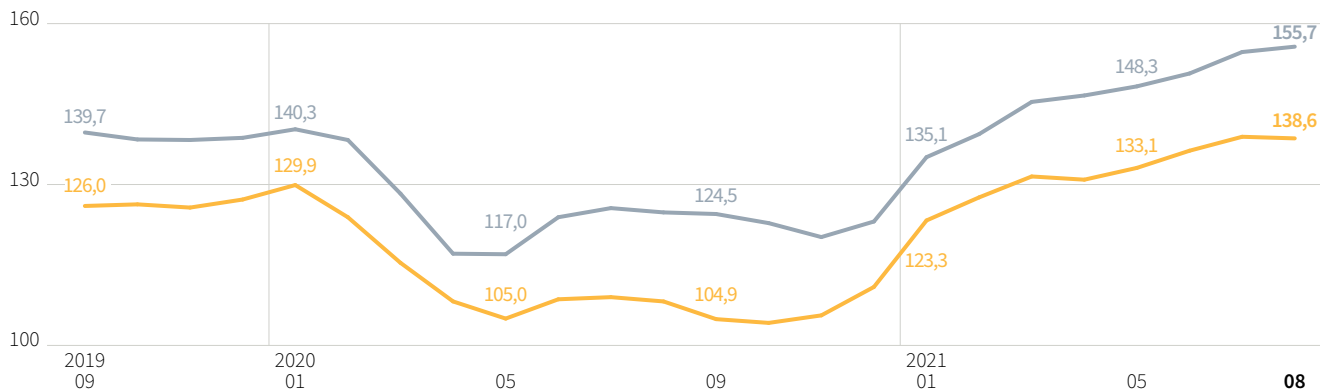
Euro 6 Norm vorherrschend im Bestand: Zum Stichtag 1.1.2021 waren 38 Prozent aller Pkw in Deutschland mit der derzeit höchsten Abgasnorm (Euro 6) ausgestattet. Ein weiteres Viertel verfügte über die Euro-5-Norm. Rechnet man die verbleibenden Euronormen 1-4 und Sonstige zusammen, so machen diese mit 38 Prozent den größten Teil aus.

In allen Eurogruppen sind die Benziner am stärksten vertreten, besonders aber in den Euronormen 1-4 mit fast 14 Mio. Einheiten. Die Sonstigen Antriebsarten, zu denen beispielsweise die modernen Hybride zählen, sind erwartungsgemäß mehrheitlich in der Euro-6-Norm anzutreffen. Pkw mit Elektroantrieb werden dagegen der Euro-Norm „Sonstige“ zugeschrieben, da die Emission nicht direkt am Fahrzeug stattfindet.

Kraftstoffpreise

in Cent je Liter

— Benzin — Diesel



Copyright: DAT/Quelle: ADAC

Wieder gestiegene Kraftstoffkosten: Während bei den Zulassungszahlen eine klare Aufteilung nach Benzin und Diesel aufgrund der zunehmenden Verwässerung durch Mildhybride immer schwerer wird, macht eine Aufteilung nach Spritpreisen durchaus Sinn. Traditionell liegen die Spritpreise für Benzin 10 bis 15 Prozent über dem Diesel. Während die Spritpreise 2020 während der ersten und zweiten Welle sehr niedrig waren stiegen sie Anfang 2021 wieder auf 2019er Niveau. Seit dem steigen sie unermüdlich an und liegen mit 155,7 für Diesel und 138,6 für Benzin auf dem hohen Niveau von 2013.

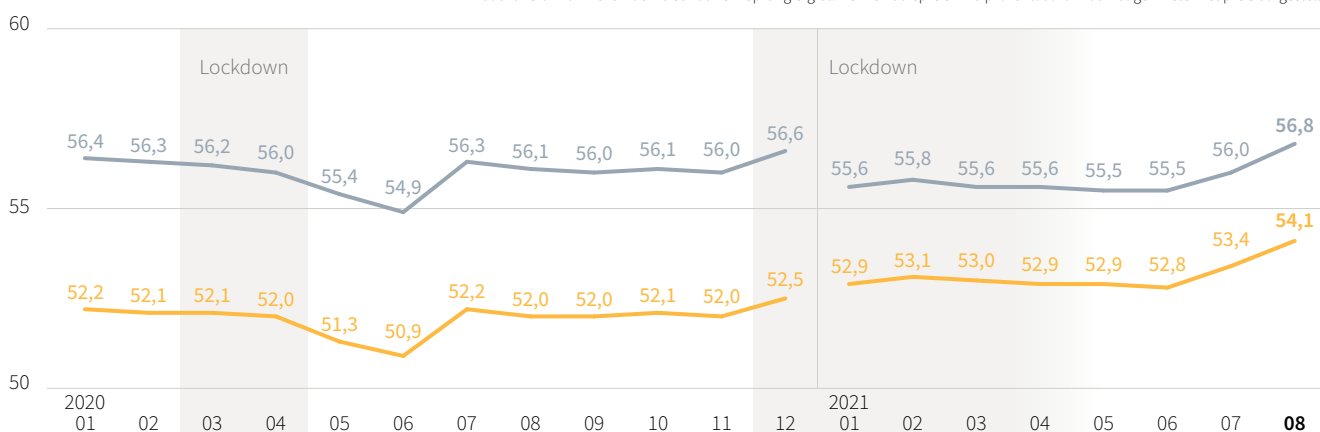
Aufgrund der Vielzahl verschiedener Anbieter ist eine Aufstellung der Kosten für eine Kilowattstunde für ein Elektrofahrzeug nicht möglich. Kosten sind für den Verbraucher somit nicht transparent.

