



**Automobiles Wissen  
beginnt mit uns.**

# **DAT** > Barometer

**Gesamtübersicht  
2023**

**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 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 2023 | Rahmenbedingungen**

**Licht und Schatten zu Beginn des Autojahrs 2023**

Pkw-Besitzumschreibungen und -Neuzulassungen im Monatsverlauf	5
Fakten zum Pkw-Bestand nach Antriebsarten	6
Pkw-Besitz der deutschsprachigen Wohnbevölkerung 01/2022–01/2023	6
Standzeiten beim Handel in Tagen	7
Wertentwicklung von dreijährigen Pkw	7

**März 2023 | Flotte/Fuhrpark**

**Fuhrparks sind Taktgeber des Automobilmarktes**

Verteilung der Antriebsarten in den Fuhrparks	9
Stimmungsbild bei Fuhrparkleitern rund um elektrifizierte Antriebe	10
Pkw-Beschaffungssituation der Fuhrparkleiter 2022	10
Umgang der Fuhrparkleiter mit aktueller Situation	11
E-Fuels: Kenntnisstand und Einschätzung der Fuhrparkleiter	11

**April 2023 | Bestand**

**Verbrenner dominieren weiter den Pkw-Bestand**

KBA-Fakten zu Antriebsarten	13
Pkw-Bestand nach Antriebsarten	14
Pkw-Bestand vs. Neuzulassungen: Veränderung bei ausgewählten Antriebsarten	14
Pkw-Besitzumschreibungen und -Neuzulassungen im Monatsverlauf	15
Wertentwicklung von dreijährigen Pkw	15
<b>Kommentar</b>	16

**Mai 2023 | Pkw-Kaufplaner**

**Autokauf unter weiter schwierigen Bedingungen**

Kaufentscheidungsprozess: Neu- oder Gebrauchtwagen/Ersatz- oder Zusatzkauf	18
Gründe für anstehenden Pkw-Kauf	19
Stimmungsbild im Kaufentscheidungsprozess	19
Kompromisse im aktuellen Kaufentscheidungsprozess	20
Wertentwicklung von dreijährigen Pkw	20

**Juni 2023 | Pkw-Kaufplaner E-Autos**

**Der Markt zwischen Sättigung und Zurückhaltung**

Pkw-Kauf: Wahrscheinlichste Motorwahl im Trend	22
Wenn E-Auto (BEV) geplant: Anschaffung als Neu- oder Gebrauchtwagen?	23
Sicht der Pkw-Kaufplaner auf E-Autos	23
Einsatz eines E-Autos (BEV): Erst- oder Zweitwagen und gewünschte Mindestreichweite	24
Wertentwicklung von dreijährigen Pkw	24

**Juli 2023 | Dienstwagenfahrer**

**Dienstwagenfahrer zwischen Vorteilen und Vorbehalten**

Dienstwagenfahrer: Vergleich aktuelle und nächste Motorwahl/Jahresfahrleistung	26
Dienstwagenfahrer: Aussagen rund um elektrifizierte Pkw	27
Dienstwagenfahrer: private BEV-/PHEV-Anschaffung ohne Förderprämie/steuerliche Anreize	27
Dienstwagenfahrer BEV oder PHEV: Gründe für die Anschaffung	28
Dienstwagenfahrer BEV oder PHEV: Aussagen zu Elektromobilität	28

**September 2023 | Pkw-Halter**

**E-Mobilität und Akku: eine elementare Abhängigkeit**

Neuzulassungen und Besitzumschreibungen nach Antriebsarten (Anteile)	30
Ansichten der Pkw-Halter zu E-Autos	31
Verbrauchersicht: Erwartete Auswirkungen der Elektromobilität auf den Werkstattbesuch	31
Verbrauchersicht: E-Auto-Kompetenz der Werkstatt	32
Anteil Batterieersatzkosten am Listenneupreis	32

**Oktober 2023 | Pkw-Halter**

**Hochlauf mit angezogener Handbremse**

Wahrscheinlichste Motorart, wenn Pkw-Kauf anstehen würde	34
BEV: Einschätzung von Pkw-Haltern	35
BEV: Kritische Sicht von Pkw-Haltern	35
BEV: Umstiegspläne von Pkw-Haltern	36
Technologiewandel: Einschätzung von Pkw-Haltern	36
Verhalten der Pkw-Halter in Bezug auf die Elektromobilität	37

**November 2023 | Handel**

**Der Autohandel zwischen Technologiewandel und Kaufzurückhaltung**

Händlereinschätzung: Beschaffungssituation Neu- und Gebrauchtwagen	39
Händlereinschätzung: Geschäftsaussichten	40
Händlerangaben: aktuelle Situation rund um Verkauf von E-Autos	40
Händlereinschätzung: Technologiewandel	41
Händlerangaben: durchschnittliche Standkosten und Anteil Risikobestand (>90 Tage)	41

**Über die DAT**

<b>Impressum</b>	42
<b>Pressekontakte</b>	42



**Ausgabe Februar 2023**  
**Schwerpunkt Rahmenbedingungen**

Licht und Schatten zu Beginn  
des Autojahrs 2023

## Licht und Schatten zu Beginn des Autojahrs 2023

Der Start ins Autojahr 2023 war verhalten. Auf dem Gebrauchtwagenmarkt zeigte sich nach dem desaströsen Vorjahr ein kleiner Hoffnungsschimmer: Mit 490.593 Besitzumschreibungen lag der Januar 4% über dem Vorjahresmonat und 15% über dem schwachen Dezember 2022. Auf dem Neuwagenmarkt wurden im Januar nur 179.247 Neuzulassungen registriert. Das waren 3% weniger als im Vorjahresmonat und 43% weniger als im Vormonat Dezember. Ende 2022 sorgten vor allem die Änderungen bei der Umweltprämie für einen Run auf die E-Autos. Damit ging der Dezember 2022 als stärkster Neuzulassungsmonat in die Geschichte der Neuzulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) ein.

Die Neuzulassungen speisen von jeher den Pkw-Bestand.

Doch bis die Entwicklungen auf dem Neuwagenmarkt im Bestand Wirkung zeigen, ist aufgrund der Bestandsgröße von

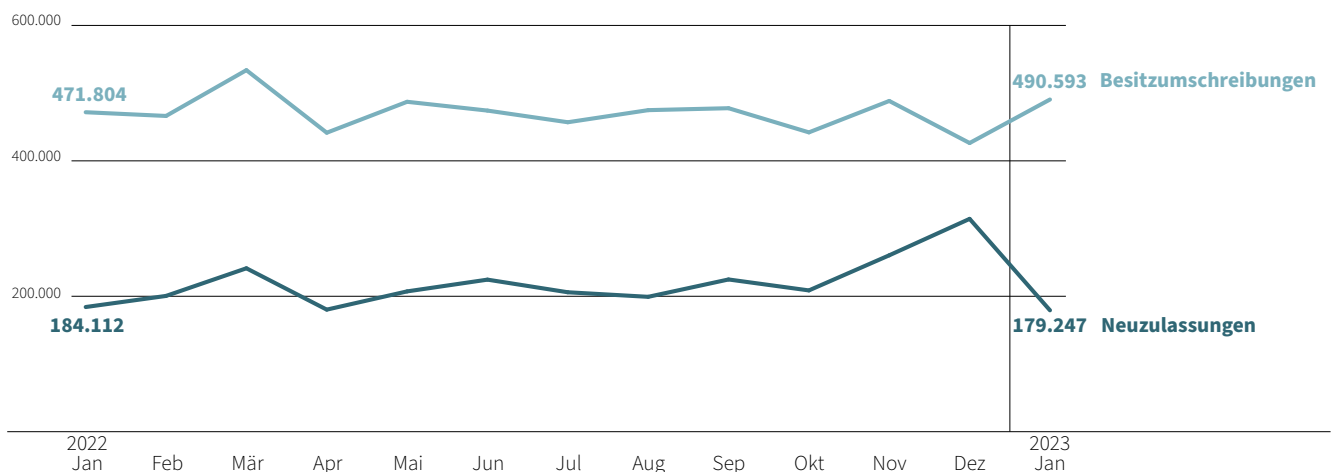
fast 49 Mio. Pkw Geduld gefragt. So registrierte das KBA zum Stichtag 1.10.2022 gerade einmal 2% Pkw mit reinem Elektromotor. Der Großteil wird immer noch von Benzinern (63%) und Dieseln (30%) bestimmt.

Der hohe automobiler Bedarf spiegelt sich bei einem Blick auf die Wohnbevölkerung wider. Über 80% verfügten 2022 über mindestens einen Pkw im Haushalt. Diejenigen, die sich von einem Pkw trennten, hatten in der Regel bereits wieder einen Ersatzwagen beschafft. Lediglich ein kleiner einstelliger Prozentsatz gab an, sich vollständig vom eigenen Auto getrennt zu haben.

Die Situation beim Handel zeigt hohe bis steigende Standtage, und auch die Preise für dreijährige Gebrauchtwagen verbleiben auf Rekordniveau.



## Pkw-Besitzumschreibungen und -Neuzulassungen im Monatsverlauf



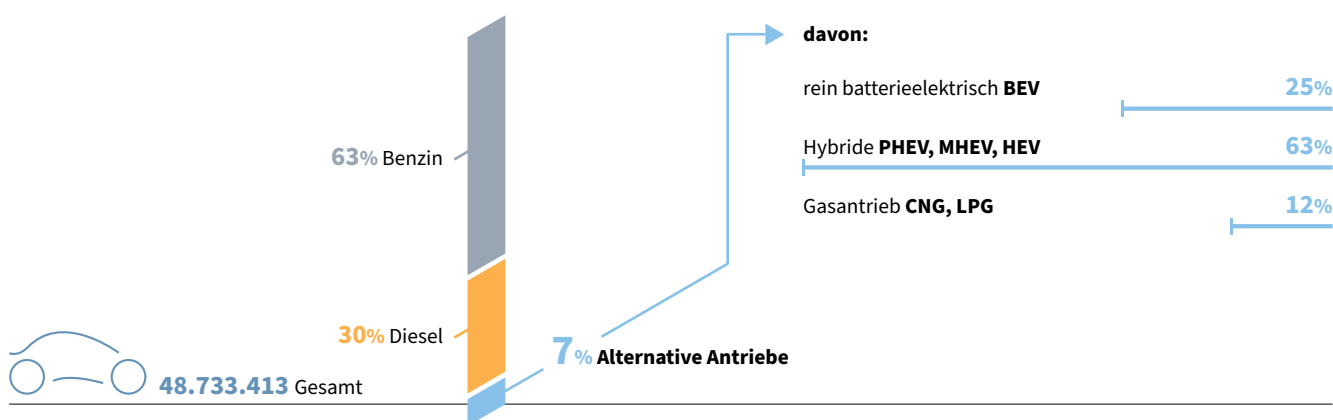
Copyright: DAT/Quelle: KBA

**Neuwagenmarkt bricht ein, Besitzumschreibungen leicht positiv:** Nach nur 5,6 Mio. Besitzumschreibungen im Gesamtjahr 2022 startete der Gebrauchtwagenmarkt im Januar 2023 mit verhalten positiven Signalen: Das KBA zählte 490.593 Besitzumschreibungen, ein leichtes Plus gegenüber Januar 2022 und ein deutliches Plus gegenüber Dezember 2022. Der Neuwagenmarkt dagegen brach ein, da auch zahlreiche Vorzieh- und Mitnahmeeffekte im Dezember 2022 zu Jahresbeginn 2023 ein Nachfragerloch verursachten. 179.247 Neuzulassungen im Januar ist ein denkbar schlechtes Ergebnis, besonders dramatisch war der Einbruch gegenüber dem Vorjahresmonat bei Plug-In-Hybriden (PHEV -53%) und den rein batterieelektrischen Pkw (BEV -13%).

**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).

## Fakten zum Pkw-Bestand nach Antriebsarten

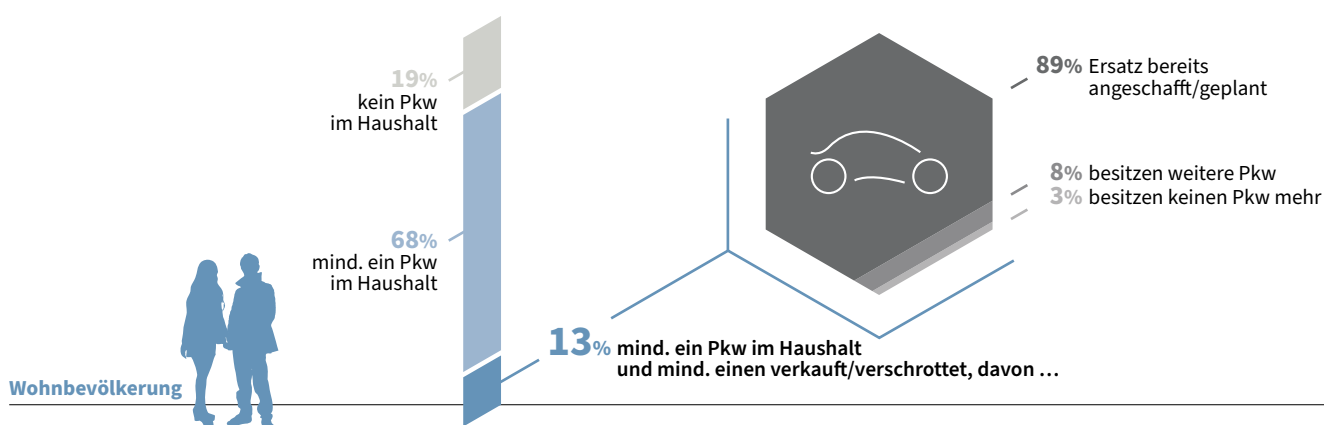
Stichtag 1.10.2022



Copyright: DAT/Quelle: KBA

**98% Verbrenner im Pkw-Bestand:** Zum Stichtag 1.10.2022 zählte das KBA 48.733.413 Pkw im Pkw-Bestand. Im Vergleich zum Vorjahr ist das ein Zuwachs von 0,2%. Die aktuelle Zusammensetzung nach Antriebsarten zeigt, dass 98% aller Pkw mit einem Verbrennermotor fahren. Das KBA rechnet zu den 7% alternativen Antrieben auch die sogenannten Mildhybride (MHEV, knapp 1,4 Mio. Pkw), die strenggenommen den 30% Diesel- und 63% Benzin-Pkw zugerechnet werden müssten. Insgesamt 840.645 und damit 1,7% waren rein batterieelektrische Pkw (BEV). 745.003 Pkw oder 1,5% fahren mit einer Kombination aus Verbrenner und einem Elektromotor mit externer Lademöglichkeit (Plug-In-Hybrid, PHEV).

## Pkw-Besitz der deutschsprachigen Wohnbevölkerung 01/2022 – 01/2023

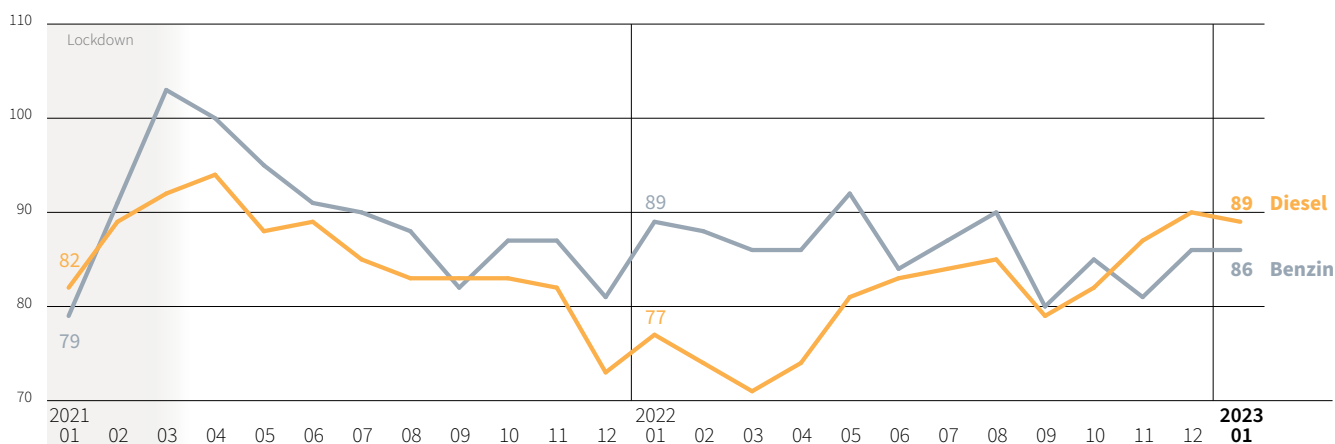


Copyright: DAT/Quelle: GfK eBUS, Wohnbevölkerung 18- bis 74-Jährige

**Hoher automobiler Bedarf in Wohnbevölkerung:** Eine Analyse der deutschsprachigen Wohnbevölkerung (18- bis 74-Jährige) ergab, dass 19% von ihnen gar keinen Pkw besitzen. Die restlichen 81% verfügen über mindestens einen Pkw im Haushalt, darunter sind 13%, die sich 2022 von (mindestens) einem Pkw getrennt hatten. Diese Teilgruppe – und das ist auffällig – hat sich in hohem Maße (89%) wieder motorisiert oder zumindest einen Autokauf geplant. 8% besitzen noch einen weiteren Pkw, und nur 3% haben sich vollständig vom eigenen Automobil getrennt. Dies zeigt, dass trotz der schwierigen wirtschaftlichen Situation vieler Menschen nur ein minimaler Teil ganz aufs Auto verzichten kann oder möchte.

## Standzeiten beim Handel in Tagen

Gebrauchtwagen aller Segmente und Marken



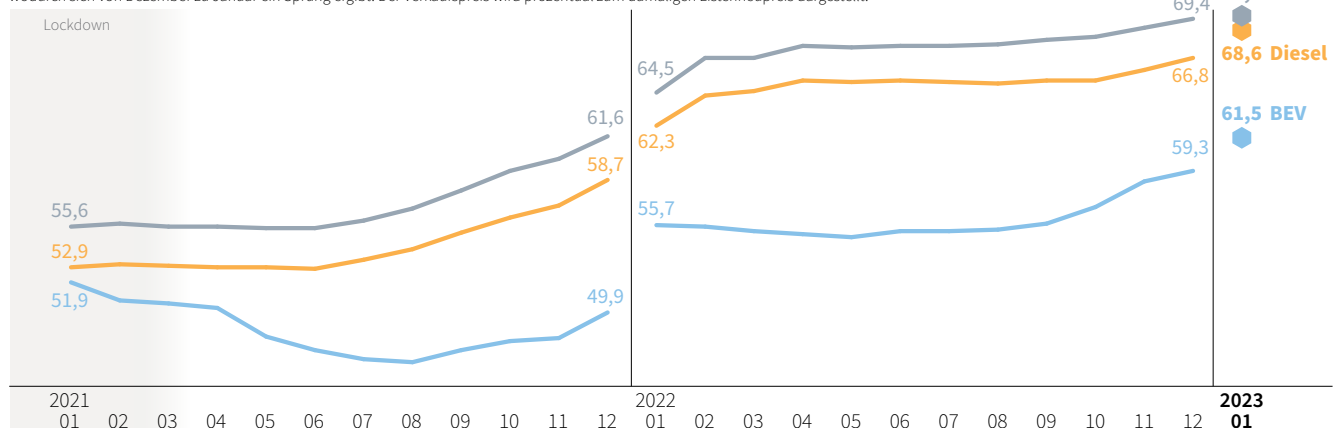
Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Standtage zeigen aktuelle Marktlage:** Der Verlauf der Standzeiten beim Handel zeigt einerseits die hohe Nachfrage 2021, die zu deutlich sinkenden Standzeiten führte. Andererseits sorgte das dann knappe Angebot und die hohen Preise 2022 für eine Zurückhaltung bei den Kaufinteressenten. Hinzu kam: Der Handel hat seine Fahrzeuge kaum bis gar nicht abgepreist, sondern diese mit den hohen Angebotspreisen in seinem Bestand gehalten. Dadurch sind die Standzeiten deutlich angestiegen. Ein saisonübliches Bereinigen der Bestände zum Jahresende war durch das knappe Angebot kaum notwendig, und so verblieben Diesel-Gebrauchtwagen im Durchschnitt 89 Tage und Benzin-Gebrauchtwagen 86 Tage beim Handel, bevor sie verkauft wurden.

