

Der Neuwagenmarkt läuft langsam wieder an, liegt aber im Juni mit 220.272 Einheiten immer noch deutlich unter den Vorjahresmonaten. Durch die Corona-Pandemie und den zeitweise brach liegenden Neuwagenhandel fehlen in der Summe knapp 35% ggü. Vorjahr. Anders das Bild auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Mit 638.463 Einheiten liegt der Juni sogar über den Werten von 2019 und 2018, in der Summe fehlen aber immer noch 11%. Nach Antriebsarten entfielen im Juni 51% der Neuzulassungen auf Benzin, 31% auf Diesel und 18% laut KBA auf alternative Antriebsarten. Diese Verteilung variiert deutlich in den einzelnen Pkw-Segmenten. Stärkstes Diesel-Segment sind die Wohnmobile (99%), Benzin finden sich v.a. in Sportwagen und im Segment der Kleinwagen (über 80%). Die statistische Unschärfe bei den Verbrennern wird in der oberen Mittelklasse am offensichtlichsten: Dort wurden sehr viele Diesel- und Benzin-Pkw zugelassen, die zu alternativen Antrieben gezählt werden.

Betrachtet man speziell die im Juni am häufigsten zugelassenen Modelle Audi A6, S6 und RS6, so waren 4% Plug-In-Hybride, 96% Mildhybride. Bei den Modellen der Kompaktklasse fallen lediglich 12% unter diese Antriebsart. Von allen bisher gestellten Anträgen auf den Umweltbonus über das BAFA wurden für reine Elektro-Pkw 56% von gewerblichen Haltern gestellt, bei den Plug-In-Hybriden waren es sogar 66%. Dies lässt sich u.a. auf die steuerlichen Vorteile solcher Pkw zurückführen.

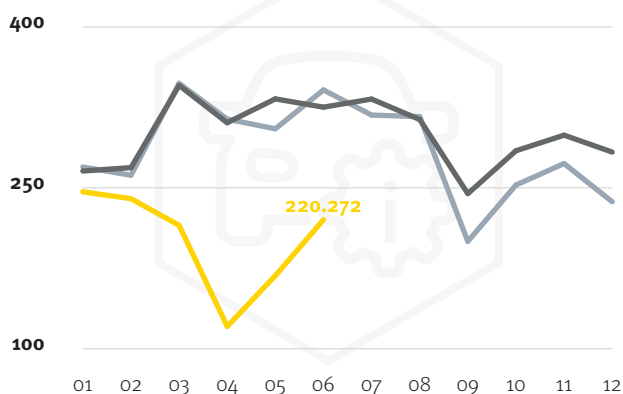
Die Situation von gebrauchten Elektrofahrzeugen beim Handel zeigt, dass diese als dreijährige Pkw sehr nah am Wertniveau der Benzinler liegen (im Juni 54,3%, Benzinler 54,9% vom ehemaligen Listenneupreis). Vergleichbare Dieselgebrauchtwagen erreichen 50,9%.



Pkw-Neuzulassungen: Gesamt

Angaben in 1.000 Stück

— 2018 — 2019 — 2020

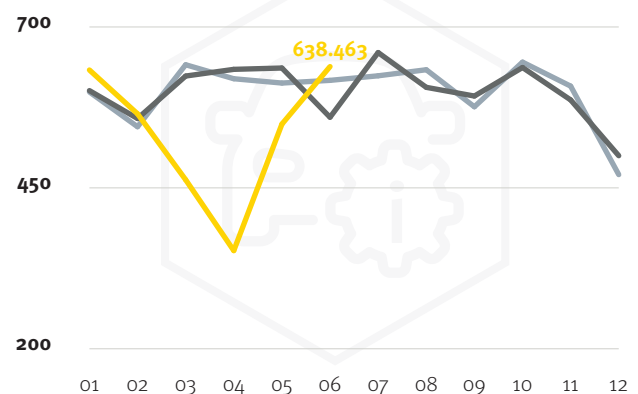


Quelle: KBA

Pkw-Besitzumschreibungen: Gesamt

Angaben in 1.000 Stück

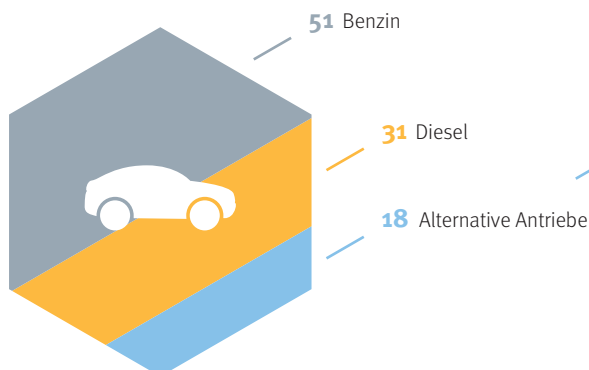
— 2018 — 2019 — 2020



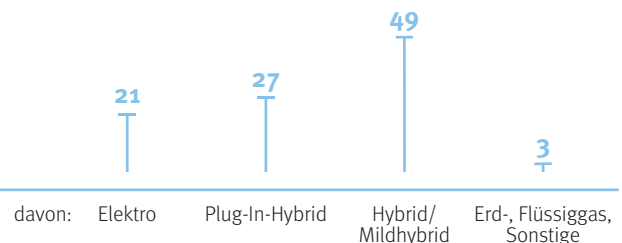
Quelle: KBA

Pkw-Neuzulassungen Juni 2020 nach Antriebsarten

Angaben in Prozent



Quelle: KBA

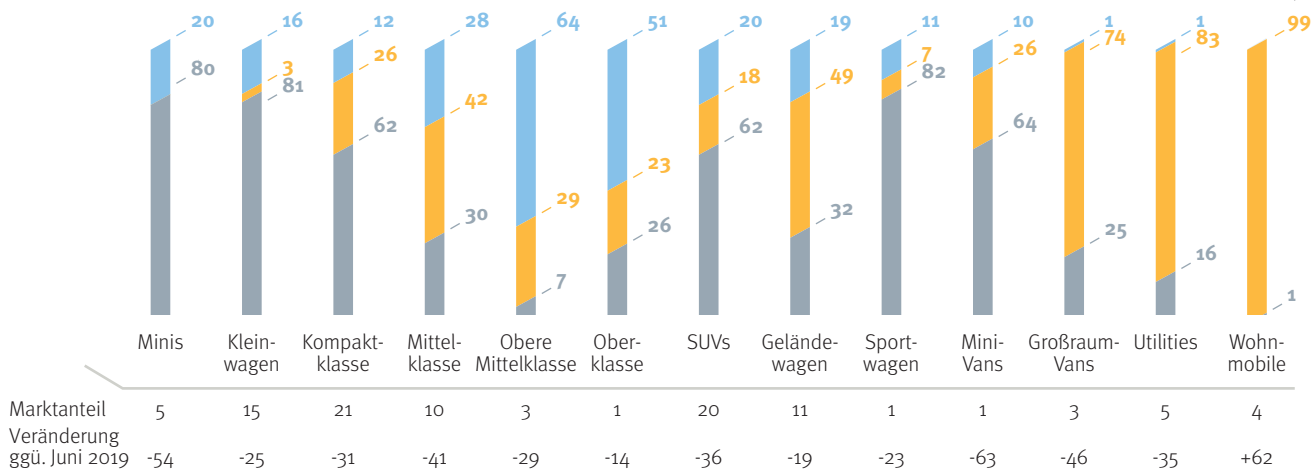


Der hohe Anteil alternativer Antriebsarten kommt von den Hybriden. Laut KBA-Systematik werden auch Mildhybride/Pkw mit 48-Volt-Bordnetz zu den Hybriden gezählt, obwohl diese keinen Kilometer rein elektrisch fahren. Da ein Benzinler oder Diesel mit diesem Antrieb nicht mehr bei den Verbrennern auftaucht, muss man bei der Interpretation der Zulassungszahlen besonders wachsam sein.

Segmente im Juni 2020 nach Antriebsarten

Angaben in Prozent — Benzin — Diesel — Alternative Antriebe

Quelle: KBA

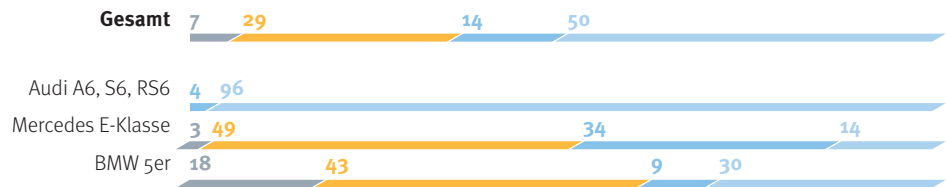
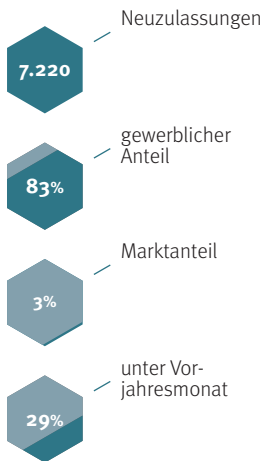


Obere Mittelklasse im Juni 2020

Angaben in Prozent

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

Quelle: KBA



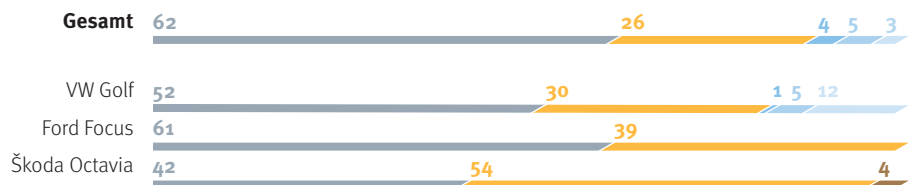
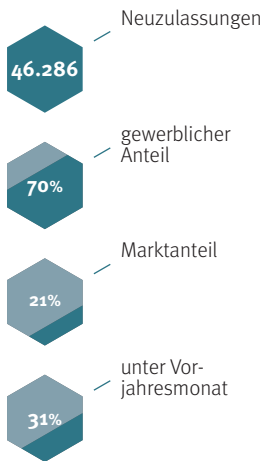
Auf die obere Mittelklasse entfallen nur 3% der Neuzulassungen. Insgesamt fällt das Segment aber mit 64% alternativen Antriebsarten auf. Laut KBA sind im Juni alle Modelle des Spitzenreiters Audi (A6, S6, RS6) mit einem alternativen Antrieb ausgestattet (nur sechs einzelne Pkw zählen zu den Dieseln). Auch hier sorgt die Verteilung nach Antriebsarten für ein verzerrtes Bild.

Kompaktklasse im Juni 2020

Angaben in Prozent

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

Quelle: KBA



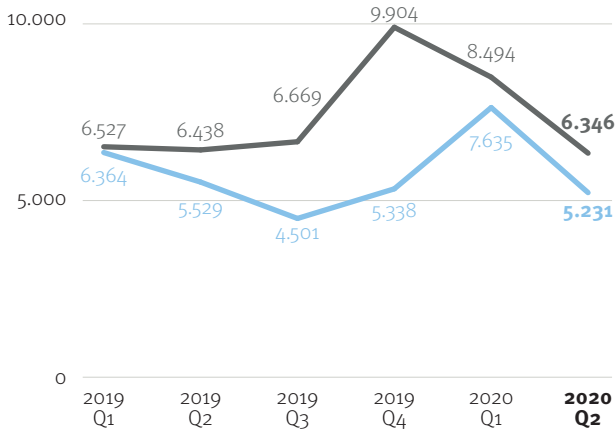
Die Kompaktklasse ist mit 21% stärkstes Neuzulassungssegment. Nach Antriebsarten dominieren Benziner (62%), gefolgt von Diesel (26%) und alternativen Antriebsarten (insgesamt 12%). Während sich dieses Bild beim VW Golf in etwa so widerspiegelt, weist der Ford Focus nur Verbrenner aus. Beim Škoda Octavia wurden vier Prozent mit Erdgas-Antrieb zugelassen, über die Hälfte mit Dieselmotor.

Anträge auf Umweltbonus

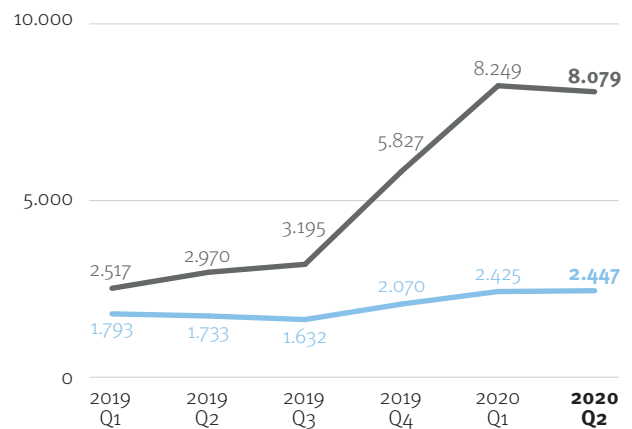
— privat — gewerblich

Quelle:
BAFA

Reine E-Autos – Battery Electric Vehicles (BEV)



Plug-In-Hybrid (PHEV)

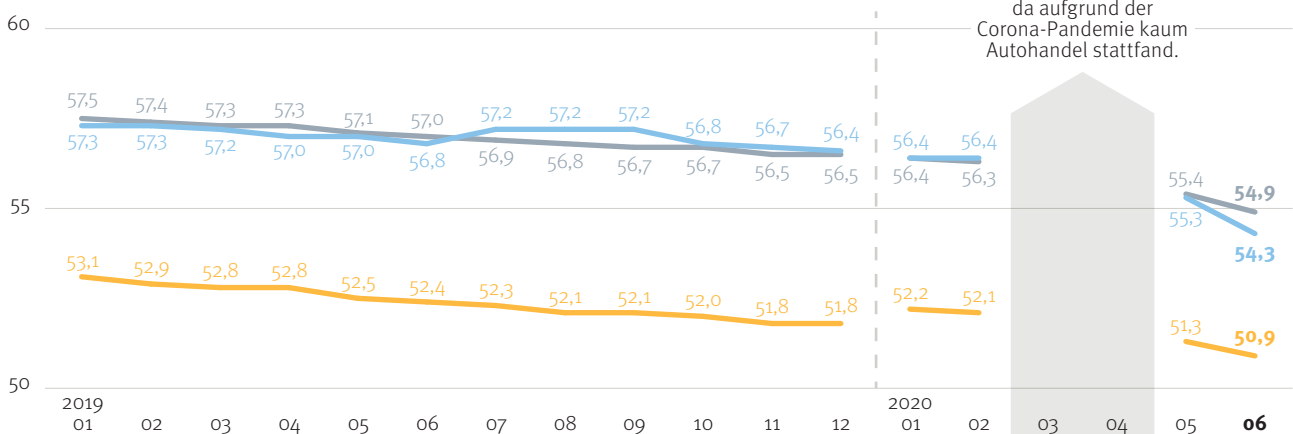


Wertentwicklung vom Listenneupreis

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

— Benzin — Diesel — Elektro

Quelle:
DAT



Realistische Werte können für diese Monate nicht ausgewiesen werden, da aufgrund der Corona-Pandemie kaum Autohandel stattfand.

Bei den Fahrzeugwerten handelt es sich immer um dreijährige Pkw, die innerhalb eines Kalenderjahres betrachtet werden. Fahrzeuge, welche während des Jahres auslaufen, werden im System weiterhin zum jeweiligen Jahresende gepflegt. Zu Beginn eines neuen Jahres fallen die ausgelaufenen Modelle weg. Daher ergibt sich meist ein Sprung von Dezember zu Januar in den Werten. Neue Modelle kommen unterjährig dazu.

„Die aufgrund der Innovations- bzw. Umweltprämie stark rabattierten Elektro- und Hybridfahrzeuge sorgen für sehr viel Veränderung am Markt. Günstige Modelle profitieren am stärksten davon, da sich deren Listenneupreis dadurch teilweise halbiert. Eine solche Abwertung erfahren diese Fahrzeuge in der Regel erst nach zwei bis drei Jahren. Somit werden diese Prämien einen nachhaltigen Einfluss auf das allgemeine Wertniveau von gebrauchten Elektrofahrzeugen haben. Erste Beobachtungen am Gebrauchtwagenmarkt zeigen bereits, dass die

Preise für bereits verfügbare gebrauchte Elektrofahrzeuge schon heute unter Druck geraten. Was die Klassifizierung von alternativen Antriebsarten betrifft, so sehen wir diese mit einer gesunden Skepsis. Sehr viele Diesel- und Benzin-Verbrennerfahrzeuge mit ihrem Mildhybridmodul verfälschen durch die Zuordnung zu den alternativen Antrieben das Gesamtbild vom Markt. Am deutlichsten sichtbar wird dies bei der oberen Mittelklasse, da hier die ‚Mildhybridisierung‘ am weitesten fortgeschritten ist.“



Martin Weiss
Leiter DAT-Marktbeobachtung

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.