

In Fuhrparks wächst die Elektromobilität

Gewerbliche Fuhrparks nehmen einen wichtigen Stellenwert auf dem Neuwagenmarkt ein. Unter allen gewerblichen Zulassungen – und diese machen in Deutschland gut zwei Drittel der Neuzulassungen aus – sind Fuhrparks die volumenstärkste Sparte. Deshalb ist es interessant, die Sicht auf Bereiche wie beispielsweise Elektromobilität aber auch E-Fuels oder Auto-Abos bei den Entscheidern in den Fuhrparks abzufragen. Denn schließlich werden technische Neuerungen in größeren Stückzahlen etabliert, und die Flotten von heute sind der Gebrauchtwagenmarkt von morgen.

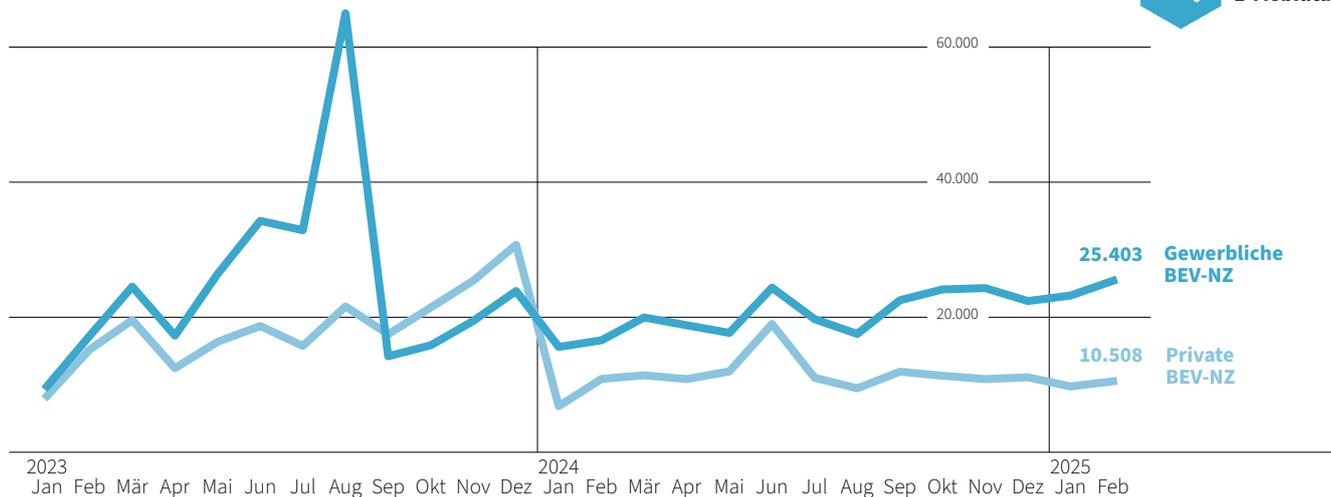
Grundsätzlich ist die Bereitschaft, ein BEV zu fahren, in Fuhrparks stärker ausgeprägt als bei privaten Endverbrauchern. Einer der Gründe liegt auf der Hand: Die Mehrheit der Fuhrparkleiter bestätigte in der Befragung für das DAT Barometer, dass vor allem die steuerlichen Vergünstigungen zur Anschaffung

von BEV (und PHEV) geführt haben. Daher ist es auch logisch, dass in den Fuhrparks der Anteil an Pkw mit alternativen Antrieben in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen ist, aktuell liegt er bei knapp 30%. Dominiert wird die Flotte aber mit einem Anteil von knapp 60% weiterhin vom Diesel.

Im Zuge der Elektrifizierung der Fuhrparks spielen auch neue Pkw-Hersteller z. B. aus China eine Rolle. Aktuell können sich 43% aller Fuhrparkleiter vorstellen, dass solche Fahrzeuge auch Eingang in ihre Flotte finden könnten. Kritisch bleiben die Fuhrparkleiter aber auch – beispielsweise bei der Person Elon Musk und auch bei der politischen Festlegung alleine auf E-Mobilität. E-Fuels bzw. synthetische Kraftstoffe sind für viele eine denkbare Möglichkeit, den Pkw-Bestand zu dekarbonisieren, und auch mit Auto-Abos hat sich der Großteil der Fuhrparkleiter schon auseinandergesetzt.



