

Die Zeit ist aus den Fugen?

Neuwagenbestellungen können nicht getätigt werden, Fuhrparkleiter müssen ihre Verträge verlängern, Dienstwagenberechtigte fahren Poolwagen, Autovermieter bekommen keine Fahrzeuge, Werksdienstwagen und Vorführwagen sind weiter Mangelware. Erst Corona und fehlende Halbleiter, jetzt der Krieg in der Ukraine. Die Automobilindustrie befindet sich in einer schwierigen Lage.

Von allen gewerblichen Neuzulassungen – das sind immerhin zwei Drittel aller Neuzulassungen – ist die Hälfte auf Firmenfuhrparks zugelassen. Die Top-Antriebsart unter ihnen ist weiterhin der Diesel (72%). Benziner und Alternative Antriebsarten vereinen jeweils 14% auf sich. Unter den Alternativen Antriebsarten ist der Anteil der batterieelektrischen Pkw deutlich gestiegen und macht nunmehr fast die Hälfte aus (43%). Ohnehin fährt zwischenzeitlich in jedem Fuhrpark der befragten Flotten-

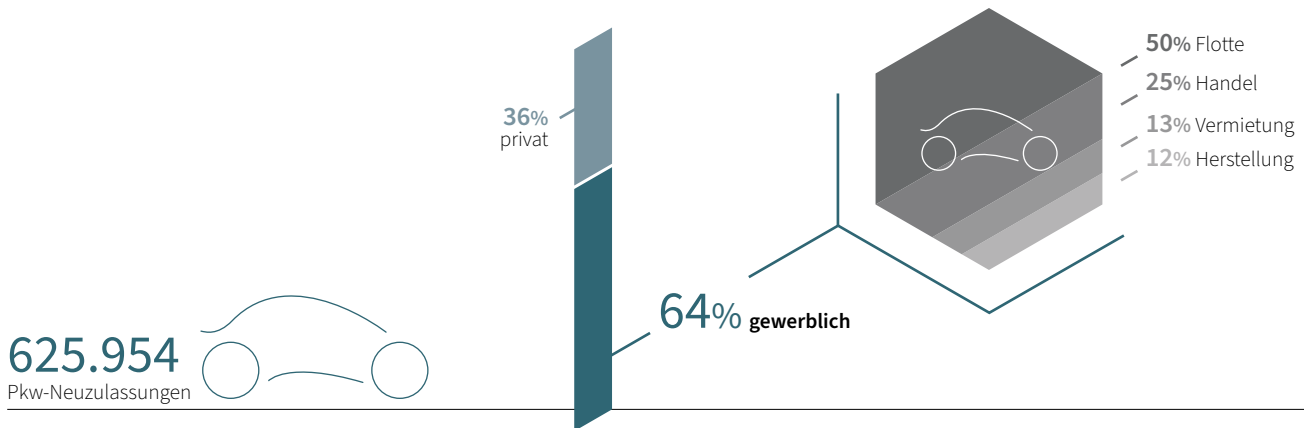
manager mindestens ein Pkw mit Alternativem Antrieb, und 84% geben an, auch Lademöglichkeiten am Arbeitsplatz zu haben.

Durch die anhaltend schwierige Liefersituation bei Neuwagen würden die meisten Fuhrparkleiter auf eine Vertragsverlängerung der Leasinggesellschaften zurückgreifen. Wenn man schnell ein Interimsfahrzeug benötigt, nutzt die Mehrheit eigene Poolwagen, dicht dahinter folgen Mietfahrzeuge. Auf die viel diskutierten Auto-Abos greift nur eine geringe Zahl von Fuhrparkleitern zu. Dennoch beschäftigen sich mit Abos im Vergleich zum Vorjahr deutlich mehr von ihnen (von 41% auf 60%), und auch deren Nutzung ist in den Fuhrparks gestiegen (von 1% auf 10%). Als Alternative zum Leasing sehen 77% der Befragten ein Auto-Abo allerdings nicht.



Gewerbliche und private Pkw-Neuzulassungen

Januar bis März 2022

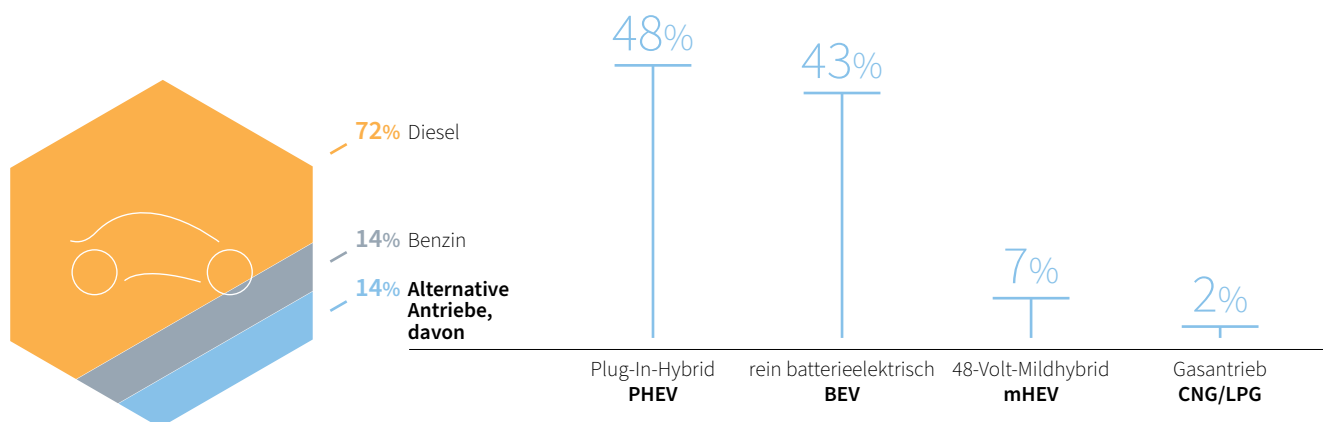


Copyright: DAT/Quelle: KBA

Neuwagenmarkt von gewerblichen Zulassungen geprägt: Laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wurden im März 2022 genau 241.330 Pkw neu zugelassen (-18% gegenüber März 2021). Von Frühjahresbelebung kann damit kaum gesprochen werden, denn auch kumuliert liegt das erste Quartal gut fünf Prozent unter dem Vorjahreszeitraum. Nahezu unverändert ist dagegen die Aufteilung von gewerblichen und privaten Neuzulassungen: 36% wurden von privaten, 64% von gewerblichen Haltern getätigt. Doch nicht jede gewerbliche Zulassung ist auch ein Dienstwagen, sondern auch Zulassungen auf Handel, Autovermieter oder Automobilhersteller zählen mit dazu. Der Bereich „Flotte“ macht innerhalb der gewerblichen Zulassungen mit 50% den Löwenanteil aus, bezogen auf alle Neuzulassungen liegt der Anteil bei 32%.

