



**Automobiles Wissen
beginnt mit uns.**

DAT > Barometer

**Gesamtübersicht
2022**

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 über 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.

Aus Gründen der Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen „männlich“, „weiblich“ und „divers“ verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter, es sei denn, es wird im Text explizit darauf hingewiesen.

Februar 2022 | Rahmenbedingungen

Gemischte Vorzeichen auf dem Automobilmarkt

Pkw-Besitzumschreibungen und -Neuzulassungen im Monatsverlauf	5
Fakten zu den Antriebsarten 2021	6
Standzeiten beim Handel in Tagen	6
Wertentwicklung von dreijährigen Pkw <i>im Detail</i>	7
Wertentwicklung von dreijährigen Pkw <i>im Langzeittrend</i>	7

März 2022 | Elektromobilität

Unruhige Zeiten auf allen Ebenen

Pkw-Besitzumschreibungen und -Neuzulassungen im Monatsverlauf	9
Neuzulassungen (Januar bis Februar 2022) nach Antriebsarten	10
BEV: Umstiegspläne und Einschätzung von Pkw-Haltern 2021	10
Standzeiten beim Handel in Tagen	11
Wertentwicklung von dreijährigen Pkw	11

April 2022 | Flotte/Fuhrpark

Die Zeit ist aus den Fugen?

Gewerbliche und private Pkw-Neuzulassungen	13
Verteilung der Antriebsarten in den Fuhrparks	14
Fakten und Einschätzungen der Fuhrparkleiter	14
Umgang der Fuhrparkleiter mit aktueller Situation	15
Auto-Abos: Kenntnisstand und Einschätzung	15
Kommentar	16

Mai 2022 | Pkw-Kaufplaner

So tickt der Pkw-Kaufplaner in schwierigen Zeiten

Gründe für anstehenden Pkw-Kauf	18
Wahrscheinlichste Motorart bei anstehendem Pkw-Kauf	19
Stimmungsbild im Kaufentscheidungsprozess	19
Kaufentscheidungsprozess:	
Beurteilung und Veränderungen aufgrund aktueller Situation	20
Wertentwicklung von dreijährigen Pkw	20

Juni 2022 | Pkw-Kaufplaner

Zwischen Krise und Elektromobilität

Pkw-Kauf: Wahrscheinlichste Motorart im Trend	22
Wenn E-Auto (BEV) geplant:	
Anschaffung als Neu- oder Gebrauchtwagen?	23
Top-Nennungen gegen ein gebrauchtes E-Auto (BEV)	23
Einsatz eines E-Autos (BEV): Ersatz- oder Zweitwagen?	24
Wertentwicklung von dreijährigen Pkw	24

Juli 2022 | Dienstwagenfahrer

Dienstwagenfahrer im Dilemma

Fakten und Einschätzungen der Dienstwagenfahrer	26
Nächster Dienstwagen:	
Wahrscheinlichste Motorart unter Steuergesichtspunkten	27
Nächster Dienstwagen:	
Wahrscheinlichste Motorart nach Jahresfahrleistung	27
Kenntnisstand zu alternativen Antriebsarten	28
Nächster Dienstwagen: bevorzugte Karosserieform	28

August 2022 | Handel

Der Handel verwaltet den Mangel

Händlereinschätzung:	
Geschäftsaussichten zweites Halbjahr	30
Händlereinschätzung:	
Beschaffungssituation Neu- und Gebrauchtwagen	31
Händlerverhalten aufgrund aktueller Situation (Lieferengpässe, hohe Nachfrage, hohes Preisniveau etc.)	31
Standzeiten beim Handel in Tagen	32
Händlerangaben: Durchschnittliche Standkosten und Anteil Risikobestand (>90 Tage)	32

September 2022 | Pkw-Halter

Stillstand und kein Ende in Sicht?

Wahrscheinlichste Motorart, wenn Pkw-Kauf anstehen würde	34
KBA-Neuzulassungen nach Antriebsart und Halter	35
Verhalten der Pkw-Halter in Bezug auf Elektromobilität	35
E-Auto-Anschaffung: Leasing vs. Kauf	36
Wertentwicklung von dreijährigen Pkw	36

Oktober 2022 | Pkw-Halter

Der Automarkt zwischen Hoffen und Bangen

Neuzulassungen und Besitzumschreibungen nach Antriebsarten (Anteile)	38
Verbrauchersicht: Erwartete Auswirkungen der Elektromobilität auf den Werkstattbesuch	39
Verbrauchersicht: E-Auto-Kompetenz der Werkstatt	39
Ansichten der Pkw-Halter zu E-Autos	40
Verbrauchersicht: Auswirkungen der Elektromobilität auf Versicherungskosten	40

November 2022 | Bestand

Pkw-Bestand offenbart die Wahrheit auf Deutschlands Straßen

Fakten zum Pkw-Bestand nach Antriebsarten	42
Pkw-Bestand vs. Neuzulassungen:	
Veränderung bei ausgewählten Antriebsarten	43
Antriebsarten nach Haltergruppen im Bestand	43
Kraftstoffpreise	44
Wertentwicklung von dreijährigen Pkw	44

Über die DAT	45
Impressum	45
Pressekontakte	45



Ausgabe Februar 2022

Schwerpunkt Rahmenbedingungen

Gemischte Vorzeichen
auf dem Automobilmarkt

Gemischte Vorzeichen auf dem Automobilmarkt

Das Jahr 2022 steht unter turbulenten Vorzeichen: Die Liefer-schwierigkeiten auf dem Neuwagenmarkt werden ebenso ein Thema bleiben wie Elektrifizierung – mit all ihren Herausforderungen für Handel, Endverbraucher, Infrastruktur und Automobilindustrie.

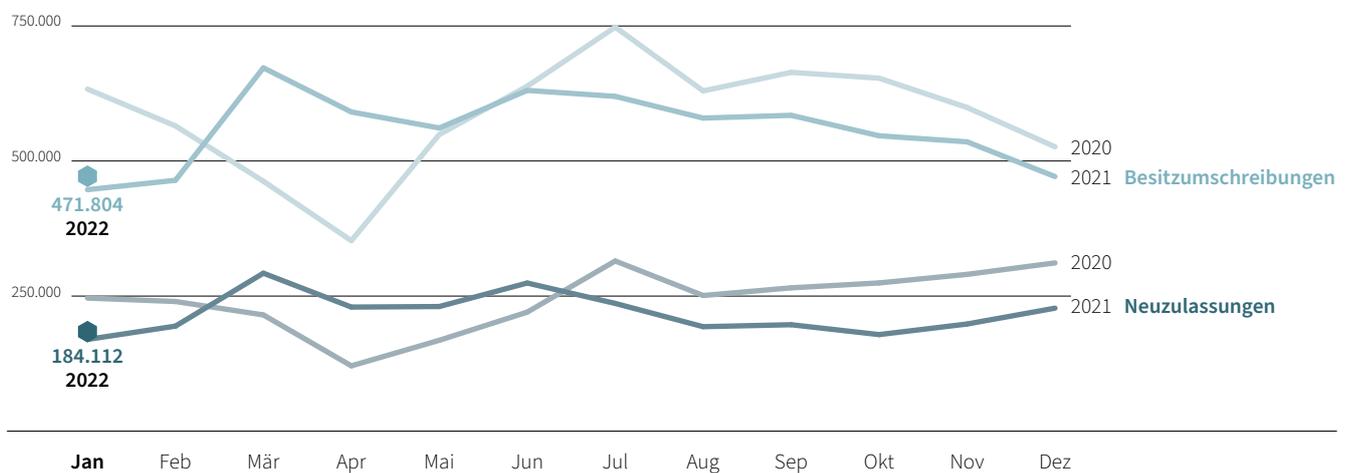
Aus Sicht der Zulassungs- und Besitzumschreibungszahlen ist das Jahr 2022 verhalten positiv gestartet. Die Neuzulassungen liegen fast 9% über dem Vorjahresmonat, der Gebrauchtwagenmarkt entwickelt sich mit einem Plus von knapp 6% weiterhin stabil. Speziell der Gebrauchtwagenmarkt läge deutlich stärker im Plus, wenn es mehr Gebrauchtwagen gäbe. Das macht sich besonders bei den Fahrzeugwerten, aber auch bei den Standtagen bemerkbar: Die Werte der dreijährigen Gebrauchtwagen liegen auf Rekordhöhe, und bei den Standzeiten (besonders bei Dieselfahrzeugen) setzt sich die kürzere Verweildauer auf den Höfen der Händler fort.

In der Rückschau auf die beiden Corona-Jahre 2020 und 2021 waren die Schwankungen auf beiden vom KBA erfassten Märkten – bedingt durch Lockdowns und den damit verbundenen schwierigen Voraussetzungen wie beispielsweise geschlossenen Zulassungsstellen – sehr deutlich sichtbar. 2022, so sieht es derzeit aus, wird als Übergangsjahr für alle Beteiligten vermutlich kein einfaches Autojahr werden, verhaltener Optimismus ist aber geboten.

Nicht aus dem Auge verlieren sollte man bei der Analyse des Automobilmarktes stets die getrennte Betrachtung von Bestand, Neuzulassungen und Besitzumschreibungen. Besonders bei den alternativen Antriebsarten sind die Neuzulassungen – gepusht durch Prämien und Steuervorteile – wesentlich stärker elektrifiziert als der Gebrauchtwagenmarkt oder der Bestand mit seinen rund 48 Mio. Pkw.



Pkw-Besitzumschreibungen und -Neuzulassungen im Monatsverlauf

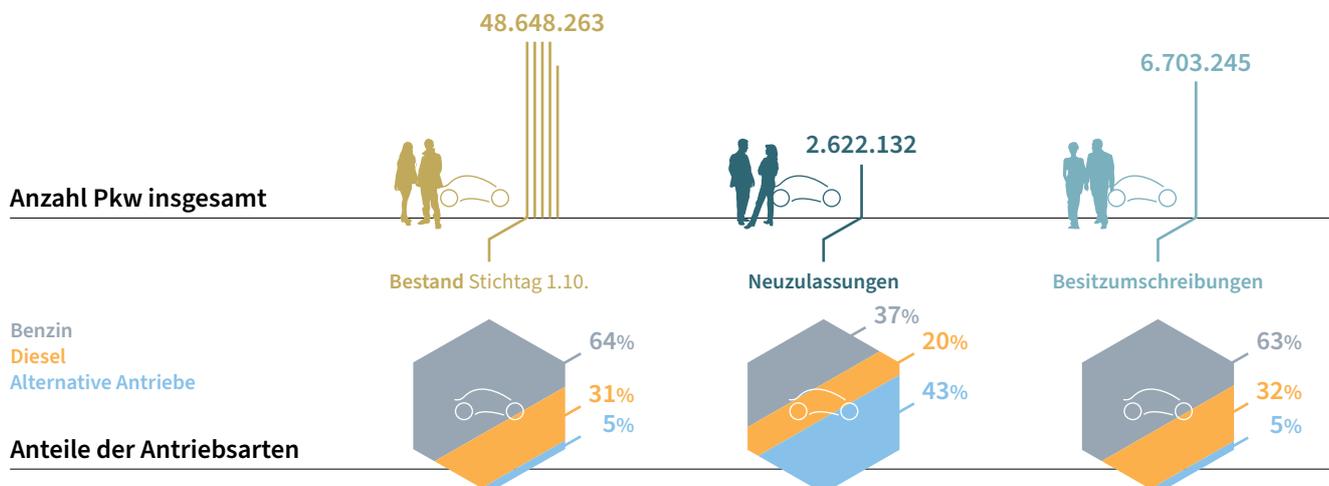


Copyright: DAT/Quelle: KBA

Neuzulassungen und Besitzumschreibungen über Vorjahr: Der Automobilmarkt begann das neue Jahr mit positiven Vorzeichen. Mit 184.112 Neuzulassungen (+8,5%) und 471.804 Besitzumschreibungen (+5,6%) konnte der Januar 2022 besser als der Vorjahresmonat starten. Vor einem Jahr herrschte allerdings noch ein flächendeckender Lockdown, daher sind die Zahlen nur bedingt vergleichbar. Betrachtet man die alternativen Antriebsarten, so waren 10% aller Neuzulassungen im Januar 2022 mit einem Plug-In-Hybridmotor (PHEV) ausgestattet, rein batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) erreichten 11%. Anders verhielt es sich bei den Besitzumschreibungen: Dort waren nur 1% PHEV und 1% BEV. Somit bleibt der Gebrauchtwagenmarkt für elektrifizierte Pkw weiterhin sehr überschaubar.

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).

Fakten zu den Antriebsarten 2021



Copyright: DAT/Quelle: KBA

Alternative Antriebe bislang nur unter Neuwagen ausgeprägt: Laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) unterscheiden sich Neuzulassungen und Besitzumschreibungen sowie der Pkw-Bestand nach alternativen Antriebsarten deutlich: Bei den Besitzumschreibungen und im Pkw-Bestand machten Benziner den größten Anteil aus (fast zwei Drittel), Diesel erreichten rund ein Drittel, und alternative Antriebsarten kamen auf einen Anteil von 5%. Unter allen Neuzulassungen im Jahr 2021 waren dagegen 37% Benziner, 20% Diesel, und 43% zählten zu den alternativen Antriebsarten. Bei letztgenannten machen sich deutlich die staatlichen Förderprämien bemerkbar. Bis der Bestand, der von den Neuzulassungen gespeist wird, vollkommen elektrifiziert ist, wird es also noch einige Zeit dauern.

Standzeiten beim Handel in Tagen

Gebrauchtwagen aller Segmente und Marken



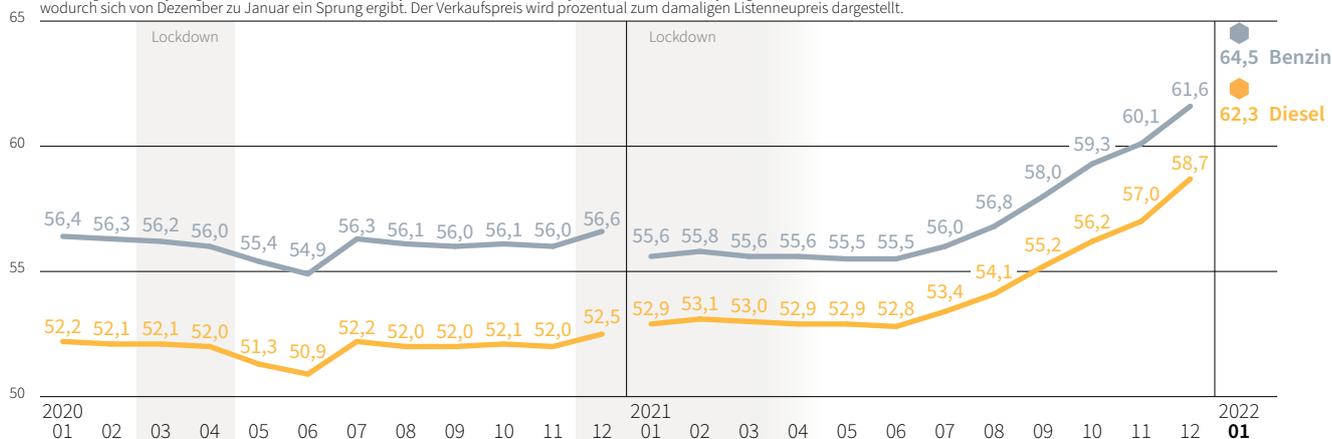
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Diesel-Gebrauchtwagen stehen kürzer als Benziner: Beim Handel hat sich bereits Anfang 2021 eine Veränderung bemerkbar gemacht. Gebrauchte Diesel standen erstmals wieder kürzer als Benziner. Noch 2019 lagen die Standzeiten der Diesel deutlich über denen der Benziner, 2020 hat sich die Lage etwas entspannt, und 2021 sowie im Januar 2022 waren die Diesel-Gebrauchtwagen deutlich stärker nachgefragt als Benziner. Die Gründe hierfür sind vielfältig. So können das knappe Angebot an Diesel-Pkw insgesamt oder die hohen Benzinpreise für eine stärkere Nachfrage bei Dieselfahrzeugen sorgen. Derzeit steht ein Diesel-Gebrauchtwagen 77 Tage, ein Benzin-Gebrauchtwagen 89 Tage, bevor er verkauft wird.

Wertentwicklung von dreijährigen Pkw *im Detail*

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

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.



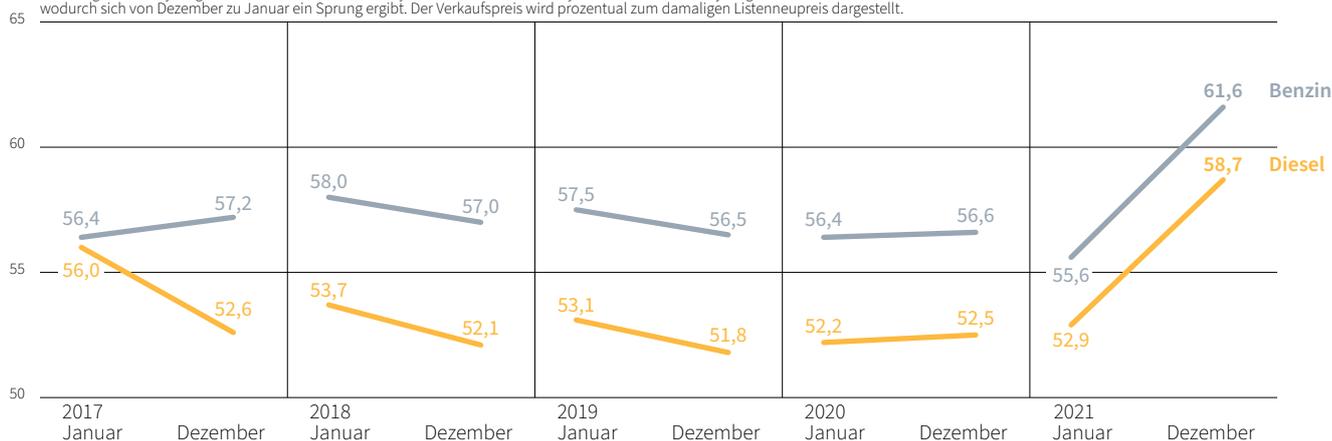
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Gebrauchtfahrzeugwerte steigen, Preisniveaus von Dieseln und Benzinern nähern sich wieder an: Nach dem Neustart im Jahr 2022 konnte der Handel seine Gebrauchtwagen erneut zu deutlich höheren Preisen verkaufen. Mit 64,5% des ehemaligen Listenneupreises bei Benzinern und 62,3% bei Dieseln lagen beide Werte nochmals über dem Vorjahr. Der Trend der gestiegenen Preise hat sich bereits seit dem 2. Halbjahr 2021 abgezeichnet. Die Situation auf dem Neuwagenmarkt (lange Lieferzeiten, Halbleiternmangel) macht sich weiterhin auf dem GW-Markt bemerkbar, hinzu kommt die weiterhin knappe Ware aufgrund der nicht getätigten Neuzulassungen aus den Vorjahren.