Wertentwicklung von dreijährigen Pkw

Alle Segmente und Marken, dreijährige Fahrzeuge, Laufleistung: 15/20 Tsd. km pro Jahr; Angaben in Prozent

— Diesel — Benzin

Grundlage sind dreijährige Pkw während eines Kalenderjahres. Im neuen Kalenderjahr werden ‚neue‘ dreijährige Pkw betrachtet, wodurch sich von Dezember zu Januar ein Sprung ergibt. Der Verkaufspreis wird prozentual zum damaligen Listenneupreis dargestellt.



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Gebrauchtwagen weiter stark gefragt: Durch den gestiegenen Stellenwert des Automobils aufgrund der Pandemie und die weiterhin angespannte Situation auf dem Neuwagenmarkt sind Gebrauchtwagen weiterhin sehr begehrt. In der ersten Jahreshälfte war ein sehr stabiles Preisniveau bei den drei Jahre alten Gebrauchtwagen sichtbar. Seit Mitte des Jahres geht die Wertverlaufskurve sogar nach oben. Derzeit verkaufen Händler Benzin-Gebrauchtwagen für 56,8% des ehemaligen Listenneupreises, Diesel für 54,1%. Dieser Trend ist in allen Fahrzeug-Segmenten sichtbar. Besonders wertstabil zeigen sich SUV in der Mittelklasse und darüber.



Ausgabe Oktober 2021
Schwerpunkt Pkw-Halter

Wie denken Pkw-Halter über E-Mobilität?

Wie denken Pkw-Halter über E-Mobilität?

Diese Frage spielt im DAT-Barometer eine zentrale Rolle. Derzeit würden sich, wenn ein Pkw-Kauf anstehen sollte, 14% für ein reines E-Auto entscheiden (+4 Prozentpunkte ggü. Vorjahr). Leicht zulegen konnte auch der Diesel von 15 auf jetzt 16%. Am häufigsten würden die Befragten aber einen Pkw mit Benzin-Antrieb (40%) kaufen, gefolgt vom Hybrid (27%). Gestiegen ist die Beschäftigung mit dem Thema E-Mobilität: 39% der Befragten gaben an, sich aufgrund der Prämien mit diesem Thema auseinanderzusetzen (+10 Prozentpunkte). Dies führt allerdings nicht zwangsläufig zu einer höheren E-Auto-Akzeptanz. 43% würden mit einem E-Auto das bestehende Haupt-Auto ersetzen, während 39% es nur als Zweit- oder Drittwagen verwenden wollen. Hinzu kommt: Die große Mehrheit der Befragten (78%) sieht die Entsorgung der Akkus kritisch, 66% befürchten, auf die Pkw-Halter kommen zusätz-

liche Kosten zu. Gefragt nach einer grundsätzlich Kauf- oder Leasingoption eines E-Autos, präferieren derzeit 29% aller Befragten das Leasing.

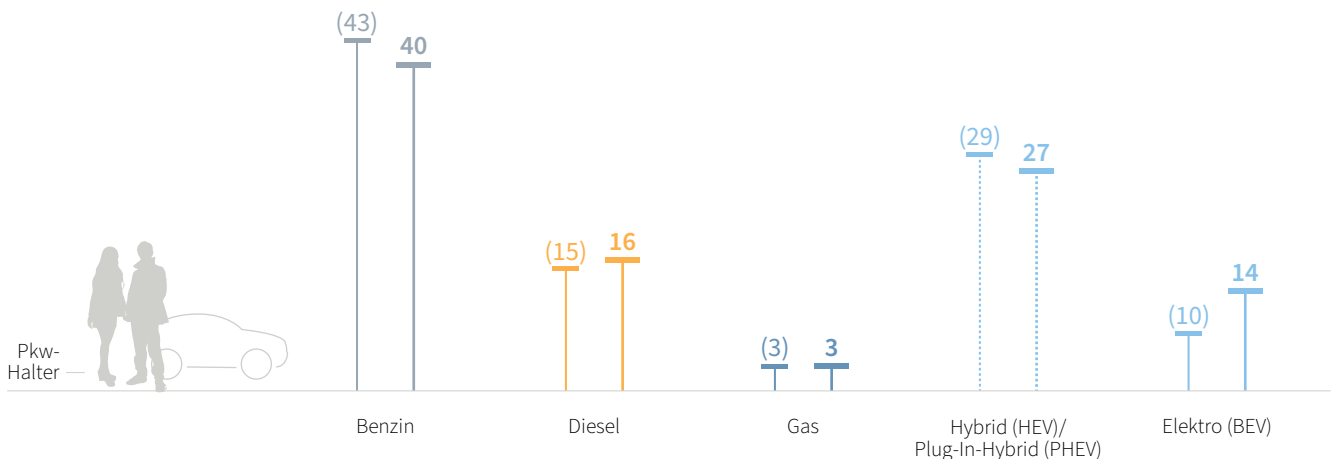
Interessant in diesem Kontext ist auch der Kenntnisstand rund um E-Fuels. 34% kennen diese synthetisch hergestellten Kraftstoffe gar nicht, 31% nur den Namen. Etwas darüber gehört und gelesen haben 26%, viel und intensiv damit beschäftigt haben sich insgesamt nur 9%.

Die hohe Nachfrage nach Gebrauchtwagen macht sich in den seit Monaten steigenden Fahrzeugwerten bemerkbar: Drei Jahre alte Benziner erzielen aktuell 58,0%, Diesel 55,2% ihres ehemaligen Listenneupreises. E-Autos als Gebrauchtwagen sind dagegen deutlich weniger wertstabil und werden zu 47,4% gehandelt.



