



Unternehmen als Wegbereiter für Elektromobilität

Die Rolle gewerblicher Fahrzeugflotten bei der Elektrifizierung des Straßenverkehrs
in Deutschland



Fahrzeugbestand: Höherer Elektroanteil bei gewerblichen Haltern, aber auf niedrigem Niveau

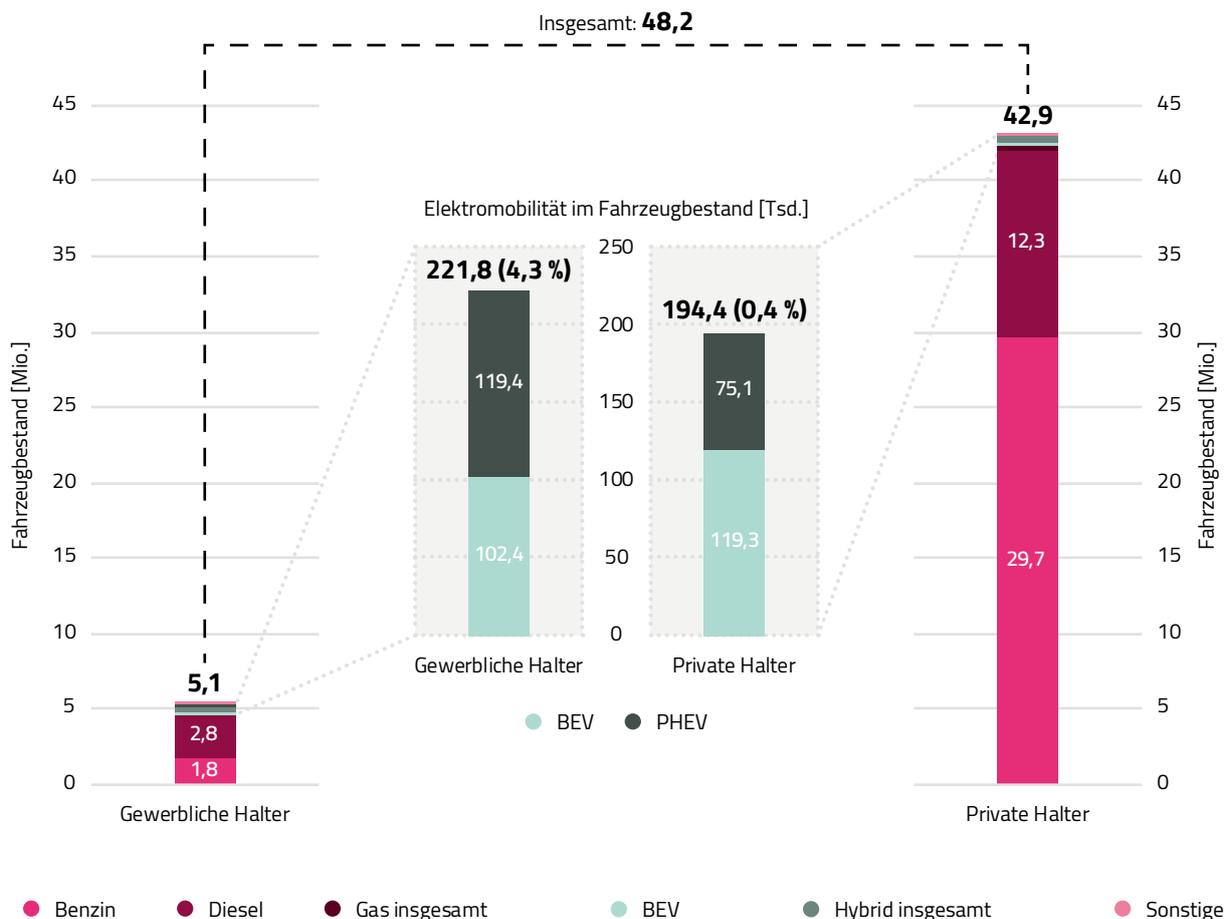
Um die deutschen Klimaschutzziele zu erreichen, ist eine deutliche Reduktion der Emissionen im Verkehrssektor notwendig. Der Anteil des Straßenverkehrs an den Emissionen des deutschen Verkehrssektors ist mit 95 Prozent besonders hoch.¹ Um die Emissionen im Straßenverkehr zu reduzieren, ist unter anderem ein Umstieg auf klimaneutrale Antriebstechnologien notwendig. Die Elektromobilität kann hierbei im Straßenverkehr einen wichtigen Beitrag leisten, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Das Ziel der Bundesregierung ist es daher, bis zum Jahr 2030 sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge in Deutschland auf die Straße zu bringen.²