## 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

**Wertentwicklung bei Verbrennern auf weiterhin hohem Niveau:** Die 2021er- und 2022er-Werte von dreijährigen Verbrenner-Gebrauchtwagen waren von Rekordsteigerungen gekennzeichnet. Nach einer Phase des Anstiegs 2021 etablierte sich 2022 eine Art Hochpreisplateau. Anders war die Situation bei gebrauchten rein batterieelektrischen Pkw. Deren Werte sanken 2021 deutlich. 2022 profitieren die BEV dann wiederum von dem insgesamt hohen Preisniveau und konnten besonders zum Ende des Jahres 2022 nochmals zulegen. In Summe wechselten 2022 knapp 69.600 BEV den Besitzer, bei 5,6 Mio. Besitzumschreibungen insgesamt.



**Ausgabe März 2023**  
**Schwerpunkt Flotte/Fuhrpark**

Fuhrparks sind Taktgeber  
des Automobilmarktes



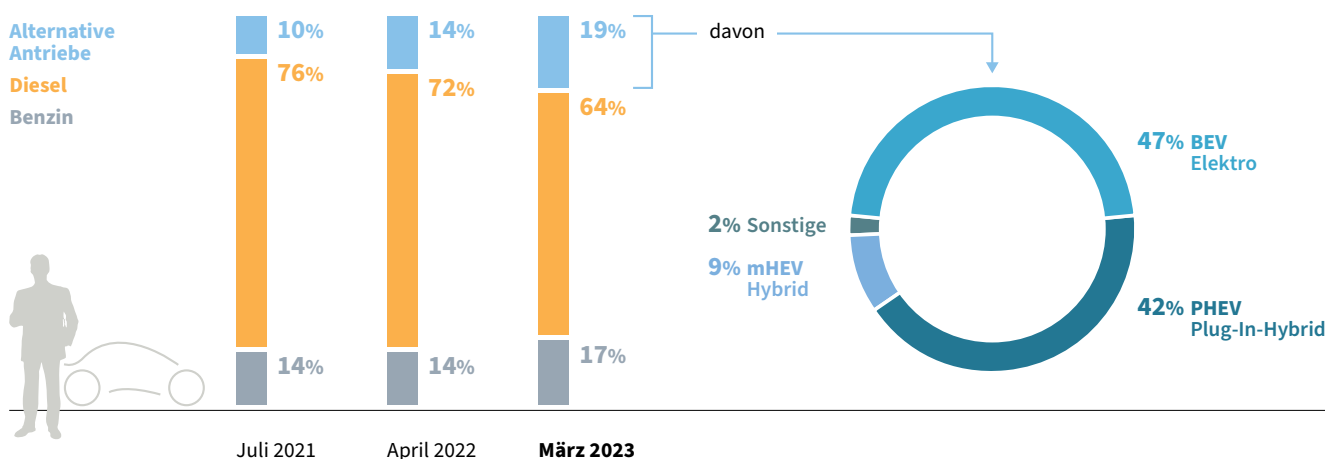
## Fuhrparks sind Taktgeber des Automobilmarktes

Neben der klassischen Aufgabe der Sicherstellung von Mobilität spricht man Fuhrparks auch eine Funktion als Multiplikator und Technologietreiber zu. Denn die Hälfte aller gewerblichen Zulassungen und damit sehr große Stückzahlen von Neuwagen mit modernen Antriebstechnologien und Assistenzsystemen werden auf Fuhrparks zugelassen. Für die Automobilhersteller, Banken und Leasinggesellschaften sind Fuhrparks somit essentiell. Aber auch die Automobilbetriebe, die über die eigenen Großkundenabteilungen die Fahrzeuge in den Fuhrparks betreuen, warten, reparieren und im Nachgang als Gebrauchtwagen verkaufen, sind darauf angewiesen. Das Jahr 2023 ist allerdings, was die Neuzulassungen insgesamt betrifft, eher schwach gestartet. Nach einem starken Rückgang im Januar hat sich der Markt im Februar stabilisiert und liegt insgesamt in etwa auf Vorjahresniveau.

In den Fuhrparks ist die Verteilung der Antriebsarten grundsätzlich anders als im Gesamtmarkt. Ein hoher Anteil moderner Dieselmotoren prägt Fuhrparks, aber auch zahlreiche elektrifizierte Pkw sind – u. a. aufgrund der steuerlichen Vergünstigungen – mittlerweile Standard in den Firmenflotten. Die Fuhrparkleiter sehen allerdings die Fokussierung der Politik auf rein batterieelektrische Antriebe eher mit gemischten Gefühlen. Die terminliche Festlegung zum Verbrennerausstieg seitens der Politik halten viele für den falschen Weg. Eine Alternative neben der Elektromobilität wären synthetische Kraftstoffe/E-Fuels. Viele der befragten Fuhrparkleiter haben sich bereits intensiv damit beschäftigt und schätzen diese als vielversprechend ein.



## Verteilung der Antriebsarten in den Fuhrparks



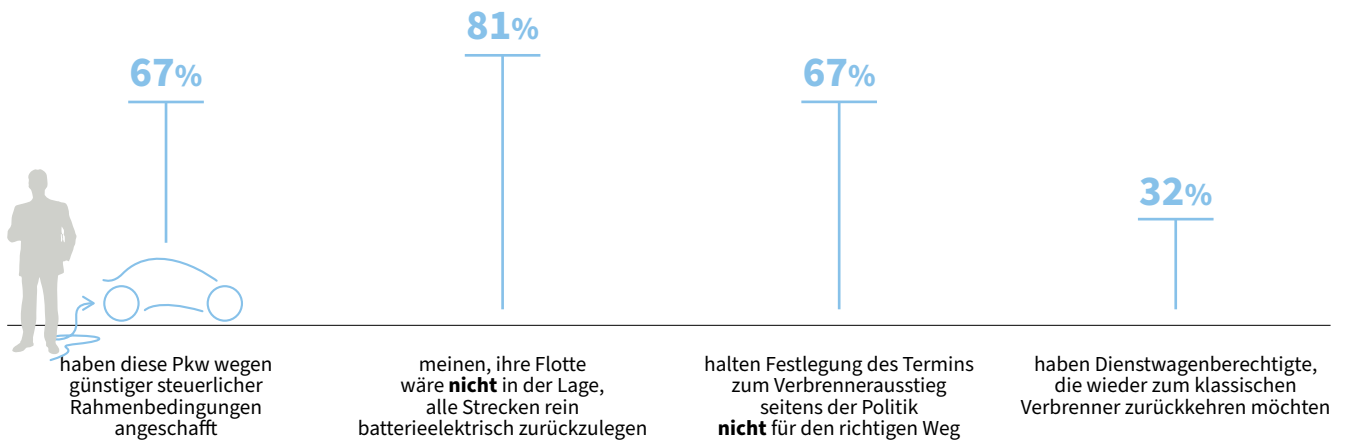
Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Diesel bleibt dominante Antriebsart:** Die Entwicklung der Antriebsarten in den Firmenfuhrparks während der vergangenen drei Jahre zeigt, dass nach wie vor der Verbrenner und dort vor allem der Diesel die wichtigste Antriebstechnologie bleibt. Der Diesel-Anteil lag im März 2023 bei 64%, 17% entfielen auf Benzin, der Rest (19%) fuhr mit alternativem Antrieb. Die Verfügbarkeit von neuen Diesel- und auch Benzin-Pkw ist aufgrund der veränderten Modellpolitik der Hersteller bereits eingeschränkt. Gleichzeitig wächst durch die steuerlichen Anreize für BEV und PHEV die Durchdringung von alternativen Antrieben in den Flotten weiter (davon aktuell BEV: 47% und PHEV: 42%).

**Methodik** Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarktes. Für die Fuhrparkleiterbefragung wurden im Auftrag der DAT 147 Interviews (CAWI) über TeleResearch durchgeführt (Feldzeit: 03.–10.03.2023). 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 der folgenden 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.

## Stimmungsbild bei Fuhrparkleitern rund um elektrifizierte Antriebe

Stand März 2023

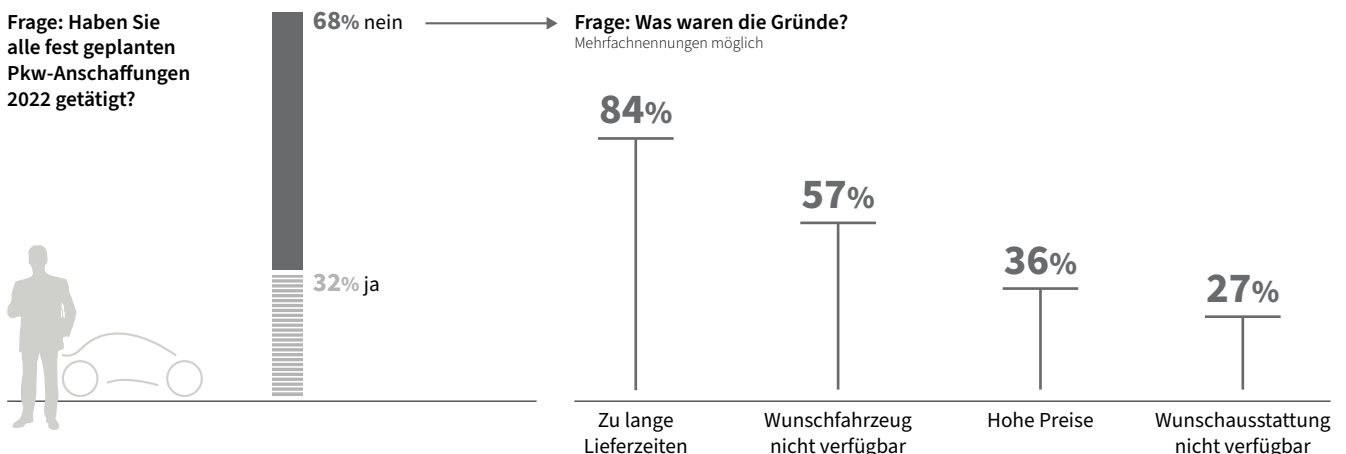


Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Mehrheit der Fuhrparkleiter für Technologieoffenheit:** Befragt man die Fuhrparkleiter zur terminlichen Festlegung des Verbrenner-Aus seitens der Politik, so halten dies 67% für den falschen Weg, 26% stimmen der Entscheidung zu. Bezüglich der Mobilitätsbedürfnisse im Fuhrpark meinten 81%, dass zum aktuellen Zeitpunkt nicht alle ihre Wegstrecken mit rein batterieelektrischen Pkw zurückgelegt werden könnten. Ferner gaben 32% an, sie hätten Dienstwagenberechtigte, die wieder zu einem klassischen Verbrenner zurückkehren möchten. Als einen der wichtigsten Anschaffungsgründe für Pkw mit alternativen Antrieben, so bestätigten es 67%, seien die günstigen steuerlichen Rahmenbedingungen bei BEV und PHEV gewesen.

## Pkw-Beschaffungssituation der Fuhrparkleiter 2022

Stand März 2023



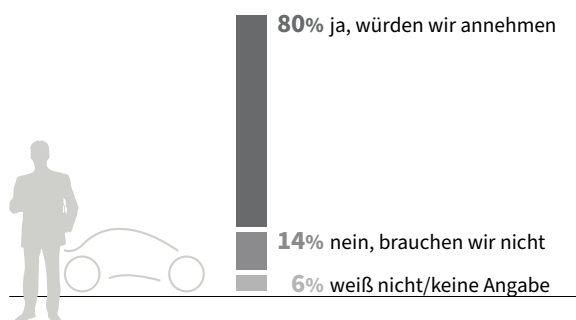
Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Neuwagenbeschaffung war 2022 auch für Fuhrparkleiter schwierig:** Die Frage, ob alle fest geplanten Pkw-Anschaffungen im vergangenen Jahr getätigt wurden, bejahten 32% der Fuhrparkleiter. Die große Mehrheit allerdings (68%) verneinte dies. Als Gründe wurden vor allem die langen Lieferzeiten genannt (84%). Häufig waren aber auch die gewünschten Fahrzeuge (57%) oder bestimmte Ausstattungsmerkmale (27%) nicht bestellbar. Die hohen Preise, die 2022 vor allem bei Endverbrauchern einen Autokauf verhinderten, spielten „nur“ bei 36% der Fuhrparkleiter eine Rolle. Dies kann damit zusammenhängen, dass 80% der Fuhrparks mit geleasten Fahrzeugen operieren und nur 20% die Fahrzeuge tatsächlich selbst kaufen.

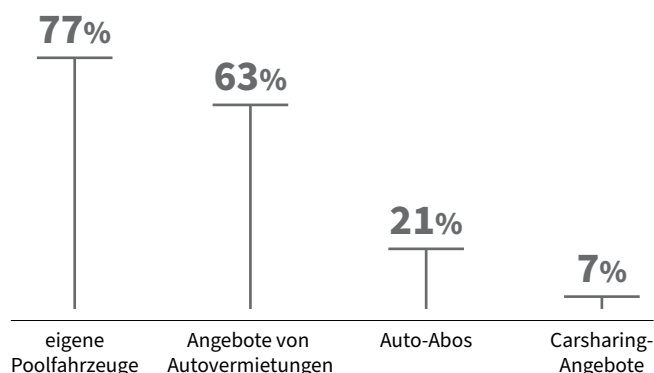
## Umgang der Fuhrparkleiter mit aktueller Situation

Stand März 2023

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



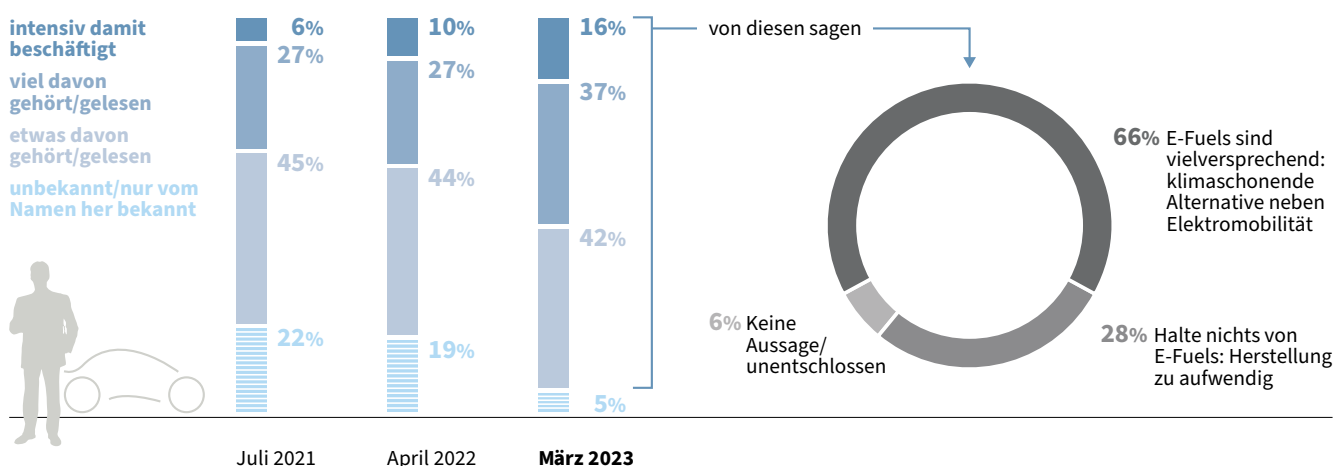
**Frage: Auf welche alternativen Mobilitätsangebote greifen Sie in diesen Zeiten zu?** Basis: Mobilitätsangebot benötigt; Mehrfachnennungen möglich



Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Eigene Poolfahrzeuge bleiben wichtigster Lückenfüller:** Grundsätzlich ist die Situation auf dem Neuwagenmarkt weiter angespannt. Lieferschwierigkeiten, insbesondere die Verfügbarkeit von diversen Komponenten (z. B. Halbleiter), sorgen weiterhin für lange Lieferzeiten. Falls Fahrzeuge im Fuhrpark nicht zum vereinbarten Termin getauscht werden können, würden 80% der Fuhrparkleiter bestehende Verträge mit ihren Leasinggesellschaften verlängern, um die Mobilität in der Flotte sicherzustellen. Sollten dennoch einmal Lücken bei der Fahrzeugversorgung vorhanden sein, greifen die meisten Fuhrparkleiter (77%) auf eigene Poolfahrzeuge zurück, gefolgt von Pkw der Autovermieter (63%). Auto-Abos sind bei 21% der Befragten eine Option, hingegen Carsharing nur bei 7%.

## E-Fuels: Kenntnisstand und Einschätzung der Fuhrparkleiter



Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Guter Kenntnisstand und hohe Akzeptanz von E-Fuels:** Bei der Kenntnis rund um E-Fuels oder synthetische Kraftstoffe zeigt sich über die vergangenen Jahre ein deutlicher Trend. Die Anteile derer, die sich viel oder intensiv mit dieser Thematik auseinandergesetzt haben, ist stark gestiegen. Mittlerweile haben sich 16% der Fuhrparkleiter intensiv damit beschäftigt, und weitere 37% haben viel davon gehört oder gelesen. Und wer diese Kraftstoffe kennt, der hält sie in hohem Maße (66%) für vielversprechend und sieht darin eine klimaschonende Alternative neben der Elektromobilität. 28% halten nichts davon, da sie die Herstellung als zu aufwendig und den Verkauf an Tankstellen sehr teuer einschätzen.



**Ausgabe April 2023**  
**Schwerpunkt Bestand**

Verbrenner dominieren weiter  
den Pkw-Bestand

## Verbrenner dominieren weiter den Pkw-Bestand

Auf den Straßen in Deutschland fahren vor allem Verbrenner – so könnte man in einem Satz die aktuellen Erkenntnisse des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zum Pkw-Bestand zusammenfassen. Diese Situation verändert sich, denn mit jeder einzelnen Neuzulassung wird der Pkw-Bestand mit neuen Fahrzeugen und in Teilen auch elektrifizierten Antriebstechnologien angereichert. Betrachtet man allerdings alle rund 48,8 Mio. Pkw zum Stichtag 1.1.2023, so zeigt sich, dass fast alle mit einem Verbrennermotor unterwegs waren, darunter die große Mehrheit mit klassischen Benzin- und Dieselantrieben. Alle alternativen Antriebe kommen in Summe auf 7%.

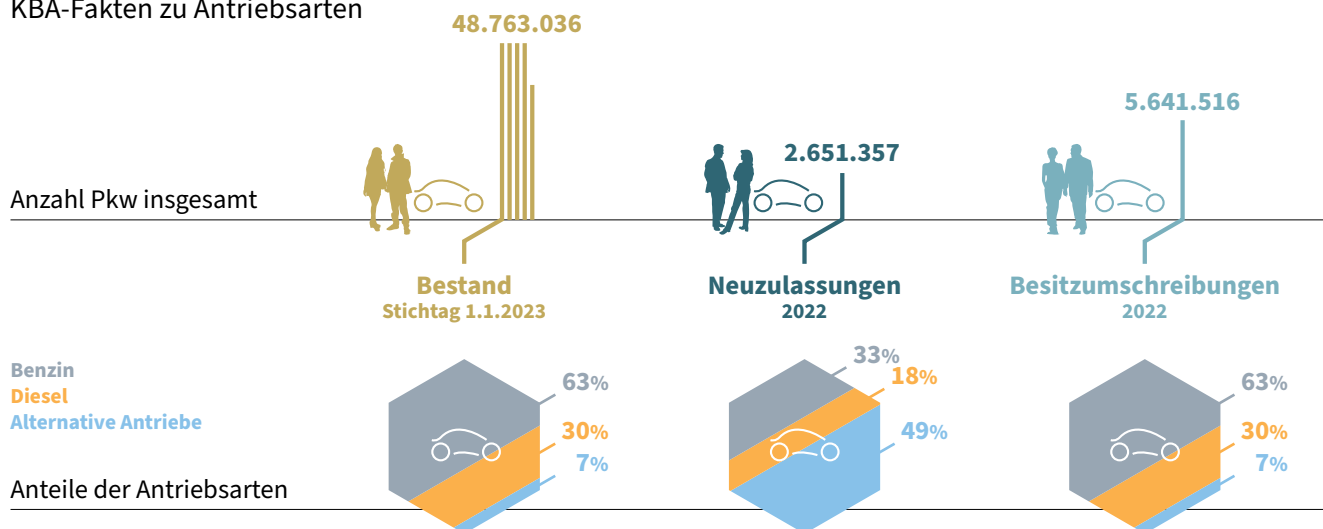
Vergleicht man deren Entwicklung im Pkw-Bestand über die letzten Jahre etwas detaillierter, so sieht man, dass sich insbesondere die Zahlen der rein batterieelektrischen Pkw (BEV) und der Plug-In-Hybride (PHEV) im Vergleich zum 1.1.2019 um mehr

als den Faktor zehn vergrößert haben, und auch die Zahl der Mildhybride inkl. der Vollhybride ist um mehr als den Faktor fünf gestiegen. Die Zahl der BEV liegt allerdings mit insgesamt 1,0 Mio. Einheiten nur bei zwei Prozent.

