

Studie zur Elektromobilität im deutschen Flottenmarkt

Juli 2026

Executive Summary

Die Elektrifizierung von Unternehmensflotten schreitet zunehmend voran. Um diesen Prozess regulatorisch zu unterstützen, hat die EU-Kommission im November 2025 die **Clean Corporate Vehicles Regulation (CCVR)** vorgestellt. Sie beinhaltet Ziele für die Elektrifizierung von Großunternehmen in Europa (mehr als 250 Beschäftigte und 50 Mio. Euro Umsatz). **Das deutsche Ziel beträgt 54 % emissionsfreie Zulassungen bis 2030 und 95 % bis 2035.** Der Abschluss des legislativen Prozesses wird bis spätestens Ende 2026 erwartet. Vor diesem Hintergrund gibt die vorliegende Studie einen Überblick über den Stand der Elektromobilität im deutschen Flottenmarkt.

Kernergebnisse

- **Die Elektrifizierung der Firmenflotten in Deutschland schreitet sehr schnell voran.** Mit 30 % der Neuzulassungen sind Elektrofahrzeuge im 1. Halbjahr 2026 erstmals vor allen anderen Antriebsarten führend. 94 % der Großunternehmen (50+ Fahrzeuge) haben bereits ein oder mehrere Elektrofahrzeuge im Bestand.
- **Zwei Drittel der Großunternehmen (50+ Fahrzeuge) halten es für wahrscheinlich, dass sie bis 2035 nahezu emissionsfrei fahren werden.**
- Eine klare Mehrheit von **61 % der Befragten wünscht sich eine deutsche Vorreiterrolle bei der Elektrifizierung von Unternehmensfahrzeugen.**
- Gleichzeitig **sorgen Förderungen und Regulierungen für mehr Tempo.** 54 % der Unternehmen würden ohne Förderungen und Regulierungen langsamer oder gar nicht elektrifizieren.
- **Wirtschaftlichkeit ist für 74 % der Fuhrparkmanager mit Elektrofahrzeugen der entscheidende Treiber für die Elektrifizierung gewesen.** 59 % aller Fuhrparkmanager bewerten sie bei Elektrofahrzeugen besser als bei Autos mit Verbrennermotoren.
- **Automobilhersteller, die zu deutschen Konzernen gehören, machen 73 % der im ersten Halbjahr 2026 im Flottenmarkt neu zugelassenen Elektrofahrzeuge aus.** Insbesondere Modelle der Marke VW werden stark nachgefragt.
- **Neue Marken, insbesondere auch aus China, könnten jedoch den Flottenmarkt verändern.** 73 % der Befragten denken, dass neue Automarken wie BYD oder Xpeng gleichwertig oder besser sind als deutsche Marken.

BEV (Battery Electric Vehicle) / Elektrofahrzeug

Rein batterieelektrisches Fahrzeug ohne Verbrennungsmotor.

CCVR (Clean Corporate Vehicles Regulation)

EU-Verordnung (Vorschlag, Stand 2025), die verbindliche Elektrifizierungsziele für große Unternehmensflotten festlegt.

CO₂-Ziele / CO₂-Vorgaben

Regulatorische Grenzwerte für den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß von Fahrzeugflotten, die Hersteller oder Unternehmen einhalten müssen.

Dienstwagen

Firmenfahrzeug, das Mitarbeitenden auch zur privaten Nutzung überlassen wird.

Elektrifizierung (des Fuhrparks)

Umstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb.

Emissionsfreie Fahrzeuge

Fahrzeuge ohne lokale CO₂-Emissionen im Betrieb (z. B. BEV).

Fuhrpark / Flotte

Gesamtheit aller Fahrzeuge eines Unternehmens.

Fuhrparkmanager/in / Fuhrparkleiter/in / Fuhrparkverantwortliche/r

Verantwortliche Person für Beschaffung, Betrieb und Strategie von Unternehmensfahrzeugen.

IRIS®

Dataforce-Datenbank von Fahrzeugzulassungen, basierend auf der Vollerfassung des KBA

Kraftstoffarten

Unterscheidung der Antriebsformen, z. B. Diesel, Benzin, Elektro, Plug-in-Hybrid.

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)

Deutsche Bundesbehörde, die u. a. Fahrzeugzulassungen statistisch erfasst.

Ladeinfrastruktur

Gesamtheit aller Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge (öffentlich und privat).

Leasingrate

Monatliche Zahlung für die Nutzung eines Fahrzeugs im Leasingmodell.

Neuzulassung

Erstmalige Registrierung eines Fahrzeugs im Straßenverkehr.

OEM (Original Equipment Manufacturer)

Fahrzeughersteller (z. B. VW, BMW, Mercedes-Benz).

Plug-in-Hybrid (PHEV)

Hybridfahrzeug mit externer Lademöglichkeit und begrenzter elektrischer Reichweite.

Q1 (Quartal 1)

Erstes Quartal eines Jahres (Januar–März).

Reichweite

Strecke, die ein Fahrzeug mit einer Tank- oder Batteriefüllung zurücklegen kann.

Relevanter Flottenmarkt

Marktsegment der gewerblichen Fahrzeugzulassungen von Unternehmensflotten. Abgegrenzt von gewerblichen Sondereinflüssen (Hersteller-/ Händlerzulassungen, Autovermietungsgeschäft).

Schnellladen / Schnellladeinfrastruktur

Laden mit hoher Leistung (z. B. DC-Laden), das deutlich kürzere Ladezeiten ermöglicht.

TCO (Total Cost of Ownership)

Gesamtkosten eines Fahrzeugs über die Nutzungsdauer hinweg (Anschaffung, Betrieb, Wartung, Energie, Steuern etc.).

Verbrenner / Verbrennungsmotor

Fahrzeug mit Motor, der fossile Kraftstoffe wie Benzin oder Diesel verbrennt.

Zulassungsanteil

Anteil einer Antriebsart/Marke etc. an allen Neuzulassungen in einem definierten Zeitraum.

Elektromobilität im deutschen Flottenmarkt

Methodik & Datenquellen

Diese Studie fokussiert sich auf Pkw in deutschen Unternehmensflotten, dazu zählen neben rein gewerblich genutzten Fahrzeugen auch Dienstwagen, die privat genutzt werden dürfen. Ausgeschlossen sind dabei Zulassungen von Autovermietern, dem Autohandel sowie die Eigenzulassungen der Hersteller selbst.

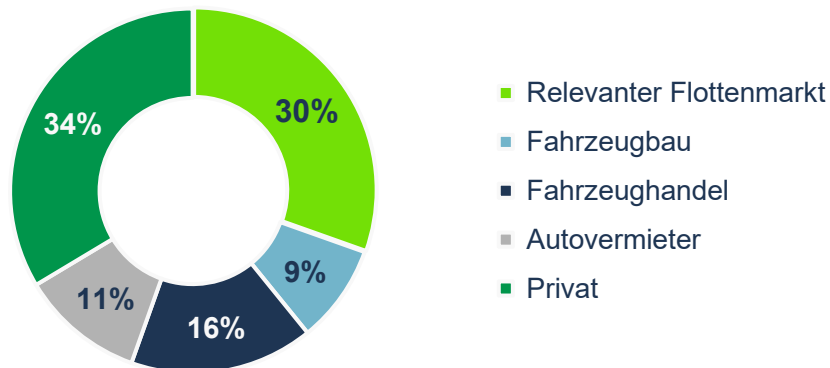
Für die vorliegende Studie wurde eine Kombination aus **zwei Datenquellen** genutzt.

I. IRIS® Pkw Neuzulassungsdaten

IRIS® beinhaltet Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) auf statistischer Ebene. Die Daten beruhen auf einer Zusammenarbeit zwischen dem KBA und Dataforce, die seit 1998 besteht. Aufgrund der verpflichtenden Zulassung eines Fahrzeugs handelt es sich bei den Daten um eine Vollerhebung.

Dataforce unterteilt den Automobilmarkt in private und gewerblich gemeldete Fahrzeuge. Unter den Zulassungen im Gewerbemarkt kann nochmal zwischen den Segmenten Fahrzeugbau, Fahrzeughandel, Autovermieter und dem Relevanten Flottenmarkt unterschieden werden. Die vorliegende Studie konzentriert sich ausschließlich auf den **Relevanten Flottenmarkt**.

