

### Fuhrparks spüren wirtschaftliche Herausforderungen

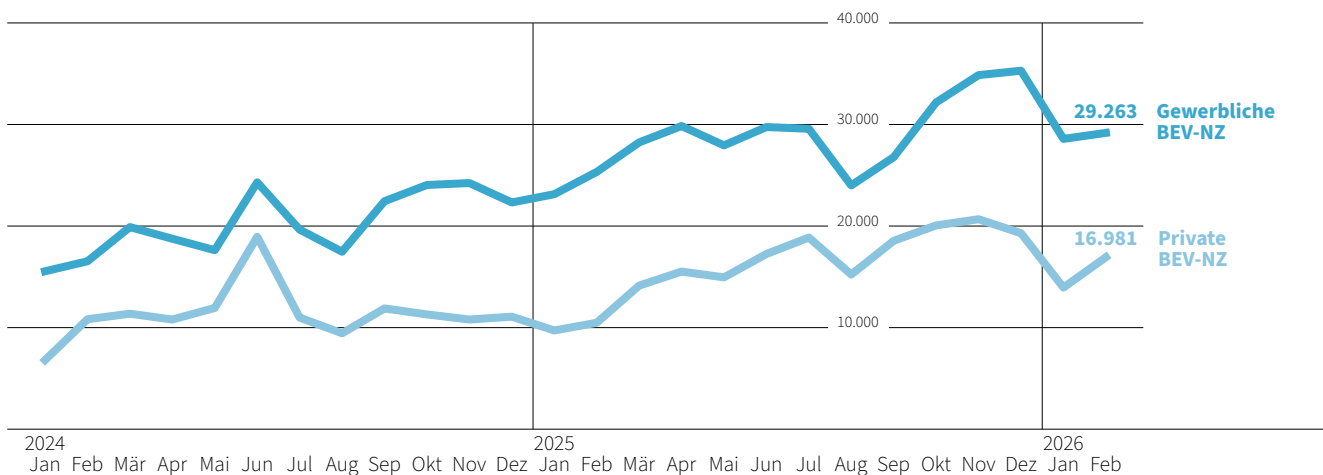
Die Pkw-Neuzulassungen sind in Deutschland generell sehr stark von gewerblichen Zulassungen geprägt. Dazu gehören Zulassungen auf den Fahrzeugbau, den Fahrzeughandel, die Autovermieter und die Firmenfuhrparks. Von allen gewerblichen Neuzulassungen vereinen die Firmenfuhrparks etwa die Hälfte auf sich. In der Regel bestehen Fuhrparks aus geleasteten Fahrzeugen, d. h. nach durchschnittlich 36 Monaten werden diese Fahrzeuge getauscht und von der Leasinggesellschaft oder dem Händler auf dem Gebrauchtwagenmarkt verkauft. Dies ist eine nicht zu verkennende Anzahl an Fahrzeugen, die im Gesamtmarkt lange erhalten bleiben.

Firmenfuhrparks waren in der Vergangenheit stets eine verlässliche Größe, z. B. beim Hochlauf der E-Mobilität. Insgesamt wächst dieser Markt z. Zt. nur wenig, was mit Sicherheit auch

damit zusammenhängt, dass mehr als ein Viertel der für das DAT Barometer befragten Fuhrparkleiter bestätigen, sie hätten aufgrund der angespannten wirtschaftlichen Situation ihres Unternehmens die Fahrzeugbeschaffung reduziert bzw. eingeschränkt. Firmeninsolvenzen, der Abbau von Stellen oder die Verlagerung ins Ausland sorgen dafür, dass weniger Fahrzeuge auf Firmenfuhrparks in Deutschland zugelassen werden. Unter schwierigen wirtschaftlichen Vorzeichen sichern die Fuhrparks die Mobilität ihrer Mitarbeiter, und diese Mobilität ist zunehmend rein batterieelektrisch. Anreize hierfür liegen in der Senkung des CO<sub>2</sub>-Abdruckes, aber auch in den steuerlichen Vergünstigungen. Neben dem Diesel hat sich das E-Auto als zweitwichtigster Antrieb in den Firmenflotten etabliert.



### BEV: Gewerbliche und private Neuzulassungen

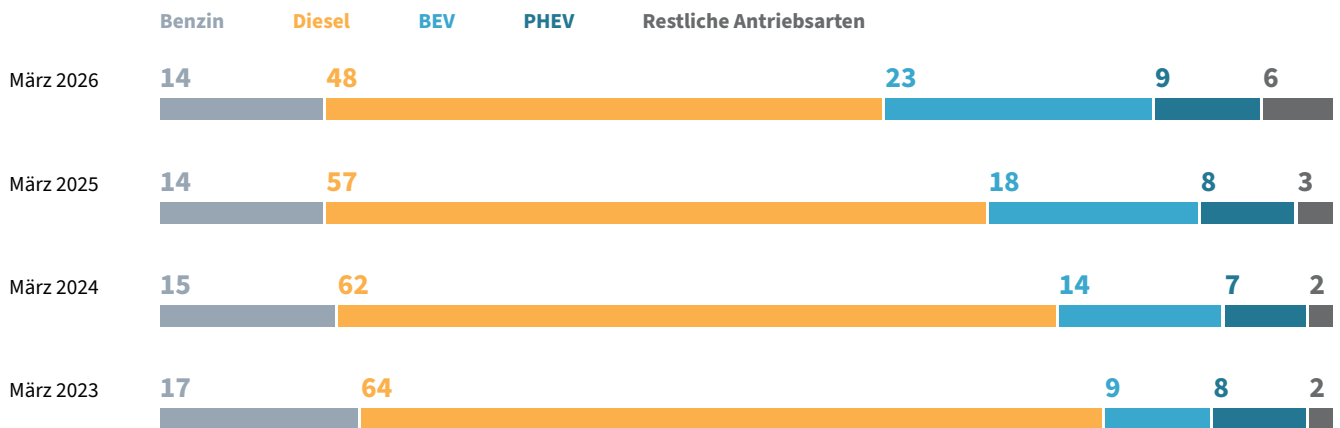


Copyright: DAT/Quelle: KBA

**Trend der BEV-Zulassungen geht weiter nach oben:** In den vergangenen zwei Jahren ist die Anzahl der gewerblichen und privaten BEV-Neuzulassungen zunehmend angestiegen. Der Hochlauf der Elektromobilität läuft allerdings nicht exponentiell nach oben, sondern gleicht eher (mit Unebenheiten) einem leichten Aufwärtstrend. Bezogen auf die Stückzahlen liegen die gewerblichen Zulassungen weiterhin deutlich über den privaten. Die Verteilung ist mittlerweile nahezu identisch mit allen Neuzulassungen, d. h. zwei Drittel sind gewerblich, ein Drittel privat.

### Verteilung der Antriebsarten in den Fuhrparks

Anteil in Prozent

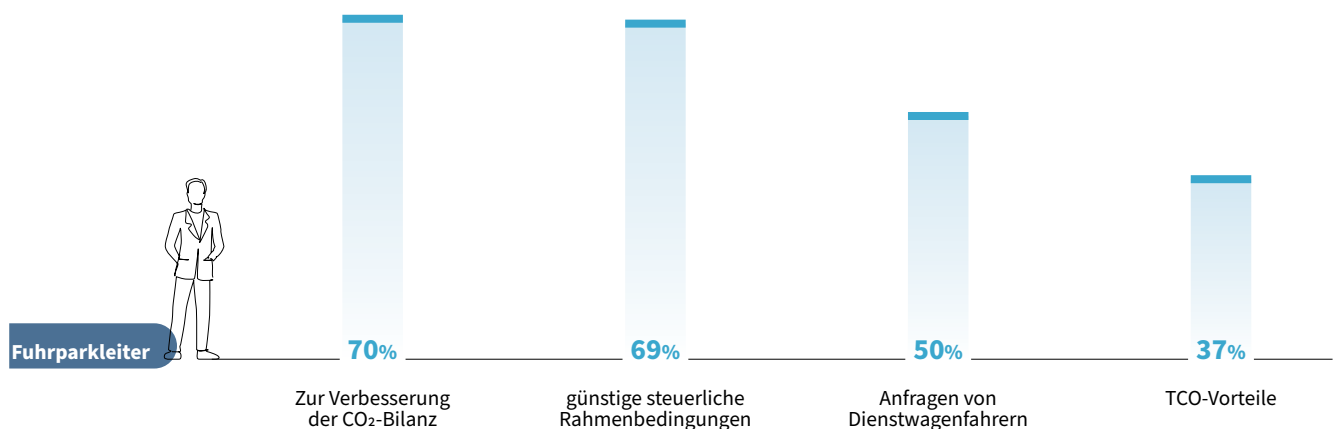


Copyright: DAT/Quelle: DAT

**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% gefallen. Vor wenigen Jahren lag der Dieselanteil in den Flotten noch bei über 60%. Der Anteil der Benziner ist mit 14% identisch zum Vorjahr geblieben, deutlich zugenommen haben die Pkw mit elektrifizierten Antrieben: BEV stiegen in den vergangenen Jahren von 9 auf derzeit 23%, PHEV sind im einstelligen Bereich auf aktuell 9% gestiegen. Die restlichen Antriebsarten, zu denen die Voll- und Mildhybridantriebe zählen, haben sich von 2 auf 6% verdreifacht.

### Gründe für BEV-Anschaffung im Fuhrpark

Stand März 2026

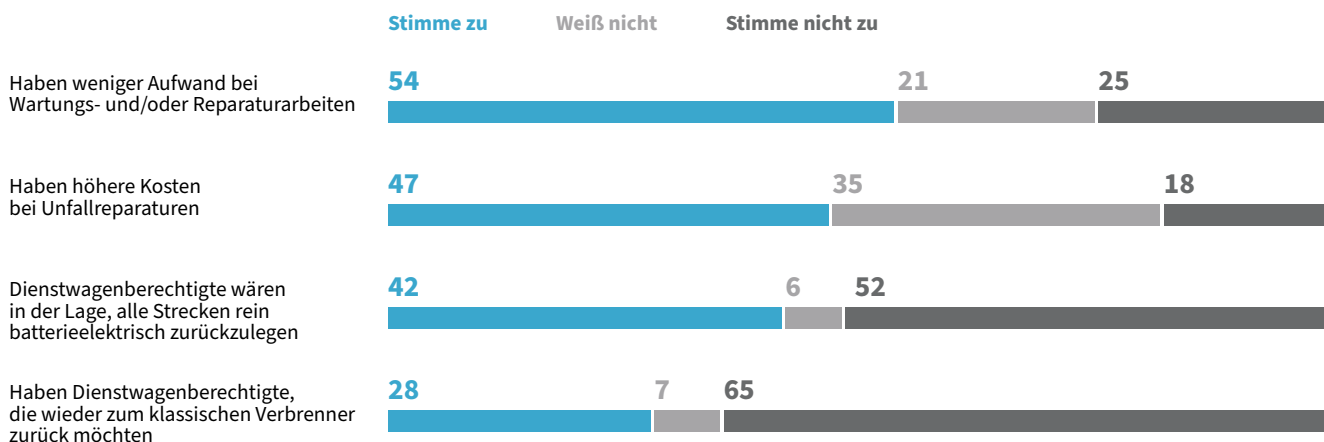


Copyright: DAT/Quelle: DAT

**CO<sub>2</sub>-Bilanz und steuerliche Vorteile treiben die BEV-Anschaffung voran:** Gefragt nach den Hauptgründen für den Einsatz rein batterieelektrischer Pkw im Fuhrpark, gaben 70% der Fuhrparkleiter an, dass sie dadurch ihre CO<sub>2</sub>-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% BEV-Anteil vorgeschrieben. Eine ähnliche Bedeutung wie der CO<sub>2</sub>-Abdruck haben die steuerlichen Rahmenbedingungen, da der Dienstwagenfahrer nur 0,25% des BEV-Listenneupreises versteuern muss. Dies geht einher mit der Antwort „Anfragen von Dienstwagenfahrern“, was 50% der Fuhrparkleiter nannten. TCO-Vorteile (Total Cost of Ownership), d. h. niedrigere laufende Kosten, wurden von knapp 40% als Grund angegeben.

### Stimmungsbild der Fuhrparkleiter rund um BEV im Fuhrpark

Stand März 2026

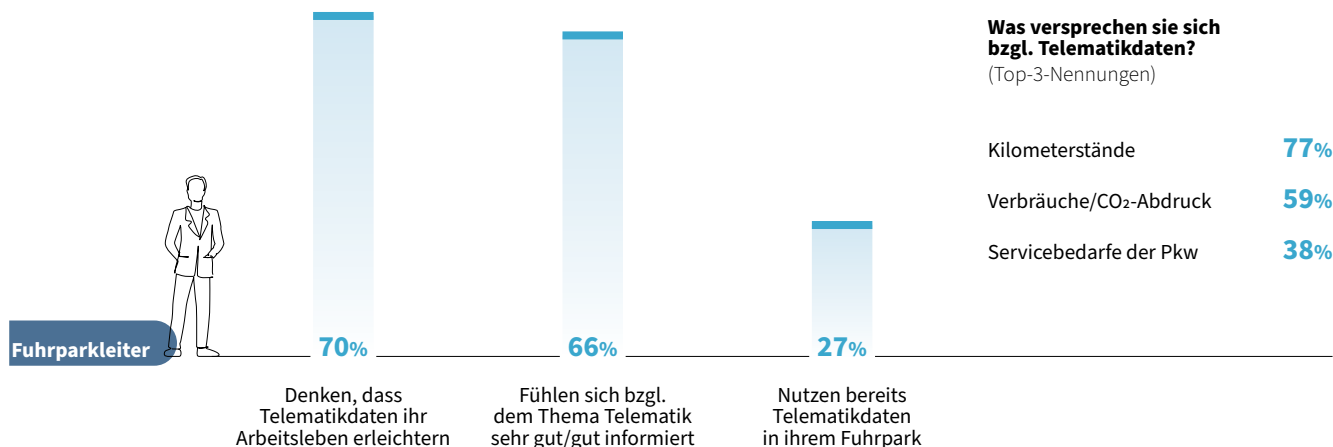


Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Gemischtes Bild bei Erfahrungen mit BEV in den Werkstätten:** Gefragt nach den Erfahrungen mit rein batterieelektrischen Pkw in der Flotte waren 54% 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 z. B. die Kosten von Unfallreparaturen bei BEV betrifft. Hierzu konnten 35% keine Angaben machen, weil sicherlich die Unfallzahlen von BEV in den Flotten derzeit noch geringer sind als die von Verbrennern. Einig waren sich 42% der Befragten, dass ihre Dienstwagenfahrer in der Lage sind, sämtliche Strecken rein elektrisch zurückzulegen – ein Anstieg um fast zehn Prozentpunkte ggü. dem Vorjahr. Stabil geblieben ist die Aussage von 28%, dass sie Dienstwagenberechtigte haben, die wieder zum Verbrenner zurückkehren möchten.

### Einstellung der Fuhrparkleiter zu Telematikdaten im Flottenmarkt

Stand März 2026



Copyright: DAT/Quelle: DAT

**Hoffnung auf Arbeiterleichterung durch Telematik:** Telematikdaten sind sogenannte dynamische Daten, die von den Fahrzeugen u. a. an den Hersteller gesendet werden. Dazu gehören zum Beispiel Standortdaten der Pkw, Kilometerstände oder auch Informationen rund um Servicebedarfe sowie Füll-/Ladestände. Aus diesen Daten lassen sich bei der Steuerung von Fuhrparks wichtige Erkenntnisse ableiten. 70% der befragten Fuhrparkleiter denken, dass Telematikdaten ihr Arbeitsleben erleichtern. Bereits im Einsatz bei der Fuhrparksteuerung sind solche Daten dagegen erst bei 27% der Befragten. Vor allem versprechen sich Fuhrparkleiter das einfache Erfassen von Kilometerständen, die automatisierte Messung von Verbräuchen inkl. des CO2-Abdrucks und das Ermitteln von Servicebedarfen. Generell kann festgehalten werden, dass sich immerhin 66% der Fuhrparkleiter gut oder sehr gut über das Thema Telematik informiert fühlen.

► **Transformation ja – aber nicht um jeden Preis**

Das vorliegende DAT Barometer 2026 mit Fokus auf gewerbliche Fuhrparks macht deutlich: Die betriebliche Mobilität steht an einem Wendepunkt. Einerseits treiben Unternehmensflotten die Elektrifizierung weiterhin maßgeblich voran. Andererseits zeigen die Zahlen klar, dass wirtschaftlicher Druck und politische Rahmenbedingungen zunehmend bremsend wirken. Mehr als ein Viertel der Unternehmen hat seine Fahrzeugbeschaffung eingeschränkt – ein deutliches Warnsignal.

Zwar wächst der Anteil rein batterieelektrischer Fahrzeuge in den Flotten auf inzwischen 23 Prozent (32 Prozent inklusive PHEV) und etabliert sich damit als feste Größe im Fuhrpark. Gleichzeitig bleibt der Diesel mit 48 Prozent dominant. Die Realität ist also ein paralleles Nebeneinander der Antriebe – und kein schneller Umbruch.

Das zeigt: Die Transformation ist kein Selbstläufer. Sie hängt entscheidend von stabilen und verlässlichen Rahmenbedingungen ab. Gerade hier erleben Unternehmen jedoch weiterhin Unsicherheiten, die Investitionen erschweren und Entscheidungen verzögern.

Die Gründe für den Einsatz von BEV sind eindeutig: CO<sub>2</sub>-Ziele und steuerliche Anreize. Doch diese allein reichen nicht aus. In der Praxis zählen Alltagstauglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Akzeptanz bei den Mitarbeitenden. Dass weiterhin ein relevanter Anteil der Nutzer zum Verbrenner zurück möchte, zeigt, wie groß die Herausforderung noch ist.

Hinzu kommt: Die Potenziale der Digitalisierung – etwa durch Telematik – werden zwar erkannt, aber noch nicht konsequent genutzt.

Auch hier fehlt es oft an klaren Strategien und Ressourcen.

Aus Sicht des Bundesverbandes Betriebliche Mobilität ist daher entscheidend: Wer die Transformation beschleunigen will, muss sie praktikabel gestalten. Dazu gehören auf Unternehmensbedürfnisse abgestimmte, technologieoffene Ansätze, ein berechenbarer Gebrauchtwagenmarkt, verlässliche politische Leitplanken und gezielte Unterstützung für Unternehmen – insbesondere beim Aufbau von Kompetenzen und Know-how. Eines ist klar: Die Ausgestaltung der Fuhrparks von heute sind nicht nur ein zentraler Hebel für die Erreichung von Klimazielen – sie prägen auch maßgeblich den Gebrauchtwagenmarkt von morgen und damit die Mobilität breiter Bevölkerungsschichten. Aber: Wenn Mobilität im Unternehmensalltag nicht funktioniert, wenn politische Entscheidungen mehr Unsicherheiten als Aufbruchstimmung erzeugen, wird sie auch nicht nachhaltig verändert.



**Axel Schäfer**  
Geschäftsführer  
Bundesverband  
Betriebliche Mobilität  
e.V.

**Methodik** Das DAT Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts. Fuhrparkleiterbefragung: Im Auftrag der DAT wurden 90 Interviews über TeleResearch durchgeführt (Feldzeit: 12.02. bis 02.03.2026). 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 der folgenden drei Kriterien erfüllen müssen:  
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.

## 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	Unternehmenskommunikation	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.