

E-Mobilität und Akku: eine elementare Abhängigkeit

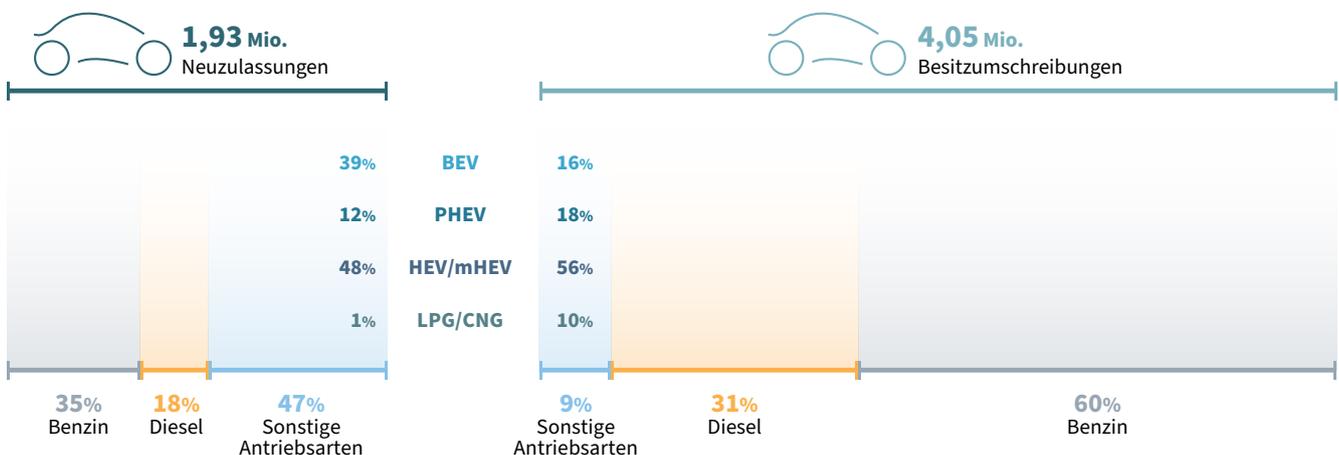
Der Hochlauf der Elektromobilität brachte seit Jahresbeginn über 350.000 rein batterieelektrische Pkw (BEV) neu auf die Straße, zwei Drittel davon als gewerbliche Zulassung. Insgesamt machen BEV bei den Neuzulassungen 19% aus, bei den Besitzumschreibungen nur 1%. Verbrenner dominieren somit weiterhin 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