Verteilung der Neuzulassungen 2025



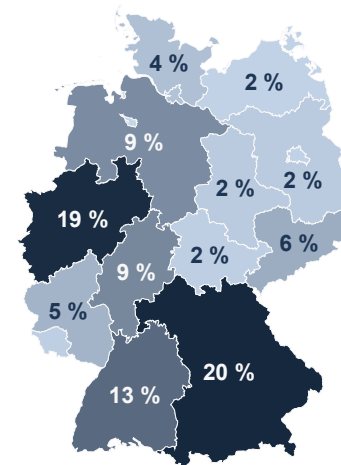
II. Fuhrparkleiterbefragung

Die Befragung wurde vom 16.04.2026 bis 28.04.2026 online durchgeführt. Insgesamt haben **255 Fuhrparkverantwortliche aus deutschen Unternehmen** teilgenommen und ihre Einschätzung zum Thema Elektromobilität mitgeteilt.

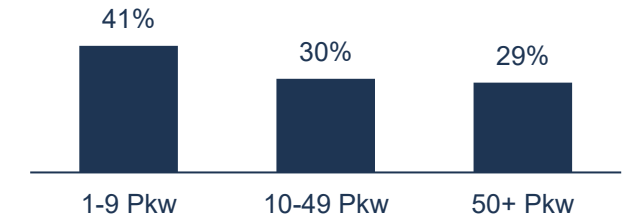
Berücksichtigt wurden dabei sowohl Unternehmen, die bereits Elektrofahrzeuge im Bestand haben (n=171), als auch Unternehmen, die bis jetzt ausschließlich auf Verbrenner setzen (n=84).

Zusammensetzung der Stichprobe:

Sitz der Unternehmen



Fuhrparkgrößenklassen



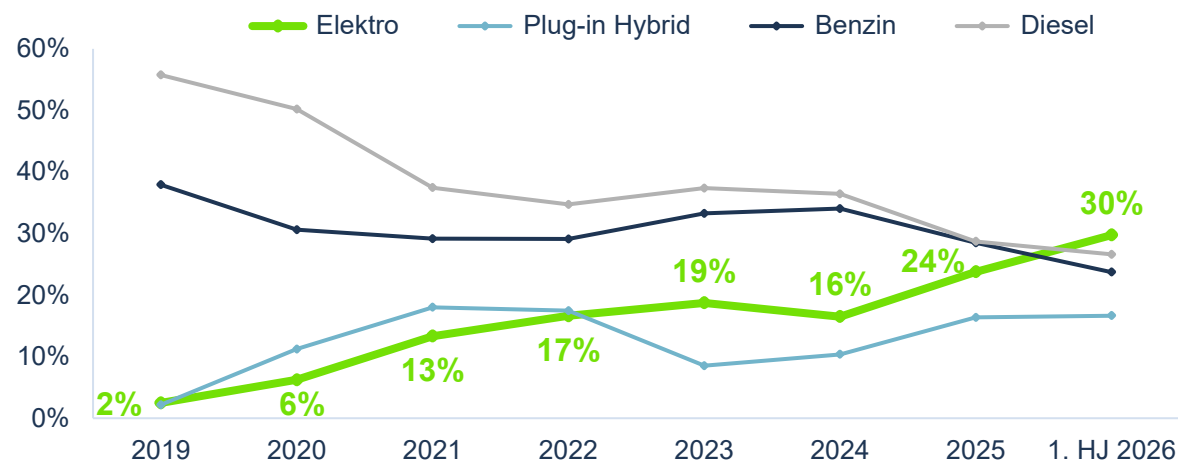
Branchen



Elektro-Zulassungen sind 2026 erstmals führend im deutschen Flottenmarkt

Kraftstoffanteile bei Pkw-Neuzulassungen im Relevanten Flottenmarkt 2019 bis 1. HJ 2026 | Flotten mit Elektrofahrzeugen 2026 vs. 2030

Neuzulassungen von Fahrzeugen nach Kraftstoffarten*



Diesel, vor fünf Jahren noch die dominierende Kraftstoffart in deutschen Flotten, verliert aufgrund hoher Kraftstoffkosten, steuerlicher Belastungen und Fahrverbote zunehmend an Marktanteilen. Auch Benzinerverzeichnisse zeigen Rückgänge, wenn auch weniger stark; mit fortschreitender Elektrifizierung verlieren jedoch auch sie deutlich.

Seit 2020 steigt der Anteil der Elektro-Neuzulassungen im Relevanten Flottenmarkt kontinuierlich an. Im ersten Quartal 2026 lagen sie erstmals vor allen anderen Kraftstoffarten und der Vorsprung vergrößerte sich im zweiten Quartal. Dataforce erwartet, dass sich dieser Trend im Gesamtjahr fortsetzt und Elektrofahrzeuge künftig den dominierenden Antrieb darstellen. Treiber dieser Entwicklung sind unter anderem eine stark gewachsene Modellpalette - von preiswerten Einstiegsmodellen bis hin zu spezialisierten Businessmodellen mit über 600 km Reichweite und 800-V-Schnellladefunktion - sowie eine zunehmend bessere Ladeinfrastruktur.

* Zur besseren Lesbarkeit wurde auf die Darstellung von sonstigen Kraftstoffarten verzichtet.

Wie viele Flotten haben mind. ein Elektrofahrzeug im Bestand?

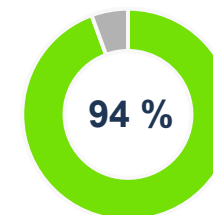
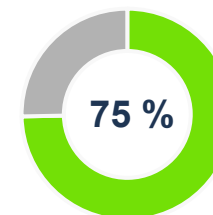
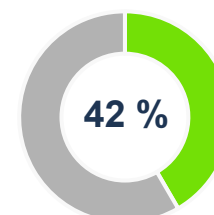
Nach Fuhrparkgrößenklasse

1-9 Pkw

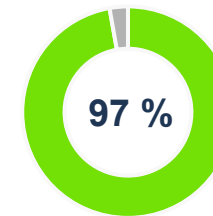
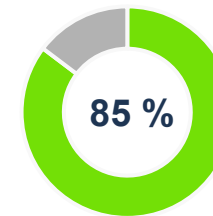
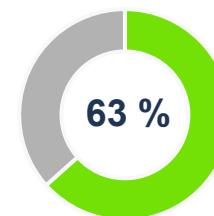
10-49 Pkw

50+ Pkw

Aktueller Bestand (2026)



Prognose: Bestand 2030



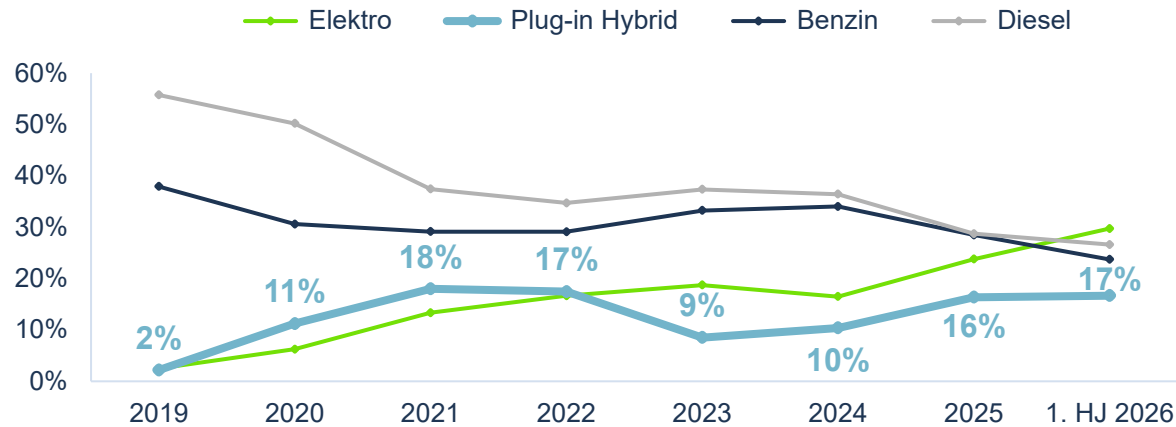
■ Elektrofahrzeuge im Bestand ■ Keine Elektrofahrzeuge im Bestand

Bereits heute verfügen nahezu alle großen Flotten über Elektrofahrzeuge im Bestand. Bis 2030 plant auch die Mehrheit der kleineren Flotten, Elektrofahrzeuge zu integrieren.

Plug-In Hybride im Flottenmarkt: Höhepunkt erreicht, Rückgang zeichnet sich ab

Kraftstoffanteile bei Pkw-Neuzulassungen im Relevanten Flottenmarkt 2019 bis 1. HJ 2026 | Flotten mit Plug-in Hybriden 2026 vs. 2030

Neuzulassungen von Fahrzeugen nach Kraftstoffarten*



Plug-in Hybride (PHEV) werden vor allem durch regulatorische Vorgaben getrieben. Steuerliche Vorteile für Dienstwagenfahrer machen sie insbesondere im Flottenbereich sehr attraktiv. Allerdings dürfte der Höhepunkt der Zulassungszahlen dieser Kraftstoffart bereits erreicht sein, in den kommenden Jahren ist eher mit einer Stagnation, perspektivisch mit einem Rückgang zu rechnen, insbesondere bei veränderten Förderbedingungen. Dennoch bleiben Plug-in Hybride ein wichtiges Instrument für Fahrzeughersteller, um kurzfristig ihre CO₂-Ziele zu erreichen.