Dieses Faktenblatt dokumentiert den Stand der Elektrifizierung im Fahrzeugbestand und bei den Neuzulassungen in Deutschland. Dabei wird analysiert, welche Rolle gewerbliche Flotten beim Übergang zur Elektromobilität spielen können.

Von den 48,17 Millionen in Deutschland zugelassenen Pkw können etwa 11 Prozent der Fahrzeuge gewerblichen Haltern zugeordnet werden, während die übrigen Fahrzeuge auf private Halter zugelassen sind (Stand Oktober 2020).⁴

Der Anteil von batterieelektrischen (BEV) und Plug-in-Hybriden Fahrzeugen (PHEV) liegt bei den privaten Haltern bei 0,4 Prozent und bei den gewerblichen Haltern bei 4,3 Prozent (Stand Oktober 2020).⁴ Damit liegt der Anteil elektrischer Fahrzeuge bei den gewerblichen Flotten zwar zehnmal höher als bei den privaten Haltern, aber ebenfalls auf einem sehr niedrigen Niveau. Ein Blick auf die Neuzulassungen 2020 zeigt jedoch, dass die Elektromobilität im Jahr 2020 beginnt, Fahrt aufzunehmen.

Fahrzeugbestand in Deutschland – Vergleich private und gewerbliche Halter (Stand Oktober 2020)



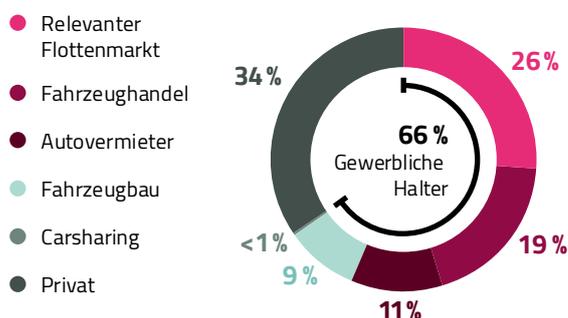
Quelle: Agora Verkehrswende (2020) nach KBA (2020a)

Neuzulassungen: Gewerbliche Halter bestimmen zwei Drittel des Fahrzeugmarkts

Unternehmen können mit ihren Fahrzeugflotten einen bedeutenden Einfluss auf den Fahrzeugmarkt nehmen, denn etwa 66 Prozent aller 3,6 Mio. Pkw-Neuzulassungen waren 2019 in Deutschland für den gewerblichen Gebrauch bestimmt.⁵ Durch die kurze Nutzungsdauer in den Fahrzeugflotten können die Unternehmen außerdem einen wichtigen Beitrag leisten, um die Elektromobilität im Gebrauchtwagenmarkt voranzutreiben und damit auch privaten Haltern stärker zugänglich zu machen. Außerdem spielt die Antriebswahl bei den Unternehmensfahrzeugen eine große Bedeutung, da 38 Prozent der zurückgelegten Personenkilometer in Deutschland auf Arbeitswege oder dienstliche Fahrten entfallen.⁶

Die Abbildung zeigt die Neuzulassungen nach Haltergruppen. Die Haltergruppe „Fahrzeugbau“ umfasst alle Firmenwagen der Mitarbeiter deutscher Automobilhersteller, sowie Vorführwagen und Werksfahrzeuge. Die Kategorie „Fahrzeughandel“ beinhaltet Fahrzeuge, die für Autohäuser und die Niederlassungen ausländischer Hersteller in Deutschland zugelassen werden.⁵ Autovermietungen (ohne Fahrer) werden im Segment der Autovermieter erfasst.