Wahrscheinlichste Motorart, wenn Pkw-Kauf anstehen würde

Angaben in Prozent, Stand Oktober 2021 (September 2020)



Copyright: DAT/Quelle: DAT

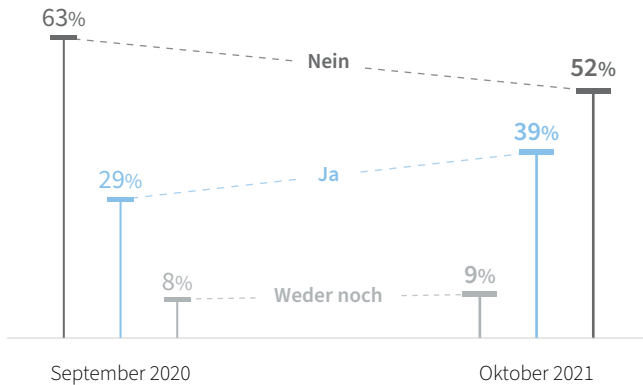
Klassische Verbrenner nach wie vor bevorzugteste Motorart: Für das aktuelle DAT-Barometer wurden repräsentativ die Pkw-Halter befragt, für welche Motorart sie sich, ganz unabhängig ob ein Pkw-Kauf ansteht oder nicht, am wahrscheinlichsten entscheiden würden. Das Stimmungsbild zeigt, der Großteil (40%) würde sich für den Benzinler entscheiden, 27% einen Hybrid wählen und 16% einen Dieselantrieb. Ein E-Auto käme für 14% der Pkw-Halter infrage. Der Zuspruch zur rein batteriebetriebenen Antriebsart stieg gegenüber der Befragung von September 2020 um vier Prozentpunkte.

Methodik Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär-/sekundärspezifischen Automarkt-Daten. Für die Verbraucherbefragung (Oktober 2021) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 1.062 Online-Interviews (CAWI) über die GfK im Zeitraum 05.–07.10.2021 durchgeführt. Die Datengewichtung erfolgte nach KBA-Pkw-Bestand (Marke u. Motorart).

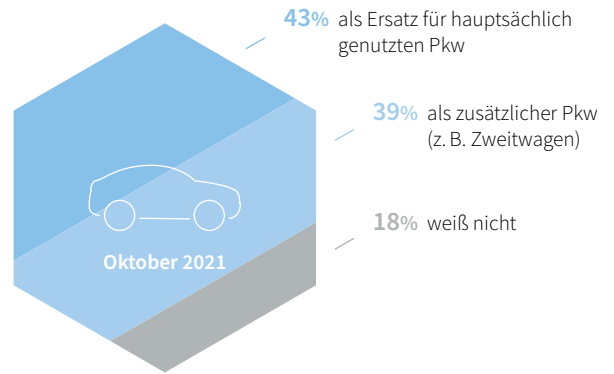
Verhalten der Pkw-Halter in Bezug auf Elektromobilität

Basis: Pkw-Halter

Frage: Hat E-Prämie dazu geführt, dass Sie sich intensiver mit Elektromobilität auseinandergesetzt haben?



Frage: Wie würden Sie ein E-Auto einsetzen?



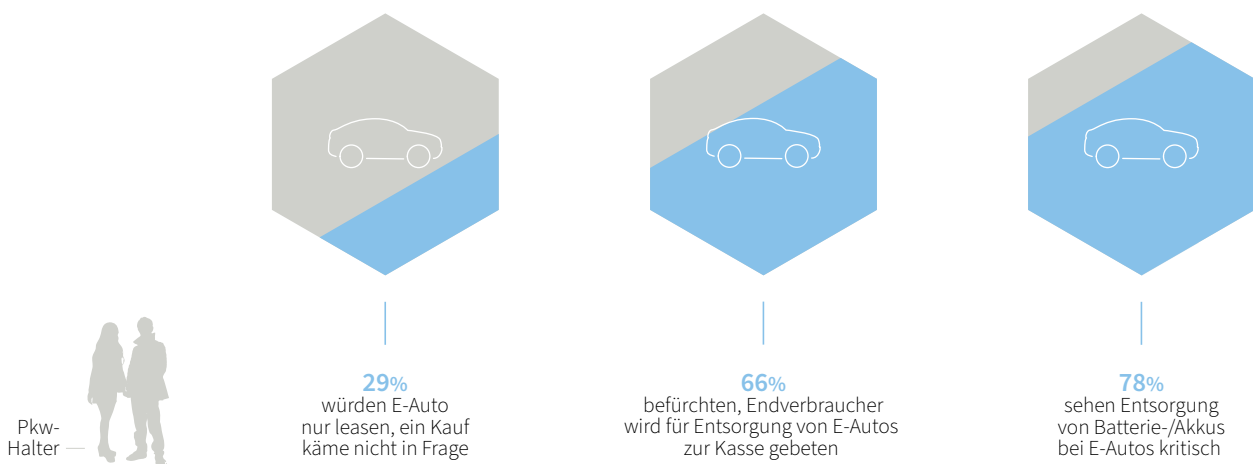
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Interesse durch E-Prämie gestiegen/E-Auto als Erst- oder Zweitwagen? 39% der Pkw-Halter geben an, sich aufgrund der E-Prämie mit Elektromobilität auseinandergesetzt zu haben (+10 Prozentpunkte ggü. Vorjahr). Im Gegenzug dazu hat auf die Mehrheit der Pkw-Halter (52%) die E-Prämie nach wie vor keinen nennenswerten Einfluss.

