



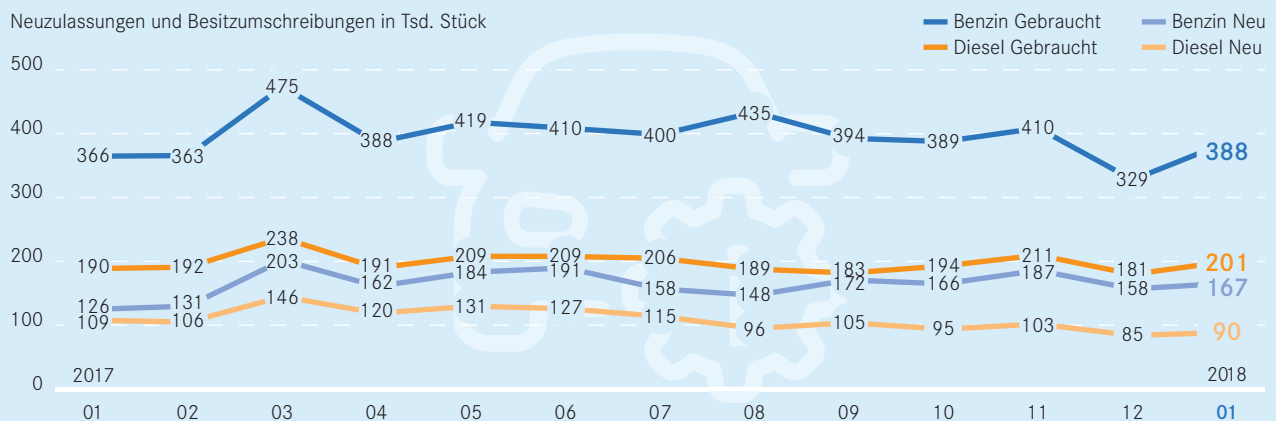
DER MARKT VOR DEM URTEIL ZU FAHRVERBOTEN

Wegen der anhaltenden Diskussion um den Diesel sanken 2017 die Diesel-Neuzulassungen um 13,2%, dies wurde allerdings durch die 13,8% mehr an Benzinern überkompensiert. Bei den Diesel-Besitzumschreibungen war der Rückgang mit nur 2,7% deutlich niedriger als erwartet. Zum Start 2018 lagen alle Zahlen über dem Vormonat und bis auf Diesel-Neuwagen auch über dem Vorjahresmonat. Nun steht eine wichtige Entscheidung für den Automobilmarkt an. Das Bundesverwaltungsgericht wird ein Urteil zu möglichen Fahrverboten fällen. Bisher gaben 23% der Neuwagen- und 15% der Gebrauchtwagenkäufer an, dass die Diskussion um den Diesel bei ihrer Kaufentscheidung eine Rolle

gespielt hatte. Wer von diesen Pkw-Käufern vorher einen Diesel besaß, der trennte sich zu 17% (NW-Käufer) und 20% (GW-Käufer) möglichst schnell von ihm aus Angst vor sinkenden Werten oder drohenden Fahrverboten. Was eine technische Nachrüstung betrifft, so glaubt etwa die Hälfte der Autokäufer des Jahres 2017 daran, dass Politik und Industrie eine bezahlbare Lösung finden werden. Beim Handel bleibt die Schere zwischen Standtagen (Diesel 102 Tage, Benzin 89) und Fahrzeugwerten gebrauchter Benzin und Diesel weiterhin offen. Zum Jahresende stiegen die Werte der Benzinern nochmals an und erreichten 57,2% vom ehemaligen Listenneupreis, Diesel sanken auf 52,6%. Zum Januar 2018 wurden „neue“ dreijährige Gebrauchtwagen bewertet. Die Benzinern sind mit 58% ins neue Jahr gestartet, Diesel mit 53,7%.

Pkw-Markt

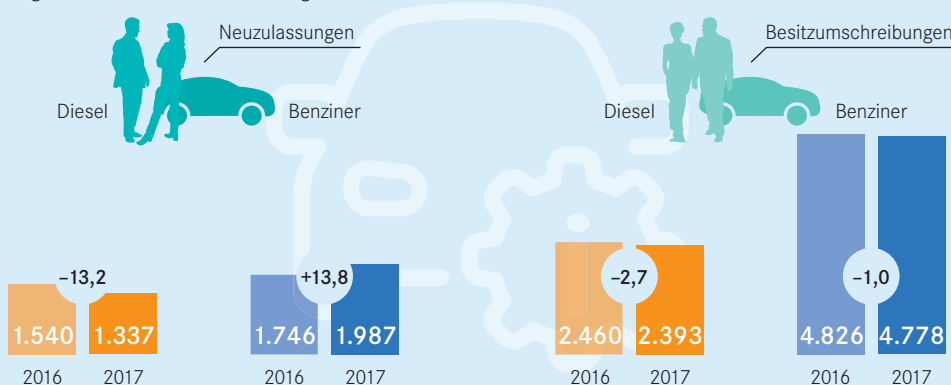
Neuzulassungen und Besitzumschreibungen in Tsd. Stück



Quelle: KBA

Neuzulassungen und Besitzumschreibungen Diesel und Benzinern

Angaben in Tsd. Stück; Veränderung in Prozent

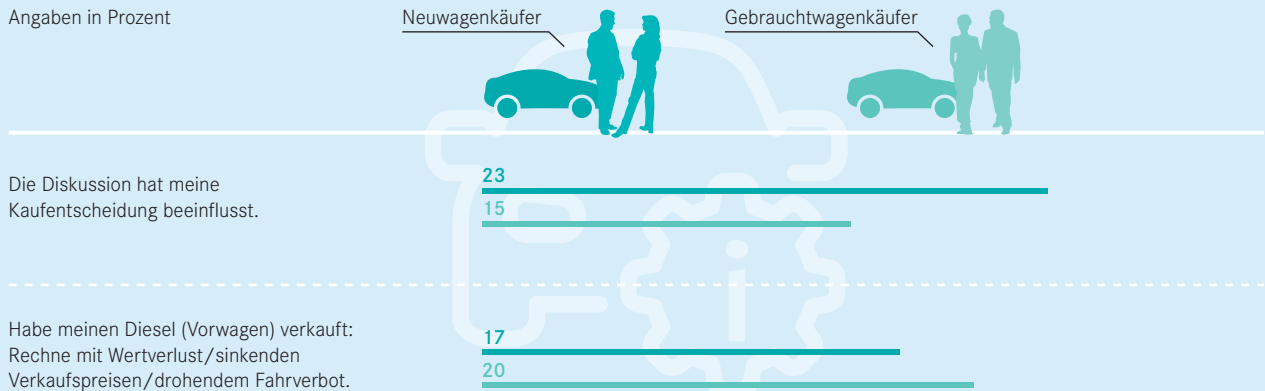


der Diesel-Gebrauchtwagen hatten 2017 einen Motor der Schadstoffklasse Euro-6

Quelle: KBA

Auswirkungen der Dieseldiskussion 2017

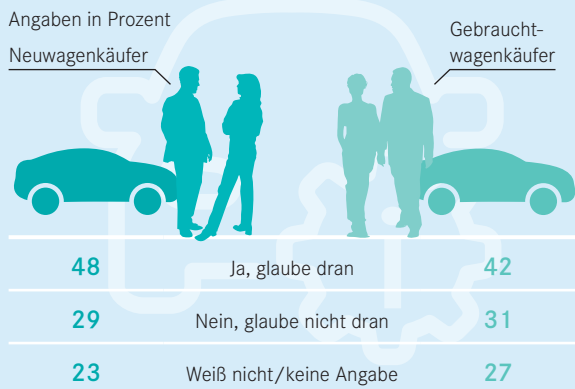
Angaben in Prozent



Quelle: DAT-Report

Bezahlbare Nachrüstung durch Politik und Automobilindustrie 2017

Angaben in Prozent



Quelle: DAT-Report

Methodik

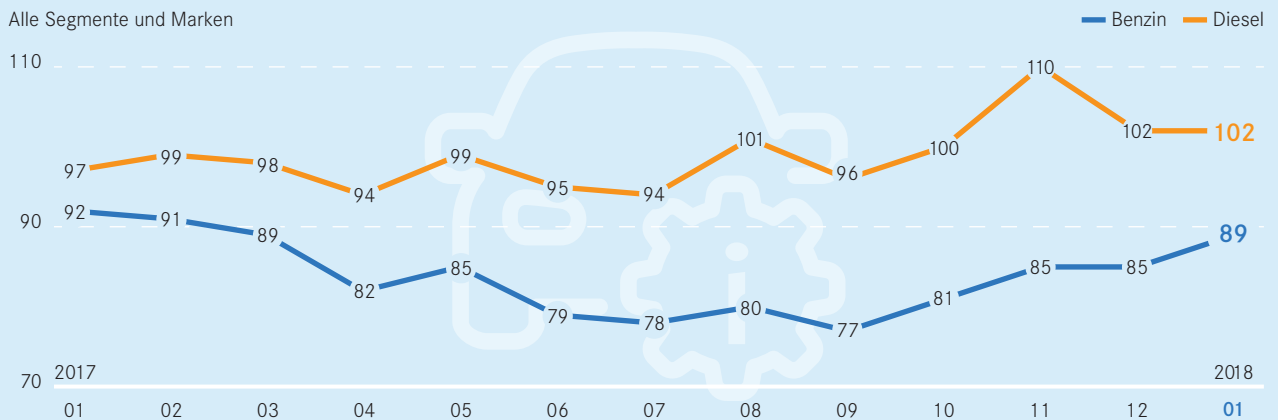
Das DAT Diesel-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts.

Für den DAT-Report 2018 wurde eine repräsentative Befragung durch die GfK von insgesamt 3.979 Privatpersonen zum Autokauf und zum Werkstattverhalten durchgeführt.

Für die hier aufgeführten Grafiken wurden 2.563 Personen befragt (Bedingung: Der Pkw-Kauf musste im Zeitraum März bis Juni 2017 stattgefunden haben). Der Befragungszeitraum war von Juli bis Oktober 2017 (face-to-face).

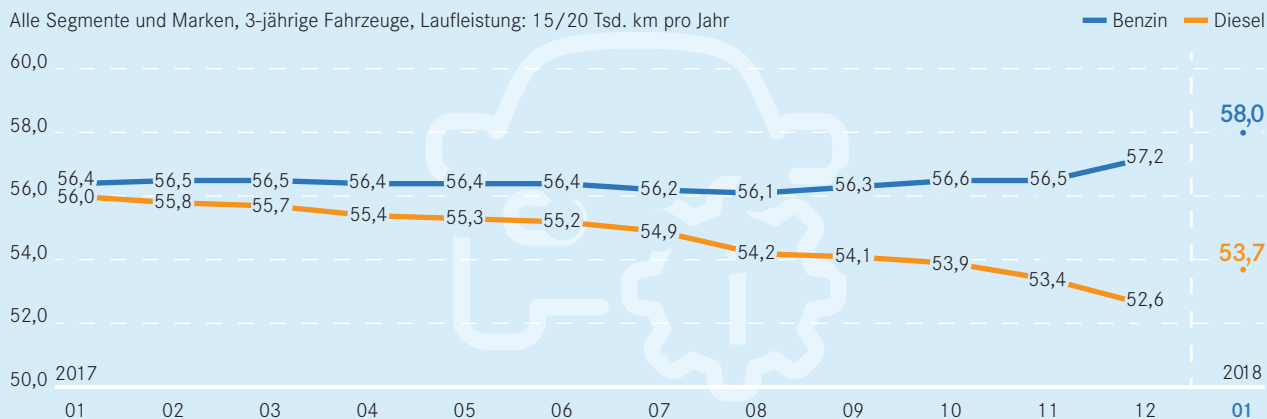
Standzeiten in Tagen

Alle Segmente und Marken



Quelle: DAT

Wertentwicklung vom Listenneupreis in %



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.



Der Handel hat bei den Diesel-Gebrauchtfahrzeugen die Nagelprobe noch vor sich

Im August 2017 zeigte sich der Maschinenbauingenieur und Journalist Andreas Keßler in einem Interview des Deutschlandfunks von der Berichterstattung über den Diesel „teilweise erschüttert“. Die Kommentare hätten selbst in den deutschen Leitmedien „kafkaeske Züge“ angenommen. Hintergrund für diese Erkenntnisse waren die oft auf Effekthascherei und nicht auf Fakten basierende Verlautbarungen. Jegliche Dieselmotoren wurden darin als rückwärtsgewandt und hochgradig umweltschädigend an den Pranger dargestellt. Dazu erläutert Jens Nietzsche, Sprecher der DAT-Geschäftsführung: „Die im Herbst 2015 von den Abgasmanipulationen im VW-Konzern ausgelöste Diskussion in der Öffentlichkeit wurde aus meiner Sicht vor allem in der ersten Jahreshälfte 2017 auf dünner Faktenbasis geführt. Die technischen Sachverhalte rund um den Diesel, die Umweltverträglichkeit und die Entwicklungen im Handel mit den betreffenden Fahrzeugen sind leider nun mal nicht so trivial und vor allem nicht wirklich schlagzeilentauglich. Auch um den Verantwortlichen in den Redaktionen bei der Einschätzung der Problematiken behilflich zu sein, haben wir ab April 2017 regelmäßig unser Diesel-Barometer veröffentlicht.“

Jens Nietzsche weiter: „Vielleicht konnten wir damit tatsächlich einen kleinen Beitrag zur Versachlichung der Berichterstattung leisten. Auf jeden Fall war im Herbst 2017 in vielen Medien erfreulicherweise zu beobachten, dass nicht alle Diesel schlecht sind, die Elektromobilität doch nicht die ultimative Erlösung ist und es auch andere, von der Krise Betroffene gibt als die Besitzer eines Diesel-Fahrzeugs. Die Rede ist von den Automobilhändlern, welche ganz offensichtlich die Hauptlast tragen: Diesel-Gebrauchtwagen haben erhöhte Standzeiten, Standkosten und steigenden Wertverlust. Hinzu kommt in diesen Zeiten ein nicht zu unterschätzender Aspekt: eine schleichende Demotivation ihrer Belegschaft“, ergänzt Nietzsche und stellt fest: „Das Tragische ist, dass dem Handel die Nagelprobe der Diesel-Krise erst noch bevor steht. Es ist nicht zu erwarten, dass die Leipziger Verwaltungsrichter den Städten einen Persilschein in Sachen Umweltschutz ausstellen. Wie auch immer das Gericht am 22.2. entscheidet, das Urteil wird dem Handel wehtun. Die Frage ist nur, wie stark, der Kostenschmerz ausfällt. Es bleibt zu hoffen, dass Politik und Industrie endlich alle unschuldig Betroffenen, ob private Verbraucher, gewerbliche Fahrzeughalter, die Städte und Gemeinden oder eben die Automobilbetriebe bei der Bewältigung der Diesel-Krise wirksam unterstützt“.

Jens Nietzsche
DAT-Geschäftsführer Inland (Sprecher)