

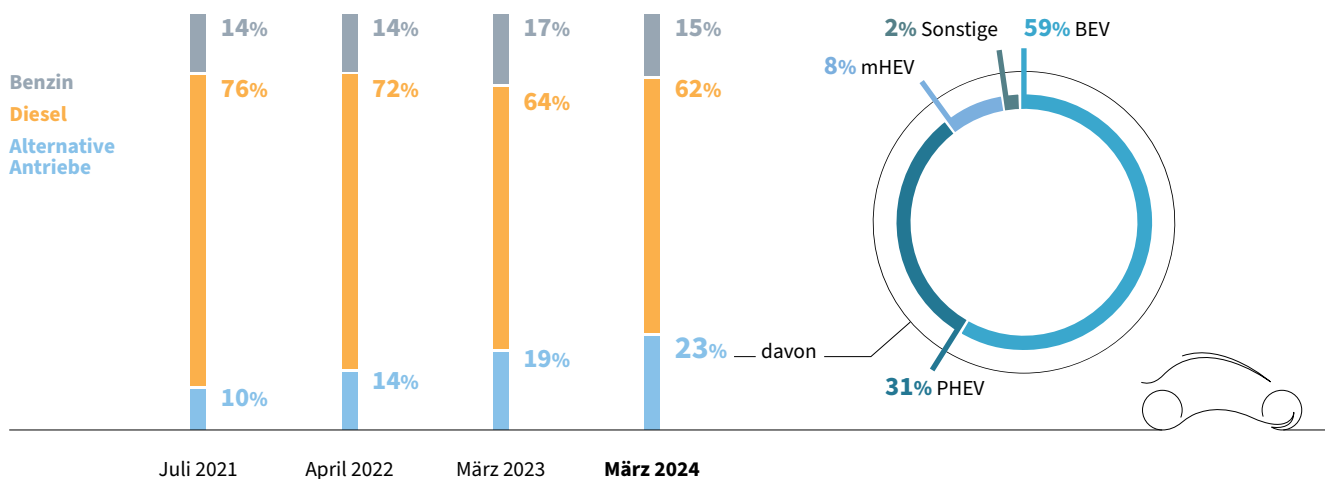
Fuhrparkleiter sorgen für Mobilität

Firmenfuhrparks sind eine verlässliche und vor allem wichtige Quelle für neue Fahrzeuge auf unseren Straßen. Von allen gewerblichen Zulassungen verbuchen Firmenfuhrparks im Schnitt etwa die Hälfte auf ihre Konten, der Rest sind Zulassungen auf Handel, Fahrzeugbau und Autovermieter. Firmenfuhrparks sorgen damit nicht nur für eine Verjüngung des Pkw-Bestandes, sondern bereichern einige Zeit später den Gebrauchtwagenmarkt mit meist sehr gepflegten Firmenwagen aus erster Hand. Im Zentrum der meisten Fuhrparkentscheidungen stehen die Fuhrparkleiter. Sie orchestrieren und garantieren die Mobilität für die Betriebsangehörigen, die entweder auf einen eigenen, nach den Richtlinien des Unternehmens weitestgehend selbst konfigurierten Dienstwagen zugreifen können (sog. User Chooser), oder die in vordefinierten Pkw ihre Dienstreisen antreten.

In jedem Fall erwartet man vom Fuhrparkleiter eine Garantie für Mobilität. Sie setzen sich mit neuesten Technologien auseinander und müssen zwischen Elektrifizierung des Fuhrparks und weiterhin hohem Mobilitätsbedarf abwägen. Derzeit sind noch mehrheitlich Diesel-Pkw in den Flotten im Einsatz. Doch auch steuerliche Vorteile für BEV oder PHEV spielen für Dienstwagenfahrer eine entscheidende Rolle, wenn auch gleichzeitig einige Fuhrparkleiter sich mit Wünschen ihrer Kollegen konfrontiert sehen, die wieder zum Verbrenner zurückkehren möchten. Unter all diesen Gesichtspunkten bleiben sie im täglichen Business zwischen Fahrzeugzulassungen, Rückrufaktionen, dem Organisieren von neuen Rädern, Werkstattterminen und Mobilitätslösungen die zentralen Ansprechpartner in den Unternehmen, wenn es um Fragen rund um die Mobilität geht.