Ein weiterer relevanter Faktor für die Betrachtung des Bestandes sind die Differenzen zwischen monatlich kumulierten Neuzulassungen und der Stichtagsbetrachtung zum 1.1. des jeweiligen Jahres. Wenn alle BEV- und PHEV-Pkw, die während des Jahres 2022 neu zugelassen wurden, auch im Bestand geblieben wären, würde deren Anzahl am 1.1.2023 deutlich höher ausfallen. Es „fehlen“ aber 76.000 BEV und fast 64.000 PHEV, von denen sicherlich nicht alle stillgelegt oder aufgrund von Totalschäden verschrottet wurden. Viele dürften ihren Weg ins Ausland gefunden haben.



## KBA-Fakten zu Antriebsarten



Copyright: DAT/Quelle: KBA

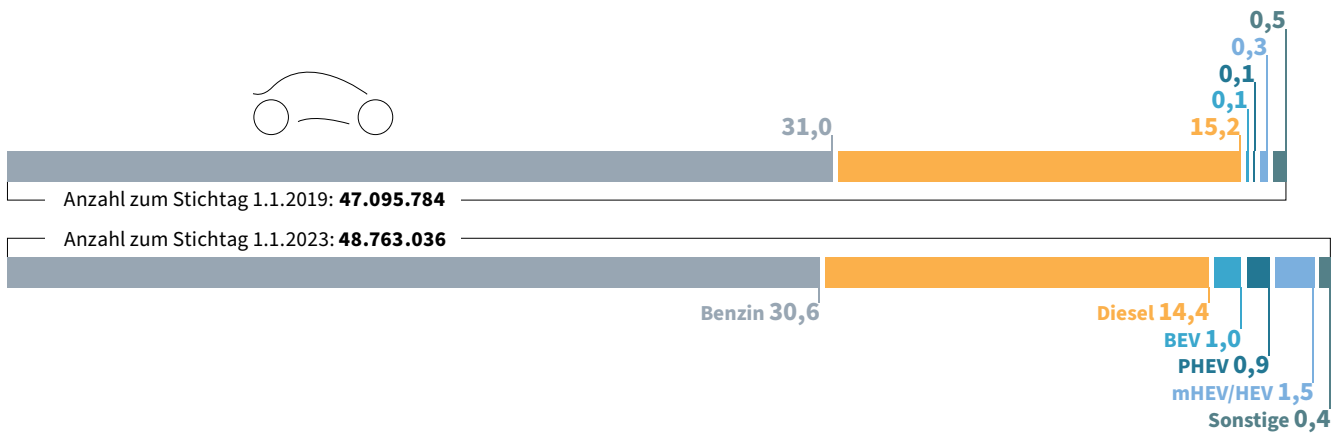
**Pkw-Bestand weiter deutlich von Verbrennern geprägt:** Während bei den gesamten Neuzulassungen 2022 alle alternativen Antriebe auf 49% kamen (inkl. Mild-Hybride), war der Anteil im gesamten Pkw-Bestand weiterhin sehr niedrig. Addiert man dort alle alternativen Antriebe, ergibt dies einen Gesamtanteil von 7%. 93% waren klassische Benziner und Diesel – gleiches galt für die Besitzumschreibungen. In den 7% alternativen Antrieben waren etwas über 1 Mio. BEV im Gesamtbestand und knapp 70.000 BEV bei den Besitzumschreibungen.

**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 nach Antriebsarten**

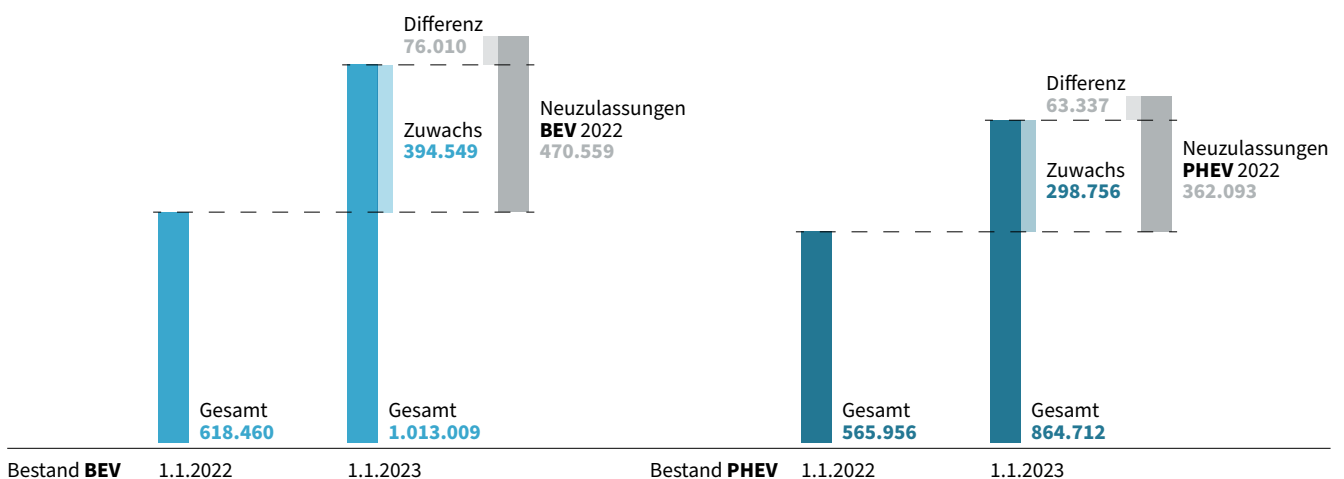
Angaben in Mio. Stück



Copyright: DAT/Quelle: KBA

**Elektrifizierung schreitet langsam voran:** Vergleicht man den Pkw-Bestand zum Stichtag 1.1.2023 mit dem Stichtag 1.1.2019, so sind mehrere Faktoren auffällig: Etwa 1 Mio. klassische Verbrenner haben den Bestand verlassen – entweder durch Export, Abmeldung, Stilllegung oder Verschrottung. Deutlich gewachsen (um mehr als den Faktor zehn) ist dagegen die Anzahl der BEV und PHEV. Ebenfalls auffällig ist die Zahl der Mildhybride (mHEV) und Vollhybride (HEV). Sie haben um den Faktor fünf zugelegt. Unabhängig von den Antriebsarten ist der Bestand jedes Jahr kontinuierlich auf ein neues Rekord-Hoch von derzeit 48,8 Mio. gewachsen. Bis der Bestand eine hohe Elektrifizierungsquote erreicht hat, wird es dennoch viele Jahre dauern. Aktuell befinden sich im Pkw-Bestand gut 1 Mio. BEV.

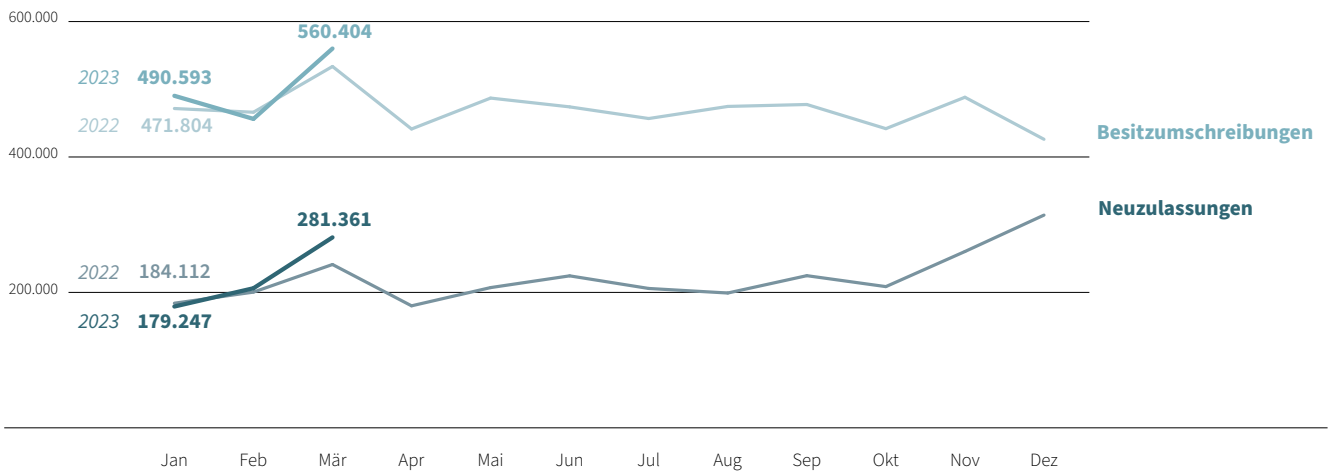
**Pkw-Bestand vs. Neuzulassungen: Veränderung bei ausgewählten Antriebsarten**



Copyright: DAT/Quelle: KBA

**Deutlicher Schwund von E-Fahrzeugen in der Statistik:** Auffällig bei der Betrachtung der BEV im Pkw-Bestand ist, dass deren Mengen sich anders entwickeln, als die Neuzulassungen es vermuten lassen. So wurden 2022 470.559 BEV neu zugelassen. Rein rechnerisch müsste der Pkw-Bestand um diese Menge gewachsen sein. In der Realität „fehlten“ zum Stichtag 1.1.2023 im Vergleich zum 1.1.2022 76.010 BEV. Grundsätzlich verlassen jedes Jahr zahlreiche Pkw den Bestand aufgrund von Stilllegung, Abmeldung, Verschrottung oder Export. Der Schwund bei klassischen Verbrennern lag im vergangenen Jahr bei rund 1%. Bei BEV waren es knapp 8%. Eine ähnliche Größenordnung ist bei PHEV zu beobachten.

### Pkw-Besitzumschreibungen und -Neuzulassungen im Monatsverlauf



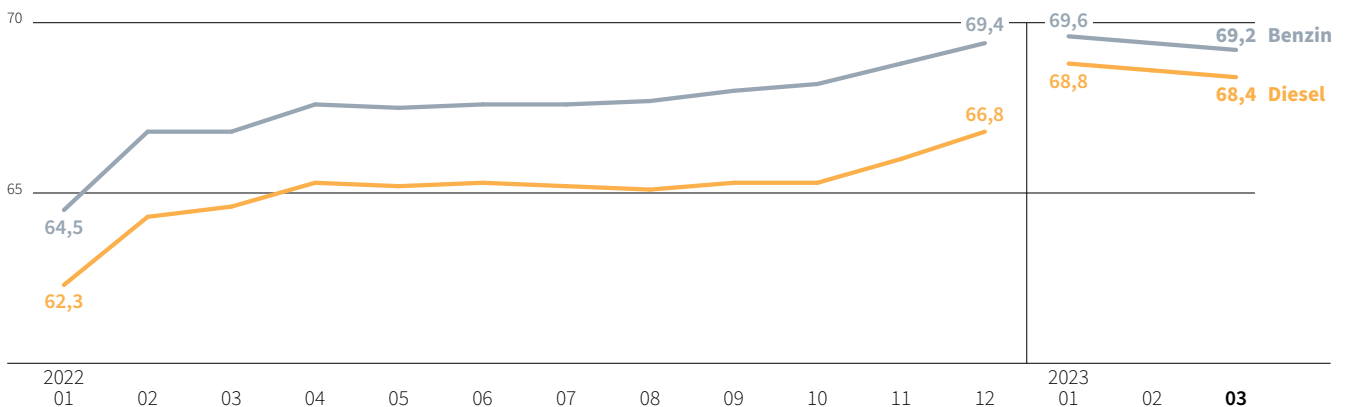
Copyright: DAT/Quelle: KBA

**Frühjahrsbelebung auf dem Automarkt spürbar:** Nach einem sehr schlechten Start ins neue Jahr 2023 kamen die Besitzumschreibungs- und Neuzulassungszahlen deutlich in Fahrt. Besonders die Neuzulassungen mit insgesamt 281.361 Einheiten im März liegen stark über Vorjahr und Vorjahresmonat, was aktuell vor allem den gewerblichen Zulassungen zuzusprechen ist. Die weiter hohe Nachfrage nach individueller Mobilität bei privaten Endverbrauchern zeigt sich daher vor allem auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Dort konnte im März mit 560.040 Einheiten eine deutliche Steigerung seit Jahresbeginn erzielt werden.

### 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

**Höhenflug der Gebrauchtwagenpreise gestoppt:** Den zweiten Monat in Folge sind 2023 die Durchschnittswerte von dreijährigen Gebrauchtwagen leicht gesunken – Diesel- und Benzinern gleichermaßen. Allerdings darf man nicht vergessen, dass die Anschaffungspreise weiterhin sehr hoch sind. Ein Niveau wie vor der Pandemie (durchschnittlich 55%) ist derzeit nicht in Sicht. Gebrauchtwagen bleiben daher eine hochpreisige Anschaffung, aber aufgrund der aktuell hohen Besitzumschreibungszahlen wird deutlich, dass sehr viele Menschen in Deutschland bereit waren, kräftig in ihre individuelle Mobilität zu investieren. Auffällig ist zudem, dass die prozentualen Werte von Benzinern und Diesel-Pkw sehr nah beieinander liegen.

## Kommentar

Unternehmen können ein wesentlicher Treiber der Mobilitätswende sein. Das belegt das DAT-Barometer. Dass bei vielen Unternehmen ein Umdenken und ein Umbau hin zu einem nachhaltigeren Fuhrpark stattfindet, zeigt das Investitionsverhalten der Unternehmen und die aktuelle Auswertung. Mit 19 Prozent haben die alternativen Antriebe insgesamt erstmals die Benziner überholt und Dieselfahrzeuge verzeichnen weiterhin einen Rückgang in den Fuhrparks. Doch rein elektrische Fahrzeuge liegen dennoch erst bei knapp neun Prozent. Der Hochlauf wird durch Reduktion und schließlich ab September mit dem Wegfall der Förderung für Unternehmen wesentlich gebremst werden.

Erfreulich ist allerdings, dass der Anteil an reinen Elektrofahrzeugen den von Plug-In-Hybriden übersteigt. Doch die „Mogelpackung“ macht dennoch mit 42 Prozent einen großen Anteil an den alternativen Antrieben. Was aber auch deutlich wird ist, dass der Hochlauf an Elektrofahrzeugen noch auf sich warten lässt. Gründe dafür könnten zum einen die Skepsis der Dienstwagenfahrenden sein – immerhin wollen 32 Prozent zurück zu Verbrennern. Das macht deutlich, dass eine Wende und Verhaltensänderung nur funktionieren wird, wenn die Menschen überzeugt, ja begeistert werden. Außerdem machen die Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortlichen deutlich, dass es noch immer an dem Ausbau der Ladeinfrastruktur mangelt. Das spiegelt sich in der Meinung von 81 Prozent wider, die angeben, dass die Flotte nicht in der Lage wäre, alle Strecken rein batterieelektrisch zurückzulegen.

Hieran zeigt sich ein immenser Handlungsbedarf seitens der Politik. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur muss weiter angekurbelt werden, damit Elektromobilität sich langfristig durchsetzen kann. Und – ein viel wesentlicherer Schritt, damit die Elektrifizierung nicht ins Stocken gerät – die Fördermaßnahmen müssen wieder für Unternehmen zugelassen werden. Der Wegfall der Förderungen ab September 2023 ist fatal und kommt zu früh. Es zeigt sich, dass Elektrofahrzeuge noch nicht ausreichend in den Fuhrparks verankert sind. Durch das Auslaufen der Maßnahmen für den gewerblichen Sektor könnte die Mobilitätswende erheblich ins Stocken geraten. Wir fordern daher dringend eine Überarbeitung der Fördermaßnahmen. Das Handeln der Politik ist notwendig! Und auch in den Unternehmen gibt es mehr als genug zu tun. Die Verantwortlichen müssen sich nach und nach von gewohnten Routinen verabschieden sowie Prozesse und Konzepte im Dienste einer gesamtheitlichen Herangehensweise an die betriebliche Mobilität auf den Prüfstand stellen.



**Axel Schäfer**  
Geschäftsführer  
Bundesverband  
Betriebliche Mobilität  
e.V.





**Ausgabe Mai 2023**  
**Schwerpunkt Pkw-Kaufplaner**

Autokauf unter weiter  
schwierigen Bedingungen

## Autokauf unter weiter schwierigen Bedingungen

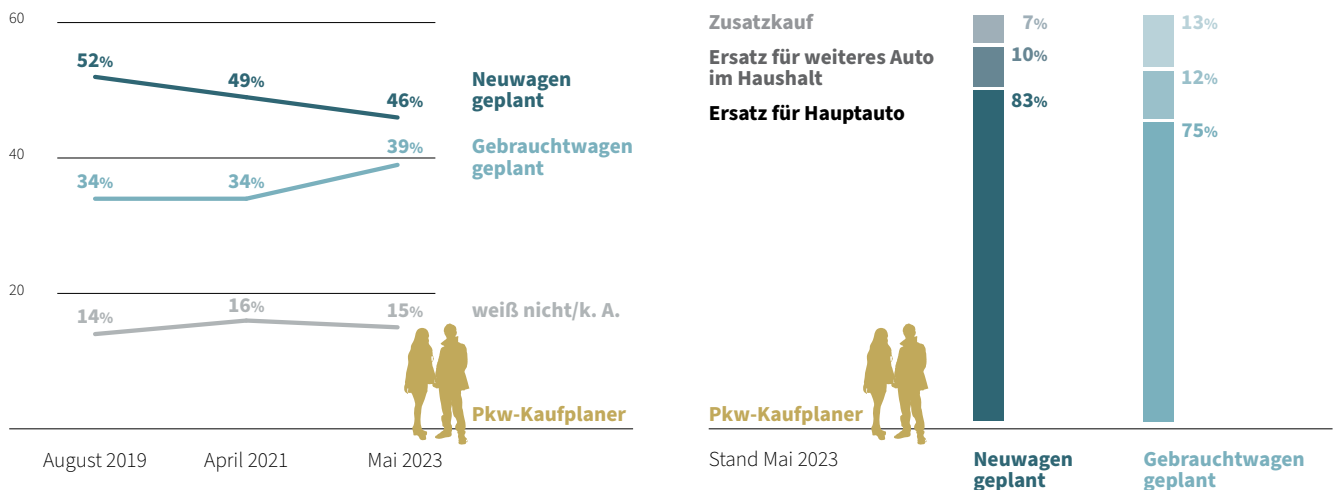
Die Situation auf dem Automobilmarkt bleibt ambivalent. Der Neuwagenmarkt kommt zwar mäßig in Schwung, allerdings vor allem dank der Firmenzulassungen. Der Gebrauchtwagenmarkt tritt auf der Stelle – bei weiter hohen Preisen. Neuwagen scheinen zudem stärker aus dem Fokus der Kaufinteressenten gerückt zu sein. Begründet kann dies in weiterhin langen Lieferzeiten sein, vor allem aber dürfte es an den hohen Preisen und dem bei den Menschen wahrgenommenen fehlenden Angebot an bezahlbaren (Klein-)Wagen liegen. Kleinwagen sind nicht nur für Fahranfänger interessant, sie werden auch als Zweitwagen in den Haushalten oftmals gerne genommen.

Die generellen Gründe für die Anschaffung eines Pkw sind vielfältig. Oftmals wird ein Fahrzeug wegen hoher anstehender Reparaturkosten getauscht – besonders bei Gebrauchtwageninteressenten ist das momentan der Kaufgrund Nr. 1. Auch

bedeutend bei diesen Autokaufplanern ist die neue berufliche oder familiäre Situation, die den Bedarf an einem Automobil wachsen lässt, während bei den privaten Neuwageninteressenten der Wunsch nach einem alternativen Antrieb stark ausgeprägt ist. Viele Autokaufplaner hatten auch bereits 2022 einen Autokauf vorgesehen, diesen aber wegen der multiplen Mangellage ins Jahr 2023 verschoben. Die Situation bleibt also weiterhin eine Herausforderung für die Endverbraucher. Viele Kompromisse müssen eingegangen und Pläne neu gefasst werden, was letztendlich den Autohändler in seiner Bedeutung als Mobilitätsmanager stärkt.