Gefragt wurde zudem nach der Rolle eines E-Autos im Alltag, d. h. Einsatz als Hauptfahrzeug oder eher als Zweit- bzw. Drittwagen. 18% der Befragten waren sich bei dieser Frage unschlüssig, 39% sehen diese Technologie derzeit nur in einem Zweitwagen. 43% und damit vier Prozentpunkte weniger als vor einem Jahr können sich ein E-Auto auch als Erstwagen vorstellen.

Ansichten der Pkw-Halter zu E-Autos

Stand Oktober 2021

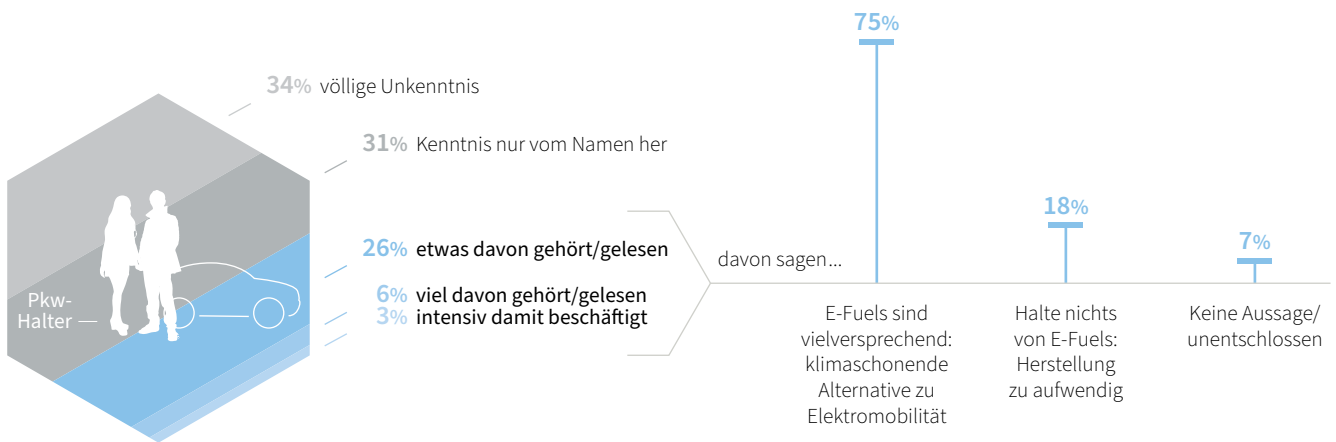


Copyright: DAT/Quelle: DAT

„Risikoabwägung“ beim E-Auto: Was die Anschaffung von E-Autos betrifft, so präferieren 29% ein Leasingmodell, 43% den klassischen Besitz, 28% konnten sich nicht entscheiden. Mit ein Grund für ein Leasingmodell kann die Sicherheit in Bezug auf Wertverlust oder später anfallende Kosten sein. So befürchten 66%, sie würden für die Entsorgung eines E-Autos (z. B. nach Unfall oder bei Verschrottung aus Altersgründen) nochmals zur Kasse gebeten. Aber auch der ökologische Gedanke spielt in Bezug auf Batterien eine Rolle: 78% der Pkw-Halter sehen deren Entsorgung kritisch. Sie denken, dass es hierfür noch zu wenige Lösungen oder Konzepte gibt.

Kenntnisstand und Einschätzung der Pkw-Halter zu E-Fuels

Stand Oktober 2021



Copyright: DAT/Quelle: DAT

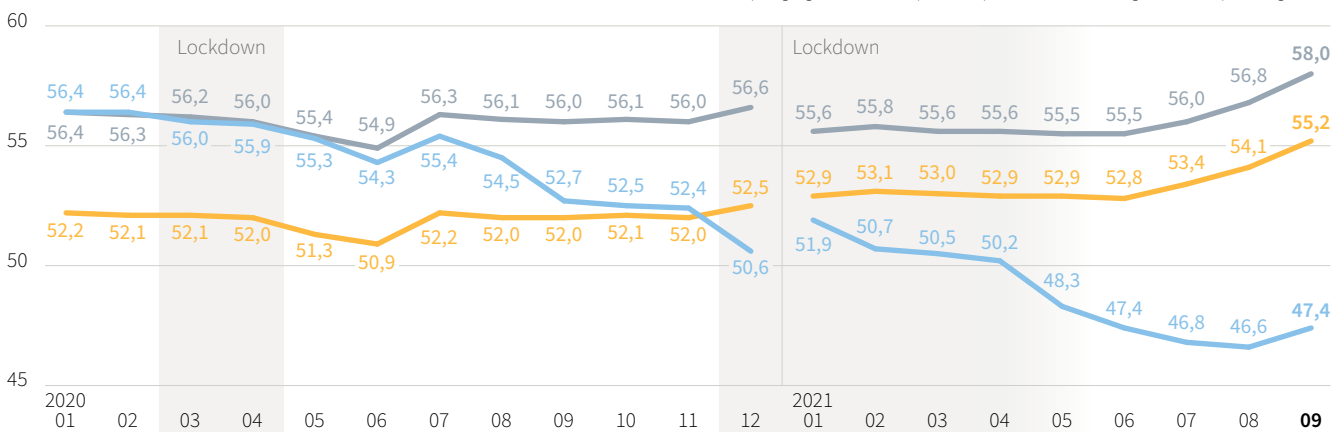
E-Fuels bei Pkw-Haltern nur bedingt bekannt: Im Zuge der Diskussion um den Ausstieg aus dem Verbrenner ist oftmals von E-Fuels die Rede. Mit diesen synthetischen Kraftstoffen haben sich derzeit nur 3% der befragten Pkw-Halter intensiv beschäftigt. 6% hatten viel, 26% nur etwas davon gehört oder gelesen. Bei der weiteren Befragung dieser drei Teilgruppen kam heraus, dass die große Mehrheit (75%) diese Kraftstoffe für vielversprechend hält. E-Fuels seien eine klimaschonende Alternative neben der Elektromobilität, da Verbrenner das Straßenbild noch lange Zeit beherrschen werden. 18% sehen deren Herstellung als aufwendig und teuer.