Verteilung der Antriebsarten in den Fuhrparks

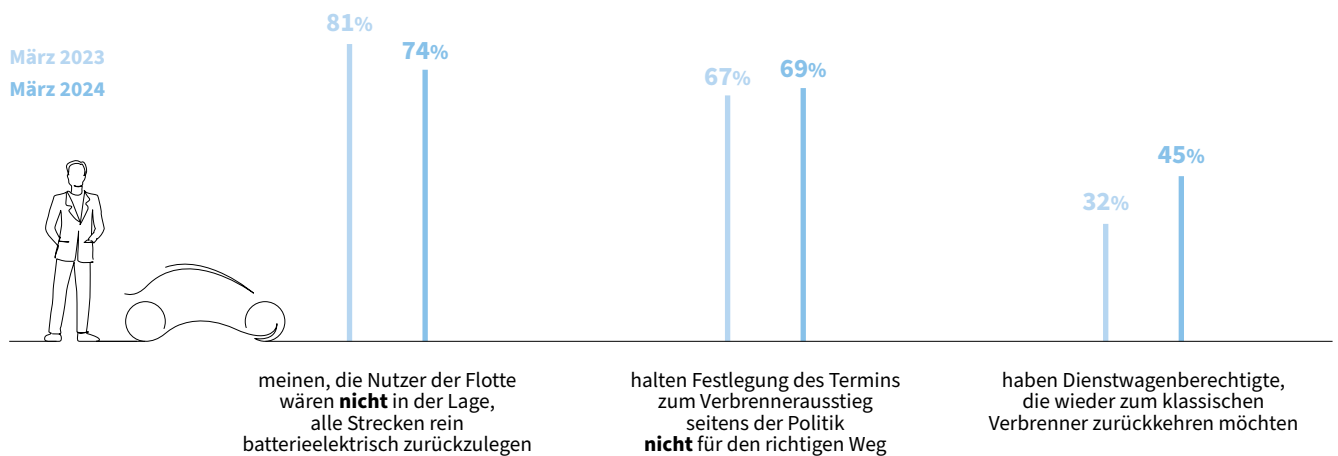


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Elektrifizierung schreitet voran: Bei der Verteilung der Antriebsarten in den Firmenfuhrparks ist in den letzten vier Jahren ein deutlicher Trend hin zur Elektrifizierung erkennbar. Dennoch bleibt der Diesel auch 2024 die am weitesten verbreitete Antriebsart (62% aller Pkw in Fuhrparks). Der Rückgang des Diesels als Antriebsart im Vergleich zu 2021 ist allerdings deutlich sichtbar (-14 Prozentpunkte). Gestiegen ist dagegen der Anteil der alternativen Antriebe (2021: 10%, 2024: 23%). Unter ihnen sind 2024 vor allem BEV mit 59% stark vertreten, PHEV spielen mit 31% zwar noch eine wichtige, aber untergeordnete Rolle. Letztgenannte machten vor vier Jahren mit 54% noch den größten Anteil der alternativen Antriebsarten aus.

Methodik Das DAT Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts. Fuhrparkleiterbefragung: Im Auftrag der DAT wurden 175 Interviews über TeleResearch durchgeführt (Feldzeit: 06.02. bis 11.03.2024). 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.