## Kaufentscheidungsprozess: Neu- oder Gebrauchtwagen/Ersatz- oder Zusatzkauf



Copyright: DAT/Quelle: DAT

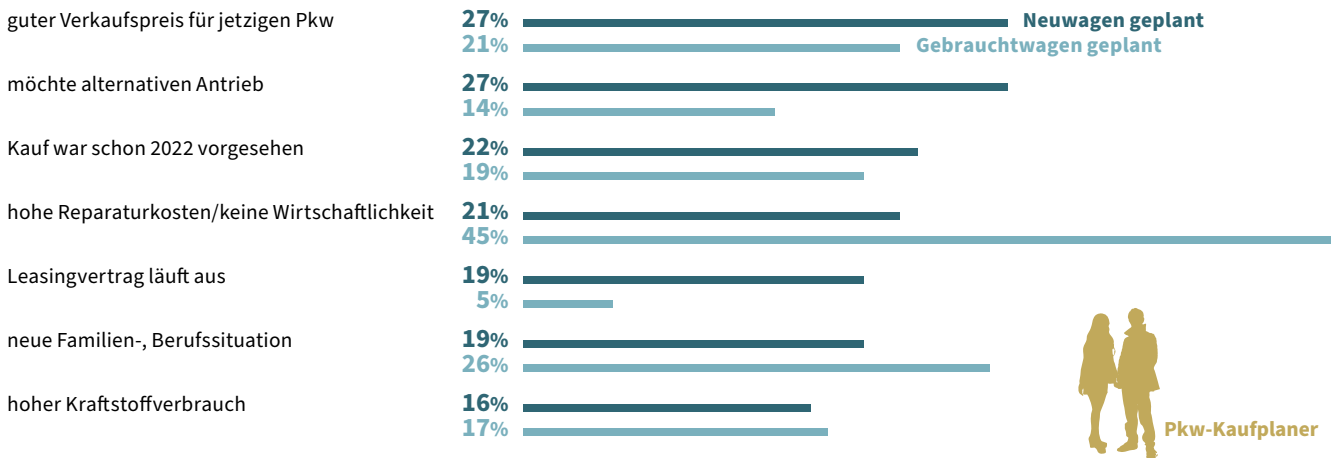
**Neuwagen rücken etwas aus dem Fokus:** Wer sich aktuell in der Pkw-Kaufentscheidung befindet, tendiert deutlich stärker zu Gebrauchtwagen, als das noch vor einigen Jahren der Fall war. 2019 zogen noch 52% der privaten Autokaufplaner einen Neuwagenkauf in Erwägung, im Mai 2023 ist diese Absicht (zugunsten der Gebrauchtwagen) auf nur noch 46% gesunken. Einen Gebrauchtwagen planten 2019 mit 34% ein gutes Drittel, aktuell liegt das Niveau bei 39%.

Bei den meisten Pkw-Käufen ist der Ersatz des Hauptautos ausschlaggebend. Soll allerdings ein zusätzliches Auto im Haushalt angeschafft werden, dann planen mehr Pkw-Kaufplaner diesen auf dem Gebrauchtwagenmarkt zu finden (13%) als auf dem Neuwagenmarkt (7%).

**Methodik** Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär-/sekundärspezifischen Automarkt-Daten. Für die Befragung privater Pkw-Kaufplaner (Mai 2023) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 1.064 Online-Interviews (CAWI) über die GfK im Zeitraum 05.–10.05.2023 durchgeführt. Die Datengewichtung erfolgte nach KBA-Pkw-Bestand (Marke u. Motorart).

## Gründe für anstehenden Pkw-Kauf

Mehrfachnennungen möglich; Stand Mai 2023

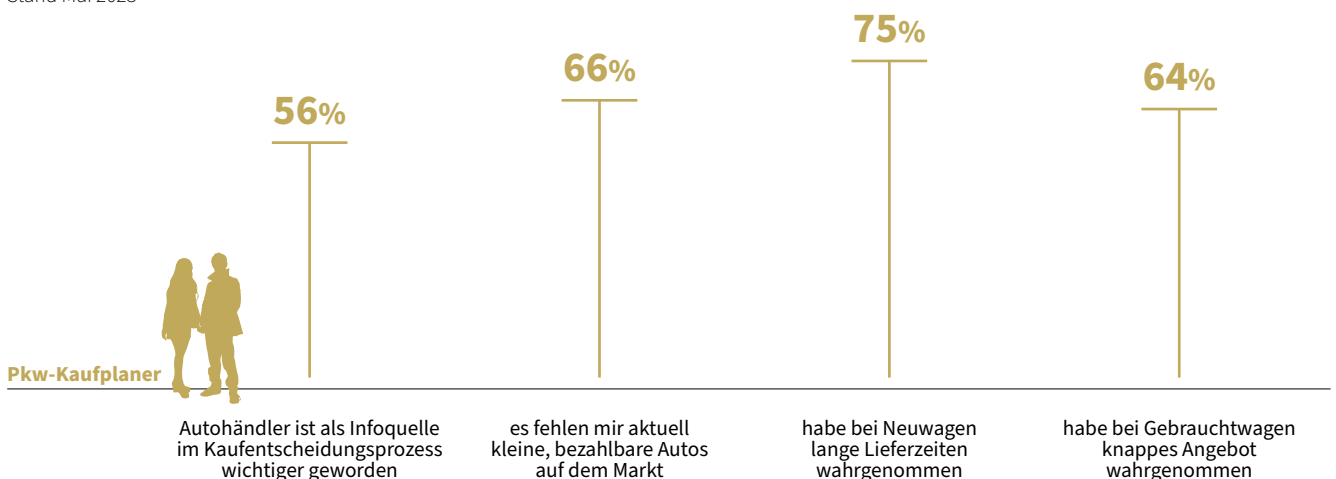


Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Pkw-Kauf von unterschiedlichsten Gründen geprägt:** Befragt man die Autokaufplaner nach ihren Kaufgründen, so zeigen Neu- und Gebrauchtwageninteressenten ein differenziertes Bild. Der Wunsch nach einem alternativen Antrieb war bei den Neuwageninteressenten stark ausgeprägt – gepaart mit der Aussage, man könne derzeit für den bestehenden Pkw einen guten Preis erzielen (jeweils 27%). Aber auch 22% gaben an, einen bereits für 2022 geplanten Pkw-Kauf nun durchführen zu wollen. Bei den Gebrauchtwageninteressenten gaben 45% hohe anstehende Reparaturkosten als Grund an. Bei 26% war eine veränderte familiäre bzw. berufliche Situation ausschlaggebend, 21% gaben an, sie könnten für den aktuellen Pkw einen guten Preis erzielen.

## Stimmungsbild im Kaufentscheidungsprozess

Stand Mai 2023



Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Wahrnehmung der Kaufplaner zeigt schwierige Situation:** Für die Endverbraucher und ihren anstehenden Autokauf bleibt der Markt eine echte Herausforderung. Zwei Drittel bestätigten, dass kleine, bezahlbare Automobile fehlen. Fast ebenso viele (64%) gaben an, dass sie ein knappes Gebrauchtwagenangebot wahrnehmen würden. Ein dominantes Thema bleiben die langen Lieferzeiten bei Neuwagen. 75% aller Befragten – egal welchen Kauf sie planen – haben dies als Wahrnehmung zu Protokoll gegeben. Besonders bei denjenigen, die sich derzeit mit der Anschaffung eines Neuwagens auseinandersetzen, nehmen dies 81% wahr. In herausfordernden Zeiten wird der Händler als Anlaufstelle wichtiger: Dies bestätigten 56% aller Befragten.

## Kompromisse im aktuellen Kaufentscheidungsprozess

Mehrfachnennungen möglich; Stand Mai 2023

### Ursprünglich wollte ich ...



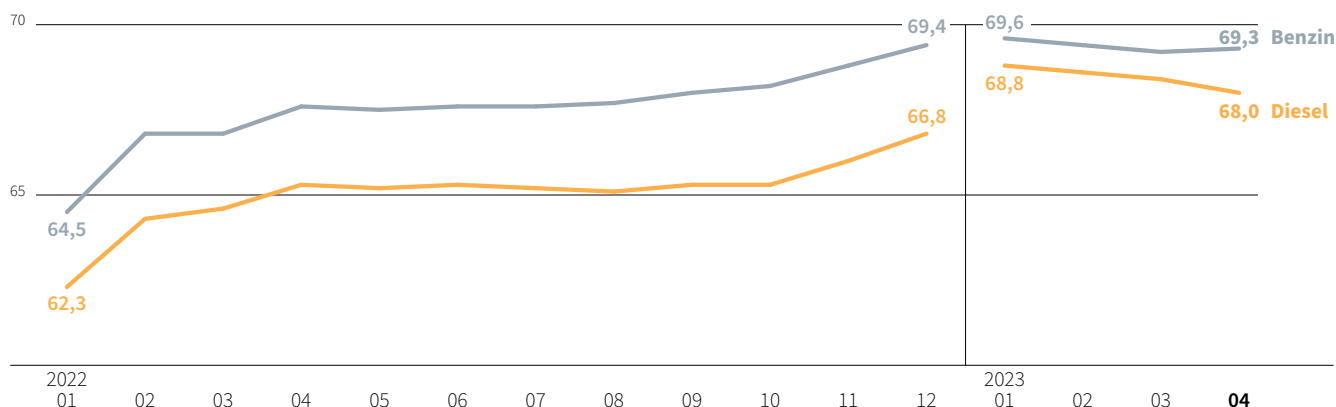
Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Kompromisse bleiben auf der Tagesordnung:** Die meisten Autokaufplaner müssen auch in diesem Jahr viele Kompromisse eingehen. Die Mehrheit (53%) schwankt zwischen einer Neu- und Gebrauchtwagenentscheidung, gefolgt von wechselnden Präferenzen bei der Automarke (35%) und der Antriebsart (30%). Bei letztgenannten ist die Vielfalt der Antriebsarten für viele Autokaufplaner derzeit eine echte Herausforderung. Auch das Thema Geld bleibt bedeutend. Etwas mehr als jeder Fünfte wollte ursprünglich weniger Geld ausgeben, und auch die Frage der Finanzierung bleibt in Zeiten hoher Zinsen für 20% der Autokaufplaner keine einfache Entscheidung. Abschließend sehen 13% die Festlegung auf ein bestimmtes Fahrzeugsegment momentan als schwierig.

## 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 bleiben teuer:** Die Wertentwicklung dreijähriger Gebrauchtwagen zeigt zwar seit Jahresbeginn leicht nach unten, allerdings ist das Gesamtniveau der Preise weiterhin sehr hoch. Benzingebrauchtwagen werden vom Handel aktuell für 69,3% ihres ehemaligen Listenneupreises verkauft, das ist eine minimale Steigerung zum Vormonat und noch weit weg von dem Niveau, was diese Fahrzeuge in den früheren Jahren (vor der Pandemie) gekostet hatten. Drei Jahre alte Dieselgebrauchtwagen liegen derzeit bei 68,0% ihres ehemaligen Listenneupreises. Das sind 0,4 Prozentpunkte weniger als im Vormonat, was die bislang parallel verlaufenden Kurven des Jahres 2023 wieder etwas weiter auseinanderdriften lässt.



**Ausgabe Juni 2023**  
**Schwerpunkt Pkw-Kaufplaner | E-Autos**

**Der Markt zwischen Sättigung  
und Zurückhaltung**

## Der Markt zwischen Sättigung und Zurückhaltung

Die Entwicklung des Automobilmarktes in Deutschland ist aktuell stark von der wirtschaftlichen Situation geprägt. Neuzulassungen resultieren oft noch aus Bestellungen vom Vorjahr. Besonders Firmenfuhrparks tauschen derzeit (z. T. nach überdurchschnittlicher Haltedauer) ihre Fahrzeuge, während die private Neuwagen-Nachfrage eher schwach ist. Hinzu kommt: Die Nachfrage auf dem Gebrauchtwagenmarkt ist sehr verhalten. Der Bedarf ist zwar vorhanden, aber hohe Preise schrecken in der angespannten Gesamtsituation (allgemein steigende Kosten) oftmals ab.

Betrachtet man die Elektrofahrzeuge, so sorgen bei gewerblichen Zulassungen wahrscheinlich Mitnahmeeffekte vor Ablauf der Förderung für steigende Zulassungen. Die private Nachfrage ist eher verhalten und daher könnte man vermuten, der Markt für E-Fahrzeuge sei vorerst gesättigt – zumindest bei Endverbrauchern.

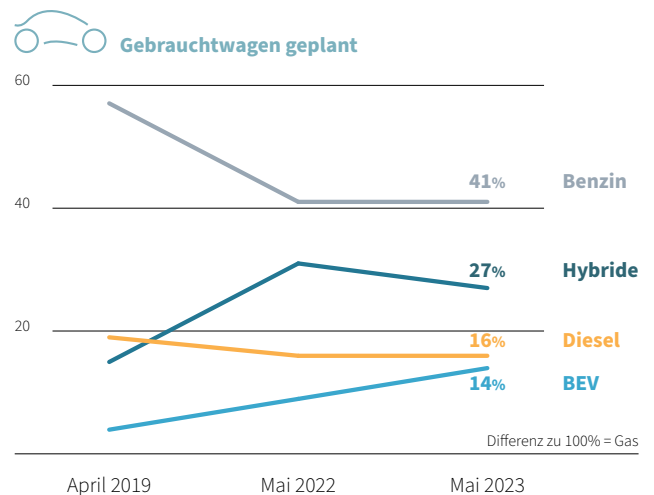
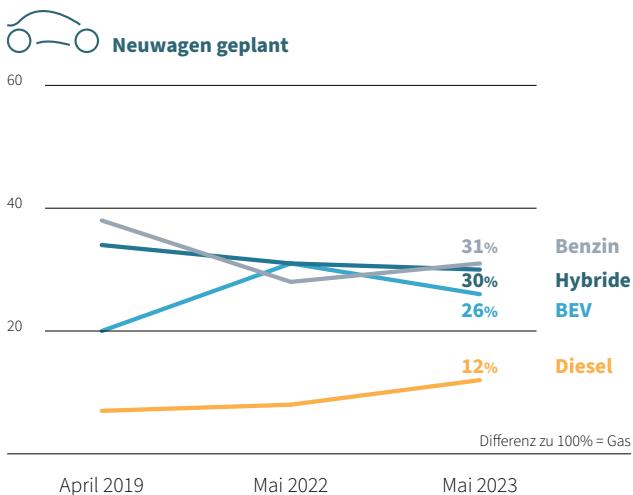
Die wahrscheinlichste Wahl der Motorart ist bei den Gebrauchtwagen- wie bei den Neuwagenkaufplanern weiterhin der Verbrenner. Bei Letztgenannten liegen die Hybride aber fast gleich auf, gefolgt von BEV. Diese batterieelektrisch angetriebenen Pkw spielen wiederum unter den Gebrauchtwagenkaufplanern (14%) eine noch untergeordnete Rolle.

Eine grundsätzliche Skepsis zu E-Autos ist bei vielen Kaufplanern noch vorhanden, wobei deutlich unterschieden werden muss, welche Antriebsart demnächst angeschafft werden soll. Wer die Anschaffung eines E-Autos plant, für den ist dieses in hohem Maße ein perfektes Alltagsauto.

Diesem Personenkreis „genügen“ etwas mehr als 360 km Reichweite, und es würde bei knapp 80% der Käufer als Erstwagen genutzt werden.



## Pkw-Kauf: Wahrscheinlichste Motorwahl im Trend

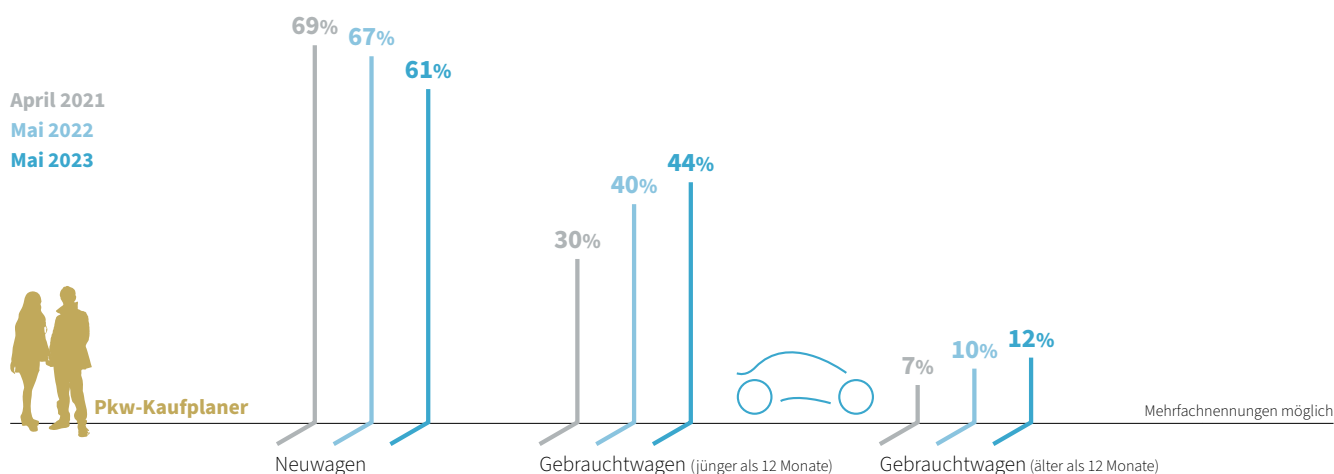


Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Benziner bleiben gefragteste Motorart:** Wer sich momentan in einem Autokaufprozess befindet, der tendiert stark zu Verbrennungsmotoren. Im Drei-Jahres-Trend wird bei den Neuwagenkaufplanern deutlich, dass sich Benziner und Diesel nach oben entwickelt haben, während rein batterieelektrische Pkw (BEV) in der Gunst der Kaufplaner gesunken sind. Benziner (31%), Hybride (30%) und BEV (26%) liefern sich derzeit also ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Bei den Gebrauchtwagen-Kaufplanern werden Benziner deutlich (41%) vor allen Antriebsarten präferiert, mit Abstand folgen Hybride (27%) und Diesel-Pkw (16%). Bei BEV stieg die Zustimmung von 4 über 9 auf aktuell 14%. Hierbei spielt das deutlich größere Angebot auf dem BEV-Gebrauchtwagenmarkt im Vergleich zu vor zwei Jahren eine nicht unerhebliche Rolle.

**Methodik** Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär-/sekundärspezifischen Automarkt-Daten. Für die Befragung privater Pkw-Kaufplaner (Mai 2023) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 1.064 Online-Interviews (CAWI) über die GfK im Zeitraum 05.-10.05.2023 durchgeführt. Die Datengewichtung erfolgte nach KBA-Pkw-Bestand (Marke u. Motorart).

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

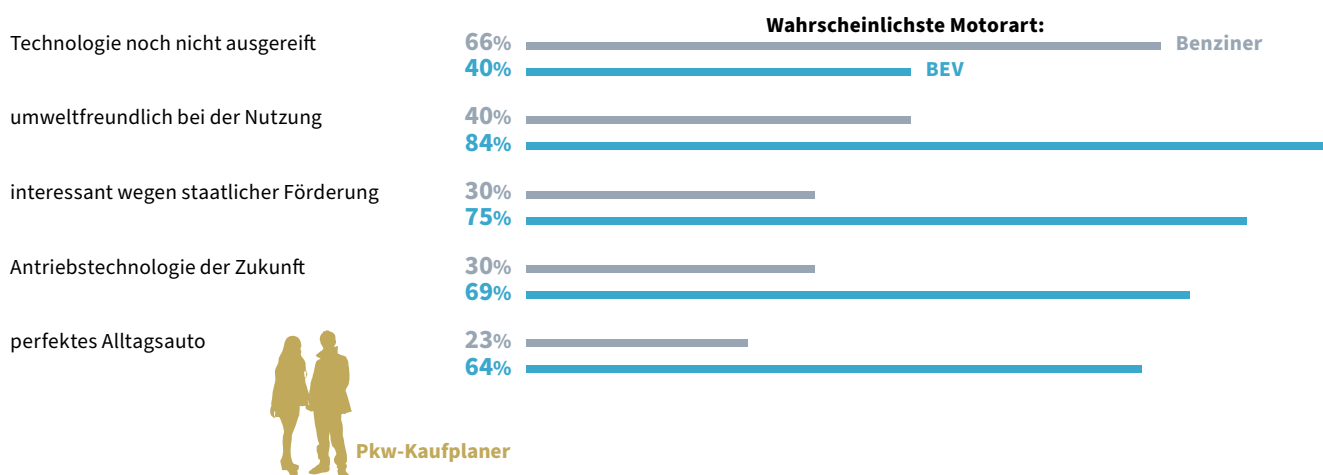


Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Gebrauchte E-Autos rücken etwas mehr in den Fokus:** Befragt man alle Kaufplaner, wie sie zu gebrauchten Elektroautos stehen, so bleibt das Bild auch im Drei-Jahres-Trend klar. Die Mehrheit der Endverbraucher würde ein BEV nur als Neuwagen kaufen. Die Zustimmung zu einem BEV-Jahreswagen ist allerdings in den letzten drei Jahren deutlich gestiegen – von 30 auf 40 bis aktuell auf 44%. Die Vorstellung, sich ein gebrauchtes BEV anzuschaffen, das älter als 12 Monate ist, kommt nur für 12% infrage. Aber auch das ist eine Steigerung zu den Vorjahren (2021: 7%; 2022: 10%). Interessant ist die Veränderung bei denjenigen, die ein gebrauchtes BEV klar ablehnen: Von 69 über 67 auf 61% ist diese Gruppe geschrumpft, während das Interesse an gebrauchten BEV besonders bei den Jahreswagen zugelegt hat.