Im tatsächlichen Einsatz gehen Plug-in Hybride häufig mit höheren Kraftstoffkosten einher, da sie bei geringer oder fehlender elektrischer Nutzung verstärkt im kraftstoffintensiven Verbrennungsmodus betrieben werden. Dadurch relativiert sich ihr wirtschaftlicher Vorteil in vielen Einsatzprofilen, insbesondere im Flottenbetrieb.

* Zur besseren Lesbarkeit wurde auf die Darstellung von sonstigen Kraftstoffarten verzichtet.

Wie viele Flotten haben bereits mind. ein PHEV im Bestand?

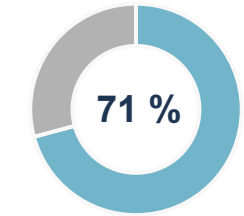
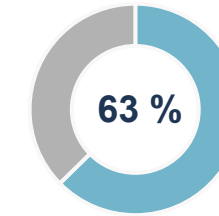
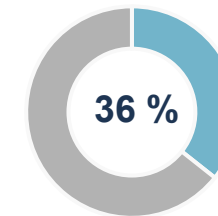
Nach Fuhrparkgrößenklasse

1-9 Pkw

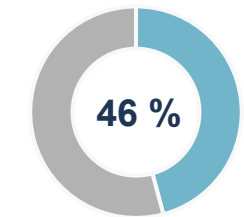
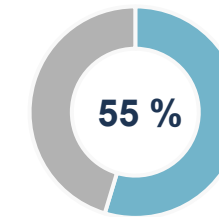
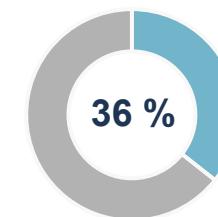
10-49 Pkw

50+ Pkw

Aktueller Bestand (2026)



Prognose: Bestand 2030



■ PHEV im Bestand

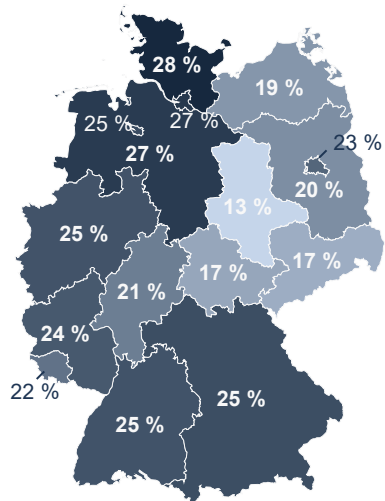
■ Keine PHEV im Bestand

Plug-in Hybride im Flottenbereich werden eher unbeliebter. Derzeit sind sie insgesamt noch in 54 % der Flotten vertreten, jedoch planen viele Fuhrparkverantwortliche, sie in vielen Bereichen wieder zu reduzieren. Besonders deutlich zeigt sich dieser Trend in großen Flotten: Während aktuell noch 71 % Plug-in Hybride im Bestand haben, planen bis 2030 nur noch 46 % mit dieser Kraftstoffart.

Elektro-Anteile im Bundesvergleich, international und privat vs. Flotte

Elektro-Anteil Neuzulassungen 2025

Elektro-Anteil nach Bundesland



Insgesamt lag der Elektro-Anteil 2025 im Relevanten Flottenmarkt bei 24 %. Betrachtet man die einzelnen Bundesländer, liegt vor allem der Osten Deutschlands unter dem Durchschnitt. Grund hierfür ist unter anderem der langsamere Ausbau von Ladeinfrastruktur im ländlichen Raum und die geringere Kaufkraft.

Bundesländer mit hoher Bevölkerungsdichte haben tendenziell einen höheren Elektro-Anteil. Aber den höchsten Elektro-Anteil findet man sowohl 2025 als auch 2026 in Schleswig-Holstein.

Relevanter Flottenmarkt im internationalen Vergleich



24 %

In Frankreich lief die Elektrifizierung des Flottenmarktes etwas langsamer an als in Deutschland. Während beispielsweise 2021 in Deutschland bereits zweistellige Elektro-Anteile verzeichnet wurden, lag der Anteil in Frankreich nur bei 7 %. Allerdings wächst der Elektroanteil in Frankreich dynamisch, sodass beide Länder im Jahr 2025 jeweils knapp ein Viertel elektrische Neuzulassungen erreichen. Beim Blick ins erste Quartal 2026 rangiert Frankreich bei der BEV-Quote sogar vor Deutschland.



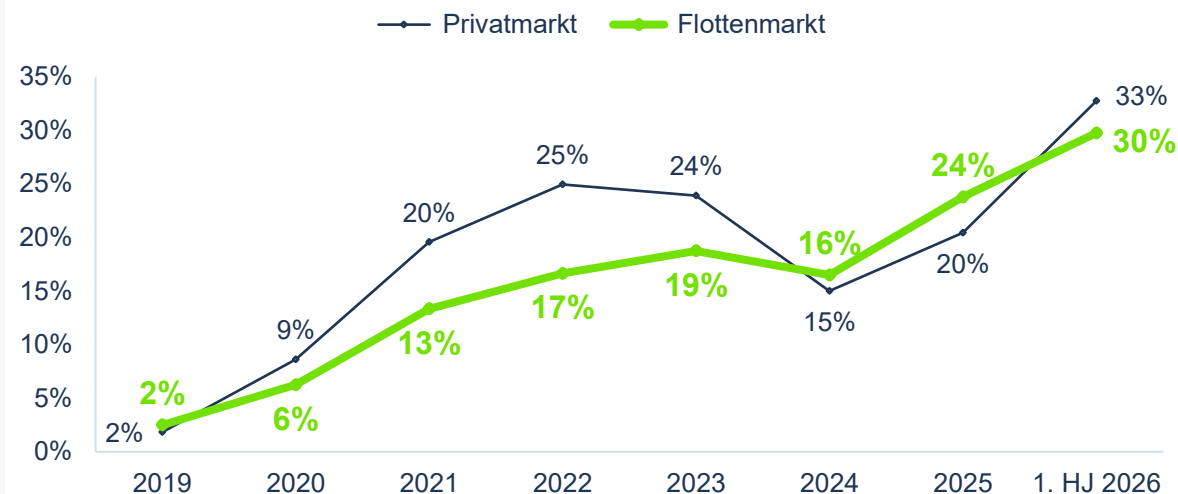
24 %



9 %

In Spanien liegt die Elektrifizierungsquote wie in vielen anderen südlichen Ländern deutlich unter der von Deutschland. Auch zu Beginn des Jahres 2026 liegt der Elektro-Anteil mit 9 % nur leicht über dem Vorjahr.

Vergleich zum Privatmarkt



Der Privatmarkt war in den vergangenen Jahren deutlich stärkeren Schwankungen bei der Elektro-Quote ausgesetzt. Während Unternehmen eher langfristig planen, nutzen viele Privatkunden bis 2023 gezielt die staatliche Förderung beim Neuwagenkauf. Mit dem Wegfall dieser Anreize kam es 2024 zu einem deutlichen Einbruch.

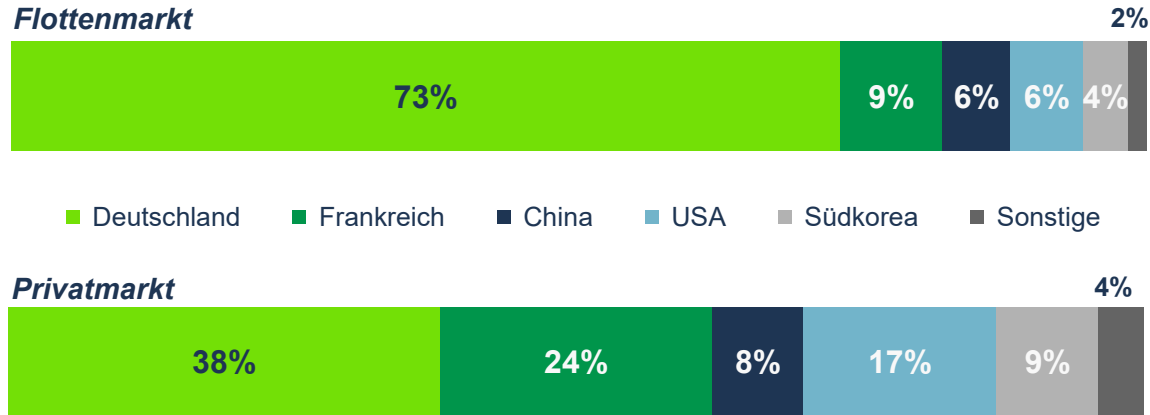
Nach einer Erholung in 2025 stieg die Quote im ersten Halbjahr 2026 deutlich an. Die neu eingeführte Prämie zeigt Wirkung, ebenso wie die steigende Verfügbarkeit günstigerer Elektro-Modelle sowie der fortschreitende Ausbau der Schnellladeinfrastruktur. Im Juni 2026 wurde zum zweiten Mal überhaupt eine Elektroquote von über 40 % erzielt. Für die ersten sechs Monate in 2026 beträgt sie 33 %.

