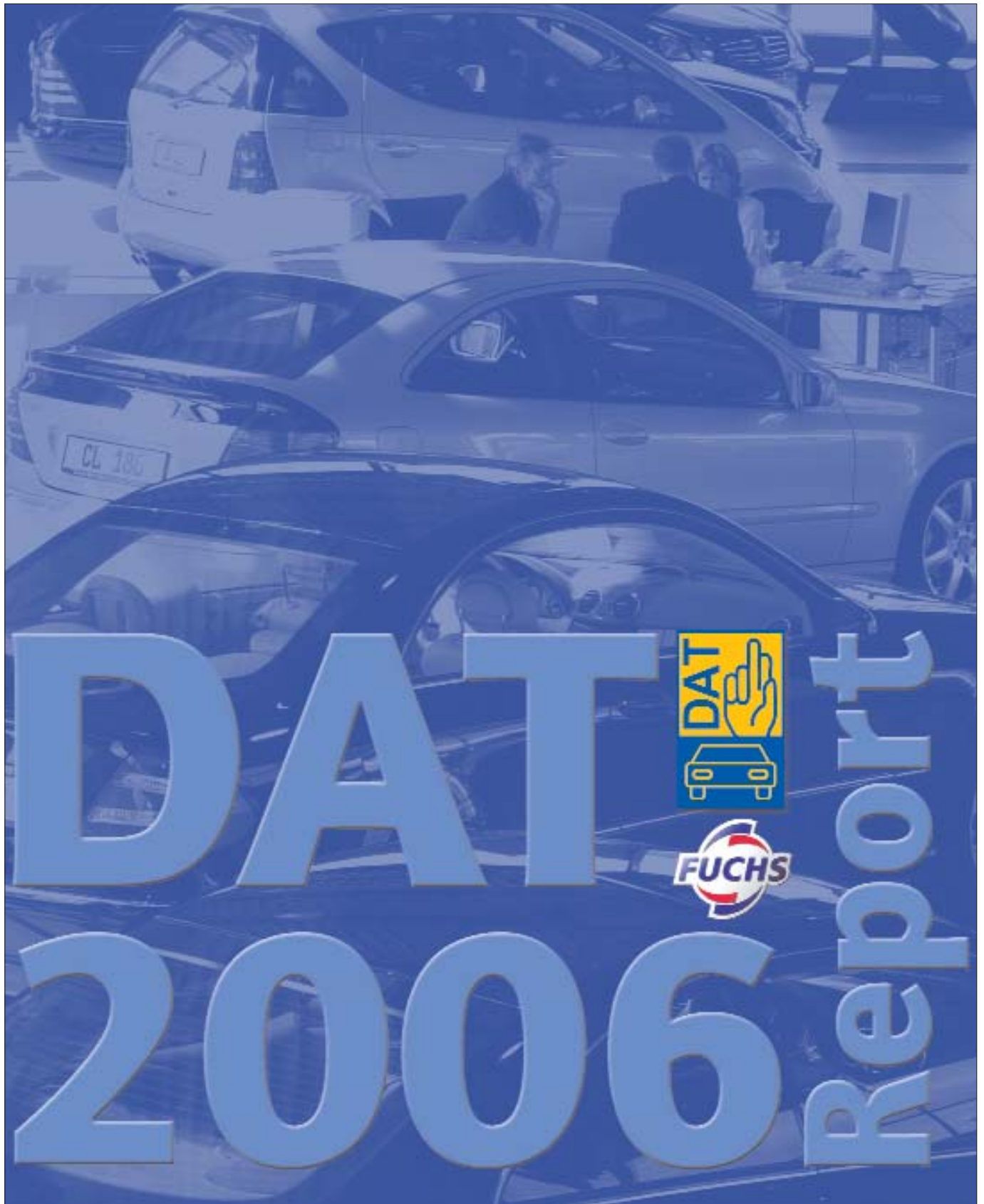


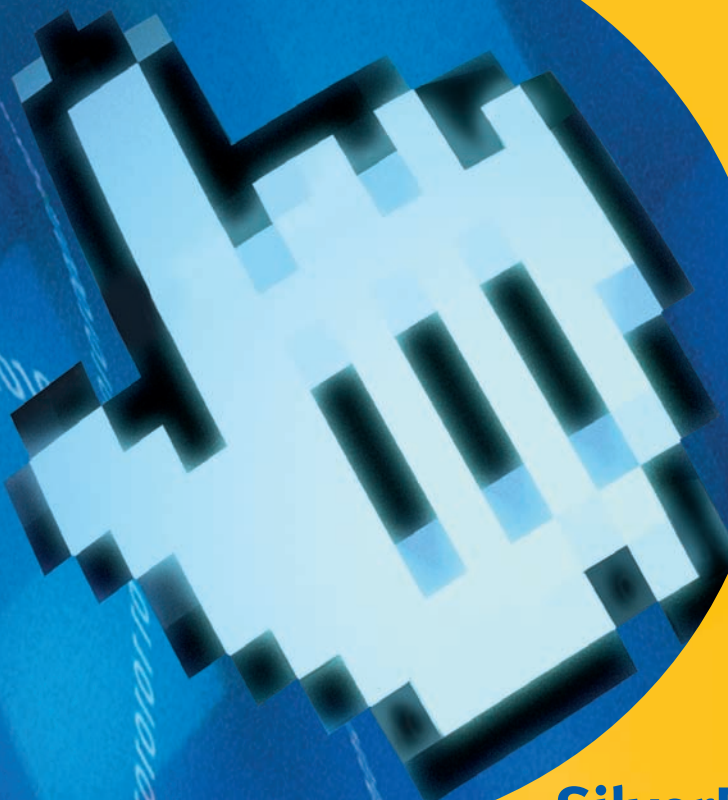
# kfz-betrieb

*dossier*

April 2006



# Nützlich. Zuverlässig. Online.



## SilverDAT-Club

Alle interessierten **SilverDAT II-Anwender** aus Automobilbetrieben und Werkstätten können über einen personenbezogenen Zugang im Internet kostenlose Zusatzleistungen nutzen:

- **SilverDAT online**
- **SilverDAT II-Delta-Update**
- **SilverDAT II-Direktzugriff auf den DAT-Finder**

Die Anmeldung erfolgt über einen Link auf dem Hauptmenü von **SilverDAT II**.

Deutsche Automobil  
Treuhand GmbH

Hellmuth-Hirth-Str. 1  
73760 Ostfildern

Infotelefon:  
0711 4503-140

Telefax:  
0711 4503-133

E-Mail:  
Vertrieb@DAT.de

Internet:  
[www.DAT.de](http://www.DAT.de)

Deutsche Automobil Treuhand GmbH







Volker Prüfer,  
Geschäftsführer



Wolfgang Michel,  
Chefredakteur **kfz-betrieb**  
Wochenjournal & Online



Dietmar Neubauer  
Verkaufsleiter



Helmut Blümer,  
Pressesprecher



## Wertvolle Erkenntnisse

**O**b Zulassungsstatistik, Preis- oder Segmententwicklung – mit seiner Fülle an statistisch abgesicherten Fakten ist der DAT-Report 2006 in diesem Jahr erneut eine wichtige Pflichtlektüre für alle Mitarbeiter, die im automobilen Handel und Service beschäftigt sind. Dies gilt nicht allein für Verkäufer, denn diese „Statistik-Bibel“ unterstützt mit hilfreich aufgearbeiteten Analysen und profunden Daten die Umsetzung betrieblicher Strategien sowie das konkrete tägliche Handeln. All diese wertvollen Erkenntnisse bringen deutschlandweit die notwendige Transparenz in den Automobilmarkt und in das Verhalten der Kunden.

Beispielsweise entwickelten sich die Neuzulassungen in den alten und in den neuen Bundesländern einmal mehr unterschiedlich. Wie bereits 2004 verlief auch 2005 die Entwicklung im Westen besser als im Osten Deutschlands. Dies gilt gleichermaßen für den Verkauf von Neu- wie von Gebrauchtwagen.

Sehr unterschiedlich haben sich zudem die Neu- und Gebrauchtwagenpreise entwickelt. So konnte man trotz der teilweise deutlichen Schwankungen in den letzten Jahren nicht unbedingt erwarten, dass der Durchschnittspreis für Gebrauchte im Jahr 2005 mit 8330 Euro recht deutlich über den durchschnittlichen 7900 Euro des Jahres 2004 lag. Dies ist insofern überraschend, weil das Durchschnittsalter der gehandelten Gebrauchten 2005 weiter gestiegen ist.

Ganz anders verlief die Preisentwicklung bei den Neuwagen. 2004 war der

durchschnittlich bezahlte Preis für einen neuen Pkw gegenüber 2003 deutlich angestiegen. Dies insbesondere deshalb, weil die Zahl der Neuzulassungen in den unteren Fahrzeugsegmenten deutlich zurückging, in den teureren Segmenten – etwa Geländewagen, Roadster/Cabrio und Vans – dagegen stieg. 2005 hat sich diese Entwicklung nicht fortgesetzt. Im Gegenteil: Überdurchschnittliche Zuwächse verbuchten die unteren Fahrzeugsegmente. Dies hat dazu geführt, dass der tatsächlich bezahlte Durchschnittspreis 2005 gegenüber 2004 von 24090 auf 23880 Euro gesunken ist.

Bevor der Kunde kauft, vergleicht er immer kritischer. Selbst wenn die Entscheidung für eine Marke gefallen war, haben noch 76 Prozent der potenziellen Käufer die Angebote verschiedener Händler dieses Fabrikats verglichen. Statistisch gesehen hatte jeder Neuwagenkäufer im Berichtsjahr 2005 außer zu „seinem“ Händler insgesamt Kontakte zu weiteren 2,15 Neuwagenhändlern!

Wenn Sie weitere Exemplare des aktuellen DAT-Reports 2006 für sich und Ihre Mitarbeiter benötigen, dann bestellen Sie diese bitte per E-Mail unter [info@kfz-betrieb.de](mailto:info@kfz-betrieb.de). Zudem finden Sie auf unserer Webseite [www.kfz-betrieb.de](http://www.kfz-betrieb.de) unter „Studien & Statistiken“ nicht nur den aktuellen DAT-Report, sondern alle bisher erschienen Ausgaben bis zurück ins Jahr 2000 zum kostenlosen Download. Und nun wünschen wir Ihnen viel Vergnügen beim Lesen, Schmökern, Surfen und natürlich beim Geschäftemachen 2006.

## Editorial

Wertvolle Erkenntnisse	3
------------------------	---

## I. Der Pkw-Kauf 2005

1.	Die Marktsituation	6
2.	Kaufort der Gebrauchtwagen	8
3.	Anschaffungspreise	10
3.1	Der durchschnittliche Gebrauchtwagenpreis	10
3.2	Der durchschnittliche Neuwagenpreis	12
4.	Durchschnittsfahrzeuge	14
4.1	Gebrauchtwagen	14
4.2	Neuwagen	14
5.	Qualität der Gebrauchtwagen	15
6.	Kaufkriterien	16
6.1	Gebrauchtwagenkauf	16
6.2	Neuwagenkauf	17
7.	Informationsverhalten	18
7.1	Gebrauchtwagenkauf	18
7.2	Neuwagenkauf	19
8.	Erst- und Vorbesitz	20
9.	Der Vorwagen	21
9.1	Gebrauchtwagenkäufer	21
9.2	Neuwagenkäufer	22
10.	Der Handel im Urteil der Käufer	23
11.	Fahrzeugfinanzierung	24
12.	Alternativüberlegungen vor dem Kauf	25

## II. Die Fahrzeugwartung und das Kundendienstverhalten 2005

1.	Wartungsbewusstsein	26
2.	Der Wartungsbereich	27
2.1.	Häufigkeit von Wartungsarbeiten	27
2.2.	Ort der Durchführung von Wartungsarbeiten	28
2.2.1	Große Inspektion	29
2.2.2	Kleine Inspektion/Pflegedienst	29
2.2.3	Sonstige Inspektion und Motortest	30
2.3	Aufwand für Wartungsarbeiten	30

### Der Pkw-Kauf 2005

*In Stückzahlen gedacht nimmt die Bedeutung des Gebrauchtwagenmarktes erneut ab. Der Neuwagenmarkt hingegen ist der Wanderungsgewinner.*

► ab Seite 6

### Die Fahrzeugwartung und das Kundendienstverhalten 2005

*Die Zahl der Wartungsarbeiten pro Fahrzeug ist nochmals gesunken. Deutlich gestiegen sind hingegen die Verschleißreparaturen.*

► ab Seite 26



Alle Fotos dieser Ausgabe: Archiv

2.4	Ölwechselgewohnheiten	30
3.	Instandsetzungsbereich	32
3.1	Weniger Verschleißreparaturen	32
3.2	Ort der Durchführung von Verschleißreparaturen	33
3.3	Aufwand für Verschleißreparaturen	34
3.4	Durchführung von Unfallreparaturen	34
4.	Zusammenfassung	35
4.1	Der Wartungs- und Reparaturmarkt	35
4.2	Die Wettbewerbssituation des Kfz-Handwerks	36
5.	Gesetzlich vorgeschriebene Fahrzeuguntersuchungen bringen Werkstattkontakte	38
6.	Bevorzugte Wochentage für Reparatur- und Wartungsarbeiten in der Werkstatt	39

## Allgemeiner Teil

Nach einer fünf Jahre währenden Schwächephase hat sich der Gebrauchtwagenmarkt stabilisiert. Allerdings wird ein erheblicher Teil des Umsatzes im Neu-, Gebrauchtwagen- und Kundendienstmarkt am Kfz-Gewerbe vorbei erwirtschaftet.

ab Seite 40

## III. Allgemeiner Teil

1.	Die wirtschaftliche Bedeutung des Neuwagen-, Gebrauchtwagen- und Kundendienst-Marktes	40
2.	Alters- und Einkommensstruktur	41
2.1	Die Altersstruktur der Neu- und Gebrauchtwagenkäufer	41
2.2	Einkommensstruktur	42
3.	Jahresfahrleistung	43
4.	Fahrzeugausstattung	44
5.	Bekanntheitsgrad der Schiedsstellen	45

## IV. Kaufabsichten

1.	Prospektive Loyalität beim Autokauf	46
2.	Zeitpunkt des nächsten Kaufs	46
3.	Das nächste Fahrzeug	47

## V. Meinungen zu Autothemen

## VI. Wichtige Daten aus 20 Jahren

## VII. DAT-Gebrauchtwagen-Marktmodell

## Impressum

## VIII. Kennzahlenübersicht 2005



## Kaufabsichten

Wie hoch ist die Loyalität beim Autokauf? Nach wie vor gilt: Absicht und Realität klapfen bei der konkreten Kaufentscheidung auseinander. Zur spannenden Differenz sind viele „Spontankäufe“ zu rechnen. Auf die kann man gerade 2006 hoffen. Dabei gilt: Je älter der Käufer, desto stärker die Absicht, einen Neuwagen zu kaufen.

ab Seite 46



## Meinungen zu Autothemen

Noch immer sind 67 Prozent der Autofahrer mit dem deutschen Autobahnnetz unzufrieden. Und statt bei der Jahresfahrleistung sparen die Deutschen eher an Wartung und Reparatur.

ab Seite 48





# I. Der Pkw-Kauf 2005

## 1. Marktsituation

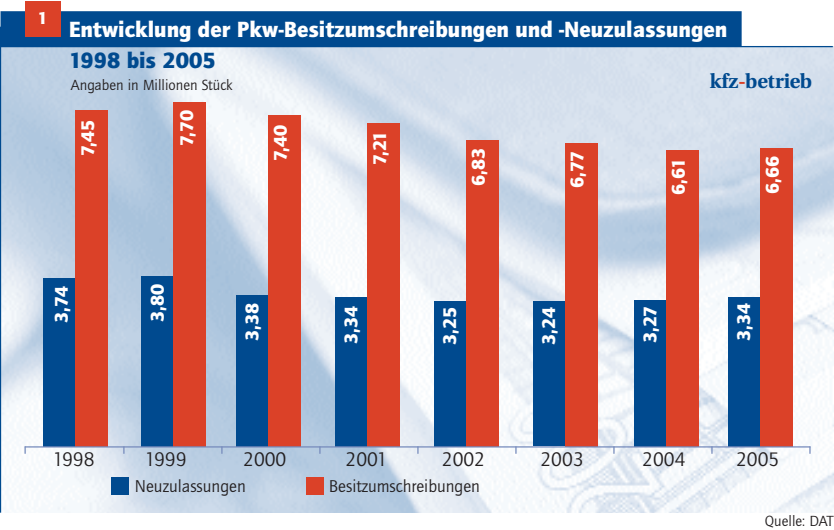
Durch die Harmonisierung der Fahrzeugpapiere seit 1. Oktober 2005 werden Fahrzeuge, wie z.B. Wohnmobile und Krankenwagen, die das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), Flensburg, bisher unter „Sonstige Kfz“ registriert hatte, bei den Pkw mitgezählt. Dies hatte naturgemäß Auswirkungen auf die Veränderungsraten bei Pkw-Neuzulassungen und -Besitzumschreibungen von 2004 auf 2005.

Unter Berücksichtigung dieser Änderung weist das KBA für 2005 3.342.122 neu zugelassene Pkw aus, gegenüber 2004 ein Plus von 2,3 %. Die Zahl der Pkw-Besitzumschreibungen lag bei 6.655.044 und war damit gegenüber 2004 um 0,7 % höher. Bei diesen Zahlen für 2005 ist die Veränderung durch die Harmonisierung der Fahrzeugpapiere rückwirkend ab Januar 2005 berücksichtigt. Da diese etwas andere Zählweise bei Pkw ein Plus von ca. 0,7 bis 0,8 % ausmacht, bedeutet

dies, dass der Pkw-Neuwagenabsatz in 2005 tatsächlich und das zweite Jahr in Folge gestiegen ist, der Absatz gebrauchter Pkw dagegen, nach fünf Jahren im Minus, das Vorjahresergebnis in etwa erreicht hat.

### Erneut unterschiedliche Entwicklung in „Ost“ und „West“

Die Entwicklung bei Neuzulassungen und Besitzumschreibungen verlief in den alten und in den neuen Ländern erneut unterschiedlich. Anders als 2002 und 2003, aber wie 2004, war 2005 die Entwicklung im Westen besser als im Osten Deutschlands. Das KBA weist für die alten Bundesländer einschließlich des ehemaligen Ost-Berlin für 2005 insgesamt 5.657.243 Besitzumschreibungen aus. Gegenüber den 5.611.019 Umschreibungen des Jahres 2004 ergibt sich damit ein Plus von 0,8 %. In den neuen Ländern, in denen 2004 999.354 Gebrauchte einen neuen Besitzer fanden, ging die Zahl der Besitzumschreibungen dagegen um 0,2 % auf 997.774 zurück. Bei den Neuzulassungen hatte der Markt im Westen Deutschlands einen im Vergleich zum Osten deutlicheren Zuwachs zu verzeichnen. Den 2.852.458 Neuzulassungen 2004 standen in 2005 2.921.972 neue Pkw gegenüber, ein Plus von 2,4 %. In den neuen Ländern wurde



2005 mit 419.627 Neuzulassungen das Vorjahresergebnis von 414.161 neuen Pkw um nur 1,3 % übertroffen.

Neuzulassungen und Besitzumschreibungen addiert ergaben für 2005 9.997.166 Gesamtzulassungen. Damit schloss das vergangene Jahr mit einem Plus von 1,2 % gegenüber dem Vorjahr ab. Dennoch wurde erneut und trotz des Zuwachses durch die Harmonisierung der Fahrzeugpapiere die 10-Millionen-Marke unterschritten. Unangefochtener Spitzenreiter bei den Gesamtzulassungen bleibt 1991, das erste Jahr nach der Wiedervereinigung Deutschlands, mit mehr als 12,1 Millionen neu oder gebraucht gekaufter Pkw. Wie sich Neuzulassungen und Besitzumschreibungen in den letzten acht Jahren entwickelt haben zeigt Grafik 1.

#### Stückzahlmäßige Bedeutung des Gebrauchtwagenmarktes nimmt erneut ab

Das Verhältnis von Besitzumschreibungen zu Neuzulassungen lag in 2005 bei nur noch 1,99 : 1 nach 2,03 : 1 in 2004, 2,09 : 1 in 2003 und 2,10 : 1 in 2002. Das heißt, dass in 2005 je neuem Pkw nicht einmal mehr zwei Gebrauchte verkauft wurden. Trotz des erneuten Rückgangs in 2005 zeigt das Verhältnis von Gebraucht- zu Neuwagen dennoch, dass

der Gebrauchtwagenmarkt ein bedeutender Markt war und ist. Auch mittel- und langfristig gesehen ist zu erwarten, dass der Gebrauchtwagenmarkt neben dem Neuwagenmarkt ein bedeutender Wirtschaftsfaktor bleibt. Dies nicht zuletzt deshalb, weil der Neu- und der Gebrauchtwagenmarkt vielfältig miteinander verknüpft sind und weil, wie vor allem die Statistiken des KBA über das Durchschnittsalter der gelöschten Fahrzeuge zeigen, diese immer langlebiger werden.

Aus Grafik 2 ergibt sich, dass im Schnitt in den neuen Ländern rund 2,38, in den alten Ländern dagegen nur rund 1,94 Gebrauchte je Neuwagen verkauft wurden. Angesichts der immer noch bestehenden Unterschiede in der wirtschaftlichen Situation, insbesondere auch bezüglich der Arbeitslosenquoten, liegt es auf der Hand, dass Gebrauchtwagen für Autokäufer in den neuen Ländern eine größere Bedeutung haben als für die Autokäufer im Westen.

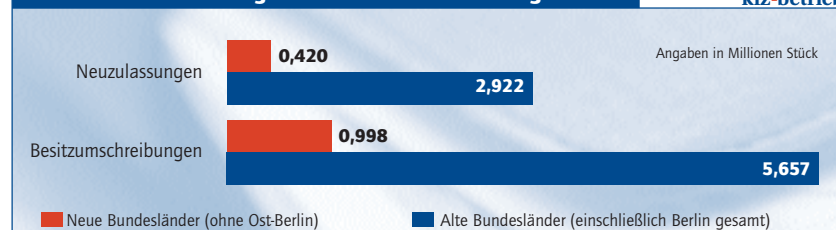
#### Wanderungsgewinner Neuwagenmarkt

Viele Autokäufer wechseln beim Kauf ihres Fahrzeugs die Marke, viele wechseln aber auch zwischen einem Neu- und einem Gebrauchtwagen, sind also „Wanderer“ zwischen dem Neu- und dem Gebrauchtwagenmarkt. Wie groß diese Wanderungsbewegung, also die Zahl der Umsteiger von einem Neu- auf einen Gebrauchtwagen und umgekehrt ist, zeigt Grafik 3.

Bis 1980 war die Zahl der Abwanderer vom Gebraucht- zum Neuwagenmarkt größer als umgekehrt. Nach 1980 hat sich dieses Bild ins Gegenteil gewandelt. Bis auf eine Ausnahme – das Jahr 1992 – war der Gebrauchtwagenmarkt der „Wanderungsgewinner“. Erst 1996 wandelte sich das Bild wieder zugunsten des Neuwagenmarktes. Es gab im Laufe der folgenden Jahre deutlich mehr Umsteiger vom Gebraucht- zum Neuwagen als umgekehrt. Nicht zuletzt war diese neuerliche Abwanderung der Gebrauchtwagenkäufer verantwortlich für die hohen

#### 2 Pkw-Neuzulassungen und Besitzumschreibungen 2005

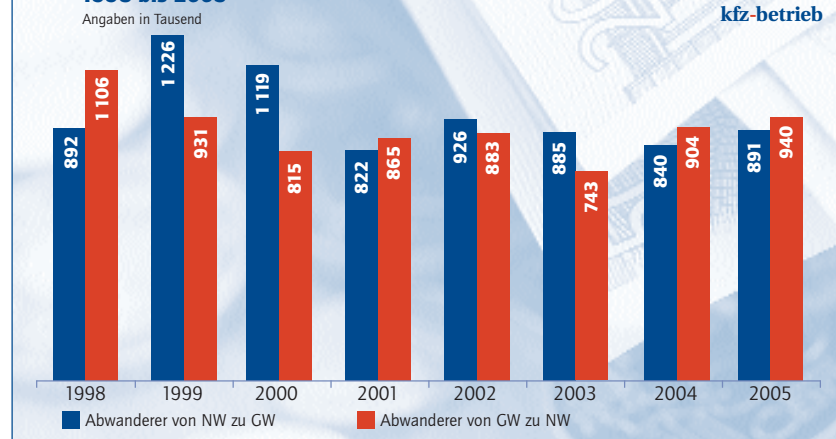
kfz-betrieb



Quelle: DAT

#### 3 Wanderungsbewegungen zwischen Neuwagen- und Gebrauchtwagen-Markt 1998 bis 2005

kfz-betrieb



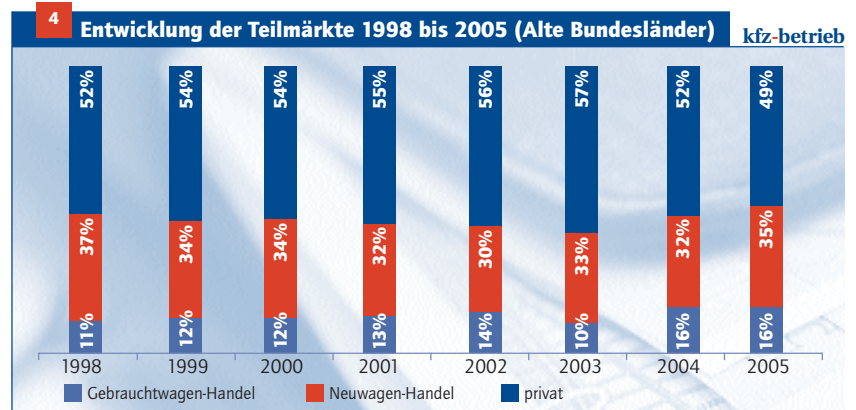
Quelle: DAT

Überbestände im Handel, die sich vor allem 1998 aufbauten. In den Jahren von 1999 bis 2003 war, mit Ausnahme 2001, der Gebrauchtwagenmarkt der „Wanderungsgewinner“. 2004 und auch 2005 entschieden sich aber wieder mehr ehemalige Gebrauchtwagenkäufer für einen Neuwagen als ehemalige Neuwagenkäufer für einen Gebrauchtwagen. So „stiegen“ 2005 nur 891.000 ehemalige Neuwagenkäufer auf einen Gebrauchten um, aber 940.000 ehemalige Gebrauchtwagenkäufer auf ein Neufahrzeug. Vor dem Hintergrund, dass so mancher Gebrauchtwagenkäufer das große Angebot an „angebrauchten“, also praktisch neuwertigen Fahrzeugen für sich genutzt und auf den Kauf eines Neuwagens verzichtet hat, ist die Wanderungsbilanz von 49.000 zugunsten des Neuwagens gar nicht selbstverständlich.

## Bedeutung des Internets bei Neu- und Gebrauchtwagenkauf sehr verschieden

Die Bedeutung des Internets beim Neuwagen- und beim Gebrauchtwagenkauf ist immer noch sehr unterschiedlich. 76 % (2004: 72 %) der Neu- und 67 % (2004: 64 %) der Gebrauchtwagenkäufer hatten nach eigenen Angaben einen Zugang zum Internet. Von den 67 % der Gebrauchtwagenkäufer mit Internetzugang haben jedoch nur 55 % das Internet beim Kauf tatsächlich genutzt, überwiegend zu Informationszwecken.

Immerhin 11,6 % (2004: 7,0 %) oder rund 772.000 (2004: 463.000) der Gebrauchtwagen wurden aufgrund von Internet-Angeboten tatsächlich erworben, so das Ergebnis der Befragung von „Endverbraucher“-Gebrauchtwagenkäufern in Deutschland! Eine etwas größere Bedeutung kam dem Internet beim Neuwagenkauf zu. Immerhin 40 % der Käufer neuer Pkw (oder wie bei den Gebrauchtwagenkäufern etwas mehr als jeder Zweite mit Internetzugang) nutzten das Internet für ihre Kaufentscheidung. Für mehr als jeden Dritten dieser Käufer, insgesamt für rund 15 %, war das Internet dafür entscheidend, bei welchem Händler das Fahrzeug gekauft wurde. Wenn man berücksichtigt, dass fünf Jahre zuvor nur



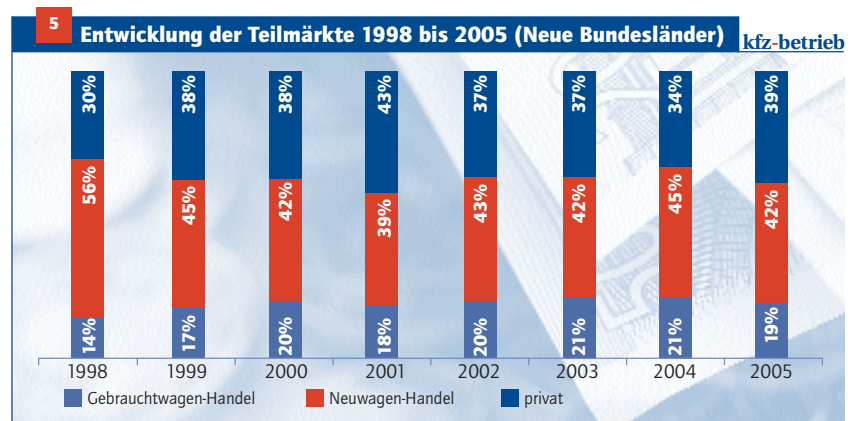
15 %, vier Jahre zuvor 21 %, drei Jahre zuvor 26 %, zwei Jahre zuvor 33 % und ein Jahr zuvor 35 % der Neuwagen mit Internetunterstützung erworben wurden, dann macht dieser ständig steigende Anteil der Nutzung des Internets deutlich, dass ein Händler schon heute und erst recht zukünftig im Internet präsent sein muss. Die Bedeutung des Internets als Informationsquelle für Neu- als auch für Gebrauchtwagenkäufer wird mit Sicherheit in den kommenden Jahren noch größer werden.

Nur 20.000 der Gebrauchtwagen wurden direkt im Ausland erworben. Dies waren so viele wie 2003, in 2004 lag diese Zahl mit rund 53.000 deutlich höher. Bei den neu gekauften Pkw handelte es sich nach Käufer-Angaben in 9,8 % der Fälle um Re-Importfahrzeuge, von denen allerdings gut 88 % bei einem deutschen Händler und nur knapp 12 % bei einem Händler im Ausland gekauft wurden.

## 2. Kaufort der Gebrauchtwagen

Gebrauchtwagenkäufer können für sich entscheiden, auf welchem der drei Teilmärkte des Gebrauchtwagenmarktes sie ihr Fahrzeug kaufen: bei einem Neuwagenhändler, bei einem reinen Gebrauchtwagenhändler oder auf dem Privatmarkt. Gut die Hälfte aller Gebrauchten wurden dabei in den vergangenen Jahren auf dem Privatmarkt erworben.

Mit dem Inkrafttreten des neuen Gewährleistungsrechts zum 1. Januar 2002 war jedoch die Erwartung verbunden, dass mehr Gebrauchtwagenkäufer auf „Nummer sicher“ gehen und beim Handel kaufen. Diese Erwartung hat sich aber weder 2002 noch 2003 erfüllt, doch 2004 und noch einmal 2005 ging der Marktanteil des Privatmarktes spürbar zurück. Während 2004 der reine Gebrauchtwagenhandel zu Lasten des Pri-





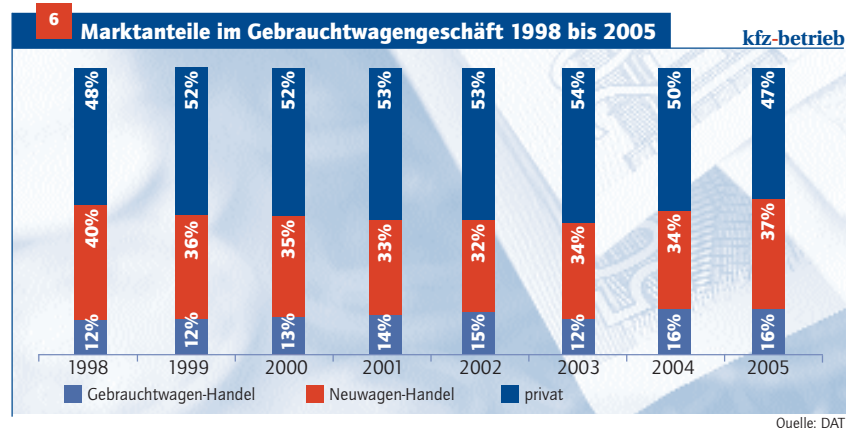
vatmarktes zulegen konnte, war 2005 der Neuwagenhandel auf der Gewinnerseite. Die Verbraucher scheinen inzwischen erkannt zu haben, welche Vorteile der Kauf bei einem Händler für sie hat. Die Entwicklung der Marktanteile in den neuen und alten Ländern war dabei erneut sehr unterschiedlich.

## Gebrauchtwagenmarkt im Westen

Erstmals seit vielen Jahren wurden in den alten Ländern mit 49 % weniger als die Hälfte der Gebrauchten auf dem Privatmarkt gekauft. Der Neuwagenhandel konnte um genau die drei Prozentpunkte zulegen, die der Privatmarkt verloren hat und erreichte 35 % Marktanteil. Unverändert bei 16 % steht der Gebrauchtwagenhandel. Erklärbar ist diese Entwicklung mit dem insgesamt „schwierigen“ Gebrauchtwagenmarkt. Die weiterhin schwache Nachfrage nach Gebrauchten macht es besonders dem privaten Anbieter, der ja nur ein Fahrzeug im „Angebot“ hat, schwer, dafür einen Käufer zu finden. Dadurch, dass der Handel dagegen eine meist große Auswahl an Gebrauchten zu bieten hat, ist die Wahrscheinlichkeit, dass ein Gebrauchtwageninteressent dort ein für ihn passendes Fahrzeug findet, ungleich größer als auf dem Privatmarkt. Die Marktanteile in den alten Ländern zeigt Grafik 4.

## Gebrauchtwagenmarkt im Osten

In Grafik 5 werden die immer noch anderen Marktanteile in den neuen Ländern deutlich. Mit Ausnahme des Jahres 2001 dominierte in den letzten Jahren der Neuwagenhandel den Gebrauchtwagenmarkt „Ost“. Die Entwicklung der Marktanteile bis 2001 deutete darauf hin, dass sich die Unterschiede zwischen „Ost“ und „West“ kurzfristig ausgleichen, doch ab 2002 konnten sowohl der Neu- als auch der Gebrauchtwagenhandel wieder zulegen. Anders wieder 2005: beide Händlermärkte haben den Privatmarkt verloren, dennoch bleibt der Neuwagenhandel stärkster Teilmarkt. Unverändert gilt aber, dass nicht nur der Neu-, sondern auch der Gebrauchtwagenhandel im Osten Deutschlands deutlich stärker ist als im Westen.



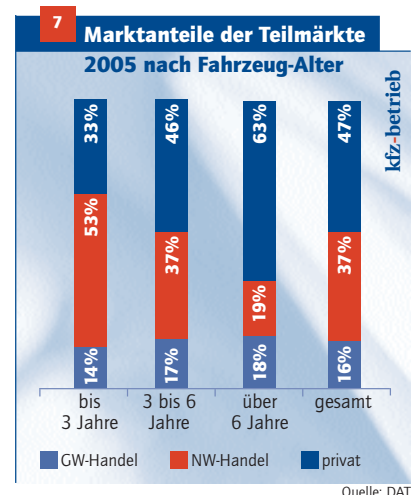
## Neues Gewährleistungsrecht – Chance für den Handel

Wie schon erwähnt, gilt seit 1.01.2002 ein neues Gewährleistungsrecht, durch das die Position des professionellen Handels im Gebrauchtwagenhandel im Wettbewerb zum Privatmarkt deutlich gestärkt wurde. Wie die Marktanteile für Deutschland gesamt zeigen (Grafik 6), hat sich dieses neue Gewährleistungsrecht noch nicht in dem Maße ausgewirkt wie erhofft, wenngleich der Privatmarktanteil in den beiden letzten Jahren doch erheblich zurückgegangen ist. Noch keine sichtbaren Folgen hat die BGH-Rechtsprechung, wonach das Gewährleistungsrecht nicht greift, wenn ein Händler lediglich als Vermittler auftritt. Es war nicht auszuschließen, dass auf Grund dieser Rechtsprechung das Agenturgeschäft, dessen Ende mit Einführung des § 25 a Umsatzsteuergesetz am 1.07.1990 eingeleitet wurde, wieder aufersteht. Ob dies dann im Sinne der Gebrauchtwagenkäufer gewesen wäre, darf bezweifelt werden.

## Fabrikatshandel legt bei älteren Gebrauchtwagen zu

Das Alter eines Gebrauchtwagens hat erheblichen Einfluss darauf, auf welchem der drei Teilmärkte er seinen Besitzer wechselt. In Grafik 7 wird die dominierende Position des fabrikatsgebundenen Handels bei Gebrauchten bis zu drei Jahren deutlich. Bei den Fahrzeugen ab einem Alter von sechs Jahren spielt er

jedoch weiterhin nur eine bescheidene Rolle, wenngleich er seinen Marktanteil bei diesen Fahrzeugen in den letzten beiden Jahren im Vergleich zu den Jahren zuvor verdoppelt hat. Mit zunehmendem Fahrzeugalter steigt zwar das Risiko, dass Gewährleistungsansprüche geltend gemacht werden, doch durch Offenlegung des Fahrzeugzustandes kann dieses Risiko weitgehend vermieden werden. Deshalb sollte der Handel auf jeden Fall versuchen, seinen Marktanteil in dem Segment der älteren Fahrzeuge noch weiter zu steigern, denn ältere Fahrzeuge sind typische Einstiegsmodelle für Erstkäufer. Und genau diese Käufergruppe sollte möglichst früh an den Handel gebunden werden. Zudem muss man davon ausgehen, dass das Durchschnittsalter des Bestands weiter steigt, sodass in Zukunft immer mehr ältere Fahrzeuge gehandelt werden.