## Sicht der Pkw-Kaufplaner auf E-Autos

Stimmen Aussage zu; Stand Mai 2023

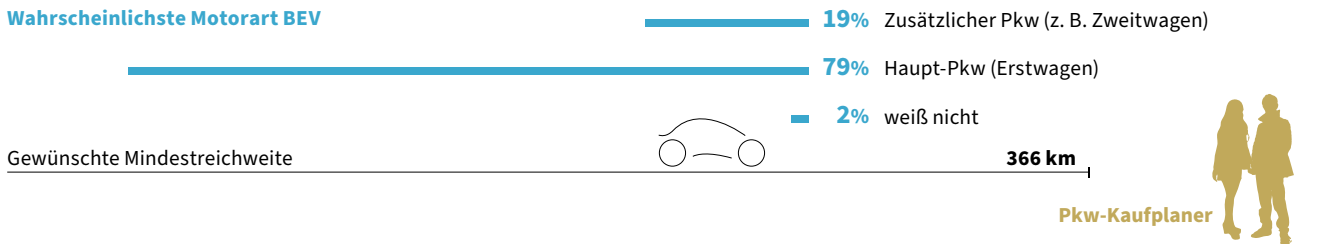
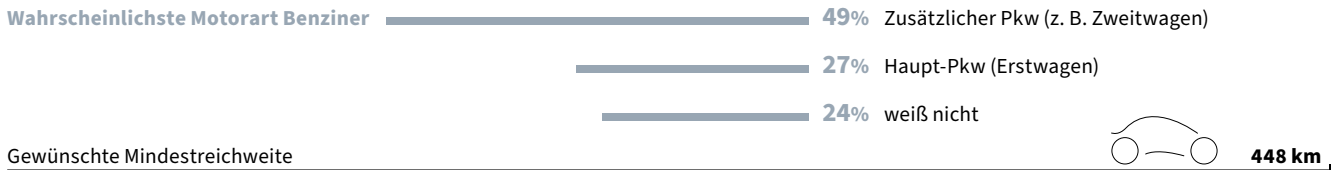


Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Benzin-Kaufplaner sehen BEV weiter kritisch:** Wer aktuell den Kauf eines BEV plant, hat komplett andere Ansichten als die Kaufplaner von Benzinern. Am deutlichsten zeigt sich dies bei den Zustimmungswerten zur Umweltfreundlichkeit von BEV bei ihrer Nutzung (84% vs. 40%), der Meinung, BEV seien die Antriebstechnologie der Zukunft (69% vs. 30%) oder auch, dass ein BEV ein perfektes Alltagsauto darstelle (64% vs. 23%). Ein ebenfalls großer Unterschied liegt in der Zustimmung oder Ablehnung der Aussage „Technologie noch nicht ausgereift. Warte weitere Entwicklungen ab“. 66% der Benzin-Kaufplaner stimmen dieser Aussage zu, bei den BEV-Kaufplanern immerhin auch 40%. Diese wiederum sehen in der staatlichen Förderung einen höheren Kaufanreiz (75%) als die Benzin-Kaufplaner (30%).

### Einsatz eines E-Autos (BEV): Erst- oder Zweitwagen und gewünschte Mindestreichweite

Stand Mai 2023



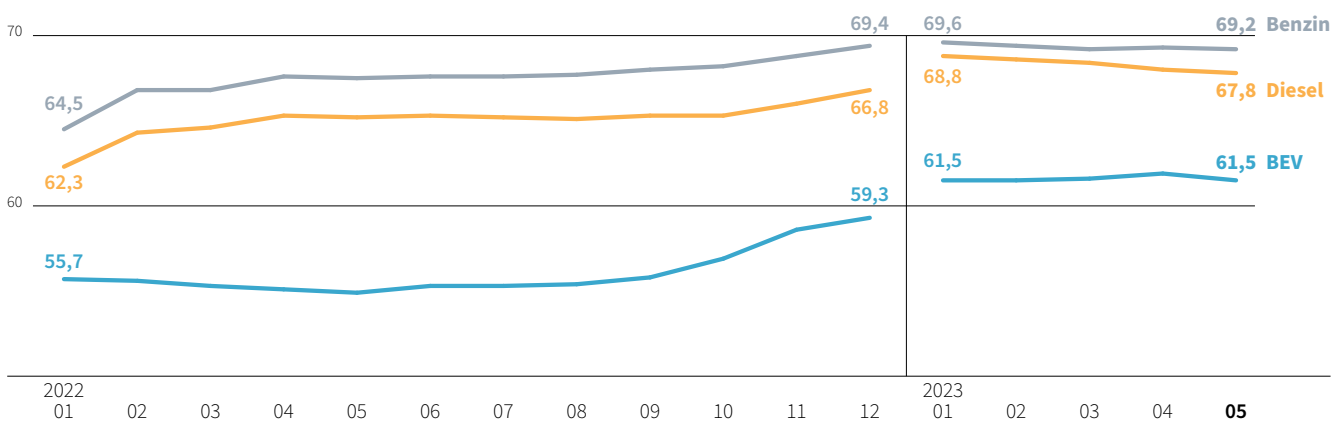
Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Nutzung eines BEV als Erst- oder Zweitwagen für viele noch unklar:** Befragt man diejenigen, die den Kauf eines Benziners planen, wie sie die Nutzung eines E-Autos sehen, so ist ein BEV für beinahe die Hälfte (49%) ein Zweitwagen. 27% würden ihn als Hauptwagen einsetzen, und beinahe ebenso viele (24%) sind sich unschlüssig. Ganz anders das Bild bei den BEV-Kaufplanern: Nur 19% würden diesen als Zweitwagen einsetzen, wohingegen die überwiegende Mehrheit (79%) in einem BEV das Hauptfahrzeug sieht. Wenn es um die gewünschte Reichweite eines BEV geht, so käme diese Zielgruppe mit 366 km Reichweite aus. Wer dagegen den Kauf eines Benziners plant, der erwartet bei einem BEV eine Reichweite von durchschnittlich 448 km, damit dieser Pkw die mobilen Bedürfnisse abdeckt und für ihn attraktiv ist.

### 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 auf Januar ein Sprung ergibt. Der Verkaufspreis wird prozentual zum damaligen Listenneupreis dargestellt.



Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Gebrauchtwagen bleiben teuer, aber leichter Rückgang erkennbar:** Der Höhenflug der Gebrauchtwagenpreise ist offenbar vorbei, denn die Verkaufspreise der drei Jahre alten Gebrauchtwagen sind ein weiteres Mal gesunken. Benzinern werden zu 69,2%, Diesel zu 67,8% ihres ehemaligen Listenneupreises verkauft. Vergleichbare gebrauchte BEV bleiben mit 61,5% deutlich auf Abstand. Die BEV-Gebrauchtwagenpreise werden allerdings durch den sogenannten Tesla-Effekt noch stärker unter Druck geraten. Durch die massiven Preissenkungen bei neuen Tesla-Modellen werden gebrauchte Tesla nicht mehr zu den derzeitigen Angebotspreisen verkauft werden können. Das wird sich auch auf Gebrauchtwagen anderer Hersteller auswirken, die mit Tesla im Wettbewerb stehen.





**Ausgabe Juli 2023**  
**Schwerpunkt Dienstwagenfahrer**

Dienstwagenfahrer zwischen  
Vorteilen und Vorbehalten

## Dienstwagenfahrer zwischen Vorteilen und Vorbehalten

Dienstwagenfahrer sind eine wichtige Zielgruppe im Automobilmarkt. Sie sorgen im Schnitt alle drei Jahre für zahlreiche Neuzulassungen und bringen somit immer auch Fahrzeuge der neuesten Technik in den Markt. Oftmals unterliegen sie bei der Wahl ihrer Pkw aber auch gewissen Richtlinien (Car Policy) der Unternehmen, in denen sie arbeiten. So sind mittlerweile in vielen Unternehmen E-Autos Pflicht, oft bleiben aber die Verbrenner die erste Wahl. Viele Firmenfuhrparks verfügen zudem über sogenannte Poolfahrzeuge. Diese werden von mehreren Mitarbeitern genutzt, sie kommen aber auch dann zum Einsatz, wenn ein neues Fahrzeug noch nicht lieferbar oder ein bestehendes in der Werkstatt ist. Die Mengenverhältnisse der Dienstwagen lassen sich auf Basis der KBA-Zahlen trotz einiger Unschärfen gut ermitteln. Als

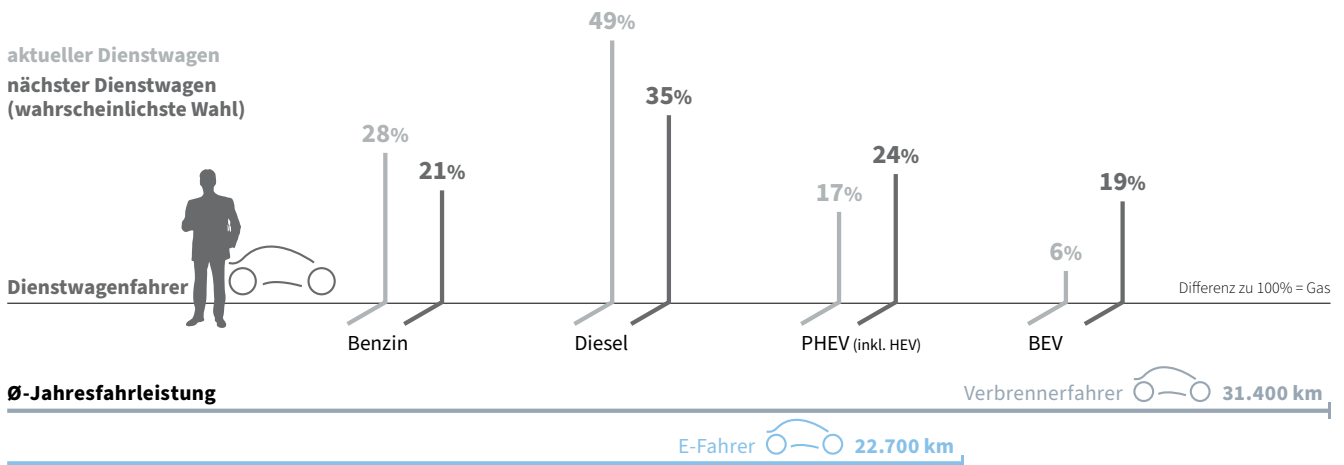
Faustformel kann man sagen, dass etwa die Hälfte aller gewerblichen Zulassungen den Firmenflotten und damit weitestgehend den Dienstwagen zugerechnet werden. In Zahlen bedeutet dies: Im ersten Halbjahr 2023 wurden in Summe 1,4 Mio. Pkw neu zugelassen, davon waren 68% gewerblich. Hiervon wiederum die Hälfte zählte zu den Fuhrparks. Diese rund 480.000 Pkw setzten sich u. a. aus 65% Verbrennern, 25% rein batterieelektrischen und 8% PHEV-Pkw zusammen.

Das aktuelle DAT-Barometer vom Juli 2023 basiert auf einer Befragung von Dienstwagenfahrern, die weitestgehend Marke, Modell und Ausstattung selbst festlegen und/oder ihren Pkw auch privat nutzen konnten.



## Dienstwagenfahrer: Vergleich aktuelle und nächste Motorwahl/Jahresfahrleistung

Stand Juli 2023



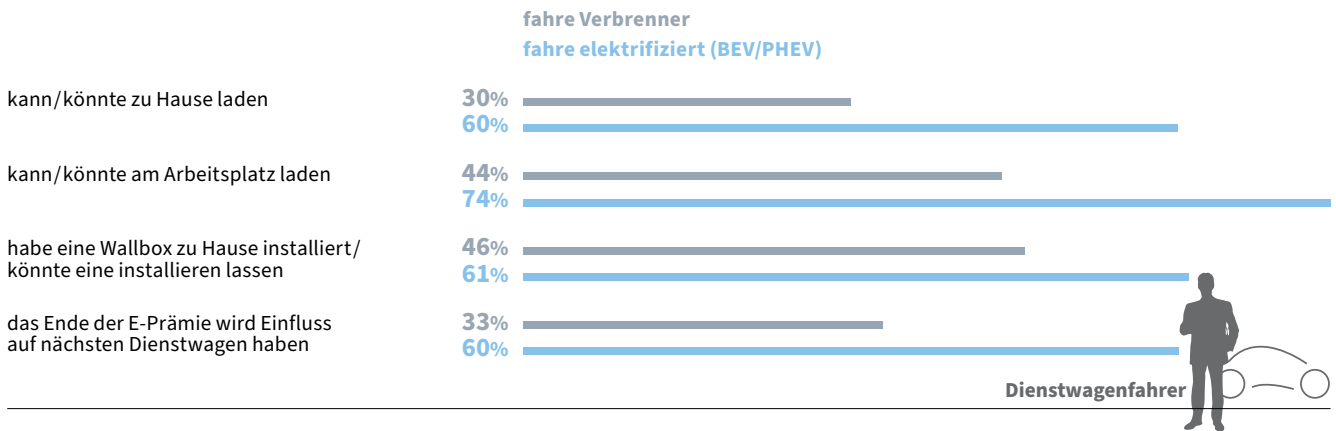
Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Mehr E-Autos geplant:** Befragt man Dienstwagenfahrer nach ihren aktuellen Fahrzeugen, so verteilen sich deren Antriebsarten auf 49% Diesel- und 28% Benzin-Pkw. PHEV (17%) und BEV (6%) sind in den Firmenflotten noch unterrepräsentiert. Der große Verbrenneranteil hängt vermutlich auch mit den hohen Jahresfahrleistungen zusammen. Im Schnitt werden mit den Verbrennerfahrzeugen 31.400 km zurückgelegt, bei den E-Fahrzeugen (BEV+PHEV) sind es 22.700 km. Beim nächsten Dienstwagen werden viele der Befragten vermutlich auf ein BEV umsteigen: Unter anderem wegen steuerlicher Vorteile wären diese für 19% die wahrscheinlichste Wahl. Einen PHEV würden, wenn lieferbar, 24% bevorzugen. Die Verbrenner kämen beim nächsten Dienstwagen in Summe noch auf 56%.

**Methodik** Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär-/sekundärspezifischen Automarkt-Daten. Die Befragung von Dienstwagenfahrern (Juli 2023) im Auftrag der DAT durch die GfK umfasst eine Stichprobe von 290 Online-Interviews (CAWI). Die Feldzeit war 26.06. bis 12.07.2023, die Datengewichtung erfolgte nach Besitzverhältnis (KaufFuhrpark/Leasing).

## Dienstwagenfahrer: Aussagen rund um elektrifizierte Pkw

Stimme Aussage zu; Stand Juli 2023

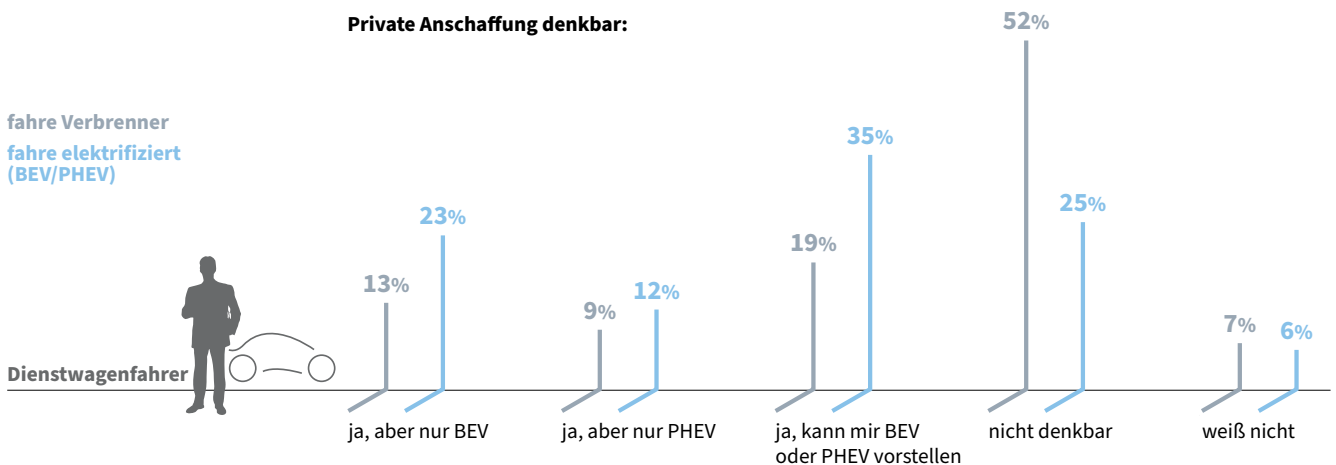


Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Viele E-Dienstwagenfahrer können zu Hause laden:** Unterteilt man alle Dienstwagenbesitzer in Verbrenner- und E-Auto-Fahrer, so erhält man deutlich unterschiedliche Aussagen zu elektrifizierten Fahrzeugen. Wer einen BEV oder PHEV fährt, kann oder könnte häufig auch zuhause laden (60%), insbesondere aber werden diesen Dienstwagenfahrern auch beim Arbeitgeber Lademöglichkeiten geboten (74%). Immerhin knapp die Hälfte der Verbrennerfahrer (46%) könnte zu Hause eine Wallbox installieren und hätte damit Potenzial für ein E-Fahrzeug. Wenn allerdings ab dem 1. September 2023 nur noch Privatpersonen ihre Förderanträge stellen können und gewerbliche Kunden leer ausgehen, dann wird dies – nach Aussagen von 60% der BEV-/PHEV-Fahrer und 33% der Verbrennerfahrer – einen Einfluss auf den nächsten Dienstwagen haben.