Wertentwicklung von dreijährigen Pkw *im Langzeittrend*

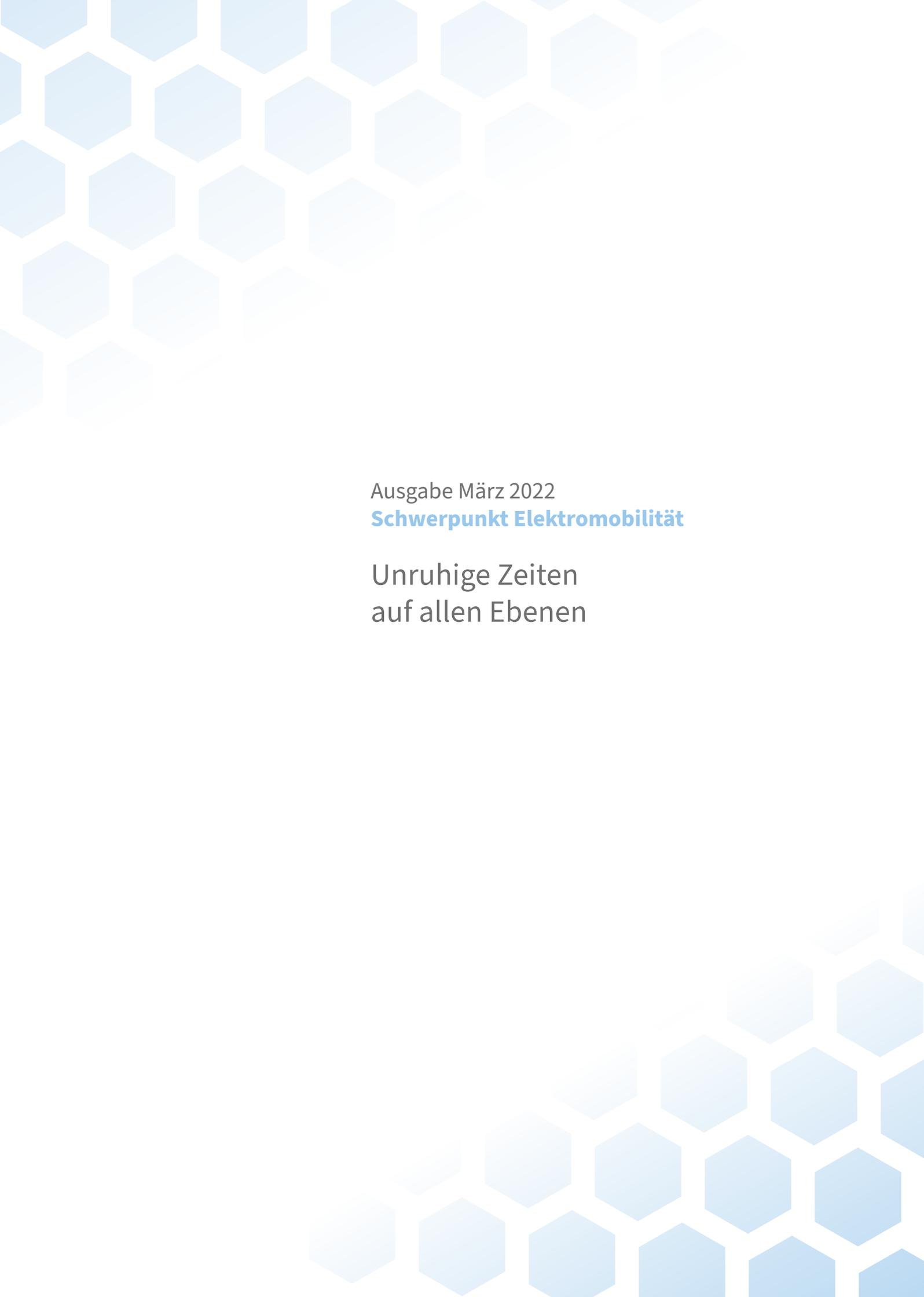
Alle Segmente und Marken, dreijährige Fahrzeuge, Laufleistung 15/20 Tsd. km pro Jahr; Angaben in Prozent

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

Im Langzeittrend werden die seit der Diesel-Krise variierenden Gebrauchtfahrzeugwerte je nach Kraftstoffart sichtbar. Im Jahr 2017 entfernten sich Werte von Diesel- und Benzingebräuchtwagen um beinahe fünf Prozentpunkte voneinander. Während der Jahre 2018 und 2019 konnte eine parallele Entwicklung mit diesem Abstand beobachtet werden. Mit Beginn der Corona-Pandemie und der hohen Nachfrage nach Gebrauchtwagen begannen sich diese beiden Wertniveaus wieder anzugleichen – bei gleichzeitigem Anstieg auf Rekordhöhen.



Ausgabe März 2022
Schwerpunkt Elektromobilität

Unruhige Zeiten
auf allen Ebenen

Unruhige Zeiten auf allen Ebenen

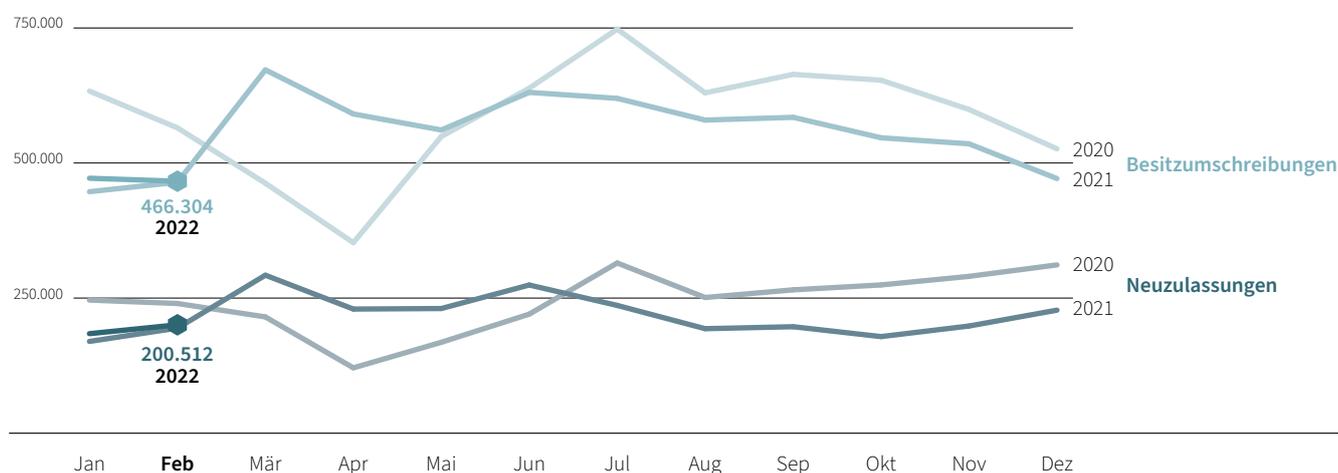
Auch der Automobilmarkt befindet sich in unruhigen Zeiten. Der Krieg in der Ukraine hat deutliche Auswirkungen auf den Neu- und Gebrauchtwagenmarkt in Deutschland. Dies betrifft nicht nur die extrem gestiegenen Spritpreise, sondern es fehlen durch mangelnde Halbleiter, Kabelbäume oder Rohstoffe auch zahlreiche Neuzulassungen. Sehr lange Lieferzeiten sind somit vorprogrammiert. Dadurch wächst der Druck auf dem Gebrauchtwagenmarkt, denn individuelle Mobilität ist weiterhin gefragt. Im Neuwagenbereich betrifft das, neben den klassischen Verbrennern, auch Fahrzeuge mit elektrifiziertem Antrieb. Apropos Antriebsarten: Mit Hilfe einer präziseren Klassifikation der Antriebsarten durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) können nun Neuzulassungen exakter aufgeschlüsselt werden. Dadurch wird deutlich, dass insbesondere Pkw mit Benzin-, aber auch mit Dieselantrieb weiterhin den Markt dominieren. Der Anteil (echter) alternativer Antriebsarten in den beiden

ersten Monaten 2022 liegt nach Zuordnung der Mildhybride zu den klassischen Verbrennern damit nur noch bei 27%. Rein batteriebetriebene Fahrzeuge (BEV) machten 13% aller Neuzulassungen aus.

Fragt man die Pkw-Halter nach ihrer Absicht, auf ein BEV umzusteigen, so ist die Situation äußerst durchwachsen. 10% könnten sich einen Umstieg in den nächsten zwei Jahren vorstellen, bei 36% liegt dieser Zeitpunkt aber weiter in der Zukunft und ein Drittel lehnt es ab. Passend hierzu ist die Aussage, dass 67% aller Pkw-Halter eher noch die weiteren Innovationen dieser Antriebstechnologie abwarten. Die Autokäufer suchen derzeit also vermehrt auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt nach Fahrzeugen mit Verbrenner-technologie, was bei dem derzeit geringen Angebot die Standzeiten niedrig und die Preise auf hohem Niveau hält.



Pkw-Besitzumschreibungen und -Neuzulassungen im Monatsverlauf

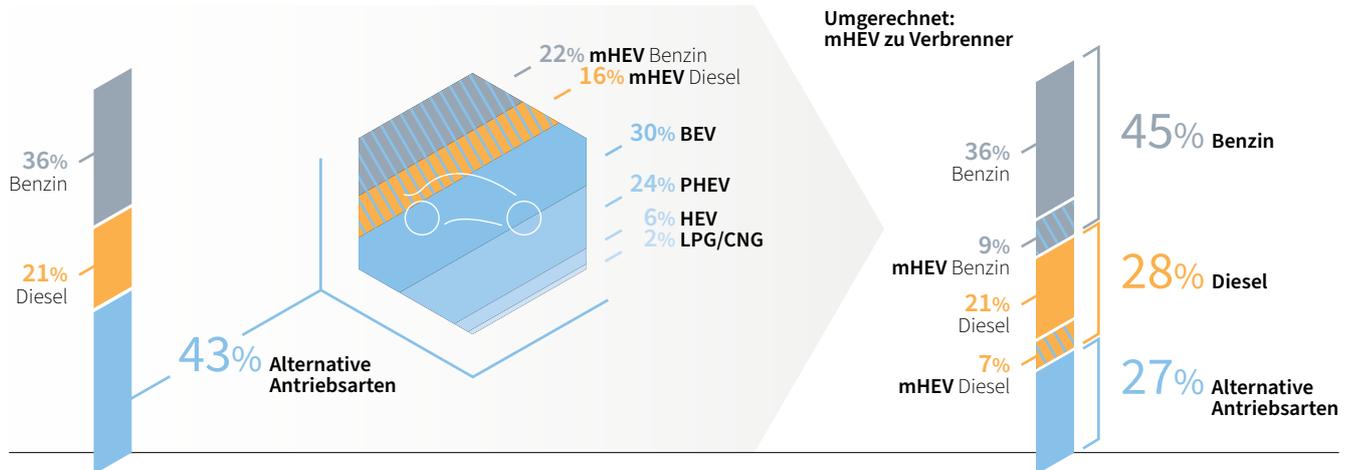


Copyright: DAT/Quelle: KBA

Neu- und Gebrauchtwagenmarkt weit unter Vor-Corona-Jahr 2019: Während 2020 von harten Lockdowns und den damit verbundenen Schließungen der Automobilbetriebe sowie Zulassungsstellen gekennzeichnet war, hatte das Jahr 2021 mit den Auswirkungen von Werksschließungen und unterbrochenen Lieferketten zu kämpfen. Die Folge: Neu- und Gebrauchtwagen waren knapp – bei anhaltend hoher Nachfrage. In 2022 setzte sich dies fort, und der Mangel an Halbleitern wurde durch den Krieg in der Ukraine weiter verschärft. Nun kommen Lieferschwierigkeiten bei Kabelbäumen und Rohstoffen aus Russland und der Ukraine hinzu. Im Januar und Februar 2022 konnten gerade einmal 384.624 Pkw neu zugelassen werden, 938.108 Pkw wechselten den Besitzer. Damit liegt der Neuwagenmarkt 28% unter dem Vor-Corona-Jahr 2019, der Gebrauchtwagenmarkt 19% unter dem Wert von 2019.

Neuzulassungen (Januar bis Februar 2022) nach Antriebsarten

Angaben in Prozent

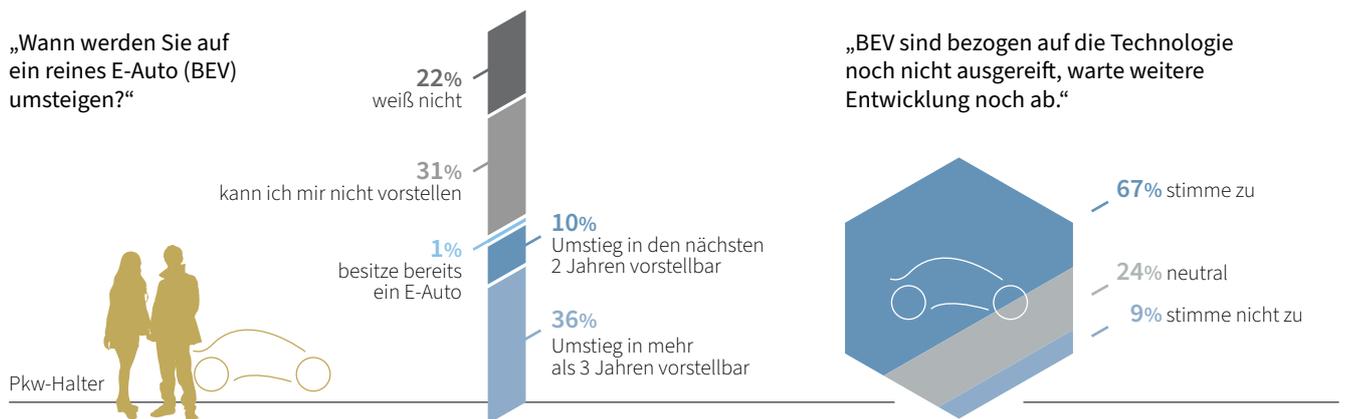


Copyright: DAT/Quelle: KBA

Rund ein Viertel echte alternative Antriebsarten auf dem Neuwagenmarkt: Die Analyse der Fahrzeuge nach Diesel, Benzin und anderen Antriebsarten unterlag in den vergangenen Jahren wegen der Mildhybrid-Antriebe (mHEV) einer stetig gewachsenen Unschärfe. mHEV können nicht rein elektrisch fahren, sie besitzen aber einen 48-Volt-Startergenerator und werden daher zu den alternativen Antrieben gerechnet. Nun erlaubt eine neue Klassifikation des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) eine exaktere Analyse: Rechnet man die mHEV zu den Verbrennern, ergibt dies einen Dieselanteil von 28% statt 21%, Benziner steigen von 36% auf 45%. Die echten alternativen Antriebsarten vereinen dann nur noch 27% auf sich. Sie setzen sich zu 13% aus rein elektrisch (BEV) angetriebenen Pkw, 10% Plug-in-Hybriden (PHEV), 3% Vollhybriden (HEV) und einem Prozent Gasfahrzeuge zusammen.

BEV: Umstiegspläne und Einschätzung von Pkw-Halter 2021

Angaben in Prozent

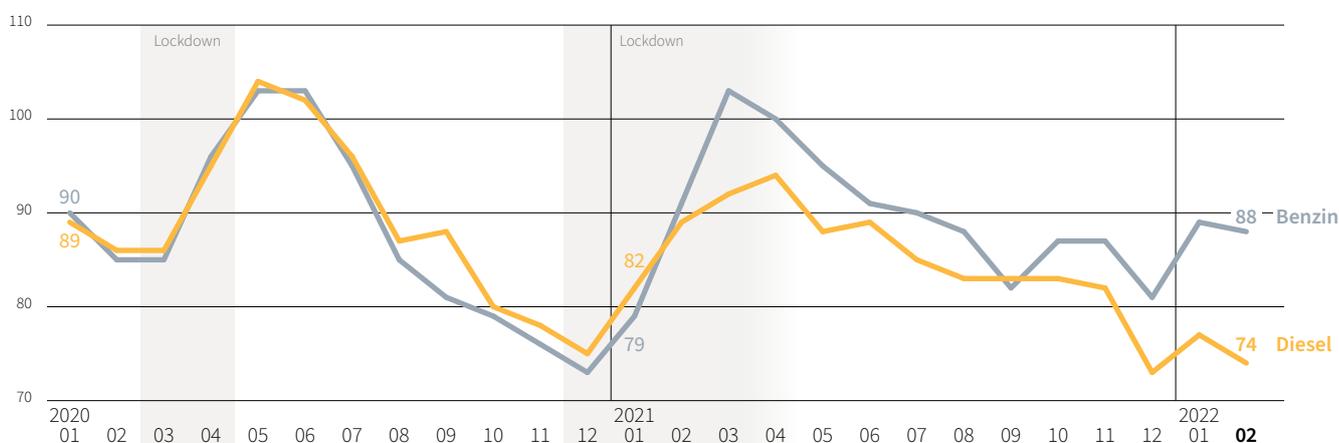


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Pkw-Halter begegnen BEV-Umstieg verhalten optimistisch: Die Pkw-Halter wurden für den DAT-Report 2022 befragt, ob und wie ihre Umstiegspläne auf ein rein elektrisches Fahrzeug (BEV) aussehen. Die Stichprobe ist repräsentativ für alle Pkw-Halter in Deutschland. Zum Zeitpunkt der Befragung Ende 2021 konnten sich 31% nicht vorstellen, auf einen batterieelektrischen Pkw (BEV) umzusteigen. 36% sieht einen Umstieg in mehr als drei Jahren, jeder Zehnte in den nächsten zwei Jahren. Unentschlossen ist fast jeder Vierte. Diese Absichtserklärungen wurden durch eine weitere Frage ergänzt. Der Aussage „BEV sind bezogen auf die Technologie noch nicht ausgereift, warte weitere Entwicklung noch ab“ stimmten 67% zu, 9% nicht. Damit ist die große Mehrheit in Warteposition auf einen weiteren Technologiesprung.

Standzeiten beim Handel in Tagen

Gebrauchtwagen aller Segmente und Marken



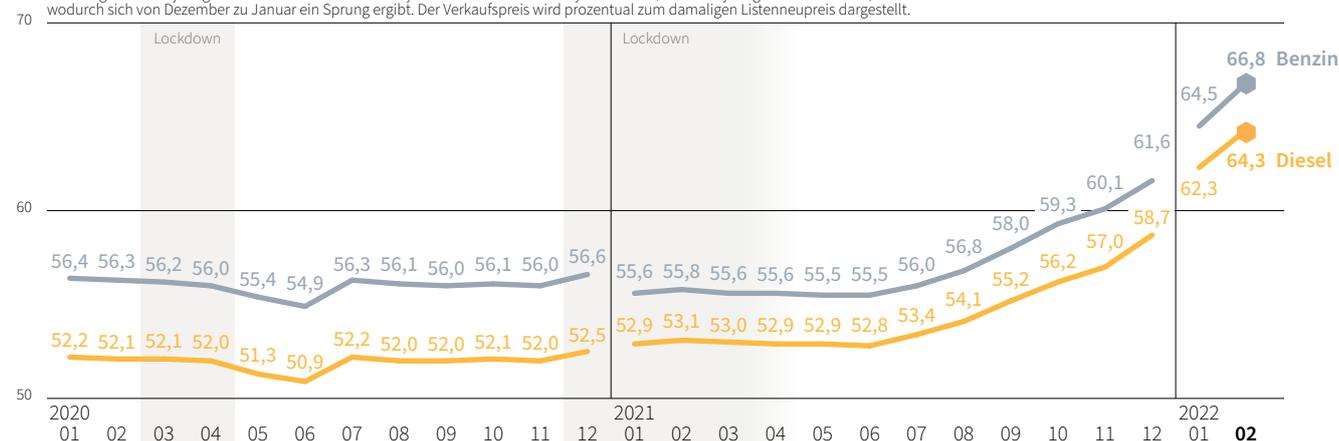
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Standzeiten von Dieseln deutlich unter Benzinern: Die Verweildauer von Gebrauchtwagen vom Zeitpunkt des Eingangs beim Händler bis zum Verkauf wird als Standzeit bezeichnet. Diese lag bei gebrauchten Benzinern in den vergangenen zwölf Monaten i.d.R. über der von gebrauchten Diesel-Pkw. Seit Ende 2021 wird nun der Abstand zwischen Benzinern und Diesel größer – im Februar betrug die Differenz 14 Tage (Benziner standen 88 Tage, Diesel 74). Die Knappheit bei Dieselfahrzeugen insgesamt verbunden mit einer hohen Nachfrage sorgt für spürbar kürzere Standzeiten.

Wertentwicklung von dreijährigen Pkw

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

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

Werte dreijähriger Pkw auf Rekordniveau: Die Preise für Gebrauchtwagen stiegen auch zu Beginn des Jahres 2022 weiter an. Der Gebrauchtwagenmarkt insgesamt ist durch die Knappheit im Neuwagenmarkt stark beeinflusst. Es fehlen Anzahlungen beim Neugeschäft, junge Gebrauchtwagen durch nicht getätigte Zulassungen auf Vermieter, Werksemitarbeiter, Händler oder Firmenfuhrparks. Drei Jahre alte Benzin-Gebrauchtwagen konnten im Februar noch für 66,8% ihres ehemaligen Listenneupreises verkauft werden, vergleichbare Diesel für 64,3%. Beides sind Werte die vor der Pandemie eher von zwei Jahre alten statt drei Jahre alten Pkw erzielt wurden.

Methodik Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts. Für den DAT-Report 2022 wurde durch die GfK 2.022 Autofahrer/Pkw-Halter im Oktober 2021 befragt (Fragebogen via Access-Panel/CAWI). Alle Stichproben sind gewichtet und daher repräsentativ für alle Pkw-Halter in Deutschland. Weitere Informationen auf report.dat.de.



Ausgabe April 2022

Schwerpunkt Flotte/Fuhrpark

Die Zeit ist aus den Fugen?

Die Zeit ist aus den Fugen?

Neuwagenbestellungen können nicht getätigt werden, Fuhrparkleiter müssen ihre Verträge verlängern, Dienstwagenberechtigte fahren Poolwagen, Autovermieter bekommen keine Fahrzeuge, Werksdienstwagen und Vorführwagen sind weiter Mangelware. Erst Corona und fehlende Halbleiter, jetzt der Krieg in der Ukraine. Die Automobilindustrie befindet sich in einer schwierigen Lage.