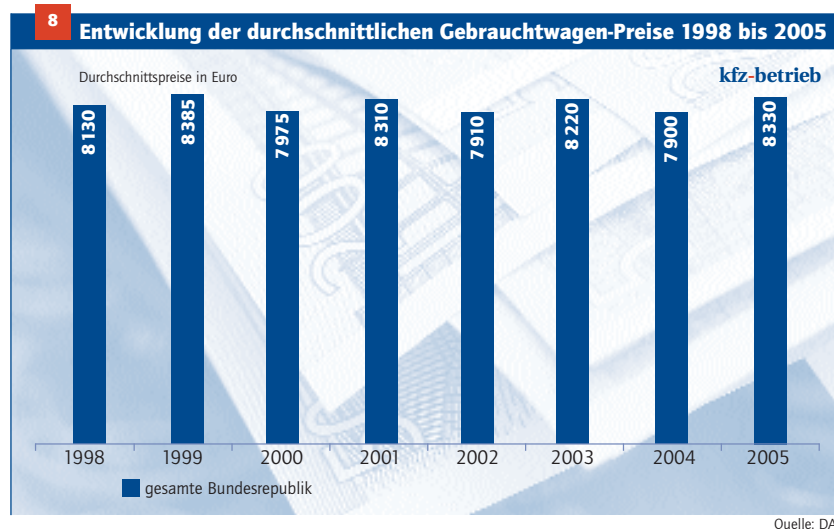


## Kaufabsicht beeinflusst Kaufort

Käufer, die ein ganz bestimmtes Modell suchten – dies waren 62 % aller Gebrauchtwagenkäufer und damit wieder mehr als ein Jahr zuvor (2004: 59 %) – kauften zu 41 % in den GW-Abteilungen fabrikatsgebundener Händler und zu 44 % auf dem Privatmarkt. Der überdurchschnittlich hohe Marktanteil des Neuwagenhandels bei dieser Käufergruppe ist nicht verwunderlich, denn ein ganz bestimmtes Fahrzeug findet sich naturgemäß am einfachsten dort, wo die Auswahl am größten ist. Gab vornehmlich der Preis den Ausschlag zur Kaufentscheidung, bedienten sich die Interessenten überdurchschnittlich oft, und zwar zu 54 %, auf dem privaten Anbietermarkt. Weitere 17 % kauften beim Gebrauchtwagenhandel und nur 29 % beim Fabrikatshandel.

## Markenhändler-Bewusstsein etwas zurückgegangen

Nicht ganz so hoch wie 2004 war das Markenhändler-Bewusstsein der GW-Käufer des Jahres 2005, die beim fabrikatsgebundenen Handel kauften. Mit 86 % wurden die Vorjahreswerte (2004: 88 %; 2003: 91 %) nicht erreicht, er lag aber auf dem Niveau des Jahres 2001 (86 %) und über dem des Jahres 2002 (84 %). Der Wert von 86 % bedeutet, dass sich nahezu neun von zehn Käufern für einen Gebrauchtwagen des Fabrikats entschieden, das der Fabrikathändler auch als Neuwagen verkauft. Für den fabrikatsge-



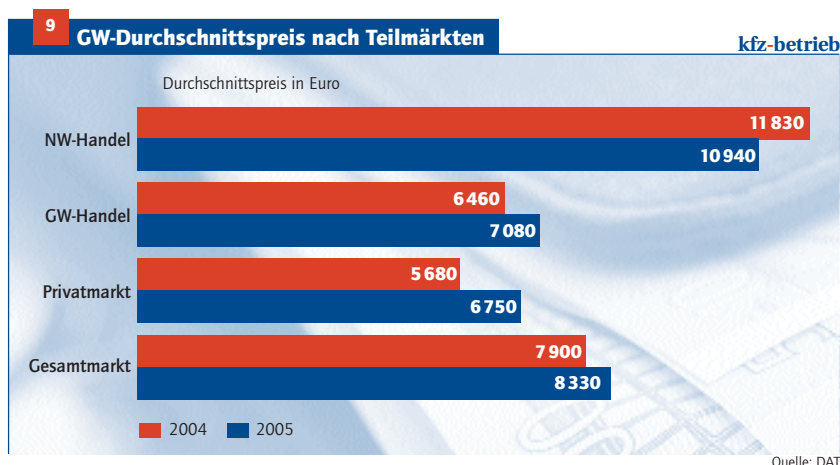
bundenen Handel ist dies ein sicheres Indiz dafür, dass es leichter ist, ein Fahrzeug der „eigenen“ Marke zu verkaufen, als das eines „Fremdfabrikats“.

## 3. Anschaffungspreise

### 3.1 Der durchschnittliche Gebrauchtwagenpreis

Die durchschnittlich bezahlten Preise beim Gebrauchtwagenkauf waren in den letzten Jahren teilweise deutlichen Schwankungen unterworfen. Dies zeigt die Grafik 8. Dabei konnte nicht unbedingt erwartet werden, dass der Durchschnittspreis in 2005 mit 8.330 Euro recht deutlich über den durchschnittlichen 7.900 Euro des Jahres 2004 liegt.

Umso überraschender ist dies zunächst auch, weil das Durchschnittsalter der gehandelten Gebrauchten in 2005 gestiegen ist (siehe auch I. 4.1). Erklärbar wird der Preisanstieg aber, wenn man den deutlich höheren Ausstattungsgrad der Fahrzeuge berücksichtigt (siehe auch III. 4) und insbesondere die Einkommenssituation der Gebrauchtwagenkäufer (siehe III. 2.2), die dadurch mitbestimmt wurde, dass der Käuferanteil mit einem Monatseinkommen unter 1.750 Euro um 5 % zurückgegangen, mit einem Einkommen ab 3.000 Euro dagegen um 5 % gestiegen ist. Die Entwicklung zwischen „West“ und „Ost“ verlief in den letzten acht Jahren sehr unterschiedlich. Dies zeigt Grafik 10, aus der sich vor allem ergibt, dass die Käufer „Ost“ nicht nur erneut weniger Geld für ihren Gebrauchten ausgaben als die Käufer im Westen, dass sich die Preisdifferenz vielmehr wieder vergrößert hat, da der Durchschnittspreis „West“ stärker angestiegen ist als der im Osten Deutschlands. Doch ein Blick auf das Haushaltseinkommen der Gebrauchtwagenkäufer (siehe auch III. 2.2) zeigt, dass dieses bei den Gebrauchtwagenkäufern „West“ gestiegen, im Osten dagegen zurückgegangen ist.



## Unterschiedliche Preise auf den Teilmärkten

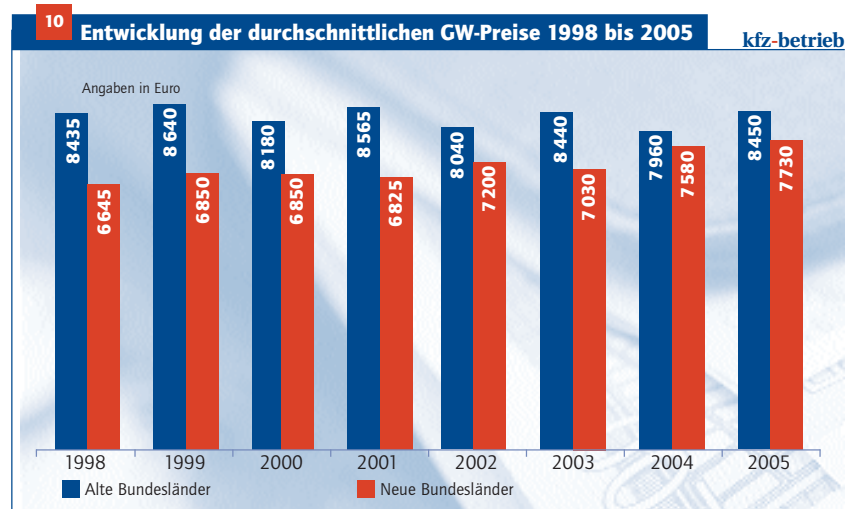
Die auf den drei Teilmärkten bezahlten Gebrauchtwagen-Durchschnittspreise

sind sehr unterschiedlich. Gegenüber 2004 ist der Durchschnittspreis auf den Teilmärkten Gebrauchtwagenhandel und Privatmarkt gestiegen, beim Neuwagenhandel dagegen zurückgegangen, was nicht zuletzt dadurch begründet ist, dass der Neuwagenhandel seinen Marktanteil bei den älteren Fahrzeugen steigern konnte. Dennoch wird der höchste Durchschnittspreis unverändert beim marken- gebundenen Fachhandel bezahlt (Grafik 10), da auf diesem Markt die mit Abstand jüngsten Fahrzeuge mit entsprechend geringerer Laufleistung gehandelt werden. Insoweit ist dieser deutlich höhere Durchschnittspreis eigentlich selbstverständlich.

Zum Verkauf stehende Vorführwagen als auch Fahrzeuge mit Tageszulassung beeinflussen dabei natürlich Alter und Laufleistung. Darüber hinaus bietet der fabrikatsgebundene Handel die mit Abstand qualitativ besten Fahrzeuge an, die in der Regel zudem mit einer Gebrauchtwagengarantie verkauft werden. Verfolgt man die Entwicklung der Marktanteile wie auch der Durchschnittspreise auf dem Teilmarkt „Gebrauchtwagenhandel“ für die letzten Jahre, dann deutet vieles darauf hin, dass dieser Teilmarkt eine Art „Ventilfunktion“ hat. Dabei kann es sich dieser Teilmarkt nicht nur leisten, sich die Rosinen herauszupicken, was ihm auch 2005 gut gelungen ist. Er kann zudem am flexibelsten auf Marktveränderungen reagieren, da er nicht, wie häufig der Neuwagenhandel, gezwungen ist, schwer verkäufliche Fahrzeuge in Zahlung zu nehmen.

## GW-Preise fabrikatsabhängig

Nach Fabrikaten betrachtet, weichen die durchschnittlichen Gebrauchtwagenpreise stark voneinander ab. Im vergangenen Jahr reichte die Bandbreite von 5.290 Euro bis 16.170 Euro. Die höchsten Durchschnittspreise wurden für Modelle der Fabrikate Mercedes-Benz, BMW und Audi, die niedrigsten für Modelle der italienischen Hersteller sowie von Ford und Opel bezahlt. Dabei spielen natürlich die Neupreise der Fahrzeuge ebenso eine Rolle wie die Marktgängigkeit, die Al-



**11 Kaufpreisklassen bei Gebrauchtwagen** kfz-betrieb

Anschaffungspreis in Euro	Anteil in Prozent			
	Gesamt	privat	NW-Handel	GW-Handel
bis unter 1 250	8	12	2	7
1 250 bis unter 2 500	7	11	2	7
2 500 bis unter 3 750	9	12	5	10
3 750 bis unter 5 000	9	9	7	16
5 000 bis unter 6 250	9	8	8	12
6 250 bis unter 7 500	9	11	8	8
7 500 bis unter 8 750	10	9	12	7
8 750 bis unter 10 000	8	7	9	10
10 000 bis unter 12 500	9	5	14	8
12 500 bis unter 15 000	6	5	8	6
15 000 bis unter 20 000	9	6	15	6
20 000 und mehr	7	5	10	3
keine Angabe	0	0	0	0

Quelle: DAT

tersstruktur der gekauften Gebrauchtwagen und die Fahrzeugstruktur an sich. Ein wichtiges Kriterium für die Beurteilung des Gebrauchtwagenmarktes und der einzelnen Teilmärkte ist nicht nur der Durchschnittspreis, der auf den einzelnen Teilmärkten bezahlt wird, sondern auch wie sich die Situation für die jeweiligen Teilmärkte in den einzelnen Kaufpreisklassen darstellt. Aufschluss darüber gibt Grafik 11.

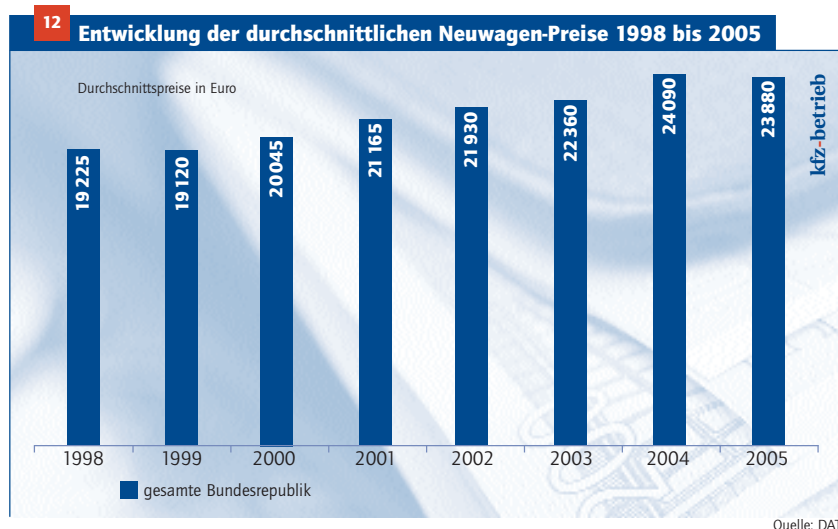
## Privatmarkt dominiert bei Erstkäufern

Die wichtige Bedeutung der Kaufpreisklassen soll am Beispiel der typischen Einsteigerfahrzeuge bis unter 5.000 Euro, die etwas mehr als die Hälfte aller Gebrauchtwagen-Erstkäufe ausmachten,

verdeutlicht werden. Für insgesamt 33 % aller Gekauften zahlten die Käufer weniger als 5.000 Euro. Dies waren immerhin rund 2,196 Millionen Fahrzeuge.

Da beim Neuwagenhandel nur 16 % der von ihm verkauften Fahrzeuge in diesen Preisklassen lagen, was etwa 394.000 Stück bedeutet, im Privatmarkt dagegen 44 %, was rund 1,316 Millionen Fahrzeuge waren, sind die Erstkäufer, darunter immerhin zahlreiche zukünftige Neuwagenkäufer oder zumindest Käufer höherwertiger Gebrauchtwagen, beim Neuwagenhandel, obwohl dieser in den letzten beiden Jahren bei den älteren Fahrzeugen zulegen konnte, weiterhin unterrepräsentiert.





## „Preis“-Käufer investieren weniger

Der Anteil der Gebrauchtwagenkäufer, die von vornherein wussten, welches Modell sie kaufen wollen, lag 2005 mit 62 % über dem Vorjahreswert (59 %). Nur 38 % der Käufer machten ihre Kaufentscheidung nicht vom Fahrzeugmodell, sondern vom Preis abhängig (2004: 41 %). Die von diesen beiden Gebrauchtwagen-Käufergruppen durchschnittlich bezahlten Preise weichen stark voneinander ab. Käufer, für die das Modell und nicht der Preis die entscheidende Rolle spielte, investierten im Schnitt für ihr Fahrzeug 9.430 Euro. Käufer, für die von Anfang an feststand, was das Fahrzeug kosten darf und die sich das zu diesem Preis „passende“ Fahrzeug suchten, investierten durchschnittlich nur 6.510 Euro.

Es wurde schon erwähnt, dass der Anteil der „Nach-dem-Preis-Käufer“ 2005 geringer war als 2004. Dies hat sicher mit der ebenfalls bereits erwähnten Einkommensstruktur zu tun, was gleichzeitig bedeutete, dass sich die immer weiter steigenden sonstigen Autokosten bei der Kaufentscheidung nicht so stark ausgewirkt haben als noch ein Jahr zuvor.

Sehr deutlich waren die Preisunterschiede in Abhängigkeit vom Hubraum. Die bezahlten Durchschnittspreise stiegen kontinuierlich von 4.140 Euro (bis 1.200 ccm) über 5.510 Euro (bis 1.500 ccm), 7.810 Euro (bis 1.700 ccm)

und 9.700 Euro (bis 2.000 ccm) bis auf 16.610 Euro (über 2.000 ccm). In allen Hubraumklassen lag damit der Durchschnittspreis über dem des Jahres 2004.

## Männer kaufen teurere Gebrauchte

Wie in den Vorjahren gaben auch 2005 Männer für ihren neuen Gebrauchten deutlich mehr Geld aus als Frauen. Während sich Letztere beim Gebrauchtwagenkauf mit einer Investition von durchschnittlich 6.900 Euro begnügten, waren die von Männern gekauften Gebrauchten mit 9.050 Euro deutlich teurer. Damit hat sich die Preisdifferenz noch einmal leicht vergrößert.

Der Anteil der weiblichen Käufer erreichte bei den Importmarken nahezu 50 % und lag damit deutlich über dem Anteil bei den deutschen Marken (39 %). Unter diesen hatten, wie schon in den letzten Jahren, erneut VW und Ford die höchsten, BMW, Mercedes und Audi die mit Abstand geringsten Anteile weiblicher Käufer.

## Erstkäufer sparen beim Fahrzeugkauf

Fahrzeugkäufer kann man in drei Gruppen einteilen: Vorbesitzkäufer (ein vorheriges Fahrzeug wird ersetzt), Zusatzkäufer (ein weiteres Fahrzeug wird gekauft) und Erstkäufer (hatten bisher kein Fahrzeug). Die von diesen drei Gruppen beim Gebrauchtwagenkauf durchschnittlich bezahlten Preise weichen deutlich vonei-

einander ab. Der höchste Durchschnittspreis wurde 2005 von den Vorbesitzkäufern bezahlt, die nicht weniger als 9.360 Euro für ihr Fahrzeug ausgaben. Es folgten die Zusatzkäufer mit 9.150 Euro und am Ende der Skala lagen, wie in den Vorjahren, die Erstkäufer, die mit einer Investition von 5.480 Euro erstmals stolzer Besitzer eines eigenen Fahrzeugs wurden.

## 3.2 Der durchschnittliche Neuwagenpreis

In 2004 war der durchschnittlich bezahlte Preis für einen neuen Pkw gegenüber 2003 deutlich angestiegen, insbesondere deshalb, weil die Zahl der Neuzulassungen in den unteren Fahrzeugsegmenten deutlich zurückgegangen, in den teureren Segmenten, wie z. B. Geländewagen, Roadster/Cabrio und Van dagegen deutlich gestiegen war.

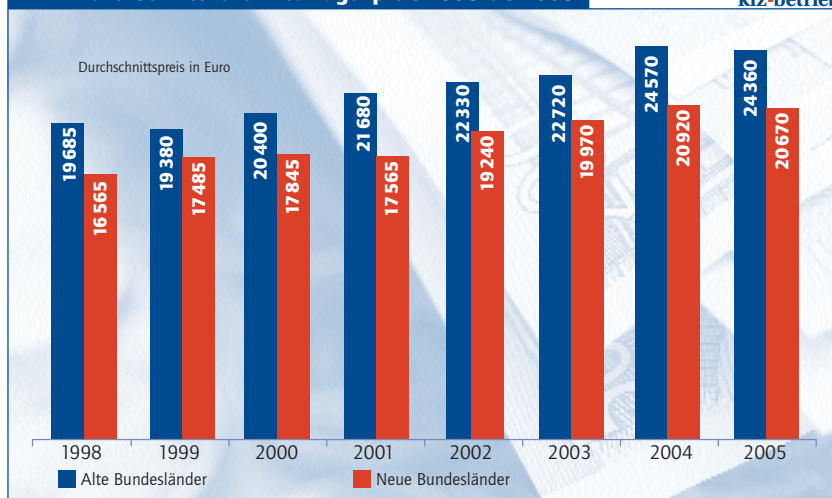
In 2005 hat sich diese Entwicklung nicht fortgesetzt, im Gegenteil, überdurchschnittliche Zuwächse gab es in den unteren Fahrzeugsegmenten, in den teureren Segmenten dagegen teilweise Rückgänge. Dies hat dazu geführt, dass der tatsächlich bezahlte Durchschnittspreis in 2005 gegenüber 2004, wie Grafik 12 zeigt, von 24.090 Euro auf 23.880 Euro zurückgegangen ist. Dabei gaben sowohl die Neuwagenkäufer im Westen Deutschlands mit durchschnittlich 24.360 Euro im Vergleich zu 2004 (24.570 Euro) weniger aus als auch die Käufer „Ost“, die nach 20.920 Euro in 2004 im vergangenen Jahr durchschnittlich nur noch 20.670 Euro beim Neuwagenkauf ausgaben.

Grafik 13 zeigt die Entwicklung der Neuwagenpreise, die die Käufer in den alten und neuen Ländern im Verlauf der letzten acht Jahre bezahlt haben.

Es zeigt sich, dass der Neuwagendurchschnittspreis in den alten Bundesländern seit 1991 (16.310 Euro) um 49,4 % gestiegen ist, in den neuen Ländern (1991: 10.480 Euro) dagegen um 97,2 %. Diese Preisanstiege – darauf muss ausdrücklich hingewiesen werden – sind nur zu geringen Teilen auf Preiserhöhungen der Hersteller/Importeure zurückzuführen. In hohem Maße spiegeln

## 13 Durchschnittlicher Neuwagenpreis 1998 bis 2005

kfz-betrieb



2000 bei 30,4 %, 2001 bei 34,6 %, 2002 bei 38,0 % und 2003 bei 39,9 % lag, auf 44,0 % in 2004 steigen lassen. Als Folge der Feinstaub-Diskussion im Frühjahr 2005 ging dieser Anteil auf immer noch hohe 42,7 % zurück (Quelle: KBA).

Rund ein Sechstel der 2005 neu gekauften Fahrzeuge lag in der Preisklasse von 10.000 Euro bis unter 15.000 Euro. Gut vier von zehn Neuwagenkäufern gaben weniger als 20 000 Euro aus. Dies zeigt Grafik 14, die die Anteile nach verschiedenen Kaufpreisklassen listet.

## Durchschnittspreis steigt mit dem Hubraum

Erhebliche Unterschiede im tatsächlich bezahlten Durchschnittspreis zeigen sich bei einer Aufspaltung nach Marken. Die Bandbreite der Durchschnittspreise reichte von 17.650 Euro bis 37.520 Euro. An der Spitze der Preisskala stehen – wie nicht anders zu erwarten – die hochpreisigen Marken wie BMW, Mercedes-Benz und Audi. Am unteren Ende rangierten die europäischen Importmarken. Mehr Leistung kostet mehr Geld – dies gilt auch beim Pkw-Kauf. So investierten die Käufer von neuen Autos mit einem Hubraum bis maximal 1.200 ccm durchschnittlich 10.440 Euro. Bei einem Hubraum vom 1.201 bis 1.500 ccm lag der Durchschnittspreis bei 14.560 Euro, bei 1.501 bis 1.700 ccm bei 19.470 Euro und bei 1.701 bis 2.000 ccm bei 25.750 Euro. Tief in die Tasche griffen Käufer, die sich für ein Fahrzeug mit über 2.000 ccm Hubraum entschieden. Diese Käufergruppe investierte in den Neuen immerhin 42.310 Euro.

Männliche Neuwagenkäufer investierten durchschnittlich 25.140 Euro, Käuferinnen begnügten sich mit 18.130 Euro. Dabei muss allerdings berücksichtigt werden, dass Frauen häufig Zweitfahrzeuge fahren, die in der Regel deutlich kleiner ausfallen. Auffallend aber: Im Vergleich zu 2004 gaben Männer weniger, Frauen dagegen mehr für ihr Fahrzeug aus. Wie bei den Gebrauchtwagenkäufern zeigen sich deutliche Preisunterschiede, wenn man wieder nach Vorbe-

## 14 Kaufpreisklassen bei Neuwagen

kfz-betrieb

Anschaffungspreis in Euro	Anteil in Prozent		
	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	gesamt
bis unter 7 500	0	1	0
7 500 bis unter 10 000	3	6	4
10 000 bis unter 12 500	7	10	7
12 500 bis unter 15 000	9	11	10
15 000 bis unter 17 500	9	12	10
17 500 bis unter 20 000	11	12	11
20 000 bis unter 22 500	10	12	10
22 500 bis unter 25 000	11	11	11
25 000 bis unter 30 000	16	11	15
30 000 bis unter 40 000	14	9	13
40 000 und mehr	10	5	9
keine Angabe	0	0	0

Quelle: DAT

sich in der Preisentwicklung die gestiegenen Ansprüche der Käufer als auch die immer aufwändigere Technik und Sicherheitsausstattung wider.

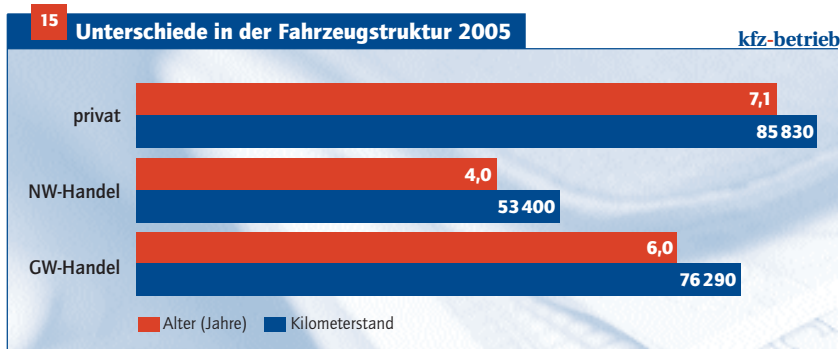
Welchen bedeutenden Einfluss die in den vergangenen Jahren immer umfangreichere Fahrzeugausstattung auf die Preisentwicklung hat, zeigen Berechnungen des Statistischen Bundesamts, die ergeben haben, dass zwei Drittel der Preissteigerung im Zeitraum 1995 bis 2001 auf umfangreichere Fahrzeugausstattung zurückzuführen sind.

## Dieselanteil weiterhin sehr hoch

Der leichte Rückgang des Durchschnittspreises ist, bei allen sonstigen Einflüssen,

auch darauf zurückzuführen, dass der Neuwagenkunde vom Handel geradezu hofiert wird. Zahlreiche preisgünstige Angebote von Sondermodellen, Absatzförderungsmaßnahmen der Hersteller/Importeure und Rabatt-Angebote, um nur einige Beispiele zu nennen, haben dämpfend auf den Durchschnittspreis gewirkt. Der, mit Ausnahme des vergangenen Jahres, in den letzten Jahren zu verzeichnende Anstieg des Durchschnittspreises wurde auch beeinflusst durch die wachsenden Diesel-Anteile an den Neuzulassungen.

Die Entwicklung der Kraftstoffpreise hatte den Anteil der Neuwagen mit Dieselmotor, der 1999 noch bei 22,4 %,



sitz-, Zusatz- und Erstkäufern differenziert. Den höchsten Preis für ihren Neuwagen bezahlten 2005, dieses Mal anders als bei den Gebrauchtwagen, die Zusatzkäufer (25.480 Euro), gefolgt von den Vorbesitzkäufern (24.800 Euro). Deutlich geringer fiel der von den Erstkäufern bezahlte Durchschnittspreis mit 15.810 Euro aus, wobei mehr als jeder dritte Erstkäufer weniger als 12.500 Euro investierte, von den Vorbesitzkäufern war dies nicht einmal jeder Zehnte und von den Zusatzkäufern nur etwa jeder Achte.

## 4. Durchschnittsfahrzeuge

### 4.1 Gebrauchtwagen

Das Durchschnittsalter der 2005 gekauften Gebrauchten lag mit 5,8 Jahren höher als in den Jahren zuvor. Dennoch lag die durchschnittliche Laufleistung mit 72.450 km unter der des Vorjahres (75.080 km).

Grafik 15 zeigt, dass die auf dem Privatmarkt gehandelten Gebrauchten erheblich älter waren und auch demzufolge eine deutlich höhere Laufleistung aufwiesen als die in den Gebrauchtwagenabteilungen der Neuwagenhändler gekauften Fahrzeuge. Mit einem Durchschnittsalter von 5,8 Jahren waren die in den alten Ländern gehandelten Gebrauchten im Vergleich zu 2004 (5,2 Jahre) ebenso deutlich älter wie in den neuen Ländern, wo das Durchschnittsalter in 2005 bei 5,7 Jahren lag, nach 4,7 Jahren in 2004. Dies zeigen die Grafiken 16 und 17, aus denen sich auch

ergibt, dass der durchschnittliche Kilometerstand bei den Gebrauchten im Westen im Vorjahresvergleich zurückgegangen, im Osten dagegen gestiegen ist.

Die im Durchschnitt ältesten Fahrzeuge waren Modelle von VW und Ford sowie der italienischen Hersteller. Das geringste Durchschnittsalter wiesen die Modelle von Mercedes auf, gefolgt von Modellen der französischen Hersteller und von Audi-Modellen. Die höchste Laufleistung hatten BMW-Modelle, gefolgt von Audi. Die geringste Laufleistung hatten die französischen Modelle, gefolgt von Mercedes-Fahrzeugen.

### Mehrheitlich GW aus erster Hand verkauft

Gut 69 % (2004: 68 %) der gekauften GW waren Fahrzeuge aus erster Hand. Beim Fabrikatshandel waren dies sogar 82 %. Auf dem Privatmarkt waren es dagegen nur 63 % und beim reinen Gebrauchtwagenhandel 62 %. Statistisch gesehen hatte jeder Gebrauchtwagen 1,42 Vorbesitzer.

Nahezu 10 % der Gebrauchtwagenkäufer gaben an, einen „Jahreswagen“ gekauft zu haben. Beim fabrikatsgebundenen Händler lag dieser Anteil sogar bei 19 %. Bezüglich der Motordaten der Gebrauchten des Jahres 2005 fällt auf, dass im Vergleich zum Vorjahr der Hubraum von durchschnittlich 1.720 ccm auf durchschnittlich 1.677 ccm zurückgegangen ist, bei einer Motorleistung von unverändert 100 PS. Die Feinstaub-Diskussionen des vergangenen Jahres, die manchen Käufer von einem Diesel auf ein Benzin-Modell umschwen-

ken ließ, wirkte sich hier aus. Deutlich gestiegen ist das Ausstattungs-niveau der Fahrzeuge.

Bundesweit hatten die gebraucht gekauften Fahrzeuge rund 11,8 Sonderausstattungen/Ausstattungsvarianten gegenüber 10,8 im Jahr 2004 (siehe auch Kapitel III.4).

### Kraftstoffverbrauch wichtig

Durch die auch in 2005 weiter gestiegenen Kraftstoffpreise wird der Kraftstoffverbrauch beim Kauf/Verkauf eines Gebrauchtwagens ein immer wichtigeres Argument. Mit 7,7 l/100 km verbrauchten die 2005 gekauften GW im Schnitt weniger als in den Vorjahren (2004 und 2003: 7,8 l/100 km; im Jahr 2002: 8,0 l/100 km). Die Bandbreite nach Fabrikaten lag dabei zwischen 7,0 und 8,9 l/100 km. Legt man den Hubraum der Fahrzeuge zugrunde, dann stieg der Verbrauch mit dem Hubraum kontinuierlich von 6,5 l/100 km (bis 1.200 ccm) über 7,1 l/100 km (1.201 bis 1.500 ccm), 7,7 l/100 km (1.501 bis 1.700 ccm) und 8,0 l/100 km (1.701 bis 2.000 ccm), auf 9,6 l/100 km bei Fahrzeugen mit einem Hubraum von über 2.000 ccm.

### 4.2 Neuwagen

Wie bei den Gebrauchtwagen ging auch bei den neu gekauften Pkw in 2005 der durchschnittliche Hubraum zurück. Nach 1.894 ccm in 2004 lag er im vergangenen Jahr bei nur 1.830 ccm. Ganz leicht, von 122 PS auf 120 PS, ging auch die Motorleistung zurück. Wenn man die Zahlen des KBA über die Entwicklung der Neuzulassungen in den einzelnen Segmenten berücksichtigt, wird diese Entwicklung bei den Motor-Kenn-daten ganz selbstverständlich, haben doch die Zulassungen in den Segmenten „Mini“ bis „Untere Mittelklasse“ in Summe weit überdurchschnittlich zugelegt, während in den Segmenten „Mittelklasse“ bis „Oberklasse“ ein Zulassungsrückgang zu verzeichnen war. Weiterhin besteht ein Unterschied in den Motordaten zwischen „Ost“ und „West“. Die Motor-Kenn-daten lagen bei den Neufahrzeugen in den alten Ländern in 2005 bei 122 PS und 1.850 ccm, in



den neuen Ländern bei 108PS und 1.700 ccm. Der im Westen gegenüber dem Osten höhere Durchschnittspreis hat also auch mit den Leistungsdaten zu tun.

## Kraftstoffverbrauch zurückgegangen

Nach dem Kraftstoffverbrauch ihres „Neuen“ befragt, gaben die Käufer an, ihr Fahrzeug verbrauche 7,29l/100km (2004: 7,55l/100km, 2003: 7,40l/100km, 2002: 7,43l/100km und 2001: 7,53l/100km). Der Kraftstoffverbrauch, der 2004 nach Jahren des Rückgangs erstmals wieder gestiegen war (bei den damaligen Motorleistungsdaten nicht verwunderlich), ist in 2005 doch wieder deutlich zurückgegangen. Mit 7,32l/100km liegt der Kraftstoffverbrauch der im Westen gekauften Neufahrzeuge dabei etwas höher als bei den Ost-Neufahrzeugen (7,09l/100km).

Da die Neufahrzeuge des Jahres 2005 „kleiner“ waren als die des Jahres 2004, ist der Rückgang im Kraftstoffverbrauch „normal“. Vergleicht man aber die Motor-Daten des Jahres 2005 mit denen z. B. des Jahres 2003 (1.798 ccm, 112 PS) und dazu den Kraftstoffverbrauch (siehe oben), dann wird deutlich, dass es den Herstellern/Importeuren gelungen ist, ihre Fahrzeuge immer sparsamer zu machen. Dennoch: der Verbrauch steigt mit dem Hubraum und zwar in 2005 von 5,88l/100km (bis 1.200ccm) auf 9,40l/100km (über 2.000ccm).

als 2004 bereit waren, schon kurz nach dem Kauf in den Werterhalt ihres Fahrzeugs zu investieren.

## Folgekosten gestiegen

Der Aufwand für die Beseitigung von Verschleißschäden in den ersten sechs Monaten nach Kauf lag 2005 bei 63Euro nach 55Euro im Jahr 2004 und 59Euro in 2003. Bezogen auf den durchschnittlichen Anschaffungspreis bedeuten die 63Euro einen zusätzlichen Aufwand von 0,76 % nach 0,70 % im Jahr 2004 und 0,72% in 2003.

In früheren Jahren sah die Situation noch völlig anders aus. Beispielsweise lag der durchschnittliche Anschaffungspreis im Jahr 1988 bei 9.300DM. In den auf den Kauf folgenden sechs Monaten investierten die Gebrauchtwagenkäufer damals weitere 330 DM oder 3,6 % des Anschaffungspreises in die Beseitigung von Verschleißschäden.

Für die trotz der höheren Folgekosten immer noch hohe Qualität der im letzten Jahr gebraucht gekauften Fahrzeuge spricht auch, dass, wie ein Jahr zuvor, 78 % der Käufer von Reparaturen verschont blieben oder zumindest keine durchführen ließen. Reparaturen durchführen ließen nur 22 % der Gebrauchtwagenkäufer. Da der oben genannte Wert von 63Euro der Mittelwert über alle Fahrzeuge ist, bedeutet dies, dass der effekti-

ve Aufwand für die, die Verschleißschäden beseitigen mussten, bei rund 285Euro lag. Auch dies ist mehr als in 2004 (260 Euro).

## Wenig Folgekosten bei jungen Fahrzeugen

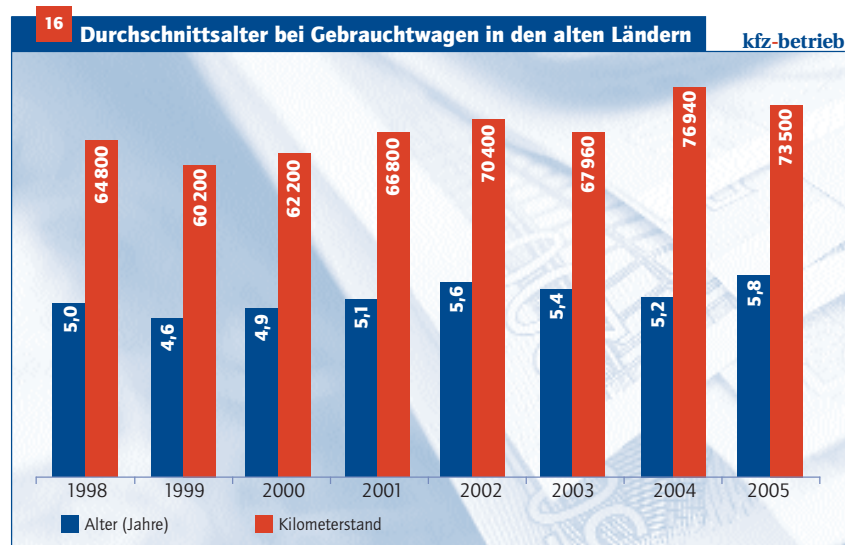
Da mit steigendem Fahrzeugalter naturgemäß der Verschleiß zunimmt, haben insbesondere die Käufer jüngerer Fahrzeuge nur geringe Probleme mit Folgekosten. Hinzu kommt, dass es den Herstellern/Importeuren gelungen ist, die Qualität der Fahrzeuge bzw. die Standfestigkeit der Verschleißteile kontinuierlich zu verbessern. Dies zeigen insbesondere auch die Ergebnisse der jährlichen DAT-Kundendienst-Studie. Deshalb überrascht auch nicht, dass 34 % der Käufer von wenigstens sechs Jahre alten, aber nur 7 % der Käufer von bis zu drei Jahre alten Fahrzeugen Verschleißreparaturen durchführen lassen mussten.

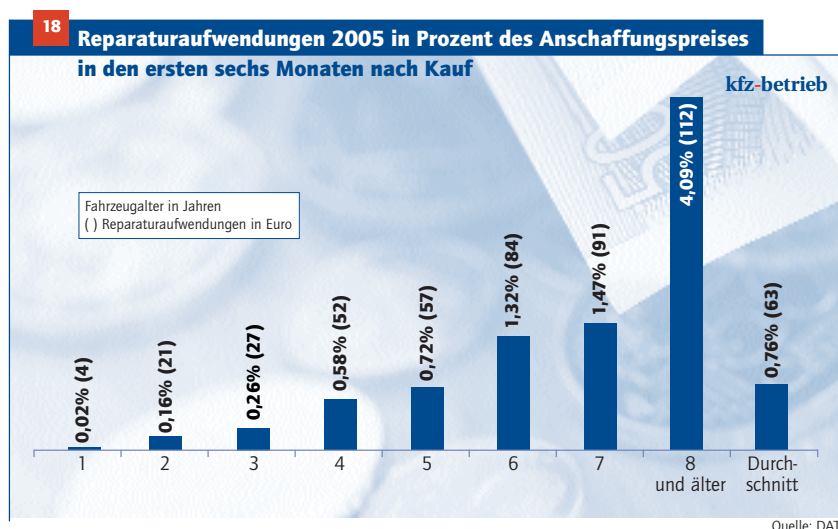
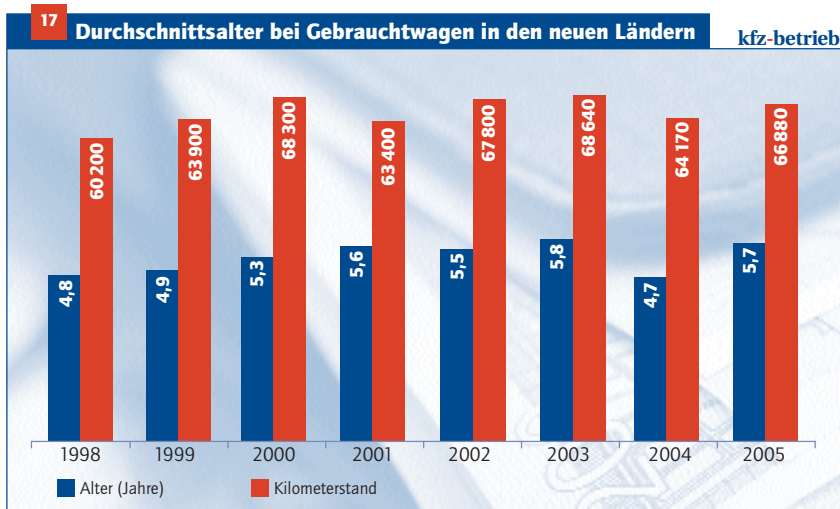
## Weniger Aufwand für Ost-Käufer

In den Jahren 2000 bis 2002 gaben die Gebrauchtwagenkäufer „Ost“ in den ersten sechs Monaten nach dem Kauf jeweils deutlich mehr Geld für die Beseitigung von Verschleißschäden aus als die GW-Käufer im Westen Deutschlands. Seit 2003, und damit auch im vergangenen Jahr, ist dies umgekehrt. In 2005 lagen die Folgekosten für die Beseitigung von

## 5. Qualität der Gebrauchtwagen

Der Aufwand, den die Gebrauchtwagen-Käufer in den ersten sechs Monaten nach dem Kauf für die Beseitigung von Verschleißschäden hatten, ist ein guter Maßstab für die Qualität der Fahrzeuge. Dieser Aufwand ist in den letzten Jahren tendenziell immer weiter zurückgegangen, in 2005 aber gestiegen. Offen ist dabei, ob dies ausschließlich auf eine tatsächlich schlechtere Qualität der Fahrzeuge zurückzuführen ist, oder ob dieser Anstieg, zumindest teilweise, darin begründet ist, dass die Käufer in höherem Maße





Verschleißschäden in den neuen Ländern bei nur 40 Euro je Fahrzeug, im Westen waren dies 67 Euro. Diese große Differenz lässt sich weder mit dem jeweiligen Durchschnittsalter noch der Laufleistung erklären, eher schon mit dem höheren Marktanteil des Neuwagenhandels und vermutlich vornehmlich damit, dass die Käufer „Ost“ manchen Schaden nicht reparieren ließen, als auch darauf, dass der Anteil der mit einer Garantie verkauften Fahrzeuge im Osten deutlich höher war als im Westen (siehe unten).

## GW-Garantien nicht berücksichtigt

43 % (2004: 41 %) aller verkauften Gebrauchten waren mit einer Garantie ausgestattet, im Osten Deutschlands waren

dies sogar 52 %. Man kann deshalb davon ausgehen, dass der tatsächliche Reparaturaufwand höher als die im Schnitt genannten 63 Euro pro Gebrauchtwagen war und dass Gleiches in noch höherem Maße, bezogen auf die 40 Euro, im Osten gilt. Im Rahmen der DAT-Gebrauchtwagen-Studie konnte jedoch nur ermittelt werden, welche Aufwendungen für Verschleißreparaturen die Käufer selbst hatten. Den Verlauf der Reparaturaufwendungen in Abhängigkeit vom Fahrzeugalter zeigt Grafik 18.

## Reparaturen werden ab dem vierten Jahr häufiger

Nennenswerte Reparaturen treten in der Regel mit zunehmendem Alter des Fahr-

zeugs auf. Ab dem vierten Jahr wurden häufiger Reparaturen an der Auspuffanlage, der elektrischen Anlage oder auch der Bremsanlage fällig. Reparaturen an den bis drei Jahre alten Autos bezogen sich überwiegend auf Störungen in der elektrischen Anlage oder die Bremsbeläge/-klötze mussten erstmals ersetzt werden.

Wie in den Vorjahren gingen auch 2005 die Käufer, die ihr Fahrzeug in der Gebrauchtwagenabteilung eines Neuwagenhändlers kauften, mit Abstand das geringste Risiko ein. Ein hohes Risiko mussten die Käufer auf dem Privatmarkt in Kauf nehmen und auch die Käufer beim Gebrauchtwagenhandel hatten durchaus nennenswerte Folgekosten. Das „Reparaturrisiko“, das die GW-Käufer auf den verschiedenen Teilmärkten eingingen, zeigt Grafik 19. Dabei wird nicht nur deutlich, dass der Qualitätsvorsprung des Fabrikatshandels erneut erheblich war, sondern auch, dass die Folgekosten für Privatmarktkäufer gestiegen, für Käufer bei den Händlergruppen dagegen zurückgegangen sind.

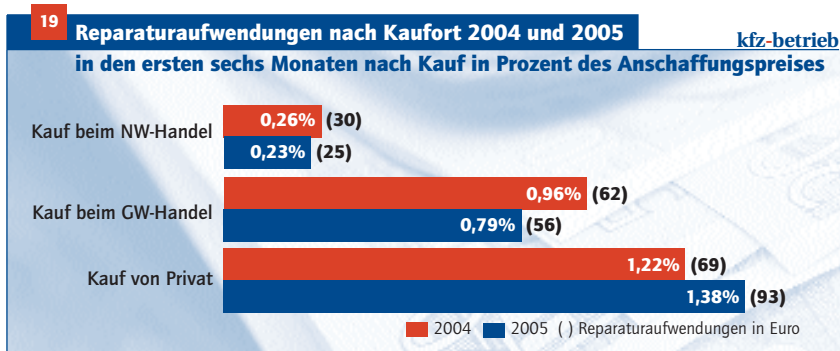
## 419 Mio. Euro Folgekosten

Bei 6,655 Millionen Besitztumschreibungen und 63 Euro Zusatzaufwand je Fahrzeug für die Beseitigung von Verschleißschäden ergab sich für die Gebrauchtwagenkäufer im vergangenen Jahr, zusätzlich zum Kaufpreis, eine finanzielle Belastung von rund 419 Millionen Euro. Von diesen knapp 420 Millionen entfielen rund 295 auf die auf dem Privatmarkt gekauften Fahrzeuge. Weitere knapp 62 Millionen Euro entfielen auf die 16 % der Autos, die bei einem Gebrauchtwagenhändler gekauft wurden, wie auch etwa 62 Mio. Euro für die 37 % beim fabrikatsgebundenen Handel gekauften Fahrzeuge aufgewendet wurden.

## 6. Kaufkriterien

### 6.1 Gebrauchtwagenkauf

Gerade für Gebrauchtwagenkäufer spielen wirtschaftliche Überlegungen beim



Fahrzeugkauf eine ganz besondere Rolle. Dies gilt seit Jahren und war auch 2005 nicht anders. Die Rangfolge der Bedeutung der Kaufkriterien hat sich gegenüber den letzten Jahren praktisch nicht verändert. Überragende Bedeutung hat weiter der Anschaffungspreis. Danach folgt der Kraftstoffverbrauch, dessen Bedeutung aber trotz steigender Kraftstoffpreise nicht weiter zugenommen hat. Die Wichtigkeit der Kaufkriterien ergibt sich aus Grafik 20 innerhalb einer Bandbreite von 1 = sehr wichtig bis 4 = unwichtig. Im Vergleich zum Vorjahr fällt auf, dass lediglich die Bedeutung der Wartungsfreundlichkeit etwas höher eingeschätzt wurde, bei allen anderen Kriterien gab es keine Veränderung.

## Unterschiedliche Bedeutung der Kaufkriterien

Auf den verschiedenen „Teilmärkten“ haben die einzelnen Kriterien recht unterschiedliche Bedeutung. Sie weichen teilweise erheblich von den Durchschnittswerten ab. So ist beispielsweise der Anschaffungspreis für die Käufer von VW-, Opel-, Ford- und französischen Modellen besonders wichtig, für die Käufer gebrauchter Mercedes-, Audi- und BMW-Modelle dagegen weniger wichtig als im Durchschnitt. Dafür wird sowohl der Prestigewert als auch der Wiederverkaufswert von den Käufern dieser Marken überdurchschnittlich hoch bewertet. Für Käufer gebrauchter BMW-Modelle war das Aussehen des Fahrzeugs, wie seit Jahren, von besonderer Bedeutung, gefolgt von den Käufern von Mercedes- und Audi-Fahrzeugen. Deutlich weniger wichtig ist die optische Erscheinung des Fahrzeugs

dagegen für Ford-Käufer. Der Umfang der Ausstattung des Fahrzeugs war für Mercedes- und BMW-Käufer besonders wichtig, dagegen legten Opel- und Ford-Käufer weniger Wert auf eine umfangreiche Fahrzeugausstattung. Bei der Bedeutung der günstigen Inzahlungnahme des Vorwagens gab es wenig Unterschiede nach der Marke des gekauften Fahrzeugs, lediglich für Mercedes-Käufer war dies ein wichtiger Punkt.

Für Erstkäufer hat, wie nicht anders zu erwarten, der Anschaffungspreis eine ganz besondere Bedeutung. Dafür macht diese Gruppe Abstriche bei der Ausstattung, dem Kilometerstand und insbesondere dem Wiederverkaufswert des Fahrzeugs. Die Bedeutung des Kraftstoffverbrauchs, der für Zusatzkäufer trotz der heutigen Spritpreise nicht sonderlich wichtig ist, und des Anschaffungspreises sinken mit zunehmendem Hubraum des gekauften Fahrzeugs deutlich. Dafür werden Wiederverkaufswert, Prestigewert, Ausstattungsumfang und das Aussehen des Fahrzeugs deutlich wichtiger. Für Käufer, die „nach dem Preis“ gekauft haben, war, wie nicht anders zu erwarten, der Anschaffungspreis von ganz besonderer Bedeutung. Weit weniger wichtig waren dagegen Wiederverkaufswert, Ausstattungsumfang, Aussehen und Prestigewert.

## 6.2 Neuwagenkauf

Wie die Gebrauchtwagenkäufer haben auch die Neuwagenkäufer bei ihrer Kaufentscheidung verschiedene Kaufkriterien in ihre Überlegungen einbezogen. Die Bedeutung der verschiedenen Kaufkriterien ist sehr unterschiedlich. In Grafik 21 ist

die Wichtigkeit verschiedener Kriterien für die Neuwagenkäufer innerhalb von 1 = sehr wichtig bis 4 = unwichtig aufgelistet, wobei sich die Rangfolge in der Wichtigkeit gegenüber dem Vorjahr fast nicht verändert hat. Überragende Bedeutung hat weiterhin die Zuverlässigkeit des Fahrzeugs, die sogar noch etwas wichtiger geworden ist, gefolgt vom Aussehen, dem Kraftstoffverbrauch, dem Anschaffungspreis und der Serienausstattung (auf die die Käufer mehr Wert gelegt haben als in den Vorjahren), die gemeinsam Rang 2 belegen. Betrachtet man die Kaufkriterien nach der Marke des Fahrzeugs, so zeigen sich in einigen Punkten deutliche Unterschiede. In hohem Maße gilt dies für den Anschaffungspreis, der für Mercedes- und BMW-, aber auch für Audi-Käufer mit einer Bedeutung von 1,9 bis 2,1 weit weniger wichtig war als für die Käufer anderer Marken (1,3 bis 1,6).

## Prestige für Käufer hochwertiger Autos wichtig

Der Prestigewert war für die Neuwagenkäufer, zumindest wenn man deren Aussagen glauben darf, nicht übermäßig wichtig. Ausnahmen: BMW- und Mercedes-, aber auch Audi-Käufer messen den Prestigewert ihres Neuen eine weit höhere Bedeutung zu als die Käufer anderer Marken. Der Wiederverkaufswert war für Käufer deutscher Marken wichtiger als für die Käufer von Importmarken, die Unterschiede waren aber relativ gering.

Das Aussehen des Fahrzeugs hatte, wie bei den Gebrauchtwagenkäufern, bei

**20 Kriterien beim GW-Kauf 2005** kfz-betrieb

Kriterium	Wichtigkeit
Anschaffungspreis	1,4
Kraftstoffverbrauch	1,7
Aussehen	1,9
Wartungsfreundlichkeit	1,9
Ausstattung	2,0
niedriger Kilometerstand	2,1
Dichte des Kundendienstnetzes	2,4
Wiederverkaufswert	2,5
Prestigewert	2,8
günst. Hereinnahme d. Vorwagens	2,9

Beurteilung: 1 = sehr wichtig, 4 = unwichtig Quelle: DAT



## 21 Kriterien beim NW-Kauf 2005

kfz-betrieb

Kriterium	Wichtigkeit
Zuverlässigkeit	1,2
Aussehen	1,6
Kraftstoffverbrauch	1,6
Anschaffungspreis	1,6
Serienausstattung	1,6
Reparatur- und Wartungskosten	1,8
Dichte des Kundendienstnetzes	2,0
Wiederverkaufswert	2,1
Lieferzeit	2,1
Prestigewert	2,5
günstige Inzahlungnahme des Vorwagens	2,5

Beurteilung: 1 = sehr wichtig, 4 = unwichtig

Quelle: DAT

BMW-Käufern überragende Bedeutung. Die günstige Hereinnahme des Vorwagens, die insgesamt keine alles entscheidende Bedeutung hat, war erneut für Käufer italienischer Modelle am unwichtigsten, für die Käufer von VW-Modellen, gefolgt von Käufern von Opel-Modellen und Modellen französischer und japanischer Marken am wichtigsten. Die Bedeutung des Anschaffungspreises, des Kraftstoffverbrauchs und der Reparatur- und Wartungskosten nahm mit dem Hubraum verständlicherweise deutlich ab.

Dagegen wurden der Wiederverkaufswert, der Ausstattungsumfang, das Aussehen und insbesondere der Prestigewert mit zunehmendem Hubraum immer wichtiger. Mit steigendem Haushaltseinkommen reduzierte sich für die Neuwagenkäufer die Bedeutung des Anschaffungspreises, der Reparatur- und Wartungskosten und des Kraftstoffverbrauchs. Dafür wurden das Aussehen, der Ausstattungsumfang und insbesondere der Prestigewert des Fahrzeugs zunehmend wichtig. Alle anderen Kriterien waren nahezu „einkommensneutral“, was ganz besonders auf die Zuverlässigkeit des Fahrzeugs zutrifft. Keine nennenswerten Unterschiede zeigten sich beim Alter des Käufers. Ausnahme: Je älter die Käufer waren, umso bedeutender wurde die günstige Inzahlungnahme des Vorwagens und umso weniger wichtig wurde eine kurze Lieferzeit. Männliche und weibliche Käufer stimmten in der Mehrzahl der Kriterien nahezu überein. Aus-

nahmen: Die günstige Inzahlungnahme des Vorwagens und besonders der Prestigewert waren für die Männer etwas wichtiger, der Anschaffungspreis und der Kraftstoffverbrauch für Frauen.

## 7. Informationsverhalten

### 7.1 Gebrauchtwagenkauf

Es versteht sich von selbst, dass sich Autokäufer vor dem Kauf über das Fahrzeug-Angebot und die -Preise informieren. Die Gebrauchtwagenkäufer des Jahres 2005 haben sich noch intensiver informiert als die ein Jahr zuvor. Statistisch nutzte jeder Käufer 3,1 Informationsquellen, nach 2,9 im Jahr 2004. Die Häufigkeit der Nutzung verschiedener Informationsquellen zeigt Grafik 22. Dabei wurde das Internet als Informationsquelle bereits von rund 37 % der GW-Käufer genutzt. Da das Internet verschiedene Informationen bietet, nämlich zum einen durchschnittliche Gebrauchtwagenwerte, z. B. unter [www.DAT.de](http://www.DAT.de), zum anderen konkrete Gebrauchtwagenangebote, z. B. in den GW-Börsen, und ein großer Teil der Käufer diese unterschiedlichen Informationsmöglichkeiten nutzte, wurden über dieses Medium statistisch von jedem Gebrauchtwagenkäufer 0,69 Informationen eingeholt, also erneut mehr als ein Jahr zuvor. Zu erwarten ist, dass das Internet,

das von Jahr zu Jahr von immer mehr Gebrauchtwagenkäufern genutzt wird (2004: 32 %, 2003: 29 %, 2002: 23 %, 2001: 17 %, 2000: 11 %) in Zukunft die wichtigste Informationsquelle beim Gebrauchtwagenkauf überhaupt werden wird. Bei den Zahlen über die Nutzung der Informationsquellen muss man berücksichtigen, dass diese nur den Anteil der Nutzer wiedergeben, nicht aber, wie häufig die einzelnen Informationsquellen genutzt wurden.

Käufer ab 50 Jahren nutzten weniger Informationsquellen als die unter 50 Jahre alten Käufer, insbesondere nutzte diese Altersgruppe das Internet sehr viel seltener, sie suchte aber auch nicht so häufig das Gespräch mit Bekannten/Kollegen. Dafür waren für die über 50-Jährigen Informationen vom Handel überdurchschnittlich wichtig. Anders dagegen die Jüngeren: Bis zum Alter von 29 Jahren suchten GW-Käufer nicht nur überdurchschnittlich oft das Gespräch mit Bekannten und Kollegen, sie informierten sich auch häufiger als die anderen Altersgruppen über das Internet. Dafür wurde der Handel als Informationsquelle seltener genutzt.

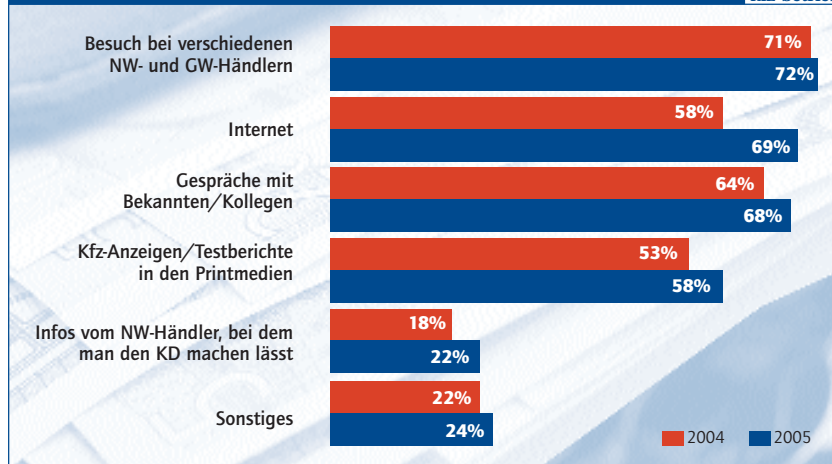
### Erstkäufer informieren sich weniger

Erstkäufer informierten sich mit der Nutzung von 2,9 Informationsquellen in 2005 zwar deutlich besser als noch 2004 (2,5), dennoch war diese Käufergruppe,

## 22

### Informationsverhalten von Gebrauchtwagen-Käufern 2004/2005

kfz-betrieb

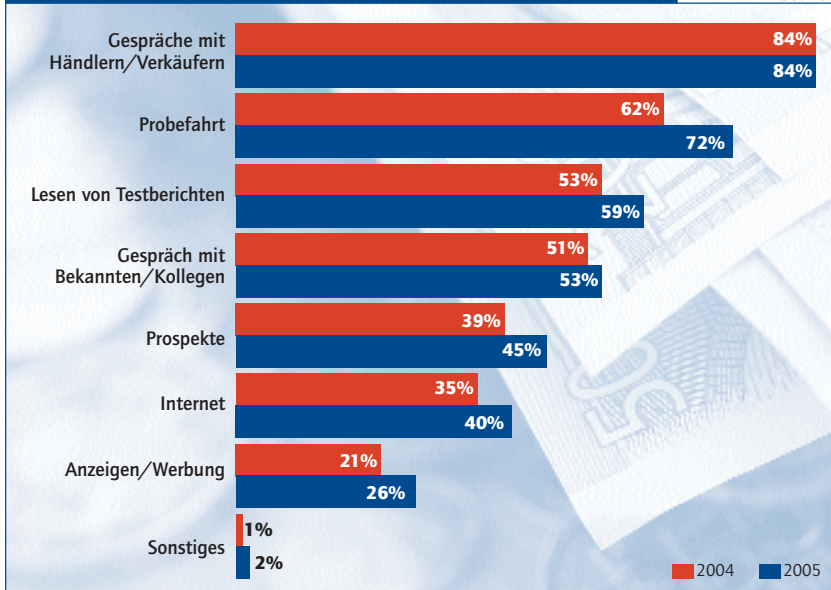


Quelle: DAT

23

## Informationsverhalten von Neuwagen-Käufern 2004/2005

kfz-betrieb



wie schon in den Jahren zuvor, am „schlechtesten“ informiert. Die mit Abstand wichtigste Informationsquelle war dabei das Gespräch mit Verwandten/Bekannten. 82 % der Erstkäufer holten sich auf diesem Weg Tipps für ihren Fahrzeugkauf ein. Vergleichsweise selten informierten sie sich beim fabrikatsgebundenen Handel. Dies ist kaum verwunderlich, da Erstkäufer in den Gebrauchtwagenabteilungen der Fabrikathändler häufig kein passendes Fahrzeug finden.

Unterschiede zeigen sich auch bei den Käufern auf den verschiedenen Teilmärkten. Am besten informiert waren erneut die Käufer beim Neuwagenhandel, wobei gerade der Neuwagenhandel selbst eine besonders wichtige Informationsquelle war. Für Käufer auf dem Privatmarkt hatte dagegen das Gespräch mit Bekannten/Kollegen überragende Bedeutung, Informationen beim Handel wurden dagegen selten eingeholt.

### Informationsverhalten stark einkommensabhängig

Man sollte annehmen, dass sich Käufer, die über ein geringeres Einkommen verfügen, intensiver informierten als die Käufer mit höherem Einkommen. Genau das Gegenteil ist der Fall: GW-Käufer mit

einem monatlichen Netto-Haushaltseinkommen von weniger als 1.000 Euro nutzten im Schnitt nur 2,8 Informationsquellen, Käufer mit einem Einkommen ab 3.000 Euro zogen dagegen 3,5 Quellen zu Rate. Der „Informationsvorsprung“ ergibt sich dabei in erster Linie dadurch, dass die einkommensstarken Gebrauchtwagenkäufer den Neuwagenhandel zu Informationszwecken besonders häufig kontaktierten und auch in weit höherem Maße das Internet nutzten.

In der Häufigkeit der Nutzung der Informationsquellen gab es so gut wie keinen Unterschied zwischen „Ost“ und „West“, die Käufer in den neuen Ländern nutzten aber in überdurchschnittlichem Maße den Handel als Informationsquelle, im Westen hatte das Internet eine größere Bedeutung.

### Mann und Frau informierten sich unterschiedlich

Auch 2005 zeigten sich Unterschiede im Informationsverhalten zwischen männlichen und weiblichen Gebrauchtwagenkäufern. So nutzten Frauen nur 2,9 Quellen, Männer dagegen 3,3. Einen Vorsprung hatten Frauen nur beim Gespräch mit Bekannten oder Kollegen. Das Internet nutzten 33 % der weiblichen Käufer,

wobei statistisch 0,55 Informationen eingeholt wurden. Bei den männlichen Käufern waren die entsprechenden Zahlen 40 % und 0,79 Informationen.

## 7.2 Neuwagenkauf

Da der Kauf eines Neuwagens eine höhere Investition bedeutet als der eines Gebrauchtwagens und Neuwagenkäufer häufiger einen Vorwagen abzugeben haben als Gebrauchtwagenkäufer, ist das Informationsbedürfnis beim Neuwagenkauf besonders groß. Für den Verkauf ihres Vorwagens nutzten die Neuwagenkäufer durchschnittlich 2,3 Informationsquellen. Wichtigste Informationsquelle war erneut der Handel selbst, aber auch Bekannte/Kollegen wurden häufig um Rat gefragt. Auch das Internet wurde häufig genutzt, um zu einer Preisvorstellung für den abzugebenden Vorwagen zu kommen. Mehr als jeder vierte Vorwagenverkäufer unter den Neuwagenkäufern orientierte sich in seiner Preisvorstellung an den Angeboten in Gebrauchtwagenbörsen und etwa jeder achte nutzte die „Gebrauchtwagenpreislisten“ im Internet, wie sie z. B. auch die DAT anbietet. Die wenigsten Informationsquellen nutzten die, die ihr Fahrzeug auf dem Privatmarkt veräußerten, wobei in diesen Fällen das Gespräch mit Bekannten/Kollegen eine weit überdurchschnittliche Bedeutung hatte. Relativ selten wurde der Handel für Informationszwecke genutzt, der wiederum die mit Abstand wichtigste Informationsquelle für all diejenigen war, die ihr Fahrzeug an einen Neuwagenhändler verkauften oder dort in Zahlung gaben.

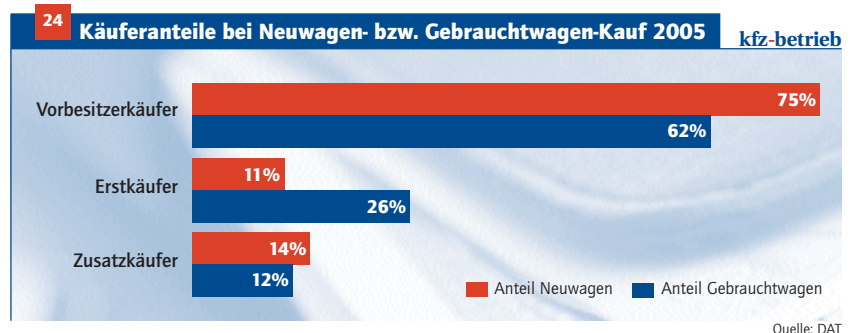
### Neuwagenkäufer sind gut informiert

Vor dem Kauf ihres Fahrzeugs nutzten die Neuwagenkäufer durchschnittlich 3,8 Informationsquellen. Wie die Gebrauchtwagenkäufer haben sich damit auch die Neuwagenkäufer besser informiert als noch 2004, als für den Neuwagenkauf „nur“ 3,5 Informationsquellen genutzt wurden. Die wichtigsten Quellen zeigt Grafik 23. Recht gering war der Unterschied bei der Inanspruchnahme der Informationsquellen von Käufern unter

schiedlichen Alters, wobei das Informationsbedürfnis mit zunehmendem Käuferalter abnahm. Ältere Käufer scheinen auch auf ihre Erfahrungen aus früheren Käufen zu vertrauen. Keinen Unterschied gab es in der Häufigkeit der Nutzung von Informationsquellen zwischen „Ost“ und „West“, wie auch die Marke des gekauften Fahrzeugs fast keinen Unterschied ausmachte. Ausnahme: Käufer italienischer Modelle nutzten nur 3,5 Quellen. Differenziert man nach dem Haushaltseinkommen, so fällt auf, dass bei höherem Einkommen deutlich mehr Informationen eingeholt wurden als bei niederen, was sicher mit dem Preis des gekauften Fahrzeugs zusammenhängt.

## Unterschiedliches Informationsverhalten von Mann und Frau

Erneut gab es Unterschiede in der Nutzung der verschiedenen Informationsquellen zwischen männlichen und weiblichen Neuwagenkäufern. Männer nutzten im Schnitt 3,9, Frauen nur 3,6 Informationsmöglichkeiten. Für Frauen war dabei nur das Gespräch mit Kollegen/Bekannten viel wichtiger als für Männer. Alle anderen Informationsquellen, mit Ausnahme von Anzeigen/Werbung, wurden dagegen seltener genutzt. Eine für Männer viel wichtigere Informationsquelle als für Frauen stellen die Testberichte in den Tageszeitungen und der Motorpresse dar.



Immer häufiger holen sich die angehenden Neuwagenkäufer Informationen aus dem Internet. 2005 galt dies bereits für 40 %, wobei Männer diese Quelle zu 43 % nutzten, Frauen zu 33 %. Auf den ersten Blick erstaunlich ist, dass die Internet-Nutzung beim Gebrauchtwagenkauf höher war als beim Neuwagenkauf. Dies erklärt sich damit, dass es bei Gebrauchtwagen im Internet mehrere „Typen“ von Informationsquellen gibt, bei Neuwagen im Prinzip nur eine „Art“.

## 8. Erst- und Vorbesitz

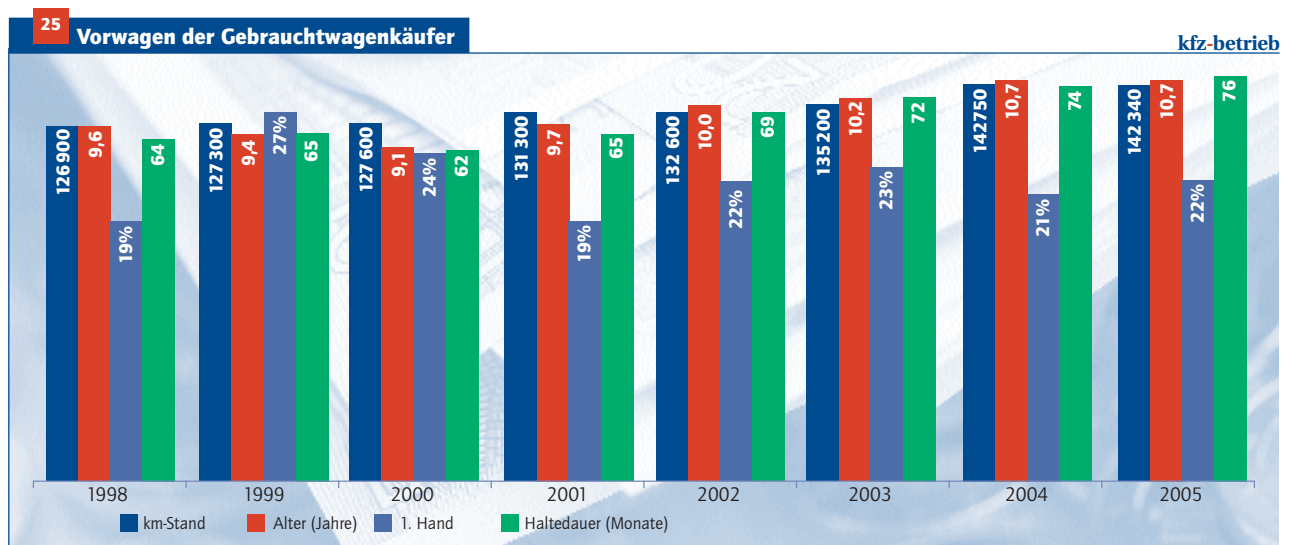
Es wurde schon erwähnt, dass man Fahrzeugkäufer in Vorbesitzkäufer, Erstkäufer und Zusatzkäufer einteilen kann. Grafik **24** zeigt, welche Anteile diese Käufergruppen beim Neu- und Gebrauchtwagenkauf hatten. Die einzige Veränderung

zu 2004 besteht darin, dass der Erstkäuferanteil beim Neuwagenkauf von 12 % auf 11 % zurückging und dafür der Anteil der Vorbesitzkäufer um einen Prozentpunkt stieg.

### Die Erstkäufer

Der hohe Erstkäuferanteil von 26 % beim Gebrauchtwagenkauf macht deutlich, welche Bedeutung diese Käufer für den Gebrauchtwagenmarkt haben. Der genannte Anteil bedeutet, dass rund 1,730 Millionen Gebrauchte von dieser Käufergruppe erworben wurden. Darüber hinaus kauften Erstkäufer 11 % oder in Zahlen rund 368.000 der Neuwagen.

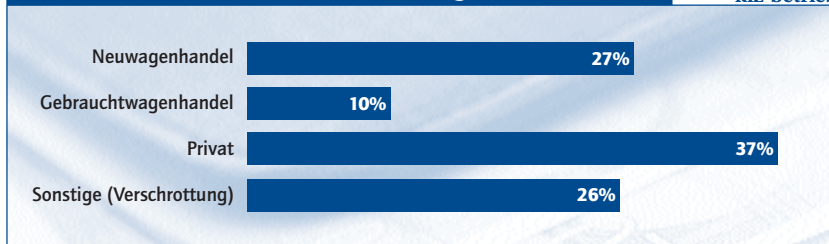
Da Erstkäufer in der Regel die „sichersten“ Käufer sind, darf deren Bedeutung für den Neu- und den Gebrauchtwagenmarkt nicht unterschätzt werden. Der Wunsch nach individueller Mobilität ist eine Triebfeder, die selbst in einer wirt-





## 26 Die Abnehmer der von GW-Käufern angebotenen GW 2005

kfz-betrieb



Quelle: DAT

schaftlich schwierigen Situation zu der Entscheidung führt, ein Fahrzeug zu kaufen. Neu- und Gebrauchtwagen zusammen gerechnet, wurden in 2005 nicht weniger als rund 2.098 Millionen Pkw von Erstkäufern erstanden, was sich stabilisierend auf den Neu- wie auch den Gebrauchtwagenmarkt ausgewirkt hat. Die Bedeutung der Erstkäufer wird nur wenig gemindert dadurch, dass die Erstkäufer beim Gebrauchtwagenkauf in 2005 durchschnittlich nur 5.480 Euro für ihr Fahrzeug ausgaben, beim Neuwagenkauf 15.810 Euro.

Nahezu jeder vierte GW-Erstkäufer kaufte sein Fahrzeug für weniger als 2.500 Euro, eine Preisklasse, die beim fabrikatsgebundenen Fahrzeughandel absolut unterrepräsentiert ist. Wird berücksichtigt, dass rund 82 % (2004: 81 %) der Erstkäufer ihr Autofahrerdasein mit einem Gebrauchten begannen, so sollte es für den Kfz-Handel ein „Muss“ sein, für diese Käufer ein passendes Angebot bereitzuhalten.

### Importeure mit überdurchschnittlichem Erstkäuferanteil

Gut 28 % (2004: 33 %) der gebraucht gekauften Importmodelle wurden von Erstkäufern gekauft. Bei den deutschen Marken lag dieser Anteil bei knapp 24 % (2004 ebenfalls rund 24 %). Größer als beim Gebrauchtwagenkauf waren die Unterschiede zwischen den Importmarken und den deutschen Marken beim Neuwagen. 17 % der Importfahrzeuge

und nur 8 % der deutschen Fahrzeuge gingen in den Besitz von Erstkäufern über.

Für Fahrzeuge der so genannten Premiumhersteller fanden sich verständlicherweise sehr wenige Erstkäufer, denn diese Fahrzeuge gehörten noch nie zu den typischen Einsteiger-Klassen. Dies gilt sowohl für den Neu- als auch den Gebrauchtwagenkauf. 57 % der Gebrauchtwagen-Erst- und -Zusatzkäufer kauften ihr Fahrzeug auf dem Privatmarkt, nur 29 % beim Neuwagenhandel. Vorbesitzkäufer erwarben ihren Gebrauchten dagegen zu 41 % bei einem Neuwagenhändler und zu ebenfalls 41 % direkt von Privat.

### Gebrauchtwagenkäufer weniger markentreu

45 % der Gebrauchtwagen-Vorbesitzkäufer ersetzten 2005 ihren Vorwagen durch ein Modell derselben Marke wie der Vorwagen. Die Markentreue war damit nicht so hoch wie in den beiden Jahren zuvor (2004: 48 %, 2003: 47 %). Wie schon in den Vorjahren war die Treue der Käufer zu Fahrzeugen deutscher Hersteller deutlich höher als bei den Importmarken. Da Ausgangspunkt der Beurteilung der Markentreue das gekaufte Fahrzeug ist, bedeutet dies, dass die Importmarken bei Gebrauchtwagen zusätzliche Käufer gewonnen haben.

### Hohe Markentreue bei Neuwagenkauf

Die Markentreue der Neuwagenkäufer lag 2005 nicht nur deutlich höher als beim Gebrauchtwagenkauf, mit 59 % lag diese Markentreue auch über der der Jahr 2002 bis 2004 (jeweils

55 %). Noch deutlicher als beim Gebrauchtwagenkauf lag die Markentreue beim Neuwagenkauf bei den Käufern deutscher Fabrikate über derjenigen der Käufer von Importmarken.

## 9. Der Vorwagen

### 9.1 Gebrauchtwagenkäufer

Wie in 2004 wurden auch 2005 38 % der Gebrauchtwagen von Erst- und Zusatzkäufern erworben. Damit haben 62 % der Gebrauchtwagenkäufer einen Vorwagen ersetzt. Diese ersetzten Vorwagen, das zeigt Grafik 25, waren im statistischen Durchschnitt 10,7 Jahre alt und hatten eine Gesamtlauflistung von 142.340 km. Damit waren die Vorwagen genauso alt und hatten die nahezu gleiche Laufleistung wie die von den Gebrauchtwagenkäufern des Jahres 2004 ersetzten Vorwagen. 22 % (2004: 21 %) der abgegebenen Vorwagen waren von den jetzigen Gebrauchtwagenkäufern neu gekauft worden.

Die durchschnittliche Haltedauer der Vorwagen lag 2005 bei 76 Monaten und war damit so lange wie nie zuvor. Nur zur Erinnerung: Ende der 70er-, Anfang der 80er-Jahre lag diese Haltedauer unter drei Jahren. Die als Neufahrzeug gekauften Vorwagen wurden allerdings von ihren Besitzern mit einer Nutzungsdauer von 98 Monaten, in denen eine Laufleistung von 108.010 km erbracht wurde, deutlich länger gefahren als die gebraucht gekauften Wagen. Diese wurden bereits nach 70 Monaten und einer Laufleistung in dieser Zeit von 74.730 km erneuert.

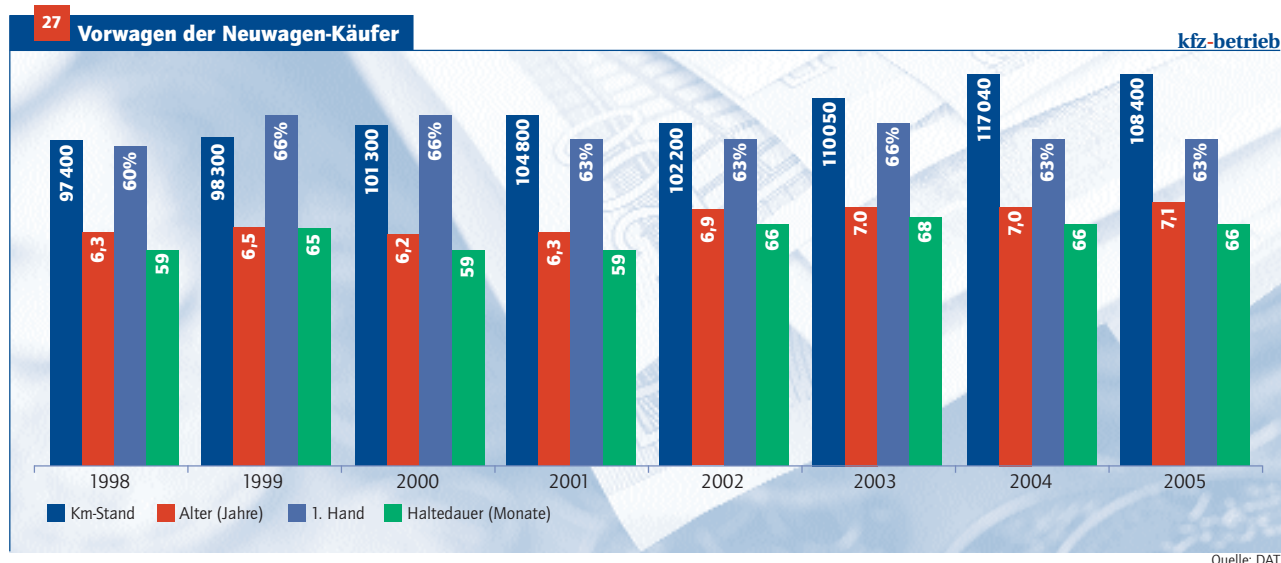
Die längste Haltedauer war wiederum bei Vorwagen der Marke Mercedes zu verzeichnen, gefolgt von japanischen Fahrzeugen und Opel-Modellen. Italienische Modelle hatten dagegen die kürzeste Haltedauer. Nimmt man als Maßstab nicht die Marke des Vorwagens, sondern die des gekauften Fahrzeugs, dann zeigt sich, dass die Käufer gebrauchter Opel-Modelle ihren Vorwagen am längsten genutzt hatten. Die Käufer japanischer

## 28 Unterschiede bei neuen und gebrauchten Vorwagen

kfz-betrieb

Vorwagen	neu gekauft	gebraucht gekauft
Alter (Jahre)	5,7	9,4
Km-Stand	94 620	131 380

Quelle: DAT



Modelle hatten dagegen die kürzeste Vorwagen-Haltedauer zu verzeichnen. Der durchschnittliche Erlös aus dem Vorwagenverkauf lag, dem Alter und der Laufleistung entsprechend, bei nur 3.070 Euro (2004: 2.790 Euro). War der Vorwagen neu gekauft, lag der durchschnittliche Verkaufserlös bei 4.050 Euro, für gebraucht gekaufte Vorwagen wurden nur noch 2.790 Euro erzielt.

Trotz des insgesamt doch geringen Erlöses waren die Vorwagenverkäufer mit dem erzielten Preis insgesamt zufrieden. Einschränkungen gelten aber bei Verkauf an den Gebrauchtwagenhandel. Immerhin 39 % der Vorwagenverkäufer waren mit dem dort erzielten Preis weniger zufrieden oder gar unzufrieden.

Bei Verkauf an Privat galt dies für 14 %, bei Verkauf an den Neuwagenhandel für immerhin auch 24 %. Nachdem dies in 2004 beim Verkauf an den Neuwagenhandel nur in 17 % der Fälle galt, ist nicht auszuschließen, dass die Werbung verschiedener Hersteller/Importeure im vergangenen Jahr Erwartungen geweckt hat, die aus Verbrauchersicht nicht in allen Fällen erfüllt wurden. Man darf auch davon ausgehen, dass der Verkauf an den Gebrauchtwagenhandel oft eine Notlösung war, weil das Fahrzeug sonst gar nicht oder erst viel später hätte verkauft werden können.

## Häufige Schaltung von Verkaufsinseraten bei Privatverkauf

Für den Verkauf des Vorwagens inserierten 33 % der Verkäufer in einer Tageszeitung oder einer Fachzeitschrift bzw. im Internet (10 %). Dagegen wurden 67 % der Vorwagen ohne Inserat verkauft (oder auch stillgelegt oder verschrottet). Wurde der „neue“ Gebrauchte auf dem Privatmarkt gekauft, dann gaben die Vorbesitzkäufer für den Verkauf des Vorwagens in etwas mehr als der Hälfte der Fälle wenigstens ein Inserat auf. Nahezu neun von zehn Käufern beim Neuwagenhandel und auch beim Gebrauchtwagenhandel gaben für den Vorwagenverkauf dagegen kein Inserat auf.

Die Abnehmer der Vorwagen der Gebrauchtwagenkäufer des Jahres 2005 zeigt Grafik 26. Wichtigste Abnehmergruppe waren private Käufer, an die 37 % der Vorwagen flossen, 27 % wurden von einem fabrikatsgebundenen Händler in Zahlung genommen oder frei angekauft und 10 % wurden über einen Gebrauchtwagenhändler vermarktet. 26 % wurden auf sonstigem Wege abgegeben, was mehrheitlich Verschrottung bedeutet.

## 9.2 Neuwagenkäufer

75 % der Neuwagenkäufer des Jahres 2005 ersetzten mit dem Kauf ihres Neu-

fahrzeugs ein anderes Fahrzeug. 70 % aller Neuwagenkäufer verkauften oder verschenkten einen Vorwagen oder gaben ihn an eine Leasing-Gesellschaft zurück. Die Vorwagen der Neuwagenkäufer waren durchschnittlich 7,1 Jahre alt und damit noch etwas älter als in den Jahren zuvor (2004 und 2003: 7,0 Jahre). Die Laufleistung lag mit 108.400 km allerdings unter der des Vorjahres. Dies zeigt Grafik 27.

Wie bei den Vorwagen der Gebrauchtwagenkäufer gab es auch bei den Vorwagen der Neuwagenkäufer, wie Grafik 28 ausweist, erhebliche Unterschiede zwischen neu und gebraucht gekauften Fahrzeugen. Beim Verkauf des Vorwagens lag der durchschnittliche Erlös bei 6.150 Euro und damit deutlich über den entsprechenden Erlösen in 2004 (5.510 Euro) und 2003 (5.440 Euro).

Bei Verkauf/Inzahlunggabe an einen Neuwagenhändler wurden 6.520 Euro erzielt, bei Verkauf an Privat 5.870 Euro und bei einem Verkauf an einen Gebrauchtwagenhändler sogar nur 2.800 Euro.

Erwähnt werden sollte noch, dass die Vorwagen-Haltedauer gegenüber 2004 unverändert bei 66 Monaten lag. Dabei wurden die neu gekauften Vorwagen gut 67 Monate, die gebraucht gekauften knapp 65 Monate gefahren.

## Neuwagenhandel bleibt größter Vorwagen-Abnehmer

Während bei den Vorwagen der Gebrauchtwagenkäufer der Verkauf auf dem Privatmarkt die wichtigste Rolle spielt, ist bei den Vorwagen der Neuwagenkäufer der Neuwagenhandel größter Abnehmer. 47 % der Vorwagen wurden dort verkauft oder in Zahlung gegeben. Weitere 14 % wurden an eine Leasinggesellschaft zurückgegeben und landeten damit zum größten Teil ebenfalls beim Neuwagenhandel. Der Anteil der an den Neuwagenhandel abgegebenen Vorwagen ist damit gegenüber 2004 (43 % bzw. 13 %) gestiegen, der höhere Marktanteil des Neuwagenhandels am Gebrauchtwagengeschäft hat dies auch erwarten lassen.

Eine bescheidene Rolle als Vorwagenabnehmer kam erneut dem reinen Gebrauchtwagenhandel zu, an den, wie Grafik 29 zeigt, nur 3 % der Vorwagen abgegeben wurden. Bei dem dort erzielten Durchschnittspreis, der auch von der „Politik“ dieser Händler beeinflusst wird, nicht verwunderlich. Auch wenn der Anteil der an den Neuwagenhandel abgegebenen Vorwagen gestiegen ist, war die Bereitschaft der Neuwagenhändler zur Inzahlungnahme des Vorwagens doch unterschiedlich hoch (siehe auch Grafik 10 S.11). In Abhängigkeit von der Marke des gekauften Neuwagens lag die Bandbreite der Inzahlungnahmequote zwischen 36 % und 59 %.

## Inzahlungnahmequote ist im Osten höher

Immer noch höher als im Westen ist die Inzahlungnahmequote im Osten Deutschlands. Der Unterschied hat sich aber verringert. Während in den alten Bundesländern knapp 47 % der Vorwagen beim Neuwagenkauf in Zahlung gegeben wurden, waren dies in den neuen Bundesländern, wie ein Jahr zuvor, rund 50 %. Dieser Anteil liegt unter dem der Jahre vor 2004 und war sicher mitursächlich für die unterschiedliche Marktanteilentwicklung beim Gebrauchtwagenkauf.

## Nur 27 Prozent der Vorwagen über Anzeigen verkauft

Nur für 27 % der Vorwagen haben die Neuwagenkäufer in der Tagespresse oder in Fachzeitschriften inseriert bzw. ihr Fahrzeug im Internet angeboten (10 %). 73 % der Vorwagen wurden ohne Schaltung eines Inserats verkauft. Mit Abstand am häufigsten inserierten die Vorwagenverkäufer, die an Privat verkauften (59 %). Neuwagenkäufer, die den Vorwagen in Zahlung gaben, versuchten nur in 10 % der Fälle, mittels einer oder mehrerer Verkaufsanzeigen einen Käufer für ihr Fahrzeug zu finden. Die Vorwagenverkäufer, die über eine Anzeige verkauften, inserierten, wie schon 2004, im Schnitt 1,8 Mal. Die Bedeutung der Inserate wird für die Verkäufer immer geringer. Noch 1999 wurden durchschnittlich 2,6 Inserate aufgegeben, nahezu kontinuierlich ging diese Zahl innerhalb von fünf Jahren auf die genannten 1,8 zurück.

## Erlös häufig unbefriedigend

Wie die Vorwagenverkäufer unter den Gebrauchtwagen waren auch die unter den Neuwagenkäufern mit dem Erlös für den Vorwagen mehrheitlich zufrieden. Dies galt zumindest für 78 % (2004: 82 %) der Befragten, wobei 24 % (2004: 29 %) sogar „sehr zufrieden“ waren. In 22 % der Fälle, und damit häufiger als 2004, war der Erlös für die Vorwagenverkäufer aber unbefriedigend. Kaum Unterschiede gab es bei der Zufriedenheitsquote zwischen dem Verkauf an Privat und dem Verkauf an den Neuwagenhandel, deutlich weniger zufrieden waren die, die ihren Vorwagen an einen Gebrauchtwagenhändler verkauften.

Im Vorjahr waren gerade die Vorwagenverkäufer, die an einen Gebrauchtwagenhändler verkauften, am zufriedensten. Betrachtet man die Zufriedenheit mit dem Verkaufserlös nach der Vorwagen-Marke, dann war die Bandbreite mit 1,9 bis 2,2 (wobei 1 = „sehr zufrieden“, 2 = „zufrieden“, 3 = „weniger zufrieden“ und 4 = „nicht zufrieden“ bedeutet) recht gering. Bei einer Betrachtung nach der Marke des in 2005 gekauften Neuwagens war die Bandbreite

mit 1,8 bis 2,2 nur unwesentlich größer. Mit einem Durchschnittswert von 2,1 waren auch in 2005 die Vorwagenverkäufer „Ost“ unzufriedener als die Vorwagenkäufer im Westen, deren Zufriedenheitsdurchschnitt bei 2,0 lag.

## 10. Der Handel im Urteil der Käufer

Die Gebrauchtwagenkäufer des Jahres 2005 scheinen kritischer gewesen zu sein als die des Jahres 2004. Obwohl der Handel insgesamt gesehen seinen Marktanteil steigern konnte, wurde er 2005 in fast allen Beurteilungspunkten etwas schlechter beurteilt als ein Jahr zuvor. Dies gilt sowohl für den Neu- als auch den Gebrauchtwagenhandel. Dabei beurteilten die Gebrauchtwagenkäufer den Neuwagenhandel weiterhin durchweg besser als den reinen Gebrauchtwagenhandel.

Auf einer Skala von 1 = „ausgezeichnet“ bis 5 = „schlecht“ sah die Beurteilung aus, wie in Grafik 30 beschrieben. Nimmt man die Marke der gekauften Fahrzeuge als Maßstab, wobei nicht zwischen Kauf bei einem Neu- oder einem Gebrauchtwagenhändler differenziert werden kann, dann waren die Käufer von Oberklassefahrzeugen besonders mit dem Angebot, den Sach- und Fachkenntnissen des Verkäufers und der Möglichkeit zur Probefahrt, wobei Letzteres auch für die Käufer von Import-Modellen gilt, zufrieden. Auch von der Art und Weise der Kaufabwicklung waren Oberklasse-Käufer besonders angetan. Die Bereitschaft zur Inzahlungnahme eines Vorwagens war insgesamt wenig ausgeprägt, besonders unzufrieden waren Käufer von Opel-Modellen, am zufriedensten dagegen die Käufer von Mercedes-Fahrzeugen.

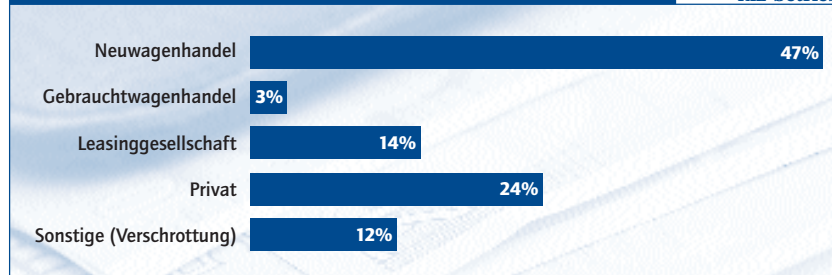
## Neuwagenkäufer sehr zufrieden

Anders als die Gebrauchtwagenkäufer beurteilten die Neuwagenkäufer ihren Partner „Händler“ in 2005 nicht nur erneut überwiegend positiv, sondern sogar noch etwas besser als 2004. Grafik 31 zeigt die Beurteilung des Neuwagenhan-



## 29 Die Abnehmer der von NW-Käufern angebotenen GW 2005

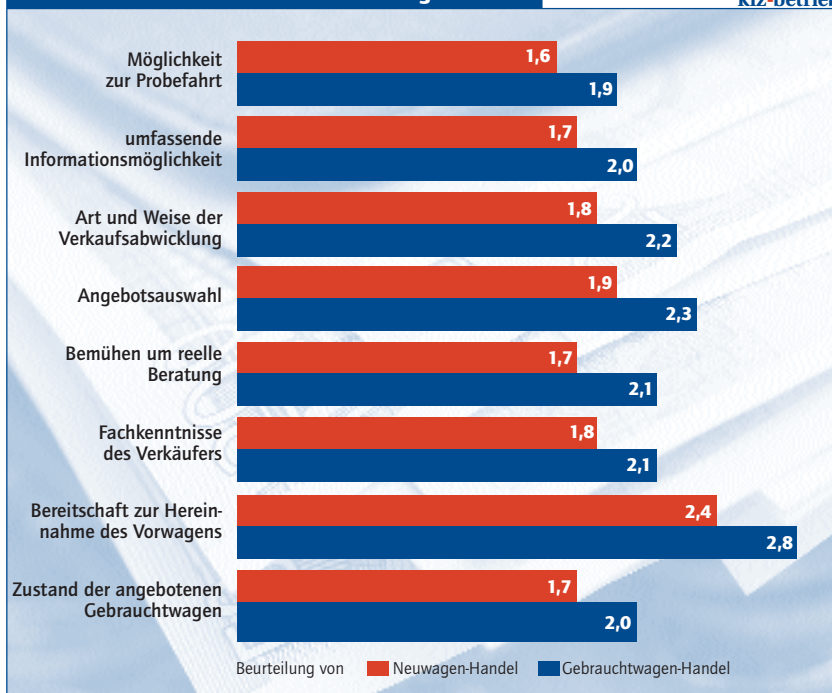
kfz-betrieb



Quelle: DAT

## 30 Handel im Urteil der Gebrauchtwagen-Käufer

kfz-betrieb



Beurteilung: 1 = ausgezeichnet, 5 = schlecht

Quelle: DAT

dels durch die Käufer auf Basis einer Skala von 1 = „ausgezeichnet“ bis 5 = „schlecht“. Über das Ergebnis können sich die Autoverkäufer des Neuwagenhandels freuen, wurden sie doch in drei Positionen besser und in drei Positionen genauso gut beurteilt wie im Jahr zuvor. Unverändert ist aber die Inzahlungnahme-Bereitschaft die „Schwachstelle“ des Handels, wenngleich sie zu den drei besser beurteilten Positionen zählt. Berücksichtigt man die Werbung vieler Hersteller/Importeure in 2005 bezüglich der Inzahlungnahme von Gebrauchten, dann hätte man eigentlich eine bessere Beurteilung in diesem Punkt erwarten dürfen.

Betrachtet man die Inzahlungnahme-Bereitschaft nach der Marke des gekauften Neuwagens, dann waren die Unterschiede mit einer Beurteilung von 2,0 für BMW-Händler, bis 2,3 für Opel-Händler relativ gering. Etwas besser als die Händler „West“ beurteilten die Neuwagenkäufer die Händler „Ost“. Dabei fällt auf, dass diese bessere Beurteilung für alle beurteilten Punkte zutrifft. Auffallend auch, dass Erstkäufer den Handel überdurchschnittlich gut beurteilten. Die Frage ist, ob Erstkäufer weniger kritisch sind, oder ob sich der Handel um diese Klientel besonders bemüht hat.

## 11. Fahrzeugfinanzierung

Nicht jeder der nahezu 10 Millionen Pkw-Käufer verfügte über genügend Eigenkapital, um das gekaufte Fahrzeug ohne Fremdmittel finanzieren zu können. Eine Möglichkeit wäre in diesen Fällen gewesen, das Fahrzeug zu leasen, in den meisten Fällen nahmen diese Käufer aber einen Kredit in Anspruch.

### Kredit wichtige Finanzierungsquelle

Zu den Eigenmitteln zählen nicht nur Ersparnisse, vielmehr auch der Erlös aus dem Verkauf oder der Inzahlunggabe eines eventuellen Vorwagens sowie Geschenke/Zuschüsse von Verwandten. Im Rahmen der hier vorliegenden Untersuchungen wurde auch ermittelt, welchen Anteil die einzelnen Finanzierungsquellen bei der Finanzierung des Kaufpreises hatten. Die Ergebnisse sind in Grafik 32 dargestellt. Es fällt auf, dass der Kreditanteil bei der Fahrzeugfinanzierung gegenüber 2004 sowohl beim Neu- als auch beim Gebrauchtwagenkauf zurückgegangen ist. Nicht berücksichtigt sind in der Aufstellung die geleaste Fahrzeuge. Sie hatten auf Basis der hier vorliegenden Untersuchungen bei Neuwagen einen Anteil von 26 % (2004: 24 %) und 3 % bei Gebrauchtwagen (2004: 2 %).

Wenn man die jeweiligen Anschaffungspreise berücksichtigt, dann ergibt sich aus den ausgewiesenen Kreditanteilen, dass die Neuwagenkäufer „West“ 2005 durchschnittlich nur noch rund 6.455 Euro (2004: 7.395 Euro) und die Neuwagenkäufer „Ost“ nur noch 6.160 Euro (2004: 7.115 Euro) mittels eines Kredits finanzierten. Beim Gebrauchtwagenkauf waren dies in den alten Ländern rund 1.675 Euro (2004: 1.775 Euro) und in den neuen Bundesländern rund 1.745 Euro (2004: 2.160 Euro).

Auffallend ist, dass der Kreditanteil der Erst- und Zusatzkäufer unter den Gebrauchtwagenkäufern, die ja keinen Vorwagen verkaufen konnten, nur weniger als 1 % über dem Durchschnitt lag, dass aber rund 13 % des Kaufpreises aus Geschenken/Zuschüssen finanziert werden konnten. Beim Neuwagenkauf lag der

## 31 Zufriedenheit der Neuwagen-Kunden mit Neuwagen-Handel

kfz-betrieb



Beurteilung: 1 = ausgezeichnet, 5 = schlecht

Quelle: DAT

Kreditanteil der Erst- und Zusatzkäufer um rund 5 % über dem Durchschnitt, die Zuschüsse/Geschenke hatten einen überdurchschnittlich hohen Anteil von über 11 %, betrachtet man nur die Erstkäufer, dann lag dieser Anteil bei hohen fast 23 %.

## 12. Alternativüberlegungen vor dem Kauf

Vor dem Kauf stand noch nicht für jeden der knapp 10 Millionen Pkw-Käufer fest, ob das nächste Fahrzeug ein Neuer oder ein Gebrauchter sein soll. So hatten im-

merhin 12 % der Gebrauchtwagenkäufer des Jahres 2005 auch den Kauf oder das Leasing eines Neuwagens in Erwägung gezogen. In den drei Jahren zuvor waren dies jeweils 11 %. Beim Kauf eines Fahrzeugs mit einem Hubraum von mehr als zwei Litern war sogar für nahezu jeden fünften Gebrauchtwagenkäufer ein Neuwagen eine ernsthafte Alternative.

16 % der Gebrauchtwagenkäufer beim Neuwagenhandel liebäugelten mit dem Kauf eines Neuwagens, bei Käufern auf dem Privatmarkt waren es nur 9 % und bei Käufern beim Gebrauchtwagenhandel sogar nur 8 %.

Für Käufer im Westen war ein Neuwagen häufiger eine Alternative (13 %) als für die Gebrauchtwagenkäufer im Osten (7 %).

## Gebrauchtwagen oft eine Überlegung wert

Nicht nur Gebrauchtwagenkäufer haben auch an den Kauf eines Neuwagens gedacht, vielmehr haben auch viele Neuwagenkäufer darüber nachgedacht, sich ein Gebrauchtfahrzeug zu kaufen. In 2005 waren dies immerhin 29 % und damit mehr als in den beiden Jahren zuvor (2004: 26 %, 2003: 28 %). Für die Käufer neuer Importfahrzeuge war der Kauf eines Gebrauchten wesentlich häufiger (31 %) eine Alternative als für die Käufer deutscher Marken. Nur 19 % der Käufer von Marken, die man üblicherweise der Oberklasse zuordnet, dachten auch über einen eventuellen GW-Kauf nach. Nimmt man Neu- und Gebrauchtwagenkäufer zusammen, hatten sich etwa 1,77 Millionen Fahrzeugkäufer im Jahre 2005 nicht von Anfang an eindeutig für einen Neuen oder einen Gebrauchten entschieden. Von diesen Käufern haben sich letztlich 800.000 für einen Gebrauchten entschieden, rund 970.000 kauften sich einen Neuwagen.

## 32 Neuwagen- und Gebrauchtwagen-Finanzierung

kfz-betrieb

Finanzierungsart	Anteil am Kaufpreis					
	Neuwagenkauf			Gebrauchtwagenkauf		
	West	Ost	Gesamt	West	Ost	Gesamt
eigene Ersparnisse	51,0%	53,2%	51,3%	57,4%	51,7%	56,5%
Erlöse aus Vorwagenverkauf	17,6%	13,3%	17,1%	16,5%	17,0%	16,6%
Geschenke/Zuschüsse	4,9%	3,7%	4,7%	6,3%	8,7%	6,7%
Kredit	26,5%	29,8%	26,9%	19,8%	22,6%	20,2%

Quelle: DAT

## Marken- und Händlertreue nicht selbstverständlich

Bei ihrer Kaufüberlegung zogen viele Neuwagenkäufer auch den Kauf eines Fahrzeugs einer anderen Marke wie der des dann tatsächlich gekauften Fahrzeugs in Erwägung. Immerhin hatten 37 % der Neuwagenkäufer des Jahres 2005 vor dem Kauf auch Kontakte zu Händlern anderer Fabrikate. Käufer von neuen Importfahrzeugen kontaktierten Händler anderer Marken noch häufiger, nämlich zu 44 %.

Selbst wenn die Entscheidung für eine Marke gefallen war, wurde von 76 % der potenziellen Käufer unter den Angeboten der Händler dieses Fabrikats verglichen. Insgesamt hatten die Neuwagenkäufer im Berichtsjahr 2005 außer mit „ihrem“ Händler Kontakte zu weiteren 2,15 Neuwagenhändlern (2004: 2,18, 2003: 2,36): zu 1,43 Händlern der Marke des gekauften Fahrzeugs und zu 0,72 Händlern anderer Marken.



## II. Die Fahrzeugwartung und das Kundendienstverhalten 2005

Bei einem Vergleich der Marktanteile der einzelnen Teilmärkte bei der Wartung und Reparatur von Pkw in 2005 muss man die Verschiebungen innerhalb der Werkstätten, die sich als Folge der neuen GVO ergeben haben, berücksichtigen. Das „Werkstätten-Sterben“, das schon in den letzten Jahren zu beobachten war, setzte sich auch in 2005 fort. Gab es 2004 noch 41.700 Kfz-Betriebe, so waren es 2005 nur noch 40.800. Dabei gab es aber eine Besonderheit derart, dass die Zahl der Marken-Werkstätten, eine Folge der GVO, von 20.120 in 2004 auf 20.600 in 2005 gestiegen ist, der Rückgang also ausschließlich darin begründet ist, dass viele, vor allem kleine, freie Betriebe aufgeben mussten. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung sind die Ergebnisse der DAT-Untersuchung über das Reparatur- und Wartungsverhalten der deutschen Autofahrer zu sehen.

### 1. Wartungsbewusstsein

Als Wartungs-Soll ist die Zahl der Wartungsarbeiten zu verstehen, die durchgeführt werden müssten, wenn die Fahrzeughalter sich an die entsprechenden Empfehlungen der Hersteller/Importeure halten würden. Da die empfohlenen Wartungsintervalle entweder nach einer gewissen Zeit oder nach einer bestimmten Fahrleistung fällig werden, ergibt sich beim Wartungs-Soll ein Zusammenhang mit der Entwicklung der jährlichen Fahrleistung. Durch die Verlängerung der Wartungsintervalle ist das Wartungs-Soll im Laufe der Jahre immer kleiner geworden. Nur die für viele Fahrzeuge geltende Empfehlung, wenigstens einmal jährlich

einen Wartungsdienst durchzuführen, hat zu einem nicht noch stärkeren Rückgang des Wartungs-Solls geführt.

Unter Wartungs-Ist versteht man die Zahl der tatsächlich pro Pkw durchgeführten Wartungsarbeiten, die im Rahmen der hier vorliegenden Untersuchung ermittelt wurde. Aus der Differenz beider Werte ergibt sich das Wartungsdefizit, wie Grafik 33 zeigt.

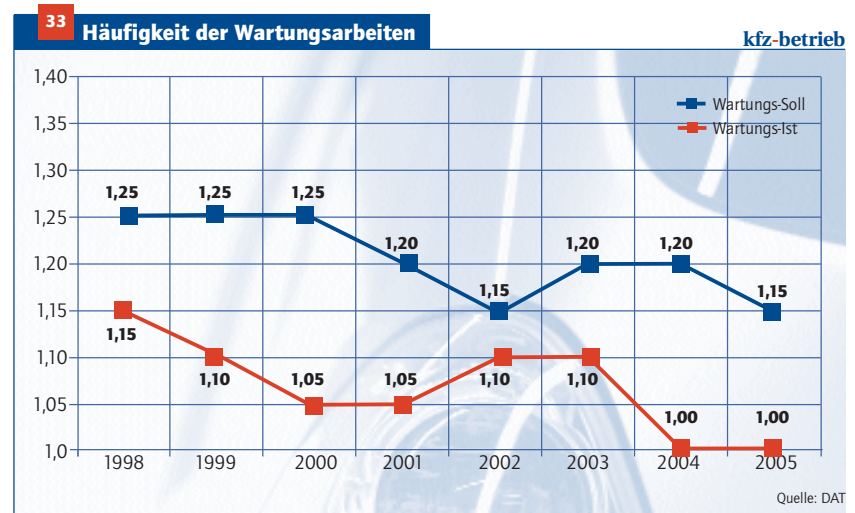
Dieses Defizit ist 2005 gegenüber dem Vorjahr nur deshalb kleiner geworden, weil das Wartungs-Soll zurückgegangen ist. Das Wartungs-Ist lag minimal



unter dem des Jahres 2004 und erreichte damit einen neuen Tiefststand.

### Komplizierte Technik begünstigt Werkstätten

Wenn sich die Jahresfahrleistung in den kommenden Jahren nicht deutlich verrin-



**34 Häufigkeit der verschiedenen Wartungsarbeiten** kfz-betrieb

An ... % Pkw wurden durchgeführt	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998
große Inspektion	41%	40%	46%	48%	47%	46%	48%	44%
kl. Inspektion/Pflegedienst	24%	26%	25%	26%	28%	28%	29%	32%
Motortest	5%	6%	7%	6%	4%	5%	6%	9%
sonstige Inspektion	28%	27%	30%	28%	26%	27%	27%	29%
gesamt	0,98	0,99	1,08	1,08	1,05	1,06	1,10	1,14

Basis: Pkw-Bestand Quelle: DAT





gert oder erhöht, wobei Letzteres bei den heutigen Kraftstoffpreisen eher unwahrscheinlich ist, wird sich das Wartungs-Soll nur wenig verändern, zumindest so lange die Herstellerempfehlung gilt, wenigstens einmal jährlich einen Wartungsdienst durchzuführen. Fahrzeuginterne Systeme, die einen fälligen Wartungsdienst signalisieren, könnten jedoch in Zukunft diese Empfehlung überflüssig machen.

Der Rückgang des Wartungs-Solls in 2005 ist auch darauf zurückzuführen, dass der Anteil der mit solchen Systemen ausgestatteten Fahrzeuge zunimmt, für die Zukunft ist mit einem weiteren Rückgang des Wartungs-Solls zu rechnen. Eine solche Entwicklung könnte auf den ersten Blick für das Kfz-Gewerbe Auftrags- und Umsatzrückgänge bedeuten, doch die Fahrzeugtechnik ist durch den immer stärkeren Einsatz von Elektronik so kompliziert geworden, dass immer mehr Fahrzeughalter, die Wartungsarbeiten in früheren Jahren in höherem Maße selbst oder mit Bekannthilfe erledigten, gezwungen sind und auch in Zukunft sein werden, die Hilfe einer Fachwerkstatt in Anspruch zu nehmen.

Die Zukunft des Wartungsbereichs wird aber nicht nur von den empfohlenen Wartungsintervallen und der komplexen Technik geprägt sein, sondern auch von der wirtschaftlichen Gesamtlage. Steigende Fahrzeug-Unterhaltskosten, die

ganz wesentlich von den Kraftstoffkosten wie auch von den Versicherungsprämien beeinflusst werden, können – und dies ist insbesondere in den letzten zwei Jahren schon spürbar geworden – dazu führen, dass ein noch größerer Teil der Autofahrer versucht, durch „großzügigen“ Umgang mit der Wartung seines Fahrzeugs Unterhaltskosten einzusparen. 2005 trieben schon 31 % (2004: 29 %, 2003: 26 %) der Fahrzeughalter die Sparsamkeit so weit, dass sie ganz darauf verzichteten, an ihrem Fahrzeug Wartungsarbeiten durchzuführen oder durchführen zu lassen.

## 2. Der Wartungsbereich

### 2.1 Häufigkeit von Wartungsarbeiten

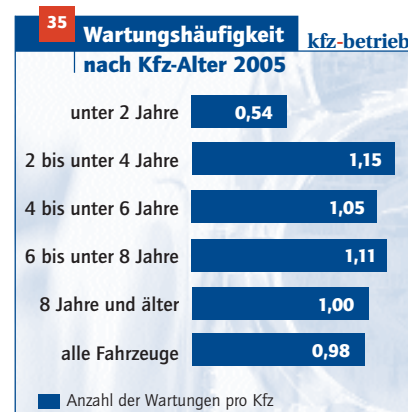
Da der Bestand an Pkw/Kombi in 2005 etwas stärker gestiegen ist als die Zahl der Wartungsarbeiten je Pkw/Kombi zurückging, wurden 2005 insgesamt etwas mehr Wartungsarbeiten durchgeführt als 2004. Die Häufigkeit der verschiedenen durchgeführten Wartungsarbeiten sowie deren Entwicklung seit 1998 pro Pkw und Jahr zeigt Grafik 34. 2005 wurden pro Fahrzeug nur noch 0,98 Wartungsarbeiten durchgeführt, wobei allerdings der Anteil der Fahrzeuge, an denen eine vom Hersteller empfohlene große Inspektion durchgeführt

wurde, nach dem deutlichen Rückgang in 2004 wieder leicht gestiegen ist. Zurückgegangen ist der Anteil der Fahrzeuge, an denen eine kleine Inspektion/ein Pflegedienst durchgeführt wurde. Für viele Fahrzeuge gibt es aber auch keine Herstellerempfehlung mehr für diese Art der Wartungsarbeiten.

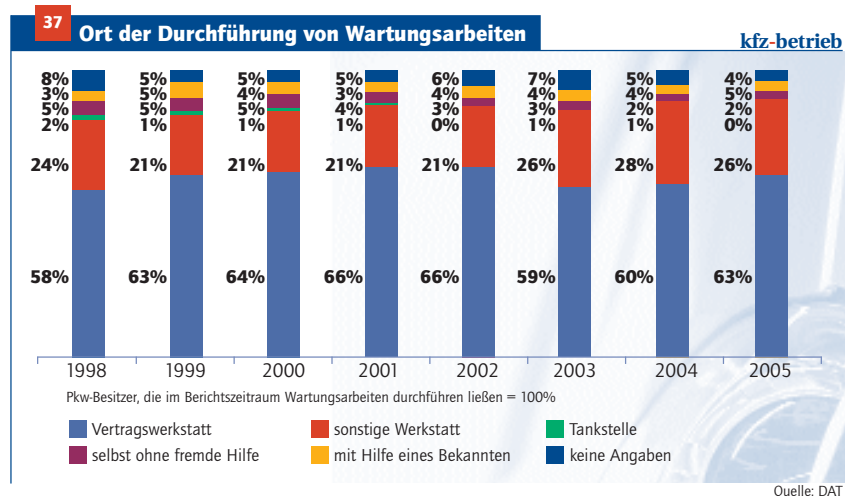
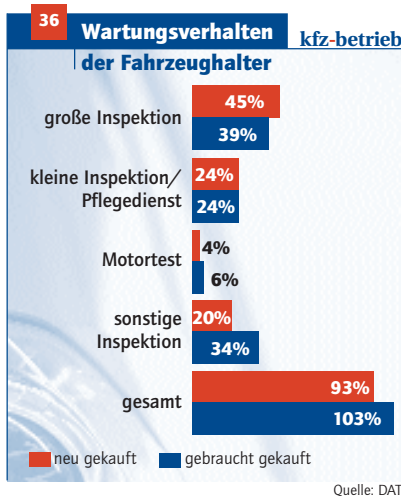
### Wartungshäufigkeit altersabhängig

Bei den maximal zwei Jahre alten Fahrzeugen, für die fast durchweg längere Wartungsintervalle gelten oder bei denen bordeigene Systeme fällige Wartungsdienste anzeigen, wurden erneut die wenigsten Wartungsarbeiten durchgeführt. Dies zeigt Grafik 35. Anders als in den Vorjahren wurden 2005 die zwei bis vier Jahre alten Fahrzeuge am häufigsten gewartet, wobei die Unterschiede in den Altersgruppen ab zwei Jahren recht gering waren. Noch vor rund 15 Jahren sah dies anders aus.

Damals wurden ältere Fahrzeuge deutlich seltener gewartet als jüngere Fahrzeuge. Da die Fahrzeuge aber, wie die KBA-Zahlen ausweisen, immer älter werden, lohnt es sich für die Halter älterer Fahrzeuge, in deren Werterhalt zu investieren. Allerdings ist die Zahl der durchgeführten Wartungsarbeiten allein nur wenig aussagekräftig. Mit zunehmendem Fahrzeugalter gibt es erhebliche Verschiebungen in der Art der durchgeführten Arbeiten. Dies lässt auch Grafik 36 erkennen, denn bei gebraucht gekauften Fahrzeugen, die im Schnitt 8,1 Jahre alt waren, wurden gegenüber neu gekauften



Quelle: DAT



(4,0 Jahre alt) weniger vom Hersteller empfohlene Wartungsarbeiten, dafür mehr Motortests und vor allem mehr sonstige Inspektionen durchgeführt.

## 2.2 Ort der Durchführung von Wartungsarbeiten

Wie Grafik 37 zeigt, konnten 2005 die Vertragswerkstätten, vornehmlich zu Lasten der sonstigen Werkstätten ihren Marktanteil bei der Fahrzeugwartung steigern. So wie die starken Veränderungen von 2002 auf 2003 die Folge starker Veränderungen im Werkstätten-Netz, als rund 1.100 Betriebe als Vertragswerkstätten ausgeschieden sind und mehrheitlich zu „sonstigen Werkstätten“

wurden, waren, so ist auch die Marktanteilsentwicklung von 2004 auf 2005 von der dargestellten Entwicklung des Werkstätten-Netzes in den letzten zwölf Monaten mitbestimmt worden. Auffallend ist, dass die Vertragswerkstätten der Import-Fabrikate in 2005 mit 74% im Vergleich zu denen der deutschen Fabrikate (57%) erneut einen erheblich höheren Marktanteil erreichten. Den höchsten Vertragswerkstätten-Anteil erreichten wie 2004 die japanischen Marken, unter den deutschen Herstellern war BMW Spitzenreiter.

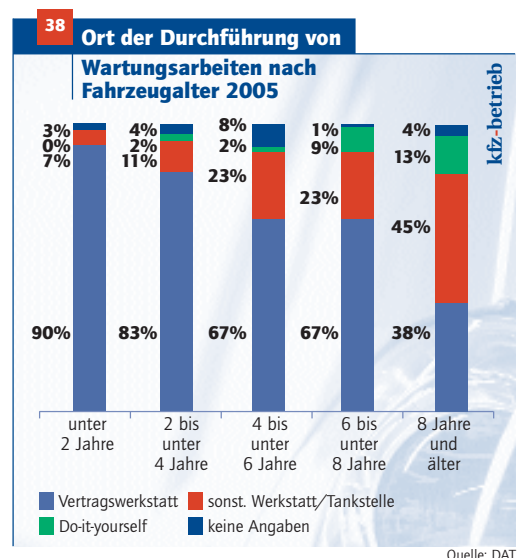
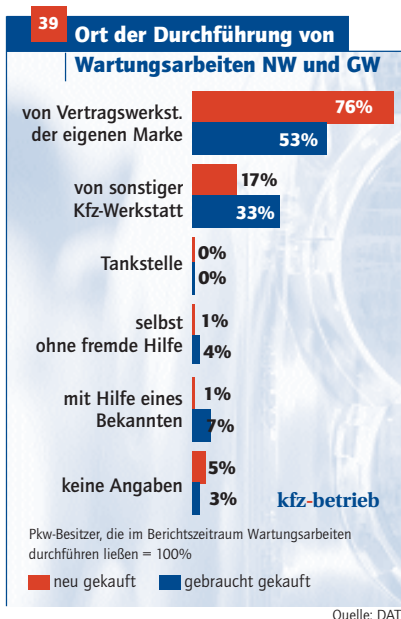
Erneut recht gering war der Do-it-yourself-Anteil, was in der schon erwähnten komplizierten Fahrzeugtechnik und den elektronischen Systemen begründet sein dürfte. Wenn man die Fälle, zu denen die Befragten keine Angabe gemacht haben, den „Heimwerkern“ zurechnet, was der Realität entsprechen dürfte, dann hat sich der Do-it-yourself-Bereich nicht verändert. Wesentlichen Einfluss darauf, wo Wartungsarbeiten durchgeführt werden, hat das Fahrzeugalter.

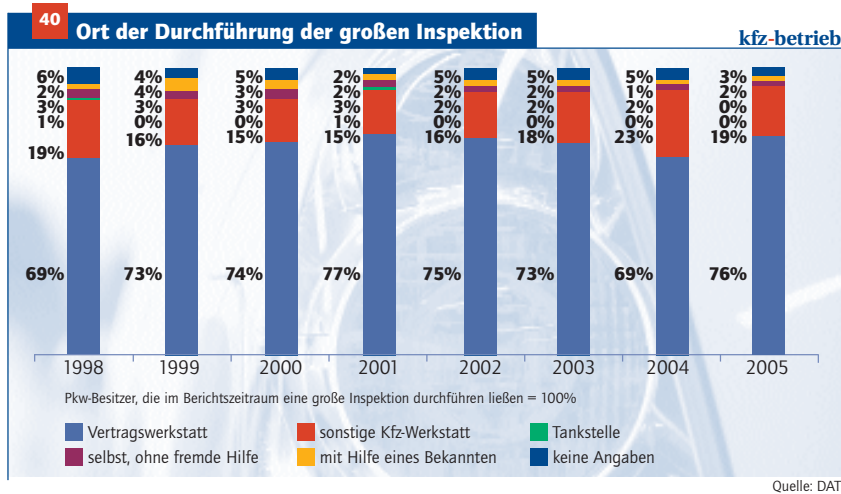
Neue und sehr junge Fahrzeuge wurden auch 2005 weit überwiegend in Vertragswerkstätten gewartet. Den Rückgang des Marktanteils der Vertragswerkstätten und den Zuwachs bei den sonstigen Werkstätten und beim Do-it-yourself mit dem Fahrzeugalter zeigt Grafik 38.

Diese Veränderung der Marktanteile zeigt auch Grafik 39, in der die Marktanteile der Teilmärkte in Abhängigkeit davon dargestellt sind, ob das Fahrzeug von seinem Besitzer neu oder gebraucht gekauft wurde. Das daraus resultierende unterschiedliche Durchschnittsalter wurde schon erwähnt. 2005 beauftragten 76% der Fahrzeughalter, die ihr Fahrzeug neu gekauft hatten, für die durchzuführenden Wartungsarbeiten eine Vertragswerkstatt. Bei den Käufern von Gebrauchtwagen waren dies dagegen nur 53%.

## Ältere Fahrzeughalter bevorzugen Vertragswerkstätten

Ältere und besser verdienende Fahrzeughalter sind treuere Vertragswerkstätten-





Kunden als jüngere Halter und solche mit niedrigem Einkommen. So ließen die mindestens 50 Jahre alten Fahrzeughalter 69% der Wartungsarbeiten in Vertragswerkstätten durchführen, die unter 30 Jahre alten dagegen nur 45%. Letztere führten dagegen überdurchschnittlich oft Wartungsarbeiten in eigener Regie oder mit Hilfe von Bekannten durch. Differenziert man nach „Ost“ und „West“, dann hatte die Wartung in Eigenregie im Westen Deutschlands mit einem Anteil von rund 8% eine größere Bedeutung als im Osten, wo nur etwa 4% der Wartungsarbeiten von den Fahrzeughaltern selbst oder deren Bekannten durchgeführt wurden.

## 2.2.1 Große Inspektion

In 2005 wurde an 41% der Pkw eine große Inspektion durchgeführt, ein Wert,

der nur 2004 noch niedriger war. Grafik 40 zeigt, dass die Vertragswerkstätten bei diesen Arbeiten Marktanteile zurückgewinnen konnten, wobei sich eine erhebliche Bandbreite bei der Aufsplittung nach Marken zeigte. Die Skala reichte im vergangenen Jahr von 68% bis 84%, wobei die Import-Marken etwas höhere Marktanteile erzielten (81%) als die deutschen Marken (74%). Da die entsprechenden Vorjahreswerte bei ebenfalls 81% bzw. bei nur 63% lagen, bedeutet dies, dass der höhere Marktanteil der Vertragswerkstätten auf das Plus bei den Werkstätten deutscher Marken zurückzuführen ist.

Unterschiede zeigen sich auch, wenn nach neu oder gebraucht differenziert wird. Bei gebraucht gekauften Autos wurden 68% der großen Inspektionen in der Vertragswerkstatt durchgeführt, bei

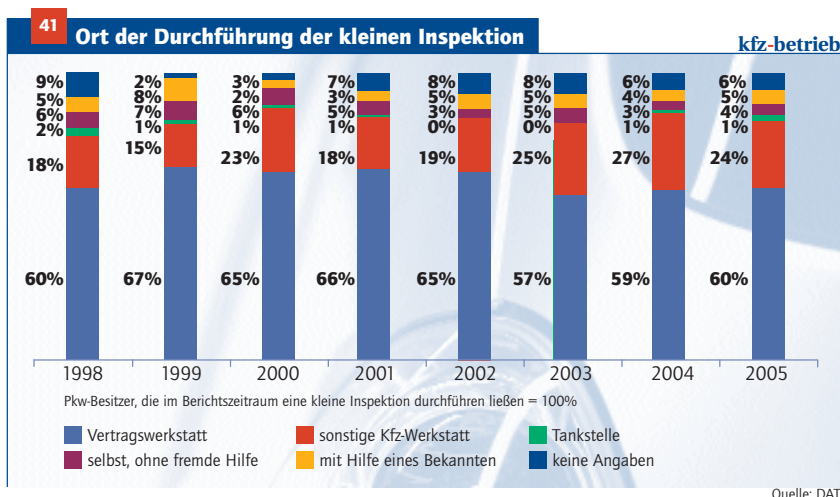
den neu gekauften Fahrzeugen dagegen 84%. Wie nicht anders zu erwarten, ist auch das Fahrzeugalter ein wesentliches Kriterium dafür, wo die große Inspektion durchgeführt wird. Der Vertragswerkstätten-Anteil bei Fahrzeugen bis zu vier Jahren erreichte 90%, von den acht Jahre und älteren wurden dagegen nur noch 50% für die große Inspektion in eine Vertragswerkstatt gebracht. Ein höheres Einkommen bedeutet auch einen höheren Vertragswerkstätten-Anteil. So wurden die großen Inspektionen nur zu 54% in Vertragswerkstätten durchgeführt, wenn das Einkommen des Fahrzeughalters bei maximal 1.000 Euro lag, zu 78% dagegen bei einem Einkommen von wenigstens 2.000 Euro.

## Markenbetriebe legen deutlich zu

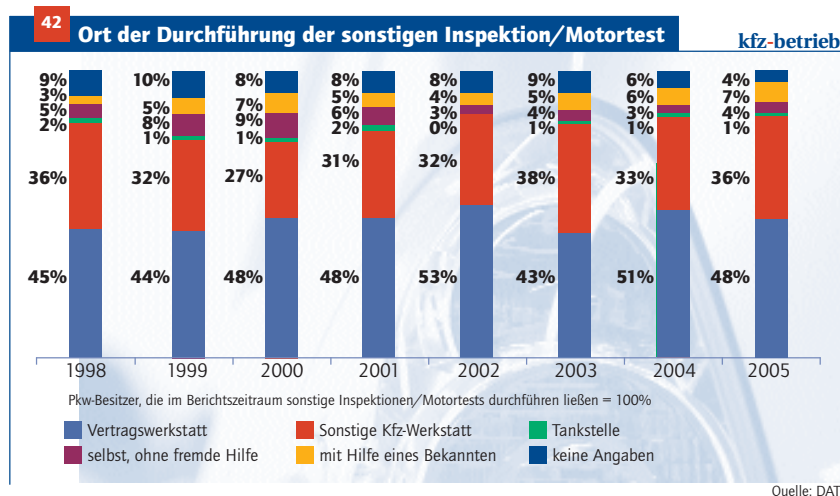
Der Gesamt-Werkstättenanteil an der Großen Inspektion erreichte 2005 mit 95% den höchsten Wert der letzten Jahre. In der Zeitreihe fällt auf, dass die Freien Werkstätten, die drei Jahre in Folge Marktanteile gewannen, in 2005 die Verlierer waren. Die Vertragswerkstätten haben dagegen deutlich zugelegt, sicher auch eine Folge der Strukturveränderungen im Status der Betriebe. Interessant ist hier der Ost/West-Vergleich. 2004 hatten die Vertragswerkstätten im Osten einen Marktanteil von 70%, der in 2005 auf 71% gestiegen ist. Im Westen ist der Vertragswerkstätten-Anteil an der großen Inspektion dagegen von 69% auf nahezu 77% gestiegen. Bei den sonstigen Werkstätten war die Entwicklung völlig anders. Hatten diese 2004 im Westen einen Anteil von 24% und im Osten von 20%, so lagen die entsprechenden Anteile 2005 bei 18% und 26%.

## 2.2.2 Kleine Inspektion/Pflegedienst

Es wurde schon erwähnt, dass die Hersteller/Importeure für viele Fahrzeuge keine kleine Inspektion/Pflegedienst mehr empfehlen. So kommt es auch, dass im vergangenen Jahr ein derartiger Wartungsdienst an nur noch 24% der Fahrzeuge durchgeführt wurde, von diesen Arbeiten wurden 60% in einer Vertragswerkstatt erledigt, weitere 24% in einer



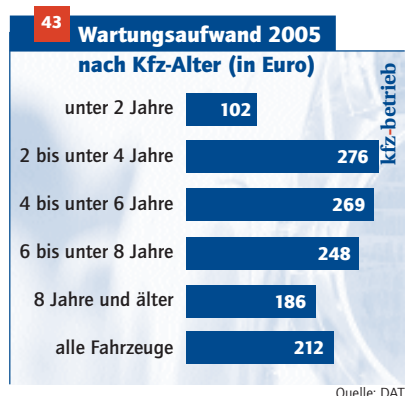




sonstigen Werkstatt. Der gesamte Werkstättenanteil ist damit hier leicht zurückgegangen. Dies zeigt Grafik 41.

Recht groß war die Bandbreite des Vertragswerkstätten-Anteils bei den verschiedenen Marken. Sie reicht von 37 % bis 84 %, wobei auch bei der kleinen Inspektion/dem Pflegedienst die Importeurs-Marken einen gegenüber den deutschen Marken höheren Marktanteil hatten.

Wie bei den großen, so wirkte sich das Fahrzeugalter auch bei den kleinen Inspektionen auf die einzelnen Teilmärkte aus. Beispielsweise sank der Vertragswerkstättenanteil von 94 % bei den max. zwei Jahre alten Fahrzeugen auf 32 % bei einem Fahrzeugalter von acht Jahren und mehr. Differenziert man zwischen Ost und West, dann ergibt sich, dass im Osten 90 % der kleinen Inspektionen in einer Werkstatt durchgeführt wurden, im Westen nur 83 %.



## 2.2.3 Sonstige Inspektion und Motortest

Sonstige Inspektionen oder ein Motortest sind für die Halter älterer Fahrzeuge häufig eine Alternative zu den vom Hersteller/Importeur empfohlenen Inspektionen. Mit Angeboten wie „Urlaubs-Check“ oder „Winter-Check“, mit denen vornehmlich die Halter älterer Fahrzeuge angesprochen werden, haben sich die meisten Werkstätten auf dieses Verhalten eingestellt. Immerhin wurden 2005 solche Arbeiten an den mindestens acht Jahre alten Fahrzeugen etwa vier Mal so häufig durchgeführt wie an den unter zwei Jahre alten. Nahezu die Hälfte dieser Arbeiten wurde, wie Grafik 42 zeigt, in Vertragswerkstätten, die hier Marktanteile verloren haben, durchgeführt.

## 2.3 Aufwand für Wartungsarbeiten

Deutlicher als die Zahl der je Fahrzeug durchgeführten Wartungsarbeiten ging der Aufwand, den die Fahrzeughalter in die Wartung ihres Fahrzeugs investierten, zurück. Nach 230 Euro in 2004 lag dieser Aufwand bei nur noch 212 Euro in 2005. Dies lässt darauf schließen, dass mancher Fahrzeughalter Wartungs-Sonderangebote der Werkstätten wahrgenommen hat. Bezogen auf die durchschnittliche Jahresfahrleistung, die in dieser Untersuchung mit 16.500 km ermittelt wurde, ergibt sich damit ein durchschnittlicher Wartungsaufwand von 1,3 Cent (2004: 1,4 Cent) pro gefahrenem Kilometer. Nur gering war der Unterschied im War-

tungsaufwand in den Fahrzeugaltersklassen von zwei bis unter acht Jahren. Auch der Aufwand für die acht Jahre und älteren Fahrzeuge war noch recht hoch, wenn auch der Rückgang gegenüber dem Vorjahr überdurchschnittlich war. Vor erst etwa 20 bis 25 Jahren standen Fahrzeuge dieses Alters kurz vor der Verschrottung, heute lohnt es sich für die Fahrzeughalter noch, in den Werterhalt dieser Fahrzeuge zu investieren.

Je nach Marke reichte die Bandbreite der Aufwendungen von 160 Euro bis 324 Euro. Halter neu gekaufter Fahrzeuge gaben 2005 durchschnittlich 219 Euro für die Fahrzeugwartung aus, die Halter gebraucht gekaufter Fahrzeuge dagegen nur 207 Euro.

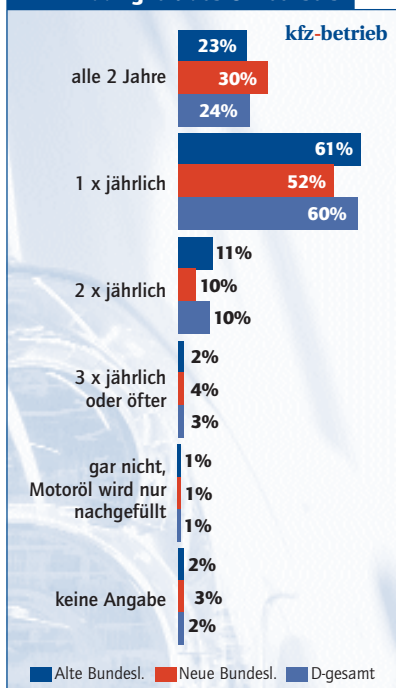
Absolut ist der Wartungsaufwand mit steigender Jahresfahrleistung ebenfalls gestiegen, relativ gesehen ging er aber zurück. So gab ein Autofahrer mit einer Jahresfahrleistung unter 10.000 km im Schnitt 2,1 Cent pro Kilometer für Wartungsarbeiten aus, Fahrzeughalter mit einer Jahresfahrleistung von über 30.000 km hingegen lediglich 0,9 Cent. Die bisher genannten Daten über den Wartungsaufwand beziehen sich auf die Gesamtheit aller Pkw. Da nur an 69 % der Fahrzeuge tatsächlich Wartungsarbeiten durchgeführt wurden, bedeutet dies, dass der durchschnittliche Wartungsaufwand für diese Fahrzeuge bei 307 Euro oder 1,9 Cent/km lag.

## 2.4 Ölwechselgewohnheiten

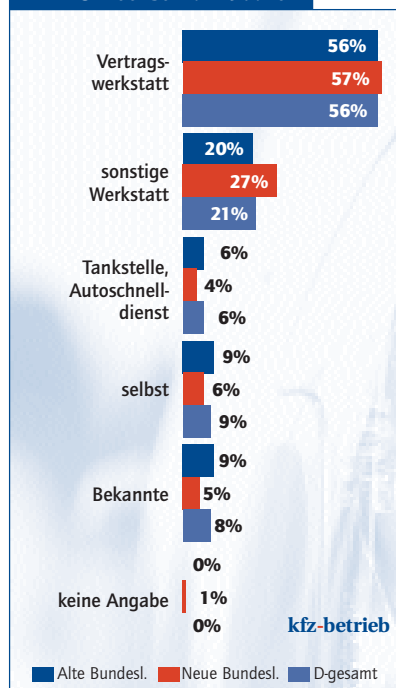
Die Ölwechselgewohnheiten der deutschen Autofahrer können nur bedingt mit deren Wartungsverhalten verglichen werden. In Grafik 44, 45 und 46 sind die Ölwechselgewohnheiten der in der DAT-Untersuchung Befragten dargestellt.

Durchschnittlich wurden in 2005 nur noch 1,04 Ölwechsel je Fahrzeug durchgeführt, nach 1,07 in 2004 und 1,12 in 2003. Dies lässt sich aus der Häufigkeitsverteilung, die in Grafik 44 dargestellt ist, errechnen. Zwischen West und Ost gab es praktisch keinen Unterschied. Da sich die durchschnittliche Laufleistung gegenüber dem Vorjahr nicht verändert hat, bedeutet dies, dass alle

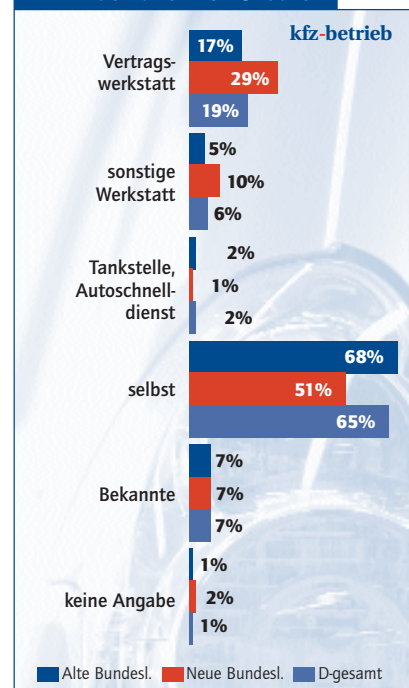
## 44 Häufigkeit des Ölwechsels



## 45 Ölwechsel führt durch



## 46 Nachfüllen von Öl durch



15.865 km (2004 15.420 km) das Motoröl gewechselt wurde. Die Motoren der Fahrzeuge im Westen bekamen dabei statistisch alle 15.780 km neues Öl, die Fahrzeughalter „Ost“ wechselten das Öl dagegen erst nach 16.190 km.

### Ölwechsel häufig in Eigenregie

Verglichen mit der Durchführung der Wartungsarbeiten ist der Werkstättenanteil beim Ölwechsel wesentlich geringer. Dies gilt nicht nur für die Vertragswerkstätten, sondern auch für die sonstigen Werkstätten.

Während bei Wartungsarbeiten Tankstellen keine Rolle spielten, führten sie bundesweit immerhin 7% aller Ölwechsel durch. Auch der Do-it-yourself-Bereich hat beim Ölwechsel eine deutlich größere Bedeutung als bei der Fahrzeugwar-

tung und erreicht 17%. Dies gilt noch mehr für das Nachfüllen von Motoröl, das in 72% der Fälle in Eigenregie ergänzt wird.

Wie bei Wartung und Reparatur bestimmt auch beim Ölwechsel das Fahrzeualter den Ort der Durchführung in hohem Maße. So wechselten bei den unter zwei Jahre alten Fahrzeugen in 88% der Fälle die Vertragswerkstätten das Öl, ganz kontinuierlich sinkt dieser Anteil mit zunehmendem Fahrzeualter auf nur noch 24% bei den mindestens acht Jahre alten Fahrzeugen. Die sonstigen Werkstätten/Tankstellen führen bei den unter zwei Jahre alten Fahrzeugen 10% der Ölwechsel durch, bei den mindestens acht Jahre alten Fahrzeugen dagegen 42%. Auch der Do-it-yourself-Ölwechsel steigt mit dem Fahrzeualter und erreicht in der ältesten Fahrzeuggruppe 34%.

### Sorte des Motoröls oft unbekannt

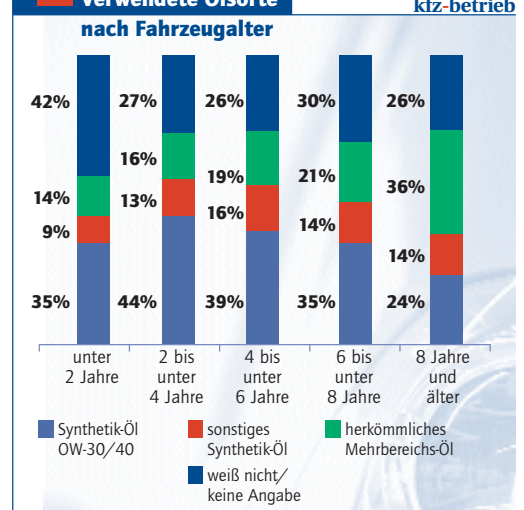
Gefragt wurden die Fahrzeughalter auch, welche Motorölsorte sie in ihrem Fahrzeug verwenden. Die Fahrzeughalter legen Wert auf qualitativ hochwertiges Öl, denn 47% der Motoren werden, wie Grafik 47 zeigt, mit Synthetik-Öl geschmiert. Ein Jahr zuvor waren dies 41%, zwei Jahre zuvor 40% und drei Jahre zuvor 38%.

## 47 Verwendete Ölsorte

Deutschland gesamt alte und neue Bundesländer	gesamt	alt	neu
Synthetik-Öl OW-30/OW-40	34%	34%	32%
sonstiges Synthetik-Öl	13%	13%	14%
herkömmliches Mehrbereichs-Öl	24%	25%	18%
weiß nicht/keine Angaben	29%	28%	36%

Quelle: DAT

## 48 Verwendete Ölsorte nach Fahrzeualter



# Fahrzeugwartung & Kundendienstverhalten 2005

49 Häufigkeiten von Verschleißreparaturen								kfz-betrieb	
Basis: Pkw-Bestand	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	
pro Jahr und Pkw (Austausch bzw. Reparatur)	0,79	0,76	0,86	0,80	0,81	0,78	0,90	0,88	

Quelle: DAT

Nicht weniger als 29% der befragten Fahrzeughalter konnten oder wollten keine Angabe dazu machen, welche Ölsorte den Motor ihres Fahrzeugs schmiert. In den neuen Bundesländern waren dies sogar 35%. Bemerkenswert ist, dass 74% der Halter von wenigstens acht Jahre alten Fahrzeugen die verwendete Ölsorte kennen. Allerdings führen diese auch den Ölwechsel überdurchschnittlich oft selbst durch.

Der Qualitätsanspruch an das Motoröl scheint mit dem Fahrzeugalter abzunehmen. Wie Grafik 48 zeigt, steigt der Anteil des herkömmlichen Mehrbereichs-Öls von 14% bei den unter zwei auf 36% bei den wenigstens acht Jahre alten Fahrzeugen an.

## 3. Instandsetzungsbereich

### 3.1 Weniger Verschleißreparaturen

In den letzten Jahren hat sich die Lebensdauer der Verschleißaggregate bei unseren Fahrzeugen spürbar verlängert mit der Folge, dass die Fahrzeughalter tendenziell immer weniger Reparaturen durchführen lassen mussten. 2005 wurden nur 0,79 Verschleißschäden je Pkw repariert. Dies ist zwar wieder etwas mehr als ein Jahr zuvor, doch wenn man

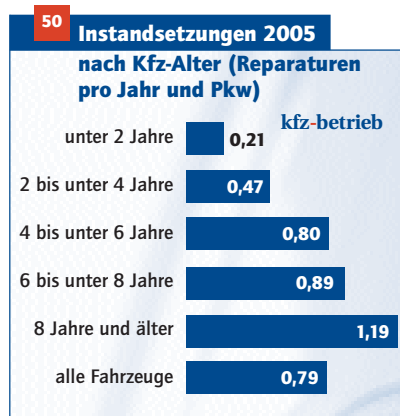
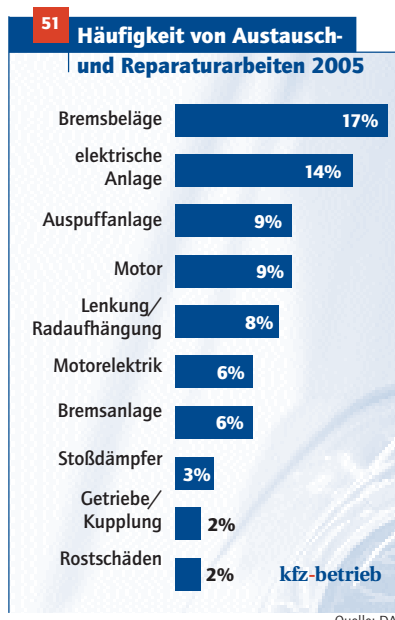
berücksichtigt, dass das Durchschnittsalter des Pkw-Bestandes nach KBA-Angaben von 7,8 auf 8,1 Jahre gestiegen ist, dann muss man, auch wenn ein Teil dieses Anstiegs auf die geänderte Zählweise bei der Fahrzeugart „Pkw“ zurückzuführen ist, davon ausgehen, dass nicht ausschließlich die Fahrzeugqualität der Grund für die niedrige Reparaturquote ist, dass die Autofahrer vielmehr manche

eigentlich erforderliche Reparatur nicht durchführen ließen. Die hohe Mängelquote bei der Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO spricht da auch eine deutliche Sprache. Die Entwicklung der Verschleißreparaturen in den letzten Jahren zeigt Grafik 49.

Verschleißschäden wurden 2005 nur an gut 43% (2004: 42%) aller Fahrzeuge beseitigt. An den betroffenen Fahrzeugen fielen 2005 im Schnitt also zirka 1,8 Reparaturen an. Von den bis zwei Jahre alten Fahrzeugen waren 19% von Verschleißschäden betroffen. Mit zunehmendem Fahrzeugalter stieg der Anteil kontinuierlich auf rund 54% bei den sechs Jahre und älteren Fahrzeugen an. Mit zunehmender Jahresfahrleistung steigt zwar die Reparaturquote an, jedoch längst nicht so stark wie die Fahrleistung selbst. Auch dies ist ein Beleg dafür, dass die Standfestigkeit und Lebensdauer fast aller Fahrzeugteile/Aggregate und damit der Fahrzeuge selbst sehr hoch ist.

### Zunehmendes Fahrzeugalter bedeutet mehr Verschleiß

Mit dem Fahrzeugalter steigt die Reparaturhäufigkeit. Dies zeigt Grafik 50 sehr anschaulich. Der Anstieg ab dem vierten Jahr ist vornehmlich auf den Austausch von Bremsbelägen und häufigere Störungen an der Motorelektrik zurückzuführen. Bei den sechs Jahre und älteren Fahrzeugen waren zusätzlich zu den schon ge-



52 Einfluss des Fahrzeugalters auf Schadenshäufigkeit						kfz-betrieb	
Instandsetzungen an	Alter des Wagens						
	bis 2 Jahre	2-4 Jahre	4-6 Jahre	6-8 Jahre	8 J. und älter		
Auspuffanlage	1%	0%	4%	12%	19%		
elektrische Anlage	7%	13%	13%	17%	18%		
Rostschäden	0%	1%	2%	3%	2%		
Motorelektrik	2%	3%	10%	7%	7%		
Bremsanlage (ohne Beläge)	0%	3%	8%	5%	9%		
Getriebe/Kupplung	1%	2%	2%	1%	4%		
Motor	1%	5%	6%	9%	16%		
Stoßdämpfer	1%	1%	1%	5%	5%		
Lenkung/Radaufhängung	2%	5%	6%	7%	11%		
Bremsbeläge	2%	9%	23%	22%	25%		
Sonstiges	4%	5%	5%	1%	3%		
gesamt	0,21	0,47	0,80	0,89	1,19		

Mehrfachnennungen sind möglich

Quelle: DAT



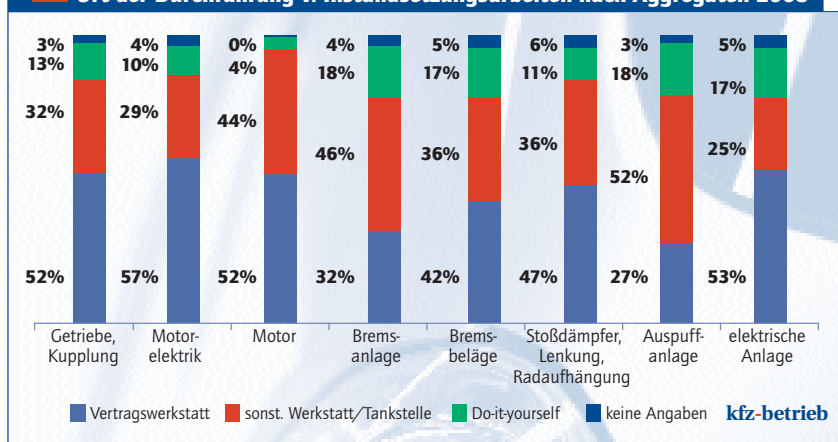
## 53 Ort der Durchführung der Verschleißreparaturen

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998
<b>von Vertragswerkstatt der eigenen Marke</b>	46%	41%	45%	54%	49%	46%	48%	43%
<b>von sonstig. Kfz-Werkstatt</b>	35%	37%	33%	26%	25%	28%	24%	30%
<b>von Tankstelle</b>	0%	0%	1%	0%	1%	0%	1%	1%
<b>selbst, ohne fremde Hilfe</b>	6%	7%	9%	8%	9%	10%	13%	12%
<b>mit Hilfe eines Bekannten</b>	9%	7%	6%	8%	7%	8%	8%	7%
<b>keine Angabe</b>	4%	8%	6%	4%	9%	8%	6%	7%

Pkw-Besitzer, die im Berichtszeitraum Verschleißreparaturen durchführen ließen = 100%

Quelle: DAT

## 54 Ort der Durchführung v. Instandsetzungsarbeiten nach Aggregaten 2005



Quelle: DAT

nannten Mängeln in höherem Maße Reparaturen an der Auspuffanlage und der elektrischen Anlage fällig.

Die Häufigkeit der durchgeführten Verschleißreparaturen an den einzelnen Teilen/Aggregaten zeigt Grafik 51, wobei Spitzenreiter unverändert die Bremsbeläge waren, vor der elektrischen Anlage, der Auspuffanlage und dem Motor. Der Einfluss des Fahrzeugalters auf die Schadenhäufigkeit der wesentlichen Verschleißteile/-Aggregate wird in Grafik 52 deutlich.

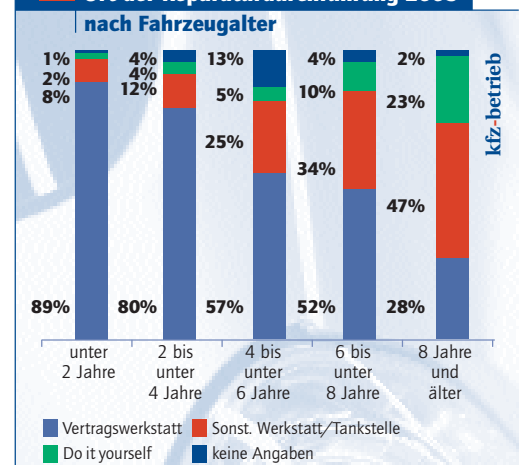
### 3.2 Ort der Durchführung von Verschleißreparaturen

Die sonstigen Werkstätten, die in den drei Jahren zuvor ihren Marktanteil bei der Durchführung von Verschleißreparaturen steigern konnten, haben 2005 leicht verloren. Dies zeigt Grafik 53, wobei man aber die schon erwähnten Veränderungen bei der Zahl und der Struktur der Betriebe berücksichtigen muss.

Die Vertragswerkstätten, die bis 2002 mehrere Jahre nahezu kontinuierlich zulegen konnten, danach Einbußen hinnehmen mussten, haben recht deutlich zugelegt. Dabei werden Vertragswerkstätten um so häufiger mit der Reparaturdurchführung beauftragt, je höher der Grad der für die Reparatur erforderlichen Ausstattung und das fachmännische Know-how sein muss. Dies galt insbesondere für Arbeiten an der Motorelektrik, an Getriebe/Kupplung und am Motor, siehe Grafik 54.

Wie bei der Fahrzeugwartung verlagern sich die Arbeiten auch bei der Be-

## 55 Ort der Reparaturdurchführung 2005 nach Fahrzeugalter



Quelle: DAT

seitigung von Verschleißschäden mit zunehmendem Fahrzeugalter immer mehr von der Vertragswerkstatt zu den sonstigen Werkstätten und zum Do-it-yourself. Dies zeigt Grafik 55. Einen Marktanteil von über 80% haben die Vertragswerkstätten bei den unter vier Jahre alten Fahrzeugen, doch schon bei den vier bis sechs Jahre alten Fahrzeugen geht der Vertragswerkstättenanteil stark zurück.

Deutlich wird auch, dass Reparaturen in Eigenregie mit zunehmendem Fahrzeugalter erheblich an Bedeutung gewinnen. Sehr unterschiedlich verhalten sich auch Halter „neu“ bzw. „gebraucht“ gekaufter Fahrzeuge, siehe Grafik 56. Da die neu gekauften Fahrzeuge im Durchschnitt vier, die gebraucht gekauften dagegen über acht Jahre alt waren, ist dieser Unterschied in erster Linie Fahrzeugaltersbedingt. Es spielt aber auch das Haushaltseinkommen eine Rolle, das bei den Haltern neu gekaufter Fahrzeuge um nahezu 20% über dem der Halter gebraucht gekaufter Fahrzeuge liegt.

## 56 Ort der Durchführung von Reparaturen 2005 nach Fahrzeugerwerb

	neu gekauft	gebraucht gekauft
<b>von Vertragswerkstatt der eigenen Marke</b>	66%	36%
<b>von sonstiger Kfz-Werkstatt</b>	26%	40%
<b>von Tankstelle</b>	0%	0%
<b>selbst, ohne fremde Hilfe</b>	3%	7%
<b>mit Hilfe eines Bekannten</b>	2%	12%
<b>keine Angabe</b>	3%	5%

Pkw-Besitzer, die im Berichtszeitraum Verschleißreparaturen durchführen ließen = 100%

Quelle: DAT



Ältere Fahrzeughalter sind treuere Kunden der Vertragswerkstätten als jüngere. 58% der wenigstens 50 Jahre alten Halter ließen Verschleißschäden dort beseitigen, von den unter 30 Jahre alten Haltern waren dies nur 28%. Auch das verfügbare Haushaltseinkommen entscheidet häufig, wo repariert wird. Bei einem Netto-Einkommen von wenigstens 2.500 Euro wurden die Vertragswerkstätten bei 56% der Arbeiten beauftragt, lag das Einkommen unter 1.500 Euro, dann nur noch in 26% der Fälle.

Analog zu den Wartungsarbeiten lag bei der Durchführung von Verschleißreparaturen der Vertragswerkstättenanteil bei den deutschen Marken unter dem der Import-Marken. Der Unterschied war mit 58% zu 41% durchaus nennenswert.

Während bei den Wartungsarbeiten die Marktanteile der Vertragswerkstätten im Westen Deutschlands (63%) und im Osten (62%) fast identisch waren, gab es bei Verschleißreparaturen größere Unterschiede. Im Westen wurden rund 45% der Verschleißschäden in einer Vertragswerkstatt behoben, im Osten 54%. Auch im Do-it-yourself-Bereich gab es Unterschiede. Im Westen wurden gut 15%, im

Osten rund 8% der Verschleißreparaturen in Eigenregie erledigt.

## 3.3 Aufwand für Verschleißreparaturen

Obwohl die Zahl der Reparaturen je Fahrzeug in 2005 gegenüber 2004 etwas gestiegen ist, ging der durchschnittliche Aufwand, der 2004 bei 190 Euro lag, auf 186 Euro zurück (siehe Grafik 57). Eine Erklärung hierfür könnte sein, dass die Fahrzeughalter anteilig mehr kleinere Reparaturen haben durchführen lassen. Unter Zugrundelegung der Jahresfahrleistung von 16.500 km bedeuten die genannten 186 Euro einen Reparaturaufwand von gut 1,1 Cent/km. Die Fahrzeughalter „Ost“ gaben für durchschnittlich 0,68 Reparaturen je Pkw 171 Euro aus, die Fahrzeughalter „West“ für 0,81 Reparaturen 189 Euro. Berücksichtigt man die jeweilige Fahrleistung (Ost: 17.000 km; West: 16.410 km), dann ergab sich ein Aufwand von 1,0 Cent/km im Osten und knapp 1,2 Cent/km im Westen Deutschlands, d.h. die Fahrzeughalter „West“ haben in höherem Maße in den Werterhalt ihrer Fahrzeuge investiert wie die im Osten Deutschlands. Der vorstehend genannte Aufwand gilt für die Gesamtheit der Fahrzeuge.

Da Verschleißreparaturen 2005 nur an gut 43% aller Pkw durchgeführt wurden, investierten die Fahrzeughalter, die tatsächlich Reparaturen durchführen ließen, im Mittel etwa 428 Euro in ihr Fahrzeug. 2004 waren dies gut 450 Euro. Der Aufwand für Verschleißreparaturen steigt mit der Jahresfahrleistung zwar absolut an, relativ gesehen geht er aber zurück. Bei einer Jahresfahrleistung unter 10.000 km lag der Reparaturaufwand



über alle Pkw bei knapp 2,5 Cent pro Kilometer. Lag die Jahresfahrleistung über 30.000 km, dann betrug der Aufwand nur gut 0,7 Cent/km. Die entsprechenden Daten für die tatsächlich reparierten Fahrzeuge waren 5,7 Cent/km bzw. 1,4 Cent/km.

Kosten für Reparaturarbeiten, die auf Garantie- oder Kulanzbasis durchgeführt wurden, sind in den vorgenannten Beträgen nicht enthalten.

## 3.4 Durchführung von Unfallreparaturen

Nur gut 10% der Pkw-Fahrer ließen 2005 einen Unfallschaden an ihrem Fahrzeug reparieren. Wo die Unfallreparatur in Auftrag gegeben wurde, zeigen die zwei Grafiken 58 und 59. Bei den Marktanteilen der Werkstätten sind Unteraufträge an andere Werkstätten nicht berücksichtigt. Im Vergleich zu den Jahren 2000 bis 2003 hatten die Vertragswerkstätten in 2004 deutliche Marktanteile an die sonstigen Werkstätten verloren. Auch 2005 konnten die sonstigen Werkstätten, wenn auch minimal, zu Lasten der Vertragswerkstätten ihren Anteil steigern, trotz der Veränderungen in der Struktur der Betriebe. Ganz überraschend ist dies nicht, da die Versicherer weiterhin sehr aktiv „Schadensteuerung“ betreiben,

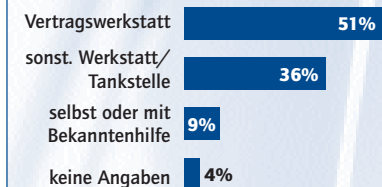
**58 Ort der Durchführung von Unfallreparaturen**

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998
von Vertragswerkstatt der eigenen Marke	51%	52%	60%	61%	69%	62%	54%	52%
von sonstige Kfz-Werkstatt	36%	35%	28%	28%	24%	27%	24%	28%
von Tankstelle	0%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	1%
selbst, ohne fremde Hilfe	5%	4%	3%	6%	4%	5%	6%	2%
mit Hilfe eines Bekannten	4%	6%	1%	3%	2%	6%	8%	8%
keine Angabe	4%	3%	8%	1%	1%	0%	7%	9%

Quelle: DAT



## 59 Durchführung von kfm-betrieb Unfallreparaturen 2005



Quelle: DAT

sehr zum Leidwesen eines Teils der Kfz-Betriebe. Die Änderung des Schadenersatzrechts zum 1. August 2002 hätte eigentlich erwarten lassen, dass die Werkstätten insgesamt in Folge Marktanteile gewinnen. Doch dies war bisher nicht der Fall.

Möglicherweise hat sich das neue Schadenersatzrecht immer noch nicht bis zu allen Geschädigten herumgesprochen. Da ein Autofahrer statistisch nur alle etwa sechs bis sieben Jahre einen Unfall hat, war es, ebenfalls statistisch gesehen, für die Unfallbeteiligten des Jahres 2005 der erste Unfall seit der Änderung des Schadenersatzrechts, so dass diese vielleicht deshalb weiterhin versuchten, ihren Unfallschaden möglichst „günstig“ zu beseitigen und vielleicht sogar ein paar Euro gutzumachen. In wirtschaftlich schwierigen Zeiten ist ein solches Verhalten keinesfalls von der Hand zu weisen.

## Junge Fahrzeuge häufiger in der Vertragswerkstatt

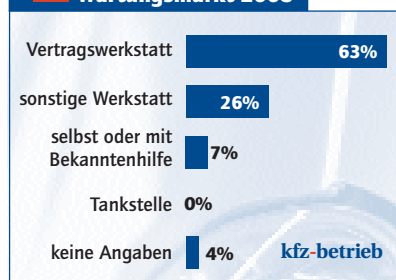
Das Fahrzeugalter ist ganz entscheidend dafür, wo eine Unfallreparatur in Auftrag gegeben wird. Für 76 % der Halter unter vier Jahre alter Fahrzeuge ist die Vertragswerkstatt die richtige Adresse, die bei mindestens sechs Jahre alten Fahrzeugen nur noch von 31 % der Halter beauftragt wird.

59 % der Halter, die ihr Fahrzeug als Neufahrzeug gekauft hatten, ließen Unfallreparaturen in einer Vertragswerkstatt durchführen. War das verunfallte Fahrzeug gebraucht gekauft worden, dann galt dies nur für 45 %, dafür wurden häufiger die Leistungen einer sonstigen Werkstatt genutzt.

## Do-it-yourself weiterhin hoch

2005 haben die Fahrzeughalter selbst weniger Aufträge zur Reparatur von Unfallschäden erteilt als ein Jahr zuvor. Darüber hinaus haben aber die Kfz-Betriebe Unfallfahrzeuge in eigener Regie instand gesetzt. Denn so wie viele Fahrzeughalter bei kleinen Schäden ihr Fahrzeug unrepariert weiterbenutzen, so gibt es weiterhin die Fälle, in denen

## 60 Wartungsmarkt 2005

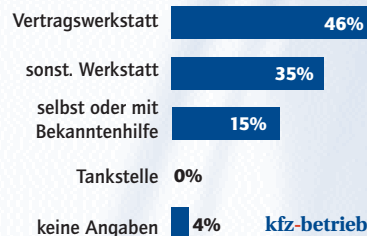


Quelle: DAT

Fahrzeughalter ihr „Unfallfahrzeug“ unrepariert in Zahlung geben. Im Rahmen der hier vorliegenden Untersuchung ist nicht zu ermitteln, wie hoch die Zahl dieser Fälle ist. Legt man Zahlen der Versicherer über die Gesamtzahl der regulierten Schäden zu Grunde, dann muss man von einer beachtlichen Zahl ausgehen.

Im Zusammenhang mit der Reparatur von Unfallschäden kommt dem Gesichts-

## 61 Reparaturmarkt 2005 (ohne Unfall)



Quelle: DAT

punkt der Verkehrssicherheit besondere Bedeutung zu. Daher wäre es mehr als nur wünschenswert, wenn die Do-it-yourself-Unfallreparaturen so weit als möglich zurückgedrängt würden. Das seit 1. August 2002 geltende Schadenersatzrecht könnte dies theoretisch bewirken, die Praxis sieht aber bisher anders aus. 2004 ist der Do-it-yourself-Anteil sogar gestiegen, unter Berücksichtigung von „keine Angabe“, ein Anteil, den man sicherlich dem Do-it-yourself zuordnen darf, hat er sich in 2005 nicht geändert. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist dies äußerst bedenklich, wie auch so manche Reparatur im Ausland (Stichwort „Reparaturtourismus“) nicht unbedenklich ist.

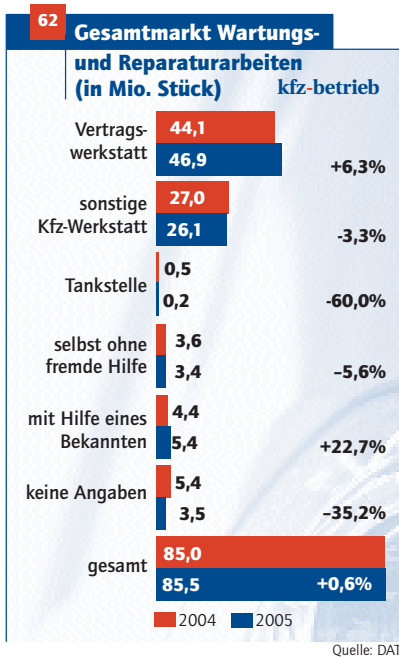
Häufig genutzt wird von den Unfallgeschädigten die Möglichkeit der fiktiven Schadenabrechnung, sehr zum Leidwesen des Kfz-Gewerbes. Denn diese Abrechnungsvariante hat oft zur Folge, dass kleinere Schäden gar nicht repariert werden oder dass der Schaden „billiger“ im Do-it-yourself-Verfahren beseitigt wird.

## 4. Zusammenfassung

### 4.1 Der Wartungs- und Reparaturmarkt

Nur noch 1,87 Wartungsarbeiten, Verschleiß- und Unfallreparaturen wurden 2005 je Pkw durchgeführt, nach 1,88 in 2004, 2,05 in 2003 und 1,98 in 2002. Damit ist die Zahl der insgesamt durch die Fahrzeughalter veranlassten Arbeiten dank des erneut gewachsenen Pkw-Bestandes dennoch gestiegen. Grafik 62 weist ein Plus von 0,6 % aus.

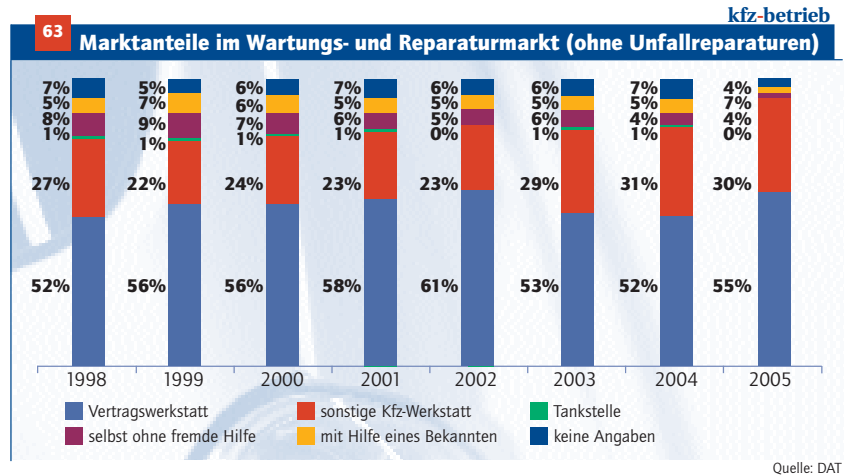
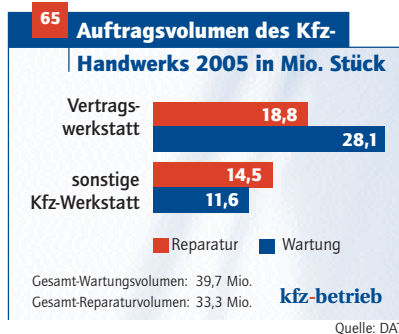




Nachdem 2005 nur noch 0,98 Wartungsarbeiten je Fahrzeug durchgeführt wurden, hat sich der Wartungsmarkt insgesamt und nur durch das Bestands-Wachstum nur leicht vergrößert. Die Marktanteile bei der Durchführung der Wartungsarbeiten zeigt Grafik 60. Da die Vertragswerkstätten prozentual zulegen konnten, haben diese spürbar Aufträge gewonnen, die sonstigen Werkstätten dagegen verloren.

## Deutlicher Zuwachs für Werkstätten bei Verschleißreparaturen

Deutlich zugelegt haben, insgesamt, die Werkstätten im vergangenen Jahr bei Verschleißreparaturen. Dies gilt besonders für die Vertragswerkstätten, die ihren Marktanteil auf 46% erhöhen konnten (2004: 41%). Durch die größere Zahl der durchgeführten Verschleißrepa-



aturen haben auch die sonstigen Werkstätten absolut gesehen noch leicht zugelegt, obwohl ihr Marktanteil von 37% auf 35% zurückging. Die Marktanteile zeigt Grafik 61. Wenn man unterstellt, dass „keine Angabe“ überwiegend diesem Teilmarkt zugeordnet werden muss, dann wurden in 2005 weniger Verschleißschäden im Do-it-yourself-Verfahren erledigt als noch 2004.

Gefragt wurden die Fahrzeughalter auch, inwieweit sie Systemanbieter beauftragen. Als Ergebnis kann man feststellen: Die Fahrzeughalter sehen die verschiedenen Systemanbieter noch nicht als eigenständige „Marke“, sondern als „sonstige Werkstatt“ in Abgrenzung zur Vertragswerkstatt. Über die Entwicklung der Wettbewerbssituation auf dem Wartungs- und Reparaturmarkt (ohne Unfallreparaturen) in den letzten Jahren gibt Grafik 63 Auskunft.

## Je älter das Auto, um so seltener ist es in der Vertragswerkstatt

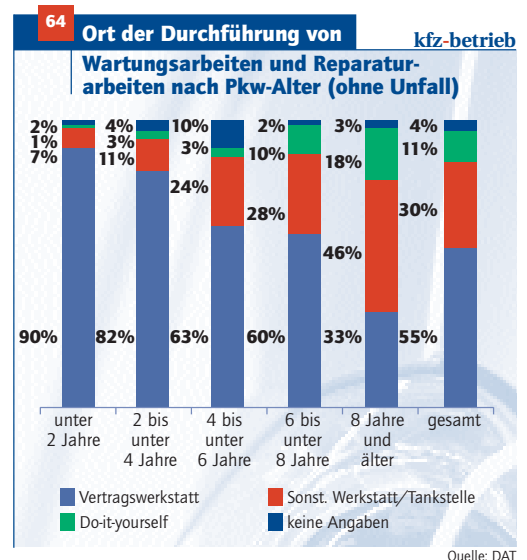
Was für die Teilbereiche Wartung, Verschleiß und Unfall gilt, gilt naturgemäß auch für den Gesamtmarkt: Mit zunehmendem Fahrzeualter geht der Anteil der Vertragswerkstätten sehr deutlich zurück, die Anteile der sonstigen Werkstätten und des Do-it-yourself stiegen ebenso deutlich an.

Welch starken Einfluss das Fahrzeualter auf den Ort der

Durchführung von Wartungs- und Reparaturarbeiten hat, zeigt Grafik 64.

## 4.2 Die Wettbewerbssituation des Kfz-Handwerks

Betrachtet man die Wettbewerbssituation der Kfz-Betriebe unter Zugrundelegung der Ergebnisse der Untersuchung über das Kundendienstverhalten der deutschen Autofahrer und hierbei insbesondere das daraus resultierende Auftragsvolumen, dann muss berücksichtigt werden, dass die Zahl der Kfz-Betriebe in Deutschland im vergangenen Jahr noch einmal, wie schon erwähnt, zurückging. Auf die verbleibenden 40.800 Betriebe entfiel ein von den Fahrzeughaltern in Auftrag gegebenes Wartungs- und Reparatur-Gesamtvolumen von 73,0 Millionen Aufträgen. Gegenüber 2004 (71,1 Mio.)



## 66 Werkstätten im Urteil der Kunden

Beurteilung: 1 = ausgezeichnet 5 = schlecht	kfz-betrieb			
	Alte Bundesländer		Neue Bundesländer	
	2005	2004	2005	2004
<b>Lage des Betriebes</b>	2,0	2,1	1,9	1,8
<b>Gesamteindruck des Betriebes</b>	1,9	1,9	1,8	1,8
<b>Ersatzteilbeschaffung</b>	1,9	1,9	1,6	1,7
<b>kurzfristige Terminvereinbarung</b>	1,7	1,7	1,4	1,4
<b>Termineinhaltung</b>	1,5	1,5	1,3	1,4
<b>Qualität der durchgeführten Arbeiten</b>	1,8	1,8	1,6	1,6
<b>Höflichkeit des Personals</b>	1,6	1,5	1,3	1,3
<b>Sach- und Fachkenntnisse des Personals</b>	1,7	1,7	1,5	1,5
<b>Bemühen um reelle Beratung</b>	1,8	1,8	1,6	1,6
<b>Genauigkeit der Rechnungsaufstellung</b>	1,7	1,7	1,6	1,5
<b>Preiswürdigkeit der ausgeführten Arbeiten</b>	2,1	2,1	2,0	1,9
<b>optischer Zustand des Wagens bei Abholung</b>	1,8	1,8	1,6	1,6
<b>Einhaltung des Kostenvoranschlages</b>	1,7	1,7	1,5	1,5
<b>telefonische Benachrichtigung bei zunächst nicht in Auftrag gegebenen, aber notwendigen Reparaturarbeiten</b>	1,6	1,6	1,5	1,5

Quelle: DAT

ist dies ein deutlicher Zuwachs um immerhin 2,7 %. Die stückzahlmäßige Verteilung dieses Volumens nach Art der Werkstatt und nach Wartung und Reparatur zeigt Grafik 65. Der Anteil der Vertragswerkstätten an den Werkstattaufträgen lag im vergangenen Jahr bei 64 % nach 62 % in 2004. 36 % der Werkstattaufträge konnten die sonstigen Werkstätten für sich verbuchen. Auch wenn die Vertragswerkstätten 2005 einen höheren Anteil hatten, vom Anteil früherer Jahre sind sie noch ein Stück entfernt. Zur Erinnerung: vor sechs Jahren hatten die Vertragswerkstätten einen Anteil von 71 % an den gesamten Werkstattaufträgen.

### Auftragsvolumen im einzelnen Betrieb deutlich gestiegen

Legt man den Pkw-Bestand zu Grunde, dann hatte jeder der 40.800 Kfz-Betriebe statistisch 1.121 (2004: 1.084) Fahrzeuge zu betreuen.

An jedem Fahrzeug wurden durchschnittlich 1,87 Arbeiten (2004: 1,88) durchgeführt. Der Werkstättenanteil an allen Arbeiten lag 2005 bei 86 % (2004: 84 %). Daraus folgt, dass in 2005 jeder Betrieb statistisch nicht 1.121, sondern nur 964 (2004: 911) Fahrzeuge betreute und dabei 1.802 Arbeiten (2004: 1.713) durchführte. Das ist ein Plus von 5,2 %.

Wenn innerhalb von nur drei Jahren rund 3.400 Betriebe aufgegeben haben, so ist dies an sich schon ein Indiz dafür, dass sich die Kfz-Branche in schwerem Fahrwasser befindet. Es ist zu hoffen, dass die deutlich höhere Zahl der Aufträge je Betrieb den Rückgang in der Zahl der Betriebe wenn schon nicht verhindern, so doch wenigstens verlangsamen kann.

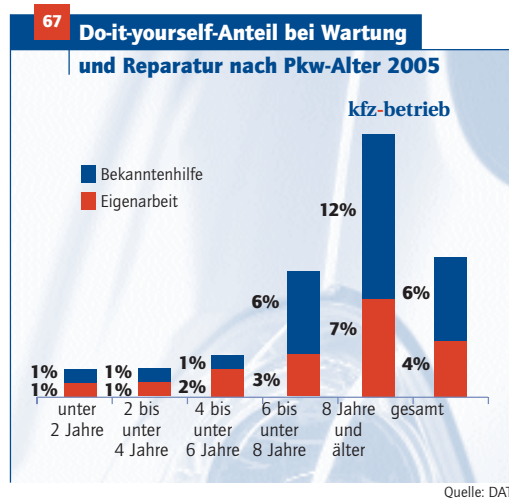
### Werkstatt-Kunden sehr zufrieden

Die Grafik 66 zeigt, dass die Werkstattkunden auch 2005 mit den Leistungen der Werkstatt ihrer Wahl sehr zufrieden waren. Unzufriedene Kunden hätten den Werkstätten auch kaum ein höheres Auftragsvolumen gebracht.

Durchweg besser als im Westen wurden die Werkstätten im Osten beurteilt, über alles gesehen sind die Unterschiede aber nur gering. Trotz der insgesamt guten Beurteilung bleibt festzustellen, dass der eine oder andere Betrieb doch noch etwas tun muss, um seine Kunden zufriedenzustellen, denn es gab auch 2005 Werkstattkunden, die mit den Leistungen ihrer Werkstatt nicht zufrieden waren.

83 % der Autofahrer, die ihr Auto in einer Werkstatt reparieren und warten ließen, waren Stammkunden (2004 und 2003: 84 %, 2002: 89 %). Dabei sind Neuwagenkäufer mit 90 % treuere Kunden.





den als Gebrauchtwagenkäufer mit 77 % und die Fahrer von Import-Marken gehen zu 85 % immer in dieselbe Werkstatt, die Fahrer deutscher Marken zu 82 %. Mit dem Alter des Fahrzeughalters steigt tendenziell die Treue zur Stamm-Werkstatt, mit dem Alter des Fahrzeugs nimmt sie dagegen etwas ab. Die Einholung eines Kostenvoranschlages ist für viele War-

tungs- und Reparaturkunden noch ein Fremdwort. Nur 41 % der Fahrzeughalter ließen sich vor der Durchführung von Wartungsarbeiten einen solchen erstellen (35 % von einer, 6 % von mehreren Werkstätten), vor Reparaturaufträgen waren es immerhin 72 % (60 % und 12 %).

## Immer noch zu viele Do-it-Yourselfer

Was die Zahl der Aufträge betrifft, konnten die Werkstätten 2005 einigermaßen zufrieden sein, ist die Zahl der Werkstatt-Aufträge doch gestiegen. Sie könnte aber höher sein, würden nicht immer noch viele Arbeiten im Do-it-yourself-Verfahren erledigt werden. Hinter den Do-it-yourself-Arbeiten, die im vergangenen Jahr gut 10 % oder rund 8,8 Millionen aller Arbeiten ausmachten, verbirgt sich auch die Schwarzarbeit, zu der sicher auch der größte Teil der rund 3,5 Millionen Arbeiten gerechnet werden muss, zu denen die Fahrzeughalter keine Angabe machten, wo sie durchgeführt wurden.

Der Do-it-yourself-Anteil nimmt mit dem Fahrzeugalter sehr deutlich zu, dies zeigt Grafik 67. Damit die „Heimwerker“ Arbeiten selbst durchführen können, benötigen sie in der Regel Ersatzteile. Die Einkaufsquellen für diese Ersatzteile zeigt Grafik 68. Viele der benötigten Ersatzteile werden in Werkstätten gekauft. Die Werkstätten sollten den Kundenkontakt beim Ersatzteilkaufr nutzen, um auf die Gefahren der Do-it-yourself-Reparaturen und -Wartungsarbeiten hinzuweisen.

## 5. Gesetzlich vorgeschriebene Fahrzeuguntersuchungen bringen Werkstattkontakte

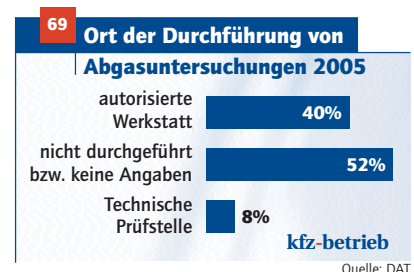
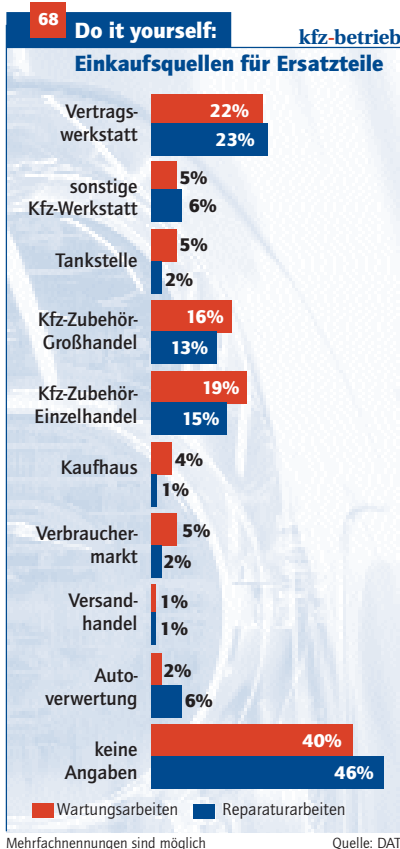
Der Gesetzgeber schreibt vor, dass Fahrzeuge regelmäßig überprüft werden müssen. So sind die Fahrzeughalter verpflichtet, die Fahrzeuguntersuchung nach § 29 StVZO, die so genannte Hauptunter-

suchung, durchführen zu lassen. Der Fahrzeughalter kann die HU entweder an einer Technischen Prüfstelle durchführen oder sein Fahrzeug im Rahmen der freiwilligen Kfz-Überwachung durch eine Überwachungsorganisation überprüfen lassen. Letzteres erfolgt häufig in einer Werkstatt.

Außerdem schreibt der Gesetzgeber die Abgasuntersuchung nach § 47 StVZO vor. Diese AU kann entweder an einer Technischen Prüfstelle, an einer Prüfstelle einer Überwachungsorganisation oder durch eine hierfür autorisierte Fachwerkstatt vorgenommen werden. Da sowohl die HU als auch die AU häufig in einer Werkstatt durchgeführt werden, ergeben sich dadurch zusätzliche Kundenkontakte.

## Technische Prüfstellen wenig beliebt

Immer häufiger haben die Autofahrer in den letzten Jahren die Hauptuntersuchung an ihrem Fahrzeug durch eine Überwachungsorganisation und damit überwiegend in einer Werkstatt durch-



führen lassen. Im 1. Halbjahr 2005 galt dies schon für nahezu 77 % aller Hauptuntersuchungen (Quelle: KBA).

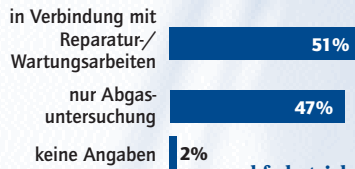
Der hohe Anteil der in Werkstätten von Überwachungsorganisationen durchgeführten Hauptuntersuchungen und die damit verbundenen Kundenkontakte eröffnen den Werkstätten die Chance, ihren Marktanteil bei den Wartungs- und Reparaturarbeiten nicht nur zu halten, sondern zu vergrößern.

## Werkstätten profitieren von AU

Die seit 1. April 1985 gesetzlich vorgeschriebene und ab 1.12.1993 erweiterte Abgasuntersuchung (AU), wird, wie Grafik 69 zeigt, überwiegend in einer



## 70 Durchführung der Abgasuntersuchung in Werkstätten 2005



kfz-betrieb

Quelle: DAT

hierfür autorisierten Werkstatt durchgeführt. Wie bei der Hauptuntersuchung besteht der Nutzen bei Durchführung der AU in der Werkstatt für den Fahrzeughalter darin, dass eventuelle Fahrzeugmängel gleich an Ort und Stelle behoben werden können.

Grafik 70 zeigt, dass in über der Hälfte der Fälle der AU-Werkstattaufenthalt mit einem Reparatur-/Wartungsauftrag für das Fahrzeug verbunden wurde. Dies galt in überdurchschnittlichem Maße für ältere Fahrzeughalter wie auch für Fahrzeughalter der oberen Einkommensklassen.

### Höhere Verkehrssicherheit durch AU

Die Absicht des Gesetzgebers bei Einführung der Abgasuntersuchung war, die Umwelt zu entlasten. Sozusagen als

Nebeneffekt leistet diese Untersuchung aber auch einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dadurch, dass mit Einführung der (damaligen) ASU der Do-it-yourself-Anteil bei der Fahrzeug-Wartung und -Reparatur, der 1984 noch bei nicht weniger als 30% (bei allerdings auch einfacherer Fahrzeugtechnik) lag, spürbar zurückging.

## 6. Bevorzugte Wochentage für Reparatur- und Wartungsarbeiten in der Werkstatt

Für eine große Mehrheit der Autofahrer gibt es keinen bestimmten Wochentag, den sie für die Durchführung von Reparatur- und Wartungsarbeiten bevorzugen würde. Dies zeigt Grafik 71. Auf die Zusatzfrage, ob sie bei Durchführung der Arbeiten an Samstagen die Werkstätten häufiger beauftragen würden, antworteten immerhin knapp 8% der Befragten mit „Ja“. In überdurchschnittlichem Maße trifft dies auf Autofahrer mit einer Jahresfahrleistung von 25.000km und mehr zu (13%) sowie auf die unter 23 Jahre alten Autofahrer (rund 20%).

### Öffnung der Werkstatt an Samstagen bringt (neue) Kunden

Für Vielfahrer scheint es besonders wichtig zu sein, über ihr Fahrzeug an den normalen Arbeitstagen von Montag bis Freitag verfügen zu können. Die Bereitschaft, ihr Auto häufiger in die Werkstatt zu bringen, wenn dies an einem Samstag möglich wäre, besteht nicht nur bei Vielfahrern, sondern auch bei einem Teil der Autofahrer, die Arbeiten überwiegend im Do-it-yourself erledigen. Dies gilt für 10% derer, denen bisher Bekannte halfen und für 5% derer, die anfallende Arbeiten meist selbst erledigen. Mit einem erweiterten Angebot der Öffnungszeiten könnten die Werkstätten ein zusätzliches Auftragspotenzial erschließen. Ein zunehmender Teil der Werkstätten praktiziert dies bereits.

## 71 Bevorzugte Wochentage

### für Reparatur und Wartung

Wochentag	bevorzugt von
Montag	5%
Dienstag	6%
Mittwoch	3%
Donnerstag	2%
Freitag	6%
Samstag	3%
kein bestimmter	74%
keine Angaben	1%

kfz-betrieb

Quelle: DAT



# III. Allgemeiner Teil

### 1. Die wirtschaftliche Bedeutung des Neuwagen-/Gebrauchtwagen- und Kundendienst-Marktes

Durch die bereits erwähnte Harmonisierung der Fahrzeugpapiere und die daraus resultierende leicht andere Zählweise bei der Fahrzeugart Pkw sind die nachstehenden Ergebnisse für 2005 nicht absolut vergleichbar mit den Vorjahreswerten. Das Plus bei den Neuzulassungen führte trotz des leichten Rückgangs des tatsächlich bezahlten Durchschnittspreises zu einem Neuwagenumsatz von 79,81 Mrd. Euro in 2005 nach 78,70 Mrd. Euro in 2004, ein Plus von 1,4%.

Deutlich gestiegen ist dagegen der Gebrauchtwagenumsatz. 6,655 Millionen Umschreibungen mit einem Durchschnittspreis von 8.330 Euro ließen den Umsatz in 2005 auf 55,44 Mrd. Euro ansteigen. Das ist ein Plus von 6,2% gegenüber dem Umsatz des Jahres 2004 mit Gebrauchten. Sehr unterschiedlich haben sich die drei Teilmärkte entwickelt. Bei den Stückzahlen hat der Neuwagenhandel besonders zugelegt, umsatz-

mäßig sowohl der Gebrauchtwagenhandel als auch der Privatmarkt. Dies zeigen die Grafiken **72** und **73**.

#### Gebrauchtwagen-Markt ist bedeutender Wirtschaftsfaktor

Nach einer fünf Jahre währenden Schwächephase hat sich der Gebrauchtwagenmarkt 2005 stückzahlmäßig, wenn auch auf niedrigem Niveau, stabilisiert, umsatzmäßig deutlich zugelegt. Eine enorme wirtschaftliche Bedeutung hat der Gebrauchtwagenmarkt für den professionellen Handel heute schon, ein erhebliches Umsatzpotential steckt dabei noch in dem Umsatz, der auf dem Privatmarkt getätigt wird. Die Bedeutung des Gebrauchtwagenmarktes erkennt man auch daran, dass der Umsatzanteil am gesamten Pkw-Umsatz im vergangenen

Jahr bei 41,0% lag (nach 39,9% in 2004). Mittelfristig ist schon durch die steigende Fahrzeug-Lebensdauer damit zu rechnen, dass die Bedeutung des Gebrauchtwagenmarktes nicht geringer werden wird.

#### Werkstatt wichtiger Umsatzträger

Wichtiger Umsatzträger für die Kfz-Betriebe ist nach wie vor das Werkstattgeschäft. Der je Pkw genannte Aufwand für die Beseitigung von Verschleißschäden und für Wartungsarbeiten summiert sich bei einem Bestand von rund 45,747 Mio. Pkw am 1.07.2005 auf rund 8,51 Mrd. Euro für Verschleißreparaturen und rund 9,70 Mrd. Euro für die Fahrzeugwartung.

Nicht ermittelt werden konnte im Rahmen der Untersuchung der Aufwand für die Reparatur von Unfallschäden, den die

**72** Entwicklung Gebrauchtwagen-Markt Pkw/Kombi (nach Stückzahlen)

Teilmarkt	2005	2004	Veränderung
privat	3,128 Mio.	3,305 Mio.	-5,4%
NW-Handel	2,462 Mio.	2,247 Mio.	+9,6%
GW-Handel	1,065 Mio.	1,058 Mio.	+0,7%
gesamt	6,655 Mio.	6,610 Mio.	+0,7%

Quelle: DAT



Fahrzeughalter hatten. Schätzt man diesen Aufwand auf Basis vorläufiger Angaben der Versicherer ab, dann kann man davon ausgehen, dass für die Beseitigung von Unfallschäden weitere zirka 15,20 Mrd. Euro aufgewandt wurden.

Insgesamt wurden also für Wartungsarbeiten, Verschleiß- und Unfallreparaturen an Pkw im letzten Jahr zirka 33,41 Mrd. Euro aufgewendet. Hierbei sind Arbeiten, die von den Kfz-Betrieben, z.B. an Fahrzeugen im Gebrauchtwagenbestand, selbst veranlasst wurden ebenso wenig berücksichtigt wie Garantie- und Kulanzarbeiten.

Schätzungsweise kamen 2005 von diesem Umsatz nur etwa 78% oder rund 26,1 Mrd. Euro dem deutschen Kfz-Gewerbe zugute. Ein nennenswerter Teil des Umsatzes wird am deutschen Kfz-Gewer-

be vorbei getätigt. „Schwarzarbeit“ und „Reparaturtourismus“ sind hier die Stichworte. Auch die fiktive Abrechnung von Unfallschäden ist für das Kfz-Gewerbe nachteilig, da Geschädigte in diesen Fällen oft genug kleinere Schäden gar nicht reparieren lassen oder die Unfallreparatur selbst oder mit Bekanntenhilfe (Schwarzarbeit) erledigen.

Bei der Einschätzung der wirtschaftlichen Bedeutung des Neu-, Gebrauchtwagen- sowie des Kundendienstmarktes darf man deshalb die Umsatzanteile nicht vergessen, die am Kfz-Gewerbe vorbei erwirtschaftet werden. Bei Gebrauchtwagen und im Werkstattbereich gilt dies schon lange, in immer stärkerem Umfang zeigt sich eine solche Entwicklung aber auch im Neuwagenbereich. Nicht nur Re-Importe/Grau-Importe/Par-

allel-Importe – wie auch immer sie heißen – bedeuten für den fabrikatsgebundenen Händler zunehmend Umsatzverluste im Neuwagenmarkt, sondern auch Direktgeschäfte der Hersteller/Importeure.