Wertentwicklung von dreijährigen Pkw

Alle Segmente und Marken, dreijährige Fahrzeuge, Laufleistung: 15/20 Tsd. km pro Jahr; Angaben in Prozent

— Elektro — Diesel — Benzin

Grundlage sind dreijährige Pkw während eines Kalenderjahres. Im neuen Kalenderjahr werden „neue“ dreijährige Pkw betrachtet, wodurch sich von Dezember zu Januar ein Sprung ergibt. Der Verkaufspreis wird prozentual zum damaligen Listenpreis dargestellt.



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Restwerte von E-Autos fallen weiter: Wegen der anhaltenden Engpässe auf dem Neuwagenmarkt sind Gebrauchtwagen weiterhin begehrt. Dies führte bei den Verbrennern in der ersten Jahreshälfte zu stabilen Preisen, seit Mitte des Jahres zeigt die Wertverlaufskurve sogar nach oben. Derzeit verkaufen Händler ihre Benzin-Gebrauchtwagen für 58,0% des ehemaligen Listenpreises, Diesel für 55,2%.

Eine Herausforderung ist allerdings die Vermarktung von batterieelektrischen Gebrauchtwagen. Vor allem die Prämien für neue E-Autos üben einen großen Preisdruck aus, so dass die Werte von dreijährigen Fahrzeugen aktuell mit 47,4% zwischenzeitlich weit unter den klassischen Verbrennern liegen.



Ausgabe November 2021
Schwerpunkt Pkw-Halter

**Verbrauchersicht:
E-Mobilität und Werkstatt**

Verbrauchersicht: E-Mobilität und Werkstatt

Der Automobilmarkt befindet sich in einer nie dagewesenen Lage. Lange Lieferzeiten, Chipmangel und wenig Gebrauchtwagen – und das bei gleichzeitig gestiegener Bedeutung des Automobils. So liegen die Neuzulassungen im Oktober mehr als 30% unter dem Vorjahresmonat, und auch bei den batterieelektrischen Pkw sorgt der Chipmangel für ein Stagnieren der Zulassungsstatistik.

Der Fokus des aktuellen Barometers liegt aber auf dem Kontext E-Autos und Werkstatt. Befragt man alle Pkw-Halter hierzulande, wie sie die E-Mobilität in Bezug auf Werkstatt und Versicherung sehen, wird deutlich, dass viele hierzu (noch) keine klare Meinung haben. Ist die eigene Werkstatt imstande, ein E-Auto zu reparieren? Ein Drittel glaubt das nicht. Ähnlich viele trauen sich aber auch keine Aussage zu. Dass Werkstattbesuche seltener werden, das glaubt ein Drittel

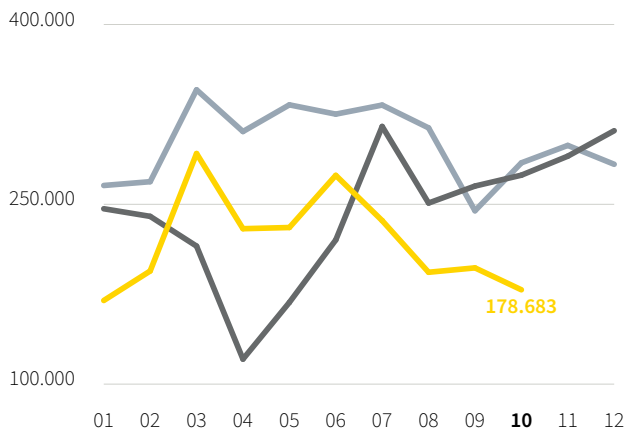
der Pkw-Halter. Dass sie teurer werden, glaubt die Hälfte. Apropos teurer: Zwei Drittel befürchten, es kommen auch höhere Kosten auf sie zu, wenn es um die Entsorgung von verunfallten oder zu alten E-Autos geht. Daher ist sich die Hälfte aller Befragten auch sicher, dass die Versicherungsprämien für Elektroautos teurer werden. Wie das tatsächlich wird, bleibt abzuwarten.

Was in jedem Fall gestiegen ist, sind die Gebrauchtwagenpreise. Der Handel kann derzeit gebrauchte Benziner und Diesel-Pkw zu hohen Preisen vermarkten. Insgesamt wird der Markenhandel deutlich weniger Gebrauchtwagen in diesem Jahr verkaufen als in den Jahren zuvor, aber diejenigen, die er verkauft, verkauft er zumindest mit Gewinn.

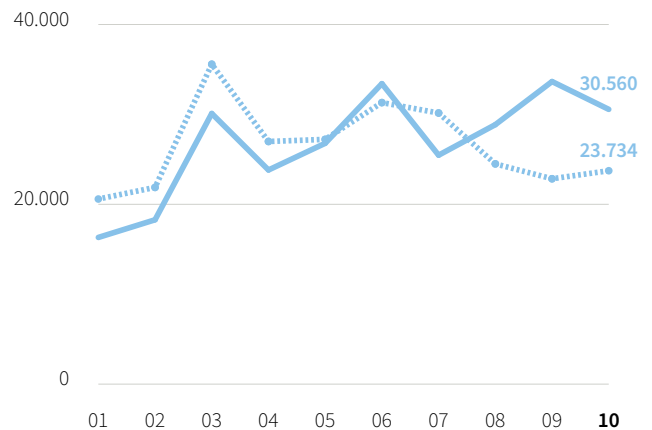


Pkw-Neuzulassungen im Trend

Gesamt — 2019 — 2020 — 2021



2021 — Elektro — Plug-In-Hybrid



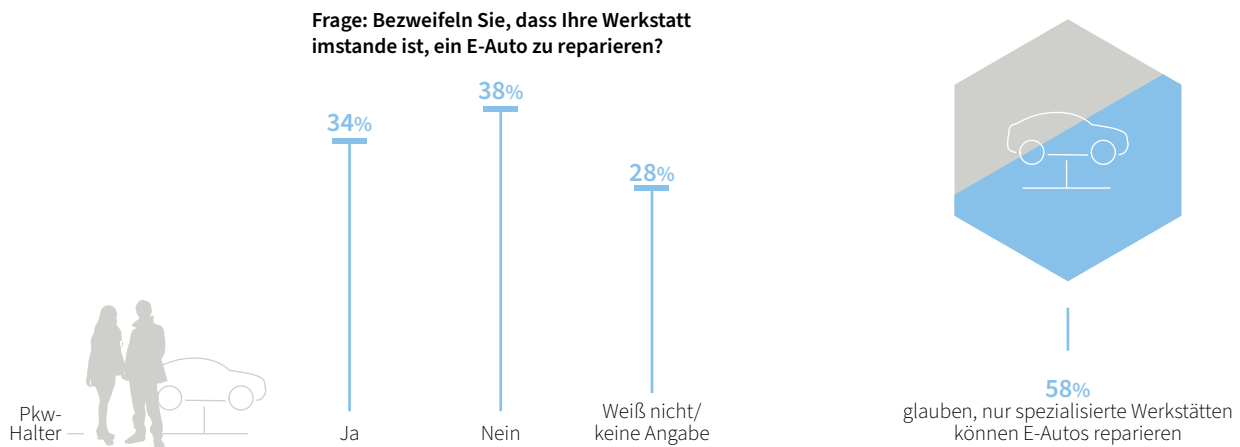
Copyright: DAT/Quelle: KBA

Neuzulassungen unter Vorjahr – BEV und PHEV konstant: Laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) liegen die Neuzulassungen für 2021 deutlich unter dem Vorjahreszeitraum (-5,2%). Die Belebung im März sorgt zwar für einen Ausgleich gegenüber dem schlechten Frühjahr 2020, kann aber durch die aktuellen Probleme (Lieferketten, Chipmangel) nicht die Ergebnisse des Vorjahres halten. Dramatisch zeigt sich dies im Vergleich zum Oktober 2020 mit einem Rückgang von 34,9%. Was die Zulassungen der BEV und PHEV betrifft, so sieht man auch hier die Probleme durch den Chipmangel. Ein drastischer Anstieg wie im Vorjahr ist nicht mehr sichtbar, sondern die Zahlen haben sich auf einem stabilen Niveau eingependelt.

Methodik Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär-/sekundärspezifischen Automarkt-Daten. Für die Verbraucherbefragung (Oktober 2021) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 1.062 Online-Interviews (CAWI) über die GfK im Zeitraum 05.–07.10.2021 durchgeführt. Die Datengewichtung erfolgte nach KBA-Pkw-Bestand (Marke u. Motorart).

Verbrauchersicht: E-Auto-Kompetenz der Werkstatt

Stand Oktober 2021

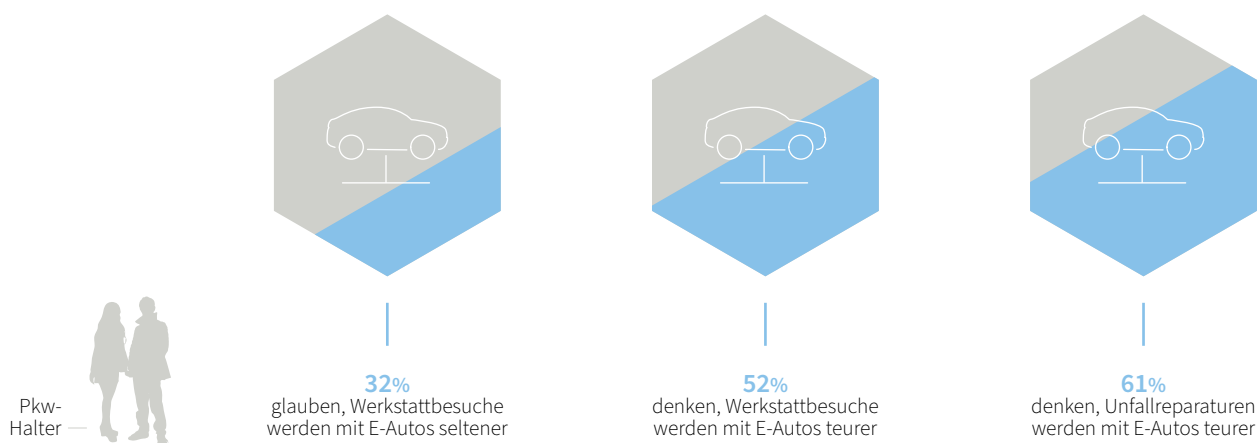


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Unsicherheit bei E-Kompetenz der Werkstatt: Unabhängig davon, ob man ein E-Auto besitzt oder nicht, wurden die Pkw-Halter befragt, ob sie glauben, dass ihre Werkstatt imstande wäre, ein E-Auto zu reparieren. Zwar ist es schwierig, die Kompetenz einer Werkstatt von Laien beurteilen zu lassen, aber dennoch liefern die Ergebnisse ein interessantes Bild: 28% der Befragten legen sich bei diesem Thema nicht fest, 38% trauen ihrer Werkstatt die Reparatur und Wartung eines E-Autos zu, aber immerhin 34% sprechen ihrer Werkstatt die Kompetenz ab. 58% glauben, dass nur spezialisierte Werkstätten imstande sind, E-Autos zu reparieren.

Verbrauchersicht: Erwartete Auswirkungen der Elektromobilität auf den Werkstattbesuch

Stand Oktober 2021

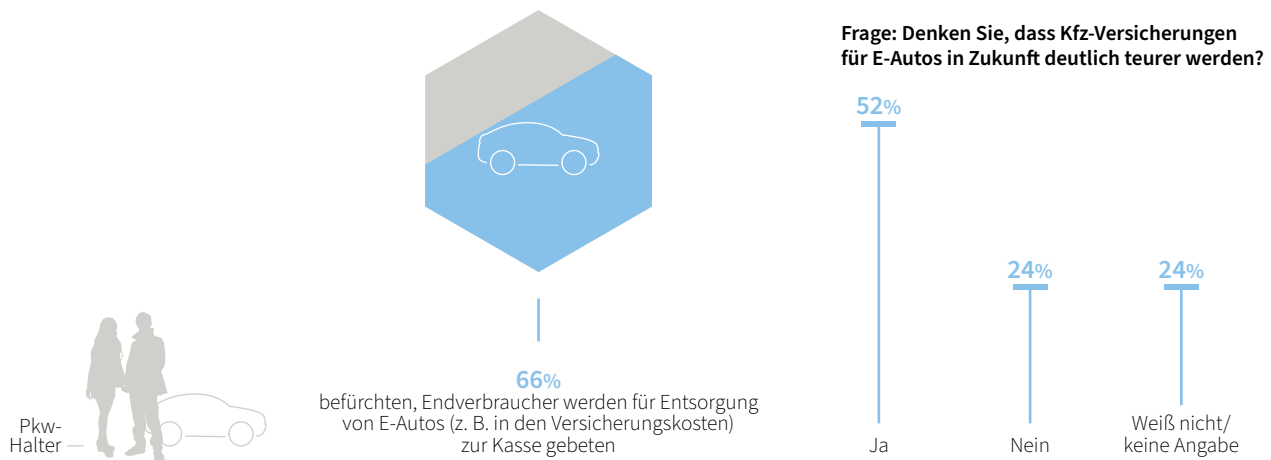


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Werkstattbesuche mit E-Autos: Selten aber teurer? Mit 32% ist fast ein Drittel der befragten Pkw-Halter der Meinung, dass ein E-Auto insgesamt seltener als ein klassischer Verbrenner eine Werkstatt besuchen muss. Gleichzeitig denken aber 52%, dass so ein Werkstattbesuch mit dem E-Auto teurer ist als mit dem klassischen Verbrenner. Wenn es speziell um Unfallreparaturen geht, so sind sich mit 61% fast zwei Drittel der Befragten einig, dass solche Arbeiten an E-Autos teurer sind als bei herkömmlichen Verbrennern. In der Realität liegen noch keine flächendeckenden Erkenntnisse vor, dass Werkstattbesuche mit E-Autos (BEV) tatsächlich seltener oder teurer sind als bei Verbrennern.

Verbrauchersicht: Auswirkungen der Elektromobilität auf Versicherungskosten

Stand Oktober 2021



Copyright: DAT/Quelle: DAT

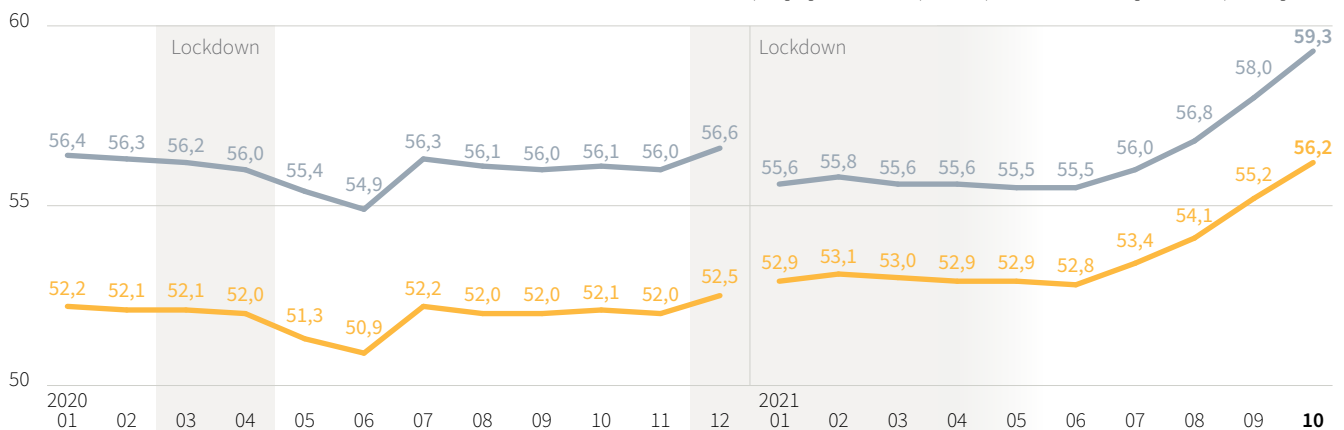
Pkw-Halter rechnen mit steigenden Versicherungskosten bei E-Autos: Die Mehrheit der Pkw-Halter (66%) befürchtet, dass sie für die Entsorgung von E-Autos (etwa nach einem Unfall oder ab einem gewissen Alter des E-Fahrzeugs, wenn die Verschrottung ansteht) zur Kasse gebeten werden. Dies könnte z. B. in Form einer höheren Versicherungsprämie geschehen. Konkret nach den Versicherungen gefragt, denken 52%, dass diese für E-Autos in Zukunft deutlich teurer werden. Gut 24% glaubt das nicht, und weitere 24% können oder wollen hierzu keine Angaben machen.