Anteil Neuzulassungen nach Haltergruppen (2019)

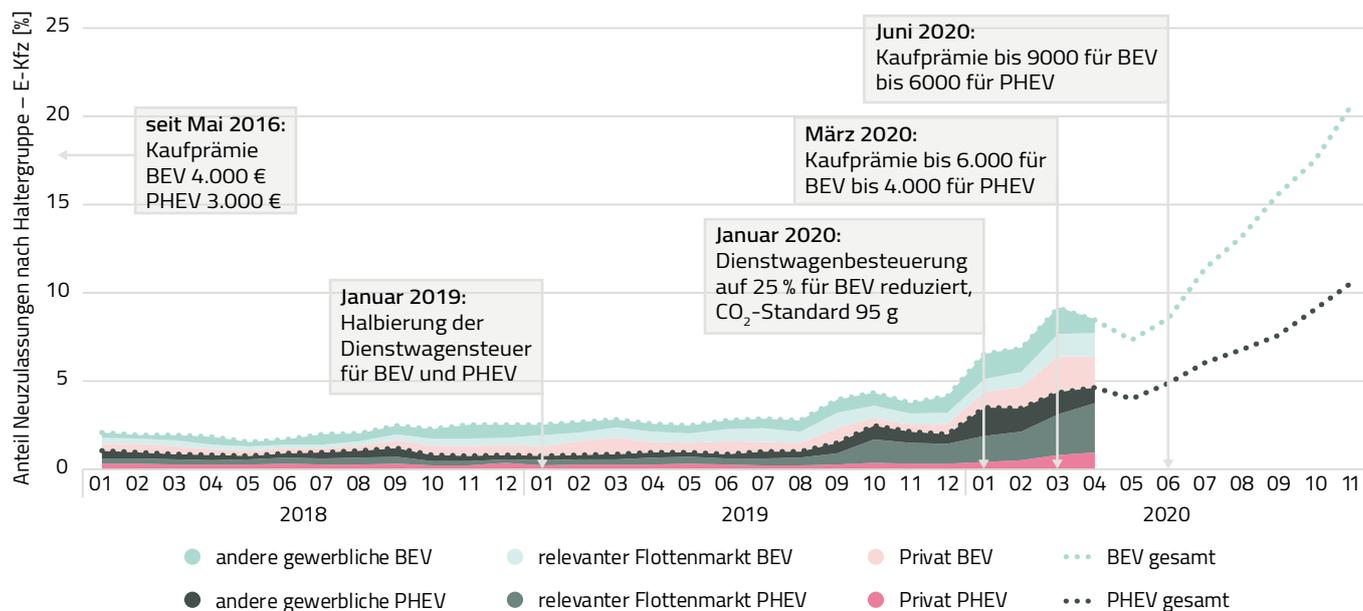


Quelle: Eigene Darstellung nach KBA (2020c)

Alle gewerblichen Neuzulassungen, die nicht zu Fahrzeugbau, Fahrzeughandel, Autovermieter oder Carsharing gehören, sind in der Kategorie „Relevanter Flottenmarkt“ zusammengefasst. Dazu gehören Fahrzeuge von Betrieben und Unternehmen, der öffentlichen Hand und von Selbstständigen. Unter den gewerblichen Haltern hat der relevante Flottenmarkt mit 26 Prozent aller Neuzulassungen den größten Anteil.⁵

Neuzulassungen: Elektromobilität nimmt 2020 Fahrt auf

Anteil E-Kfz (BEV und PHEV) an Neuzulassungen nach Haltergruppe



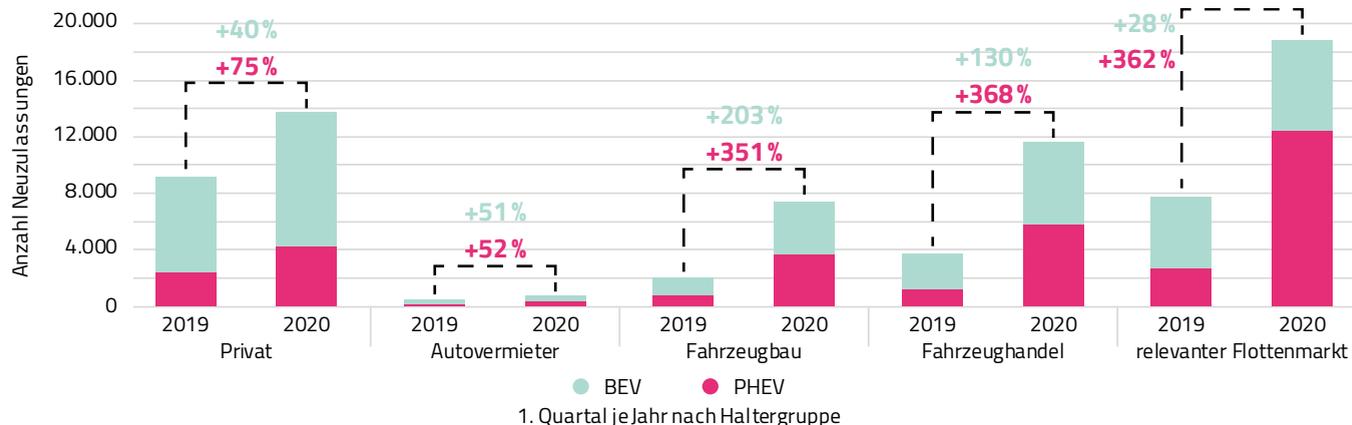
Quelle: Eigene Darstellung nach KBA (2020c)

Während es 2020 bedingt durch die COVID-19 Pandemie insbesondere im Frühjahr zu einem starken Rückgang der Neuzulassungen im Vergleich zu 2019 kam, stieg gleichzeitig der Anteil elektrischer Fahrzeuge an den Neuzulassungen von 2,6 Prozent 2019 auf 7,5 Prozent im ersten Quartal 2020.⁵ Dieser Aufwärtstrend hält an: Im Oktober 2020 lag der Anteil elektrischer Fahrzeuge an den Neuzulassungen bei 17,5%.⁴ Besonders der relevante Flottenmarkt ist ein Treiber dieser Entwicklung, was unter anderem auf die Reduzierung der Dienstwagenbesteuerung für elektrische Fahrzeuge zurückzuführen ist. Außerdem korreliert diese Entwicklung mit dem verschärften CO₂-Flottengrenzwert von 95 Gramm pro Kilometer, der bis Ende 2020 von den Herstellern erreicht werden muss.

lassungen bei 17,5%.⁴ Besonders der relevante Flottenmarkt ist ein Treiber dieser Entwicklung, was unter anderem auf die Reduzierung der Dienstwagenbesteuerung für elektrische Fahrzeuge zurückzuführen ist. Außerdem korreliert diese Entwicklung mit dem verschärften CO₂-Flottengrenzwert von 95 Gramm pro Kilometer, der bis Ende 2020 von den Herstellern erreicht werden muss.

Antriebsart: Plug-in-Hybride nehmen vor allem in Unternehmensflotten stark zu

Vergleich 1. Quartal 2019 vs. 1. Quartal 2020: Anzahl E-Kfz-Neuzulassungen und Zuwachs in Prozent



Quelle: Agora Verkehrswende (2020) nach KBA (2020c)

Mit 36 Prozent entfällt der größte Anteil der im ersten Quartal 2020 neu zugelassenen Elektrofahrzeuge auf den relevanten Flottenmarkt. Besonders auffällig ist der starke Zuwachs bei den PHEV um 362 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Bei den BEV gab es immerhin einen Anstieg um 28 Prozent. Damit wurden 6.475 BEV und 12.395 PHEV im ersten Quartal 2020 im relevanten Flottenmarkt neu zugelassen.⁵ Es sind außerdem immer mehr Modelle auf dem Markt verfügbar: Mit Stand April 2020 werden 77 PHEV- und 61 BEV-Modelle angeboten. 2019 lagen diese Werte noch bei jeweils 67 und 47 Modellen.⁵