Von allen gewerblichen Neuzulassungen – das sind immerhin zwei Drittel aller Neuzulassungen – ist die Hälfte auf Firmenfuhrparks zugelassen. Die Top-Antriebsart unter ihnen ist weiterhin der Diesel (72%). Benziner und Alternative Antriebsarten vereinen jeweils 14% auf sich. Unter den Alternativen Antriebsarten ist der Anteil der batterieelektrischen Pkw deutlich gestiegen und macht nunmehr fast die Hälfte aus (43%). Ohnehin fährt zwischenzeitlich in jedem Fuhrpark der befragten Flotten-

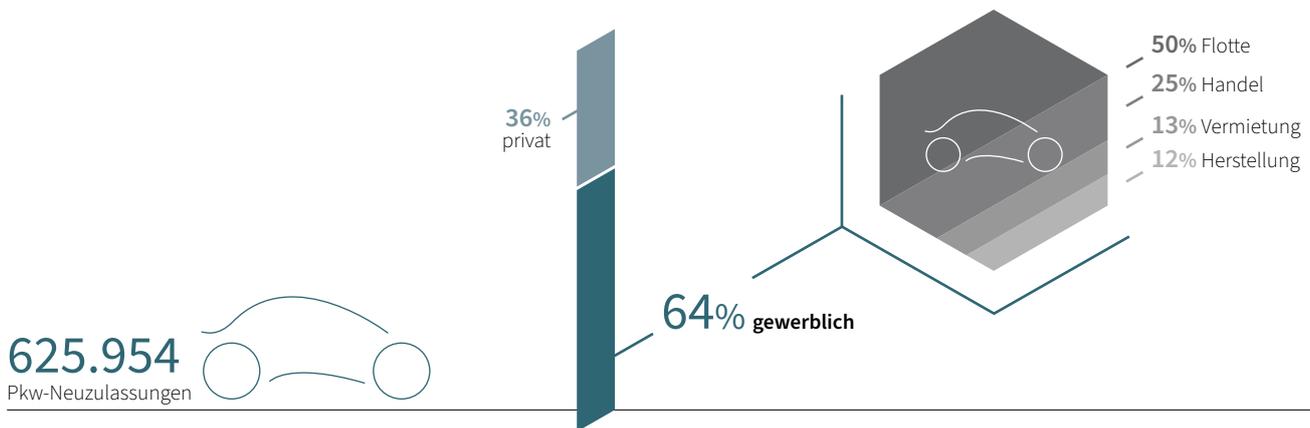
manager mindestens ein Pkw mit Alternativem Antrieb, und 84% geben an, auch Lademöglichkeiten am Arbeitsplatz zu haben.

Durch die anhaltend schwierige Liefersituation bei Neuwagen würden die meisten Fuhrparkleiter auf eine Vertragsverlängerung der Leasinggesellschaften zurückgreifen. Wenn man schnell ein Interimsfahrzeug benötigt, nutzt die Mehrheit eigene Poolwagen, dicht dahinter folgen Mietfahrzeuge. Auf die viel diskutierten Auto-Abos greift nur eine geringe Zahl von Fuhrparkleitern zu. Dennoch beschäftigen sich mit Abos im Vergleich zum Vorjahr deutlich mehr von ihnen (von 41% auf 60%), und auch deren Nutzung ist in den Fuhrparks gestiegen (von 1% auf 10%). Als Alternative zum Leasing sehen 77% der Befragten ein Auto-Abo allerdings nicht.



Gewerbliche und private Pkw-Neuzulassungen

Januar bis März 2022

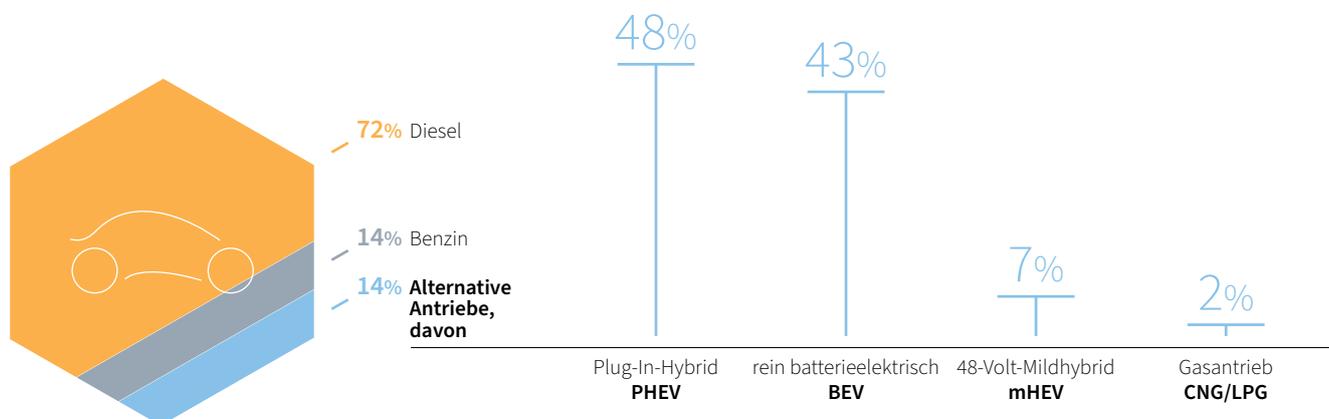


Copyright: DAT/Quelle: KBA

Neuwagenmarkt von gewerblichen Zulassungen geprägt: Laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wurden im März 2022 genau 241.330 Pkw neu zugelassen (-18% gegenüber März 2021). Von Frühjahresbelebung kann damit kaum gesprochen werden, denn auch kumuliert liegt das erste Quartal gut fünf Prozent unter dem Vorjahreszeitraum. Nahezu unverändert ist dagegen die Aufteilung von gewerblichen und privaten Neuzulassungen: 36% wurden von privaten, 64% von gewerblichen Haltern getätigt. Doch nicht jede gewerbliche Zulassung ist auch ein Dienstwagen, sondern auch Zulassungen auf Handel, Autovermieter oder Automobilhersteller zählen mit dazu. Der Bereich „Flotte“ macht innerhalb der gewerblichen Zulassungen mit 50% den Löwenanteil aus, bezogen auf alle Neuzulassungen liegt der Anteil bei 32%.

Verteilung der Antriebsarten in den Fuhrparks

Stand April 2022

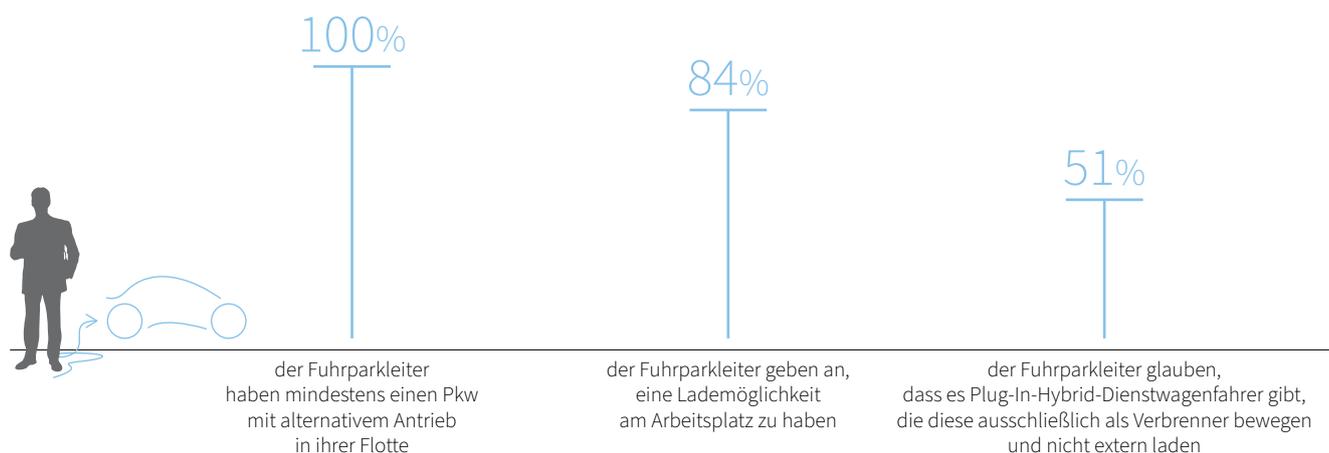


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Top-Antriebsart in Fuhrparks weiterhin der Diesel: Der Anteil der Alternativen Antriebsarten in Fuhrparks wächst zwar, doch bei den für das DAT-Barometer im April 2022 befragten Fuhrparkleitern und Flottenmanagern ist der Diesel vorherrschend. Hier macht sich die Effizienz dieser Motoren bei hoher Fahrleistung und den derzeitigen Kraftstoffpreisen bemerkbar. Der Anteil von Benzinern und Alternativen Antrieben liegt aktuell bei jeweils 14%. Von Letztgenannten machen die Plug-In-Hybride (PHEV) mit 48% den größten Anteil aus, gefolgt von den rein batterieelektrischen Pkw (BEV) mit 43%. Die so genannten Mildhybride (mHEV), die von den Fuhrparkleitern mit 7% angegeben wurden, müssten strenggenommen den Verbrennern zugeordnet werden, da die mHEV nicht rein elektrisch fahren können.

Fakten und Einschätzungen der Fuhrparkleiter

Stand April 2022



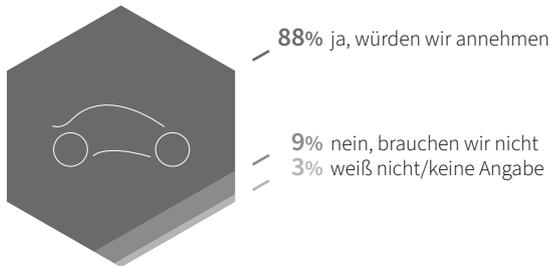
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Alternative Antriebsarten in Fuhrparks angekommen: In der aktuellen Befragung für das DAT-Barometer gaben alle Fuhrparkleiter an, dass sich mindestens ein Fahrzeug mit alternativer Antriebsart in der Flotte befinde. 84% der Fuhrparkleiter haben am Arbeitsplatz eine Lademöglichkeit, über deren Nutzung gibt die Befragung allerdings keine Auskunft. Auch denkt über die Hälfte der Befragten (51%), dass es Dienstwagenfahrer gibt, die ihren PHEV ausschließlich als Verbrenner nutzen – also nicht extern laden. Knapp ein Drittel der Fuhrparkleiter gibt an, dass die Bestellung eines PHEV oder BEV nicht an bestimmte Bedingungen geknüpft ist (z. B. Lademöglichkeit zu Hause).

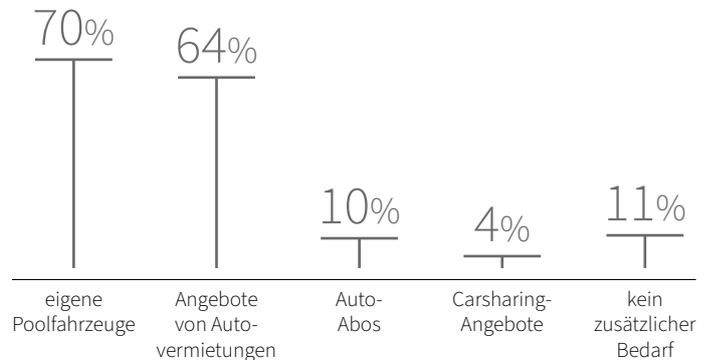
Umgang der Fuhrparkleiter mit aktueller Situation

Stand April 2022

Frage: Was halten Sie von Vertragsverlängerung seitens Leasinggesellschaften, wenn derzeit keine Neu-/Folgefahrzeuge ausgeliefert werden können?



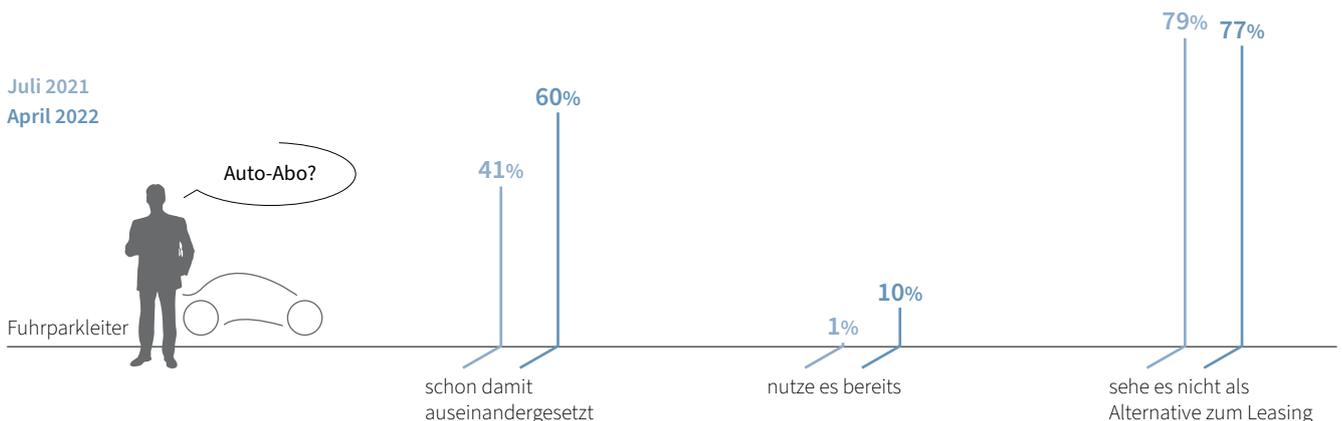
Frage: Auf welche alternativen Mobilitätsangebote greifen Sie in diesen Zeiten zu? Mehrfachnennungen möglich



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Lieferschwierigkeiten auch bei Fuhrparks im Fokus: Auch auf die Fuhrparks wirkt sich der Rohstoffmangel und die damit verbundenen Lieferschwierigkeiten aus. So würden 88% der Fuhrparkleiter eine Vertragsverlängerung bestehender Fahrzeuge seitens der Leasinggesellschaft annehmen. Um die Mobilität zu erhalten und Zeiten bis zur Lieferung eines neuen Fahrzeuges zu überbrücken, greifen 70% der Fuhrparkleiter auf eigene Poolfahrzeuge zu, und 64% geben an, auf Pkw von Autovermietungen zurückzugreifen. Auto-Abos werden von 10% und Carsharing-Angebote von 4% als Alternative für den Erhalt der Mobilität genutzt. 11% der Fuhrparkleiter haben eigenen Angaben zufolge aktuell keinen zusätzlichen Bedarf an Interimslösungen.

Auto-Abos: Kenntnisstand und Einschätzung



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Auto-Abos im Fuhrpark noch unterrepräsentiert: Von den Lieferschwierigkeiten der Automobilhersteller können in gewisser Weise die Auto-Abos profitieren. So haben sich aktuell bereits 60% der Fuhrparkleiter mit diesem Thema auseinandergesetzt. Das ist eine deutliche Steigerung gegenüber den Angaben aus Juli 2021 (damals waren es 41%). Die Nutzung liegt derzeit bei 10%. Die Fuhrparkleiter betrachten diese neue Mobilitätslösung aber nicht als ersetzend: 77% sehen die Abo-Nutzung eines Autos gegen einen festen monatlichen Betrag nicht als Alternative zum klassischen Leasingvertrag. Dies ist auf ähnlichem Niveau wie 2021 (79%).

Kommentar

Die Mobilitätswende ist längst im Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement angekommen. Doch der Umbau in Richtung Alternative Antriebe dauert seine Zeit. Diese haben zwar mit Benzinern gleichgezogen und wachsen – doch lange nicht so wie man es durch die Präsenz des Themas in der Öffentlichkeit glauben würde. Förderungen und medialer Hype sind eben noch keine hinreichende Entscheidungsgrundlage für Unternehmen.

Die Entscheidung für alternative Antriebe ist im Wesentlichen abhängig von der Relevanz für die eigenen Mobilitätsanforderungen und der Verfügbarkeit, die derzeit noch immer ein Problem darstellt. Erfreulicherweise zeigen die Ergebnisse des DAT-Barometers allerdings, dass mittlerweile alle befragten Fuhrparkleitenden mindestens ein Fahrzeug mit alternativem Antrieb in der Flotte einsetzen. Ein wichtiger Schritt hin zur Mobilität der Zukunft. Klar ist aber auch, dass eine Mobilitätswende kein radikaler Umbruch sein kann. Damit der Prozess gelingt, bedarf es Über- gangstechnologien und angemessene politische Rahmenbedingungen.

Ein bereits angegangenes Problem ist die Förderung der Plug-in-Hybride. Wir als Fuhrpark- verband haben die Förderung schon lange kritisiert, da Plug-in-Hybride nachweislich keinen großen Anteil an der Reduzierung der CO₂-Emissionen haben. In den meisten Fällen wird das Fahrzeug als Verbrenner betrieben. Die Ergebnisse des DAT-Barometers zeigen, dass 51 Prozent der Fuhrparkverantwortlichen denken, dass es Dienstwagenfahrer gibt, die den Plug-in-Hybrid ausschließlich als Verbrenner fahren. Wir haben schon lange vor der Mogelpackung gewarnt und gefordert, dass eine Förderung an eine adäquate Stromnutzung von 50 Prozent gekoppelt sein muss. Nun hat die Regierung entschieden, die Förderung zum Ende des Jahres 2022 ganz aus- laufen zu lassen. Begründung: Sie seien inzwischen marktgängig und brauchen keine Förderung mehr. Es wird sich zeigen, ob das die bessere Lösung ist.

Um die Mobilitätswende voranzutreiben, muss sich noch einiges ändern – insbesondere beim Thema Ladeinfrastruktur. Nicht nur der Ausbau der Ladesäulen, sondern vor allem auch die Bekämpfung der Monopolstellung sowie des Tarifdschungels sind vonnöten. Da ist es begrü- ßenswert, dass 84 Prozent der Fuhrparkverantwortlichen das Problem selbst angehen und Lademöglichkeiten am Arbeitsplatz bieten. Hinsichtlich der betrieblichen Mobilität besteht Handlungsbedarf, aber wir befinden uns auf dem richtigen Pfad.



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 104 Interviews über TeleResearch durchgeführt (Feldzeit: 21.03.–05.04.2022). 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 Fuhrpark- management-Dienstleister, 3) beteiligt an der Frage der Pkw-Finanzierung.



Ausgabe Mai 2022

Schwerpunkt Pkw-Kaufplaner

So tickt der Pkw-Kaufplaner
in schwierigen Zeiten

So tickt der Pkw-Kaufplaner in schwierigen Zeiten

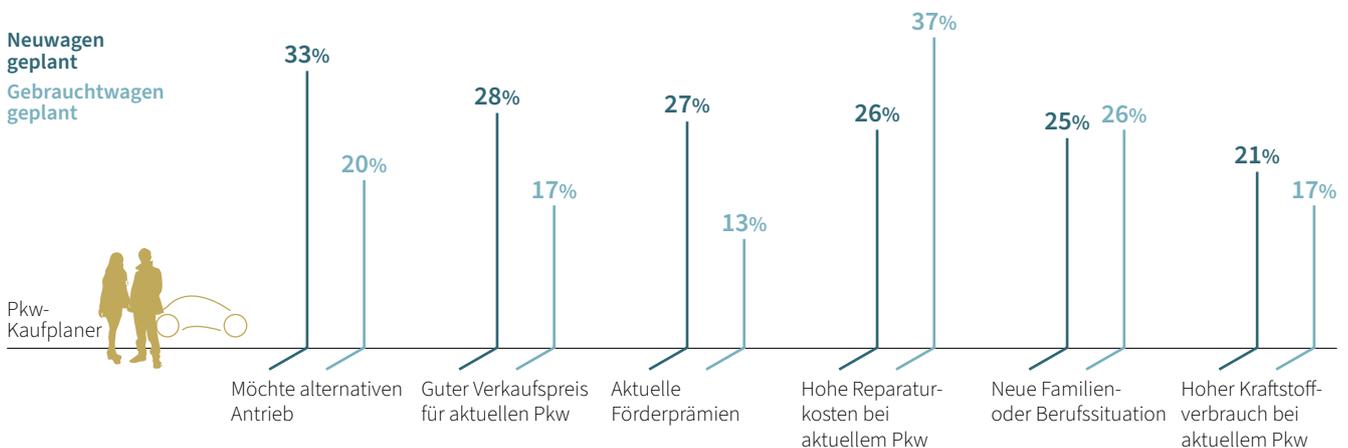
Lange Lieferfristen und knappe Angebotssituation sind eine Herausforderung für den Handel, aber auch für die Kaufinteressenten. Im aktuellen DAT-Barometer wurden Autokaufplaner befragt, die innerhalb der kommenden 6, 12 oder 24 Monate einen Neu- oder Gebrauchtwagen erwerben möchten. Die Analyse zeigt, dass je nach Kaufwunsch ganz unterschiedliche Motive für den geplanten Autokauf ausschlaggebend sind und der Benziner in hohem Maße in der Gunst der Endverbraucher steht. Was die Elektromobilität betrifft, so hat sich etwas mehr als die Hälfte aller Kaufplaner wegen der Förderprämien intensiver damit beschäftigt. Die aktuelle Customer Journey ist aber auch davon geprägt, dass die Diskussion um die Verlängerung oder das Ende der Förderung z. B. für PHEV die Kaufplaner eher verunsichert als bestärkt.

