

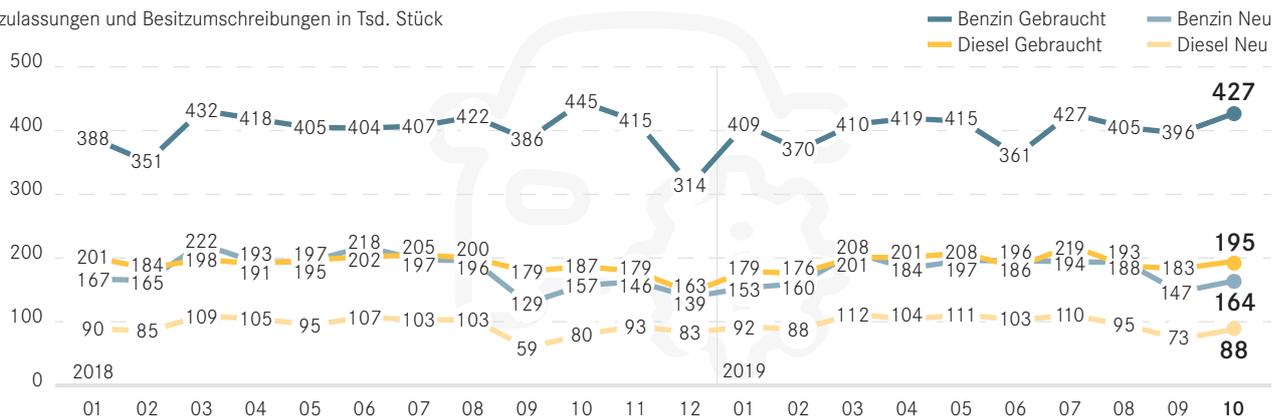


Der Automarkt weist bei den Neuzulassungen gegenüber dem Vorjahr positive Ergebnisse auf, während der Gebrauchtwagenmarkt auf Vorjahresniveau liegt. In der prozentualen Verteilung der Emissionsklassen bei Diesel-Gebrauchtwagen gab es im Vergleich zum Sommer kaum Veränderungen. Bezogen auf die Stückzahlen werden Pkw mit Euro-6-Norm am häufigsten gehandelt, während Euro-5-Diesel zurückgegangen sind. Der Automobilhandel hat weiter mit der Diesel-Thematik zu kämpfen, allerdings entspannt sich die Situation zunehmend. Nur 9% nehmen generell keine Diesel-Pkw in Zahlung, 41% bilden Rückstellungen für drohende Verluste. Beide Werte lagen in der Vergangenheit deutlich darüber. Die stärkere Vermarktung von Diesel-Pkw über andere „Kanäle“ bestätigten 60% der Händler, 38% werden häufiger sogar direkt aus dem Ausland kontaktiert. Im

Bereich der Endverbraucher bleibt der Beratungsbedarf weiter hoch: 85% der Händler bestätigten mehr solcher Kundengespräche bezüglich des Diesels. Bei 50% der Händler gibt es dennoch Kunden, die wieder zum Diesel zurückgekehrt sind. Als tatsächlich überwunden sehen die Dieselkrise nur 21% der befragten Automobilhändler, und was die Zukunft dieser Antriebsart betrifft, so glauben 43%, dass die Bedeutung im Vergleich zum Benzin abnehmen wird. 29% spüren eine gesteigerte Nachfrage nach alternativen Antrieben wegen der „0,5%-Regelung“. Benzin und Diesel befinden sich zwischen 85 und 90 Tagen im Bestand der Händler, ein Diesel-Pkw kostet pro Tag 28 Euro. Die Werte dieser Fahrzeuge sind weiter leicht rückläufig. Sie erreichen als dreijährige Gebrauchtwagen noch 52,0% des ehemaligen Listenpreises, Benzin 56,7%.

### Pkw-Markt

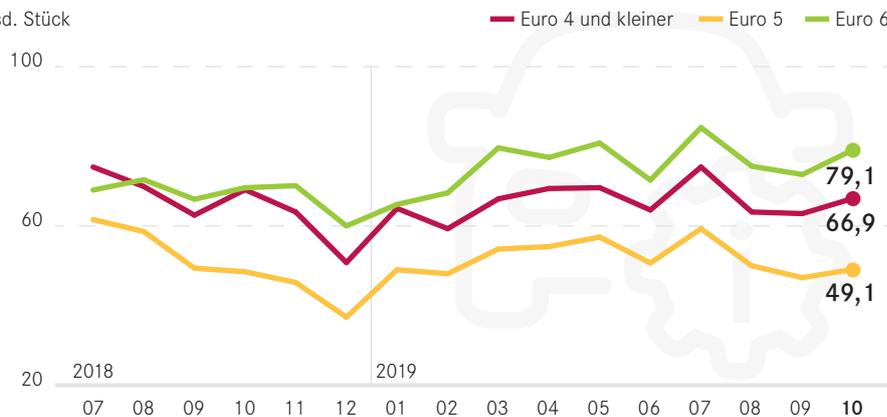
Neuzulassungen und Besitzumschreibungen in Tsd. Stück



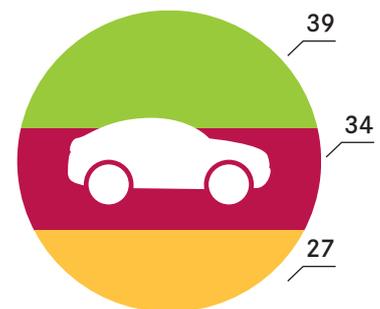
Quelle: KBA

### Diesel-Besitzumschreibungen nach Euro-Normen

in Tsd. Stück



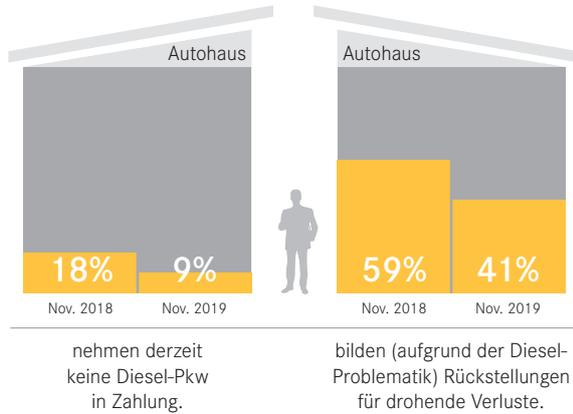
in Prozent



Anteil November 2019

Quelle: KBA

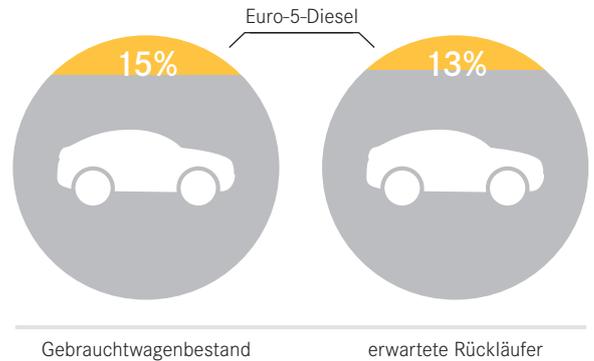
### Auswirkungen der Diesel-Problematik beim Handel



Quelle: DAT

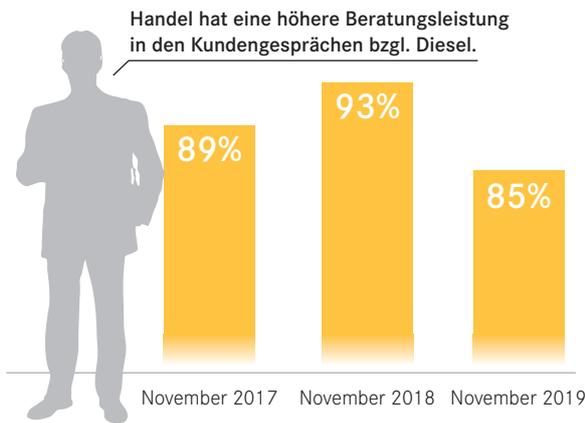
### Euro-5-Diesel im Handel – aktuell und erwartet

Stand November 2019



Quelle: DAT

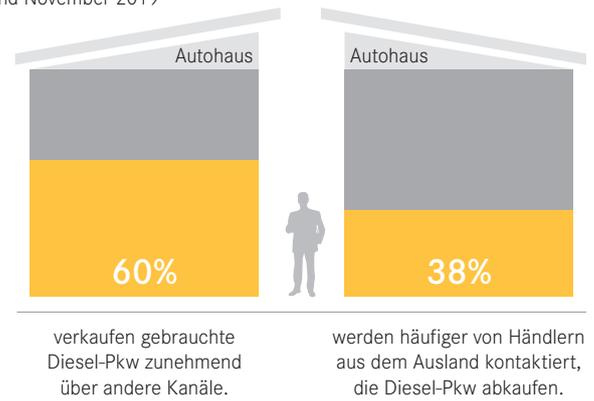
### Beratungsaufwand des Handels



Quelle: DAT

### Absatzkanäle des Handels

Stand November 2019



Quelle: DAT

### Meinung des Handels: Diesel-Gegenwart und -Zukunft

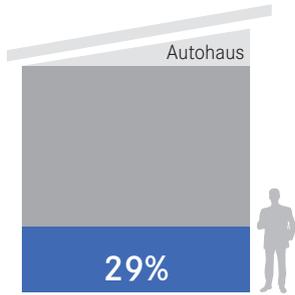


Quelle: DAT

**Methodik** Das DAT Diesel-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts. Für die Befragung des Handels (November 2019) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 360 Online-Interviews (CAWI) über TeleResearch durchgeführt (Feldzeit: 05. bis 18.11.2019). Die Gewichtung der Daten erfolgte nach Innungsmemberschaft, Händlertyp und Marke.

### Firmenwagenanfrage beim Handel

Stand November 2019



haben wegen der 0,5%-Regelung für Dienstwagen vermehrt Anfragen von Firmenkunden.

„Im Flottenkundenbereich spielt die wesentliche Musik weiterhin in Richtung hocheffizienter Diesels-technologie. Es ist aber auch nicht von der Hand zu weisen, dass aufgrund der bestehenden staatlichen Kaufanreize, wie der Dienstwagenbesteuerung und der Umweltprämie, eine verstärkte Nachfrage für alternative Antriebe bei unseren Marken zu verzeichnen ist. Die große Herausforderung dabei liegt in den zukünftigen Restwerten dieser Fahrzeuge und hier insbesondere der PHEVs, denn für diese Brückentechnologie kennt niemand Stand heute die Marktchancen in 36 Monaten. Die Lage im operativen GW-Geschäft hat sich entschärft, und der freie Fall ist hier im Laufe des Jahres gestoppt worden. Weiterhin kann unsererseits im Bereich gebrauchter Dieservermarktung im Durchschnitt leider immer noch nicht von einem ausreichenden Ertragsgeschäft gesprochen werden.“

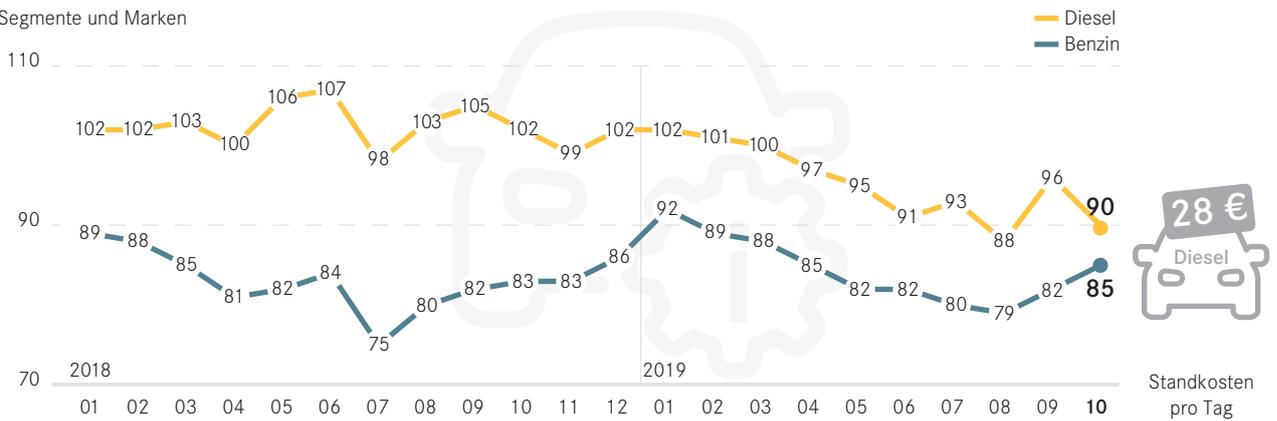


Michael Hedtke, Autohaus Hedtke

Quelle: DAT

### Standzeiten in Tagen

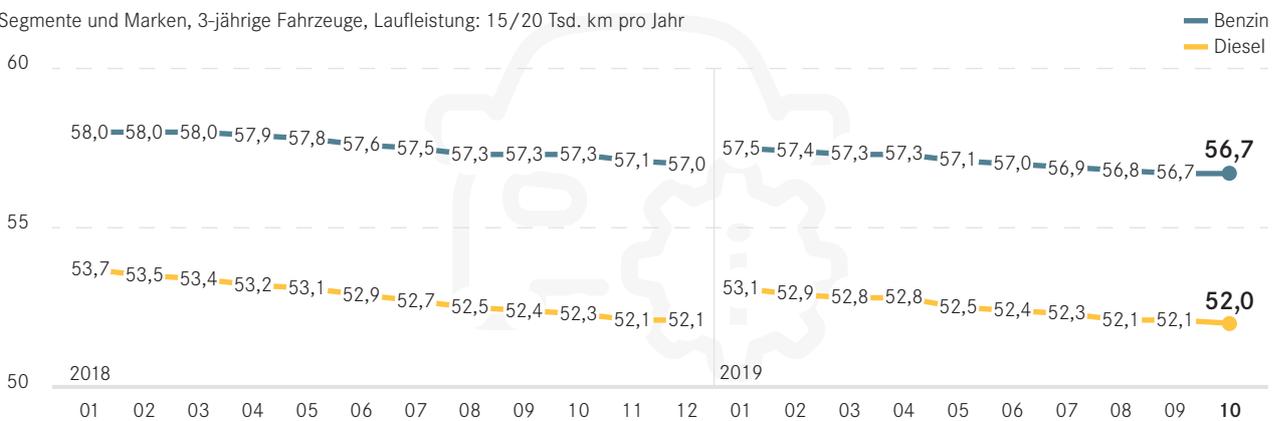
Alle Segmente und Marken



Quelle: DAT

### Wertentwicklung vom Listenneupreis in %

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



Quelle: DAT

Bei den Fahrzeugwerten handelt es sich um 3-jährige Pkw, die innerhalb eines Kalenderjahres betrachtet werden. Zu Beginn eines Jahres werden die dann 4-jährigen Fahrzeuge durch neue 3-jährige Fahrzeuge ausgetauscht. Daher ergibt sich ein Sprung von Dezember zu Januar. Die Werte basieren auf echten Brutto-Transaktionspreisen, die vom Handel an die DAT übermittelt werden.