Elektrischer Fahranteil von PHEV-Firmenwagen mit 18 Prozent zu gering

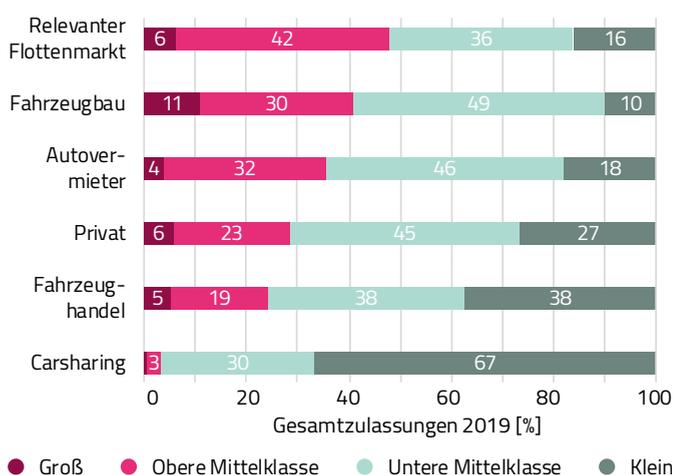
Der reale elektrische Fahranteil von PHEV-Fahrzeugen liegt in Deutschland deutlich unter dem Wert von 69 Prozent, der für die Typengenehmigung der Fahrzeuge berücksichtigt wird. Insbesondere bei Firmenwagen werden nur 18 Prozent der gefahrenen Kilometer mit dem Elektromotor zurückgelegt, bei Privatfahrzeugen sind dies 43 Prozent.⁷ Damit die PHEV-Fahrzeuge einen Beitrag zum Klimaschutz leisten können, ist jedoch ein hoher elektrischer Fahranteil wichtig. Hindernisse stellen häufig fehlende Lademöglichkeiten, insbesondere am Wohnort der Beschäftigten, sowie Fehlanreize durch Tankkarten dar.

Größenklasse: Fast 50 Prozent der Neuzulassungen im relevanten Flottenmarkt sind schwere Fahrzeuge

Der Anteil von großen Fahrzeugen und Fahrzeugen der oberen Mittelklasse ist im relevanten Flottenmarkt mit fast 50 Prozent am höchsten.⁵ Das Gewicht hat neben der Antriebsform erheblichen Einfluss auf den Energiebedarf und die Umweltwirkungen der Fahrzeuge. Ein hoher Anteil an schweren Fahrzeugen im relevanten Flottenmarkt bedeutet, dass auch im nachgelagerten Gebrauchtwagenmarkt der Anteil dieser Fahrzeugklassen steigt.

Die Aufteilung der Größenklassen definiert hier „Klein“ als Minis sowie Kleinwagen und „Untere Mittelklasse“ als Kompaktklasse. „Obere Mittelklasse“ wird als Mittelklasse sowie Utilities und „Groß“ als Oberklasse inklusive Wohnmobilen und Sportwagen eingeteilt.⁵

Anteil der Größenklassen je Haltergruppe (Neuzulassungen 2019)



Förderung: Politik setzt stärkere Anreize zur Fahrzeugelektrifizierung – insbesondere für Dienstwagen

Mit dem Konjunkturpaket von Juni 2020 führt die Bundesregierung verschiedene Instrumente ein, die den Markthochlauf der Elektromobilität beschleunigen sollen. Der Umweltbonus wird mit einer Innovationsprämie bis 2025 aufgestockt. Weiterhin profitieren Dienstwagenfahrer von einer Erhöhung der Bemessungsgrundlage für die reduzierte Dienstwagensteuer. Außerdem

wird die Kfz-Steuer ab Anfang 2021 eine CO₂-Komponente enthalten und die Kraftfahrsteuerbefreiung für batterieelektrische Fahrzeuge wird bis 2030 verlängert.⁸ Die nachfolgende Grafik veranschaulicht die aktuellen Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität.



Ausblick: Unternehmen als Wegbereiter für Elektromobilität

Die Entwicklung, des elektrischen Fahrzeugbestands und der Neuzulassungen zeigt, dass Unternehmen mit ihren Fahrzeugflotten und ihrer Beschaffungspraxis – gestützt durch Maßnahmen der Bundesregierung – zunehmend zum Treiber der Elektromobilität werden.