## Dienstwagenfahrer: private BEV-/PHEV-Anschaffung ohne Förderprämie/steuerliche Anreize

Stand Juli 2023

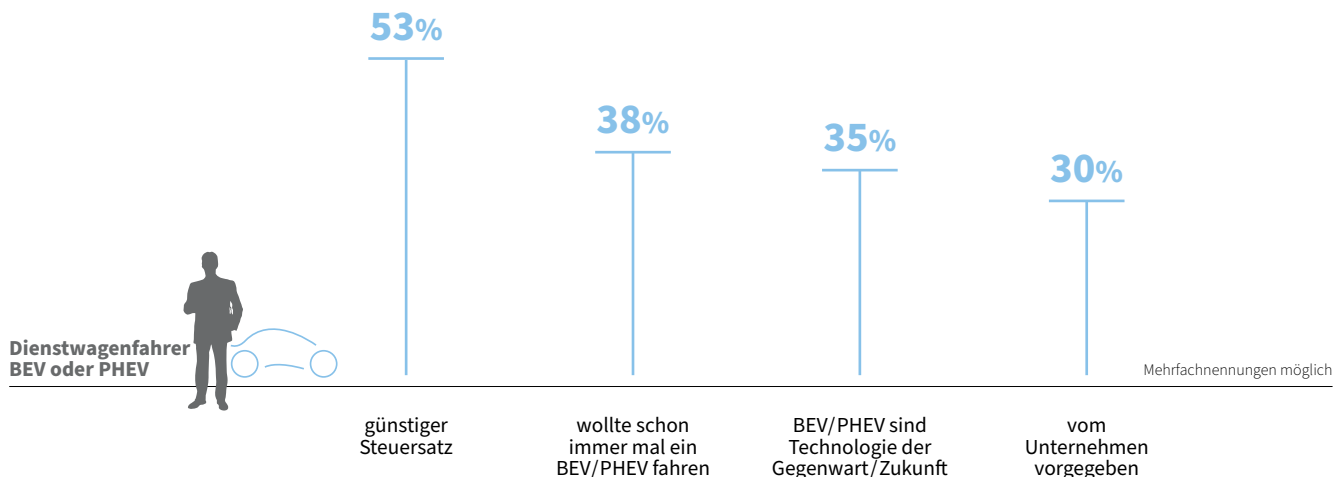


Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Ohne Prämie oder steuerliche Anreize kaum Interesse an privaten E-Autos:** Abgesehen vom Besitz elektrifizierter Dienstwagen, ist auch der Privatbesitz von E-Autos ein Thema. Auf die Frage „Bitte nehmen Sie einmal an, dass es keine Förderprämie oder steuerliche Anreize (Kfz-Steuer) für elektrifizierte Pkw mehr gibt. Würden Sie sich im Bedarfsfall privat ein E-Auto (BEV) oder Plug-In-Hybrid (PHEV) für Ihren Haushalt anschaffen?“ gab es zwischen Verbrenner- und E-Auto-Fahrern deutliche Unterschiede. Für 52% der Verbrennerfahrer ist die private Anschaffung eines E-Autos unter diesen Voraussetzungen undenkbar. Bei den Fahrern von E-Dienstwagen sind es immerhin 25%, die kein E-Auto anschaffen würden. Zuspruch kommt bei dieser Teilgruppe vor allem zum BEV (23%), während PHEV eher weniger infrage kämen (12%).

## Dienstwagenfahrer BEV oder PHEV: Gründe für die Anschaffung

Stand Juli 2023

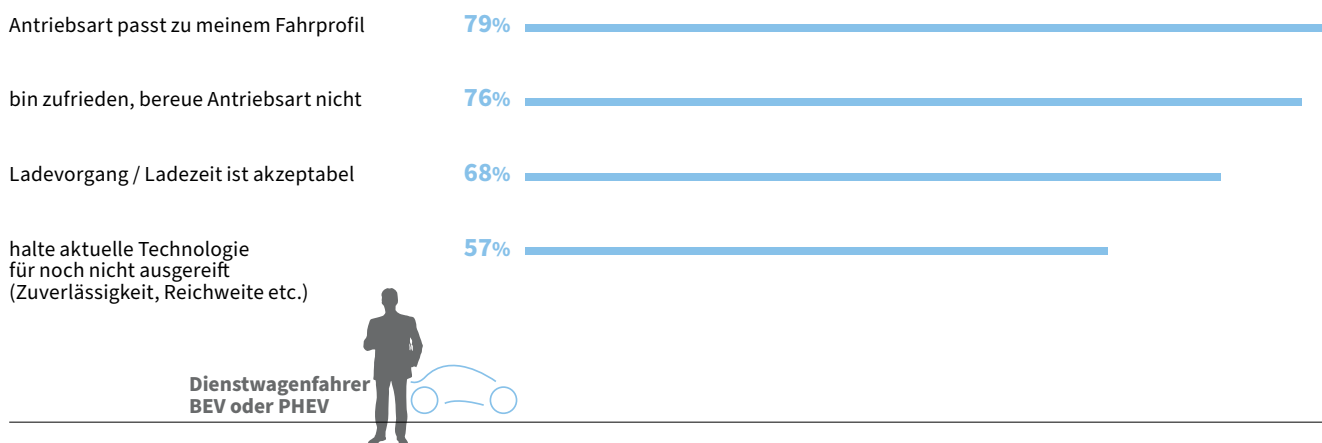


Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Steuervorteile bleiben wichtigster Grund für die Nutzung eines E-Dienstwagens:** Dienstwagenfahrer müssen in der Regel 1% des Listenneupreises ihres Pkw versteuern – unabhängig von Nachlässen beim Kauf oder Leasing. Beim PHEV sind es 0,5%, beim BEV 0,25%. Daher verwundert es nicht, dass über die Hälfte der Fahrer von elektrifizierten Dienstwagen (53%) die steuerlichen Vorteile als Grund für ihre Wahl nannten. 38% wollten schon immer mal ein solches Fahrzeug fahren, 35% bestätigten die Aussage, dass elektrifizierte Antriebe die Technologie der Gegenwart und Zukunft seien. 30% der Befragten gaben auch an, dass es in der Dienstwagen-Policy vorgegeben war, einen elektrifizierten Dienstwagen zu wählen.

## Dienstwagenfahrer BEV oder PHEV: Aussagen zu Elektromobilität

Stimme Aussage zu; Stand Juli 2023



Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Dienstwagenfahrer sind zufrieden, aber dennoch skeptisch:** Befragt man die Dienstwagenfahrer, die einen BEV oder PHEV nutzen, so sind diese weitestgehend zufrieden mit den „Rahmenbedingungen“ der Elektromobilität. Bei 79% passt die Antriebsart zum Fahrprofil, 76% bereuen ihre Entscheidung nicht, und etwas mehr als zwei Drittel (68%) empfinden auch den Ladevorgang sowie die Ladedauer als akzeptabel. Allerdings halten 57% der Fahrer von elektrifizierten Dienstwagen die aktuelle Technologie für noch nicht ausgereift, z. B. was die Zuverlässigkeit oder die Reichweite betrifft. Dieser letzte Aspekt deckt sich in etwa mit den Aussagen der durchschnittlichen Pkw-Halter, von denen im DAT-Report 2023 63% angaben, dass sie die aktuelle Technologie für noch nicht ausgereift halten.



**Ausgabe September 2023**  
**Schwerpunkt Pkw-Halter**

E-Mobilität und Akku:  
eine elementare Abhängigkeit

## E-Mobilität und Akku: eine elementare Abhängigkeit

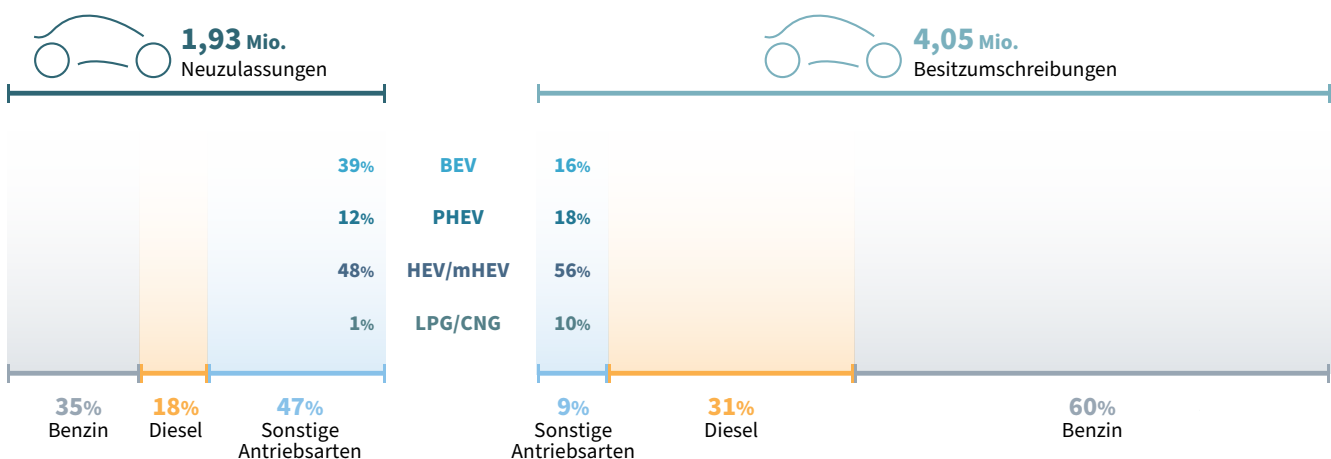
Der Hochlauf der Elektromobilität brachte seit Jahresbeginn über 350.000 rein batterieelektrische Pkw (BEV) neu auf die Straße, zwei Drittel davon als gewerbliche Zulassung. Insgesamt machen BEV bei den Neuzulassungen 19% aus, bei den Besitzumschreibungen nur 1%. Verbrenner dominieren somit weiterhin den Neu- und Gebrauchtwagenmarkt. Endverbraucher sind bei Elektromobilität nach wie vor skeptisch. Ein großer Aspekt ist hierbei der Akku. Die tatsächliche Analyse von Batterieersatzkosten auf Basis von Herstellerangaben zeigt, dass diese bei ausgewählten Modellen zwischen 23% und 62% des ehemaligen Listenneupreises ausmachen können. Sollte es also einmal zu einem Tausch kommen, kann das gerade bei älteren batterieelektrischen Fahrzeugen einen wirtschaftlichen Totalschaden bedeuten. Somit spielt der Akku

nicht nur bei den Anschaffungskosten, sondern auch bei Werkstattbesuchen eine zentrale Rolle. Apropos Werkstattbesuche: Viele der Befragten glauben, dass diese einerseits zwar seltener, aber grundsätzlich auch teurer werden mit einem E-Auto. Das gelte neben den Verschleiß- auch für die Unfallreparaturen. Bezogen auf die Werkstattkompetenz herrscht bei der Mehrheit der Endverbraucher Einigkeit, dass spezialisierte Werkstätten für die Reparaturen an E-Autos gebraucht werden. Dies trauen knapp die Hälfte der Befragten auch ihrer „eigenen“ Werkstatt zu – wobei die Anzahl derer, die das bezweifelt und die Anzahl derer, die das gar nicht einschätzen kann, mit mehr als einem Viertel identisch ist.



## Neuzulassungen und Besitzumschreibungen nach Antriebsarten (Anteile)

Stand: Januar bis August 2023



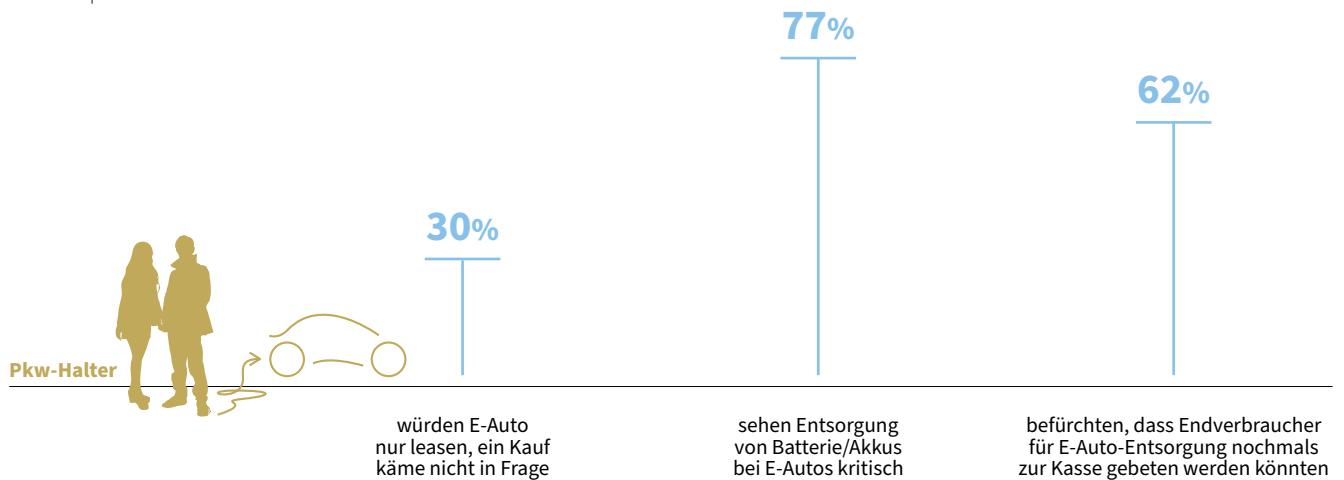
Copyright: DAT/Quelle: KBA

**Verbrenner dominieren weiterhin den Markt:** Seit Jahresbeginn wurden laut KBA 1,93 Mio. Pkw neu zugelassen, 4,05 Mio. gebrauchte Pkw wechselten den Besitzer. Nach KBA-Informationen herrschen dort jeweils Mehrheiten bei den Verbrennermotoren. Ein Blick auf die sonstigen Antriebsarten bei Neuzulassungen zeigt, dass es dort neben 39% BEV eine große Zahl an Mildhybriden gibt, also Pkw, die nicht rein elektrisch fahren können, sondern nur einen Startergenerator haben. Diese sind mittlerweile in großen Stückzahlen auf dem Markt, rein rechnerisch wächst dadurch der Verbrenneranteil bei Benzin-Neuzulassungen auf 50%, bei Diesel-Neuzulassungen auf 25%. Umgerechnet auf alle neu zugelassenen Pkw sind 19% BEV, bei allen Besitzumschreibungen sind es 1%.

**Methodik** Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär-/sekundärspezifischen Automarkt-Daten. Für die Verbraucherbefragung (September 2023) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 1.012 Online-Interviews (CAWI) über die GfK im Zeitraum 30.08.-05.09.2023 ausgewählt. Die Datengewichtung erfolgte nach KBA-Pkw-Bestand (Marke u. Motorart).

## Ansichten der Pkw-Halter zu E-Autos

Stand: September 2023

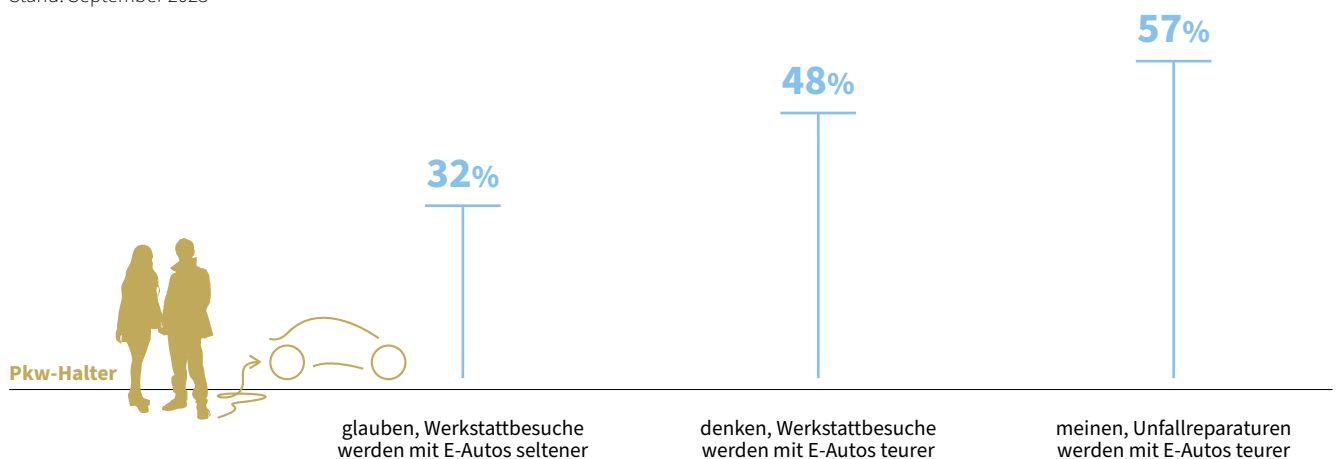


Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Minderheit würde ein E-Auto leasen:** Die derzeitigen Pkw-Halter sind sich, wenn es um einen möglichen Kauf eines E-Autos geht, hinsichtlich der Art des Kaufs relativ sicher: 44% würden den Kauf bevorzugen, 30% präferieren das Leasing. Sicherheit in Bezug auf Wertverlust oder später anfallende Kosten sprechen eher für diese Finanzierungsart. Neben monetären gibt es insbesondere beim Akku aber auch ökologische Bedenken: 77% der Pkw-Halter sehen deren Entsorgung kritisch. Es gebe ihrer Meinung nach hierfür noch zu wenige Lösungen oder Konzepte. Apropos Entsorgung oder Recycling: Fast zwei Drittel (62%) befürchten, dass der Endverbraucher hierfür nochmals zur Kasse gebeten werden (z. B. über die Kfz-Versicherung oder die Kfz-Steuer).

## Verbrauchersicht: Erwartete Auswirkungen der Elektromobilität auf den Werkstattbesuch

Stand: September 2023

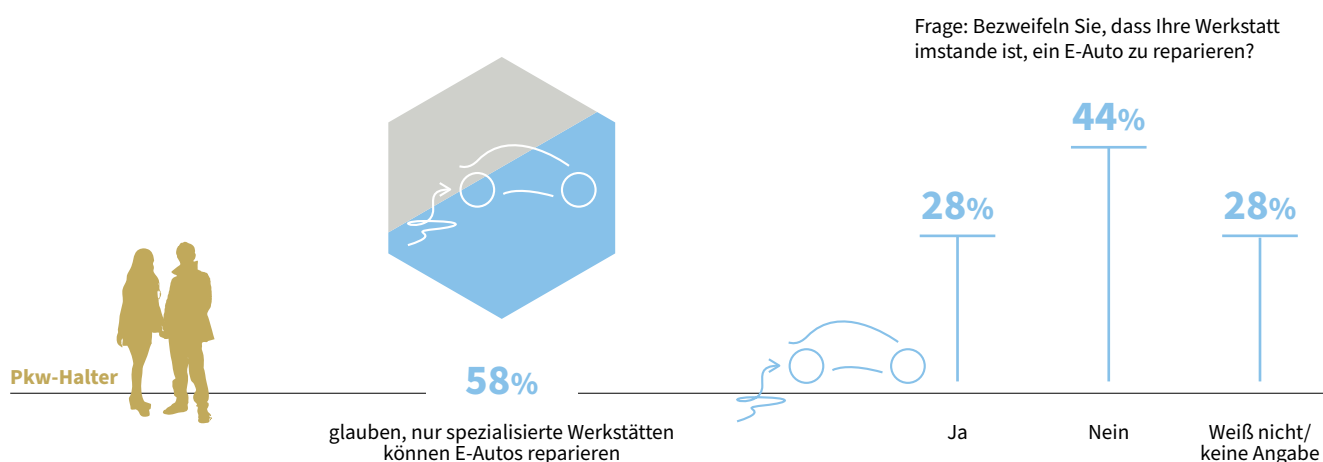


Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Höhere Werkstattkosten für BEV 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 32%, dass Werkstattbesuche mit einem BEV seltener als bei einem Pkw mit Verbrennungsmotor werden. Zwar ist es schwierig, die Kosten eines Werkstattbesuches von Laien beurteilen zu lassen, dennoch ist es interessant, dass fast die Hälfte (48%) glaubt, dass Werkstattbesuche mit E-Autos teurer werden. Und auch bei Unfallreparaturen glaubt mehr als die Hälfte der Pkw-Halter (57%), dass eine höhere Rechnung drohen wird.

## Verbrauchersicht: E-Auto-Kompetenz der Werkstatt

Stand: September 2023

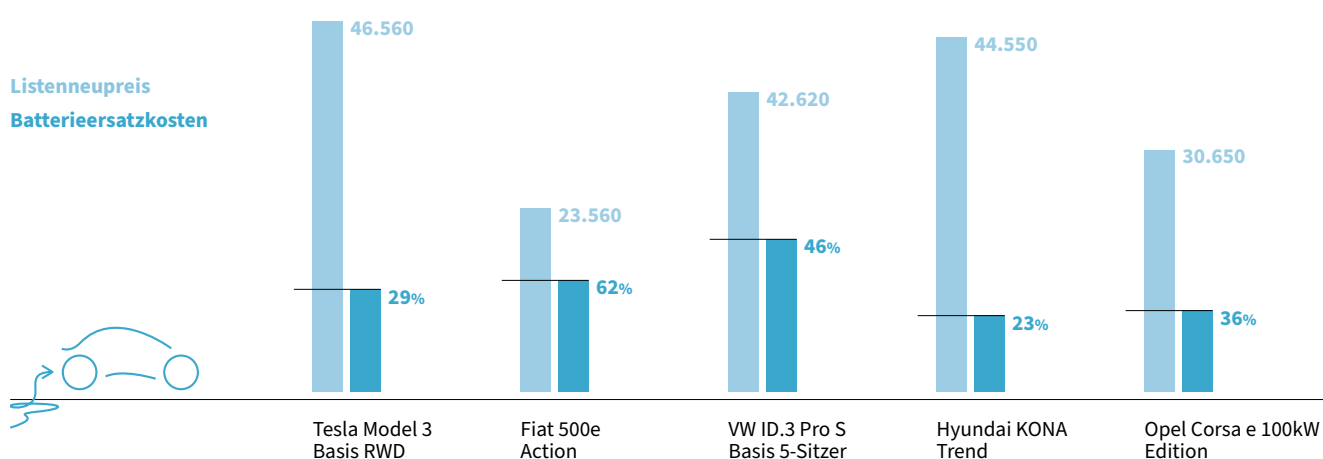


Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Positive Sicht auf Werkstattkompetenz bei E-Autos:** Befragt man die Pkw-Halter, ob sie glauben, dass nur spezialisierte Werkstätten E-Autos reparieren können, so sind sich dessen 58% sicher. Dies ist eine leichte Steigerung im Vergleich zum Vorjahr (56%) und zeigt, wie wichtig die Aktivitäten der beiden großen Kfz-Verbände ZDK und ZKF mit „E-Car-Service“ und „Fachbetrieb für E-Mobilität“ sind. Das Vertrauen in die eigene Werkstatt beim Thema Reparaturkompetenz von E-Autos ist ebenfalls leicht gestiegen. Nur noch 28% bezweifeln, dass ihre eigene Werkstatt imstande ist, ein E-Auto zu reparieren. 44% bezweifeln das nicht.

## Anteil Batterieersatzkosten am Listenneupreis

Listenneupreis 2021, brutto in €



Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Tausch von Akkus kann hohe Kosten verursachen:** Betrachtet man die vor drei Jahren am stärksten neu zugelassenen BEV, so sind darunter Modelle von Tesla, Fiat, VW, Hyundai und Opel. Vergleicht man die damaligen Listenneupreise, für diese heute auf dem Gebrauchtwagenmarkt in relevanten Stückzahlen vorhandenen Modelle, mit den Batterieersatzkosten (laut Herstellerangaben: Kosten für die Batterie plus Kosten für die Arbeit), so zeigt sich die Bandbreite: Beim Fiat 500e beträgt der Anteil der Batterieersatzkosten 62% vom ehemaligen Listenneupreis, beim Hyundai Kona sind es 23%. Bei einem ID.3 Pro S liegen die Kosten bei knapp der Hälfte (46%) des ehemaligen Listenneupreises.





**Ausgabe Oktober 2023**  
**Schwerpunkt Pkw-Halter**

Hochlauf mit  
angezogener Handbremse

## Hochlauf mit angezogener Handbremse

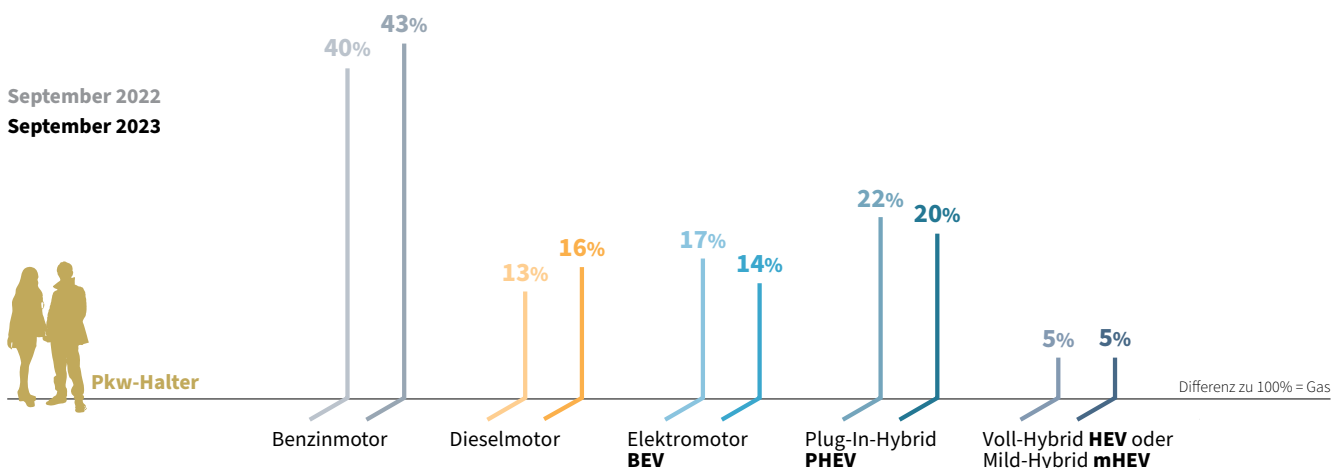
Private Pkw-Halter kaufen wenige Elektroautos – wenige neue, noch weniger gebrauchte. Wenn heute ein Autokauf anstehen würde, dann bleibt der Verbrenner – insbesondere der Benzinler – die erste Wahl. Woran liegt das? Die Nutzung eines E-Autos sehen die Endverbraucher durchaus als umweltfreundlich, für ein Drittel ist es gar ein perfektes Alltagsauto. Wenn es aber darum geht, ob E-Autos die Antriebsart der Zukunft sind, dann bleiben die Lager gespalten: Zu gleichen Teilen herrscht Zustimmung und Ablehnung. Einig sind sich die Befragten bei den Kernthemen: Anschaffungspreise für E-Autos sind zu hoch, die Technologie noch nicht ausgereift, und der Akku wird als größter Unsicherheitsfaktor gesehen.

Welche Auswirkungen haben diese Einschätzungen auf die Umstiegspläne der Autobesitzer? Knapp die Hälfte kann sich

zwar den Wechsel auf ein rein batterieelektrisches Auto durchaus vorstellen. Der Zeitpunkt liegt für die meisten aber noch in weiter Ferne. Zusammenfassend kann man feststellen: Jeder Vierte hält die Weichenstellungen der Politik und Ausrichtung des Technologiewandels einzig auf Elektromobilität für richtig und wichtig. Knapp zwei Drittel stehen nicht hinter der einzigen Fokussierung auf Elektromobilität, sie sind eher für Technologieoffenheit. So ist es kein Wunder, dass sich nur knapp ein Drittel wegen der E-Prämien überhaupt intensiver mit Elektromobilität auseinandergesetzt hat. Wenn es um den Einsatz eines E-Autos als Erst- oder Zweitwagen geht, dann könnten sich 44% der Pkw-Halter vorstellen, einen BEV als Erstwagen zu fahren. Jeder Fünfte ist sich aber noch unschlüssig.



## Wahrscheinlichste Motorart, wenn Pkw-Kauf anstehen würde



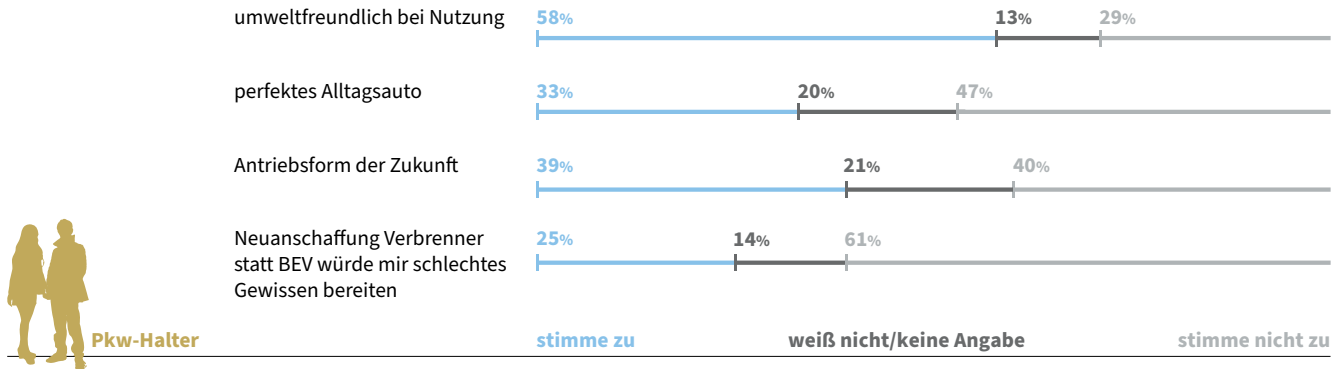
Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Benziner und Diesel steigen wieder in der Gunst:** Wenn sich ein Pkw-Halter jetzt ein Auto kaufen würde bzw. müsste, für welche Motorart würde er sich am wahrscheinlichsten entscheiden? Die Mehrheit würde einen Benzinler (43%) wählen, ein Diesel käme für 16% infrage. Beide Werte sind im Vergleich zum Vorjahr um drei Prozentpunkte gestiegen. Die rein batterieelektrischen Pkw (BEV) sind mit 14% um drei Prozentpunkte zum Vorjahr gesunken. Plug-In-Hybride liegen mit 20% ebenfalls knapp unter dem Vorjahr (22%), Voll- und Mildhybride bleiben mit 5% auf Vorjahresniveau.

**Methodik** Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär-/sekundärspezifischen Automarkt-Daten. Für die Verbraucherbefragung (September 2023) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 1.012 Online-Interviews (CAWI) über die GfK im Zeitraum 30.08.-05.09.2023 ausgewählt. Die Datengewichtung erfolgte nach KBA-Pkw-Bestand (Marke u. Motorart).

**BEV: Einschätzung von Pkw-Haltern**

Stand September 2023

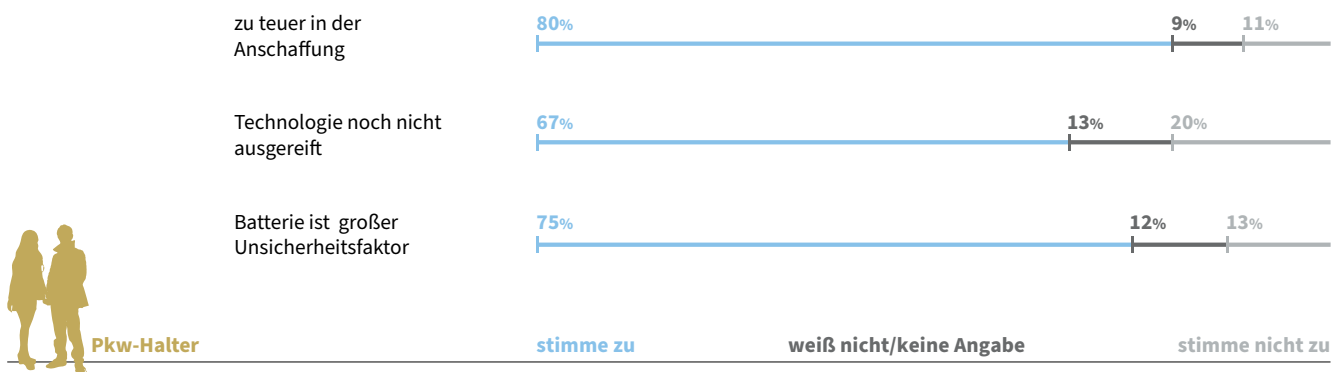


Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Gemischte Gefühle bei Umwelt und Alltagstauglichkeit:** Von 58% werden E-Autos als umweltfreundlich bei ihrer Nutzung eingestuft. Ein Drittel der Pkw-Halter sieht in einem BEV sogar das perfekte Alltagsauto, knapp die Hälfte aber nicht. Bei der Frage, ob BEV die Antriebsform der Zukunft seien, sind sich 39% der Pkw-Halter sicher, 40% nicht. Das zeigt, wie gespalten die Lager hier sind. Das Statement „Die Neuanschaffung eines Autos mit Verbrenner – anstatt Elektromotor – würde mir ein etwas schlechtes Gewissen bereiten (Klimakrise, Luftreinhaltung etc.)“ bestätigen nur 25%. Knapp zwei Drittel (61%) sehen das nicht so.

**BEV: Kritische Sicht von Pkw-Haltern**

Stand September 2023



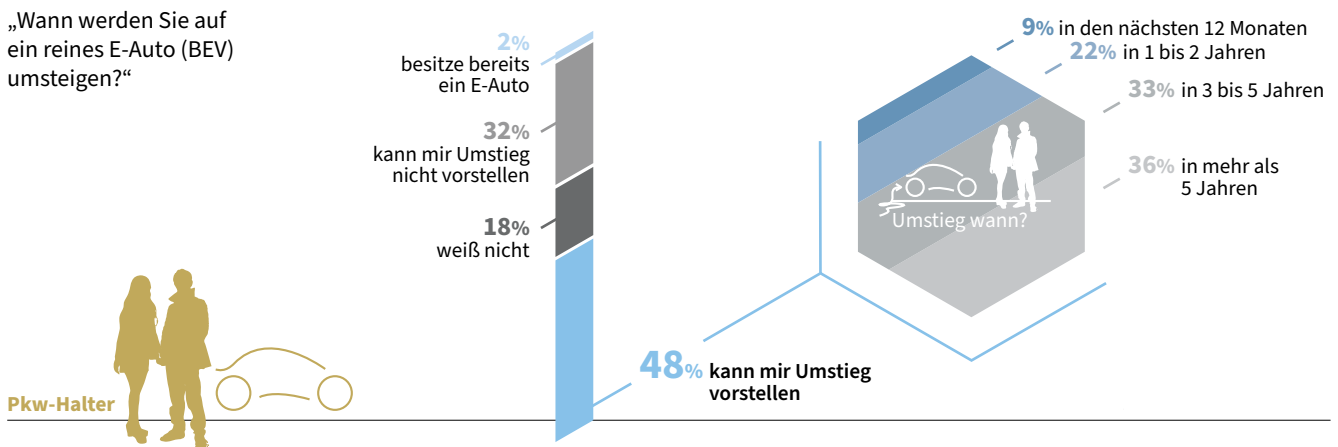
Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Anschaffungskosten und Unsicherheitsfaktor Batterie:** Die Befragung der Pkw-Halter im September 2023 hat gezeigt, dass E-Autos in der Anschaffung als zu teuer eingeschätzt werden (80% stimmen dem zu). Neben den Kosten ist auch die Sicht der Endverbraucher auf die Technologie ein weiterer Hemmschuh für den Hochlauf: 67% bestätigen die Aussage „E-Autos sind bezogen auf die Technologie noch nicht ausgereift – daher warte ich die weitere Entwicklung ab.“ Hinzu kommt, dass 75% in der Batterie einen großen Unsicherheitsfaktor sehen. Hierzu gehören hohe Kosten bei einem notwendigen Ersatz oder auch die schwierige und in Teilen komplexe Brandbekämpfung.

### BEV: Umstiegspläne von Pkw-Haltern

Stand September 2023

„Wann werden Sie auf ein reines E-Auto (BEV) umsteigen?“

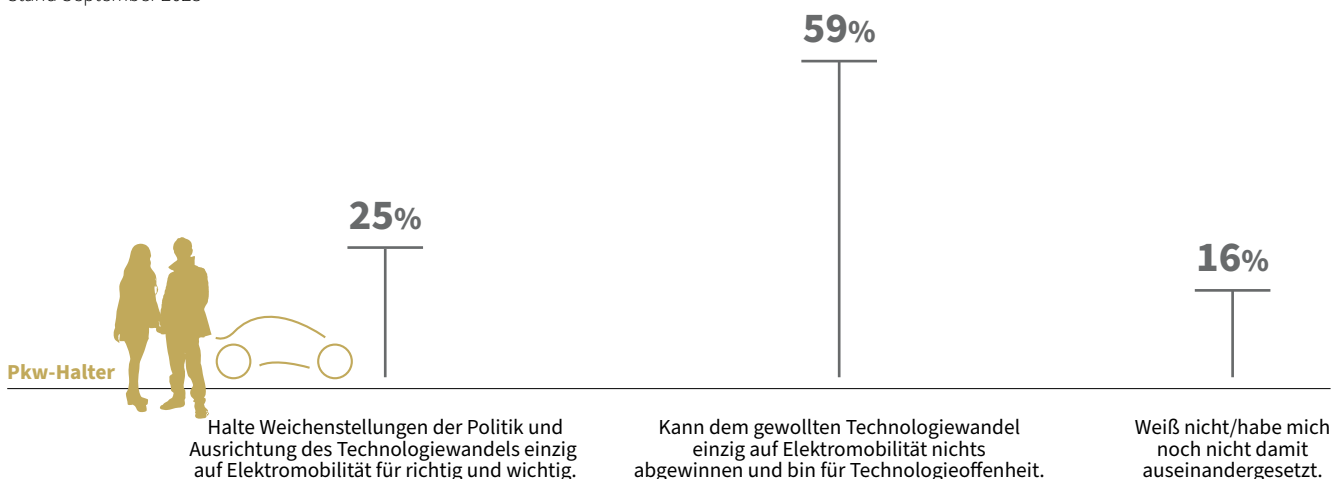


Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Zögern beim Umstieg auf E-Mobilität:** „Was denken Sie, wann werden Sie auf ein reines Elektroauto (BEV) umsteigen?“ Während zwei Prozent bereits ein BEV besitzen, steht die Reaktion der anderen 98% auf diese Frage noch aus. Diese verteilen sich auf 32% „Nicht-Umstiegswillige“ und 18% ohne konkrete Vorstellung („weiß nicht“). Bleiben 48% und damit knapp die Hälfte aller Befragten, die sich einen Umstieg konkret vorstellen können. Allerdings liegt der Zeitpunkt für die meisten Personen mehr als fünf Jahre entfernt (36%). Immerhin fast ein Drittel könnte sich den Umstieg innerhalb der nächsten zwei Jahre vorstellen.

### Technologiewandel: Einschätzung von Pkw-Haltern

Stand September 2023



Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Mehrheit ist für Technologieoffenheit:** Die Automobilbranche befindet sich im Technologiewandel, der auch politisch gefördert und forciert wird. Die Frage ist, welche Sicht die Pkw-Halter auf dieses Thema haben. 25% der Befragten sehen die Weichenstellungen der Politik und die Ausrichtung des Technologiewandels einzig in Richtung Elektromobilität als richtig und wichtig. Die Mehrheit (59%) kann diesem gewollten Technologiewandel nichts abgewinnen und ist für Technologieoffenheit. 16% wissen dazu keine Antwort oder haben sich damit noch nicht auseinandergesetzt.

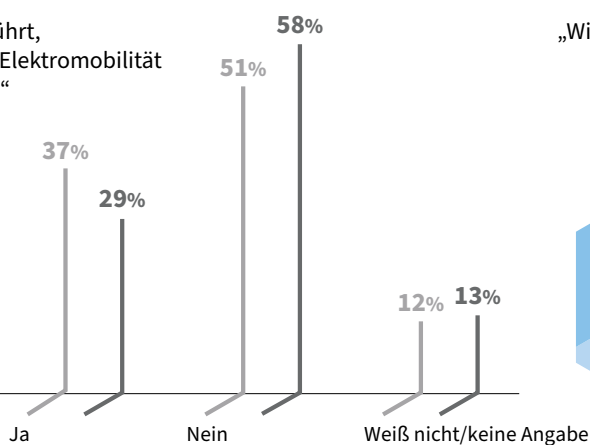
## Verhalten der Pkw-Halter in Bezug auf die Elektromobilität

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

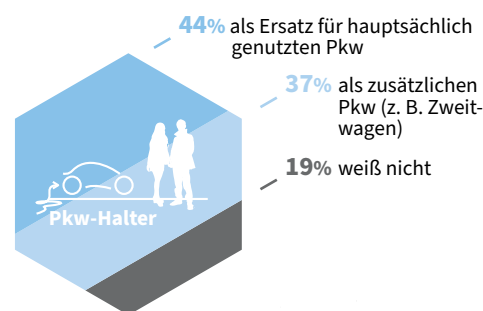
September 2022  
September 2023



Pkw-Halter



„Wie würden Sie ein E-Auto einsetzen?“



Copyright: DAT/Quelle: DAT

**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 der Menschen. Die Auseinandersetzung mit diesem Thema ist durch die E-Prämie allerdings nicht gestiegen, sondern mittlerweile deutlich gesunken: 29% der Pkw-Halter bestätigten eine intensivere Beschäftigung mit diesem Thema, vor einem Jahr waren es noch 37%, 2021 39%. Etwas über die Hälfte sagt aktuell klar „nein“, und 13% haben dazu keine Meinung. Auf die Frage, wie ein E-Auto eingesetzt würde, bestätigten 37%, dass sie es als zusätzlichen Pkw verwenden würden. Als Ersatz für den bestehenden Wagen würden 44% ein E-Auto nutzen. 19% waren sich unschlüssig oder wollten dazu keine Aussage treffen.

The background of the page is a repeating pattern of light yellow hexagons on a white background. The hexagons are arranged in a staggered grid, creating a honeycomb-like texture. The color of the hexagons is a soft, warm yellow.