In absoluten Zahlen lagen die Elektro-Neuzulassungen 2025 im Privat- und im Flottenmarkt auf einem vergleichbaren Niveau (jeweils rund 200.000 Fahrzeuge). Im ersten Halbjahr 2026 ist das Volumen bei Privatkunden mit knapp 167.000 wieder deutlich höher als im Flottenmarkt (123.000 Elektro-Neuzulassungen).

3 von 4 Neuzulassungen im Flottenmarkt von Herstellern deutscher Konzerne

Elektro-Neuzulassungen nach Konzernland | Einstellung zu „neuen“ Marken

Neuzulassungen nach Land des Konzerns 1. Halbjahr 2026



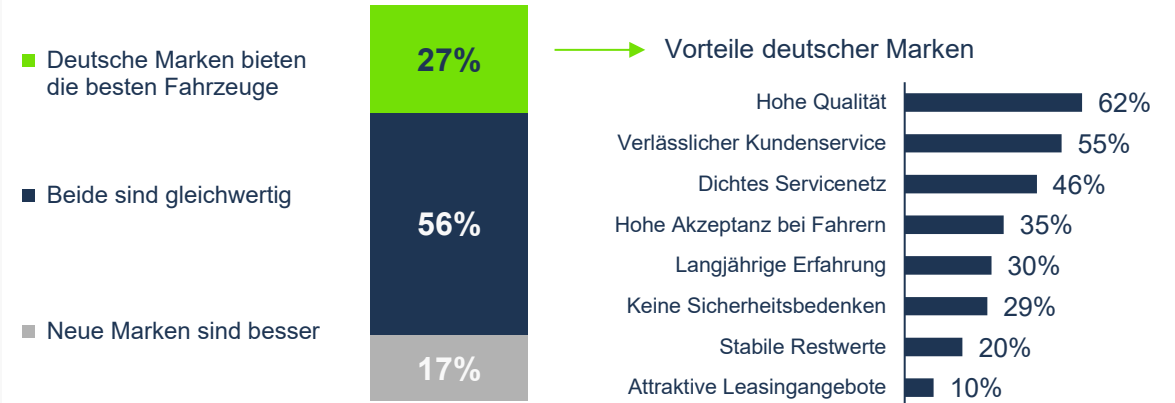
Hersteller deutscher Konzerne dominieren den Flottenmarkt in Deutschland. Durch die VW-Gruppe, BMW und Mercedes werden mit Abstand die meisten Neuzulassungen von deutschen Konzernen gestellt. Seit 2023 ist deren Marktanteil deutlich gestiegen (57 % → 73 %).

Frankreich folgt auf Rang 2, was vor allem an dem Zusammenschluss der Marken unter Stellantis zu verdanken ist, welcher hier Frankreich zugeordnet wird. Aber auch Renault und Dacia sichern sich einen großen Anteil.

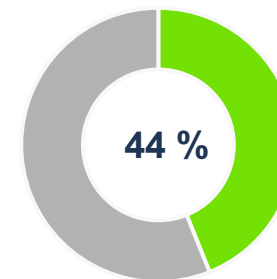
Chinesische Konzerne spielen mit 6 % bereits eine Rolle im Relevanten Flottenmarkt. Treiber sind insbesondere Volvo und Polestar, die zum Geely-Konzern gehören. Weitere wichtige Marken sind BYD, MG und Xpeng.

Verglichen mit dem Privatmarkt genießen Hersteller deutscher Konzerne im Flottenmarkt eine sehr dominierende Stellung. Waren 2025 im Privatmarkt noch 54% aller Neuzulassungen Herstellern deutscher Konzerne zuzuordnen, sind es im ersten Halbjahr 2026 sogar nur noch 38%.

Einstellung zu „neuen“ Marken in Bezug auf Elektrofahrzeuge



Können Sie sich vorstellen, neue Marken wie BYD oder Xpeng zukünftig im Fuhrpark zu integrieren?



Knapp die Hälfte der Unternehmen kann sich vorstellen, zukünftig neue, chinesische Marken im Fuhrpark zu integrieren.

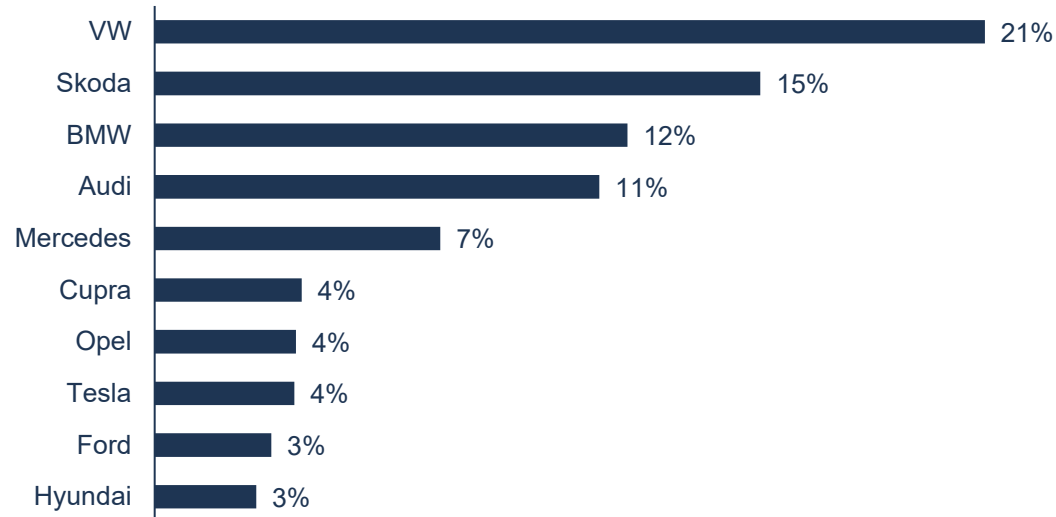
Kleinere Fuhrparks bis 9 Pkw sind skeptischer, hier liegt die Zustimmung nur bei 34 %.

Besonders ausgeprägt ist der Unterschied zwischen Unternehmen, die bereits jetzt ein Elektrofahrzeug im Bestand haben: hier können sich 48 % eine chinesische Marke im Fuhrpark vorstellen, bei Unternehmen ohne Elektrofahrzeuge sind es nur 37 %.

VW dominiert die Elektro-Zulassungen

Top 10 Elektro-Marken / Modelle bei Elektro-Neuzulassungen im Relevanten Flottenmarkt 1. Halbjahr 2026

Top 10 Elektro Marken 1. Halbjahr 2026



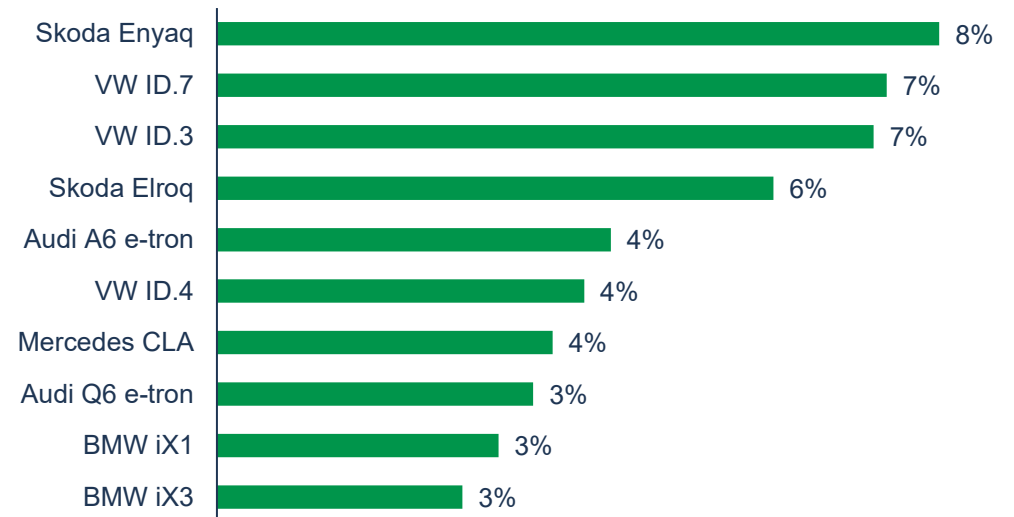
Die Top 6 Marken bei den Elektro-Neuzulassungen im Flottenmarkt werden von Herstellern deutscher Konzerne belegt. Mit Opel - als Teil der Stellantis-Gruppe - folgt auf Rang 7 der bestplatzierte internationale Anbieter.