Unternehmen sollten sicherstellen, dass sie mit der Elektrifizierung ihrer Fahrzeugflotten auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, zum Beispiel, indem sie:

- **Strategien und Projekte für ein ganzheitliches Flotten- und Mobilitätsmanagement entwickeln.**
- **Verbindliche Richtlinien zur Fahrzeugauswahl in Abhängigkeit des Fahrprofils der Nutzer aufstellen.**
- **Anreize für die elektrische Nutzung von PHEV-Fahrzeugen setzen.**
- **Ladeinfrastruktur im System denken und Lademöglichkeiten am Unternehmensstandort und Wohnort der Beschäftigten fördern.**

Über das Projekt Wege zur elektrischen und nachhaltigen Unternehmensmobilität

Das Projekt *Wege zur elektrischen und nachhaltigen Unternehmensmobilität* wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit gefördert und vom Öko-Institut, von Agora Verkehrswende und der Stiftung KlimaWirtschaft in Kooperation mit Unternehmen eines breiten Branchenspektrums durchgeführt. Zu den Partnerunternehmen zählen die Deutsche Bahn, EnBW, Gegenbauer, R+V, sowie die Telekom Mobility Solutions. Ziel des Projektes ist es, Wege zu einer elektrischen und nachhaltigen Unternehmensmobilität aufzuzeigen.

Weitere Informationen zum Projekt finden Sie unter:

<https://www.agora-verkehrswende.de/projekte/wege-zur-elektrischen-und-nachhaltigen-unternehmensmobilitaet/>

Herausgeber

Agora Verkehrswende
Anna- Louisa- Karsch -Str. 2 | 10178 Berlin
T +49 (0)30 700 14 35000
F +49 (0)30 700 14 35129
www.agora-verkehrswende.de
info@agora-verkehrswende.de

Durchführung

Marena Pützscher,
Projektmanagerin Neue Mobilität, Agora Verkehrswende
marena.puetzschler@agora-verkehrswende.de

Florian Hacker, Stv. Bereichsleiter
Ressourcen & Mobilität, Öko-Institut
F.Hacker@oeko.de

Robert Wallace
Studentischer Mitarbeiter, Öko-Institut

Michelle Isabeau Waltring
Studentische Mitarbeiterin, Agora Verkehrswende

Satz: Juliane Franz, Agora Verkehrswende
Titelbild: iStock.com/Tramino

Version: 2.0

Veröffentlichung: Dezember 2020

51-2020-DE

Bitte zitieren als: Agora Verkehrswende und Öko-Institut (2020): Unternehmen als Wegbereiter für Elektromobilität. Die Rolle gewerblicher Fahrzeugflotten bei der Elektrifizierung des Straßenverkehrs in Deutschland

Quellenangaben

- 1 UBA (2020): Emissionsquellen. URL: <https://www.umwelt-bundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen#abfall-und-abwasser>
- 2 Bundesregierung (2020a): Verkehr. URL: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/verkehr-1672896>
- 3 KBA (2020a): Eigene Auswertung des Datensatzes „Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Bundesländern, Fahrzeugklassen und ausgewählten Merkmalen“ – 01. Oktober 2020.
- 4 KBA (2020b): Fahrzeugzulassungen im Oktober 2020
- 5 KBA (2020c): Eigene Auswertung des Datensatzes für Neuzulassungen für den Zeitraum Januar 2018 bis einschließlich April 2020.
- 6 infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)
- 7 ICCT (2020): Whitepaper Real-World Usage Of Plug-In Hybrid Electric Vehicles. URL: <https://theicct.org/publications/phev-real-world-usage-sept2020>
- 8 Bundesregierung (2020b): Pressemitteilung 4. Gespräch der Konzentrierten Aktion Mobilität. URL: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/4-spitzengespraech-der-konzentrierten-aktion-mobilitaet-transformation-unterstuetzen-wertschoepfungsketten-staerken--1815818>
- 9 Bundesfinanzministerium (2020): Konjunkturpaket. URL: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Schlaglichter/Konjunkturpaket/2020-06-03-eckpunktepapier.pdf?__blob=publicationFile

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Das diesem Faktenblatt zugrunde liegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit unter dem Förderkennzeichen 16EM4008-3 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren.