**Joachim Czychy**Landespressesprecher
Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Landesverband Niedersachsen-Bremen

**Statement**

**Jahrespressekonferenz**

**Niedersachsen**

**9. März 2023**

Es gilt das gesprochene Wort

Meine Damen, meine Herren,

ich berichte über einen Geschäftsbereich des Autojahres 2022, der von massiven Turbulenzen durchgeschüttelt wurde: Der Gebrauchtwagenmarkt, der, wie Experten sagen, von einer multipen Mangellage gekennzeichnet war. Knappes Angebot, starke Nachfrage, hohe Preise. Dieser Dreiklang war alles andere als eine harmonische Melodie. Das vergangene Autojahr 2022 wird im Fokus des Handels mit gebrauchten Pkw als eines der schwächsten im niedersächsischen Automarkt eingehen, auch wenn die Bruttoerträge deutlich besser als in den Vorjahren waren.

Wenn keine Neuwagen gebaut werden, können diese später nicht als Gebrauchtwagen verkauft werden. Was so simpel klingt, hat sich seit dem Jahr 2020 auf drastische Weise realisiert. Der Automobilmarkt war bekanntlich früher von einer Überproduktion neuer Pkw belastet. Ein Ergebnis waren die sogenannten taktischen Zulassungen. Junge Gebrauchte von Vermietern und Eigenzulassungen der Hersteller und des Handels fluteten den Markt. Das ist Geschichte.

Der Blick auf das Jahr 2022: Lediglich im Januar und Februar gab es im niedersächsischen Markt „grüne Zahlen“: 1,1 und 2,2 Prozent zum Jahresstart, dann begann die Talfahrt, die in einem Absturz endete. Minus 17,2 Prozent auf 608.376 Pkw-Besitzumschreibungen. Das letzte krisenfreie Jahr 2019 bot fast 800.000 Halterwechsel und selbst der Vergleich zum Jahr 2020 mit rund 773.000 Umschreibungen bestätigt meine Aussage, dass der Gebrauchtwagenmarkt sehr schwach war und ist.

Der durchschnittliche Preis für einen Gebrauchten lag deutlich über dem Vorjahr. Es sind neue, bisher nicht bekannte Hoch-Marken erreicht worden. Im Privatmarkt gab es einen Preisschub um 39 Prozent auf 13.990 (Vorjahr: 10.010) Euro, im Markenhandel kletterte der durchschnittliche Preis um zehn Prozent auf 23.640 (Vorjahr: 21.250) Euro und der Freie Markt meldete 18.370 (Vorjahr: 14.470) Euro. Dies war ein Preissprung um 27 Prozent. Im hiesigen Markt bilanzierte man einen durchschnittlichen Gebrauchtwagenpreis von 19.130 (Vorjahr: 15.740) Euro. Eine Steigerung um 21 Prozent.

Beim Kauf eines Gebrauchten im Jahr 2022 wurde nicht über Nachlässe gesprochen. Auch dies spiegelt sich in den neuen Preisen wider. Im Übrigen eine Parallele zum Neuwagenmarkt.

Wie eng Licht und Schatten beieinander stehen, sehen sie am gesunkenen Verkaufsvolumen des Markenhandels. Es ist nicht allein der Verlust von 2 Prozentpunkten im Marktanteil, es ist der Verlust von 62.870 verkauften Gebrauchtwagen des Jahres 2022, die uns die folgenden Jahre im Service fehlen werden. Traditionell gibt es im Automobilgeschäft eine Bindung zum verkaufenden Händler, wenn es um den Kundendienst geht.

Die Umsätze mit Gebrauchten in Niedersachsen von insgesamt 11,5 Milliarden Euro gliedern sich in 5,5 Milliarden Euro im Markenhandel, 2,9 Milliarden im Freien Handel und 3,1 Milliarden im Privatmarkt. Die Vergleichszahlen des Jahres 2021: 6,3 Milliarden im Markenhandel, 2,9 Milliarden im Freien Handel und 2,3 Milliarden Euro im Privatmarkt. Einen großen Schluck aus der Pulle hat also der Privatmarkt genommen.

Zu den Eigenarten des Gebrauchtwagenmarktes zählt, dass etwas mehr als 50 Prozent der Gebrauchtwagenkäufer weniger Geld ausgeben wollten als sie es dann wirklich taten. In einem Jahr, in dem dreijährige Gebrauchte das Preisniveau von Einjährigen hatten oder in Einzelfällen der Gebrauchtwagenpreis noch über dem ehemaligen Listenneupreis lagen, war das keine Überraschung mehr. Aber wir waren im Autojahr 2022 außerhalb der Normalspur. Der Normalität unserer Geschäfte sind wir auch zum Jahresstart nicht nähergekommen.

Wer einen Gebrauchten kauft, hat vier Teile: Kredit, Ersparnisse, Vorwagenverkauf und Geschenke. Der prozentuale Anteil des Kredits am Kaufpreis sank um 5 Prozentpunkte auf 37 Prozent. Insgesamt resultiert daraus ein Kreditvolumen von 2 Milliarden Euro nach 2,3 Milliarden im Jahr 2021. Bemerkenswert: In absoluten Zahlen war die kreditfinanzierte Summe im Vorjahr mit 7.030 Euro höher als im Jahr 2021, als 6.600 Euro Kredit zu Buche schlugen.