VW behauptet nicht nur im gesamten Flottenmarkt, sondern auch bei den Elektro-Zulassungen klar die Spitzenposition mit einem Anteil von 21 %.

Dahinter hat sich Skoda auf Position 2 verbessert dank des nachhaltigen Erfolgs des Enyaq sowie dem kleineren Neueinsteiger Elroq. Damit rangiert Skoda vor den deutschen Premium-Wettbewerbern BMW, Audi und Mercedes.

Insgesamt gibt es im ersten Halbjahr 2026 keine neuen Marken in den Elektro-Top 10 im Vergleich zu 2025.

Top 10 Elektro Modelle 1. Halbjahr 2026



VW stellt 2 der Top 3 Modelle im Relevanten Flottenmarkt. Insgesamt findet man unter den Top 10 ausschließlich Hersteller deutscher Konzerne. Das bestplatzierte Fahrzeug eines ausländischen Konzerns, Tesla's Model Y, belegt Position 12.

Das volumenstärkste Modell außerhalb des VW-Konzerns ist der im Herbst 2025 eingeführte CLA EQ von Mercedes auf Rang 7. Hinter einer weiteren Baureihe von Audi, dem Q6 e-tron, komplettiert BMW die Liste der Top 10 mit den beiden SUV-Modellen iX1 und iX3.

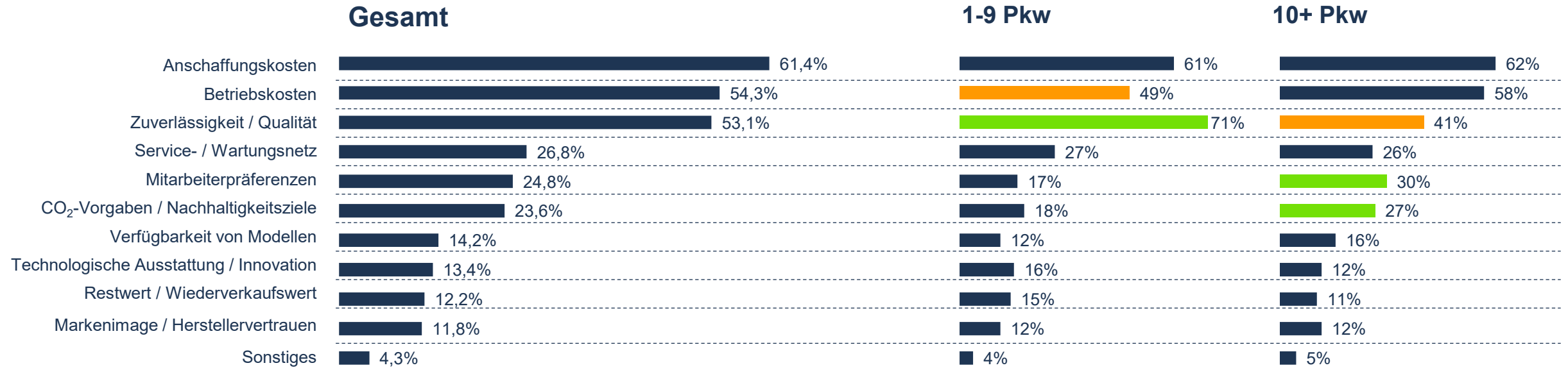
Im weiteren Verlauf des Jahres wird das Modellangebot noch weiter ausgebaut. Auch hier spielt der VW-Konzern eine wichtige Rolle mit Neueinführungen wie z.B. Cupra Raval, Skoda Epiq und VW ID.Polo. Aber auch Hyundai, KIA oder Toyota warten mit neuen Modellen auf.

Anschaffungs- und Betriebskosten sind die wichtigsten Kriterien für Unternehmen

Kriterien bei der Fahrzeuganschaffung

Welche Kriterien sind für Unternehmen aktuell entscheidend bei der Fahrzeugbeschaffung?

Top 3 Nennungen



Neben den reinen Kostenaspekten legen die Fuhrparkverantwortlichen vor allem Wert auf Zuverlässigkeit und Qualität bei ihren Fahrzeugen. Insbesondere kleine Fuhrparks, die auf ihre wenigen Fahrzeuge angewiesen sind, geben das sogar noch vor den Kosten als wichtigstes Anschaffungskriterium für ihre Fahrzeuge an.

Nach den Top 3 Kriterien folgt bereits ein zuverlässiges Service- und Wartungsnetz. Fuhrparkverantwortliche von großen und kleinen Unternehmen sind sich einig, dass dies ein wichtiger Faktor bei der Fahrzeugwahl ist. Ein Grund, warum neue chinesische Hersteller es aktuell noch schwer haben im deutschen Flottenmarkt: Probleme wie Händlernetz und zuständige Werkstätten sind noch nicht umfassend gelöst und so setzen Unternehmen gerne weiterhin auf etablierte Marken.

CO₂-Vorgaben und Nachhaltigkeitsziele haben bei der Anschaffung vor allem mittlere und größere Unternehmen im Blick. 27 % der Befragten gaben an, bei der Beschaffung als eines der Top 3 Kriterien darauf zu achten.

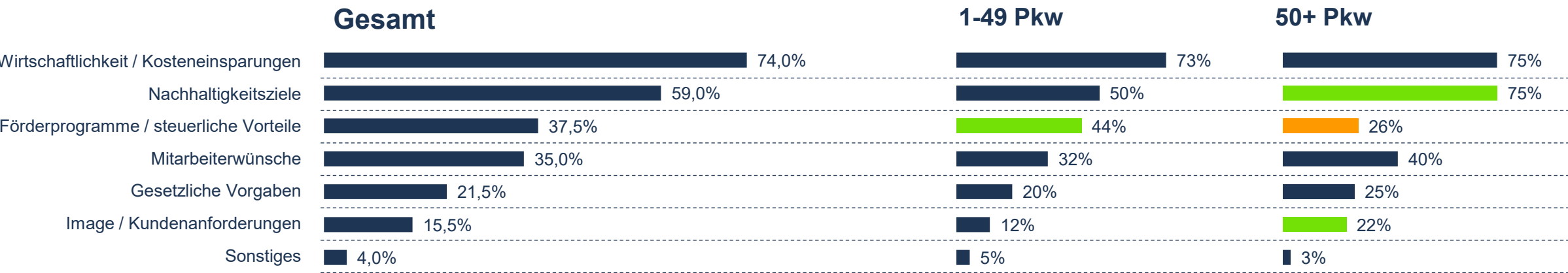
grün = überdurchschnittlich; orange = unterdurchschnittlich

Unternehmen werden vor allem durch Wirtschaftlichkeit überzeugt

Treiber der Elektrifizierung

Was sind die wichtigsten Treiber für die Elektrifizierung der Fuhrparks?

Mehrfachnennung, Fuhrparks mit Elektrofahrzeugen im Bestand oder Anschaffung geplant

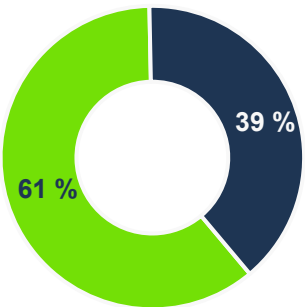


Unternehmen achten bei der Fahrzeugbeschaffung vor allem auf Anschaffungs- und Betriebskosten – daher ist es nicht verwunderlich, dass auch der Treiber für die Elektrifizierung vor allem Wirtschaftlichkeit ist. Unternehmen müssen finanzielle Anreize sehen, um ihren Fuhrpark von Verbrennern umzustellen. Die gestiegenen Kraftstoffpreise der letzten Monate dürften nochmals einen finanziellen Anreiz zum Umstieg schaffen.

Nachhaltigkeitsziele spielen allerdings insbesondere in großen Unternehmen auch eine wichtige Rolle. Viele Unternehmen haben es sich bereits als Ziel gesetzt, bis zu einem gewissen Stichtag klimaneutral zu werden und richten daher ihre Fahrzeugplanung danach aus – auch wenn es nicht immer der kostengünstigste Weg ist.

Während große Unternehmen eher langfristig planen, reizen Förderprogramme oder steuerliche Vorteile vor allem kleine bis mittelständische Unternehmen. Große Unternehmen setzen zum Teil auch deswegen auf Elektromobilität, um sich mit einem positiven Image zu zeigen.

Wie wichtig finden Sie es, dass deutsche Unternehmen Vorreiter in Sachen Elektromobilität sind? Alle Befragten



■ Wichtig ■ Unwichtig

Mehr als 60 % der Fuhrparkleiter sind davon überzeugt, dass deutsche Unternehmen eine Vorreiterrolle in Sachen Elektromobilität übernehmen sollten. In großen Unternehmen ab 50 Pkw sind sogar 74 % dieser Meinung.

Auch 41 % der Unternehmen, die jetzt noch kein Elektrofahrzeug im Bestand haben, sind trotzdem der Meinung, Unternehmen sollten hier mit gutem Beispiel vorangehen.

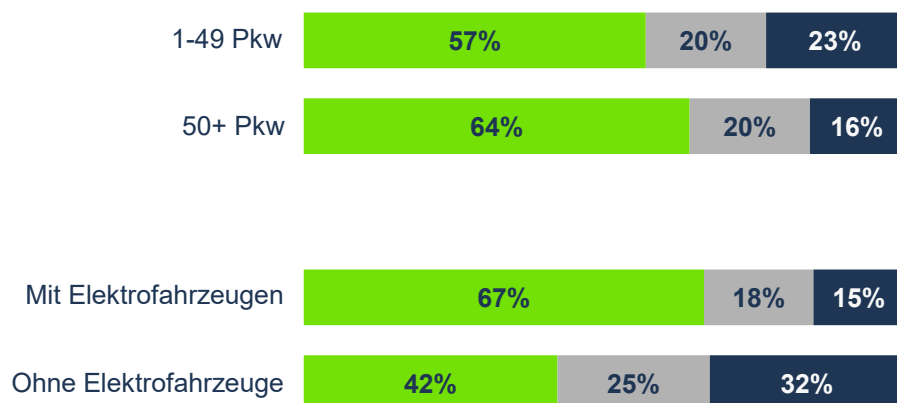
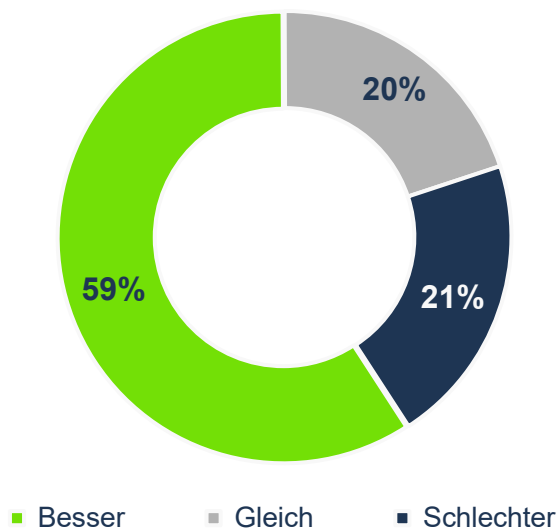
grün = überdurchschnittlich; orange = unterdurchschnittlich

Mehr als die Hälfte ist bereits von der Wirtschaftlichkeit von Elektro überzeugt

Wirtschaftlichkeit von Elektrofahrzeugen

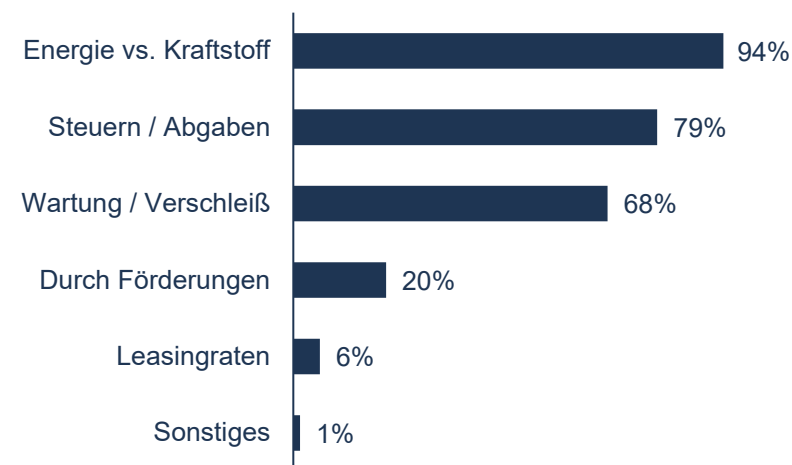
Wie wird die Wirtschaftlichkeit von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu Verbrennern bewertet?

Alle Befragten, n=235



In welchen Bereichen ergeben sich Kostenvorteile?

Mehrfachnennung, n=139



Kostenfaktoren spielen eine zentrale Rolle - sowohl in der Anschaffung als auch im täglichen Betrieb. Aber wie bewerten die Fuhrparkleiter die Gesamtkosten (TCO – Total cost of ownership) von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu Verbrennern? Deutlich mehr als die Hälfte ist trotz leicht höherer Fahrzeugpreise davon überzeugt, dass Elektrofahrzeuge insgesamt die günstigere Lösung sind. Nur etwa jeder Fünfte sieht Verbrenner im Vorteil.

In großen Unternehmen, die deutlich häufiger umfassende TCO-Bewertungen vornehmen, liegt der Anteil derer, die Elektrofahrzeuge für wirtschaftlicher halten sogar bei 64 %. Auch Unternehmen, die bereits Erfahrungen mit Elektromobilität gemacht haben, bewerten die Wirtschaftlichkeit besser.

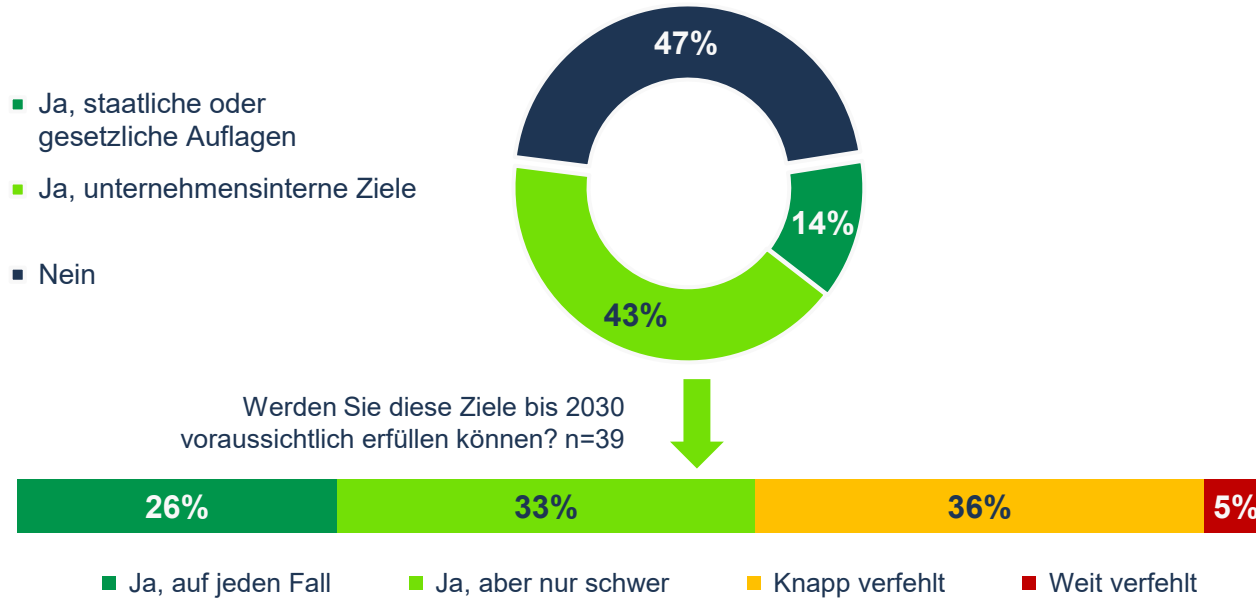
Der große Vorteil wird insbesondere bei Einsparungen der Kraftstoffkosten gesehen – viele Unternehmen haben mittlerweile auch eigene Photovoltaik-Anlagen und sparen dadurch nochmals deutlich. Allerdings werden auch die Steuervorteile hervorgehoben sowie geringere Wartungs- und Verschleißkosten.

Große Unternehmen setzen sich bereits Umweltziele und können sie erreichen

Umweltauflagen und –ziele für Unternehmen mit mind. 50 Pkw

Wie viele Fuhrparks müssen Umweltauflagen oder -ziele bis 2030 erfüllen?

Nur Flotten mit mind. 50 Pkw, n=74



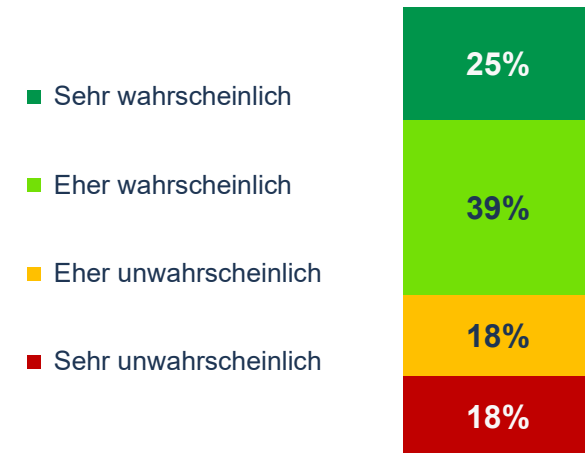
Mehr als die Hälfte der Unternehmen mit mind. 50 Pkw müssen Umweltauflagen oder -ziele erfüllen. Allerdings handelt es sich bei lediglich 14 % um gesetzliche Auflagen, 43 % haben sich selbst im Unternehmen Ziele gesetzt. Damit haben knapp 4 % der Unternehmen sowohl gesetzliche Auflagen als auch unternehmensinterne Ziele.

Etwa $\frac{3}{4}$ der Fuhrparks zielen dabei vor allem auf eine deutliche Reduktion des CO₂-Ausstoßes ab. Knapp ein Viertel plant jetzt schon, bis zu einem gewissen Stichtag komplett klimaneutral zu werden. Die Planungen ziehen sich von Zeitvorgaben ab 2030 bis 2040.

Etwa 60 % der Flotten erwarten, dass sie ihre Ziele bis 2030 erreichen können. 36 % erwarten, die Ziele nur knapp zu verfehlen und damit der Erfüllung recht nah zu sein. Damit werden 95 % der Fuhrparks ihre Ziele entweder erreichen, oder nur knapp verfehlen. Nur 5 % gehen davon aus, die Ziele weit zu verfehlen.

Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie ab 2035 ausschließlich (mind. 95 %) emissionsfreie Pkw beschaffen?

Nur Flotten mit mind. 50 Pkw, n=72



Beim Blick auf vollständige Klimaneutralität hält eine deutliche Mehrheit der größeren Unternehmensflotten die Umstellung für realistisch: Fast zwei Drittel erwarten ab 2035 überwiegend (mind. 95 %) emissionsfreie Fahrzeuge zu beschaffen.

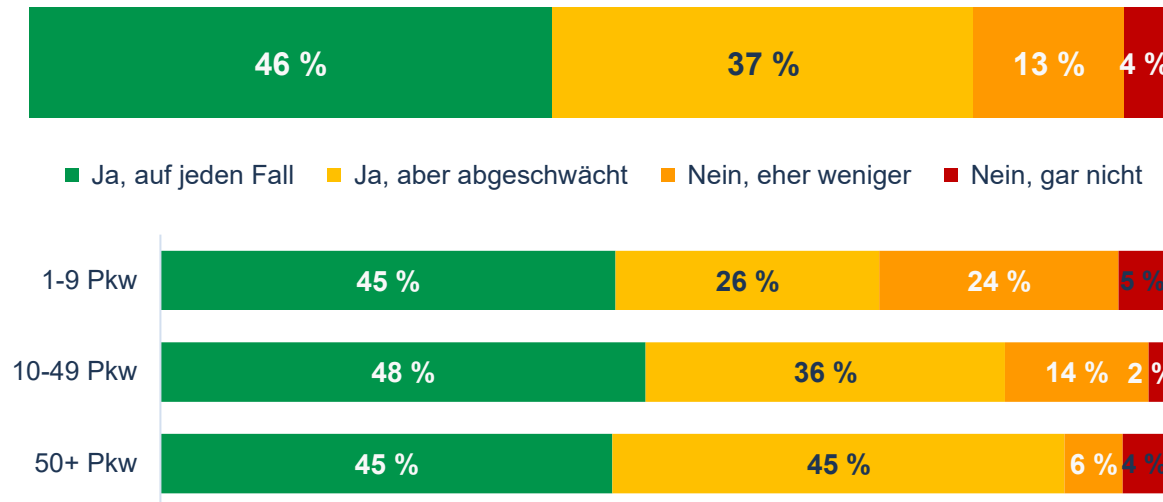
Demgegenüber steht nur eine kleine Gruppe von 18 %, die sich stark pessimistisch zeigt und die Umstellung auf nahezu ausschließlich emissionsfreie Fahrzeuge bis 2035 für sehr unwahrscheinlich hält.

54 % würden ohne Regulierungen ihre Elektrifizierung verlangsamen oder stoppen

Relevanz von Förderungen und politischen Maßnahmen

Würden Unternehmen die Elektrifizierung auch ohne zusätzliche Förderungen und Regulierungen fortsetzen?

Nur Fuhrparks mit Elektrofahrzeugen im Bestand, n=167

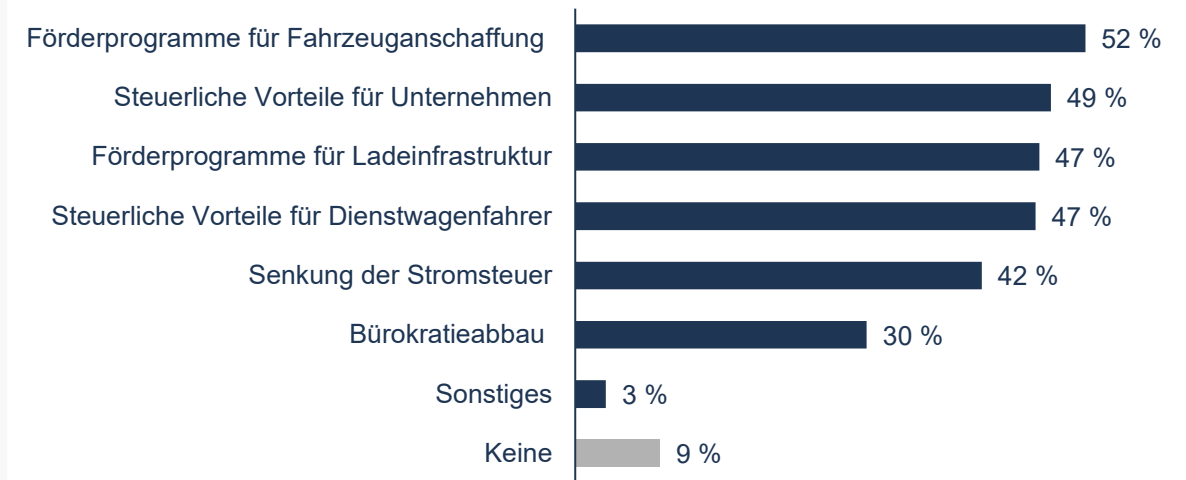


Nur knapp die Hälfte der Unternehmen gibt an, auch ohne staatliche Förderung oder Regulierung ihre bisherige Elektrifizierungsstrategie weiterführen zu wollen. Immerhin 37 % würden dies ohne Anreize nur noch in abgeschwächter Form tun. 17 % würden sogar deutlich zurückfahren bzw. die Elektrifizierung vollständig abbrechen.

Staatliche Vorgaben bleiben also ein entscheidender Treiber, um die Unternehmen langfristig von Elektromobilität zu überzeugen. Besonders stark ist dieser Effekt in kleinen Unternehmen, hier geben 29 % der Befragten an, viel von Regularien und Förderungen abhängig zu machen.

Welche politischen Maßnahmen haben aus Sicht der Fuhrparkleiter den größten Einfluss auf die Elektrifizierung?

Mehrfachnennung, Alle Befragten, n=255



Einen klaren Sieger hinsichtlich Förderprogramm gibt es unter den Fuhrparkverantwortlichen nicht. Finanzielle Zuschüsse bei der Fahrzeuganschaffung finden 52 % der Befragten wichtig, aber auch steuerliche Vorteile, sowohl für Unternehmen als auch für Dienstwagenfahrer und Unterstützung beim Ausbau der Ladeinfrastruktur finden etwa die Hälfte der Fuhrparkleiter wichtig.

Auch eine Senkung der Stromsteuer könnte der Elektrifizierung nochmal einen Schub geben, insbesondere in Kombination mit den stark gestiegenen Spritpreisen. Zusätzlich ist auch die Investition in ein besseres Stromnetz entscheidend, um die gestiegenen Kapazitätsanforderungen der Unternehmen bedienen zu können.

Routenanpassungen und Reichweiten sind weiterhin die stärksten Gegenargumente

Hürden bei der Einführung von Elektrofahrzeugen

Was spricht gegen Elektrofahrzeuge in der Flotte?

Ranking, Fuhrparks ohne Elektro-Pkw, n=84

1. Reichweite / Routenanpassungen
2. **Kostenfaktoren**
3. Ladezeiten im Betriebsalltag
4. Akzeptanz der Geschäftsführung
5. Ladevorgänge an öffentlichen Orten

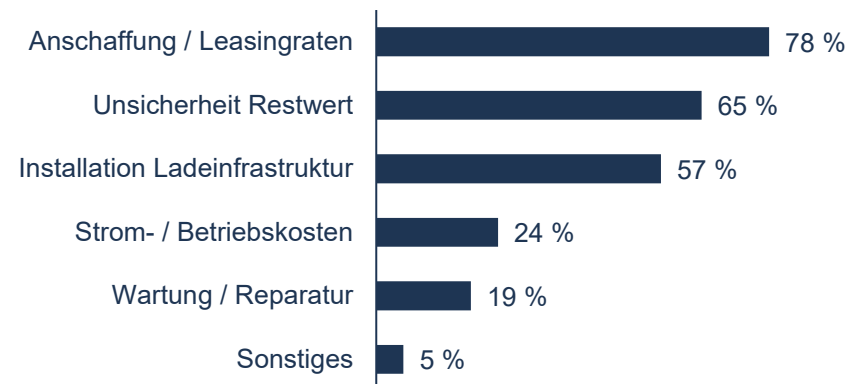
Sowohl bei Fuhrparks mit Elektrofahrzeugen als auch in Unternehmen ohne Elektrofahrzeuge spielt das Thema Reichweite der Fahrzeuge eine große Rolle. Obwohl die Reichweiten in den vergangenen Jahren stark gestiegen sind und viele Modelle mittlerweile über 500 km schaffen, hält sich die Angst vor einem leeren Akku.

In vielen Unternehmen ist diese Sorge jedoch eher unbegründet: Die tägliche Fahrleistung liegt in den meisten Fällen deutlich niedriger als die Reichweite. Nur wenige Vielfahrer werden täglich auf ihren Routen laden müssen. Und auch hier hilft die deutliche Verbesserung der Ladetechnik, durch die die neueren Modelle deutlich effizienter und damit kürzer geladen werden können.

Bis Ende 2023 konnten Unternehmensflotten von den Kaufprämien für Elektrofahrzeuge profitieren. Nach dem Wegfall der Förderungen waren Elektrofahrzeuge zunächst wieder deutlich teurer als Verbrenner, die Leasingraten schwankten je nach Angebot. Für Unternehmen, die wirtschaftlich arbeiten, kann das ein Störfaktor bei der Einführung von Elektromobilität sein.

Welche Kostenfaktoren sind das genau?

Mehrfachnennung, n=37



Fahrzeugpreise und Leasingraten sind der größte Kostenfaktor, den Unternehmen lösen müssen, um Elektrofahrzeuge im Fuhrpark zu integrieren. Während Unternehmen ohne Elektrofahrzeuge eher die hohen Anschaffungskosten thematisieren, geben Unternehmen mit Elektrofahrzeugen eher hohe Leasingraten als Hürde an.

Überraschenderweise liegt die Unsicherheit bei den Restwerten auf Rang 2 der Kostenfaktoren, obwohl dieser Faktor nicht klar zu beziffern ist. Es ist jedoch ein deutliches Zeichen dafür, dass Unternehmen zögern, wenn keine Planungssicherheit gegeben ist.

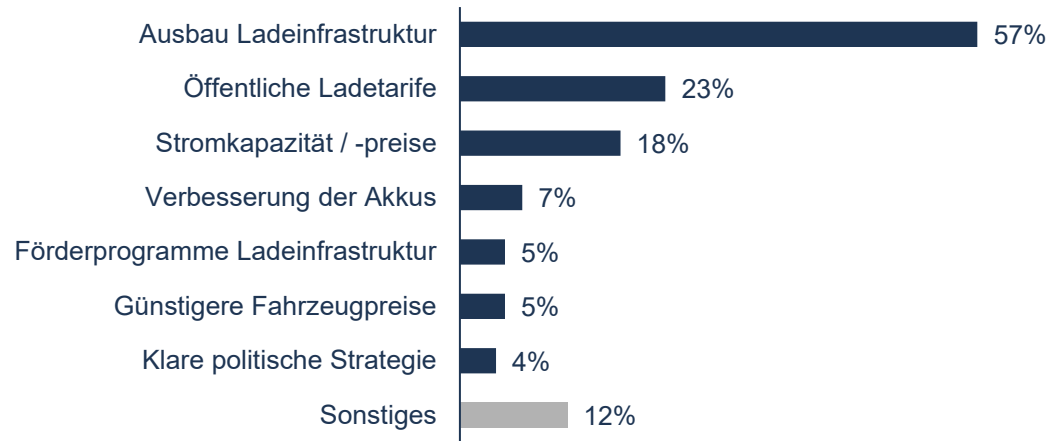
Der dritte große Kostenfaktor ist die Installation von Ladeinfrastruktur auf dem Unternehmensgrundstück. Insbesondere große Unternehmen, die gleich eine Vielzahl von Ladepunkten benötigen, sehen hierin eine große Herausforderung.

Schnelle Ladeinfrastruktur und Preistransparenz gefordert

Maßnahmen für eine schnelle Elektrifizierung

Was müsste politisch oder infrastrukturell verbessert werden, um die Umstellung auf Elektrofahrzeuge weiter zu beschleunigen?

Offene Frage, n=101



Die am häufigsten frei genannte Verbesserung aus Perspektive der Fuhrparkleiter ist ein weiterer Ausbau der Ladeinfrastruktur. Dabei geht es nicht nur um die Quantität, sondern vor allem auch um die Qualität der Ladesäulen, d.h. um Schnellladepunkte. Auch die Möglichkeit zur Installation von Lademöglichkeiten in Mietwohnungen oder an privaten Stellplätzen wird genannt.

Am zweithäufigsten werden der „Ladekartenschwungel“ bzw. die Intransparenz beim öffentlichen Laden genannt. Hier fließen viele Kritikpunkte mit ein, unter anderem zu hohen Preisen, Intransparenz bei den Kosten oder die Unübersichtlichkeit, welche Zahlungsmethode man an der jeweiligen Säule einsetzen muss.

Viele nennen auch noch das Stromnetz als Problem. Unternehmen bekommen von Stromanbietern Absagen und haben keine Möglichkeiten, höhere Ladekapazitäten zu leisten.

Zitate

- » » „Vorrangig sollte das Ladenetz ausgebaut werden, nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ, sodass schnellere Ladevorgänge möglich sind.“
- » » „Es sollten gesetzliche Grundlagen geschaffen werden, dass es auch als Mieter mit Stellplatz einfacher ist, sich eine Lademöglichkeit einzurichten. Entweder Rechte der Mieter stärken oder Anreiz für Vermieter schaffen.“
- » » „Eine massive Innovation im Rahmen der Ladeinfrastruktur. Bei uns ist es so: Alte Siedlung und dementsprechende Infrastruktur an Stromkabeln. Eigene Umspannwerke in den Wohnblöcken, aber selbst wenn wir Ladesäulen hätten, würden die Kabel diese Mehrbelastung nicht aushalten.“
- » » „Bessere Transparenz bei den Kosten an öffentlichen Ladesäulen und einheitliche Strompreise.“
- » » „Der unübersichtliche Wildwuchs an Ladekartenanbietern und intransparente Preisgestaltung schreckt viele Nutzer ab. An jeder Ladesäule sollte der Preis pro Kilowattstunde gut sichtbar angezeigt werden, ähnlich wie an Tankstellen. Und das Bezahlen sollte mit allen gängigen bargeldlosen Zahlungsmitteln ohne Vertragszwang möglich sein.“
- » » „Es kann nicht sein, dass ich an einer Ladesäule unterschiedliche Preise für den gleichen Strom bezahlen muss – je nachdem welche Karte oder App ich nutze. Auch darf Kartenzahlung nicht teurer sein als irgendwelche Roaming-Tarife. Laden muss so transparent und einheitlich funktionieren wie tanken.“
- » » „Absenkung der Stromsteuer und Bereitstellung von Strom zu attraktiven Preisen – dann braucht es auch keine Förderprogramme.“
- » » „Klare politische Bekennung zu den Klimaschutzzielen. Das Hin und Her ist schwierig für langfristige Investitionen und verunsichert.“



MICHAEL GERGEN

Senior Customer Services Specialist

+49 69 95930 231

+49 163 5939190

michael.gergen@dataforce.de



SVENJA GEISS

Manager Market Research

+49 163 5939190

svenja.geiss@dataforce.de