Stimmungsbild bei Fuhrparkleitern rund um elektrifizierte Antriebe



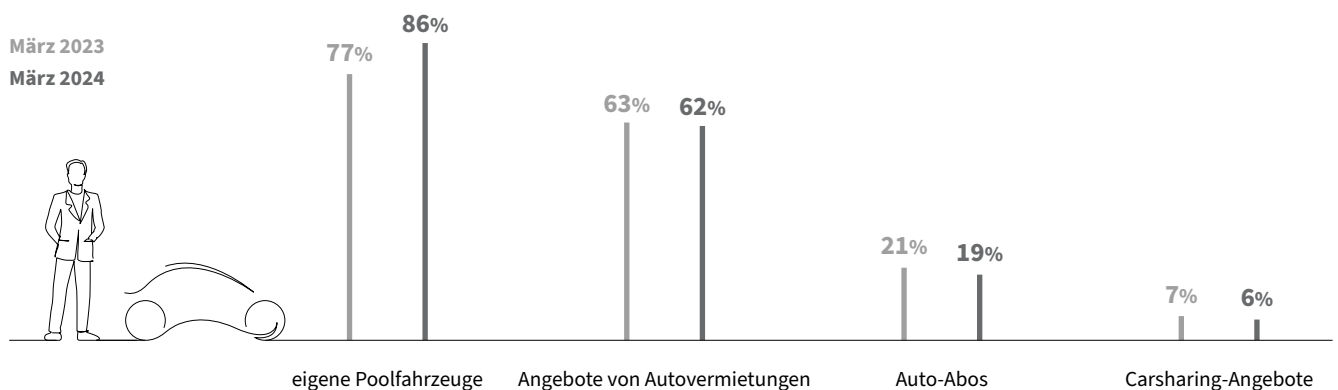
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Fuhrparkleiter schätzen E-Mobilität verhalten ein: Auf die Frage, wie sie die Entscheidung der Politik hinsichtlich des festgelegten Ausstiegs aus der Verbrennertechnologie beurteilen, halten 69% der Fuhrparkleiter dies nicht für den richtigen Weg. Ferner ist die große Mehrheit (74%) der Ansicht, die Nutzer ihrer Flotte wären nicht in der Lage, alle Strecken rein batterieelektrisch zurückzulegen. Auch wenn diese Einschätzung nach wie vor auf hohem Niveau liegt, so ist doch ein Rückgang gegenüber 2023 zu erkennen (-7 Prozentpunkte). 45% gaben zu Protokoll, sie hätten Dienstwagenberechtigte, die wieder zum klassischen Verbrenner zurückkehren möchten. Ein deutlicher Anstieg im Vergleich zum Vorjahr von 13 Prozentpunkten.

Interimslösungen im Fuhrpark

Basis: Mobilitätsangebot benötigt; Mehrfachnennungen möglich

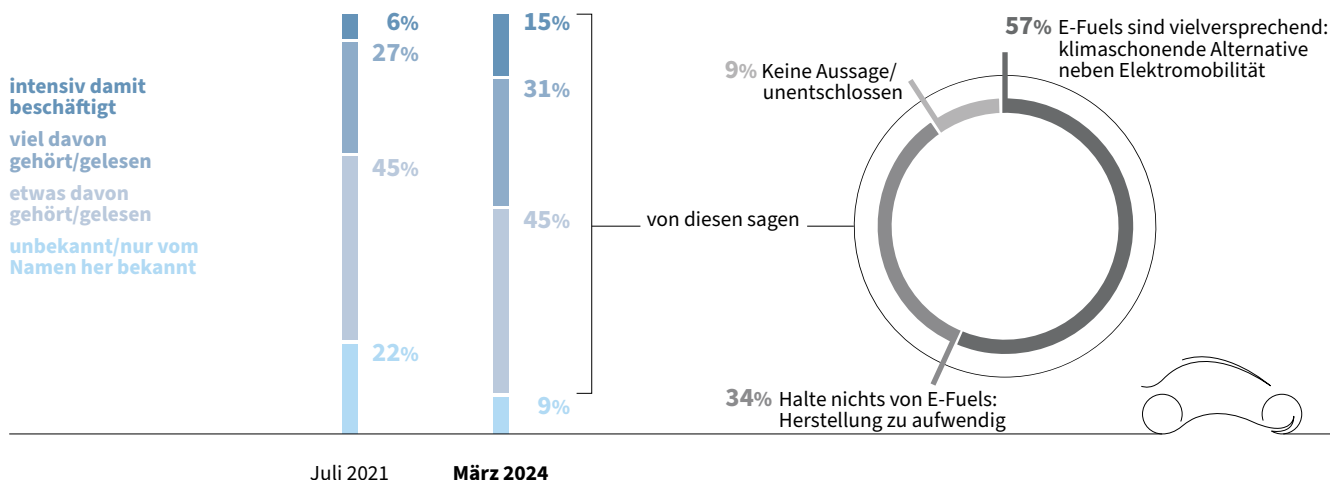
Frage: Auf welche alternativen Mobilitätsangebote greifen Sie bei Bedarf zu?



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Auto-Abos wenig für Interimsmobilität eingesetzt: Fuhrparkleiter benötigen häufig Interimslösungen, z. B. wenn Fahrzeuge wegen Werkstattbesuchen nicht verfügbar, bestellte Neuwagen nicht lieferbar sind oder dienstwagenberechtigte Mitarbeiter in der Probezeit noch keinen eigenen Dienstwagen fahren. Dann greifen 86% (2023: 77%) der Fuhrparkleiter auf Poolfahrzeuge zu, also Pkw, die bereits im Fuhrpark vorhanden, aber keinem Fahrer zugewiesen sind. Angebote von Autovermietungen nutzen 62%. Auto-Abos werden derzeit von 19% der Fuhrparkleiter genutzt, das ist ein leichter Rückgang um zwei Prozentpunkte zum Vorjahr. Carsharing-Angebote werden nur von 6% der Fuhrparkleiter in Anspruch genommen.

E-Fuels: Kenntnisstand und Einschätzung der Fuhrparkleiter



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Kenntnis von E-Fuels gestiegen: Im Vergleich zur Befragung von vor vier Jahren hat sich der Kenntnisstand bei Fuhrparkleitern rund um E-Fuels deutlich erhöht. Der Anteil derjenigen, die 2021 die synthetischen Kraftstoffe nur vom Namen her kannten bzw. gänzlich unbekannt waren, lag bei 22%. Diese Quote ist 2024 auf 9% gesunken. Somit haben sich 91% aller Befragten damit auseinandergesetzt oder in Teilen sogar intensiv beschäftigt. Von all diesen 91% halten knapp zwei Drittel E-Fuels für eine vielversprechende, klimaschonende Alternative neben der Elektromobilität. Gut ein Drittel (34%) hält allerdings davon nichts und schätzt deren Herstellung als zu aufwändig ein.

Kommentar

Das vorliegende DAT Barometer 2024 mit Fokus auf gewerbliche Fuhrparks macht nochmal deutlich: 1. Es geht voran. 2. Die Unternehmen sind **Vorreiter** und können **für die Mobilitätswende** ein Leuchtturm sein. Im Pkw-Bestand in Deutschland hat sich der Anteil von rein batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) auf 2,9% erhöht. In Fuhrparks sind es fast 14%! Alternative Antriebe insgesamt liegen dort bei 23% und haben sich seit 2021 verdoppelt.

Dass die Quote nicht noch höher ist, liegt unter anderem daran, dass die Elektrifizierung der Fuhrparks zwar im vollen Gange, aber eine Umstellung oft aus den verschiedensten Gründen noch nicht möglich und darüber hinaus alles andere als trivial ist.

Die von der Politik gesetzten Rahmenbedingungen und Prozesse führten zurückblickend zu einer Reduzierung der Investitionsdynamik in Elektrofahrzeuge. Die Förderung 2023 für Unternehmen zu beenden und gleichzeitig nicht den Bestellzeitpunkt, sondern den Zulassungstermin als Stichtagskriterium der Förderwürdigkeit anzusetzen, war kontraproduktiv. Hierauf haben wir als Mobilitätsverband mehrfach hingewiesen. Hinzu kommen und kamen Lieferschwierigkeiten der Hersteller und nach wie vor fehlende Fahrzeugtypen (z. B. Kombifahrzeuge). Hieraus resultieren Planungsunsicherheiten, die eine spürbare Zurückhaltung

von Unternehmen erklären können. Und nach wie vor muss der Ausbau der Ladeinfrastruktur weiter angekurbelt werden, damit Elektromobilität sich langfristig durchsetzen kann.

Entscheidend sind aber Hard- und Softskills: Einmal, ob mit vorhandenen Modellvarianten und Reichweiten von E-Fahrzeugen der Mobilitätsbedarf der Unternehmen überhaupt abgedeckt werden kann und ob die Mitarbeitenden – ganz unabhängig von steuerlichen Anreizen – bereit sind, sich auf Alternativen einzulassen. Nicht zu vergessen, dass das Thema für Unternehmen und Mitarbeitende oft ein völlig neues Feld ist und das Fachwissen und die Erfahrung fehlt. **Qualifizierungsmaßnahmen** sind deswegen dringend notwendig – das wäre ein Bereich, in dem die Politik sinnvoll fördern könnte.

Denn wenn alles so schwierig gemacht wird, dann sehnen sich die Verantwortlichen zurück zu den Zeiten, als es noch einfacher und vertraut war – und bestellen Verbrenner.



Axel Schäfer
Geschäftsführer
Bundesverband
Fuhrparkmanagement
e.V.

Über das DAT Barometer

Das DAT Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts.

Die 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

Leiter

Unternehmenskommunikation

T: +49 711 4503-488

M: +49 175 5874675

martin.endlein@dat.de

Uta Heller

Senior Project Manager

Automotive Market Research

T: +49 711 4503-389

uta.heller@dat.de

Dr. Karin Bayha

Referentin

Unternehmenskommunikation

T: +49 711 4503-558

karin.bayha@dat.de

Bernd Reich

Referent

Unternehmenskommunikation

T: +49 711 4503-440

bernd.reich@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.