

Bilanz, Steuern, Mitarbeiter

Die Top-Drei-Gründe, welche Fuhrparks zum Elektrifizieren bringen, bleiben 2026 dominant, wie das DAT-Barometer zeigt. Dennoch gibt es interessante Verschiebungen zum Vorjahr.



Foto: Dani Heyne

Auf welchen Antriebsmix setzen die deutschen Flotten gerade?

Diesel verliert, Elektro gewinnt. Diese simple Formel ist nur eine – wenn auch keine neue – Erkenntnis aus der Befragung der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) für die Trendstudie.

Lag der Anteil der Selbstzünder vor drei Jahren (März 2023) noch bei knapp zwei Dritteln der Flotten (64 Prozent), wird momentan nur noch knapp jeder zweite Dienstwagen mit Diesel angetrieben (48 Prozent). Im gleichen Zeitraum blieben die Benzin-Zahlen nahezu stabil (von 17 auf 14 Prozent Mix-Anteil) und die reine E-Fraktion (BEV) holte auf (von 9 auf 23 Prozent).

Die Plug-in-Hybriden (Phev) bleiben in den drei Jahren stabil und liegen aktuell bei 9 Prozent. Unter den restlichen Antriebsarten summiert die DAT die Voll- und Mild-Hybridantriebe, die sich speziell in diesem Jahr aus der Nische hochgearbeitet haben. Sprit sparen ist halt angesagt.

Blickt man dann auf die reinen Zulassungen mit E-Kennzeichen, zeigt sich der bekannte Trend: Der B2B-Kanal, in dem Flotten, Vermieter, Autobauer und der Handel zusammen-

kommen, nimmt gut zwei Drittel der Stromer ab. Der Privatmarkt steht demnach für jeden dritten Neuzugang mit E-Antrieb.

Eine Kaufverunsicherung spüren im Moment nicht allein die Privatleute, auch die befragten Fuhrparkmanager gaben an, aktuell weniger investitionsfreudig zu sein. Mehr als ein Viertel bestätigte laut dem DAT-Barometer, dass sie aufgrund der angespannten wirtschaftlichen Situation ihres Unternehmens die Fahrzeugbeschaffung reduzieren oder einschränken müssten. Firmeninsolvenzen, der Abbau von Stellen oder die Verlagerung ins Ausland sorgen dafür, dass weniger Fahrzeuge auf Firmenfuhrparks in Deutschland zugelassen werden, heißt es aus Ostfildern.

Reichweitzugewinn

Beim detaillierten Blick in die Flotten mit E-Anteilen zeigt sich der oft beschriebene und selten sofort spürbare „technische Wandel“, der gerade die Stromer-Welt umweht. So berichteten 42 Prozent der Befragten, dass ihre Dienstwagenfahrer mittlerweile in der Lage sind, sämtliche Strecken rein elektrisch zurückzulegen – ein Anstieg um fast zehn Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr.

Rund ein Viertel der Nutzer möchte wieder zurück zum Verbrenner. Dieser Wert wirkt hoch und ist auch stabil geblieben. Mal schauen, welche Antworten die neuen E-Modelle in diesem Jahr hierauf geben können.

