

DAT-Barometer zeigt Wertverlust gebrauchter Elektrofahrzeuge und analysiert alternative Antriebe

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

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

Hier die Ergebnisse im Detail:

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

wurden. Anders ist das bei der Daimler-Tochtermarke Smart. Diese ist bereits zu 100% elektrifiziert. Stückzahlenmäßig kommt sie allerdings nur auf 3.383 Einheiten. Von den Importeursmarken ist Volvo bereits zu 91% elektrifiziert, von den absoluten Stückzahlen liegt allerdings Hyundai etwas weiter vorn.

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



sind (im Dezember 2020 bei 73 und 75 Tagen für Benziner und Diesel), so stiegen zum Jahresbeginn die Standtage wieder an. Aufgrund der geringeren Übermittlungen von Standzeiten aus dem Handel an die DAT unterliegen die aktuellen Werte von um die 90 Tage einer größeren Schwankungsbreite.

Kommentar Martin Weiss, Leiter DAT-Fahrzeugbewertung: „Der Gebrauchtwagenmarkt für batterieelektrische Pkw hat es schwer. Das sieht man an den geringen Stückzahlen (2020: ca. 20.000 Besitzumschreibungen vs. 200.000 Neuzulassungen) und an der großen Konkurrenz zu den stark geförderten Neuwagen. Die Preisdifferenz zwischen einem neuen und einem gebrauchten Elektroauto ist oftmals zu gering, als dass es für den Käufer attraktiv wäre, sich den Gebrauchtwagen zu kaufen. Hinzu kommt, dass die Technologiesprünge momentan noch rasant sind. Jedem Gebrauchtwagenverkäufer gehen da schnell die Argumente aus, warum ein drei- oder vierjähriger Pkw gekauft werden soll, wenn für einen etwas höheren Betrag ein fabrikneues Fahrzeug erworben werden kann. Hier verschieben sich die Preisgefüge, und das wird nicht besser, je mehr neue Fahrzeuge in den Markt kommen. Die obige Grafik zeigt nur die halbe Wahrheit, da sie die Werte über alle Segmente darstellt. Schaut man sich nur die kleineren Segmente an, ist deren Wertverlust deutlich dramatischer. Bei den Plug-In-Hybriden ist die Situation ebenfalls alles andere als rosig. Diese sind vom Grundpreis oft deutlich teurer als das Nicht-Plug-In-Modell, aber diese Differenz lässt sich auf dem Gebrauchtwagenmarkt nach ein paar Jahren kaum noch realisieren. Es fehlen hier echte Nutzungsanreize. Was auf dem Neuwagenmarkt nach Erfolgsmeldungen klingt, hinterlässt auf dem Gebrauchtwagenmarkt einen sehr bitteren Nachgeschmack. Hinzu kommt die nach wie vor anhaltende Unsicherheit gebrauchter E-Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Batterie. Diesen Punkt können zumindest Batteriezertifikate und Ähnliches ausräumen, das natürliche Preisgefüge stellen sie aber auch nicht wieder her.“

Über das DAT-Barometer

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

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.

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

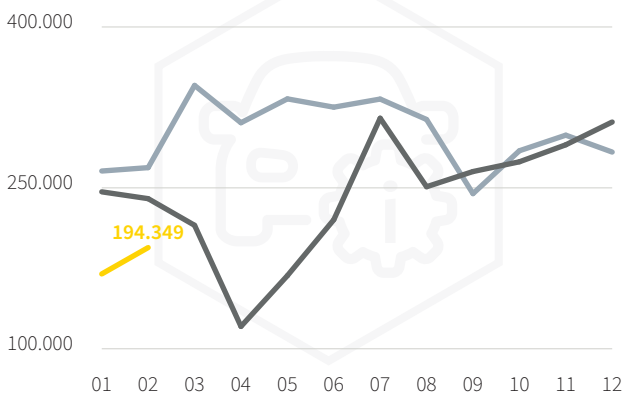
wird allerdings klar, dass knapp die Hälfte dieser Audi-Pkw mit einem Mildhybrid-Antrieb unterwegs ist, d. h. eine Kombination aus einem hochmodernen Verbrennermotor mit einem zusätzlichen Startergenerator. Dieser hilft beim Spritsparen, das Fahrzeug an sich kann aber nicht alleine rein elektrisch fahren.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



Pkw-Neuzulassungen: Gesamt

— 2019 — 2020 — 2021

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

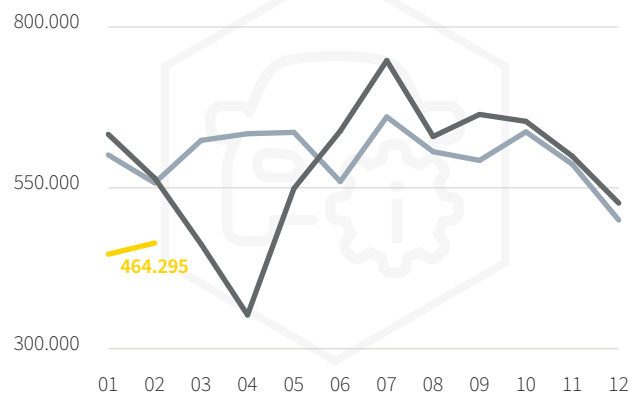


Quelle: KBA

Pkw-Besitzumschreibungen: Gesamt

— 2019 — 2020 — 2021

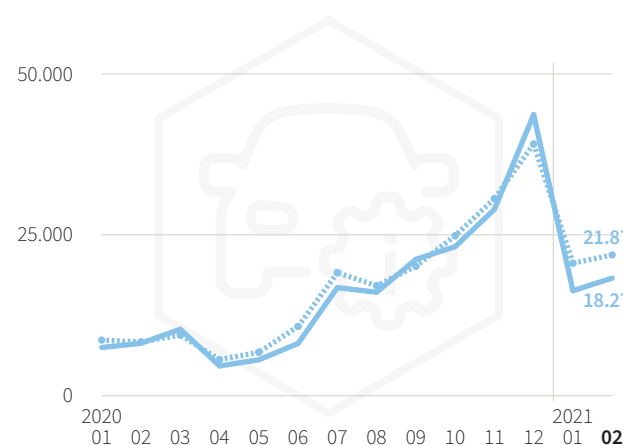
Von März bis April 2020 sowie ab Dezember 2020 war wegen Lockdown nur eingeschränkter Autohandel möglich.



Quelle: KBA

Pkw-Neuzulassungen: Elektro und Plug-In-Hybrid

— Elektro — Plug-In-Hybrid



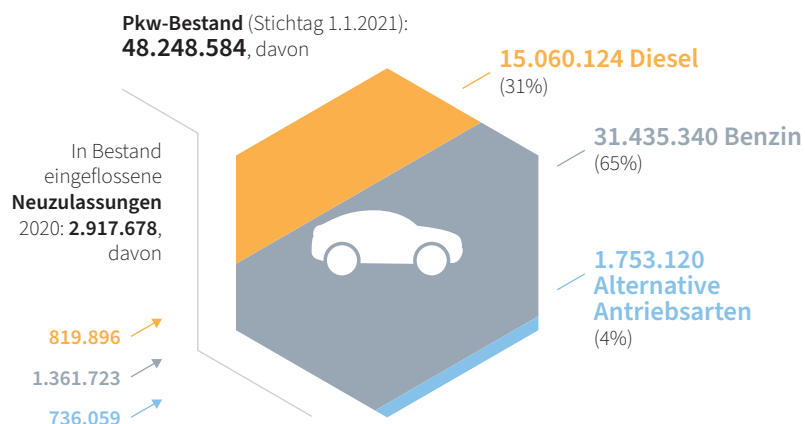
Quelle: KBA

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

Pkw-Bestand

— Diesel — Benzin — Alternative Antriebsarten

Quelle:
KBA

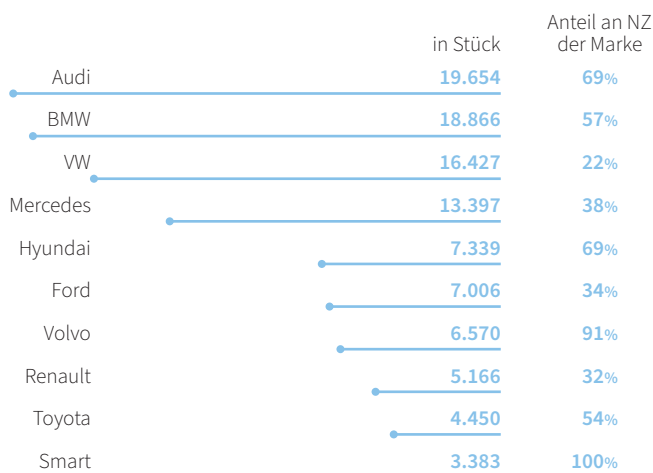


Auf den Straßen fahren derzeit über 48 Mio. Pkw, darunter 96% mit einem Verbrennungsmotor (Stichtag 1.1.2021). 1,75 Mio. Pkw, das sind 4% oder jeder 27te Pkw, zählen zu den alternativen Antrieben (darin enthalten auch alle Mildhybrid-Pkw). Betrachtet man die im Jahr 2020 neu zugelassenen Pkw, so haben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

Top 10 Marken elektrifizierte Neuzulassungen

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

Quelle:
KBA/DAT



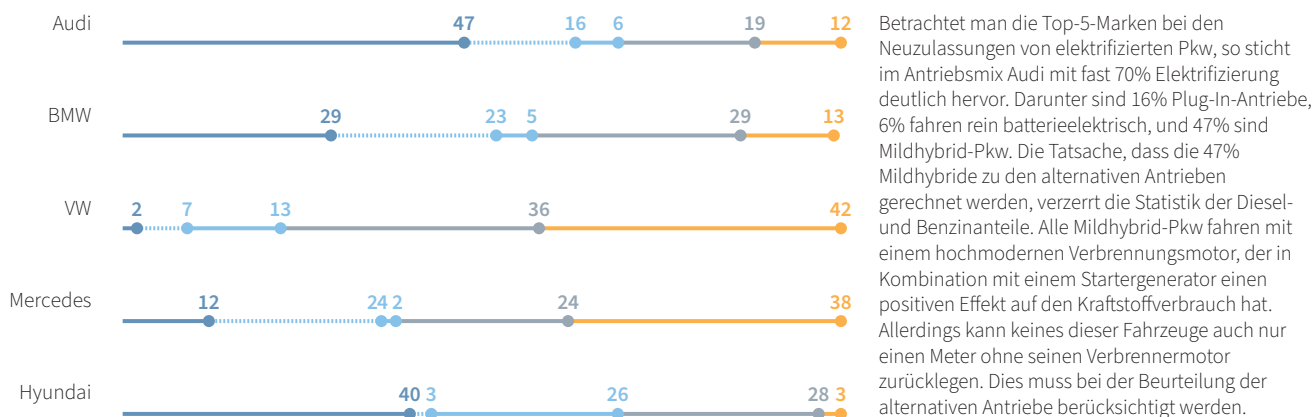
Der Anteil der elektrifizierten Antriebsarten ist deutlich gewachsen. Dazu gehören u. a. rein batterieelektrische Pkw (BEV), Plug-In-Hybride (PHEV), Vollhybride (HEV) und Mildhybride (MHEV). Die Top-Hersteller mit den meisten Zulassungen solcher Antriebe im Januar und Februar 2021 waren Audi, gefolgt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

Ausgewählte Marken nach Antriebsarten

Januar–Februar 2021; Angaben in Prozent

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

Quelle:
KBA/DAT



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

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

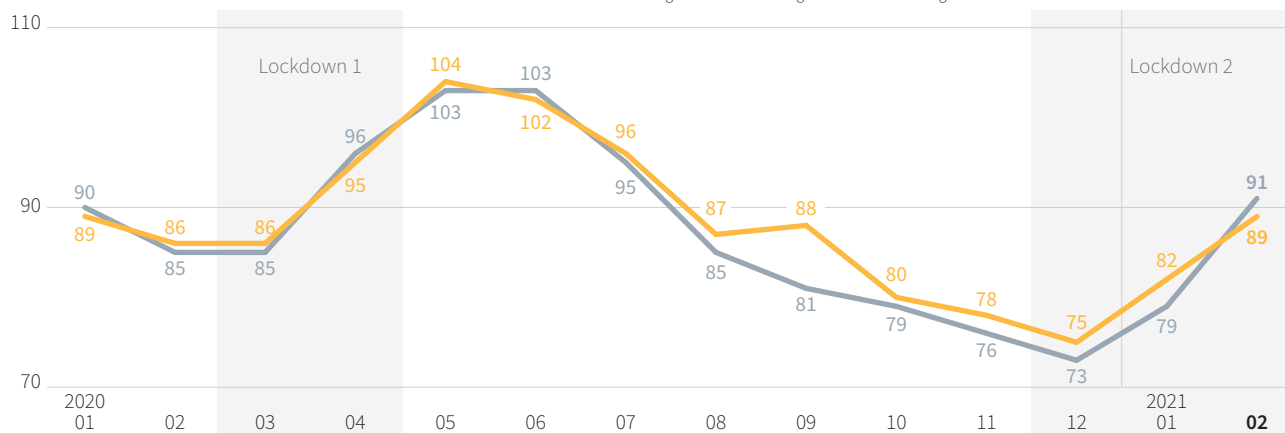
Standzeiten beim Handel in Tagen

Gebrauchtwagen aller Segmente und Marken

— Diesel — Benzin

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

Quelle:
DAT



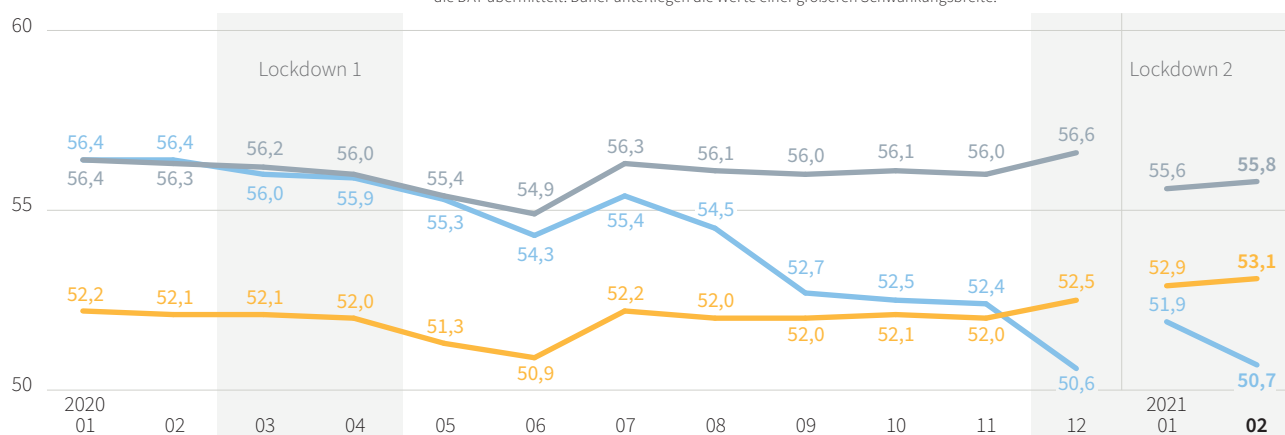
Wertentwicklung von 3-jährigen Pkw

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

— Elektro — Diesel — Benzin

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

Quelle:
DAT



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

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

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



Martin Weiss
Leiter DAT-Fahrzeug-
bewertung



Die DAT versteht sich als neutrales Bindeglied zwischen den unterschiedlichen Interessengruppen der Automobilbranche und wird seit 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: +49 175 587 4675
martin.endlein@dat.de

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

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