Unterm Strich empfinden die meisten Befragten den Kaufprozess als zeitaufwändiger und schwieriger als etwa vor zwei oder drei Jahren. Sicherlich ist dies auch dadurch bedingt, dass viele Wünsche nicht erfüllt werden können – etwa, weil Neuwagen nur schwer bis kaum erhältlich und auch Gebrauchtwagen knapp sowie teuer sind. Abstriche und Kompromisse bei Marke, Budget oder Antriebsart stehen bei vielen der Befragten auf der Tagesordnung, und so bleibt der Handel nicht nur eine wichtige Anlaufstelle für Informationen, sondern er erfüllt auch den individuellen Mobilitätswunsch. Aus dessen Sicht sind die Standtage je nach Antriebsart sowie die beim Verkauf erzielten Gebrauchtwagenpreise auf stabilem Niveau.



Gründe für anstehenden Pkw-Kauf

Mehrfachnennungen möglich; Stand Mai 2022



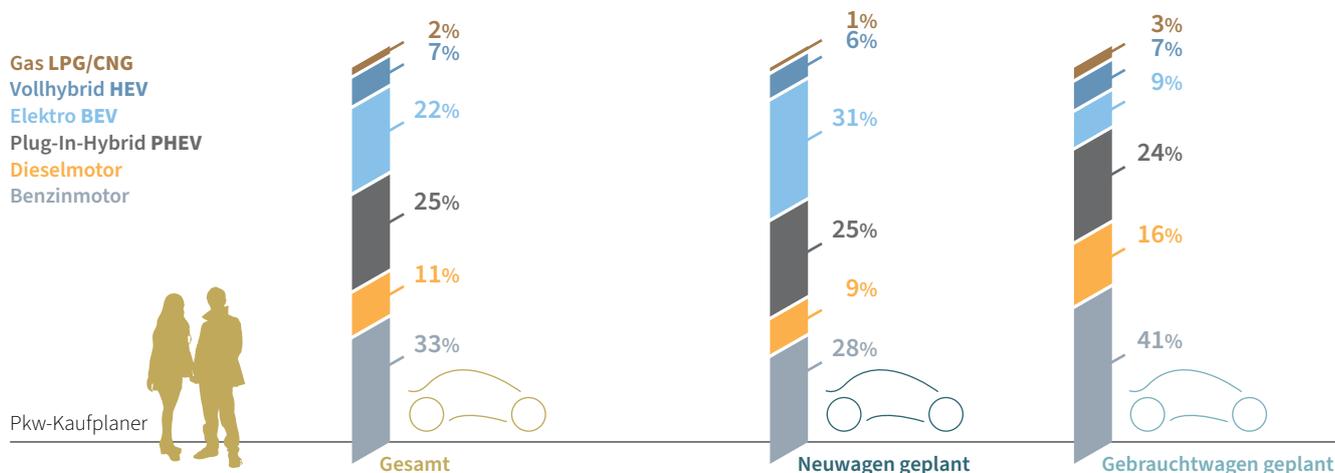
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Hohe Reparaturkosten oder Wunsch nach alternativem Antrieb – Gründe für Pkw-Anschaffung variieren: Es gibt vielfältigste Gründe für einen Autokauf, und meist spielen dabei gleich mehrere Faktoren eine Rolle. Für das DAT-Barometer Mai 2022 wurden Kaufplaner befragt, die in den nächsten 24 Monaten einen Pkw anschaffen möchten. Liegt der Fokus auf einem Neuwagen, so wurde am häufigsten der Wunsch nach einem Umstieg auf einen alternativ angetriebenen Pkw genannt (33%), gefolgt von der Aussage, man könne für den bestehenden Pkw einen guten Preis erzielen (28%). Tendiert man zu einem Gebrauchtwagen, spielen hohe Reparaturkosten eine wesentliche Rolle (37%), und erst dann folgt eine veränderte familiäre oder berufliche Situation (26%).

Methodik Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär-/sekundärspezifischen Automarkt-Daten. Für die Befragung privater Pkw-Kaufplaner (Mai 2022) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 1.082 Online-Interviews (CAWI) über die GfK im Zeitraum 09. – 13.05.2022 durchgeführt. Die Datengewichtung erfolgte nach KBA-Pkw-Bestand (Marke u. Motorart).

Wahrscheinlichste Motorart bei anstehendem Pkw-Kauf

Stand Mai 2022

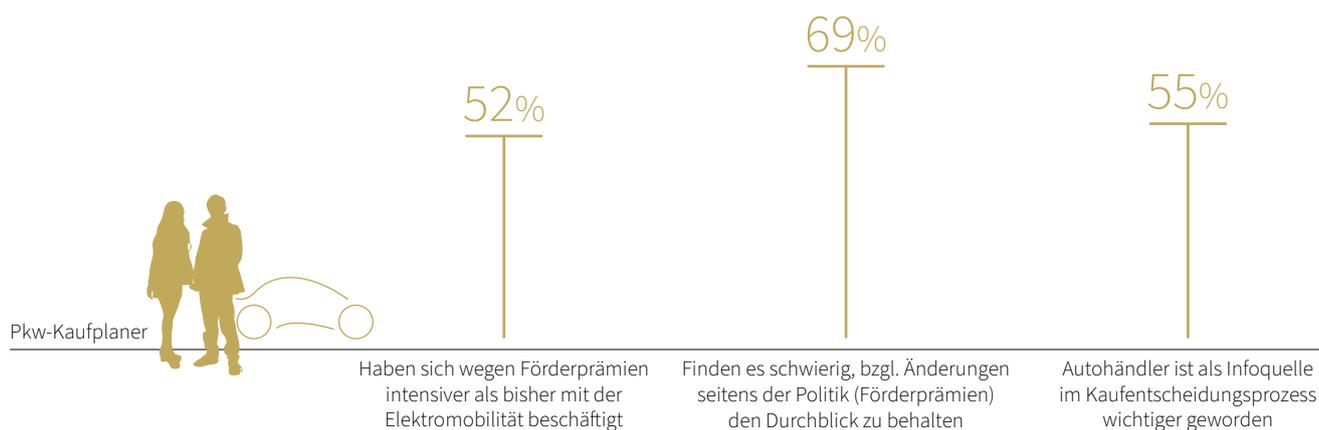


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Benziner bleiben Top-Wunschantriebsart beim Pkw-Kauf: Als wahrscheinlichste Motorart gaben die befragten Pkw-Kaufplaner im Mai 2022 mit 33% ein Fahrzeug mit Benzinmotor an, gefolgt von Plug-In-Hybriden (25%) und reinen Elektroautos (22%). Verständlicherweise variieren diese Angaben je nachdem, ob ein Neu- oder Gebrauchtwagen geplant ist. Während potenzielle Neuwagenkäufer sehr stark in Richtung BEV (31%) und Benzinmotoren (28%) tendieren, sehen sich die potenziellen Gebrauchtwagenkäufer mit sehr deutlicher Präferenz bei den Benzinmotoren (41%), gefolgt von PHEV (24%) und einem Dieselantrieb (16%). BEV spielen bei ihnen nur im einstelligen Prozentbereich eine Rolle.

Stimmungsbild im Kaufentscheidungsprozess

Stand Mai 2022



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Kaufentscheidung benötigt Rat: In den immer komplexer werdenden Kaufentscheidungsprozessen ist professioneller Rat gefragt. Der Stellenwert des Händlers als Anlauf- und Informationsquelle ist für 55% der Kaufplaner elementar und sogar wichtiger geworden. Abgesehen von den vielen Ausstattungsvarianten und Assistenzsystemen bringt bereits die Elektromobilität einige Fragen mit sich. So gaben beispielsweise 52% der Kaufplaner an, sich aufgrund der Förderprämie intensiver als bisher mit dem Thema Elektromobilität auseinandergesetzt zu haben. Gleichzeitig gaben 69% der Befragten zu Protokoll, dass es bei den aktuellen Diskussionen rund um das Ende oder die Verlängerung von Förderprämien schwierig sei, „den Durchblick“ zu behalten.

Kaufentscheidungsprozess: Beurteilung und Veränderungen aufgrund aktueller Situation

Stand Mai 2022

Die Kaufentscheidung ist im Vergleich zu vor 2 bis 3 Jahren ...

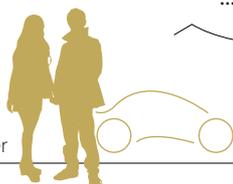
... schwieriger

63%

... zeitaufwändiger

59%

Pkw-Kaufplaner



Gehe nun folgende Kompromisse ein:

38%

37%

30%

25%

Gebraucht- statt
Neuwagen oder
andersherum

andere
Antriebsart

andere
Automarke

höheres
Budget

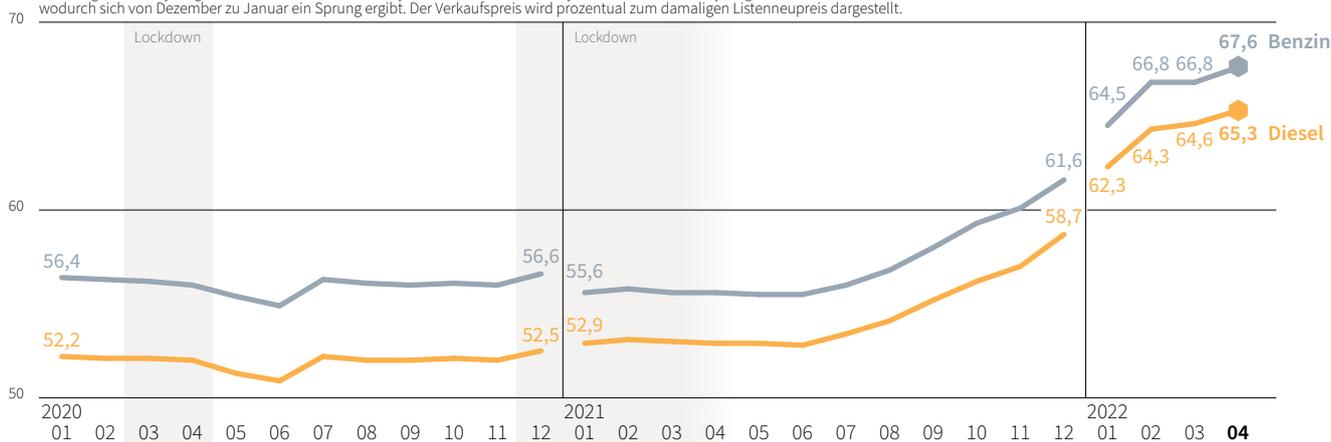
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Aktuelle Situation fordert Kompromisse: 59% der Kaufplaner gaben an, dass der Entscheidungsprozess im Vergleich zu vor zwei bis drei Jahren deutlich zeitaufwändiger sei, weitere 63% finden ihn sogar schwieriger. In dieser Gemengelage findet oftmals ein Umdenken seitens der Kaufplaner statt. So wird von 38% anstatt eines wie bisher geplanten Neuwagens nun ein Gebrauchtwagen anvisiert (oder umgekehrt ein Neuwagen statt eines Gebrauchtwagens). Weitere Kompromisse werden von 37% bei den Antriebsarten gemacht, und 30% überdenken die zunächst geplante Automarke. Ein Viertel aller Kaufplaner ist sich sicher, ein höheres Budget investieren zu müssen, als anfänglich veranschlagt.

Wertentwicklung von dreijährigen Pkw

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

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-Wertentwicklung hat Plateau erreicht: Nachdem die Kurve der Gebrauchtfahrzeugwerte in den vergangenen Monaten nur eine Richtung kannte – steil nach oben – lässt sich nun mit den ersten Prognosen für den Mai ein vorläufiges Ende des Anstiegs erahnen. Dreijährige Benziner erzielen derzeit noch 67,6% ihres ehemaligen Listenneupreises, vergleichbare Diesel-Gebrauchtwagen konnten im Schnitt für 65,3% des ehemaligen Listenneupreises vom Handel an Endverbraucher verkauft werden. Diese beiden Kennzahlen sind weiterhin extrem hoch und waren in der Vergangenheit eher für zwei- bis einjährige Gebrauchtwagen beobachtet worden. Hieran zeigt sich auch, dass die hohe Nachfrage auf ein knappes Angebot trifft und somit die Preise deutlich beeinflusst.



Ausgabe Juni 2022
Schwerpunkt Pkw-Kaufplaner

Zwischen Krise
und Elektromobilität

Zwischen Krise und Elektromobilität

Der Automobilmarkt in Deutschland steht – was Zulassungszahlen und Besitzumschreibungen betrifft – deutlich auf der Bremse. Die Frühjahrsbelebung fiel erneut aus, was allerdings nicht an fehlender Nachfrage, sondern vor allem an fehlendem Angebot lag. Und das geringe vorhandene Angebot ist derzeit weiter sehr hochpreisig. Die Preise für Gebrauchtwagen verharren seit März 2022 auf hohem Niveau, nun sind sie erstmals minimal zurückgegangen (um 0,1 Prozentpunkte gegenüber dem Vormonat). Es scheint, als warteten die Interessenten ab, ob die Preise weiter zurückgehen.

Zwischenzeitlich trägt die überall präsente Kommunikation und das wachsende Angebot rund um alternative Antriebe Früchte: Als wahrscheinlichste Motorart könnten sich mittlerweile knapp ein Drittel der privaten Autokaufplaner einen Hybrid vorstellen, jeder Fünfte ein rein batterieelektrisches Fahrzeug. Diese Zahlen liegen deutlich über denen aus der Befragung von April 2019. Gleichzeitig bleiben aber vor allem Benziner sehr begehrt.

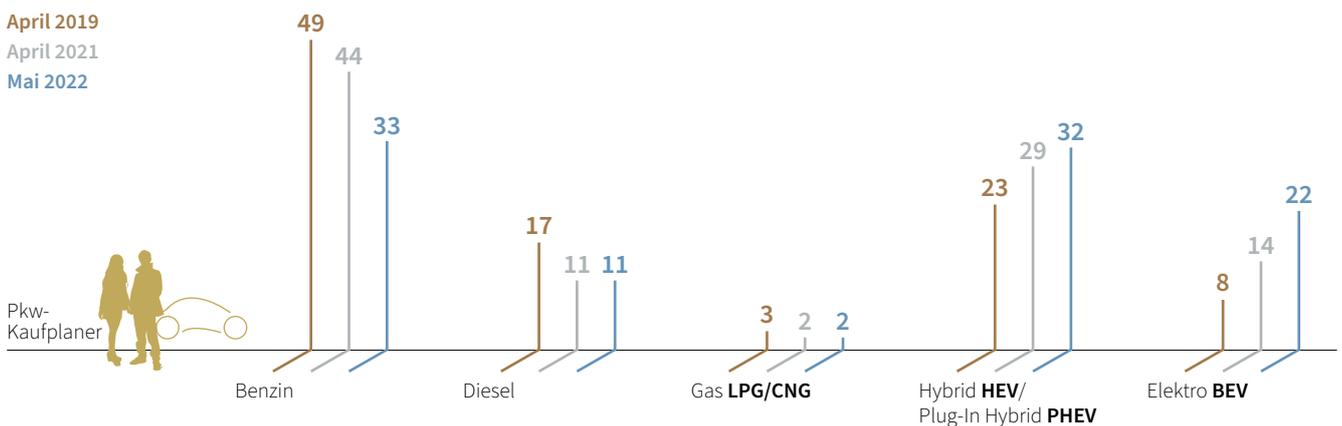
Zieht ein Kaufplaner einen rein batterieelektrischen Pkw in Erwägung, dann sollte er für 67% der Befragten ein Neuwagen sein und eine Reichweite von knapp über 400 km erzielen. Als Jahreswagen könnten sich immerhin 40% der Befragten ein reines E-Auto vorstellen, alles älter als zwölf Monate ist unattraktiv. Häufigster Grund gegen einen E-Gebrauchtwagen generell ist die veraltete Technologie, gefolgt vom weiterhin geringen Preisvorteil eines Gebrauchtwagens gegenüber einem massiv geförderten neuen E-Fahrzeug.

Gestiegen ist unter den Kaufplanern die Akzeptanz eines reinen E-Autos als Hauptfahrzeug im Haushalt: Knapp die Hälfte aller im Mai 2022 Befragten (49%) könnte sich das vorstellen. Dies ist eine deutliche Steigerung zu 2019, als erst 39% dies bestätigten.



Pkw-Kauf: Wahrscheinlichste Motorart im Trend

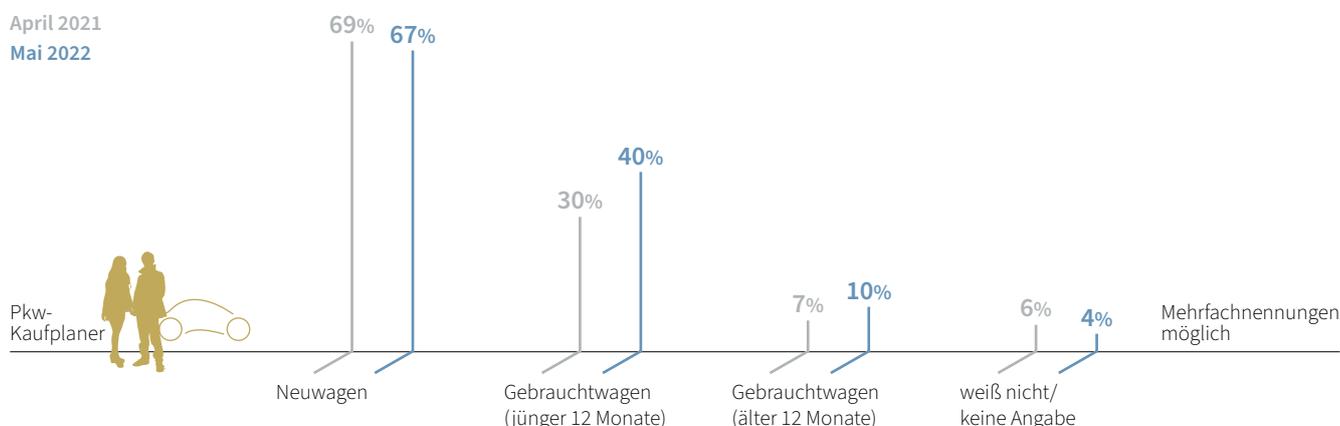
Angaben in Prozent



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Trend zeigt wachsendes Interesse an alternativen Antrieben: Die Wahl der wahrscheinlichsten Motorart hat sich in den letzten drei Jahren deutlich verändert. Nach wie vor sind zwar Benziner die meistgewählte Antriebsart, doch die Präferenzen der Autokaufplaner haben sich von 49% in Jahr 2019 auf aktuell 33% deutlich reduziert. Fasst man die Voll- und Plug-In-Hybride zusammen, so platzieren sich diese aktuell mit 32% dicht dahinter. Das Interesse an ihnen hat sich seit 2019 (23%) deutlich nach oben entwickelt. Noch stärker ist die Veränderung aber bei Pkw mit Elektromotor (BEV): War 2019 ein BEV nur für 8% der Kaufplaner die wahrscheinlichste Motorart, waren es 2022 bereits 22%.

Wenn E-Auto (BEV) geplant: Anschaffung als Neu- oder Gebrauchtwagen?

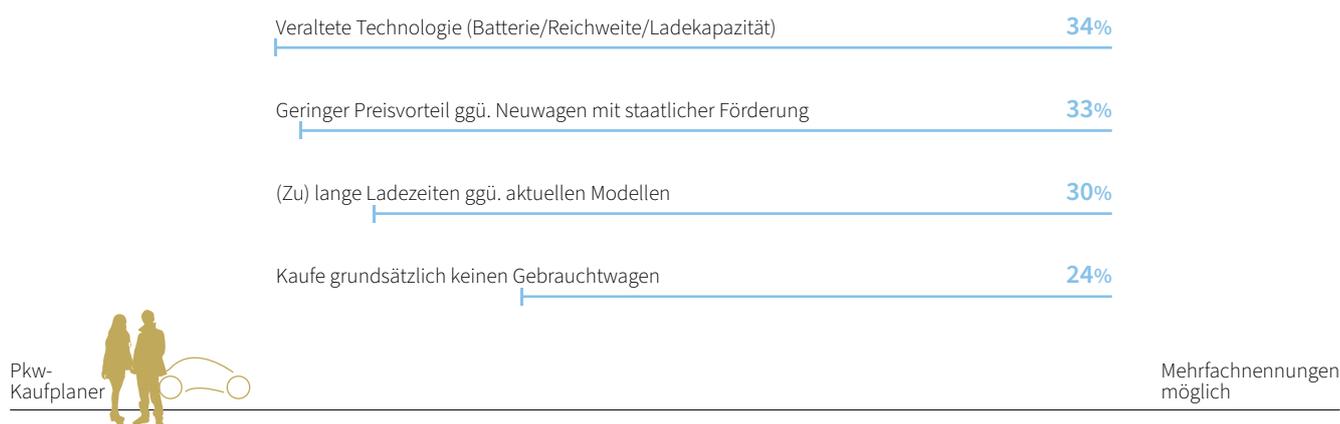


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Elektro-Gebrauchtwagen – wenn überhaupt, dann nur als Jahreswagen: Die meisten Autokaufplaner würden ein E-Autos als Neuwagen bevorzugen, von 67% der Befragten wurde dies als wahrscheinlichste Option genannt. Für 40% käme immerhin auch ein Gebrauchtwagen, der nicht älter als zwölf Monate ist, infrage. Gegenüber der Befragung aus dem April 2021 ist das eine Steigerung von zehn Prozentpunkten. E-Gebrauchte älter als ein Jahr kämen noch für 10% infrage. Nur 4% sind sich noch nicht schlüssig oder machten keine Angaben, ob für sie die Anschaffung eines E-Neuwagens oder E-Gebrauchtwagens infrage käme.

Top-Nennungen gegen ein gebrauchtes E-Auto (BEV)

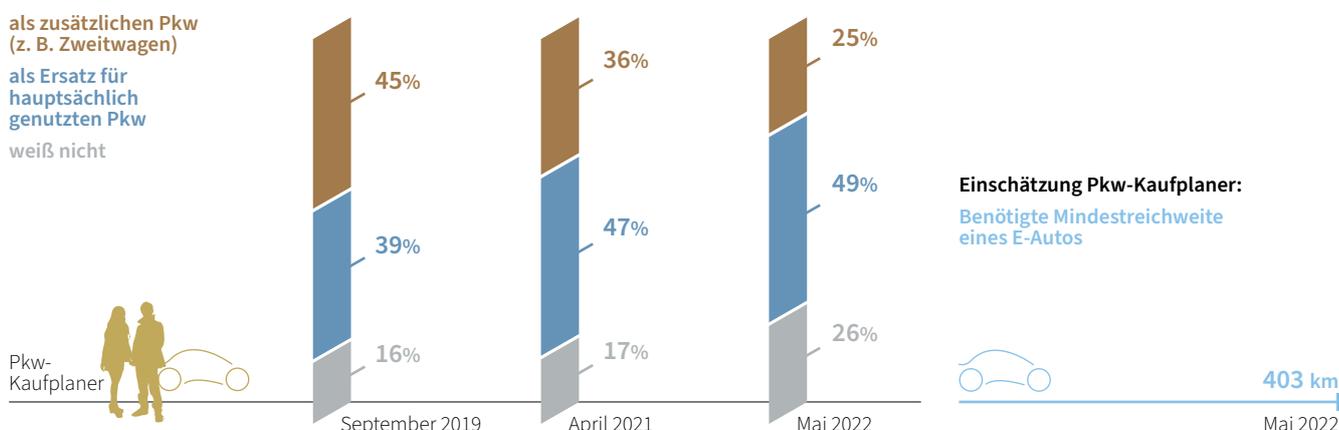
Basis: Gebrauchtes BEV kommt nicht infrage; Stand Mai 2022



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Veraltete Technologie häufigster Ablehnungsgrund bei E-Gebrauchtwagen: Befragt man diejenigen, für die ein gebrauchtes E-Auto nicht in Frage käme, nach den Hinderungsgründen, wurde an erster Stelle (34%) die veraltete Technologie in Bezug auf Batterie, Reichweite und Ladefähigkeit genannt. Dicht dahinter folgte mit 33% die massive Förderung von neuen E-Autos, die nur zu geringen Preisvorteilen eines gebrauchten E-Autos führt. Fast ebenso viele Befragte (30%) stimmten der Aussage „(zu) lange Ladezeiten gegenüber aktuellen Modellen“ zu. Gut ein Viertel sprach sich grundsätzlich gegen den Kauf eines Gebrauchtwagens – egal ob Elektro oder nicht – aus.

Einsatz eines E-Autos (BEV): Ersatz- oder Zweitwagen?



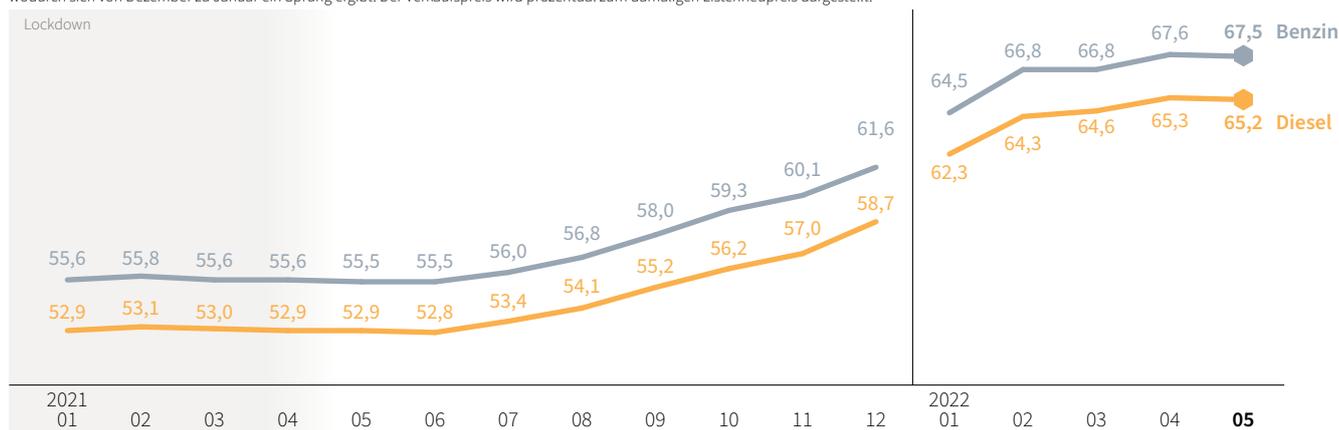
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Akzeptanz von E-Auto als Hauptfahrzeug gestiegen: Befragt man die privaten Autokaufplaner, ob sie ein rein batterieelektrisches Fahrzeug als Ersatz für den hauptsächlich genutzten Pkw einsetzen würden, so bestätigten dies aktuell 49%. Ein Viertel der im Mai 2022 Befragten würde ein E-Auto dagegen nur als zusätzlichen Pkw nutzen und fast genauso viele sind unentschlossen. Eine deutliche Verschiebung gegenüber den Ergebnissen von September 2019, damals sah mit 45% die Mehrheit E-Autos als Zweitwagen. Die insgesamt benötigte BEV-Mindestreichweite wurde von den Pkw-Kaufplanern im Mai 2022 mit 403 Kilometer angegeben.

Wertentwicklung von dreijährigen Pkw

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

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

Fahrzeugwerte verharren auf hohem Niveau: Der deutliche Anstieg der Verkaufspreise von dreijährigen Gebrauchtwagen ist vorerst gestoppt. Nach sehr starken Zuwächsen seit Juni 2021 bis Februar 2022 wurden von März bis April 2022 nur noch sehr leichte Steigerungen registriert. Im Mai lagen die Werte von Benzin-Gebrauchtwagen bei 67,5% vom ehemaligen Listenneupreis (-0,1 Prozentpunkte gegenüber Vormonat), Diesel-Gebrauchtwagen erzielten noch 65,2% (ebenfalls -0,1 Prozentpunkte gegenüber Vormonat). Der Trend geht daher eher seitwärts als aufwärts. Ob der Peak erreicht wurde, bleibt abzuwarten.

Methodik Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär-/sekundärspezifischen Automarkt-Daten. Für die Befragung privater Pkw-Kaufplaner (Mai 2022) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 1.082 Online-Interviews (CAWI) über die GfK im Zeitraum 09. - 13.05.2022 durchgeführt. Die Datengewichtung erfolgte nach KBA-Pkw-Bestand (Marke u. Motorart).



Ausgabe Juli 2022
Schwerpunkt Dienstwagenfahrer

Dienstwagenfahrer im Dilemma



Dienstwagenfahrer im Dilemma

Günstige Steuersätze machen alternative Antriebsarten für Dienstwagenfahrer interessant, sie gelten als Treiber der Neuzulassungen. Es gibt jedoch zusätzliche Gründe, die für oder gegen einen elektrifizierten Dienstwagen sprechen. Eine aktuelle DAT-Befragung unter Dienstwagenfahrern ergab, dass weniger als die Hälfte zu Hause oder am Arbeitsplatz laden können. Hinzu kommt: Fast die Hälfte fährt aufgrund von langen Lieferzeiten ihren aktuellen Pkw länger und befürchtet zudem, dass Steuervorteile bald entfallen könnten. Apropos Steuervorteile: Würden diese für Plug-In-Hybride (PHEV) gestrichen, würden nur noch 10% aller Dienstwagenfahrer als nächstes einen PHEV auswählen (aktuell sind es 26%). Zudem muss individuell abgewogen werden, ob der Antrieb zum Fahrprofil passt. Die Hälfte der Dienstwagenfahrer ist überzeugt: Für Vielfahrer gibt es keine Alternative zum Diesel.

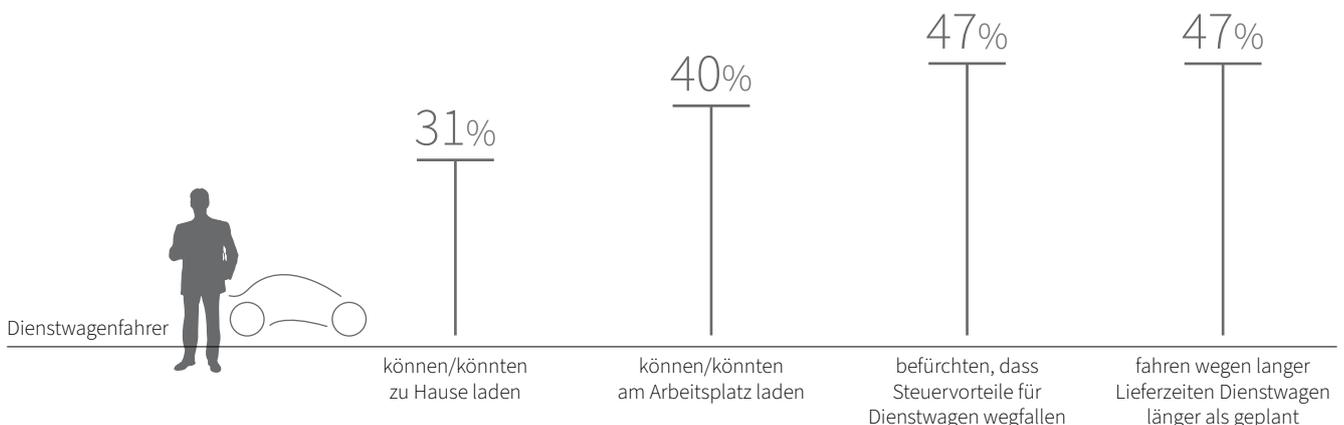
Der Kenntnisstand zu alternativen Antriebsarten ist bei den Dienstwagenfahren allerdings nicht überdurchschnittlich ausgeprägt. Nur die Hälfte hat sich mit E-Autos und Plug-In-Hybriden intensiv beschäftigt oder wenigstens schon viel davon gehört bzw. gelesen.

Interessant ist ferner die Wahl der Karosserieform. Früher konnte bei Dienstwagen i.d.R. zwischen Limousinen, Kompaktwagen und Kombis gewählt werden. Dann eroberten die Vans den Markt und werden seit einigen Jahren von den SUV abgelöst. Diese nehmen zwischenzeitlich den größten Anteil bei den Neuzulassungen ein. Fragt man aber die Dienstwagenfahrer, welche Karosserieform bei ihrem nächsten Dienstwagen gewählt würde, so antwortet die Mehrheit mit „Kombi“. Erst mit einigem Abstand dahinter folgen die SUV.



Fakten und Einschätzungen der Dienstwagenfahrer

Stand Juni 2022



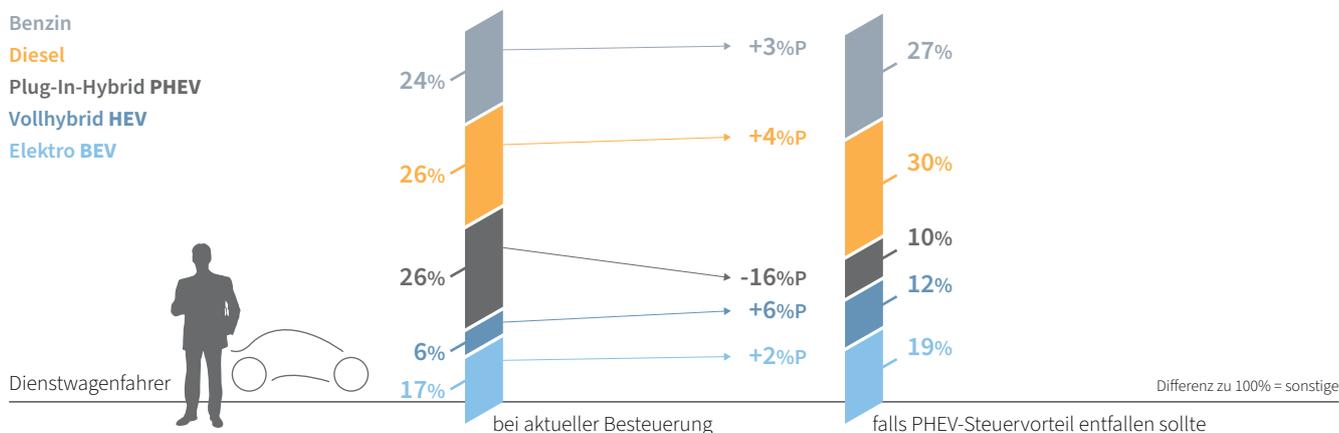
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Rahmenbedingungen für Dienstwagenfahrer nicht einfach: Elementar für die Nutzung elektrifizierter Pkw sind die Lademöglichkeiten: 31% der Dienstwagenfahrer können/könnten ihren Angaben zufolge zu Hause laden, 40% am Arbeitsplatz. Die Entscheidung für oder gegen ein rein batterieelektrisches Fahrzeug (BEV) oder einen Plug-In-Hybriden (PHEV) ist zudem von deren Steuervorteilen abhängig. Hier fürchten 47%, dass diese in naher Zukunft wegfallen könnten. Ebenso viele der Befragten gaben an, wegen langer Lieferzeiten ihren jetzigen Pkw länger als geplant zu fahren.

Methodik Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär-/sekundärspezifischen Automarkt-Daten. Die Befragung von Dienstwagenfahrern (Juni 2022) im Auftrag der DAT durch die GfK umfasst eine Stichprobe von 251 Online-Interviews (CAWI). Die Feldzeit war 23.05. bis 07.06.2022, die Datengewichtung erfolgte nach Besitzverhältnis (Kauf/Leasing/Leasing).

Nächster Dienstwagen: wahrscheinlichste Motorart unter Steuergesichtspunkten

Stand Juni 2022

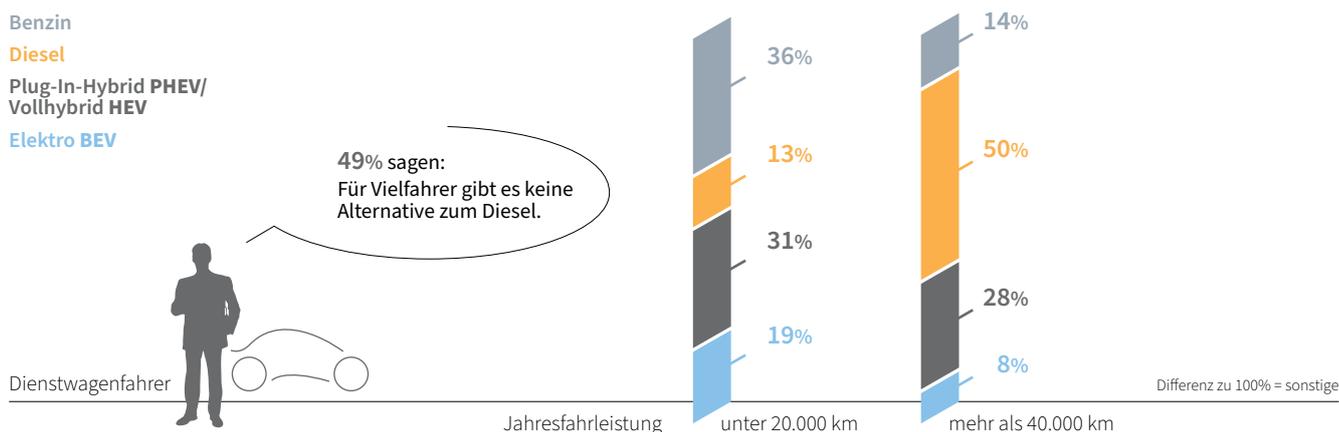


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Dienstwagen mit Verbrenner weiterhin gefragt: Die Wahl der Motorart würde beim nächsten Dienstwagen zu 24% auf einen Benzinern und zu 26% auf einen Diesel fallen – so die Angaben der Dienstwagenfahrer aus der DAT-Befragung im Juni 2022. Damit würde immer noch die Hälfte der Dienstwagenfahrer einen Verbrenner wählen. Weitere 26% würden sich für einen Plug-In-Hybrid (PHEV) entscheiden, 6% für einen Vollhybrid (HEV) und 17% für ein reines E-Auto (BEV). Deutlich anders wäre die Verteilung, wenn die Steuervorteile entfallen würden: Der Verbrenneranteil würde um sieben Prozentpunkte auf 57% steigen (27% Benzinern und 30% Diesel), PHEV würde nur noch zu 10% gewählt, HEV zu 12%, und BEV würden auf 19% steigen.

Nächster Dienstwagen: wahrscheinlichste Motorart nach Jahresfahrleistung

Stand Juni 2022



Copyright: DAT/Quelle: DAT

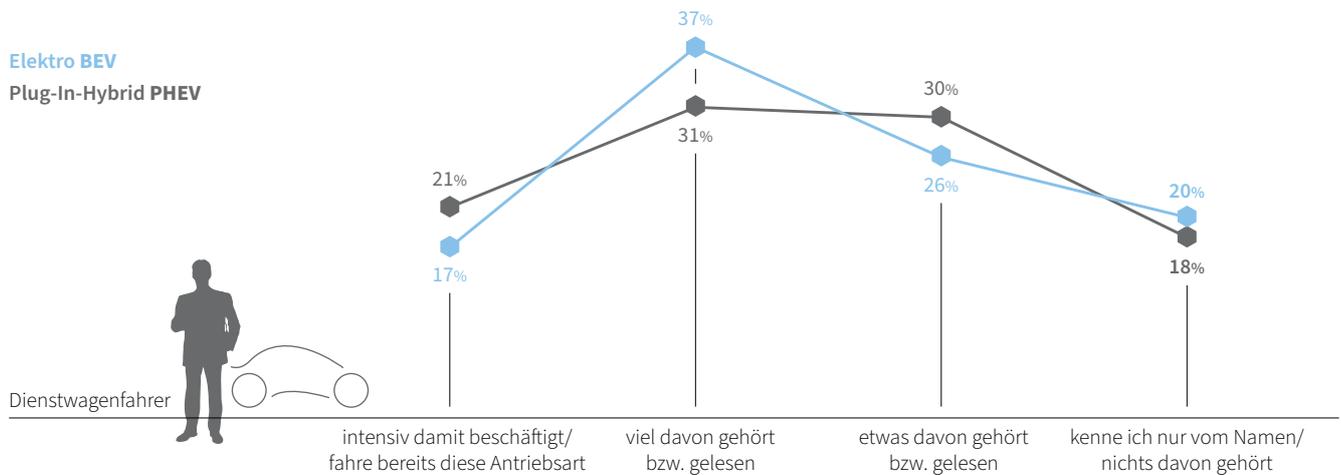
Diesel für Vielfahrer bleibt alternativlos: Dienstwagenfahrer legen laut der im Juni 2022 durchgeführten DAT-Befragung durchschnittlich 29.000 km pro Jahr zurück. Dies hat großen Einfluss auf die Wahl der nächsten Antriebsart: Liegt die Fahrleistung unter 20.000 km pro Jahr, entfallen gut 36% auf Benzinern, 31% auf Plug-In-/Vollhybride, 19% auf E-Autos und nur 13% auf Diesel. Bei Vielfahrern mit einer Jahresfahrleistung von über 40.000 km fiel die Wahl zu 50% auf Diesel, 28% würden sich für einen Plug-In-/Vollhybrid entscheiden, 14% für einen Benzinern und nur 8% für ein E-Auto. Apropos Vielfahrer: 49% aller Dienstwagenfahrer sind davon überzeugt, dass es für Vielfahrer aktuell keine Alternative zum Diesel gibt.

Kennntnisstand zu alternativen Antriebsarten

Stand Juni 2022

Elektro BEV

Plug-In-Hybrid PHEV

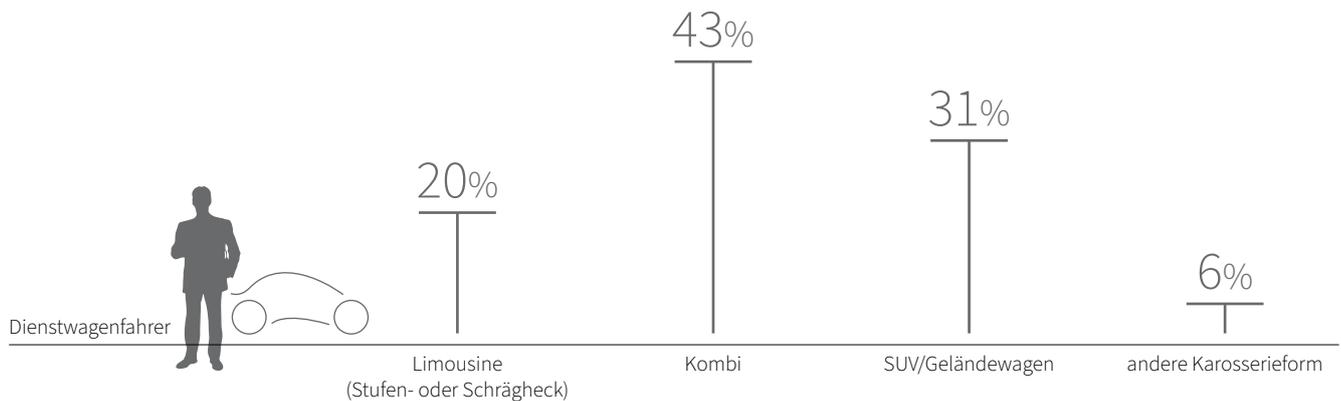


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Wissen um alternative Antriebsarten noch ausbaufähig: Der Kenntnisstand zu alternativen Antriebsarten ist unter den Dienstwagenfahrern eher durchschnittlich. Gut jeder Fünfte hat sich mit E-Autos oder Plug-In-Hybriden bereits intensiv beschäftigt bzw. fährt aktuell einen solchen Antrieb. Viel von E-Autos (BEV) gehört oder gelesen haben 37%, 31% der Befragten bestätigten dies bei Plug-In-Hybriden (PHEV). Einen niedrigen Kenntnisstand haben 30% bei PHEV, 26% bei BEV. Relativ unwissend bei alternativen Antrieben insgesamt ist etwa jeder Fünfte.

Nächster Dienstwagen: bevorzugte Karosserieform

Stand Juni 2022



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Platz ist Trumpf: Laut der im Juni 2022 durchgeführten DAT-Befragung unter den Dienstwagenfahrern in Deutschland ist die beliebteste Karosserieform der Kombi. So würden 43% und damit die einfache Mehrheit der Dienstwagenfahrer bei ihrem nächsten Pkw einen Kombi wählen. Knapp ein Drittel (31%) würde dagegen lieber einen SUV oder einen Geländewagen wählen. Für eine Stufen- oder Schrägheck-Limousine würden sich dagegen 20% der Dienstwagenfahrer entscheiden, die verbleibenden 6% entfallen auf andere Formen. Je nach Firmenwagen-Policy können bei den Dienstwagenberechtigten natürlich auch bei dieser Entscheidung gewisse Einschränkungen vorhanden sein.



Ausgabe August 2022
Schwerpunkt Handel

Der Handel verwaltet
den Mangel

Der Handel verwaltet den Mangel

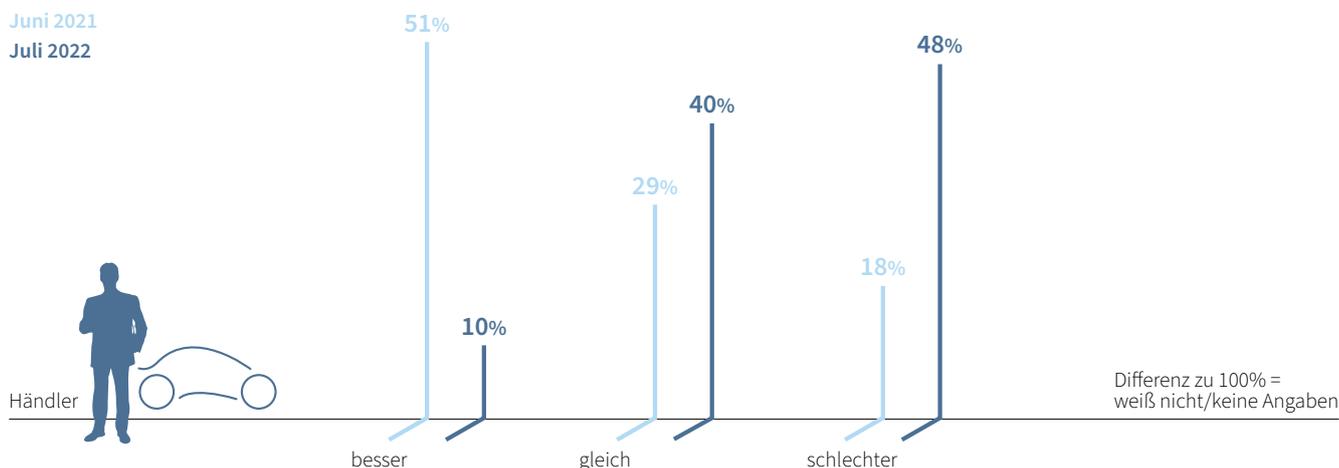
Der Automobilmarkt erlebt im Jahr 2022 dramatische Zeiten. Bis Ende Juli wurden nur 1,4 Mio. Pkw neu zugelassen, und der Gebrauchtwagenmarkt kommt im gleichen Zeitraum nur auf 3,3 Mio. Besitzumschreibungen. Beide Märkte tiefrot mit zweistelligen Rückgängen. Die Lage im Handel ist daher auf die Verwaltung des Mangels beschränkt, und sie bleibt angespannt. Lieferengpässe sind weiterhin ein Thema, die große Nachfrage seitens der Kunden kann nicht bedient werden, und das derzeit hohe Preisniveau auf dem Gebrauchtwagenmarkt lässt manche Kunden abwarten. Perspektivisch sehen also die Händler wenig Licht am Horizont. Bei der aktuellen Befragung für das DAT-Barometer bestätigte sich dies: Gut die Hälfte sieht die Geschäftsaussichten des zweiten Halbjahrs 2022 leicht bis deutlich rückläufig, 40% auf jetzigem Niveau verharrend. Die schwierige Beschaffungssituation zieht sich dabei wie ein roter Faden

durch den Neu- und Gebrauchtwagenhandel. Fast alle Händler stimmen der Aussage zu, dass es schwierig ist, passende Fahrzeuge beim Hersteller zu erwerben. Gleichzeitig bestätigen die Befragten, dass kaum junge Gebrauchtwagen in ausreichender Menge verfügbar wären. In Folge dessen kauft der Handel vermehrt auch ältere Pkw ein, bedient sich bei Fremdmarken oder hält auch im Ausland die Augen nach passenden Pkw offen. Die Standtage spiegeln die Situation ebenfalls wider: Benziner verharren 87 Tage, bis sie verkauft werden, Diesel aktuell 84 Tage. Immerhin: Der Anteil der Fahrzeuge, die länger als 90 Tage stehen, liegt derzeit bei 18%, vor zwei Jahren waren es 38%. Standtage bleiben allerdings ein Kostenfaktor: Pro Tag und Pkw fallen beim Handel 25 Euro an.



Händlereinschätzung: Geschäftsaussichten zweites Halbjahr

Juni 2021
Juli 2022



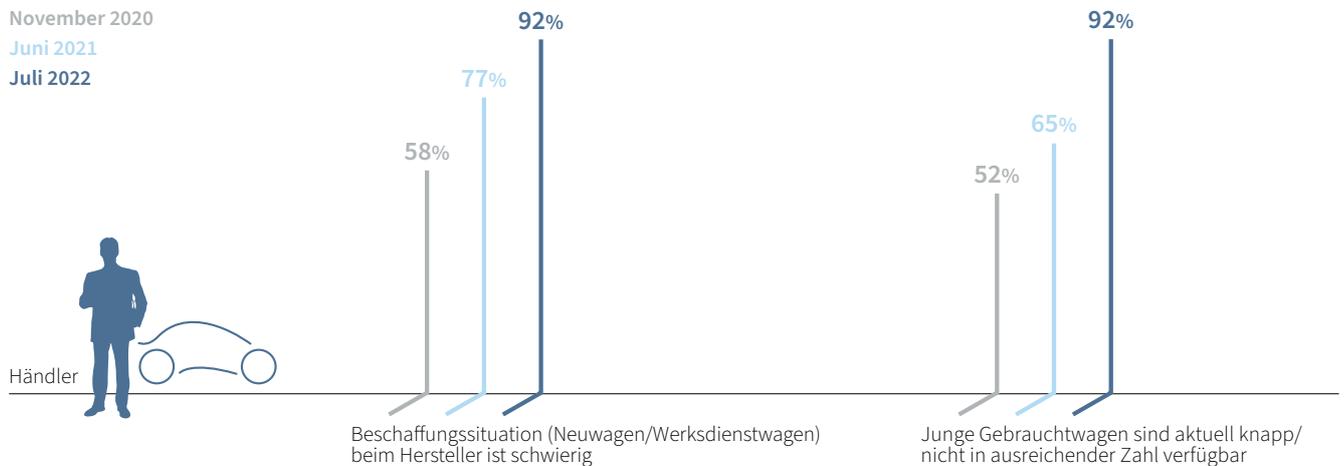
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Einschätzung der Geschäftsaussichten verhalten bis pessimistisch: Für das DAT-Barometer im August wurden die Pkw-Händler in Deutschland gefragt, wie sie die Geschäftsaussichten für das zweite Halbjahr 2022 einschätzten. Nur 10% der Befragten gehen von besseren Geschäften aus, 40% erwarten ein gleichbleibendes Niveau, und fast die Hälfte (48%) rechnet mit rückläufigen Geschäften. Damit sind im Vergleich zum Vorjahr die Einschätzungen um ein Vielfaches schlechter. Der Krieg und die massive Lieferproblematik spielen hierbei sicherlich die wichtigste Rolle. Damals, Mitte 2021, schätzte die Mehrheit (51%) die Geschäftsaussichten für die zweiten sechs Monate sogar etwas besser ein, 29% auf gleichbleibendem Niveau, und 18% erwarten schlechtere Geschäfte.

Methodik Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts. Für die Befragung des Handels im Juli 2022 wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 411 Online-Interviews (CAWI) über TeleResearch durchgeführt (Feldzeit: 20.06. bis 07.07.2022). Die Gewichtung der Daten erfolgte nach Innungsmitgliedschaft, Händlertyp und Marke.

Händlereinschätzung: Beschaffungssituation Neu- und Gebrauchtwagen

November 2020
Juni 2021
Juli 2022

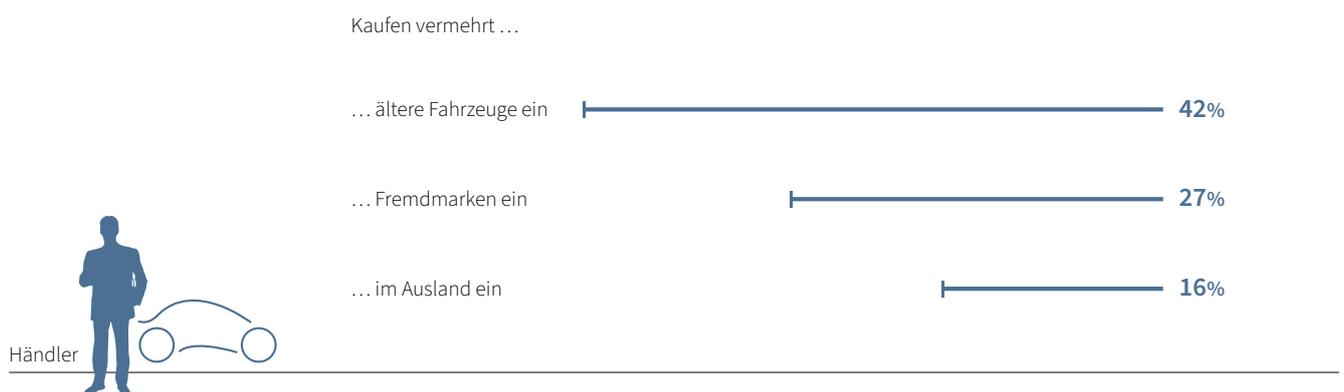


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Zu wenig Neu- und Gebrauchtwagen für den Handel: Die verhaltenen Einschätzungen zu den Geschäftsaussichten fußen vor allem auf den schlechten Lieferbedingungen und den damit fehlenden Erlösen. 92% der Händler stimmen der Aussage zu, dass die Beschaffungssituation von Neu- oder Werksdienstwagen beim Hersteller schwierig ist. Vor einem Jahr bestätigten das 77%, Ende 2020 nur 58%. Ebenfalls stimmten in der aktuellen Barometer-Befragung 92% der Händler der Aussage zu, dass auch junge Gebrauchtwagen knapp bzw. nicht in ausreichender Zahl verfügbar seien. Vor einem Jahr teilten diese Meinung 65% der Händler, Ende 2020 gerade einmal die Hälfte.

Händlerverhalten aufgrund aktueller Situation (Lieferengpässe, hohe Nachfrage, hohes Preisniveau etc.)

Stand Juni 2022



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Über Zukauf Bedarf decken: In der aktuellen Situation, die durch Lieferengpässe, große Nachfrage seitens der Kunden und hohes Preisniveau gekennzeichnet ist, müssen sich die Händler etwas einfallen lassen. So gaben gut 42% aller Befragten im DAT-Barometer an, ihren Bedarf auch mit älteren Fahrzeugen zu decken. Fast ein Drittel (27%) kaufen sogar öfter Fremdmarken ein, und gut 16% suchten häufiger auch im Ausland nach der passenden Ware. Interessant: Ein geringer Prozentsatz (13%) gab an, auch vermehrt gebrauchte PHEV und BEV zu kaufen.

Standzeiten beim Handel in Tagen

Gebrauchtwagen aller Segmente und Marken



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Standtage steigen leicht: Das hohe Preisniveau auf dem Gebrauchtwagenmarkt gepaart mit der hohen Inflation und der Sorge vor weiter steigenden Lebenshaltungskosten sorgt dafür, dass Interessenten derzeit in einer abwartenden Haltung bleiben. Das schlägt sich in den Standtagen nieder. Wenn es nicht zwingend notwendig ist, wird nicht gekauft, und wenn der passende junge Gebrauchtwagen nicht vorhanden ist, dann auch nicht. Diesel-Gebrauchtwagen stehen aktuell wieder wie im Vorjahr 84 Tage, Benziner kommen mit 87 Tagen im Juli ebenfalls fast auf das Vorjahresniveau.

Händlerangaben: durchschnittliche Standkosten und Anteil Risikobestand (>90 Tage)



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Stillstand kostet Geld: Standkosten sind ein relevanter Faktor im Gebrauchtwagengeschäft. Die Befragung des Handels hat ergeben, dass derzeit pro Tag und Pkw 25 Euro an Standkosten anfallen. Berücksichtigt hierbei werden u. a. die Finanzierungskosten für die einzelnen Pkw, das Bewerben der Fahrzeuge sowie weitere Marketingkosten. Gleichzeitig müssen aber auch Verbringungs-, Lager- und Reinigungskosten sowie Aufwände beim Reparieren von Standschäden berücksichtigt werden. Relevant in diesem Zusammenhang ist der so genannte Risikobestand, d. h. wie viel Prozent aller Fahrzeuge länger als 90 Tage stehen. Dieser Anteil ist in den vergangenen drei Jahren von 38% auf 18% gesunken.



Ausgabe September 2022
Schwerpunkt Pkw-Halter

Stillstand und kein Ende in Sicht?

Stillstand und kein Ende in Sicht?

Der Automobilmarkt steht still. Mit knapp unter 200.000 neu zugelassenen Pkw und nur rund 475.000 Besitzumschreibungen war nicht nur der Monat August ein eher schwacher Monat, sondern bereits seit Jahresbeginn zeigt sich eine rückläufige Entwicklung. Kumuliert liegt der Neuwagenmarkt 2022 10% unter dem Vorjahr, und bei den Besitzumschreibungen sieht es mit -17% noch schlechter aus.

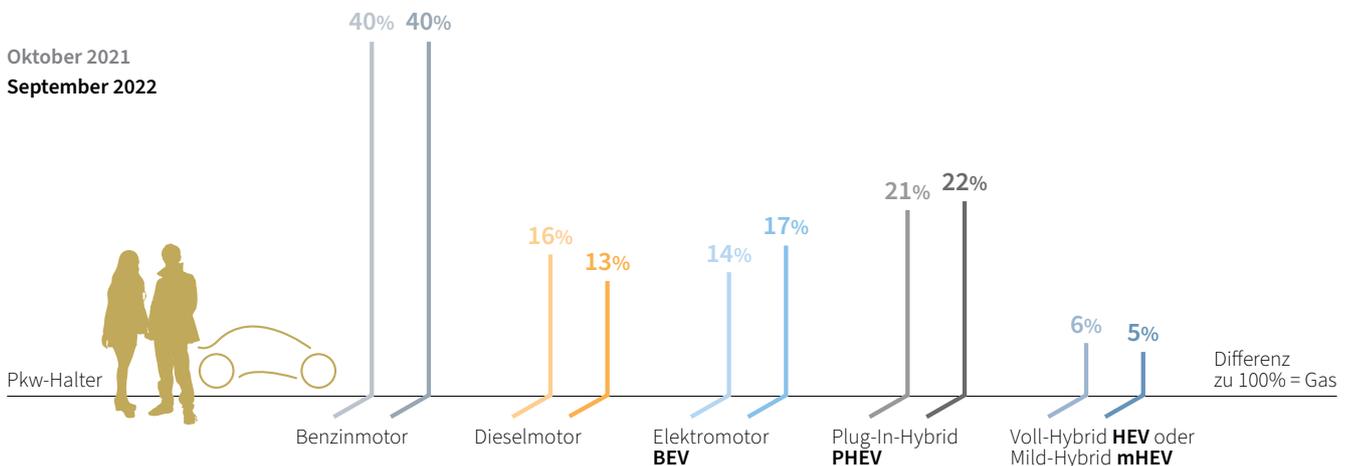
Sei es wegen steigender Energie- und Lebenshaltungskosten oder massiven Lieferengpässen, Fakt ist: Die Menschen haben derzeit offenbar andere Themen auf ihrer Agenda als den Autokauf – auch was die intensive Beschäftigung mit E-Mobilität betrifft. Immerhin: Die Akzeptanz für rein batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) ist leicht gestiegen. 17% würden sich beim nächsten Autokauf dafür entscheiden. Diese Pkw sind – im Gegensatz zu Plug-In-Hybriden – auch bei Privatpersonen gefragt:

Von allen neu zugelassenen BEV ist in diesem Jahr gut die Hälfte auf diese Haltergruppe zugelassen worden. Die Plug-In-Hybride bleiben dagegen weiterhin fest in gewerblichen Händen. Beim Thema Akku und dessen Lebensdauer könnte man vermuten, dass sich der eine oder andere Pkw-Käufer eher für ein Leasingmodell statt für den klassischen Kauf entscheidet – aber dem ist nicht so. Kaufen und besitzen ist nach wie vor wichtiger als leasen und nur nutzen.

Bei den Fahrzeugwerten verbleiben diese bei E-Autos weiter deutlich unter den Werten der Verbrenner. Gebrauchte BEV erzielen derzeit etwas mehr als die Hälfte ihres ehemaligen Listenpreises, Diesel und Benziner liegen deutlich darüber. Diese verharren nach einem rasanten Anstieg in den letzten Monaten nun seit April 2022 auf einem (hohen) Niveau.



Wahrscheinlichste Motorart, wenn Pkw-Kauf anstehen würde



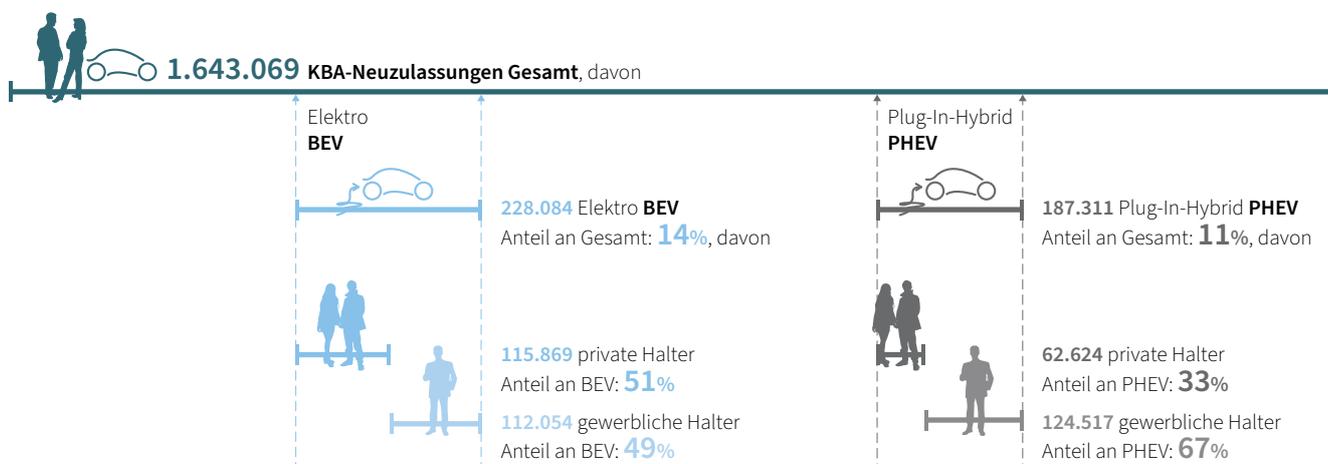
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Leicht gestiegene Akzeptanz alternativer Antriebsarten: Befragt man die Pkw-Halter, also Personen, die seit durchschnittlich vier Jahren ihr Fahrzeug besitzen, welche wahrscheinlichste Motorart beim nächsten Kauf infrage käme, so würden sich 17% für ein BEV entscheiden, 22% für ein PHEV. Die meisten (40%) bevorzugten wie bei der letzten Befragung vor einem Jahr einen Benziner. Der Wunsch nach einem BEV (+3 Prozentpunkte) oder PHEV (+ 1 Prozentpunkt) ist im Verlauf des vergangenen Jahres nur leicht gestiegen.

Methodik Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär-/sekundärspezifischen Automarkt-Daten. Für die Verbraucherbefragung (September 2022) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 1.094 Online-Interviews (CAWI) über die GfK im Zeitraum 12.–16.09.2022 durchgeführt. Die Datengewichtung erfolgte nach KBA-Pkw-Bestand (Marke u. Motorart).

KBA-Neuzulassungen nach Antriebsart und Halter

Januar bis August 2022

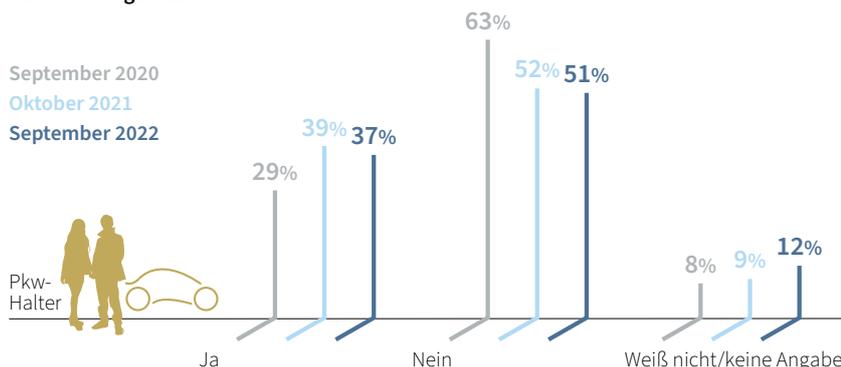


Copyright: DAT/Quelle: KBA

BEV-Neuzulassungen haben hohen Privatkundenanteil: Von allen 1,6 Mio. seit Jahresbeginn neu zugelassenen Pkw entfallen ein Drittel auf private, zwei Drittel auf gewerbliche Halter. Dies ist seit vielen Jahren eine Art ungeschriebenes Gesetz. Betrachtet man aber nur die BEV- und PHEV-Neuzulassungen, gibt es bezüglich der Halterstruktur Unterschiede: Bei allen neu zugelassenen BEV (insgesamt 228.084 Einheiten) beträgt der Privatkundenanteil 51% – und ist damit höher als bei der Summe aller Neuzulassungen. Dagegen vereinen PHEV, die besonders für Dienstwagenberechtigte attraktiv sind, nur einen Privatkundenanteil von 33% auf sich.

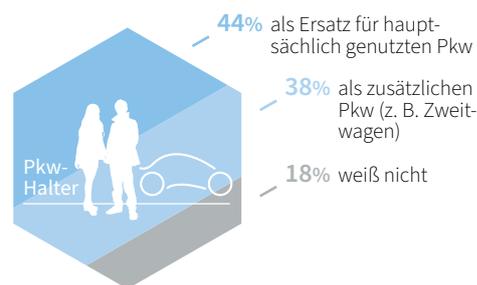
Verhalten der Pkw-Halter in Bezug auf Elektromobilität

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



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Frage: Wie würden Sie ein E-Auto einsetzen?



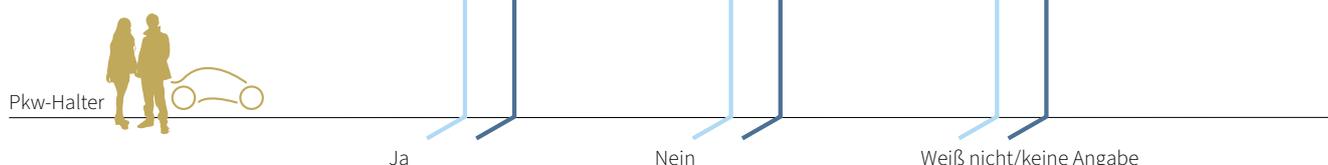
Auseinandersetzung mit E-Prämie/E-Auto als Erst- oder Zweitwagen: Seit Beginn der E-Prämie im Jahr 2020 rückt die E-Mobilität noch stärker in den Fokus. Die Auseinandersetzung ist dadurch allerdings nicht gestiegen, sondern leicht gesunken: 37% der Pkw-Halter bestätigten eine intensivere Beschäftigung mit diesem Thema, vor einem Jahr waren es noch 39%. Etwas über die Hälfte sagt klar „nein“, und 12% haben dazu keine Meinung.

Auf die Frage, wie ein E-Auto eingesetzt würde, bestätigten 38%, dass sie es als zusätzlichen Pkw verwenden würden. Als Ersatz für den bestehenden Wagen würden 44% ein E-Auto nutzen. 18% waren sich unschlüssig oder wollten dazu keine Aussage treffen.

E-Auto-Anschaffung: Leasing vs. Kauf

Frage: Würden Sie ein E-Auto nur leasen?
Ein Kauf käme somit nicht infrage.

Oktober 2021
September 2022



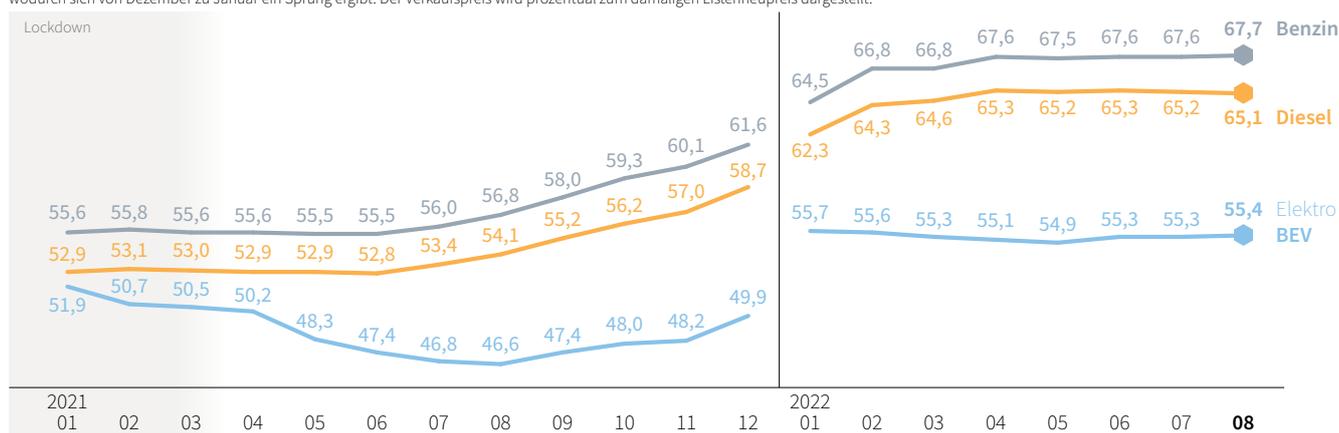
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Leasing für E-Autos weiterhin eher nicht im Fokus: Ähnlich wie vor einem Jahr waren auch aktuell die Pkw-Halter nicht von Leasingverträgen überzeugt, wenn es um die Beschaffung eines E-Autos geht. Wichtig: Es handelt sich bei den Befragten um Pkw-Halter, nicht um Pkw-Kaufplaner. Das bedeutet, ein Autokauf steht aktuell nicht an, aber die Zahlen zeigen, dass nach wie vor die Mehrheit (43%) kein Leasing in diesem Zusammenhang nutzen würde. Eine große Zahl ist sich bei dieser Frage auch komplett unschlüssig (27%), während 30% klar für ein Leasingmodell plädieren würden.

Wertentwicklung von dreijährigen Pkw

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

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

Gebrauchtwagenwerte verharren auf hohem Niveau: Der monatelange steile Anstieg der Gebrauchtwagenpreise scheint ans Ende gekommen zu sein. Seit April 2022 ist bei den dreijährigen Gebrauchtwagen kaum Bewegung zu sehen. Benzinler werden beim Handel für 67,7% des ehemaligen Listenneupreises verkauft, Diesel für 65,1%. Interessant ist die Entwicklung der gebrauchten BEV, deren Stückzahlen weiterhin sehr gering sind. Sie haben sich nach einer steilen Entwicklung nach unten wieder gefangen und verharren ebenfalls – wenn auch deutlich niedriger als Verbrenner – auf einem stabilen Niveau. Sie erreichen derzeit 55,4% ihres ehemaligen Listenneupreises.



Ausgabe Oktober 2022
Schwerpunkt Pkw-Halter

Der Automarkt zwischen
Hoffen und Bangen

Der Automarkt zwischen Hoffen und Bangen

Während der Gebrauchtwagenmarkt im September auf dem Niveau der Vormonate verharrte, generierten die Neuzulassungen ein Plus. Dafür verantwortlich waren die zeitversetzten Bestellungen, die nun ausgeliefert und zugelassen wurden. Ein Indikator für rosigere Zeiten ist das nicht, zumal die kumulierten Ergebnisse sowohl auf dem Neu- wie auf dem Gebrauchtwagenmarkt deutlich unter dem Vorjahr liegen.

Auch wenn E-Autos bislang nur einen geringen Anteil an den Neuzulassungen ausmachen, sind im positiven Sinne die guten Wachstumsraten (+70% gegenüber dem Vorjahreszeitraum) bei den neu zugelassenen E-Autos auffällig. Insofern und auch unter dem Gesichtspunkt der hehren Ziele der Bundesregierung bzgl. Elektromobilität ein guter Zeitpunkt, sich mit der Sicht privater Pkw-Halter auf E-Mobilität auseinanderzusetzen.

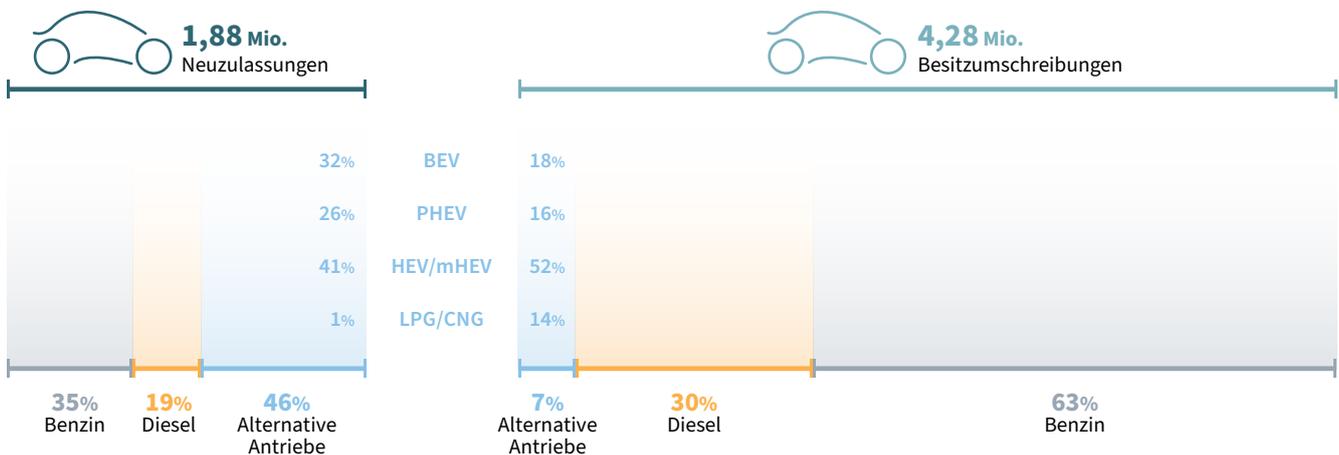
Bei der Frage nach Werkstattbesuchen ist sich gut ein Drittel der Pkw-Halter sicher, dass diese bei E-Autos seltener werden. Deutlich mehr Befragte denken aber, dass Werkstattbesuche und auch Unfallreparaturen bei E-Autos teurer ausfallen. Das Fachwissen der Werkstattmitarbeiter spielt hierbei eine zentrale Rolle. Etwas mehr als die Hälfte der Pkw-Halter glaubt, dass nur spezialisierte Werkstätten E-Autos reparieren können. Interessant ist hierbei die Kompetenzeinschätzung der „eigenen“ Werkstatt: Fast die Hälfte glaubt, dass sie dazu in der Lage wäre, gut ein Drittel traut es ihr nicht zu.

Skeptisch sind sehr viele Pkw-Halter bei möglichen Zusatzkosten, die bei E-Autos auf sie zukommen könnten. Das betrifft die Bereiche Entsorgung bzw. Verwertung, aber auch die Versicherungskosten dieser Fahrzeuge.



Neuzulassungen und Besitzumschreibungen nach Antriebsarten (Anteile)

Stand: Januar bis September 2022



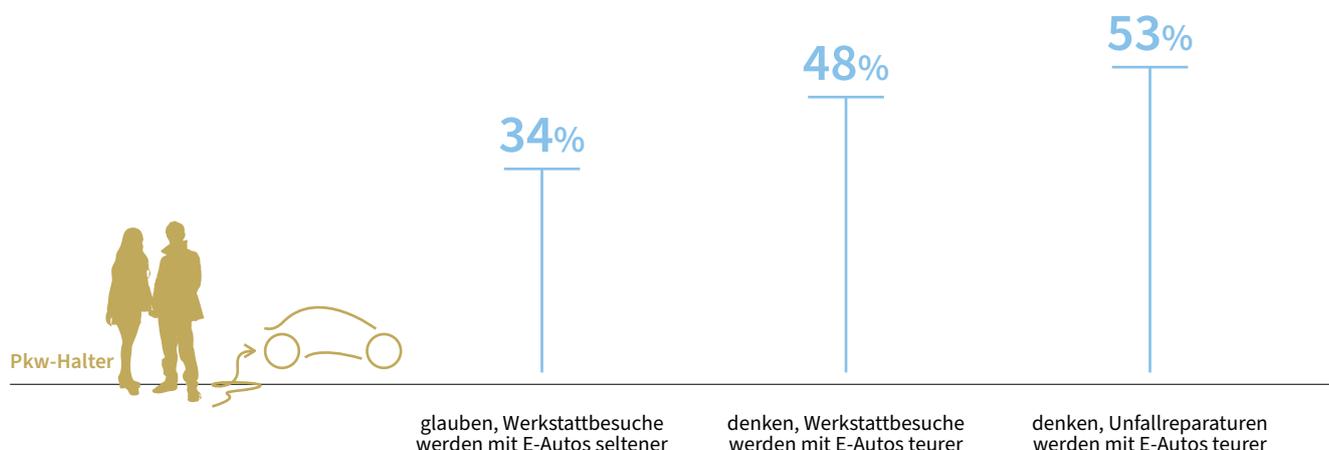
Copyright: DAT/Quelle: KBA

Elektrifizierte Gebrauchtwagen kaum relevant: Bei den Neuzulassungen spielen die alternativen Antriebsarten mit 46% bereits eine wichtige Rolle. Hingegen machen diese bei den Besitzumschreibungen erst 7% aus. Im Detail verteilen sich die jeweiligen alternativen Antriebsarten sehr unterschiedlich: Bezogen auf die rein batterieelektrischen Pkw (BEV) machen diese unter sämtlichen alternativen Antrieben im Neuwagenbereich bereits ein Drittel aus (insgesamt 272.473 Pkw). Bei den Besitzumschreibungen entfallen innerhalb der alternativen Antriebe nur 18% auf BEV (insgesamt 53.078 Pkw). Eigentlich zählen die mHEV nicht zu den alternativen Antrieben, sondern zu den Verbrennern. Die korrekte Zuordnung nach Diesel und Benzin liegt für Besitzumschreibungen beim KBA leider nicht vor.

Methodik Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär-/sekundärspezifischen Automarkt-Daten. Für die Verbraucherbefragung (September 2022) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 1.094 Online-Interviews (CAWI) über die GfK im Zeitraum 12.-16.09.2022 durchgeführt. Die Datengewichtung erfolgte nach KBA-Pkw-Bestand (Marke u. Motorart).

Verbrauchersicht: Erwartete Auswirkungen der Elektromobilität auf den Werkstattbesuch

Stand: September 2022

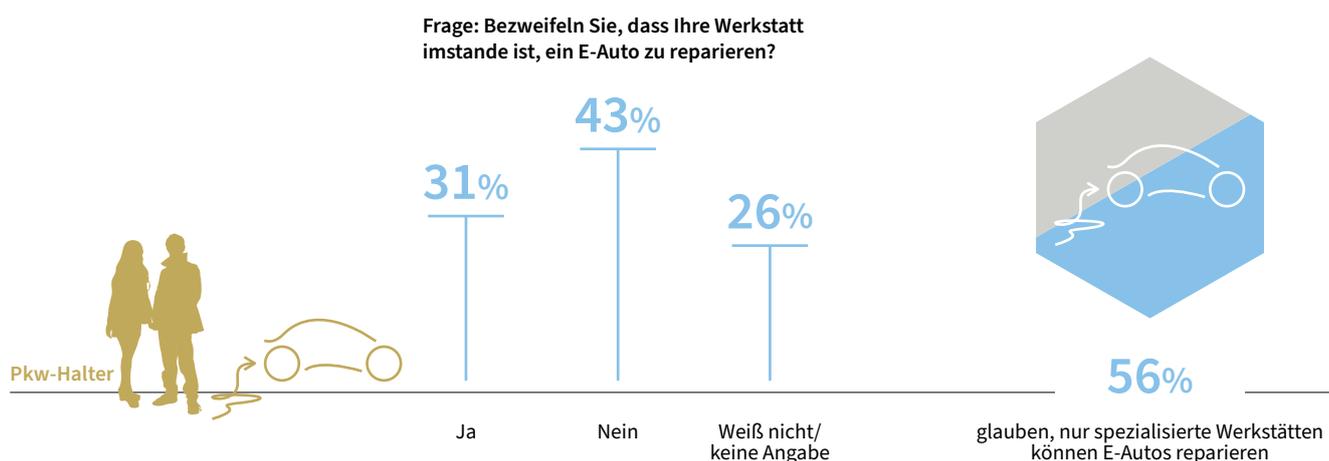


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Mit E-Autos höhere Werkstattkosten befürchtet: Die repräsentativ befragten Pkw-Halter sehen bei E-Autos grundsätzlich einen veränderten Servicebedarf: Unabhängig davon, ob sie ein E-Auto besitzen oder nicht, denken 34%, dass Werkstattbesuche seltener werden. Zwar ist es schwierig, die Kompetenz einer Werkstatt von Laien beurteilen zu lassen, dennoch ist es interessant, dass gleichzeitig aber fast die Hälfte (48%) glaubt, dass Werkstattbesuche mit E-Autos teurer werden. Und auch bei Unfallreparaturen glaubt etwas mehr als die Hälfte der Pkw-Halter (53%), dass eine höhere Rechnung drohen wird.

Verbrauchersicht: E-Auto-Kompetenz der Werkstatt

Stand: September 2022

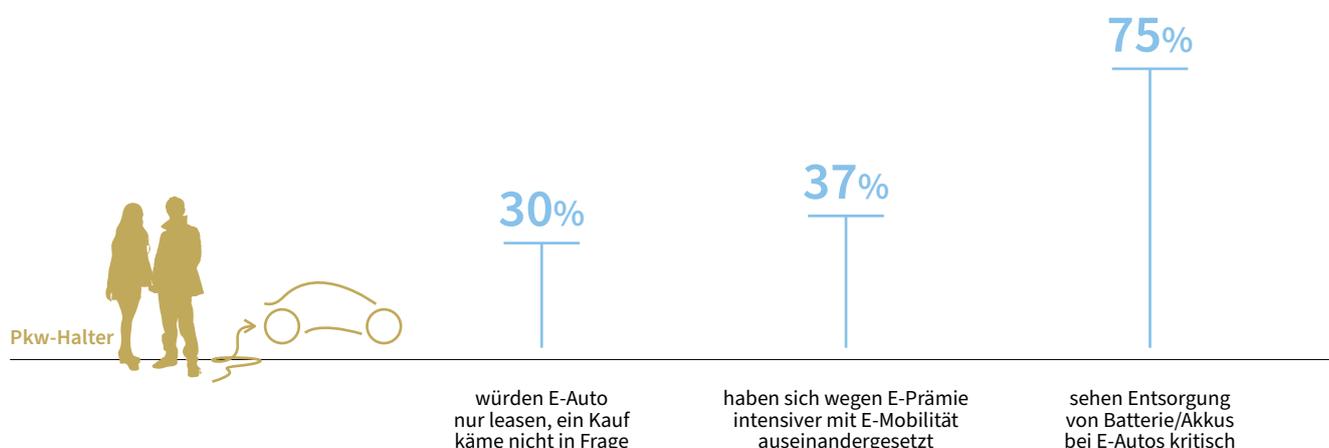


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Spezialwissen in Fachwerkstätten benötigt: Auf die Frage „Bezweifeln Sie, dass Ihre Werkstatt imstande ist, ein E-Auto zu reparieren“, antworteten 31% mit „Ja“, 43% mit „Nein“, und 26% waren sich unschlüssig. Im Vergleich zu der Befragung von vor einem Jahr ist damit das Vertrauen in die eigene Werkstatt gestiegen. Hinzu kommt: 56% der Pkw-Halter glauben, dass nur spezialisierte Betriebe E-Autos reparieren können. Die Aktivitäten der beiden großen Kfz-Verbände ZDK und ZKF mit „E-Car-Service“ und „Fachbetrieb für E-Mobilität“ gehen ebenfalls in diese Richtung, da sie durch Signalisation mit diesen Hinweisschildern an den Werkstätten Kompetenz zeigen.

Ansichten der Pkw-Halter zu E-Autos

Stand: September 2022

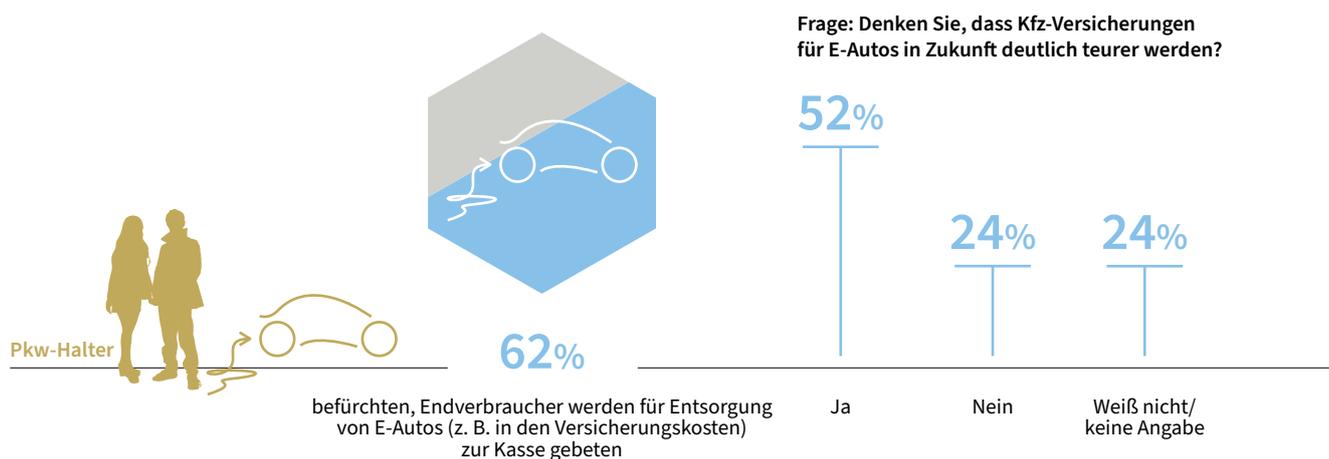


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Pkw-Halter sehen Entsorgung von E-Autos kritisch: Was die Anschaffung von E-Autos betrifft, so präferieren 30% ein Leasingmodell, 43% den klassischen Besitz, 27% konnten sich nicht entscheiden. Mit ein Grund für ein Leasingmodell kann die Sicherheit in Bezug auf Wertverlust oder später anfallende Kosten sein. Grundsätzlich gaben 37% der Pkw-Halter an, sich aufgrund der E-Prämien intensiver mit E-Mobilität auseinandergesetzt zu haben. In diesem Kontext spielt auch der ökologische Gedanke in Bezug auf Batterien eine Rolle: 75% der Pkw-Halter sehen deren Entsorgung kritisch. Sie denken, dass es hierfür noch zu wenige Lösungen oder Konzepte gibt.

Verbrauchersicht: Auswirkungen der Elektromobilität auf Versicherungskosten

Stand: September 2022



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Pkw-Halter befürchten höhere Kosten bei Versicherungen für E-Autos: Die Mehrheit der Pkw-Halter (62%) 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.



Ausgabe November 2022

Schwerpunkt Bestand

DAT-Barometer zeigt Wertverlust
gebrauchter Elektrofahrzeuge
und analysiert alternative Antriebe

Pkw-Bestand offenbart die Wahrheit auf Deutschlands Straßen

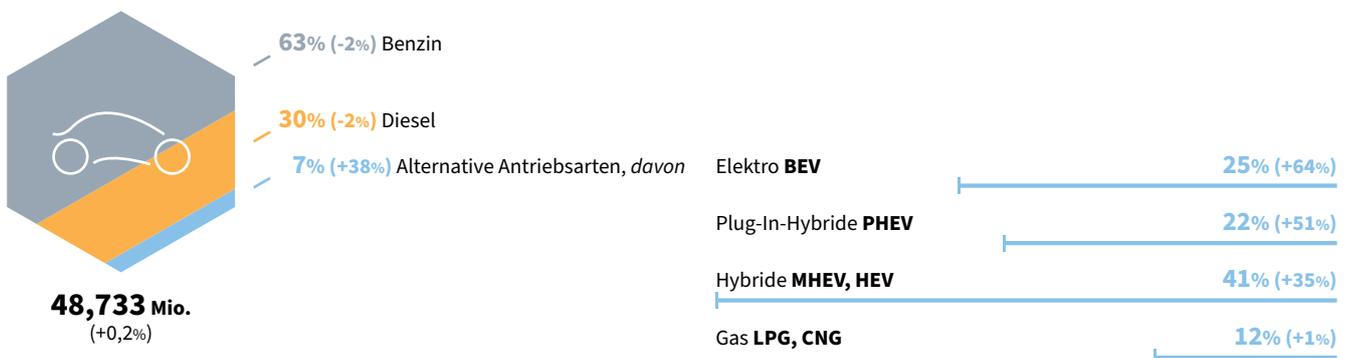
Das Auto steht zunehmend unter Beschuss. Vor allem umweltpolitische Gedanken und die massiv steigenden Kosten haben – neben weiteren Punkten – hierzu ihren Beitrag geleistet. Dennoch hat die Bedeutung des Automobils aus Sicht der Pkw-Halter besonders während der Corona-Jahre deutlich zugenommen, und noch ein weiterer Aspekt deutet auf den hohen Stellenwert des Autos hin: Der Pkw-Bestand in Deutschland wächst kontinuierlich. Wichtigste Quelle für die Analyse des Pkw-Bestands ist das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), das immer zu bestimmten Stichtagen die jeweils hierzulande zugelassenen Fahrzeuge veröffentlicht. Die aktuelle Zählung aller Fahrzeuge zum 1.10.2022 ergab 48.733.413 Einheiten. Das sind etwa 85.000 Pkw mehr als zum selben Stichtag des Jahres 2021.

Aus den Bestandszahlen lassen sich aber noch weitere interessante Gesichtspunkte ableiten. So sind nur 11% aller Pkw auf gewerbliche Kunden zugelassen (Autohandel, Autohersteller, Autovermieter, gewerbliche Fuhrparks), die große Mehrheit aller Pkw wird von Privatpersonen gefahren. Dies hat nicht nur Auswirkungen auf Haltedauer und Fahrzeugalter, sondern auch auf die Antriebsart. Gewerbliche Kunden fahren vor allem Diesel, Privatpersonen vor allem Benziner. Interessant ist zudem – auch wenn der Vergleich sehr vereinfacht ist und einige Aspekte außen vorlässt – dass der Pkw-Bestand in einem bestimmten Zeitraum nicht um die Anzahl der im gleichen Zeitraum neu zugelassenen E-Fahrzeuge wächst: Hier zeigt sich ein Delta in fünfstelliger Größenordnung.



Fakten zum Pkw-Bestand nach Antriebsarten

Anteile zum Stichtag 1.10.2022 (Veränderungen ggü. 1.10.2021)

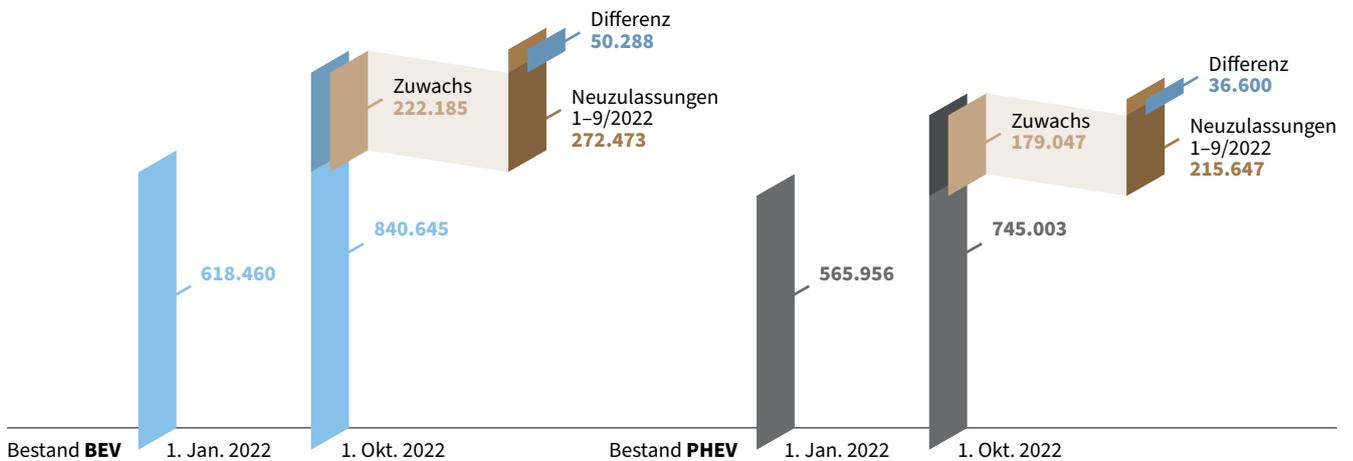


Copyright: DAT/Quelle: KBA

Verbrenner dominieren weiterhin Pkw-Bestand: Zum 1.10.2022 waren 48.733.413 Pkw zugelassen und damit 0,2% mehr als zum 1.10.2021. Gut zwei Drittel entfielen auf Benziner, ein Drittel hatte einen Dieselmotor, und 7% zählten zu den Alternativen Antriebsarten. Während die Zuwachsraten der Verbrenner im niedrigen einstelligen Prozentbereich leicht nachgaben, vereinten die Alternativen Antriebsarten fast 40% mehr als im Vorjahreszeitraum auf sich. Getrieben wird diese Entwicklung v. a. durch die Mildhybride (mHEV), die zusammen mit den Vollhybriden (HEV) 41% aller Alternativen Antriebe ausmachen (streng genommen müssten alle mHEV zu Verbrennern gerechnet werden). Reine E-Autos sind mit 25% aller Alternativen Antriebe etwas stärker vertreten als die Plug-In-Hybride mit 22%.

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

Pkw-Bestand vs. Neuzulassungen: Veränderung bei ausgewählten Antriebsarten



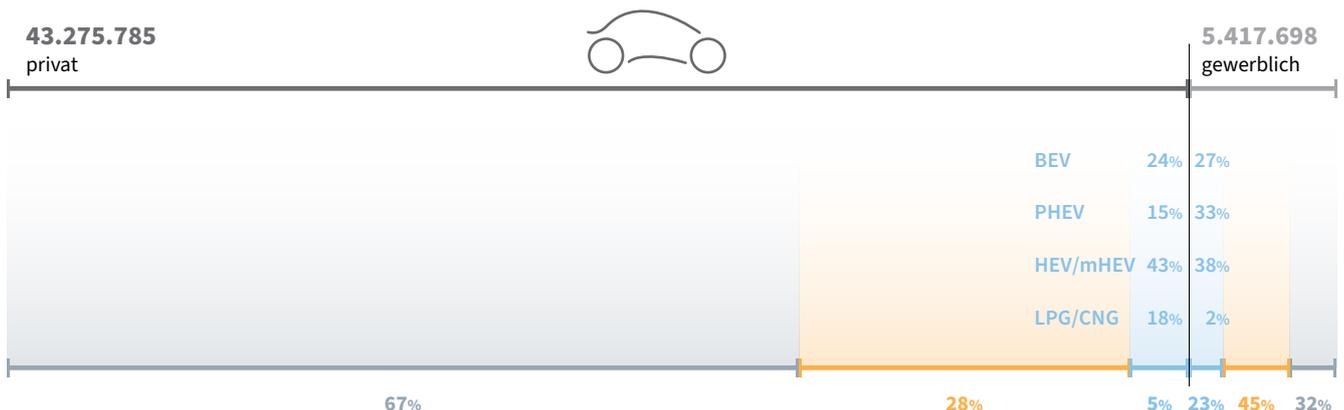
Copyright: DAT/Quelle: KBA

Schwund von E-Fahrzeugen in der Statistik: Auffällig bei der Betrachtung der rein batterieelektrischen Fahrzeuge (BEV) und Plug-In-Hybride (PHEV) im Pkw-Bestand ist, dass deren Mengen sich anders entwickeln, als die Neuzulassungen es vermuten lassen. So wurden von Januar bis einschließlich September 272.473 BEV und 215.647 PHEV neu zugelassen, und rein rechnerisch müsste der Pkw-Bestand in etwa um diese Menge gewachsen sein. In der Realität ergibt sich allerdings ein deutliches Delta. So „fehlten“ zum Stichtag 1.10.2022 im Vergleich zum 1.1.2022 genau 50.288 BEV und 36.600 PHEV. Leider geben die Zahlen des KBA nicht preis, wieviel Prozent davon auf Totschäden, Abmeldungen, Stilllegungen oder Exporte fallen.

Antriebsarten nach Haltergruppen im Bestand

Anteile zum 1.10.2022

Benzin Diesel Alternative Antriebe



Copyright: DAT/Quelle: KBA

Pkw-Bestand fest in privater Hand: Von allen 48,7 Mio. Pkw, die zum 1.10.2022 zugelassen waren, befanden sich 89% in privaten Händen. Diese Pkw unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Antriebsarten deutlich von den 11%, die auf gewerbliche Halter zugelassen waren. Privatpersonen bevorzugen vor allem Benzin, gewerbliche nach wie vor den Diesel. Bei den Alternativen Antrieben, die bei privaten Haltern 5% und bei gewerblichen 23% ausmachen, lässt sich folgendes beobachten: Die größte Teilmenge machen die HEV und mHEV aus, letztere müssten strenggenommen zu den Verbrennern gerechnet werden. Von allen rein batteriebetriebenen E-Autos (BEV) sind etwa 500.000 Pkw auf private und nur knapp 340.000 auf gewerbliche Halter zugelassen. Zusammen machen sie damit nur 1,7% des Pkw-Bestandes aus.

Kraftstoffpreise

In Cent je Liter



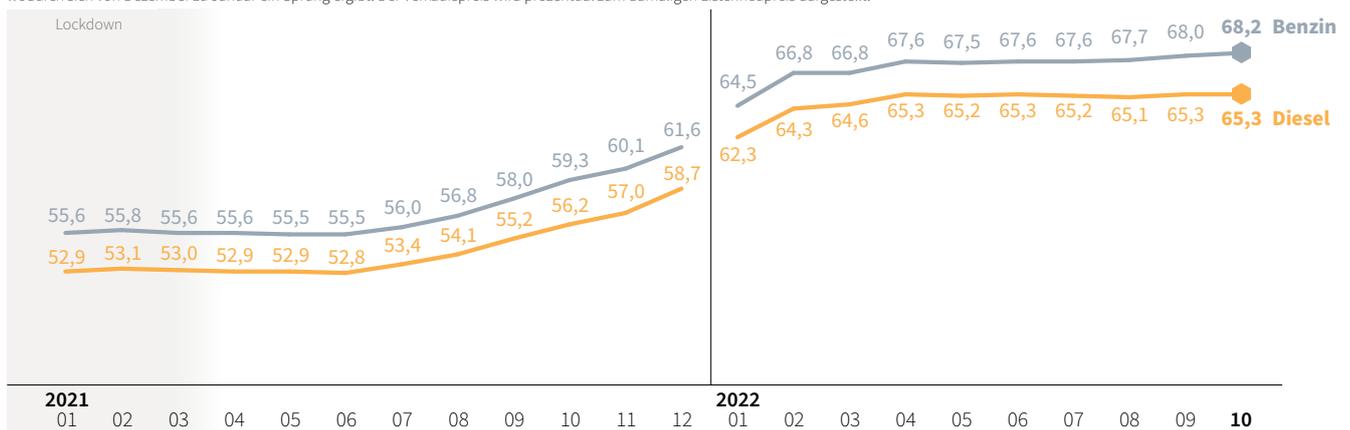
Copyright: DAT/Quelle: ADAC

Teuerstes Tankjahr aller Zeiten: Auf Basis der Datenerhebung des ADAC wird das Jahr 2022 als das teuerste Tankjahr aller Zeiten in die Geschichte eingehen. Die Preise für Kraftstoffe sind seit Herbst 2021 stetig angestiegen. Besonders beim Diesel wurde dies sehr deutlich. Lag dieser Kraftstoff in den vergangenen Jahren stets deutlich unter den Preisen für Benzin (Super E10), durchbrach dieser mit 214,0 Cent im März 2022 erstmals die Kosten eines Liters Benzin (206,9 Cent). Nach einer leichten Erholung im Juli und August 2022 – womöglich auch durch die befristete Senkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe von Juni bis August 2022 – stiegen die Preise beider Kraftstoffe wieder deutlich an und erreichten im Oktober 2022 beim Diesel 210,5 Cent pro Liter, beim Benzin 190,9 Cent pro Liter.

Wertentwicklung von dreijährigen Pkw

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

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

Rekordwerte bei Benzin-Gebrauchtwagen erreicht: Die Transaktionspreise von gebrauchten Benzin- und Dieselfahrzeugen verlaufen seit Frühjahr 2022 auf zwei hohen parallelen Plateaus. Besonders die Werte der dreijährigen Benzin-Gebrauchtwagen blieben seit April 2022 mit nur sehr leichten Schwankungen unverändert bei über 67% – nachdem sie seit Sommer 2021 permanent angestiegen waren. Im Monat Oktober 2022 legten diese dann nochmals leicht zu und erreichten nun 68,2 Prozent ihres ehemaligen Listenneupreises. Das sind Rekordwerte, die in der Vergangenheit nur ein- oder eineinhalbjährige Fahrzeuge erreicht haben. Dreijährige Diesel-Gebrauchtwagen pendelten sich bei 65,3% ihres ehemaligen Listenneupreises ein, sie stiegen nicht weiter an.

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.