RS

Verteilung der Antriebsarten in den Fuhrparks

Anteil in Prozent

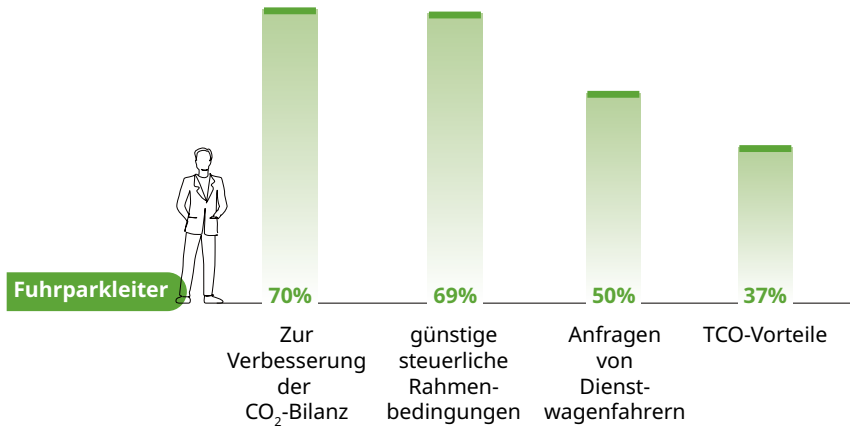


Copyright: DAT/Quelle: DAT

Anteil der elektrifizierten Antriebe in den Fuhrparks steigt: Bei der Befragung der Fuhrparkleiter für das DAT-Barometer wurde deutlich, dass Pkw mit Dieselantrieb in den Firmenflotten weiterhin den größten Anteil aufweisen. Dieser ist allerdings im Vergleich zum Vorjahr um fast zehn Prozentpunkte auf 48 Prozent gefallen. Vor wenigen Jahren lag der Dieselanteil in den Flotten noch bei über 60 Prozent. Der Anteil der Benzinzer ist mit 14 Prozent identisch zum Vorjahr geblieben, deutlich zugenommen haben die Pkw mit elektrifizierten Antrieben: BEV stiegen in den vergangenen Jahren von 9 auf derzeit 23 Prozent.

Gründe für BEV-Anschaffung im Fuhrpark

Stand März 2026

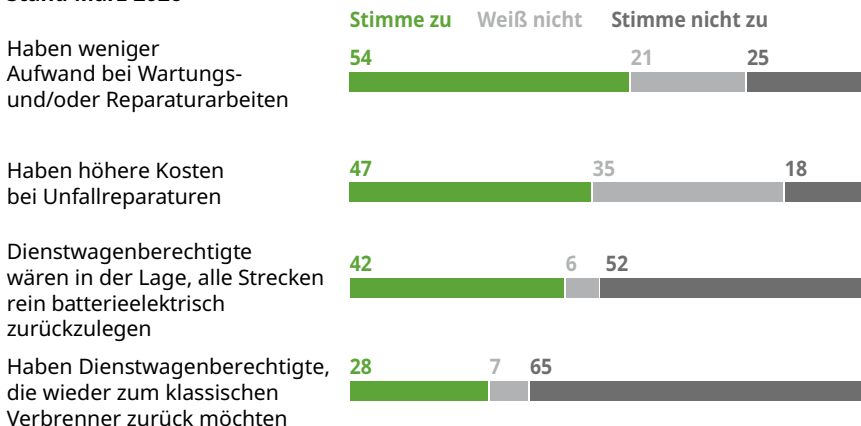


Copyright: DAT/Quelle: DAT

CO₂-Bilanz und steuerliche Vorteile treiben die BEV-Anschaffung voran: Gefragt nach den Hauptgründen für den Einsatz rein batterieelektrischer Pkw im Fuhrpark gaben 70 Prozent der Fuhrparkleiter an, dass sie dadurch ihre CO₂-Bilanz verbessern können. In vielen Fuhrparks ist entweder eine bestimmte E-Auto-Quote vorgeschrieben oder der gesamte Fuhrpark (so etwa bei manchen kommunalen Fuhrparks) ist per Gesetz auf 100 Prozent BEV-Anteil vorgeschrieben. Eine ähnliche Bedeutung wie der CO₂-Abdruck haben die steuerlichen Rahmenbedingungen, da der Dienstwagenfahrer nur 0,25 Prozent des BEV-Listenneupreises versteuern muss. Dies geht einher mit der Antwort „Anfragen von Dienstwagenfahrern“, was 50 Prozent der Fuhrparkleiter nannten. TCO-Vorteile (Total Cost of Ownership), das heißt niedrigere laufende Kosten, wurden von knapp 40 Prozent als Grund angegeben.

Stimmungsbild der Fuhrparkleiter rund um BEV im Fuhrpark

Stand März 2026



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Gemischtes Bild bei Erfahrungen mit BEV in den Werkstätten: Gefragt nach den Erfahrungen mit rein batterieelektrischen Pkw in der Flotte waren 54 Prozent der Meinung, sie hätten weniger Aufwand bei Wartungs- und/oder Reparaturarbeiten. Wichtig zu erwähnen in diesem Kontext ist, dass jeder Fünfte angab, er wüsste das nicht. Noch geringe Stückzahlen könnten ein Grund hierfür sein – auch was zum Beispiel die Kosten von Unfallreparaturen bei BEV betrifft. Hierzu konnten 35 Prozent keine Angaben machen, weil sicherlich die Unfallzahlen von BEV in den Flotten derzeit noch geringer sind als die von Verbrennern.

WIR SIND AUCH FÜR IHRE **ELEKTRO-FLOTTE** DA!



PROFESSIONELLE FLOTTENLÖSUNGEN FÜR ALLE UNTERNEHMENSGRÖSSEN

Für die individuellen Anforderungen Ihrer Flotte stehen wir Ihnen gerne zur Seite:

Hotline: **+49 (0)961 63186666**
Internet: **atu-flottenloesungen.de**

Mehr Infos zur Elektromobilität:

