



Im ersten Drittel des Jahres 2019 konnten kumuliert 1,6% mehr Diesel-Neuzulassungen als im Vorjahreszeitraum getätigt werden, die Diesel-Gebrauchtwagenverkäufe gingen um 2,3% zurück. Zählt man alle Neuzulassungen und Besitzumschreibungen zusammen, liegt der Automarkt insgesamt etwa auf Vorjahresniveau. Fragt man die privaten Autokaufplaner, für welche Motorart sie sich wahrscheinlich entscheiden, so konnte der Diesel zulegen. 17% aller Befragten würden sich für einen Diesel entscheiden, 42% ist der Zuspruch bei den Dieselfahrern.

Die Diskussion um die Dieseldematik wirkt sich weiter auf das Kaufverhalten aus: 41% verschieben den Autokauf, dies vor allem wegen der drohenden Fahrverbote. 53% zeigen sich unbeeindruckt. Ein ähnliches Bild bietet die Frage nach der finanziellen Beteiligung einer technischen Nachrüstung. Etwas mehr als die Hälfte würde sich nicht daran beteiligen, 40% würden das in

Erwägung ziehen. Hauptgrund für diese Menschen ist der Werterhalt des Fahrzeugs, gefolgt von der Hoffnung, dadurch Fahrverbote zu umgehen.

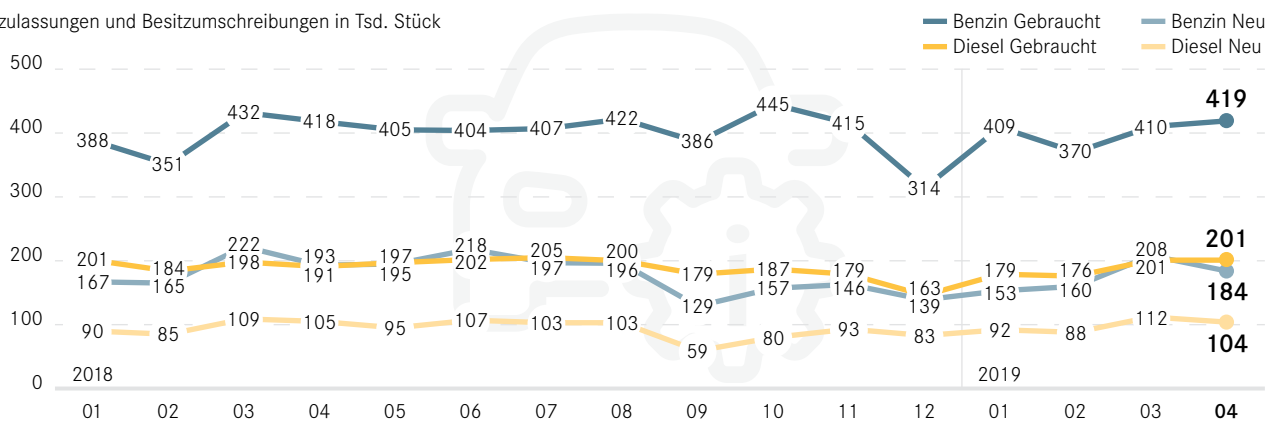
Ein sehr wichtiger Faktor beim Autokauf ist der Kraftstoffverbrauch. Insofern spielen Kraftstoffpreise eine wichtige Rolle, und besonders Benzin hat sich seit Jahresbeginn um 9% verteuert, Diesel um 3%.

Sollte es in Zukunft nur noch alternative Antriebsarten geben, würden sich mehr Menschen für einen wasserstoffgetriebenen Pkw als für ein reines E-Auto entscheiden. Ganz vorn in der Gunst stünde allerdings der Hybrid.

Beim Automobilhandel liest man aus den Zahlen leichte Entspannung: Diesel-Gebrauchtwagen stehen 97 Tage, vergleichbare Benziner 85 Tage. Die Gebrauchtfahrzeugwerte haben sich im April nicht nach unten entwickelt, sondern verblieben auf Märzniveau.

### Pkw-Markt

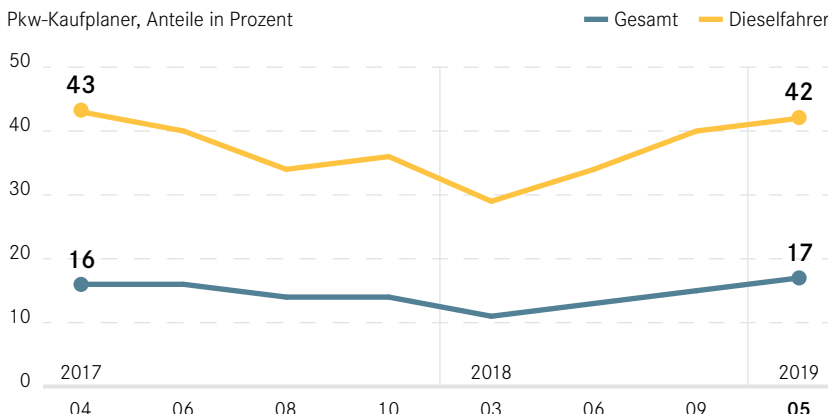
Neuzulassungen und Besitzumschreibungen in Tsd. Stück



Quelle: KBA

### Wahrscheinlichste Motorart: Diesel

Basis: Pkw-Kaufplaner, Anteile in Prozent

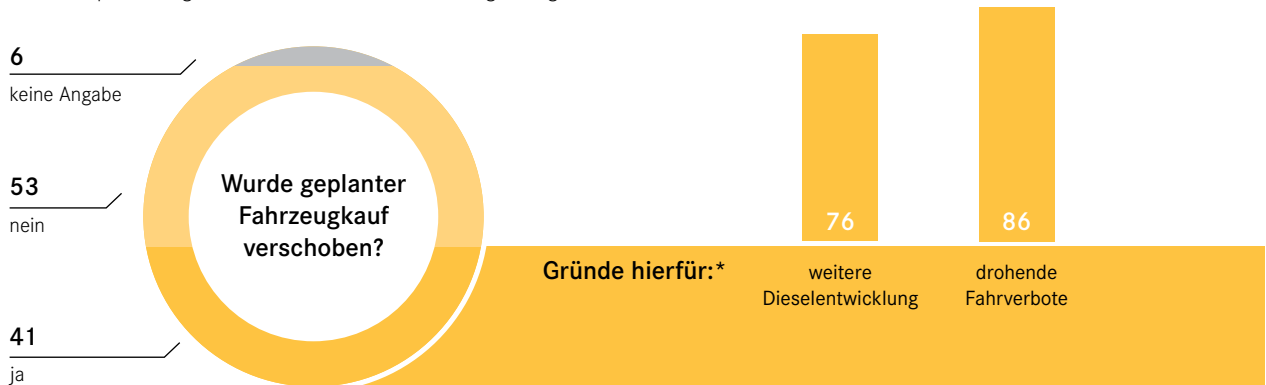


Beim anstehenden Autokauf würden sich 42% der aktuellen Dieselfahrer wieder für einen Diesel entscheiden. Auch insgesamt steigt der Zuspruch zum Diesel wieder. Aktuell würden 17% aller privaten Autokaufplaner einen Diesel erwerben. Auch wenn diese Zahl niedrig erscheint, so muss beachtet werden, dass 2015 - und damit vor der Diesel-Krise - nur 23% aller Diesel-Neuzulassungen auf private Käufer entfielen. Der Löwenanteil war und ist nach wie vor gewerblich. Zudem gilt: Dieselfahrer legen 20.280 Kilometer pro Jahr zurück, Benzinfahrer nur 12.170 Kilometer. Insofern ist die Entscheidung für oder gegen einen Diesel sehr stark vom individuellen Mobilitätsverhalten abhängig.

Quelle: DAT

### Dieselthematik: Einfluss auf die Kaufentscheidung

Basis: Pkw-Kaufplaner; Angaben in Prozent; \*Mehrfachnennungen möglich; Stand Mai 2019



Quelle: DAT

### Technische Nachrüstung von Dieselmotoren

Basis: Pkw-Kaufplaner (Dieselfahrer); Angaben in Prozent; \*Mehrfachnennungen möglich; Stand Mai 2019



Quelle: DAT

### Szenario ohne Verbrenner aus Verbrauchersicht

Wofür würden Sie sich entscheiden, wenn es in Zukunft nur noch die aufgeführten Antriebstechnologien gäbe? Pkw-Kaufplaner; Angaben in Prozent; Stand Mai 2019

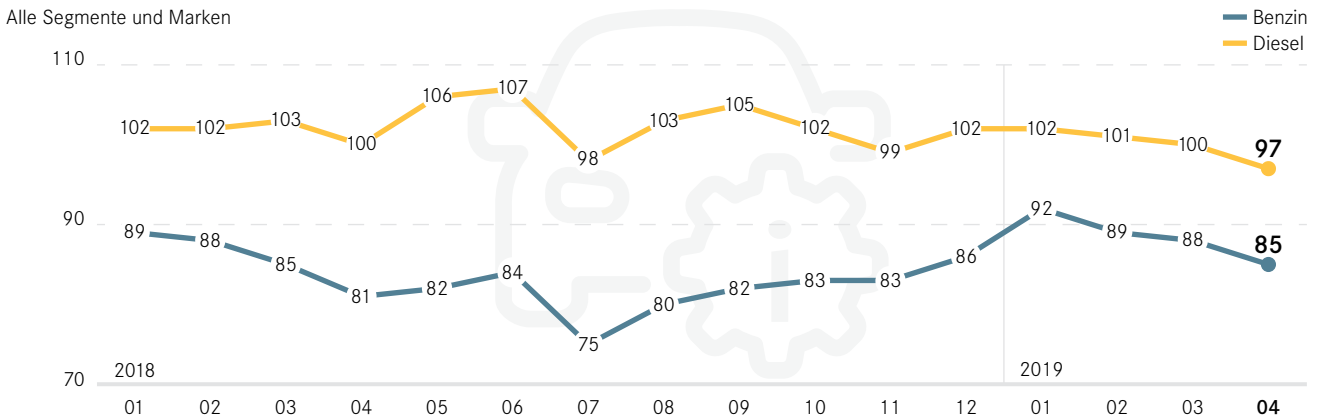


Die Frage nach einem Szenario ohne reine Verbrenner („Angenommen, es gäbe in naher Zukunft nur noch die unten aufgeführten Antriebstechnologien. Für welche würden Sie sich am ehesten entscheiden?“) zeigt, dass die Autokaufplaner in hohem Maße zu Hybridfahrzeugen tendieren würden – vor allem zu denjenigen ohne Plug-In, die mit 37% den höchsten Zuspruch erhalten. An letzter Stelle steht das reine Elektrofahrzeug, das mit 18% noch hinter den Fahrzeugen mit Wasserstoffantrieb liegt. Wasserstofffahrzeuge sind Stand heute nur in sehr geringen Stückzahlen auf dem Markt, und auch die flächendeckende Lademöglichkeit ist derzeit nicht gewährleistet.

Quelle: DAT

**Methodik** Das DAT Diesel-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär-/sekundärspezifischen Automarkt-Daten. Für die Verbraucherbefragung (Mai 2019) wurde im Auftrag der DAT eine repräsentative Stichprobe von 1.024 Online-Interviews (CAWI) über die GfK im Zeitraum 07.-11.05.2019 durchgeführt. Die Datengewichtung erfolgte nach Fahrzeugbestand (Marke u. Motorart).

### Standzeiten in Tagen

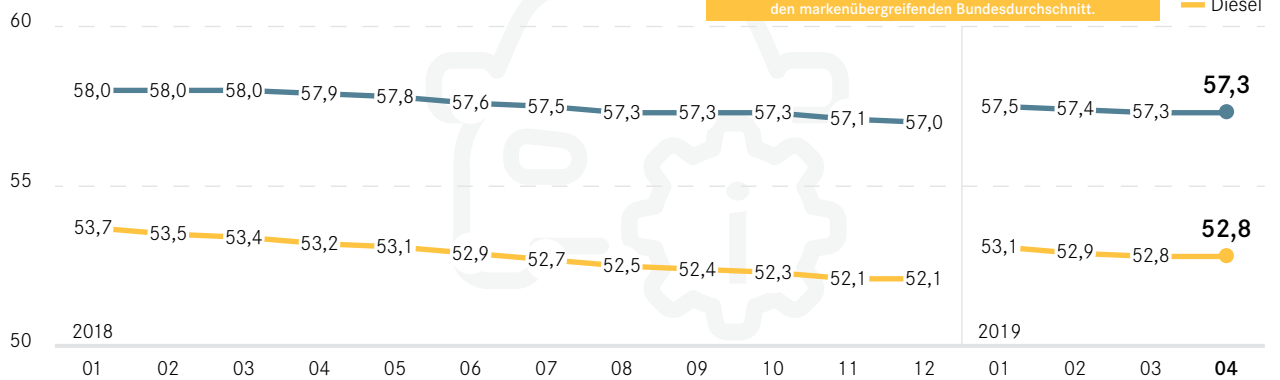


Quelle: DAT

### Wertentwicklung vom Listenneupreis in %

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

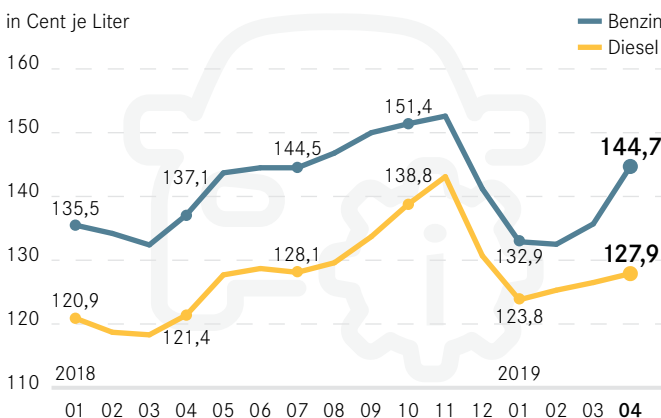
! Wegen der weiterhin angespannten Diesel-Situation sind regional hohe Abweichungen bei den Gebrauchtwagen-Verkaufspreisen je nach Fabrikat möglich. Die hier dargestellten Werte zeigen den markenübergreifenden Bundesdurchschnitt.



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.

### Kraftstoffpreise



Quelle: ADAC

„Die Diskussion um den Diesel ist ein Stück weit der Diskussion um Messstationen gewichen. Gleichermäßen kommen statt NO<sub>x</sub> nun wieder Feinstaub und CO<sub>2</sub>-Emissionen auf den Prüfstand – alles Aspekte, die den Diesel aus der Schusslinie nehmen. Die Elektromobilität scheint allerdings nicht das Allheilmittel zu sein – denn es ist schon einigermaßen kurios, dass in der Absichtserklärung der Verbraucher Hybrid und Wasserstoff deutlich gefragter sind als batteriebetriebene Fahrzeuge. Wer weiterhin mit ‚urbaner Arroganz‘ individuelle Mobilität abschaffen will, vergisst die Mehrheit der Menschen auf dem Land, die nicht ohne Diesel bezahlbar zur Arbeit kommen.“

Jens Nietzsche, DAT-Geschäftsführer