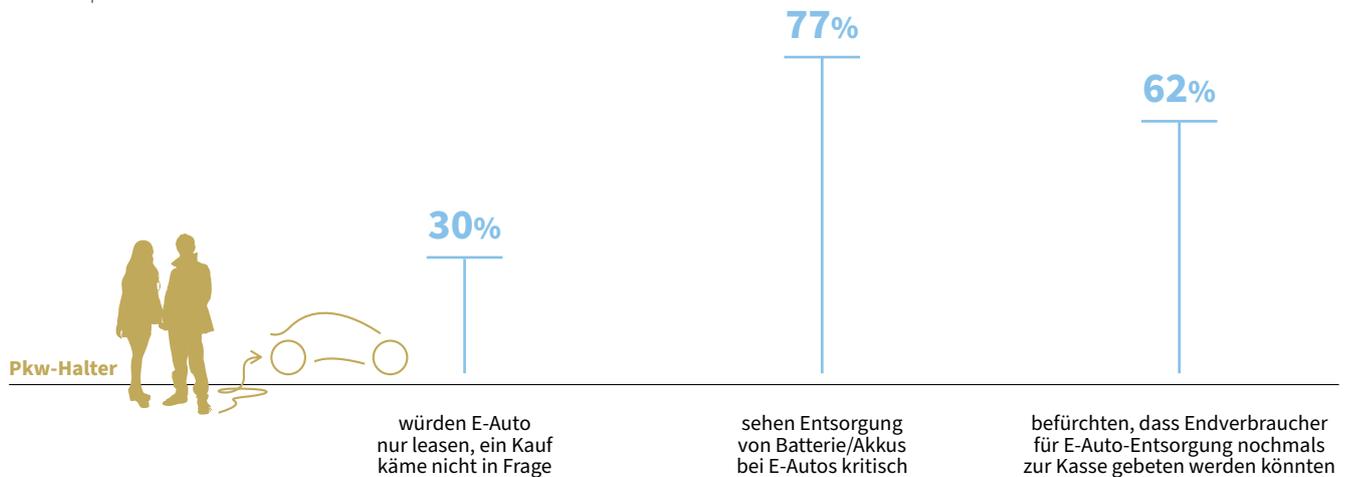
Copyright: DAT/Quelle: KBA

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

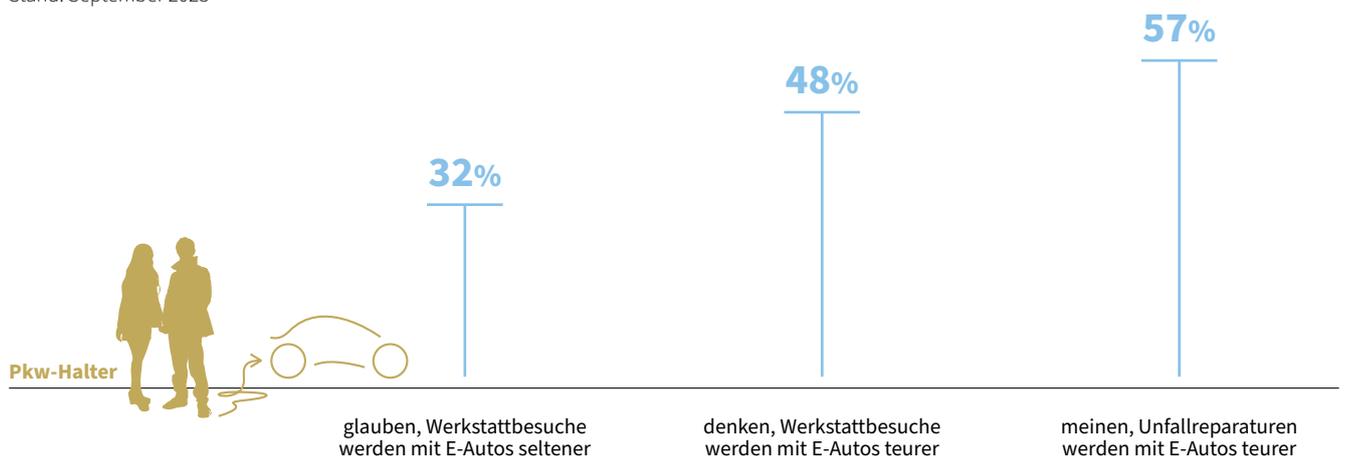


Copyright: DAT/Quelle: DAT

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

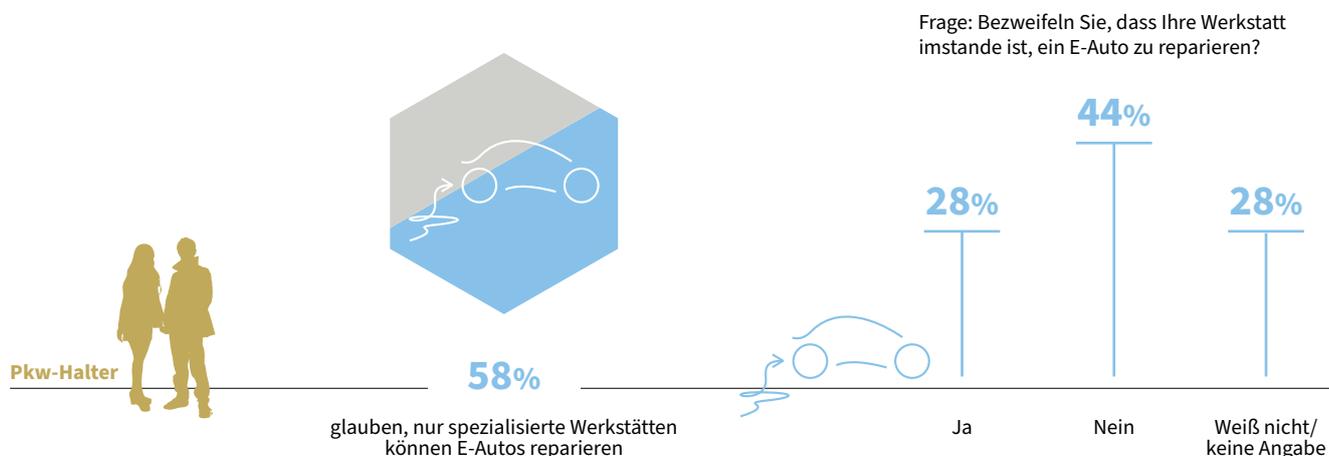


Copyright: DAT/Quelle: DAT

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

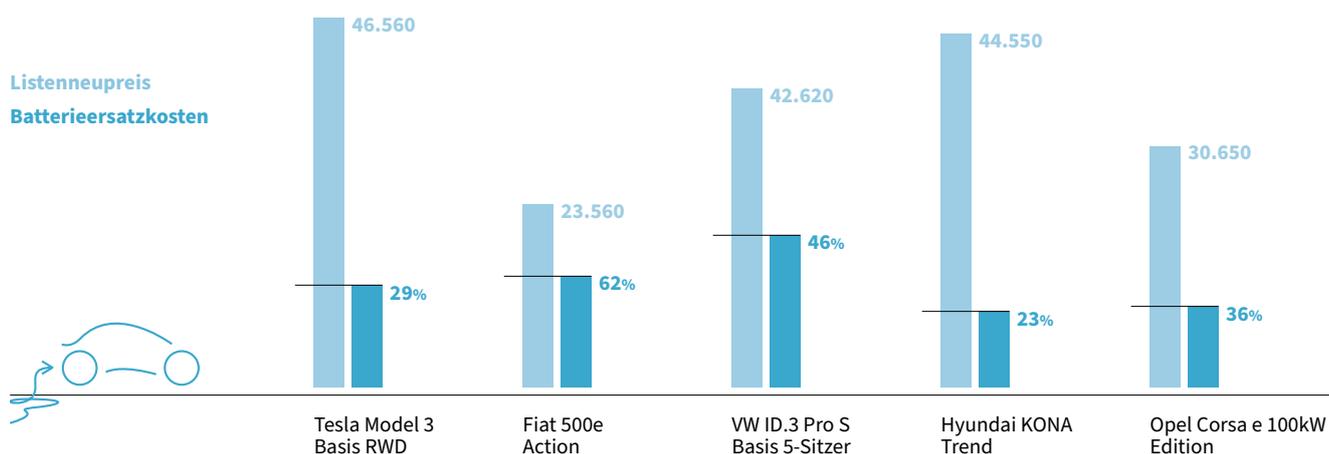


Copyright: DAT/Quelle: DAT

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.

Über das DAT-Barometer

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

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.

Über die DAT

Die Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT) ist ein international tätiges Unternehmen der Automobilwirtschaft, das umfassende Kraftfahrzeugdaten erhebt, ergänzt, erstellt, aufbereitet, strukturiert und dem Markt dann flächendeckend über unterschiedlichste Medien und Softwarelösungen zur Verfügung stellt. Die DAT versteht sich als neutrales Bindeglied zwischen den unterschiedlichen Interessengruppen der Automobilbranche und wird seit über 90 Jahren von ihren Gesellschaftern VDA, VDIK und ZDK getragen. Ein aus verschiedenen Verbraucherverbänden gebildeter Beirat überwacht die Aktivitäten und insbesondere die Wahrung der uneingeschränkten Neutralität der DAT im Sinne der privaten und gewerblichen Verbraucher.



DAT. Automobiles Wissen beginnt mit uns.

Pressekontakte für weitere Anfragen

Dr. Martin Endlein
Leiter
Unternehmenskommunikation
T: +49 711 4503-488
M: +49 175 5874675
martin.endlein@dat.de

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

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

Hinweis

Sämtliche im DAT-Barometer enthaltenen Angaben 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.