**Ausgabe November 2023**  
**Schwerpunkt Handel**

Der Autohandel zwischen  
Technologiewandel und  
Kaufzurückhaltung

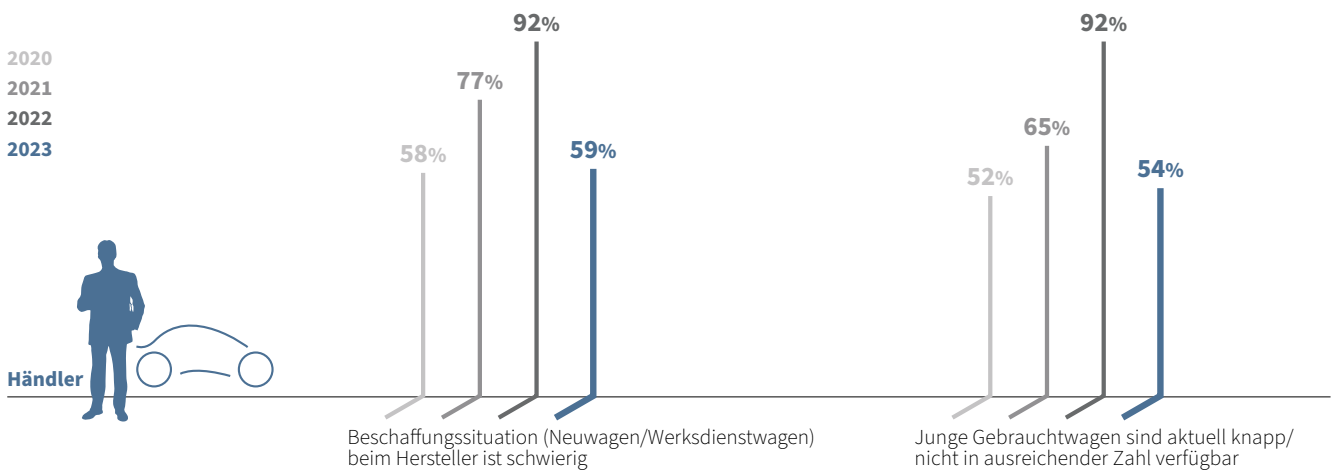
## Der Autohandel zwischen Technologiewandel und Kaufzurückhaltung

Der Automobilhandel befindet sich in einer schwierigen Situation. Wenig Aufträge im privaten Neuwagengeschäft, ein größeres Angebot bei ehemals teuer eingekauften Gebrauchtwagen und eine insgesamt deutlich spürbare Kaufzurückhaltung der Endverbraucher kennzeichnen das ausgehende Jahr 2023. Hinzu kommt die im August beschlossene Beendigung der Förderung von E-Autos für gewerbliche Kunden. Apropos gewerbliche Neuzulassungen: Zwei Drittel aller Neuzulassungen hierzulande sind gewerblich. Diese sind ungeheuer wichtig für den gesamten deutschen Automarkt, da diese Fahrzeuge nach relativ kurzer Zeit (nach ein bis drei Jahren) auf dem Gebrauchtwagenmarkt den Endverbrauchern zur Verfügung stehen. Das ist attraktive Ware, die derzeit allerdings noch zu sehr hohen Preisen angeboten wird. Daher rutschen immer mehr Fahrzeuge in

den sogenannten Risikobestand, d. h. sie stehen zu lange beim Handel, länger als 90 Tage, und jeder einzelne Tag kostet Geld. Kein Wunder also, dass der Handel bei den Geschäftsaussichten für 2024 eher pessimistisch gestimmt ist, vieles läuft noch nicht rund – E-Autos sind beispielsweise kaum gefragt, und wenn, dann lassen sich diese nur mit hohem Beratungsaufwand und – im Fall von gebrauchten E-Autos – nur mit hohen Abschlägen verkaufen. Nicht einmal jeder zehnte Händler hält im Übrigen die Fokussierung der Politik rein auf Elektromobilität für richtig und wichtig. Insgesamt keine einfache Zeit für den Handel, der gemeinsam mit den angeschlossenen Werkstätten die Mobilität in Deutschland sicherstellen muss.



## Händlereinschätzung: Beschaffungssituation Neu- und Gebrauchtwagen

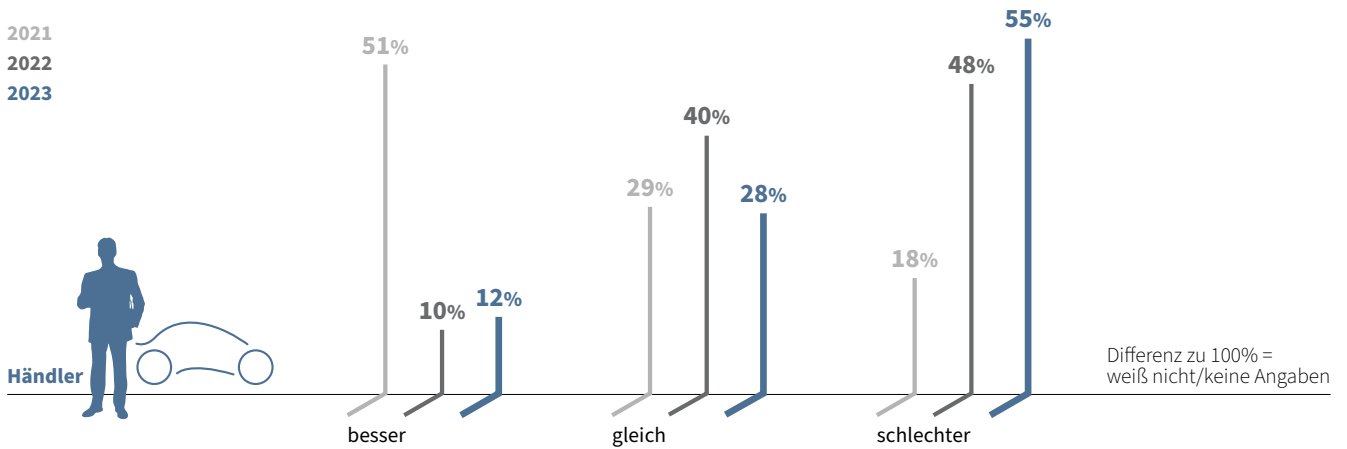


Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Beschaffungssituation noch angespannt:** Dem Handel fehlten in den Jahren der multiplen Mangellage 2020 bis 2022 passende, vor allem junge Fahrzeuge. 2022 bestätigten 92% aller Händler, es sei schwierig an solche Gebrauchtwagen beim Hersteller zu kommen. Auch wenn die Situation 2023 etwas entspannter ist, sind die Zeiten alles andere als rosig. Knapp 60% bestätigten aktuell, dass die Beschaffung von neuen Fahrzeugen und Werksdienstwagen beim Hersteller schwierig sei. Etwas über die Hälfte sieht auch, dass junge Gebrauchte noch nicht in ausreichender Zahl verfügbar seien.

**Methodik** Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts. Für die Befragung des Handels Oktober 2023 wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 534 Online-Interviews (CAWI) über TeleResearch erstellt (Feldzeit: 18.10. bis 31.10.2023). Die Gewichtung der Daten erfolgte nach Innungsmitgliedschaft, Händlertyp und Marke.

Händlereinschätzung: Geschäftsaussichten

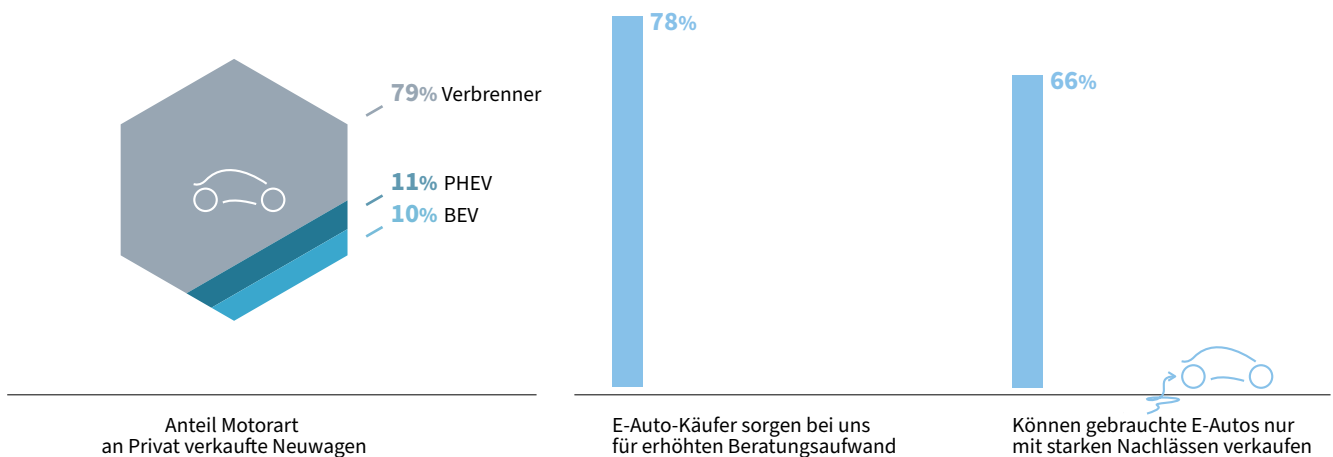


Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Pessimistischer Ausblick auf Wirtschaftslage:** Auf die Frage „Wie schätzen Sie Ihre Geschäftsaussichten für das Jahr 2024 ein?“ gaben die Händler eher pessimistische Antworten. Über die Hälfte (55%) sieht das kommende Jahr unter schlechten Vorzeichen (35% „deutlich rückläufig“ und 20% „leicht rückläufig“). Ein positives Geschäftsjahr erwarten lediglich 12% und knapp ein Drittel ein gleichbleibendes Niveau. Ähnlich negativ waren die Ergebnisse Mitte 2022 für den Rest des Jahres (damals in Zeiten multipler Mangel-lage). Dagegen schätzten die Händler Mitte 2021, mit Abklingen der Corona-Pandemie, die Zukunftsaussichten deutlich positiver ein.

Händlerangaben: aktuelle Situation rund um Verkauf von E-Autos

Stand Oktober 2023



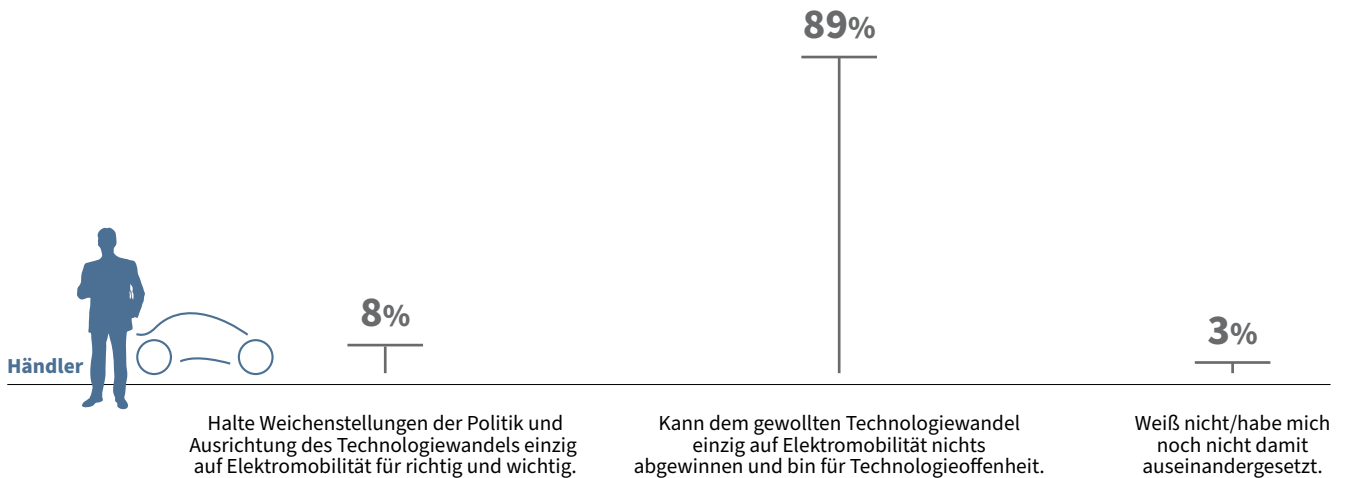
Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Eingetrübte Stimmung auch wegen E-Autos:** Die derzeit eher negative Stimmung im Handel setzt sich aus mehreren Faktoren zusammen. Neben dem Aus für die Förderung gewerblich zugelassener E-Autos läuft die Nachfrage von Privatpersonen nach E-Fahrzeugen schleppend. Nur 10% der Verkäufe an Privatpersonen waren BEV, 11% PHEV. Hinzu kommt: Wenn sich ein Kunde für ein E-Auto interessiert, dann sorgt dieser bei 78% der Händler für einen erhöhten Beratungsaufwand. In Zeiten ohnehin umfangreicher Verwaltungstätigkeiten der Verkäufer ist das nicht leicht zu schultern. Und wenn es um gebrauchte E-Autos geht, so können zwei Drittel der Händler diese nur mit starken Nachlässen verkaufen.



## Händlereinschätzung: Technologiewandel

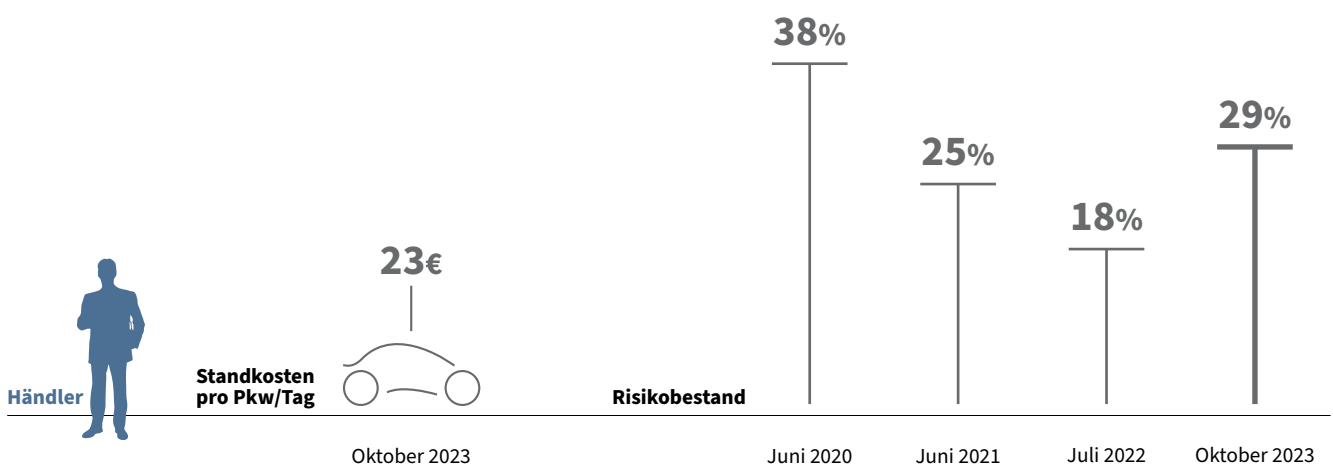
Stand Oktober 2023



Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Deutliche Mehrheit des Handels für Technologieoffenheit:** Die Händler wurden gebeten, das folgende Statement für sich einzuordnen: „Die Automobilbranche befindet sich im Technologiewandel, der auch politisch gefördert und forciert wird. Welche Meinung haben Sie zu diesem Thema?“ 89% gaben zu Protokoll, sie könnten dem gewollten Technologiewandel nichts abgewinnen. 8% halten die Fokussierung allein auf batterieelektrische Antriebe für richtig und wichtig, und 3% wollten oder konnten sich dazu nicht festlegen. Damit steht die große Mehrheit des Handels den aktuellen politischen Weichenstellungen skeptisch gegenüber.

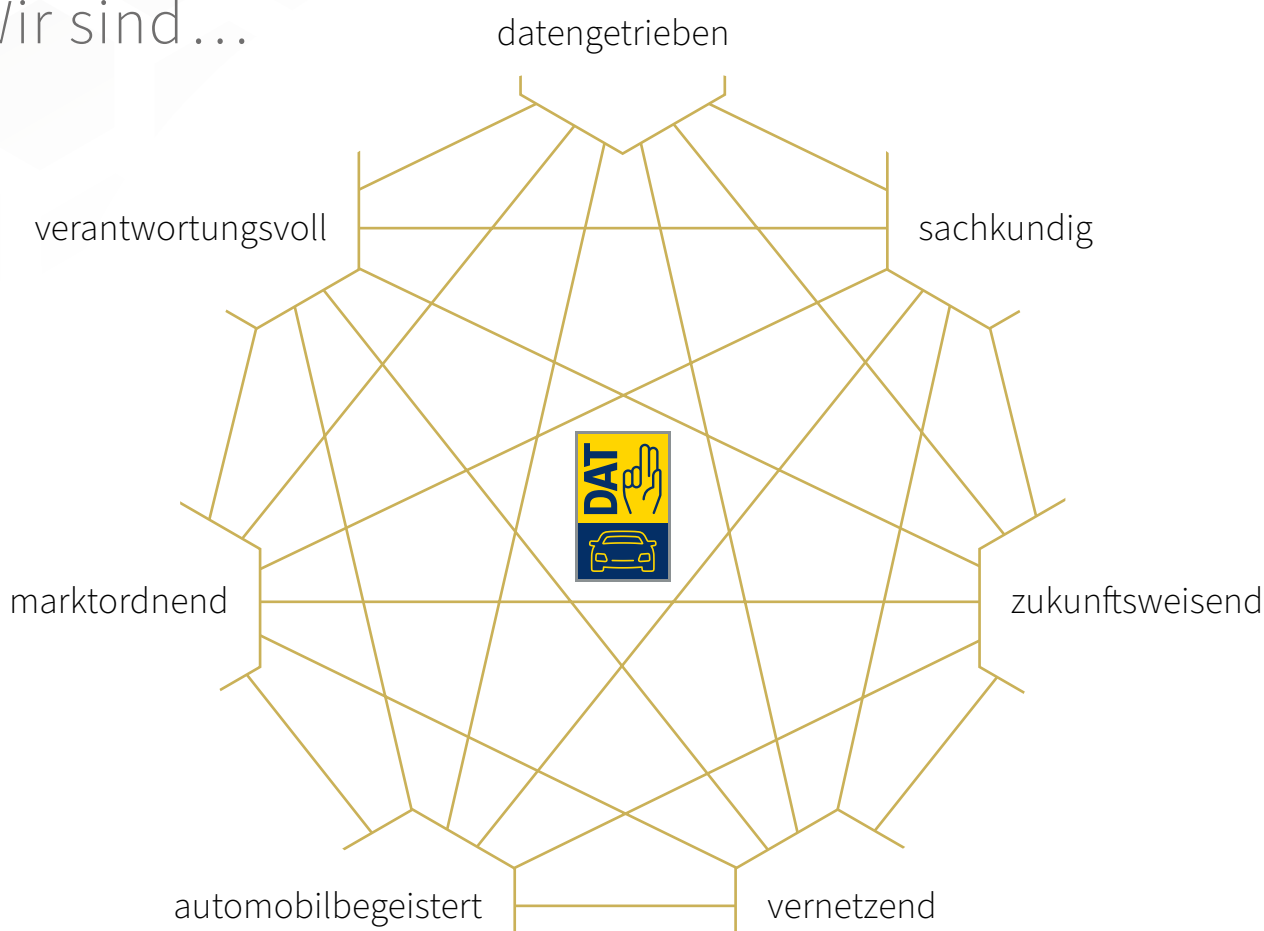
## Händlerangaben: durchschnittliche Standkosten und Anteil Risikobestand (>90 Tage)



Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Gebrauchtwagen-Risikobestand steigt:** Die Gebrauchtwagen beim Handel stehen aufgrund der hohen Preise, des gestiegenen Angebots und der Kaufzurückhaltung der Endverbraucher länger als in den vergangenen Monaten. Aber nicht nur die durchschnittlichen Standtage beim Handel sind relevant, sondern auch der Anteil der Fahrzeuge, die länger als 90 Tage stehen. Dieser sogenannte Risikobestand betrug 2020 38% und hat sich dann aufgrund der Mangellage auf 18% im Juli 2022 reduziert. Momentan sind es im Schnitt 29% der Gebrauchtwagen, die aus Sicht der Interessenten so unattraktiv sind, dass sie länger als 90 Tage stehen. Und jeder Tag kostet Geld: pro Pkw pro Tag derzeit 23 Euro.

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](http://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.