## 2. Alters- und Einkommensstruktur

### 2.1 Die Altersstruktur der Neu- und Gebrauchtwagenkäufer

Das Durchschnittsalter der Gebrauchtwagenkäufer 2005 lag bei 38,8 Jahren, wobei die Käufer auf dem Privatmarkt mit 37,3 Jahren etwas jünger waren als die Käufer beim Handel (NW: 40,7 Jahre; GW: 39,0 Jahre). Mit 44,0 Jahren lag das Durchschnittsalter der Neuwagenkäufer wie üblich über dem der Gebrauchtwagenkäufer, wobei die Neuwagenkäufer „West“ 43,4 Jahre und im Osten 47,8 Jahre alt waren.

Erstkäufer, die jüngste Käufergruppe, waren 28,1 (Gebrauchtwagen) bzw. 30,8 (Neuwagen) Jahre alt, das Alter der Vorbesitzkäufer lag bei 42,5 bzw. 46,0 und das der Zusatzkäufer bei 43,0 bzw.

73 Entwicklung Gebrauchtwagen-Markt Pkw/Kombi (nach Umsatz) <small>kfz-betrieb</small>			
Teilmarkt	2005	2004	Veränderung
privat	21,06 Mrd. Euro	18,78 Mrd. Euro	+12,1 %
NW-Handel	26,89 Mrd. Euro	26,60 Mrd. Euro	+1,1 %
GW-Handel	7,49 Mrd. Euro	6,84 Mrd. Euro	+9,5 %
gesamt	55,44 Mrd. Euro	52,22 Mrd. Euro	+6,2 %

Quelle: DAT





44,3 Jahren. 67 % der Gebrauchtwagen-Erstkäufer waren noch keine 30 Jahre alt, unter den Neuwagenkäufern galt dies für 61 %. Die meisten Zusatzkäufer kamen sowohl beim Neu- als auch beim Gebrauchtwagenkauf aus der Altersgruppe zwischen 30 und 49 Jahren (Neuwagen 68 %, Gebrauchtwagen 61 %).

Betrachtet man das Käufer-Alter nach der Marke des gekauften Fahrzeugs, dann waren sowohl beim Neu- als auch beim Gebrauchtwagenkauf die Käufer von Mercedes-Modellen am ältesten, die Käufer italienischer Modelle dagegen jeweils die jüngsten.

## 2.2 Einkommensstruktur

Über das höchste durchschnittliche monatliche Netto-Haushaltseinkommen verfügten, wie in den Jahren zuvor, auch 2005 die Neuwagenkäufer, gefolgt von den Fahrzeughaltern insgesamt und den Käufern gebrauchter Fahrzeuge. Dies zeigen die drei vorliegenden Untersuchungen. Die Einkommensverteilung auf die Einkommensklassen und die Durchschnittseinkommen der drei Gruppen zeigt Grafik 74.

Gegenüber dem Vorjahr fällt auf, dass das Durchschnittseinkommen bei den Fahrzeughaltern zurückgegangen, bei den Neuwagenkäufern leicht und bei den Gebrauchtwagenkäufern deutlich

gestiegen ist. Die Entwicklung bei den Gebrauchtwagenkäufern ergibt sich daraus, dass Käufer aus den unteren Einkommensschichten ausgeblieben sind, was auch zu dem gestiegenen Gebrauchtwagen-Durchschnittspreis beigetragen hat.

Leicht zurückgegangen ist das Netto-Haushaltseinkommen der Fahrzeughalter. Gerade deren Einkommensentwicklung spiegelt aber am ehesten die tatsächliche wirtschaftliche Entwicklung wider, die mit Hartz IV oder auch fünf Mil-

lionen Arbeitslosen im vergangenen Jahr zahlreiche Schlagzeilen produzierte.

Bei einer Aufsplittung nach Marken lagen in allen drei Gruppen die Käufer bzw. Halter von Fahrzeugen, deren Marke üblicherweise der Oberklasse zugeordnet wird, an der Spitze. Beim Neu- als auch beim Gebrauchtwagenkauf verfügten die Käufer zusätzlicher Fahrzeuge über das höchste Einkommen (NW: 3.435 Euro, GW: 3.290 Euro), das recht deutlich über dem der Vorbesitzkäufer und der Erstkäufer lag.

Die Einkommensunterschiede zwischen Ost und West waren auch 2005 sehr deutlich. Während die Neuwagenkäufer „Ost“ monatlich über durchschnittlich 2.295 Euro verfügen konnten, waren dies im Westen 3.135 Euro. Die entsprechenden Zahlen beim Gebrauchtwagenkauf waren 1.855 Euro bzw. 2.565 Euro und bei den Fahrzeughaltern 2.165 Euro bzw. 2.530 Euro.

## Verfügbares Einkommen bestimmte weitgehend den Kauf

Je höher das Einkommen der Fahrzeugkäufer ist, um so mehr wird für ein Fahrzeug ausgegeben. Durchschnittlich investierten Neuwagenkäufer mit einem monatlichen Durchschnittseinkommen von weniger als 1.500 Euro im vergangenen Jahr 15.370 Euro in den Neuen. Ganz

74 Einkommensstruktur		kfz-betrieb	
Einkommen	NW-Käufer	GW-Käufer	Fahrzeughalter
unter 500 €	0%	1%	2%
500 bis 749 €	1%	2%	2%
750 bis 999 €	1%	4%	3%
1 000 bis 1 249 €	3%	8%	6%
1 250 bis 1 499 €	6%	10%	7%
1 500 bis 1 749 €	7%	9%	7%
1 750 bis 1 999 €	7%	10%	10%
2 000 bis 2 499 €	15%	15%	15%
2 500 bis 2 999 €	17%	12%	12%
3 000 bis 3 499 €	13%	8%	10%
3 500 bis 3 999 €	7%	6%	6%
4 000 € und mehr	19%	10%	11%
keine Angaben	4%	5%	9%
Durchschnitt	3030 €	2450 €	2475 €

Quelle: DAT

kontinuierlich stieg der durchschnittlich bezahlte Preis für das Neufahrzeug auf 26.670 Euro bei einem Nettoeinkommen von wenigstens 3.000 Euro monatlich. Die entsprechenden Vergleichszahlen beim Gebrauchtwagenkauf waren 4.800 Euro bzw. 11.310 Euro. Aus diesen Zahlen ergibt sich auch der hohe Stellenwert des eigenen Autos, bedeuten sie doch, dass Neuwagenkäufer in der niedrigsten Einkommensgruppe mehr als zehn Monats-Netto-Gehälter in ihr Fahrzeug investierten und Gebrauchtwagenkäufer rund vier Monats-Netto-Gehälter.

Bei den Fahrzeughaltern lässt das Einkommen Rückschlüsse auf das Fahrzeugalter zu. Die Fahrzeuge der Halter mit einem Einkommen unter 1.500 Euro

75 Jährliche Fahrleistung <small>kfz-betrieb</small>	
aller Pkw/Kombi	
Fahrleistung	Anteil
bis unter 5 000 km	1 %
5 000 bis unter 10 000 km	17 %
10 000 bis unter 13 000 km	25 %
13 000 bis unter 16 000 km	18 %
16 000 bis unter 20 000 km	4 %
20 000 bis unter 25 000 km	15 %
25 000 bis unter 30 000 km	7 %
30 000 bis unter 35 000 km	6 %
35 000 bis unter 50 000 km	4 %
50 000 km und mehr	2 %
keine Angaben	1 %
<b>Durchschnitt</b>	16 500 km

Quelle: DAT

waren durchschnittlich 8,1 Jahre alt, bei einem Einkommen von wenigstens 2.500 Euro lag das Fahrzeug-Durchschnittsalter bis 5,1 Jahren.

Legt man das Lebensalter zu Grunde, dann lagen im vergangenen Jahr die 50 Jahre und älteren Fahrzeughalter mit einem Monatsnettoeinkommen von 2.545 Euro knapp vor den 30 bis unter 50 Jahre alten Fahrzeughaltern mit 2.485 Euro. Einkommens-Schlusslicht sind unverändert die unter 30-jährigen Fahrzeughalter (2.050 Euro). Männliche Fahrzeughalter verfügten über monatlich 2.545 Euro und weibliche pro Monat über 2.335 Euro.

## 3. Jahresfahrleistung

Bei der Untersuchung der Jahresfahrleistung 2005 waren 85 % der Befragten Privatpersonen, 14 % Selbstständige und Firmen. Die Jahresfahrleistung verteilte sich wie in Grafik 75 dargestellt. Die dabei ermittelten 16.500 km entsprechen dem Vorjahreswert, was angesichts der gestiegenen Kraftstoffpreise und dem Rückgang des bundesweiten Kraftstoffabsatzes nicht unbedingt zu erwarten war. Doch dieser Absatz-Rückgang scheint die Folge von zunehmendem Tank-Tourismus, sparsameren Fahrzeugen und kraftstoffsparender Fahrweise zu sein.

Unverändert gilt, dass die Jahresfahrleistung mit dem Fahrzeugalter abnimmt. So lag die Laufleistung bei den Autos, die maximal zwei Jahre alt waren, bei durchschnittlich 19.060 km, bei den acht Jahre und älteren Fahrzeugen bei nur 14.420 km.

76 Nutzung der Pkw/Kombi	
Nutzungsart	Anteil
rein private Fahrten (Einkauf, Wochenenden, Urlaub)	56 %
Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte	34 %
rein geschäftliche oder dienstliche Fahrten	10 %

kfz-betrieb  
Quelle: DAT

Die höchste Jahresfahrleistung erbrachten im vergangenen Jahr die unter 30-jährigen Autofahrer mit durchschnittlich 17.560 km, die wenigstens 50 Jahre alten Autofahrer begnügten sich mit 15.850 km. Einen deutlichen Unterschied gibt es weiterhin zwischen männlichen und weiblichen Autofahrern. Während erstere in 2005 mit ihrem Fahrzeug 17.540 km zurücklegten, lag die durchschnittliche Jahresfahrleistung der Frauen am Steuer bei nur 14.540 km. Wie schon in den beiden Jahren zuvor erbrachten die Autofahrer im Osten (17.000 km) eine etwas höhere Fahrleistung als die im Westen (16.410 km).



77 <b>Ausstattungsgrad der Fahrzeuge</b>		kfz-betrieb	
Ausstattung	Bestand	Neuwagen	Gebrauchtwagen
Radio	98%	98%	97%
CD-Player/-wechsler	57%	80%	54%
Schiebedach	26%	28%	31%
Getriebeautomatik	18%	22%	14%
Servolenkung	91%	96%	87%
Metallic-Lackierung	68%	72%	58%
Leichtmetallfelgen	59%	61%	50%
Antiblockiersystem	82%	95%	74%
Klimaanlage	72%	86%	57%
Zentralverriegelung	86%	95%	79%
elektrische Fensterheber	79%	93%	69%
wärmedämmendes Glas	52%	53%	35%
Anhängerkupplung	25%	15%	16%
Fahrer-Airbag	87%	99%	87%
Beifahrer-Airbag	84%	98%	82%
Seitenairbag	52%	77%	41%
ESP	38%	65%	28%
ASR	26%	38%	12%
Alarmanlage	21%	31%	19%
Bordcomputer/FIS	36%	47%	22%
Tempomat	24%	34%	12%
Navigationssystem	14%	25%	9%
Freisprecheinrichtung (fest)	16%	23%	10%
elektrische Sitzverstellung	14%	34%	16%
Sitzheizung	29%	40%	21%
Multifunktionslenkrad	33%	37%	21%
Einparkhilfe	15%	22%	6%
EDS	9%	23%	7%
Xenon-Licht	13%	25%	9%
Sonstiges	64%	81%	55%
<b>Ausstattungen gesamt</b>	13,88	16,93	11,78

Quelle: DAT

Für welche verschiedenen Anlässe die Fahrleistung erbracht wurde, zeigt Grafik 76. Leicht gestiegen ist die Nutzung des Fahrzeugs für rein private Fahrten, trotz der hohen Kraftstoffpreise. Die Nutzungsart hängt stark von der Marke des Fahrzeugs ab. So wurden Mercedes-, Audi- und BMW-Modelle in weit überdurchschnittlichem Maße für rein geschäftliche oder dienstliche Fahrten genutzt.

30-jährige und jüngere Autofahrer legen 47% ihrer Jahresfahrstrecke auf dem Weg von und zur Arbeitsstätte

zurück, dagegen holten die mindestens 50 Jahre alten Fahrzeughalter (darunter die Rentner) ihr Auto zu 68% für rein private Fahrten aus der Garage.

## 4. Fahrzeugausstattung

Die Ausstattung der Neufahrzeuge wird von Jahr zu Jahr umfangreicher. Dies beginnt schon bei der vom Hersteller/Importeur angebotenen Serienausstattung, insbesondere bei Sondermodellen, und setzt sich fort in von den Neuwagenkäu-

fern zusätzlich geordneten Sonderausstattungen. Dieser Trend der vergangenen Jahre hat sich auch in 2005 fortgesetzt.

Für die Leser, die sich noch an die in früheren DAT-Reports dargestellten Ausstattungsgrade erinnern, muss darauf hingewiesen werden, dass der Ausstattungsgrad, wie in Grafik 77 dargestellt, nicht direkt mit dem der Jahre bis 1998 vergleichbar ist. Erstmals für 1999 wurde ein anderer Auswertungsansatz vorgenommen, da es z.B. keinen Sinn mehr machte, einen Katalysator als „besondere Ausstattung“ anzusehen und zu berücksichtigen.

Dafür sind eine ganze Reihe von Ausstattungen, wie z. B. Navigationssysteme, feste Freisprecheinrichtungen, Xenon-Licht, Einparkhilfen und diverse elektronische Helfer hinzugekommen, die erst in jüngerer Vergangenheit Einzug in die Fahrzeuge gehalten haben.

Die Auflistung zeigt deutlich den Ausstattungsvorsprung der Neuwagen gegenüber allen Fahrzeugen im Bestand sowie den 2005 gehandelten Gebrauchten, deren Ausstattungsgrad gegenüber dem Vorjahr aber deutlich gestiegen ist, was auch zu dem gestiegenen Durchschnittspreis beigetragen hat.

Sehr unterschiedlich war erneut der Ausstattungsgrad nach der Marke des Fahrzeugs. Im Bestand reicht die Bandbreite von 11,39 bis 19,38, bei den Gebrauchten von 9,52 bis 17,11 und bei den Neuwagen von 13,75 bis 22,05. Wie kaum anders zu erwarten, waren Fahrzeuge der Marken Mercedes, BMW und Audi jeweils am umfangreichsten ausgestattet.

### Erstkäufer sparen an der Fahrzeugausstattung

Am besten ausgestattet waren 2005 die von Ersatzkäufern neu gekauften Fahrzeuge, die über nicht weniger als 17,49 Ausstattungen verfügen. Fast genau so umfangreich waren die zusätzlich gekauften Neuwagen ausgestattet (17,36), dagegen begnügten sich die Erstkäufer mit 12,63 Sonderausstattungen/Ausstattungsvarianten. Mit steigen-



Im Vergleich zu den männlichen Neuwagenkäufern, deren Fahrzeuge über 17,38 Ausstattungen verfügten, waren Frauen diesbezüglich nahezu bescheiden (14,63 Ausstattungen). Im Ost-West-Vergleich zeigen sich weiterhin Unterschiede. Den 17,10 Ausstattungen der Neuwagen „West“ stehen 15,78 im Osten gegenüber. Hieraus erklärt sich auch ein Teil der Differenz in den durchschnittlichen Anschaffungspreisen.

Die erste Schiedsstelle des Kfz-Handwerks wurde 1970, die erste des Kfz-Handels 1972 gegründet. Inzwischen gibt es bundesweit rund 150 Schiedsstellen des Kfz-Gewerbes, die von den Verbrauchern angerufen werden können, wenn sie Meinungsverschiedenheiten mit ihrer Werkstatt oder ihrem Händler haben. Die

Der Bekanntheitsgrad der Schiedsstellen lässt auch rund 35 Jahre nach Gründung der ersten Schiedsstelle noch zu wünschen übrig. Nur 49% der befragten Fahrzeughalter hatten schon von den Schiedsstellen des Kfz-Handwerks gehört. Von diesen 49 % waren aber nicht weniger als 72 % der Auffassung, die Schiedsstellen seien gut, nützlich, zweckmäßig und sogar notwendig. Diese positive Resonanz lässt darauf schließen, dass die Autofahrer die Schiedsstellen als Organe des Verbraucherschutzes, die

Auch der Bekanntheitsgrad der Schiedsstelle des Handels muss noch gesteigert werden. Die Gebrauchtwagenkäufer-Untersuchung ergab, dass 58% der Befragten nichts von diesen Schiedsstellen wussten und dass diese Schiedsstellen äußerst selten in Anspruch genommen werden.



# IV. Kaufabsichten

## 1. Prospektive Loyalität beim Autokauf

Fahrzeugkäufer treffen ihre Kaufentscheidung nicht nur häufig kurzfristig und oft impulsiv. Auch die Entscheidung für eine Marke oder ein bestimmtes Modell fällt oft erst beim Kauf. Dies muss man zumindest auf Grund einiger Ergebnisse der vorliegenden Untersuchungen annehmen. Gefragt wurde unter anderem, welches Fahrzeug die Befragten jetzt kaufen würden, wenn ihnen ihr Fahrzeug gestohlen werden würde und sie den vollen Kaufpreis ersetzt bekämen.

Für 76 % der Gebrauchtwagenkäufer des Jahres 2005 stand ein halbes Jahr nach dem Kauf fest, dass sie sich wieder dasselbe Modell kaufen würden. Da sich weitere 10 % zwar ein anderes Modell kaufen, aber wenigstens der Marke treu bleiben wollten, und nur 14 % den Kauf eines Modells einer anderen Marke beabsichtigten, lag die prospektive Markenloyalität der Gebrauchtwagenkäufer sechs Monate nach dem Kauf bei hohen 86 %. Bei den Käufern im Neuwagenhandel lag sie sogar bei 90 % und bei den Käufern

von Modellen der sogenannten Oberklasse-Marken bei hohen 95 %.

Neuwagenkäufer, ebenfalls ein halbes Jahr nach dem Kauf befragt, wollten sogar in 87 % der Fälle das gleiche Modell kaufen, weitere 9 % wollten zwar der Marke, aber mit einem anderen Modell treu bleiben. Nur 4 % wollten die Marke wechseln. Die prospektive Markenloyalität erreichte also 96 %, ein Zeichen großer Zufriedenheit mit der Kaufentscheidung.

Bei der Befragung über das Kundendienstverhalten zeigten sich ganz andere Ergebnisse. Diese Befragten hatten ihr Fahrzeug 3,3 Jahre zuvor gekauft. Für dasselbe Modell wie das Jetzt-Fahrzeug wollten sich dennoch 51 % der Fahrzeughalter entscheiden, weitere 26 % für ein anderes Modell ihrer Marke. Nur 20 % der Fahrzeughalter hatten die Absicht, die Marke zu wechseln und 3 % waren noch unentschieden.

### Absicht und Realität klaffen auseinander

Tatsächlich fällt die Kaufentscheidung in der Realität etwas anders aus. Die Mar-

kentreue der 62 % Vorbesitzkäufer unter den 6,655 Millionen Gebrauchtwagenkäufern des Jahres 2005 erreichte nur 45 % und lag damit ebenso deutlich unter der prospektiven Markenloyalität wie bei den 75 % Vorbesitzkäufern unter den Neuwagenkäufern, die zu 59 % markentreu kauften. Festzuhalten bleibt, dass zwischen den Absichtserklärungen ein halbes Jahr nach dem Kauf und der tatsächlichen Entscheidung für eine Marke beim Kauf fast „Welten liegen“. Da die Kaufentscheidung ganz wesentlich durch neu auf den Markt gekommene Fahrzeuge oder auch Sonderangebote des Handels beeinflusst wird, sollte man die Unterschiede zwischen der „theoretischen“ Markenloyalität und der tatsächlichen Markentreue aber nicht allein auf „sprunghaftes“ Verhalten der Käufer zurückführen.

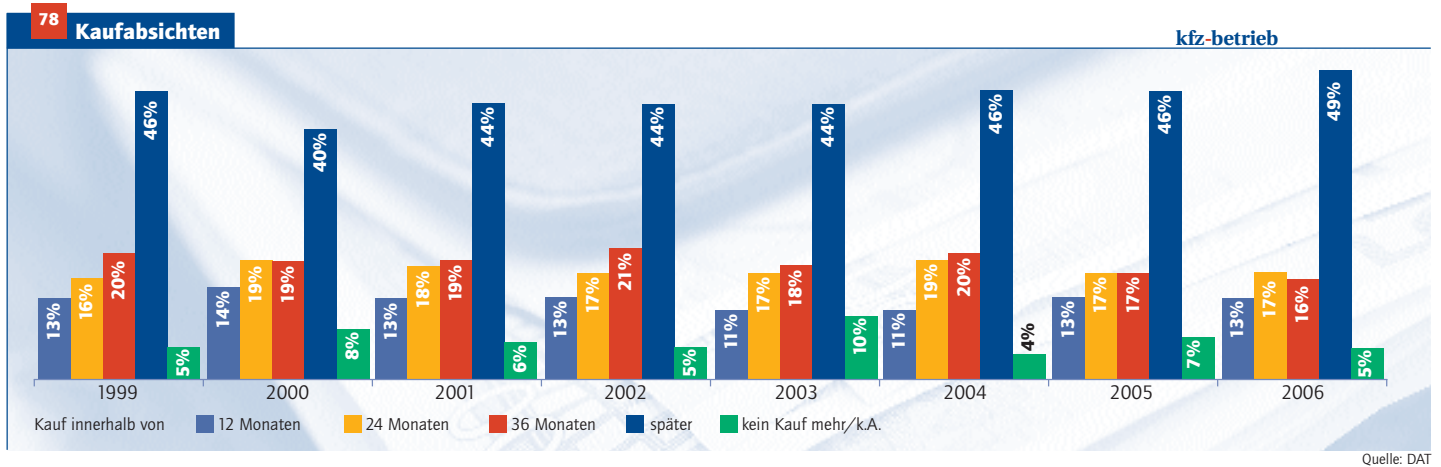
## 2. Zeitpunkt des nächsten Kaufs

Bei der Anfang 2006 durchgeführten Untersuchung über das Kundendienstverhalten wurden die Fahrzeughalter auch wieder danach gefragt, innerhalb welches Zeitraumes sie ihr nächstes Fahrzeug kaufen wollen. Die Ergebnisse zu dieser Frage zeigt Grafik 78.

Nicht unbedingt zu erwarten war, dass auch, wie ein Jahr zuvor, bei dieser Befragung nur 13 % der Fahrzeughalter beabsichtigten, sich innerhalb der nächsten zwölf Monate ein Fahrzeug kaufen zu wollen. Die zum Zeitpunkt der Befragung bereits bekannte Absicht, ab 2007 die Mehrwertsteuer um drei Prozentpunkte zu erhöhen, hätte eigentlich erwarten lassen, dass mehr als die genannten 13 % einen Fahrzeugkauf noch in 2006 planen. Man darf aber darauf hoffen, dass, wie in früheren Jahren, die Realität von den erklärten Kaufabsichten abweicht.

Diese Abweichung soll am Beispiel des Jahres 2005 verdeutlicht werden. 13 % der Fahrzeughalter wollten innerhalb von zwölf Monaten das nächste Fahrzeug kaufen. Bei einem Bestand von rund 45,747 Mio. Fahrzeugen am 1.07.2005





bedeutet dies, dass ohne Erst- und Zusatzkäufe rund 5,94 Mio. Käufe beabsichtigt waren. Tatsächlich wurden 2005 aber rund 6,63 Mio. Pkw gekauft – Erst- und Zusatzkäufe schon abgezogen. Dies bedeutet, dass rund 700.000 Käufe getätigt wurden, die zu Jahresbeginn 2005 noch nicht geplant waren. Dies waren allerdings erheblich weniger als noch 2004. Dennoch: Auf diese ungeplanten Käufe, die „Spontankäufe“, muss man in 2006 hoffen.

### 3. Das nächste Fahrzeug

Die Fahrzeughalter mit Kaufabsicht beabsichtigen in 42% der Fälle den Kauf eines Neu- und zu 56% eines Gebrauchtfahrzeugs, 2% hatten diesbezüglich noch keine Meinung. Dabei wollen 15% derer, die ihr jetziges Fahrzeug gebraucht gekauft hatten, auf ein Neufahrzeug umsteigen und 22%, deren jetziges Fahrzeug neu gekauft war, auf einen Gebrauchten. Auch wenn im Vergleich zum Vorjahr mehr Neu- und weniger Gebrauchtwagenkäufe beabsichtigt sind, so zeigt das tatsächliche Verhältnis zwischen Neuzulassungen und Besitzumschreibungen, das seit Jahren bei etwa 1 zu 2 liegt, dass viele der 41%, die den Kauf eines neuen Pkw beabsichtigen, beim tatsächlichen Kauf doch auf einen Gebrauchten umschwenken werden.

Fahrer von Import-Fahrzeugen sind, was das nächste Auto betrifft, mit 50% stär-

ker auf ein Neufahrzeug fixiert als die Fahrer deutscher Marken (38%). Die Absicht, ein Neufahrzeug zu kaufen, steigt mit dem Alter des Fahrzeughalters sehr deutlich an. Unter den mindestens 50 Jahre alten Autofahrern sind dies 52%, bei den unter 30-Jährigen dagegen nur 29%.

Wie kaum anders zu erwarten, tendieren Bezieher höherer Einkommen in stärkerem Maße zu einem Neufahrzeug als die Fahrzeughalter in den unteren Einkommensklassen.

Verfügen die Kaufwilligen über weniger als 1.500 Euro monatlich, dann ist nur zu 28% der Kauf eines Neufahrzeugs beabsichtigt, zu 69% soll es ein Gebrauchter sein. Die Vergleichszahlen bei einem Einkommen von wenigstens 2.500 Euro sind 51% und 47%.

Mehr als vier von fünf Haltern eines mindestens acht Jahre alten Fahrzeugs wollen als nächstes einen Gebrauchten. Dieser Anteil erreichte bei den Haltern von maximal vier Jahre alten Fahrzeugen nur 29%.

14% der potenziellen Käufer wollen sich als nächstes Fahrzeug ein gegenüber dem Jetzt-Fahrzeug kleineres und 16% ein größeres Modell kaufen. Dies gilt bezüglich der

Abmessungen und ist dasselbe Ergebnis wie im Vorjahr.

Nimmt man nicht die Abmessungen, sondern die Motordaten als Maßstab, dann wollen sich, trotz gestiegener Kraftstoffpreise, immer noch 22% „vergrößern“ (2005: 27%) und nur 11% (Vorjahr 10%) wollen ein leistungsschwächeres Fahrzeug kaufen. Jüngere Fahrzeughalter unter 30 wollen sich zu 45% (!) ein in den Abmessungen größeres Auto kaufen, bezüglich einer stärkeren Motorleistung sind es sogar 47%.

Mit dem Alter werden die Fahrzeughalter bescheidener. 19% der mindestens 50-Jährigen wollen sich ein in den Abmessungen kleineres Fahrzeug kaufen. Zu einem schwächeren Motor tendieren 17% dieser Altersgruppe.







## V. Meinungen zu Autothemen

Das Automobil, und hierbei oft genug die finanziellen Aspekte, ist häufig Anlass für Diskussionen. Die Feinstaubdiskussion des Jahres 2005, kräftig gestiegene Kraftstoffpreise oder auch eine drohende Autobahngebühr – dies sind nur einige Themen, über die regelmäßig in der Presse berichtet wird. Wer dabei selten gefragt wird, sind die Autofahrer selbst.

Gerade deshalb wurden im Rahmen der drei DAT-Untersuchungen, die diesem Report zu Grunde liegen, die insgesamt nahezu 4.000 Befragten auch nach ihrer Meinung zu Themen rund ums Auto befragt.

Man hätte annehmen können, dass die gestiegenen Auto-, und hierbei insbesondere Kraftstoffkosten, den Autofahrern den Spaß an ihrem Auto verdorben hätten. Dies scheint nicht so zu sein, denn immer noch 88% der Befragten hatten weiterhin Spaß am Autofahren, für 10% scheint das Auto nur weiterhin Mittel zum Zweck zu sein. Knapp die Hälfte liest gerne Autozeitschriften, im Osten (51%) sind es mehr als im Westen (45%), wobei die „ADAC-Motorwelt“ (65%) die Rangliste der gelesenen Zeit-

schriften anführt, vor „Auto Motor und Sport“ (44 %) und „Auto-Bild“ (41 %).

### Kfz-Steuer abschaffen kontra höhere Mineralölsteuer

Wie im Vorjahr waren 31 % aller Befragten dafür, dass die Kfz-Steuer abgeschafft und statt dessen die Mineralölsteuer entsprechend erhöht wird. Ebenfalls wie ein Jahr zuvor konnten sich 67 % mit diesem Gedanken nicht anfreunden. Bei dieser Frage spielt das Alter der Befragten eine große Rolle. Nur 27 % der unter 30-Jährigen, aber 36% der mindestens 50-Jährigen wollen statt der Kfz-Steuer eine höhere Mineralölsteuer.

Der Grund für diesen Meinungsunterschied dürfte darin liegen, dass jüngere Autofahrer häufig zu den Vielfahrern, die von einer derartigen Steueränderung besonders betroffen wären, gehören. Für die weniger fahrenden älteren Autofahrer würde eine solche Steueränderung, sofern sie aufkommensneutral umgesetzt würde, finanzielle Vorteile bringen. 29% der Befragten fanden es gut, dass mit der im Kraftstoffpreis enthaltenen Öko-Steuer das Rentensystem ge-

stützt wird. Im Vorjahr lag dieser Anteil bei nur 26%.

Auf die Frage, ob die Nachrüstung von Diesel-Fahrzeugen mit Partikel-Filtern steuerlich gefördert werden sollte, sprachen sich 74 % für eine solche Förderung aus.

### Deutliche Mehrheit für Ausbau der Autobahnen

Mit dem deutschen Autobahnnetz sind immer noch 67% der Autofahrer unzufrieden und deshalb der Meinung, dass die Autobahnen weiter ausgebaut werden sollten. In besonderem Maße gilt dies für die Autofahrer im Osten, die zu 76% für einen weiteren Ausbau stimmten. Im Westen waren es „nur“ 66%. Unterschiede gab es in dieser Frage auch zwischen Männern, die zu 73%, und Frauen, die zu 56% für einen weiteren Autobahnausbau stimmten.

### Große Mehrheit der Autofahrer weiterhin gegen generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen

Wie ein Jahr zuvor sprach sich eine deutliche Mehrheit von 74 % gegen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h

(Landstraßen) bzw. 100 km/h (Autobahnen) aus Umweltschutzgründen aus. 25 % waren für solche Beschränkungen. Akzeptanz findet dagegen „Tempo 30“ in Wohngebieten. 80 % halten dies für angebracht, nur 19 % möchten dort schneller fahren dürfen. Die Zustimmung zu den Tempo-30-Zonen ging dabei quer durch alle Altersgruppen, Frauen waren zu 86 %, Männer „nur“ zu 76 % für diese Geschwindigkeitsbeschränkung.

## Rechtsüberholen findet wenig Zustimmung

Gelegentlich gibt es den Vorschlag, den Verkehrsfluss auf Autobahnen dadurch zu verbessern, dass Rechtsüberholen erlaubt wird. Doch an eine solche Verbesserung glauben nur 27 % der Autofahrer. 60 % der Autofahrer scheinen lieber einen Stau in Kauf zu nehmen als auf Grund von Verkehrsfunkinformationen ihre Fahrstrecke zu ändern. Für 38 % sind diese Informationen aber Anlass, die ursprünglich geplante Route zu verlassen und gegebenenfalls einen Umweg zu machen.

## Fahrverhalten bei höheren Benzinpreisen

Steigende Kraftstoffpreise haben in der Theorie zur Folge, dass die Fahrleistung zurückgeht. Immerhin gaben 61 % (2004: 57 %) aller Befragten an, sie hätten ihr Fahrverhalten auf Grund der hohen Kraftstoffpreise verändert. Erstaunliche Ergebnisse zeigt aber die Frage, bei welchem Benzinpreis die Autofahrer ihre Fahrten auf das Notwendigste beschränken würden.

Es zeigt sich nämlich, dass der „theoretische“ Preis, bei dem Fahrten eingeschränkt werden sollen, mit dem tatsächlich zu bezahlenden Preis steigt. Einige Zahlen sollen dies belegen: Anfang 1999

wollten 61 % der Fahrzeughalter bei einem Preis von 2 DM pro Liter ihre Fahrten auf das Notwendigste beschränken. Als Anfang 2000 erstmals der Preis tatsächlich die 2-DM-Grenze überschritt, waren es noch 49 %, 2001 19 % und 2002 20 %.

Seit der Untersuchung Anfang 2003 wird durch den gestiegenen Diesel-Anteil nach Fahrzeugen mit Otto- und mit Diesel-Motor differenziert. Bei der Befragung Anfang 2006 gaben nur 3 % (Anfang 2005: 5 %) der Halter eines Fahrzeugs mit Otto-Motor an, bei einem Preis von 1,00 Euro (der inzwischen deutlich überschritten ist) Fahrten auf das Notwendigste zu beschränken. Weitere 56 % (2005: 59 %) wollen dies bei einem Preis von 1,50 Euro. Nur 4 % der Halter (Anfang 2005: 15 %) eines Diesel-Modells wollen

bei einem Diesel-Preis bis maximal 1,00 Euro (der ja auch überschritten ist) Fahrten einschränken. Bei einem Preis von 1,50 Euro sind dies weitere 62 % (2005: 54 %).

Die Zahlen belegen, dass zwischen Theorie und Praxis ein Unterschied besteht. Der theoretische Kraftstoffpreis, ab dem Fahrten eingeschränkt werden sollen, steigt mit dem Preis, der an den Tankstellen tatsächlich zu bezahlen ist. Einschränken würden die Fahrzeughalter dann vornehmlich rein private Fahrten (86 %).

Ähnlich sehen die Ergebnisse bei den Fahrzeugkäufern aus, die erst ein halbes Jahr vor der Befragung ein Fahrzeug gekauft hatten. Nur 1 % (2005: 1 %) der Gebraucht- und 1 % (2005: 2 %) der Neuwagenkäufer wollen bei einem Benzinpreis von 1,00 Euro pro Liter Fahrten einschränken. Bei einem Preis von 1,50 Euro wären dies weitere 52 % (gebraucht; 2005: 59 %) bzw. 45 % (neu; 2005: 50 %). Dies gilt bei Käufern von Otto-

Motor-Fahrzeugen. Diesel-NW-Käufer wollten zu 2 % (2005: 6 %; 2004: 22 %!) bei einem Preis von 1,00 Euro und zu weiteren 52 % (2005: 61 %) bei 1,50 Euro Fahrten einschränken. Die entsprechenden Zahlen bei Diesel-GW-Käufern sind 4 % (2005: 11 %; 2004: 27 %!) und 60 % (2005: 58 %).

## Autofahrer versuchen zu sparen

Die vorstehenden Ergebnisse über die Auswirkung steigender Kraftstoffpreise auf das Fahrverhalten lassen nur den Schluss zu, dass die Mehrkosten für Kraftstoff mehrheitlich nicht durch Verzicht auf die Nutzung des Fahrzeugs, wie auch die unveränderte Jahresfahrleistung zeigt, sondern eher dadurch kompensiert werden, dass an anderer Stelle, in erster Linie an Reparatur und Wartung, gespart wird.

Jetzt schon gaben 21 % aller Befragten an, sie würden Wartungs- und Reparaturarbeiten so weit wie möglich aufschieben, um ihre Autokosten zu senken.

Bei der Fahrzeug-Reparatur könnten Kosten durch den Einbau von funktionsfähigen Gebrauchtteilen anstelle von Neuteilen eingespart werden. Für 39 % der Fahrzeughalter wäre dies eine Alternative, für 56 % nicht. Die Bereitschaft zur Verwendung von Gebrauchtteilen ist stark von der Marke des Fahrzeugs abhängig (22 % bis 48 %). Auch das Fahrzeugalter hat hier Einfluss. Nur 26 % der Halter von bis zu zwei Jahre, aber 58 % der Halter von wenigstens acht Jahre alten Autos können sich eine Reparatur mit Gebrauchtteilen vorstellen.

Die Verwendung von Original-Ersatzteilen, auch wenn diese teurer sind, ist für 49 % der Fahrzeughalter bei der Durchführung von Reparaturen an ihrem Fahrzeug unabdingbar. Für ältere Fahrzeughalter sind Originalteile wichtiger als für jüngere, für Fahrer von Fahrzeugen der Oberklassen-Marken deutlich wichtiger als für die Fahrer anderer Marken. Auch das Fahrzeugalter spielt eine Rolle: 65 % der Halter von unter zwei Jahre alten Fahrzeugen bestehen auf Originalteile, ist das Fahrzeug wenigstens acht Jahre alt, dann gilt dies nur noch in 32 % der Fälle.





## VI. Wichtige Daten aus 20 Jahren



Seit mehr als 30 Jahren führt die DAT die auch diesem Report zu Grunde liegenden Untersuchungen durch. Die wichtigsten Ergebnisse der Untersuchungen bei Neu- und bei Gebrauchtwagenkäufern sowie zum Kundendienstverhalten für die letz-

ten 20 Jahre sollen im Folgenden dargestellt werden, um aus diesen Zeitreihen Entwicklungen und Tendenzen im Pkw-Gesamtmarkt erkennen zu können.

Die in der Zeitreihe festgestellten Preisentwicklungen können am besten an-

80 Neuwagen-Markt			kfz-betrieb
Jahr	Neuzulassungen (Mio. Stück)	Durchschnittspreis (Euro)	Umsatz (Mrd. Euro)
1986	2,829	12 065	34,15
1987	2,916	12 935	37,73
1988	2,810	13 855	38,96
1989	2,832	14 470	40,95
1990	3,041	15 340	46,63
1991	4,159	15 290	63,60
1992	3,930	16 410	64,53
1993	3,194	16 360	52,25
1994	3,209	17 690	56,75
1995	3,314	17 845	59,16
1996	3,496	18 865	65,96
1997	3,528	18 765	66,21
1998	3,736	19 225	71,79
1999	3,802	19 120	72,71
2000	3,378	20 045	67,70
2001	3,342	21 165	70,71
2002	3,253	21 930	71,34
2003	3,237	22 360	72,38
2004	3,267	24 090	78,70
2005	3,342	23 880	79,81

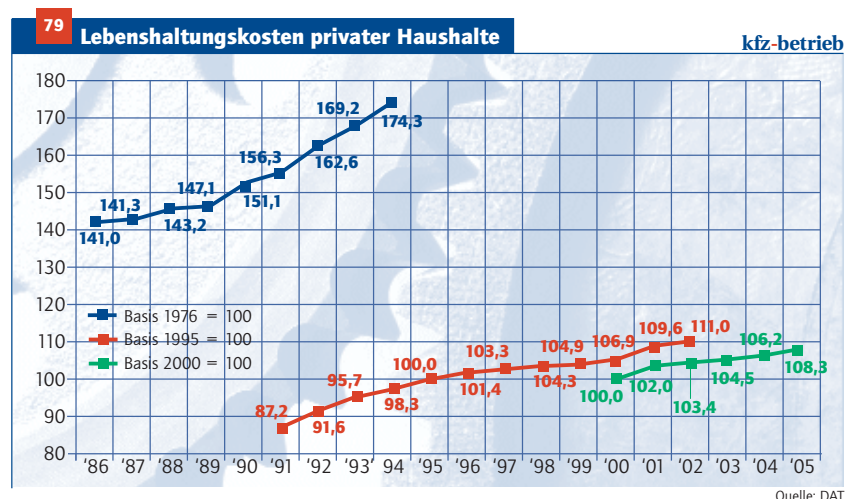
Quelle: DAT

hand der vom Statistischen Bundesamt ermittelten und veröffentlichten Preisindizes eingeschätzt werden. Deshalb ist die Entwicklung dieser Preisindizes in Grafik 79 dargestellt. Die Reihe für die Jahre 1986 bis 1994 bezieht sich dabei auf die „alte“ Bundesrepublik. Basis ist das Jahr 1976 mit dem Index 100. Die Indexwerte gelten für die Lebenshaltungskosten aller privaten Haushalte als Jahresdurchschnittswert.

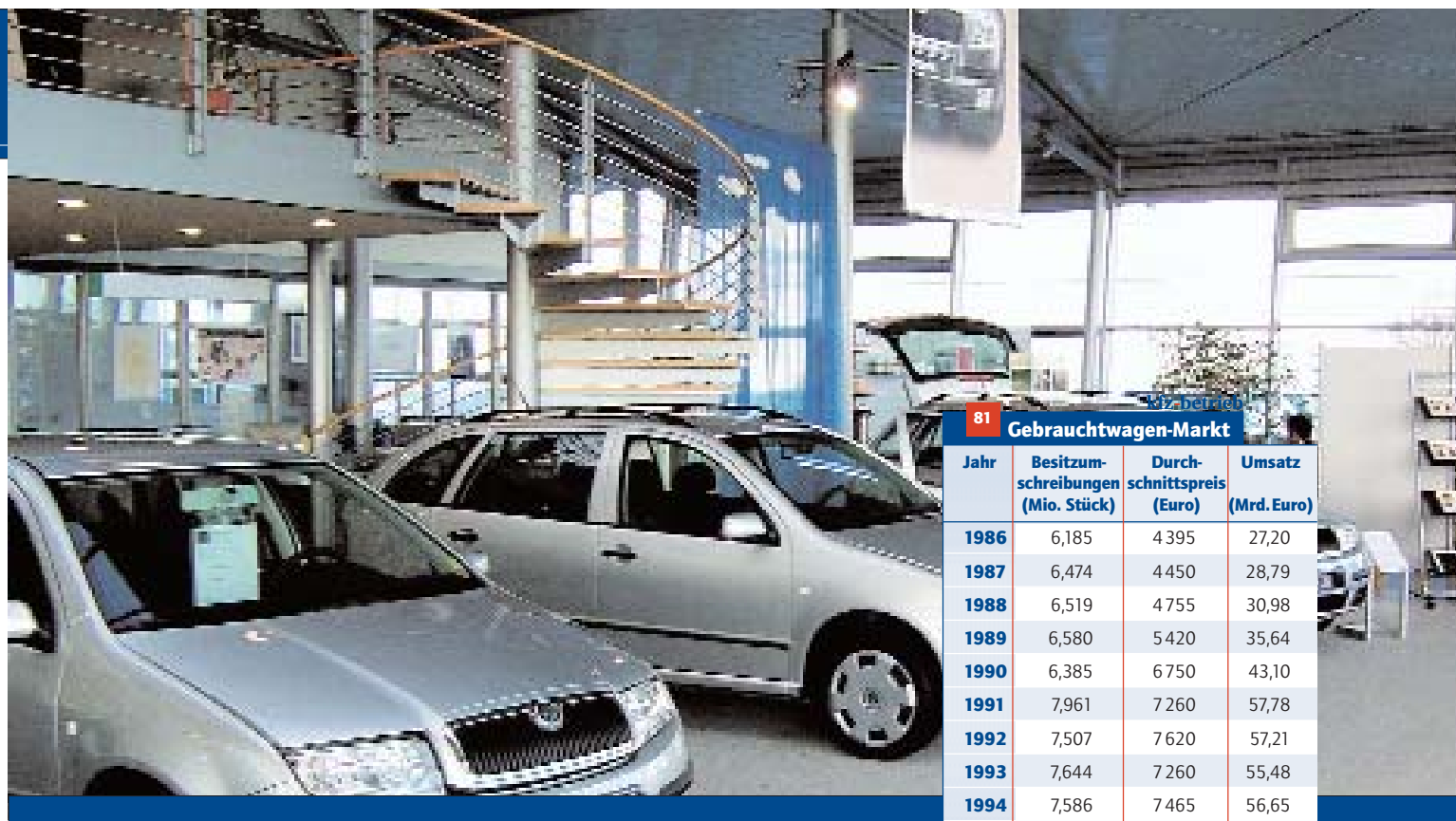
Die Preisentwicklung für das wiedervereinigte Deutschland ermittelt das Statistische Bundesamt seit 1991, wobei der Index 100 für das Jahr 1995 gilt. Die Entwicklung dieses Preisindex ist auch dargestellt. Ebenfalls dargestellt ist die jetzt geltende Indexreihe mit dem Basisjahr 2000.

### Neu- und Gebrauchtwagenmarkt

Die drei wichtigsten Kennzahlen für den Neuwagenmarkt sind die Anzahl der Neuzulassungen, der jeweilige tatsächlich bezahlte Durchschnittspreis und da-







81 Gebrauchtwagen-Markt

Jahr	Besitzumschreibungen (Mio. Stück)	Durchschnittspreis (Euro)	Umsatz (Mrd. Euro)
1986	6,185	4 395	27,20
1987	6,474	4 450	28,79
1988	6,519	4 755	30,98
1989	6,580	5 420	35,64
1990	6,385	6 750	43,10
1991	7,961	7 260	57,78
1992	7,507	7 620	57,21
1993	7,644	7 260	55,48
1994	7,586	7 465	56,65
1995	7,484	7 670	57,52
1996	7,583	7 670	58,13
1997	7,382	7 925	58,49
1998	7,449	8 130	60,54
1999	7,696	8 385	64,53
2000	7,400	7 975	59,00
2001	7,212	8 310	59,92
2002	6,831	7 910	54,03
2003	6,771	8 220	55,65
2004	6,610	7 900	52,22
2005	6,655	8 330	55,44

Quelle: DAT

raus resultierend das Umsatzvolumen. In der Zahlenreihe in Grafik 80, die sich bis einschließlich 1990 auf die alten Bundesländer, ab 1991 auf die heutige Bundesrepublik bezieht, sind diese drei Kennzahlen dargestellt. Die entsprechenden Daten für den Gebrauchtwagenmarkt im gleichen Zeitraum gibt Grafik 81 wieder. Ein Vergleich zeigt, dass der NW-Markt in den letzten 20 Jahren im Vergleich zum Gebrauchtwagenmarkt wesentlich stärker gewachsen ist. Dies gilt für alle drei Kennzahlen, also die Anzahl, den Durchschnittspreis und den Umsatz.

Noch vor fünf Jahren sah der 20-Jahresvergleich anders aus, doch von 1981, Basisjahr vor fünf Jahren, auf 1982 hat-

ten sich Neu- und Gebrauchtwagenmarkt völlig unterschiedlich entwickelt.

Neufahrzeuge werden überwiegend, auf Grund von Flottengeschäften und Werksangehörigen-Verkäufen der Hersteller/Importeure sowie Re-Importen „freier“ Händler aber nicht allein, von Markenhändlern verkauft. Das Gebrauchtwagengeschäft gliedert sich dagegen traditionell in drei Teilmärkte:

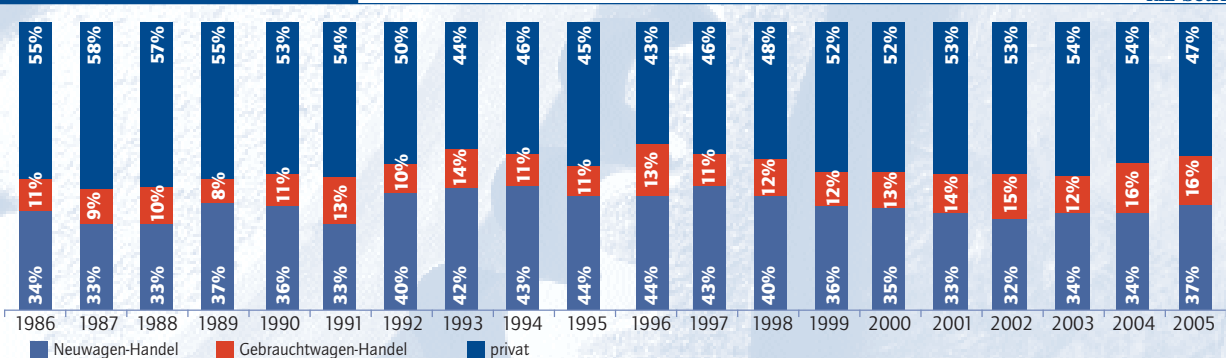
Neuwagenhandel, Gebrauchtwagenhandel und Privatmarkt. Die Marktanteile dieser drei Teilmärkte waren in den letzten zwei Jahrzehnten immer wieder erheblichen Veränderungen unterworfen.

In Grafik 82 sind die stückzahlbezogenen Marktanteile dargestellt. Diese An-

teile gelten bis 1990 für die alte und ab 1991 für die heutige Bundesrepublik. Durch die den Handel benachteiligende Mehrwertsteuerregelung hatte dieser bis Ende der 80er Jahre Marktanteile an den Privatmarkt verloren. Erst als 1990 durch

82 Entwicklung der Marktanteile

kfz-betrieb



Quelle: DAT

## Wichtige Daten



den § 25 a Umsatzsteuergesetz nahezu „Waffengleichheit“ hergestellt war, konnte der Handel, insbesondere der Neuwagenhandel zunächst Marktanteile zurückgewinnen. In den Jahren ab 1997 musste er allerdings wieder Einbußen hinnehmen. Auch das seit 1. Januar 2002 geltende neue Gewährleistungsrecht hat die Position des Handels zunächst nicht so verbessert, wie man erwarten konnte. Erst in den letzten beiden Jahren hat der Handel, zusammengerechnet, spürbar zulegen können.

Deutliche Unterschiede gibt es, wie Grafik 83 zeigt, zwischen „Ost“ und „West“. Stärkste Kraft auf dem Gebrauchtwagenmarkt in den neuen Ländern ist der fabrikatsgebundene Handel, wenngleich er, verglichen vor allem mit den Jahren 1994 bis 1998, spürbar Marktanteile an den Privatmarkt verloren hat.

### Verbesserte Fahrzeugqualität reduziert Kosten

Die Ausgaben für Neu- und Gebrauchtwagen sind in den letzten 20 Jahren recht deutlich gestiegen, wobei weniger Preiserhöhungen der Hersteller/Importeure, sondern die gestiegenen Ansprüche der Käufer überwiegen die

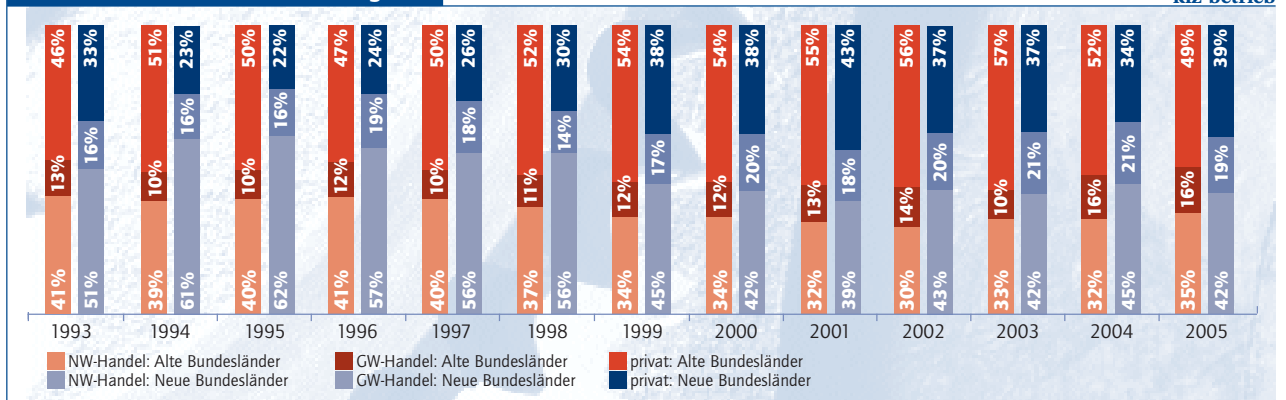
höheren Kaufpreise bestimmten. Für die Wartung und die Beseitigung von Verschleißschäden ging der Aufwand dagegen bei der Wartung relativ und beim Verschleiß sogar absolut zurück.

Eindrucksvoll zeigt die Entwicklung der pro Fahrzeug und Jahr durchgeführten Arbeiten und des Aufwands, dass es den Herstellern/Importeuren gelungen

84 Wartung und Reparatur				kfz-betrieb
Jahr	Wartungsarbeiten pro Pkw (Stück)	Wartungsaufwand pro Pkw (Euro)	Verschleißreparaturen pro Pkw (Stück)	Aufwand für Verschleiß pro Pkw (Euro)
1986	1,53	205	1,21	320
1987	1,48	185	1,21	275
1988	1,39	170	1,02	210
1989	1,33	160	0,85	180
1990	1,29	165	1,01	155
1991	1,29	170	0,97	145
1992	1,23	190	1,02	180
1993	1,24	200	0,89	195
1994	1,27	210	0,86	190
1995	1,20	205	0,82	155
1996	1,23	205	0,94	175
1997	1,22	220	0,86	145
1998	1,14	195	0,88	150
1999	1,10	210	0,90	155
2000	1,06	215	0,78	145
2001	1,05	220	0,81	150
2002	1,08	230	0,80	160
2003	1,08	245	0,86	185
2004	0,99	230	0,76	190
2005	0,98	212	0,79	186

Quelle: DAT

83 Marktanteile im Ost-West-Vergleich



Quelle: DAT


**85 Marktanteile an Wartung und Reparatur (%)**

kfz-betrieb

Jahr	Vertragswerkstatt	Sonstige Kfz-Werkstatt	Tankstelle	Do-it-yourself	keine Angaben
1986	49	21	3	21	6
1987	51	20	3	20	6
1988	52	19	4	19	6
1989	51	19	4	21	5
1990	46	19	4	27	4
1991	51	21	3	20	5
1992	55	19	3	20	3
1993	49	25	4	17	5
1994	52	20	3	20	5
1995	54	22	2	17	5
1996	52	23	2	20	3
1997	52	26	2	16	4
1998	52	27	1	13	7
1999	56	23	1	15	5
2000	57	24	0	13	6
2001	59	23	1	11	6
2002	61	24	0	10	5
2003	53	29	1	10	7
2004	52	32	1	9	6
2005	55	31	0	10	4

Quelle: DAT

**86 Zahl der Aufträge (in Mio. Stück)**

kfz-betrieb

Jahr	Vertragswerkstatt	Sonstige Kfz-Werkstatt	Tankstelle	Do-it-yourself	Gesamt
1986	38,4	15,3	2,3	15,8	76,7
1987	39,0	15,2	1,9	15,8	78,1
1988	37,5	14,1	2,6	13,6	72,5
1989	34,4	13,1	2,6	14,6	67,9
1990	33,7	13,8	3,0	19,6	73,6
1991	37,7	15,4	2,5	14,2	73,5
1992	41,2	14,7	1,8	15,3	75,6
1993	35,9	18,5	2,9	13,0	73,5
1994	38,8	14,9	1,9	15,1	74,7
1995	46,7	19,0	1,7	14,7	86,4
1996	48,6	22,0	1,8	18,2	93,3
1997	46,9	23,8	1,8	14,3	90,2
1998	46,6	24,2	0,9	11,6	89,6
1999	49,9	20,2	0,8	13,8	89,3
2000	47,8	20,1	0,3	10,9	84,1
2001	51,5	19,8	0,5	9,6	87,3
2002	53,5	20,7	0,3	9,1	88,4
2003	48,7	27,0	0,5	9,5	91,9
2004	44,1	27,0	0,5	8,0	85,0
2005	46,9	26,1	0,2	8,9	85,5

Quelle: DAT



## Wichtige Daten



gen ist, immer bessere Fahrzeuge zu bauen.

Die Daten in Grafik **84** gelten bis einschließlich 1994 für die alte, ab 1995 für die heutige Bundesrepublik.

Der deutliche Rückgang der Wartungsarbeiten ist auch die Folge der Verlängerung der Wartungsintervalle, die höhere Standfestigkeit fast aller Verschleißaggregate führte zu weniger Verschleißreparaturen. Zu berücksichtigen ist bei den in Grafik **84** dargestellten Zahlen, dass Wartungsarbeiten oder Reparaturen an Fahrzeugen im Bestand des Handels nicht berücksichtigt sind, da in den DAT-Studien ausschließlich Fahrzeughalter befragt wurden.

### ASU bringt den Werkstätten Aufträge

Bei der Fahrzeugwartung und -reparatur sind die „Heimwerker“ Konkurrenten der Werkstätten. Dies zeigt auch Grafik **85**, aus der aber der Einbruch des Do-it-yourself durch die Einführung der ASU in 1985 nicht mehr deutlich wird.

Da das Auto für die ASU bzw. die AU in der Mehrzahl der Fälle ohnehin in die Werkstatt gebracht wird, werden viele Arbeiten, die zuvor in Eigenregie (1984: 30%) erledigt wurden, bei eben dieser

Werkstatt in Auftrag gegeben. Der noch einmal deutliche Rückgang im Do-it-yourself ab 1997 dürfte dabei wesentlich durch die zunehmende Zahl elektronischer Bauelemente bewirkt worden sein. Unter Berücksichtigung des Fahrzeugbestandes sowie der je Fahrzeug durchgeführten Arbeiten und den Marktanteilen der einzelnen Teilmärkte lässt sich das jeweilige Auftragsvolumen errechnen. Wie sich dieses Auftragsvolumen einschließlich der im Auftrag der Fahrzeughalter durchgeführten Unfallreparaturen entwickelt hat, zeigt Grafik **85**.

An der Gesamtzahl der Arbeiten wird noch einmal deutlich, wie positiv sich die bessere Qualität der Fahrzeuge für den Autofahrer ausgewirkt hat. Obwohl der Pkw-Bestand vom 1. Juli 1986 (26.917 Mio.) bis 1. Juli 2005 (rund 45.747 Mio.) um 70,0% gestiegen ist, hat die Zahl der Arbeiten an den Fahrzeugen nur um 11,5% zugenommen.

### Höchstes Durchschnittseinkommen bei Neuwagenkäufern

Der 20-Jahres-Rückblick soll abschließen mit einem Blick auf die durchschnittlichen Netto-Monatseinkommen sowohl der Fahrzeughalter als auch der Neu- und der Gebrauchtwagenkäufer. Die Erhebung bei den Neuwagenkäufern wurde dabei anfangs in zweijährigem Turnus durchgeführt. Wie in anderen Darstellungen gelten die Angaben zum Einkommen bis einschließlich 1994 nur für die alte und ab 1995 für die heutige Bundesrepublik. In Grafik **87** wird deutlich, dass die Neuwagenkäufer in allen Erhebungsjahren über das höchste Durchschnittseinkommen der drei Gruppen verfügten. Es zeigt sich aber auch, dass die Haushaltseinkommen in den letzten 20 Jahren mit 47,8% bei den Fahrzeughaltern, 62,0% bei den Neu- und 57,1% bei den Gebrauchtwagenkäufern stärker gestiegen sind als die Lebenshaltungskosten der privaten Haushalte, die sich in diesem Zeitraum um rund 45,6% erhöht haben.

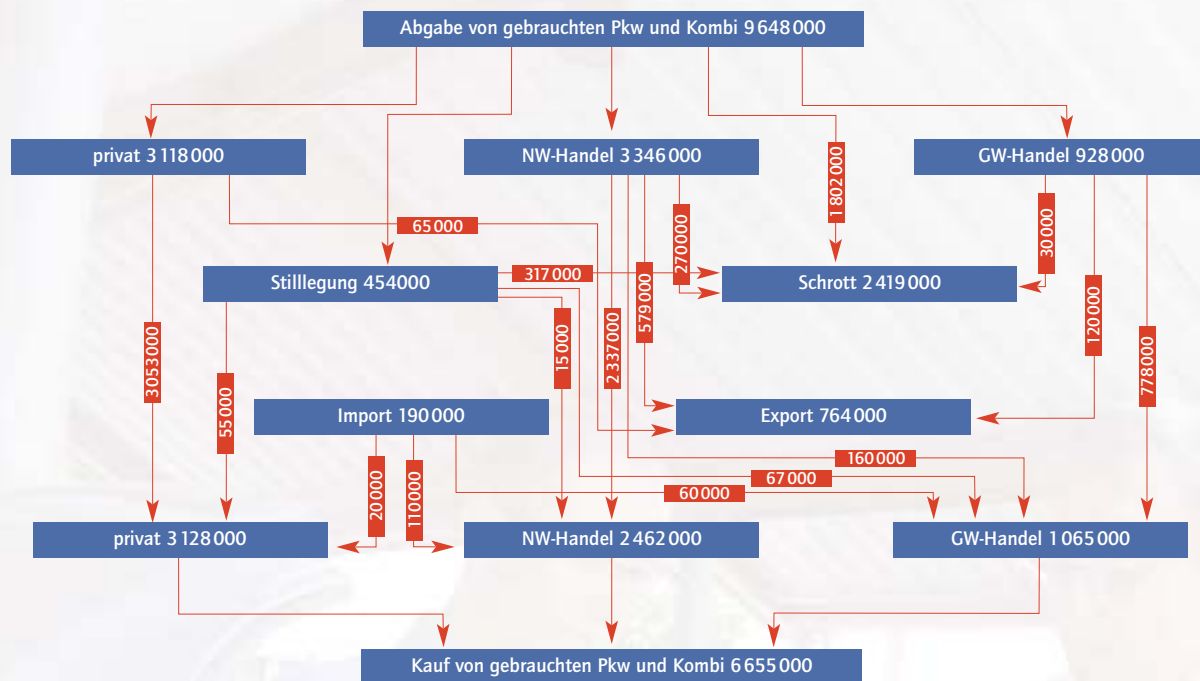
87 Durchschn. Haushaltseinkommen (Euro)			
Jahr	Fahrzeughalter	NW-käufer	GW-käufer
1986	1 675	1 870	1 560
1987	1 780	n.e.	1 600
1988	1 815	1 960	1 755
1989	1 995	n.e.	1 835
1990	1 995	2 300	2 055
1991	2 060	n.e.	2 225
1992	2 135	2 555	2 190
1993	2 065	n.e.	2 120
1994	2 145	2 495	2 085
1995	2 090	2 410	2 110
1996	2 155	2 585	2 185
1997	2 295	2 495	2 115
1998	2 210	2 490	2 180
1999	2 395	2 570	2 130
2000	2 375	2 790	2 275
2001	2 500	2 705	2 220
2002	2 450	2 870	2 260
2003	2 440	2 900	2 425
2004	2 490	3 010	2 310
2005	2 475	3 030	2 450

Einkommen: netto pro Monat Anmerkung: n.e. = nicht erhoben Quelle: DAT

# VII. DAT-Gebrauchtwagen-Marktmodell

Der Gebrauchtwagenmarkt 2005

kfz-betrieb



Quelle: DAT

## IMPRESSUM

**kfz-betrieb**  
**dossier**

Das »kfz-betrieb-Dossier« ist als Supplement dem Träger-Titel »kfz-betrieb« beigelegt.

### Geschäftsführer

Ernst Haack, Tel.: 0049-(0)931/4 18-22 12,  
Fax: 0049-(0)931/4 18-27 72  
E-Mail: ernst\_haack@vogel-automedien.de

### Redaktion

Wolfgang Michel (Chefredakteur)  
Dr. Gunther Schunk (Chef v. Dienst)  
Ute Jaxtheimer (Textredaktion)

### Verantwortlich für den Inhalt

Dipl.-Ing. Jürgen Schönleber (DAT)

### Beauftragtes Institut

GfK Marktforschung GmbH  
Nordwestring 101, 90319 Nürnberg  
Telefon 0049-(0)911/39 50

### Untersuchungszeitraum

Oktober 2005 bis Januar 2006

### Methode

Repräsentative Befragung;  
Bedingung: Fahrzeuge mussten im Zeitraum März bis Juni 2004 gekauft worden sein.  
Im Januar 2005 wurde darüber hinaus eine repräsentative Untersuchung unter deutschen Autofahrern zum Thema Kundendienstgewohnheiten durchgeführt.

### Layout

Thomas Müller (Leitung)  
Elisabeth Haselmann

### Herstellung

Robert Krauth

### Druck

Vogel Druck und Medienservice GmbH & Co. KG,  
Leibnizstraße 5, 97204 Höchberg

### Erfüllungsort und Gerichtsstand

Würzburg

### Anschrift von Verlag und Redaktion

Vogel Auto Medien GmbH & Co. KG,  
Max-Planck-Str. 7/9, 97082 Würzburg,  
Tel.: 0049-(0)931/4 18-24 17,  
Fax: 0049-(0)931/4 18-20 60  
<http://www.vogel-automedien.de>

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe: DAT-Report und »kfz-betrieb«.

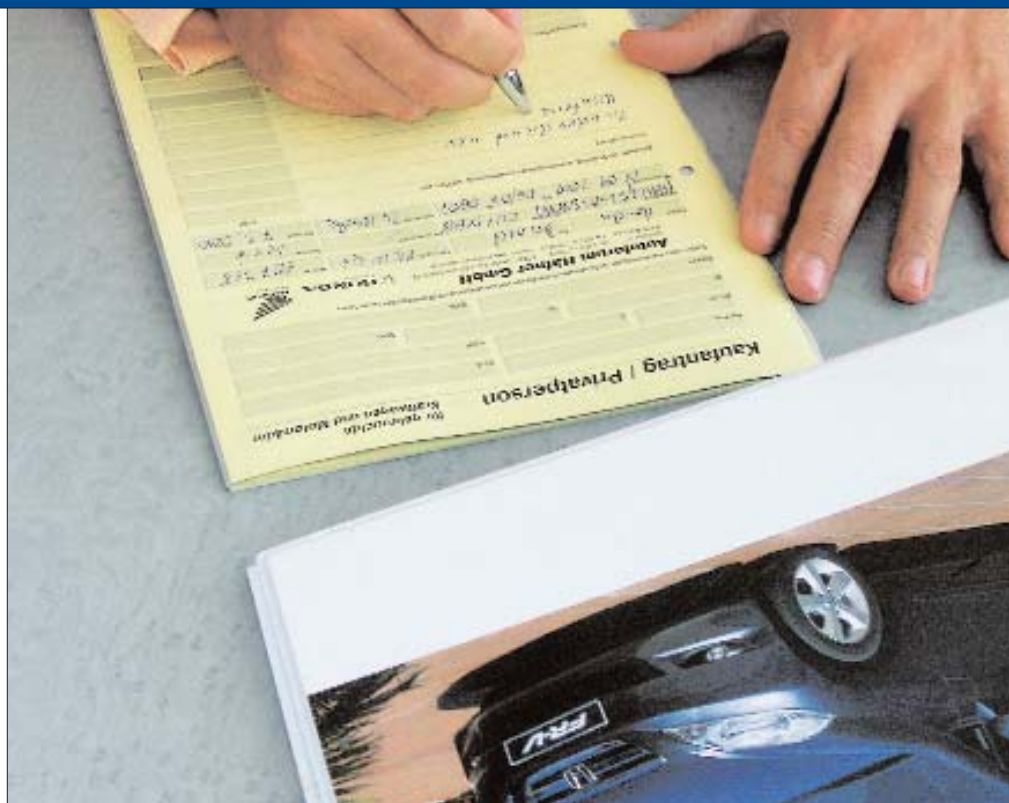


## VIII. Kennzahlenübersicht 2005

Kennzahlen über den Pkw-Gebrauchtwagenmarkt 2005 (2004)					kfz-betrieb	
Kauf des Gebrauchtwagens	von privat		beim Gebrauchtwagenhandel	beim Neuwagenhandel	gesamt	
Teilmärkte						
- in %	47	(50)	16	(16)	37	(34)
- in Millionen Stück	3,128	(3,305)	1,065	(1,058)	2,462	(2,247)
- in Milliarden Euro	21,06	(18,78)	7,49	(6,84)	26,89	(26,60)
Alter des Wagens (Jahre)	7,1	(6,3)	6,0	(5,3)	4,0	(3,3)
Kilometerstand (Tausend)	85,8	(86,0)	76,3	(79,3)	53,4	(57,2)
Kaufpreis (in Euro)	6 750	(5 680)	7 080	(6 460)	10 940	(11 830)
Reparaturausgaben im 1. Halbjahr nach Kauf						
- in Euro	98	(69)	56	(62)	25	(30)
- in Prozent des Preises	1,45	(1,22)	0,79	(0,96)	0,23	(0,26)
Netto-Haushalts-Einkommen (in Euro)	2 460	(2 245)	2 140	(2 240)	2 570	(2 435)
Erstkäuferanteil						
- reine Erstkäufer (%)	32	(34)	21	(28)	20	(14)
- Zusatzkäufer (%)	14	(13)	11	(8)	11	(11)
Haltezeit des Vorwagens (Monate)	73	(74)	74	(75)	79	(74)
Alter des Käufers (Jahre)	37	(37)	39	(37)	41	(41)

Quelle: DAT





## Kennzahlen über den Kundendienstmarkt 2005 (2004)

kfz-betrieb

	Vertragswerkstatt		sonstige Werkstatt		Tankstelle		Eigenarbeit		Bekanntenhilfe	
<b>Reparatur- und Wartungsaufträge in Mio. Stück</b>	46,9	(44,1)	26,1	(27,0)	0,2	(0,5)	3,4	(3,6)	5,4	(4,4)
<b>Durchführung von:</b>										
- großer Inspektion	76%	(69%)	19%	(23%)	0%	(0%)	0%	(2%)	2%	(1%)
- kleiner Inspektion	60%	(59%)	24%	(27%)	1%	(1%)	4%	(3%)	5%	(4%)
- sonstige Inspektion/Motortest	48%	(51%)	36%	(33%)	1%	(1%)	4%	(3%)	7%	(6%)
- Verschleißreparaturen	46%	(41%)	35%	(37%)	0%	(0%)	6%	(7%)	9%	(7%)
- Unfallreparaturen	51%	(52%)	36%	(35%)	0%	(0%)	5%	(4%)	4%	(6%)
<b>Gesamtvolumen</b>	55%	(52%)	31%	(32%)	0%	(1%)	4%	(4%)	6%	(5%)

Quelle: DAT

kfz-betrieb

## Kennzahlen über den Pkw-NW-Markt 2005 (2004)

<b>Neuzulassungen (in Mio.)</b>	3,342	(3,267)
<b>Durchschnittspreis (in Euro)</b>	23880	(24090)
<b>Umsatz (Mrd. Euro)</b>	79,81	(78,70)
<b>Erstverkäuferanteil</b>		
- reine Erstkäufer (%)	11	(12)
- Zusatzkäufer (%)	14	(14)
<b>Netto-Haushaltseinkommen (in Euro)</b>	3030	(3010)
<b>Alter des Käufers (Jahre)</b>	44	(43)
<b>Haltedauer des Vorwagens (Monate)</b>	66	(66)
<b>Zahl der pro Kfz-Betrieb betreuten Pkw</b>	964	(911)
<b>Zahl der Aufträge pro Kfz-Betrieb</b>	1802	(1713)

Quelle: DAT

kfz-betrieb

## Wartungsarbeiten pro Pkw und Jahr 2005 (2004)

<b>große Inspektion</b>	0,41	(0,40)
<b>kleine Inspektion</b>	0,24	(0,26)
<b>sonstige Inspektion</b>	0,28	(0,27)
<b>Motortest</b>	0,05	(0,06)
<b>gesamt</b>	0,98	(0,99)
<b>Wartungsaufwand</b>	212 Euro	(230 Euro)

Quelle: DAT

kfz-betrieb

## Reparaturarbeiten pro Pkw und Jahr 2005 (2004)

<b>Verschleißreparaturen</b>	0,79	(0,76)
<b>Unfallreparaturen</b>	0,10	(0,13)
<b>Reparaturaufwand (nur Verschleiß)</b>	186 Euro	190 Euro

Quelle: DAT

Jetzt testen!

# Neue Impulse für Ihr Gebrauchtwagen-Geschäft:

- ▶ Breites Themenspektrum, das neben der Gebrauchtwagenvermarktung auch die Bereiche Einkauf, Aufbereitung, Service und Restverwertung beleuchtet.
- ▶ Internationale Betrachtungsweise des Themas.
- ▶ Behandlung von Managementthemen wie Gebrauchtwagensteuerung, Entlohnung, Kalkulation, Preisermittlung und Kostenrechnung.
- ▶ Besonders umfangreiche exklusive Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes.
- ▶ Regelmäßiger Stimmungsindex: Wie schätzen Händler die Entwicklung des Gebrauchtwagengeschäftes ein?
- ▶ Handfeste Tipps und Hilfestellungen zu Ankauf und Inzahlungnahme von Gebrauchtwagen.

Per Fax an 0931 - 418 - 2411



Ja, ich will »Gebrauchtwagen Praxis« testen!

Bitte senden Sie mir die nächsten drei erreichbaren Ausgaben von »Gebrauchtwagen Praxis« zum Schnupperpreis von **34,80 Euro**, inkl. Versand und MwSt.

Datum/1. Unterschrift

**Meine Vertrauensgarantie:**

Wenn ich nicht 14 Tage nach Erhalt der dritten Ausgabe widerrufe, schicken Sie mir bitte »Gebrauchtwagen Praxis« regelmäßig im Abonnement zu. Der Jahresbezugpreis beträgt **180,- Euro** inkl. MwSt. und Versand. Diese Bestellung kann ich innerhalb von 14 Tagen bei Vogel Auto Medien, Abonnentenbetreuung, Fichtestraße 9, 97074 Würzburg widerrufen.

Datum/2. Unterschrift

**Absender:**

Firma

Ansprechpartner

Straße

PLZ/Ort

Tel.

Fax

Mail

Internetadresse

Datum

Unterschrift/Firmenstempel

GWP MA1

»Gebrauchtwagen Praxis«  
ist ein Titel der  
Vogel Auto Medien



**Kontakt:** Vogel Auto Medien GmbH & Co. KG, Max-Planck-Str. 7/9, 97064 Würzburg, Tel: (0931) 418 - 2119, Fax: (0931) 418 - 2411, Geschäftsführer Ernst Haack, [www.vogel-automedien.de](http://www.vogel-automedien.de), Registergericht HRA 5171, Registergericht HRB 7424

**Abonnentenservice:** Datam-Services GmbH, Gesellschaft für Adressmanagement, Direktmarketing und Vertriebsconsulting mbH, Fichtestraße 9, D-97074 Würzburg, Telefon: (0931) 41 70 423, Fax: (0931) 41 70 496, Geschäftsführerin Frau Sieber, [www.datam-services.de](http://www.datam-services.de), Registergericht HRB6071



**Aktuell.  
Präzise.  
Preiswert.**

## **SilverDAT II**

– das professionelle  
Daten- und Informationssystem für

- **Automobiltechnik**
- **Fahrzeughandel**
- **Kommunikation**

Ob Reparaturkostenkalkulationen, AU-Prüf- und Einstellwerte, Restwertprognose, Gebrauchtfahrzeugbewertung oder Datenaustausch:

**SilverDAT II** bietet Ihnen alle Informationen aus einer Hand und ist damit ein unentbehrliches Hilfsmittel zum traditionell günstigen Preis.

Deutsche Automobil  
Treuhand GmbH

Hellmuth-Hirth-Str. 1  
73760 Ostfildern

Infotelefon:  
0711 4503-140

Telefax:  
0711 4503-133

E-Mail:  
Vertrieb@DAT.de

Internet:  
www.DAT.de

Deutsche Automobil Treuhand GmbH





Sicherheit.



Ab Werk.\*

\*Als führender Erstausrüster und Entwicklungspartner der deutschen Automobilindustrie wissen wir, was gut für Motoren und Getriebe ist. Testen Sie den Spezialisten und fordern Sie Ihr Infopaket an. Einfach Firmenstempel auf die Anzeige und Fax an 0621 3701-414 [www.fuchs-europe.de](http://www.fuchs-europe.de)