Während E-Autos bei Neuwagen immer beliebter werden, spielen sie auf dem Gebrauchtwagenmarkt bislang kaum eine Rolle, eine Nebenrolle allenfalls. Das wird sich langfristig und politisch gewollt ändern, wie die Wachstumsraten zeigen. Auf niedrigem Niveau zeigt die Kurve aber steil nach oben: 2021 hatten reine Elektroautos erst 0,4 Prozent der Besitzumschreibungen ausgemacht, 2020 sogar lediglich 0,1 Prozent. Der Anteil wird also zwangsläufig wachsen. Allerdings treffen gebrauchte E-Autos noch nicht auf einen großen Markt. Die Marktanteile gleichen homöopathischen Dosierungen.

Von den 608.376 Pkw-Besitzumschreibungen entfielen 10.046 Halterwechsel auf reine Elektroautos. Plug-In-Hybride wechselten in 6.473 Fällen den Eigner. Das waren jeweils rund 1,7 bzw. 1,1 Prozent des Gesamtaufkommens pro Antriebsart. Reine Benziner machten dagegen 60 Prozent aus, Diesel 33,4 Prozent. Zum Vergleich die Anteile des Jahres 2021: 0,8 Prozent für BEV, 0,7 Prozent für PHEV, 59 Prozent für Benziner und 36,4 Prozent für Diesel.

Der große Abstand zwischen der hohen Zahl von E-Modellen und Plug-In-Hybriden an den Neuzulassungen und einem geringen Anteil am Gebrauchtwagenmarkt erklärt sich vor allem durch den erst vor wenigen Jahren eingesetzten E-Auto-Boom. Im Fahrzeugbestand machen die reinen Stromer erst 1,8 Prozent aus. Das sind 88.887 BEV. Zudem sind viele Elektroautos erst vor kurzer Zeit auf die Straße gekommen, werden also nicht schon wieder weiterverkauft - und wenn, dann häufig ins Ausland nach Ablauf der Haltefrist für die Umweltprämie. Dieser verlockenden Möglichkeit hat der Gesetzgeber jetzt einen Riegel vorgeschoben, denn die Haltedauer der staatlich geförderten Fahrzeuge ist auf zwölf Monate erhöht worden.

Kleine Anmerkung zwischen all den Marktzahlen. Es braucht noch Jahre, bis wir im Markt für gebrauchte Pkw in Niedersachsen zweistellige Anteile für die Elektromobilität erreichen. Auch hier gilt das von Herrn Bley für neue E-Fahrzeuge gesagte: Die Politik muss über die Förderung nachdenken, auch und vielleicht im Besonderen für Gebrauchtwagen. Die gibt es zwar, aber … na ja.

Kaufverträge zwischen Privatpersonen sind nicht förderfähig. Das Auto darf maximal 15.000 Kilometer auf dem Tacho haben, das Modell muss in der BAFA-Aufstellung geführt werden, die Erstzulassung darf nicht länger als ein Jahr zurückliegen und auch gebrauchte Plug-in-Hybride werden nicht gefördert. Noch gibt es 3.000 Euro aus der Staatskasse, ab 1. Januar des nächsten Jahres 2.400 Euro beim Kauf des Gebrauchten

Die seit Jahresbeginn reduzierten Förderungen haben zu einem hohen Maß taktischer Zulassungen bis Dezember 2022 mit dem Ergebnis geführt, dass es ein kleines, ein sehr kleines Überangebot an gebrauchten E-Pkw gibt. Diese Lage spiegelt sich in den Preisen für gebrauchte E-Pkw wider, die im laufenden Jahr leicht, sehr leicht unter Druck geraten sind. Von Entspannung will ich nicht sprechen. Frühestens 2024, eher 2025 werden wir von einem größeren Angebot sprechen können. Dann soll es auch E-Leasing-Rückläufer geben.

Im Marktsegment der alternativen Antriebe gibt es auch noch die gasbetriebenen Pkw, die nur noch eine Nebenrolle spielen. Flüssiggas-Gebrauchte haben fast 20 Prozent auf noch 5.182 Umschreibungen eingebüßt, bei den Erdgas-Gebrauchten sind es 10,5 Prozent auf 1.311 Verkäufe. Die Anteile, dies auch zur vollständigen Information, betragen 0,9 bzw. 0,2 Prozent.

Meine Damen, meine Herren, hier gibt es eine kleine Parallele zur Elektromobilität. Die einst deutlich stärker nachgefragten Gas-Fahrzeuge sind in die Abstiegszone geraten, weil die Politik die Förderungen wie einen Spielball behandelte. Und irgendwann war das Kaufinteresse für Gas-Pkw vorbei. Das hoffen wir nicht für die Elektromobilität im Allgemeinen und im Gebrauchtwagenmarkt im Besonderen.

Eine Schluss-Bemerkung noch aus dem aktuellen DAT-Report: 44 Prozent der Befragten, alles Privatkunden, können sich einen Umstieg vom Verbrenner auf E-Fahrzeuge vorstellen, frühestens aber in 3 bis 5 Jahren. Dann hoffen wir alle auf eine starke Lade-Infrastruktur, auf größere Reichweiten und sinkende Gebrauchtwagen-Preise. Und wenn es geht, alles in der neuen automobilen Normalität.

Danke für Ihr Interesse.