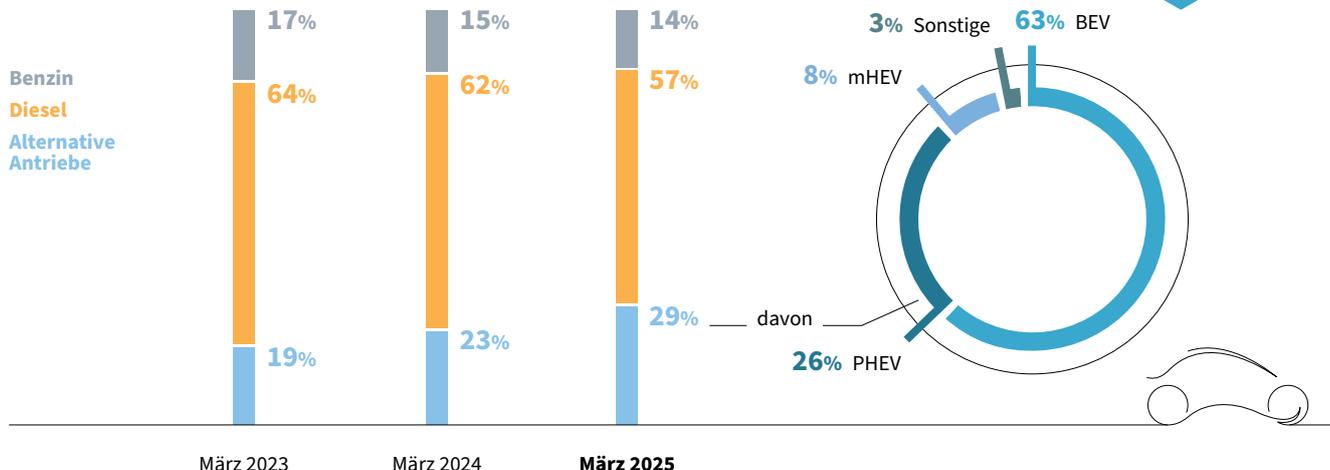
BEV: Gewerbliche und private Neuzulassungen



Copyright: DAT/Quelle: KBA

Gewerbliche BEV-Zulassungen steigen leicht: Die Analyse des Neuwagenmarkts laut KBA zeigt, dass gewerbliche Neuzulassungen 2024 nicht nur bei den reinen Stückzahlen deutlich über den privaten liegen, sondern auch tendenziell eher nach oben weisen. Die privaten BEV-Neuzulassungen stagnieren dagegen auf einem niedrigeren Niveau. Dies alles darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass im Jahr 2023 durch das Ende der Förderprämien für BEV-Zulassungen dem Markt ein wahrer Schub verliehen wurde und dann ein ebenso drastischer Rückgang zu beobachten war. Diese Zahlen des „Fokus-Themas E-Mobilität“ innerhalb des DAT Barometers mit Schwerpunkt Flotte und Fuhrpark unterstreichen die Bedeutung von gewerblichen BEV-Neuzulassungen für die gesamte Branche und den Umstieg auf Elektromobilität.

Verteilung der Antriebsarten in den Fuhrparks



Copyright: DAT/Quelle: DAT

BEV sind in Fuhrparks wichtigster alternativer Antrieb – Diesel bleibt insgesamt die erste Wahl: In den gewerblichen Fuhrparks ist die Durchdringung mit alternativen Antrieben (BEV, PHEV, HEV, mHEV, Sonstige) in den vergangenen drei Jahren von 19 auf 29% gestiegen. Die rein batteriebetriebenen Pkw machen unter allen alternativen Antrieben mit 63% den Löwenanteil aus. Für die Fuhrparks bleibt aber der Dieselmotor die wichtigste Antriebsart. 57% der Pkw in den gewerblichen Fuhrparks sind Selbstzünder, ihr Anteil ist aber zugunsten der alternativen Antriebe in den vergangenen drei Jahren von 64 auf 57% gesunken. Pkw mit Benzinmotor spielen mit aktuell 14% nach wie vor eine wichtige Rolle – insbesondere wenn es um Fuhrparks mit kleinen Fahrzeugen wie etwa bei den Pflegediensten geht.

Stimmungsbild der Fuhrparkleiter rund um elektrifizierte Antriebe

Stand März 2025

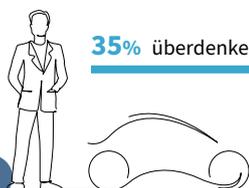


68% bestätigen günstige steuerliche Rahmenbedingungen (0,5/0,25 %-Regelung) als Grund für BEV/PHEV-Anschaffung

28% haben Dienstwagenberechtigte, die wieder zum klassischen Verbrenner zurückkehren möchten

57% halten Festlegung des Termins für Verbrennerausstieg seitens der Politik nicht für den richtigen Weg

35% überdenken grundsätzlich die Beschaffung von Tesla-Fahrzeugen aufgrund der Person Elon Musk

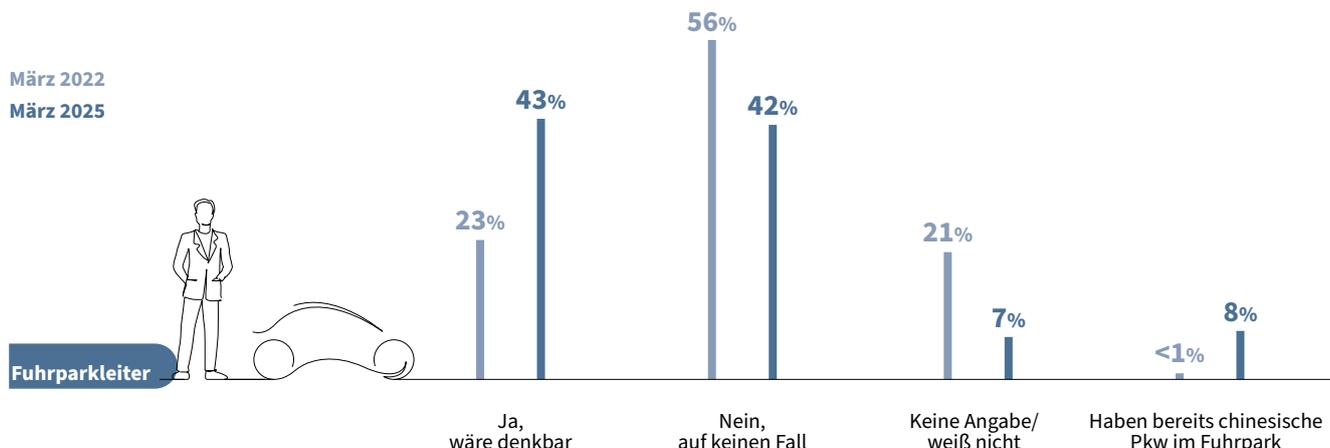


Fuhrparkleiter

Copyright: DAT/Quelle: DAT

Steuerliche Vorteile treiben BEV-/PHEV-Anschaffung an – allerdings wird Tesla wegen Elon Musk überdacht: Die große Mehrheit der Fuhrparkleiter (68%) bestätigte, dass vor allem die steuerlichen Rahmenbedingungen die Anschaffung von BEV und PHEV antreiben. Bei der Beschaffung speziell der Tesla-Fahrzeuge spielt allerdings die Person Elon Musk eine kritische Rolle: 35% der befragten Fuhrparkleiter überdenken grundsätzlich die Beschaffung von Tesla-Fahrzeugen wegen Elon Musk. Weiterer Punkt im Stimmungsbild: 57% halten grundsätzlich den politisch gewollten Verbrennerausstieg für den falschen Weg, und 28% der Fuhrparkleiter berichten von Dienstwagenfahrern, die wieder zum Verbrenner zurückmöchten.

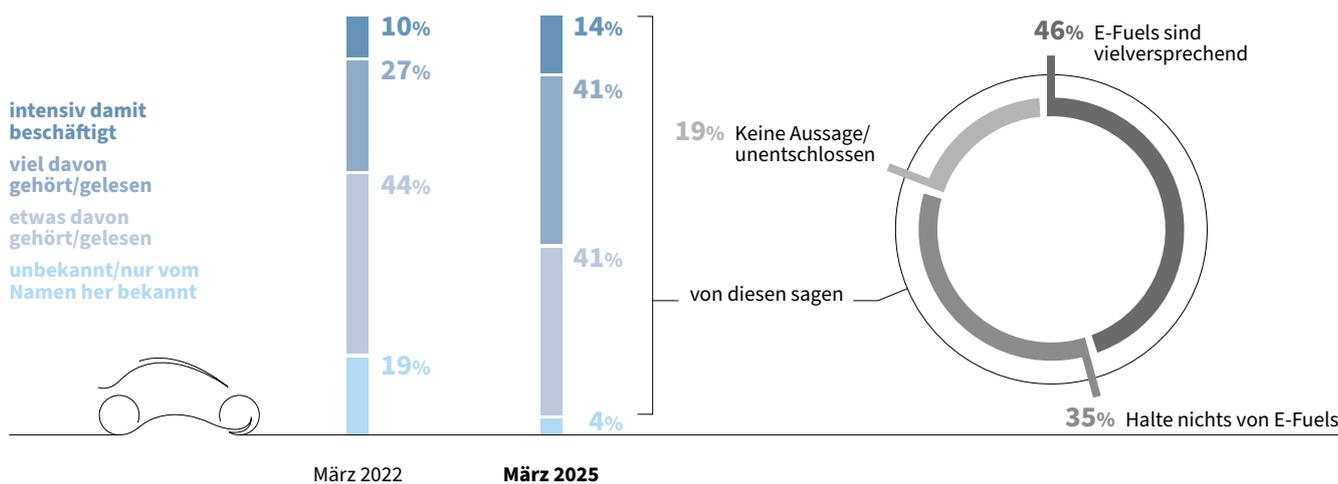
Einstellung der Fuhrparkleiter zum Umstieg auf neue Marken (z. B. chinesischer Hersteller)



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Chinesische Pkw rücken stärker in den Fokus der Fuhrparkleiter: 43% der Fuhrparkleiter können sich vorstellen, im eigenen Fuhrpark auch auf Marken umzusteigen, die derzeit noch nicht oder erst ansatzweise auf dem deutschen Markt verfügbar sind – z. B. Pkw-Marken chinesischer Hersteller. Nahezu gleichauf ist der Anteil derjenigen, die das klar verneinen. 8% gaben zu Protokoll, dass sie bereits Pkw chinesischer Hersteller in ihrem Fuhrpark haben. Sämtliche Werte haben sich in den vergangenen Jahren deutlich zugunsten der neuen Marken entwickelt. 2022 lag die Ablehnungsquote noch bei 56%, die Zustimmungquote bei nur 23%, und weniger als 1% der Fuhrparkleiter hatten damals bereits solche Marken im Portfolio.

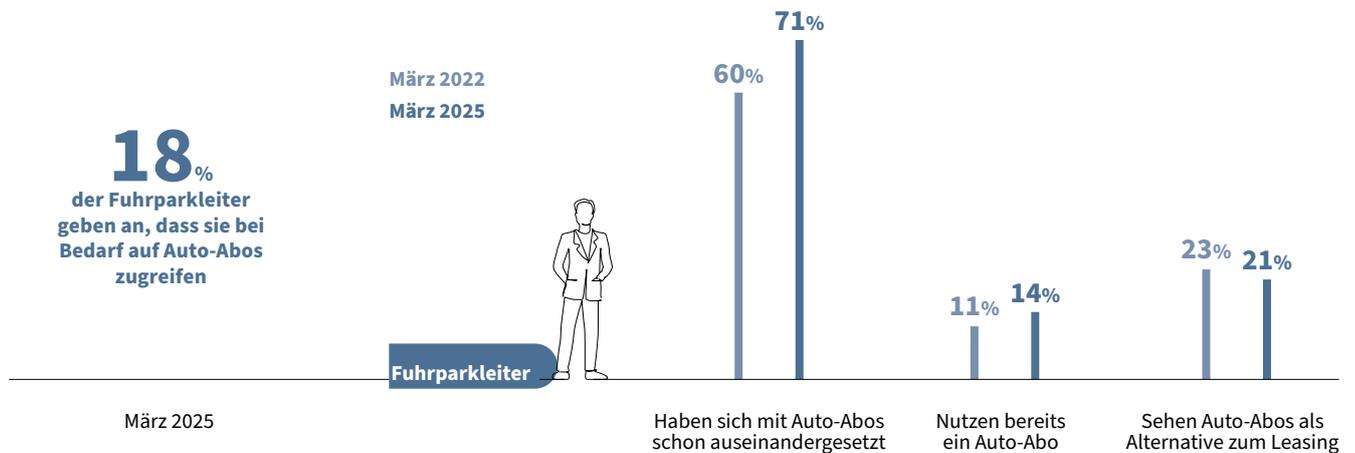
E-Fuels: Kenntnisstand und Einschätzung der Fuhrparkleiter



Copyright: DAT/Quelle: DAT

E-Fuels sind bei Fuhrparkleitern bekannt – und knapp die Hälfte findet sie vielversprechend: Etwas aus der öffentlichen Diskussion gerückt sind E-Fuels bzw. synthetische Kraftstoffe. 96% aller Fuhrparkleiter haben zumindest etwas davon gehört oder gelesen. Unter ihnen ist der Anteil derjenigen, die sich intensiv damit auseinandergesetzt haben, gegenüber 2022 leicht gestiegen (von 10 auf 14%). Deutlich gewachsen ist dagegen der Anteil derjenigen, die viel davon gehört und gelesen haben, von 27 auf heute 41%. Von allen, die im Jahr 2025 E-Fuels zumindest kennen, finden 46%, dass diese vielversprechend seien, um den Pkw-Bestand zu dekarbonisieren. 35% dagegen halten nichts von diesen Kraftstoffen. Knapp jeder Fünfte (19%) ist bei diesem Thema unentschieden.

Auto-Abos in der Flotte



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Auto-Abos in den Fuhrparks bleiben eher die Ausnahme: Bei der aktuellen Fuhrparkleiterbefragung bestätigten 14%, dass ihre Dienstwagenberechtigten derzeit ein Abo nutzen würden. Bei deutlich über 80% der befragten Fuhrparkleiter ist das nicht der Fall. Mit der Thematik Auto-Abo auseinandergesetzt haben sich allerdings sehr viele (71%). Falls aufgrund einer Interimslösung die Mobilität im Unternehmen sichergestellt werden muss, nutzen 18% der Fuhrparkleiter ein Abo. Die große Mehrheit überbrückt den Mobilitätsbedarf aber mit anderen Mitteln (v. a. mit eigenen Poolwagen oder Angeboten von Autovermietern). Die Zahlen sind gegenüber der Befragung von 2022 gestiegen – vor allem was die Auseinandersetzung mit dem Thema Abo betrifft. Die tatsächliche Nutzung bleibt aber verhalten.

► **Unternehmensflotten – Treiber für BEV-Neuwagen und damit wesentliche Marktbeschleuniger**

Das neue DAT Barometer zeigt also einmal mehr: Die gewerblichen Fuhrparks sind der Fortschrittmotor der Mobilitätswende in Deutschland. Während die privaten Zulassungszahlen stagnieren, wächst die Elektromobilität in den Unternehmen weiter – inzwischen sind knapp 30 Prozent der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben unterwegs, über 60 Prozent davon rein batterieelektrisch. Das ist beachtlich – und ein starkes Zeichen für Veränderung – auch wenn Dieselfahrzeuge nach wie vor dominieren. Vor diesem Hintergrund halten auch wir – wie 57 Prozent der Befragten – für falsch, von Seiten der Politik einen Termin für den Verbrennerausstieg vorzugeben. Die passend zum Mobilitätsbedarf notwendigen Alternativen sind für die Unternehmen noch nicht in der gesamten Breite gegeben.

Allerdings sehen wir auch deutlich: Die Rahmenbedingungen sind entscheidend – und nicht immer hilfreich.

Die abrupten Förderstopps erzeugten Planungsunsicherheit und haben die Investitionsbereitschaft spürbar gebremst. Hinzu kommen Lieferengpässe, fehlende Fahrzeugvarianten und eine noch nicht optimale Ladeinfrastruktur. So entstehen Hemmnisse, wo eigentlich Tempo gefragt wäre.

Für viele Unternehmen bleibt die Elektrifizierung komplex und anspruchsvoll. Es geht nicht nur um Reichweiten und Modelle,

sondern auch um die Akzeptanz bei Mitarbeitenden, die Umstellung von Betriebsprozessen – und um fehlendes Fachwissen. Hier braucht es dringend politische Unterstützung, etwa in Form gezielter Qualifizierungsprogramme. Wer die Fuhrparks beim Wandel allein lässt, riskiert Rückschritte – und dass wieder vermehrt auf Verbrenner gesetzt wird.

Für uns ist klar: Wer eine klimafreundliche Mobilität will, muss sie auch möglich machen. Das bedeutet:

verlässliche Förderung, technologieoffene Antriebsstrategien, Ausbau der Infrastruktur – und politische Entscheidungen mit Augenmaß.

Der Bundesverband betriebliche Mobilität wird sich auch 2025 dafür einsetzen, dass die Rahmenbedingungen für Unternehmen endlich verlässlich und zukunftsfähig gestaltet werden. Wir setzen da auf die neue Bundesregierung. Denn: Die Flotten von heute sind der Gebrauchtwagenmarkt von morgen – und damit ein Schlüssel zur Mobilität von übermorgen.



„ Kommentar
Axel Schäfer
Geschäftsführer
Bundesverband
Betriebliche Mobilität
e.V.

Über das DAT Barometer

Das DAT Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts. Die regelmäßig erscheinenden Gebrauchtfahrzeugwerte entstammen dem Produkt „SilverDAT“, das Automobilbetrieben u. a. zur professionellen Wertermittlung von der DAT zur Verfügung gestellt wird. Aus Gründen der Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen „männlich“, „weiblich“ und „divers“ verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter, es sei denn, es wird im Text explizit darauf hingewiesen.

Über die DAT

Die Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT) ist ein international tätiges Unternehmen der Automobilwirtschaft, das umfassende Kraftfahrzeugdaten erhebt, ergänzt, erstellt, aufbereitet, strukturiert und dem Markt dann flächendeckend über unterschiedlichste Medien und Softwarelösungen zur Verfügung stellt. Die DAT versteht sich als neutrales Bindeglied zwischen den unterschiedlichen Interessengruppen der Automobilbranche und wird seit über 90 Jahren von ihren Gesellschaftern VDA, VDIK und ZDK getragen. Ein aus verschiedenen Verbraucherverbänden gebildeter Beirat überwacht die Aktivitäten und insbesondere die Wahrung der uneingeschränkten Neutralität der DAT im Sinne der privaten und gewerblichen Verbraucher.

DAT. Automobiles Wissen beginnt mit uns.



Pressekontakte für weitere Anfragen

Dr. Martin Endlein	Uta Heller	Dr. Karin Bayha	Bernd Reich
Leiter	Leiterin	Referentin	Referent
Unternehmenskommunikation	Research and Publications	Unternehmenskommunikation	Unternehmenskommunikation
T: +49 711 4503-488	T: +49 711 4503-389	T: +49 711 4503-558	T: +49 711 4503-440
M: +49 175 5874675	uta.heller@dat.de	karin.bayha@dat.de	bernd.reich@dat.de
martin.endlein@dat.de			

Hinweis

Sämtliche im DAT Barometer enthaltenen Angaben sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck und fotomechanische/digitale Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe „Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT)“. Kommerzielle Nutzung, auch auszugsweise, nur nach vorheriger Zustimmung der DAT.

Methodik Das DAT Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts. Fuhrparkleiterbefragung: Im Auftrag der DAT wurden 117 Interviews über TeleResearch durchgeführt (Feldzeit: 19.02. bis 10.03.2025). Da keine amtlichen Daten zur Anzahl und Struktur der Betriebe mit Fuhrparks vorliegen, handelt es sich um eine Trendstudie. Befragt wurden Fuhrparkleiter aus Industrie, Gewerbe, Handel und öffentlichem Dienst, die mind. zwei Kriterien erfüllen: 1) zuständig für das Fuhrparkmanagement, 2) beteiligt oder zuständig bei der Auswahl und Steuerung etwaiger Fuhrparkmanagement-Dienstleister, 3) beteiligt an der Frage der Pkw-Finanzierung.