

PRESSEMITTEILUNG

Datum
Ort

15.07.2010
Maintal, Berlin

total Seiten 4

Eurotax-Studie zur Zukunft des Autos in Berlin vorgestellt: So werden Elektro- und alternative Antriebe Deutschland verändern

- **Bis 2020 wächst Marktanteil von alternativ angetriebenen Pkw auf 23 Prozent**
- **Hersteller müssen Restwertrisiken bei Elektroautos absichern**
- **Ohne staatlichen Kaufanreiz wird es für E-Fahrzeuge schwer**

In der gegenwärtigen Diskussion um Elektroautos dreht sich alles um Neuwagenpreise und Batteriekapazität. Doch damit ist es bei Weitem nicht getan. Sollen alternative Antriebe den gesellschaftlichen Wunsch nach kohlendioxidarmer Mobilität erfüllen, muss noch viel passieren.

Der wesentliche Punkt ist: Wie sichern die Pkw-Hersteller die technischen und vor allem finanziellen Risiken der neuen Technologien gegenüber den Kunden ab? Im Mittelpunkt stehen dabei die Restwerte: Autos mit alternativen Antrieben dürfen nicht überproportional an Wert verlieren. Besonders Elektrofahrzeuge benötigen ein hohes Maß an Absicherung, um erfolgreich zu sein. Daher empfiehlt EurotaxSchwacke den Herstellern von E-Autos, ihre Kunden durch Garantie- und Leasinglösungen mindestens acht Jahre lang sorgenfrei fahren zu lassen. Werden so die Risiken eines Batterieaustausches, der bei einem Mittelklasseauto rund 10.000 € kosten könnte, minimiert, steigen die Restwerte der Elektroflitzer – und damit die Marktakzeptanz.

Dieser Problematik hat sich erstmals ein unabhängiges Expertengremium gewidmet: EurotaxSchwacke hat mit dem Prognoseinstitut BDW Automotive die Studie „Alternativ angetriebene Fahrzeuge in Europa“ erstellt. Zielgruppe für den Kauf der Studie sind Hersteller, Zulieferer, Leasing-Firmen, Verbände sowie die Politik. Der breiten Öffentlichkeit hat EurotaxSchwacke heute im Haus der Bundespressekonferenz in Berlin einige wesentliche Aussagen der Studie präsentiert.

So entwickelt sich der Pkw-Absatz in Deutschland bis 2020

EurotaxSchwacke erwartet für Deutschland zunächst wieder einen leichten Anstieg des Gesamtabsatzes an Neufahrzeugen auf knapp 3,1 Millionen und danach bis 2020 einen relativ

konstanten Absatz von rund 3 Millionen Einheiten pro Jahr. Der Anteil der alternativen Antriebskonzepte, insbesondere der Vollhybriden und Elektromodelle, wird von 1 % in diesem Jahr (27.000 Einheiten) über 12 % bis 2015 (370.000 Einheiten) auf 23 % im Jahr 2020 (671.000 Einheiten) kontinuierlich ansteigen. In gleichem Maße wird der Anteil der traditionellen Benzin- und Dieselmotoren bis 2020 auf 77 % sinken. Der Marktanteil der Elektrofahrzeuge (einschließlich derjenigen Konzepte mit eigener Stromerzeugung mittels Range Extender) wird – sofern entsprechende Garantien und Leasinglösungen von den Herstellern für die neuen Technologien bereitgestellt werden – zwischen 9 % und 13 % im Jahr 2020 in den fünf großen europäischen Automärkten erreichen (insgesamt zwischen 1,0 und 1,6 Millionen Fahrzeuge).

Vollhybride erobern das Sportwagensegment

Bis 2020 erwarten die Marktexperten von EurotaxSchwacke bis zu 400.000 Vollhybrid-Autos (3/4 Vollhybrid-Benzin- und 1/4 Vollhybrid-Dieselmotoren), die pro Jahr in Deutschland verkauft werden. Damit würde der Marktanteil von mageren 0,2 % in diesem Jahr auf bis zu 14 % 2020 steigen. Volumenmäßig die meisten Vollhybrid-Modelle würden im Segment der Unteren Mittelklasse (123.000 Einheiten) abgesetzt werden. Anteilsmäßig ist dagegen zu erwarten, dass 2020 im Sportwagensegment mit einem Anteil von bis zu 82 % die meisten Vollhybrid-Modelle verkauft werden. Insgesamt ist mit einer relativ hohen Akzeptanz dieses alternativen Antriebskonzeptes in Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Ländern zu rechnen.

Elektroantrieb setzt sich bei kleinen Autos durch

Bis zum Jahr 2012 könnten die Verkaufszahlen auf 26.000 bis 39.000 Elektrofahrzeuge ansteigen – insbesondere wenn sich die Regierung zu einer Subventionierung entschließen kann, die etwa 50 % der Batteriekosten ausmacht. Die Zulassungszahl würde bis 2014 auf 70.000 bis über 100.000 anwachsen. 2020 könnten dann zwischen 250.000 und knapp 375.000 Elektrofahrzeuge pro Jahr in Deutschland verkauft werden. Allerdings ist der Anteil der elektrischen Antriebe sehr unterschiedlich in den Segmenten. Insbesondere die Mini- und Kleinwagenklasse, aber auch die Untere Mittelklasse sollten hauptsächlich für dieses Volumen verantwortlich sein. EurotaxSchwacke erwartet die höchsten Anteile bei den kleinen Segmenten. Je nach Szenario werden Fahrzeuge der Miniklasse zwischen 26 % und 39 % mit einem Elektroantrieb im Jahr 2020 ausgerüstet sein. Trotz der großen Anzahl der Elektrofahrzeuge in der Unteren Mittelklasse (zwischen 107.000 und 160.000 bis 2020) ist der relative Anteil deutlich niedriger und wird 2020 nur bei 6 % bis 9 % in diesem Segment liegen.

Der Gebrauchtwagenmarkt gerät in Bewegung

Modelle mit den alternativen Antrieben Erd- und Autogas haben in den letzten Jahren in Deutschland Gebrauchtwagenpreise erzielt, die nicht viel höher waren als die für Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselmotoren – und dies trotz eines Steuervorteils bei den Betriebskosten (reduzierter Steuersatz für Erdgas und Autogas an der Tankstelle). Auf dem

Gebrauchtwagenmarkt sind Käufer lediglich bereit, eine kleine Prämie (rund 500 € bis 1.000 €) für Gasmodelle zu zahlen. Gebrauchte Vollhybrid-Fahrzeuge, die bisher nur von Toyota (Prius) und Lexus (RX, GS) erhältlich waren, konnten als dreijähriges Modell in jüngster Vergangenheit um bis zu 4.800 € höhere Preise im Vergleich zu entsprechenden Benzinern erzielen. Aufgrund der höheren Listenpreise der Hybridmodelle liegen die prozentualen Restwerte jedoch nur maximal vier Prozentpunkte über denen vergleichbarer Benzinmodelle.

Die Restwertentwicklung für alle alternativen Antriebe bis 2020

Restwerte für die verschiedenen Antriebsarten sind stark abhängig von der staatlichen Unterstützung (etwa Kaufboni, freie Einfahrt in Umweltzonen), sind aber auch stark beeinflusst von den laufenden Kosten (Kraftstoffpreisen an den Tankstellen, Kfz- und persönliche Steuern, Servicekosten). Ohne umfangreiche mehrjährige Garantien besteht die Gefahr, dass die neuen alternativen Antriebstechnologien am Gebrauchtwagenmarkt nur skeptisch aufgenommen werden und sich damit sehr niedrige Restwerte ausbilden könnten. EurotaxSchwacke geht jedoch davon aus, dass insbesondere die Anbieter von Elektrofahrzeugen eine umfassende Garantie auf die neue Antriebstechnologie geben werden. Rundum-sorglos-Pakete könnten der Skepsis der Neu- und Gebrauchtwagenkäufer entgegenwirken.

Die Studie zeigt bereits, dass die Restwerte von **Gasmodellen** sich bis zum Jahr 2015 deutlich verbessern sollten, da sie mit niedrigeren Steuern (derzeit bis 2018) locken und die Preise an den Tankstellen sehr wahrscheinlich nicht so stark steigen werden wie für Otto- und Dieselmotoren. Nach 2018, wenn die Steuervorteile für Erd- und Autogas (wahrscheinlich) enden, werden die prozentualen Restwerte dieser Antriebsarten voraussichtlich unter die der anderen alternativen Antriebsarten (Elektrofahrzeuge ausgenommen) fallen.

Bei den **Vollhybrid-Modellen** erwartet EurotaxSchwacke – im Gegensatz zu den Gasmodellen – die kontinuierliche Steigerung ihrer Restwerte. Sie kombinieren den Vorteil der großen Reichweite von Verbrennungsmotoren mit denen von Elektromotoren (niedrige Betriebskosten, hohe Drehmomente ab Start, Null-Emissionen und Null-Lärm). Vollhybrid-Modelle werden daher höhere prozentuale Restwerte als herkömmliche Modelle mit Verbrennungsmotoren im Jahr 2015 erzielen, und sie sollten ihren prozentualen Restwert-Vorsprung bis zum Jahr 2020 weiter ausbauen können, wenn sich die Mehrpreise verringert haben werden. Die Kombination des effektivsten Verbrennungsmotors, des Diesel-Motors, und des Elektromotors sollte zu wesentlich geringerem Verbrauch führen. Daher zeigt die Eurotax-Prognose, dass die Restwerte der Vollhybrid-Dieselmodelle im Laufe der nächsten Jahre am höchsten sein werden.

Bis zum Jahr 2020 werden **Elektromodelle** nicht imstande sein, auf dem gleichen prozentualen Restwertniveau zu spielen wie die anderen Antriebsarten. Dies beruht auf ihrem außergewöhnlich hohen Listenpreis, der bisher noch fehlenden staatlichen Unterstützung beim Kauf von Modellen dieser Art und insbesondere den geringen Reichweiten, die man mit einer Batterieladung erzielen kann. Dennoch: Die erreichbaren nominalen Gebrauchtwagenpreise

sollten die aller anderen Antriebsarten übersteigen, da Elektrofahrzeuge die niedrigsten Betriebskosten aufweisen werden und Gebrauchtwagenkäufer deshalb auch bereit sein werden, einen Mehrpreis gegenüber dem durchschnittlichen Gebrauchtwagenpreis zu zahlen. Beispielsweise prognostiziert die Studie für dreijährige Elektrofahrzeuge unter Einschluss der Batterie um rund 28 % niedrigere Restwerte im Vergleich zu Benzinmodellen im Jahr 2015 (31 % zu 43 % Restwert). Ausgangslage für diese Rechnung sind die durchschnittlichen Neupreise für Elektroautos (30.000€) und Benziner (20.000€) im C-Segment. Nominal läge der Restwert des Elektrofahrzeugs dann bei rund 9.300 € im Vergleich zu etwa 8.600 € für das Benzinmodell.

Jedem der richtige Antrieb

Die neuen alternativen Antriebstechnologien werden durch signifikant höhere Listenpreise, insbesondere bei Elektrofahrzeugen, deutlich höhere Abschreibungen erleiden, die sie durch niedrigere Betriebskosten (teilweise) ausgleichen können. Um unattraktive Fahrzeuggesamtkosten (Finanzierung, Steuern, Wertverlust, Kraftstoff und Service) zu vermeiden, müssen Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien, insbesondere Elektrofahrzeuge, relativ hohe Jahresfahrleistungen absolvieren, die von Privatleuten nicht immer erreicht werden. Individuelle Berechnungen müssen zeigen, ob Fahrmuster und Jahresfahrleistungen zu Kostenvorteilen der alternativen Antriebskonzepte führen oder nicht. Ansonsten besteht die Gefahr, dass Kunden – auch aufgrund des derzeitigen Medienrummels – angesprochen werden, deren Fahrmuster nicht zum gewählten alternativen Antriebskonzept passen und die sich anschließend enttäuscht von der neuen Technologie abwenden und die weitere Marktdurchdringung negativ beeinflussen. Für die alternativen Antriebskonzepte, seien es nun Gas-, Plug-in-Hybrid- oder Elektromodelle, muss die entsprechende Infrastruktur in Deutschland rasch ausgebaut werden. Dieses gilt insbesondere für die Installation von Elektroladestationen.

Weitere Informationen hat für Sie:

Kontakt EurotaxSchwacke GmbH
Morvarid Talaei
Wilhelm-Röntgen-Str. 7
D-63477 Maintal
Telefon +49 (0) 6181/405-237
Telefax +49 (0) 6181/405-111
E-mail morvarid.talaei@eurotaxschwacke.de

Über EurotaxGlass's:

EurotaxGlass's ist Europas führender Anbieter von Daten, Lösungen und Business Intelligence Dienstleistungen für die Automobilindustrie. Das Unternehmen mit Sitz in Freienbach in der Nähe von Zürich (Schweiz) ist mit 660 Mitarbeitern in 30 Ländern tätig. Für weitere Informationen besuchen Sie unsere Website www.eurotaxglass.com.

Über EurotaxSchwacke:

EurotaxSchwacke ist eine Schwestergesellschaft der EurotaxGlass's Gruppe. Das Unternehmen wurde 1957 von Hanns W. Schwacke als Verlag gegründet und konnte bald darauf den Klassiker SchwackeListe für Pkw als Standard bei der Ermittlung von Gebrauchtwagenpreisen etablieren. Heute bietet der unabhängige Dienstleister automobile Marktdaten, Analysen und Softwarelösungen mit den Schwerpunkten Restwertermittlung und -management sowie Schadenkalkulation an. Für weitere Informationen besuchen Sie unsere Website www.schwacke.de. Danke!