Wertentwicklung von dreijährigen Pkw

Alle Segmente und Marken, dreijährige Fahrzeuge, Laufleistung: 15/20 Tsd. km pro Jahr; Angaben in Prozent

— Diesel — Benzin

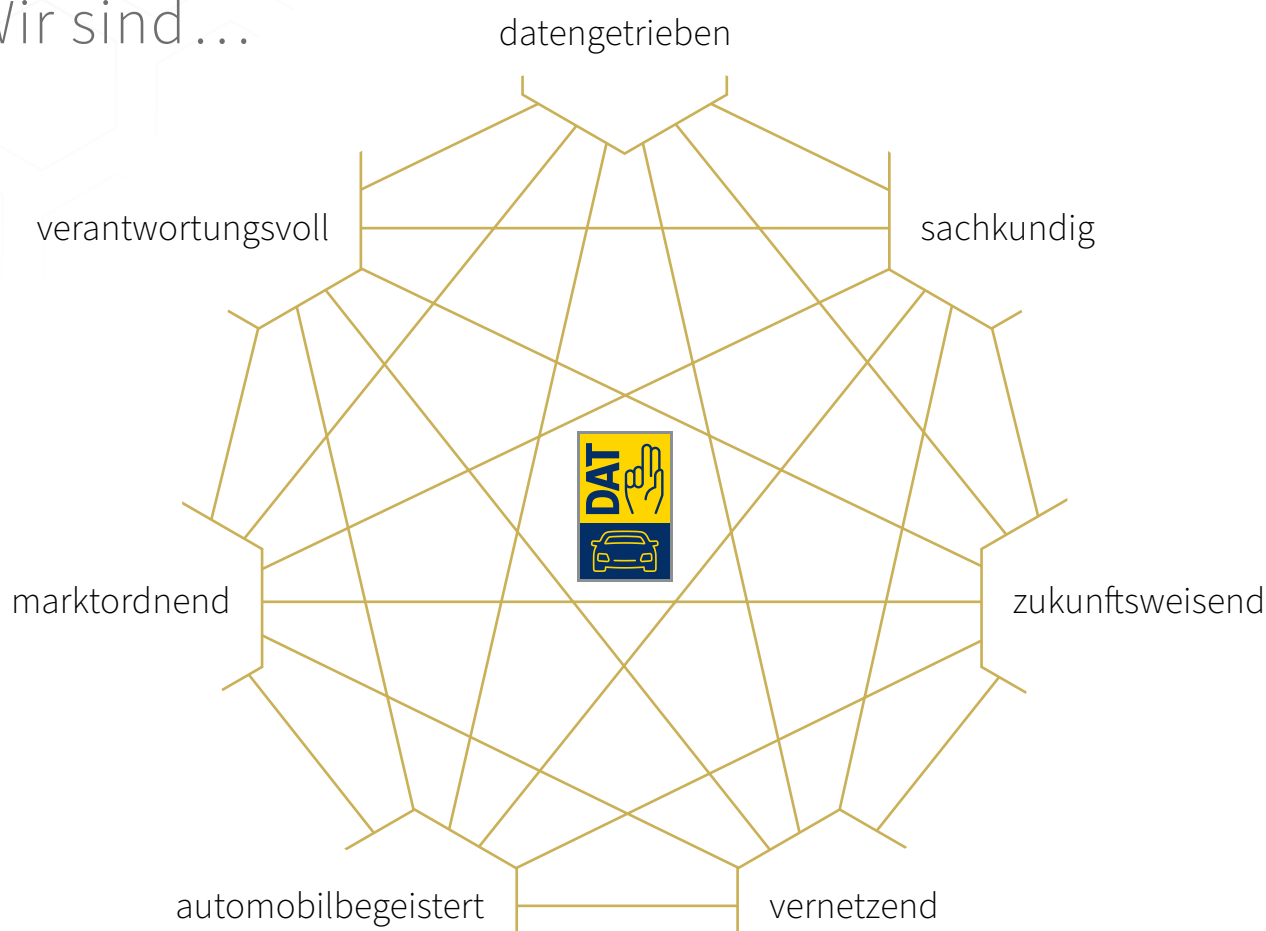
Grundlage sind dreijährige Pkw während eines Kalenderjahres. Im neuen Kalenderjahr werden „neue“ dreijährige Pkw betrachtet, wodurch sich von Dezember zu Januar ein Sprung ergibt. Der Verkaufspreis wird prozentual zum damaligen Listenneupreis dargestellt.



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Gebrauchtfahrzeugwerte hoch wie nie zuvor: Die anhaltende Knappheit bei Gebrauchtwagen macht sich in weiter steigenden Transaktionspreisen bemerkbar. Dreijährige Benziner erzielen derzeit 59,3% ihres ehemaligen Listenneupreises, Diesel 56,2%. Beide Werte bedeuten einen Höchststand in den bisherigen Analysen für das DAT-Barometer. Hinzu kommt, dass die Fahrzeugwerte in der zweiten Jahreshälfte für gewöhnlich leicht fallend sind. Eine Ausnahme konnte bereits 2020 mit stabilen Werten beobachtet werden. Steigende Kurven in der zweiten Jahreshälfte gab es in dieser Form noch nie. Daran zeigt sich, dass besonders auf dem Gebrauchtwagenmarkt Angebot und Nachfrage den Preis bestimmen.

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)