Verteilung der Antriebsarten in den Fuhrparks

Stand April 2022

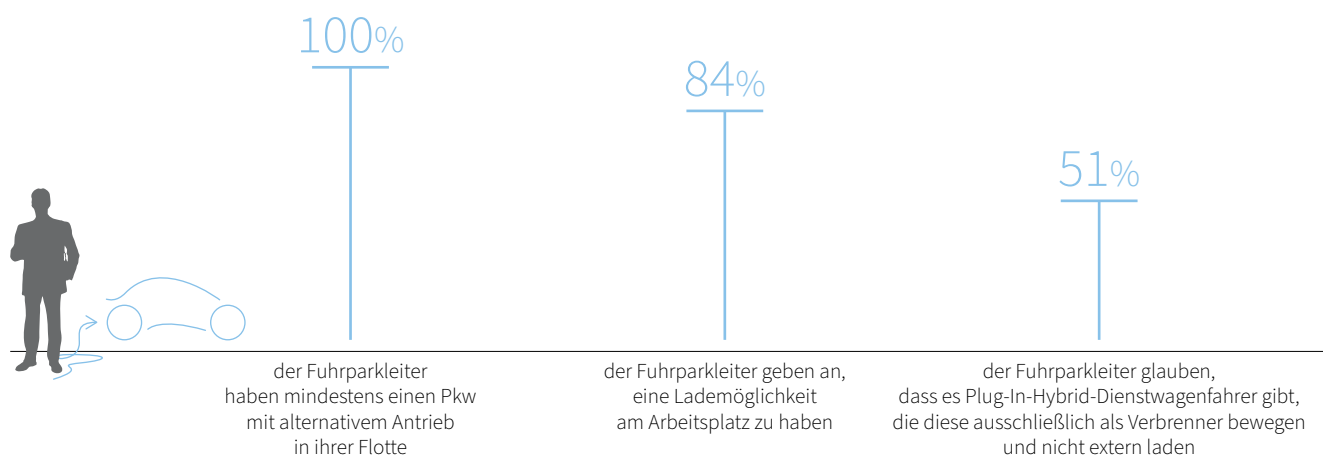


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Top-Antriebsart in Fuhrparks weiterhin der Diesel: Der Anteil der Alternativen Antriebsarten in Fuhrparks wächst zwar, doch bei den für das DAT-Barometer im April 2022 befragten Fuhrparkleitern und Flottenmanagern ist der Diesel vorherrschend. Hier macht sich die Effizienz dieser Motoren bei hoher Fahrleistung und den derzeitigen Kraftstoffpreisen bemerkbar. Der Anteil von Benzinern und Alternativen Antrieben liegt aktuell bei jeweils 14%. Von Letztgenannten machen die Plug-In-Hybride (PHEV) mit 48% den größten Anteil aus, gefolgt von den rein batterieelektrischen Pkw (BEV) mit 43%. Die so genannten Mildhybride (mHEV), die von den Fuhrparkleitern mit 7% angegeben wurden, müssten strenggenommen den Verbrennern zugeordnet werden, da die mHEV nicht rein elektrisch fahren können.

Fakten und Einschätzungen der Fuhrparkleiter

Stand April 2022



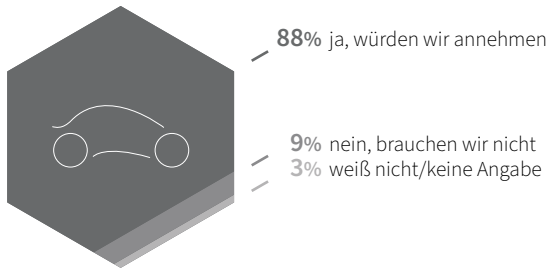
Copyright: DAT/Quelle: DAT

Alternative Antriebsarten in Fuhrparks angekommen: In der aktuellen Befragung für das DAT-Barometer gaben alle Fuhrparkleiter an, dass sich mindestens ein Fahrzeug mit alternativer Antriebsart in der Flotte befinde. 84% der Fuhrparkleiter haben am Arbeitsplatz eine Lademöglichkeit, über deren Nutzung gibt die Befragung allerdings keine Auskunft. Auch denkt über die Hälfte der Befragten (51%), dass es Dienstwagenfahrer gibt, die ihren PHEV ausschließlich als Verbrenner nutzen – also nicht extern laden. Knapp ein Drittel der Fuhrparkleiter gibt an, dass die Bestellung eines PHEV oder BEV nicht an bestimmte Bedingungen geknüpft ist (z. B. Lademöglichkeit zu Hause).

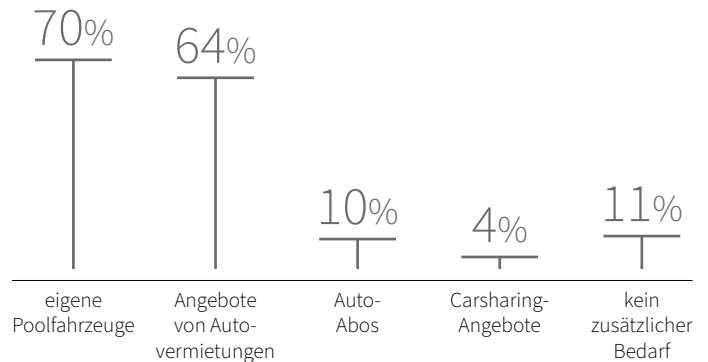
Umgang der Fuhrparkleiter mit aktueller Situation

Stand April 2022

Frage: Was halten Sie von Vertragsverlängerung seitens Leasinggesellschaften, wenn derzeit keine Neu-/Folgefahrzeuge ausgeliefert werden können?



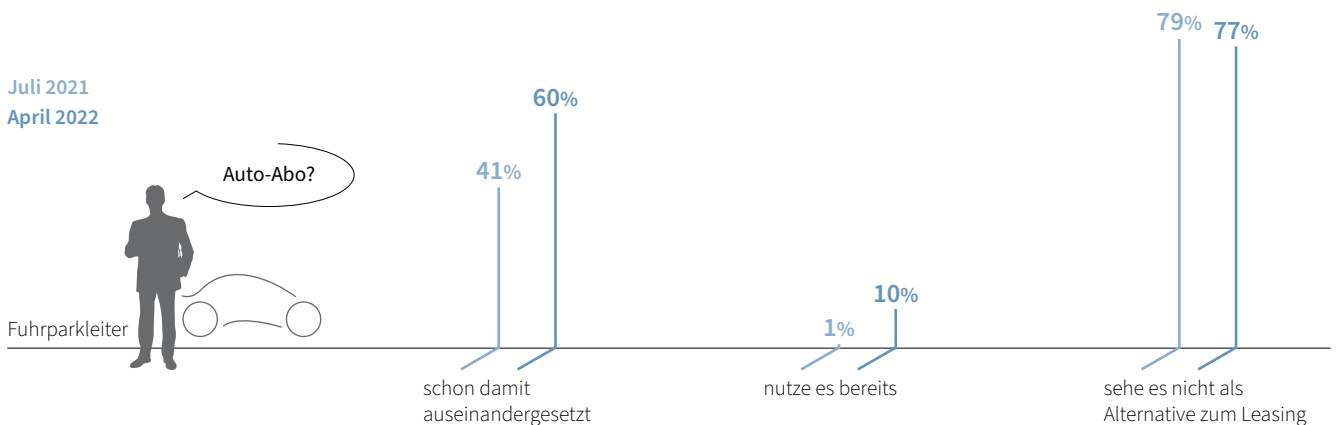
Frage: Auf welche alternativen Mobilitätsangebote greifen Sie in diesen Zeiten zu? Mehrfachnennungen möglich



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Lieferschwierigkeiten auch bei Fuhrparks im Fokus: Auch auf die Fuhrparks wirkt sich der Rohstoffmangel und die damit verbundenen Lieferschwierigkeiten aus. So würden 88% der Fuhrparkleiter eine Vertragsverlängerung bestehender Fahrzeuge seitens der Leasinggesellschaft annehmen. Um die Mobilität zu erhalten und Zeiten bis zur Lieferung eines neues Fahrzeuges zu überbrücken, greifen 70% der Fuhrparkleiter auf eigene Poolfahrzeuge zu, und 64% geben an, auf Pkw von Autovermietungen zurückzugreifen. Auto-Abos werden von 10% und Carsharing-Angebote von 4% als Alternative für den Erhalt der Mobilität genutzt. 11% der Fuhrparkleiter haben eigenen Angaben zufolge aktuell keinen zusätzlichen Bedarf an Interimslösungen.

Auto-Abos: Kenntnisstand und Einschätzung



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Auto-Abos im Fuhrpark noch unterrepräsentiert: Von den Lieferschwierigkeiten der Automobilhersteller können in gewisser Weise die Auto-Abos profitieren. So haben sich aktuell bereits 60% der Fuhrparkleiter mit diesem Thema auseinandergesetzt. Das ist eine deutliche Steigerung gegenüber den Angaben aus Juli 2021 (damals waren es 41%). Die Nutzung liegt derzeit bei 10%. Die Fuhrparkleiter betrachten diese neue Mobilitätslösung aber nicht als ersetzend: 77% sehen die Abo-Nutzung eines Autos gegen einen festen monatlichen Betrag nicht als Alternative zum klassischen Leasingvertrag. Dies ist auf ähnlichem Niveau wie 2021 (79%).

Kommentar

Die Mobilitätswende ist längst im Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement angekommen. Doch der Umbau in Richtung Alternative Antriebe dauert seine Zeit. Diese haben zwar mit Benzinern gleichgezogen und wachsen – doch lange nicht so wie man es durch die Präsenz des Themas in der Öffentlichkeit glauben würde. Förderungen und medialer Hype sind eben noch keine hinreichende Entscheidungsgrundlage für Unternehmen.

Die Entscheidung für alternative Antriebe ist im Wesentlichen abhängig von der Relevanz für die eigenen Mobilitätsanforderungen und der Verfügbarkeit, die derzeit noch immer ein Problem darstellt. Erfreulicherweise zeigen die Ergebnisse des DAT-Barometers allerdings, dass mittlerweile alle befragten Fuhrparkleitenden mindestens ein Fahrzeug mit alternativem Antrieb in der Flotte einsetzen. Ein wichtiger Schritt hin zur Mobilität der Zukunft. Klar ist aber auch, dass eine Mobilitätswende kein radikaler Umbruch sein kann. Damit der Prozess gelingt, bedarf es Über- gangstechnologien und angemessene politische Rahmenbedingungen.

Ein bereits angegangenes Problem ist die Förderung der Plug-in-Hybride. Wir als Fuhrpark- verband haben die Förderung schon lange kritisiert, da Plug-in-Hybride nachweislich keinen großen Anteil an der Reduzierung der CO₂-Emissionen haben. In den meisten Fällen wird das Fahrzeug als Verbrenner betrieben. Die Ergebnisse des DAT-Barometers zeigen, dass 51 Prozent der Fuhrparkverantwortlichen denken, dass es Dienstwagenfahrer gibt, die den Plug-in-Hybrid ausschließlich als Verbrenner fahren. Wir haben schon lange vor der Mogelpackung gewarnt und gefordert, dass eine Förderung an eine adäquate Stromnutzung von 50 Prozent gekoppelt sein muss. Nun hat die Regierung entschieden, die Förderung zum Ende des Jahres 2022 ganz aus- laufen zu lassen. Begründung: Sie seien inzwischen marktgängig und brauchen keine Förderung mehr. Es wird sich zeigen, ob das die bessere Lösung ist.

Um die Mobilitätswende voranzutreiben, muss sich noch einiges ändern – insbesondere beim Thema Ladeinfrastruktur. Nicht nur der Ausbau der Ladesäulen, sondern vor allem auch die Bekämpfung der Monopolstellung sowie des Tarifdschungels sind vonnöten. Da ist es begrü- ßenswert, dass 84 Prozent der Fuhrparkverantwortlichen das Problem selbst angehen und Lademöglichkeiten am Arbeitsplatz bieten. Hinsichtlich der betrieblichen Mobilität besteht Handlungsbedarf, aber wir befinden uns auf dem richtigen Pfad.



Axel Schäfer
Geschäftsführer
Bundesverband
Fuhrparkmanagement
e.V.

Methodik Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts. Fuhrparkleiterbefragung: Im Auftrag der DAT wurden 104 Interviews über TeleResearch durchgeführt (Feldzeit: 21.03.–05.04.2022). 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 Fuhrpark- management-Dienstleister, 3) beteiligt an der Frage der Pkw-Finanzierung.

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 | dat.de

Bernd Reich

Referent

Unternehmenskommunikation

T: +49 711 4503-440

bernd.reich@dat.de | 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.