



Wirtschaft auf dem Weg zum E-DAX?

Stand der Flottenelektrifizierung in den DAX-40- und M-DAX-Unternehmen

2. Auflage der Unternehmensbefragung



Unternehmen prägen den Hochlauf der Elektromobilität

Die Klimaschutzbestrebungen haben in den vergangenen Jahren erheblich an Fahrt aufgenommen. Ein Sorgenkind ist dabei der Verkehrssektor. Im letzten Jahr, 2021, wurden die Sektorziele trotz anhaltender Pandemiewirkungen erneut deutlich verfehlt.¹ Ein Großteil der Emissionen im Verkehr ist auf den Straßenverkehr zurückzuführen.² Davon wiederum machen Pkw den größten Anteil aus.³ Um die deutschen Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen, setzt die Bundesregierung daher unter anderem auf ambitionierte Elektrifizierungsziele: Bis 2030 sollen 15 Millionen batterieelektrische Pkw auf die Straße gebracht werden.³

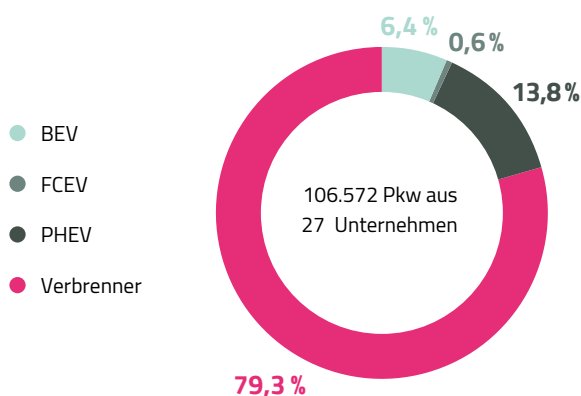
Unternehmen können eine Lenkungswirkung auf die Flottenelektrifizierung in Deutschland ausüben:

1. Etwa zwei Drittel aller Pkw-Neuzulassungen sind gewerblich. Das waren 2021 etwa 1,7 Mio. Fahrzeuge.⁴
2. Gewerblich genutzte Pkw haben eine sehr kurze Nutzungsdauer.⁵ Fahrzeuge, die heute zugelassen werden, bestimmen morgen den Gebrauchtwagenmarkt.
3. Firmenwagen werden außerdem intensiver genutzt: Im Schnitt werden Dienstwagen pro Jahr 30.000 km gefahren, Privatautos dagegen nur 12.400 km.⁵

21 Prozent der Pkw elektrisch

Insgesamt sind in den befragten Unternehmen 22.109 elektrische Pkw in Betrieb. Das sind batterieelektrische (BEV), Plug-in-Hybride (PHEV) und Brennstoffzellen-Pkw (FCEV). Gemessen an der Gesamtgröße der Flotten ergibt sich eine Elektrifizierungsrate von 20,8 Prozent. Damit liegt die Elektrifizierung der DAX- und M-DAX-Flotten in dieser Umfrage deutlich über dem Durchschnitt der gesamten gewerblichen Halter, der in Deutschland im Vergleichszeitraum bei 11,3 Prozent lag.⁶

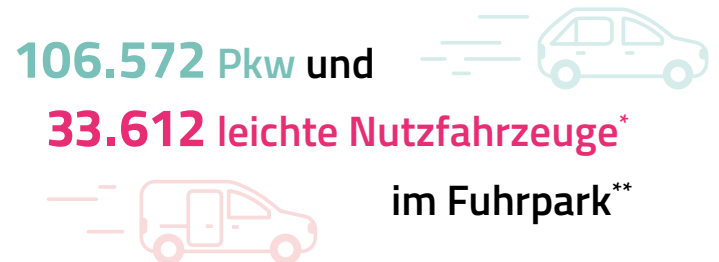
Anteil unterschiedlicher Antriebsformen an der Pkw-Flotte



Agora Verkehrswende (06/2022)

Im Rahmen des Projektes Wege zur elektrischen und nachhaltigen Unternehmensmobilität hat Agora Verkehrswende von März bis Mai 2022 eine Umfrage unter den DAX-40- und M-DAX-Unternehmen durchgeführt. Ziel dieser Befragung ist es, den Stand und die Ziele der Flottenelektrifizierung in Deutschlands größten und wirtschaftsstärksten Unternehmen darzustellen. Zusätzlich geben die Antworten Einblicke in die strategische Ausrichtung der Umstellung auf E-Mobilität sowie einen Überblick der wahrgenommenen Hemmnisse. Es haben 27 Unternehmen vollständig auswertbare Fragebögen abgegeben, davon sind 17 DAX- und 10 M-DAX-Unternehmen.

Insgesamt haben die befragten Unternehmen



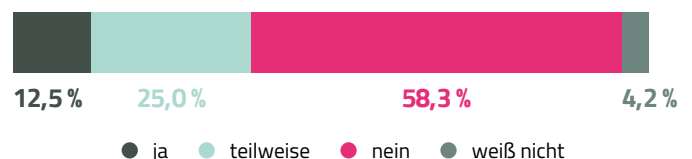
* In diesem Faktenblatt geht es um Pkw. Die leichten Nutzfahrzeuge werden in einer späteren Publikation thematisiert.

** Alle Bestandszahlen beziehen sich auf den 31.12.2021.

Plug-in-Hybrid-Anteil hoch

Der Anteil der PHEV ist dabei mehr als doppelt so hoch wie der Anteil der BEV und FCEV zusammen. Bei PHEV hängt der ökologische Nutzen jedoch davon ab, wie hoch der elektrische Fahranteil ist.

Erfassung des elektrischen Fahranteils bei PHEV



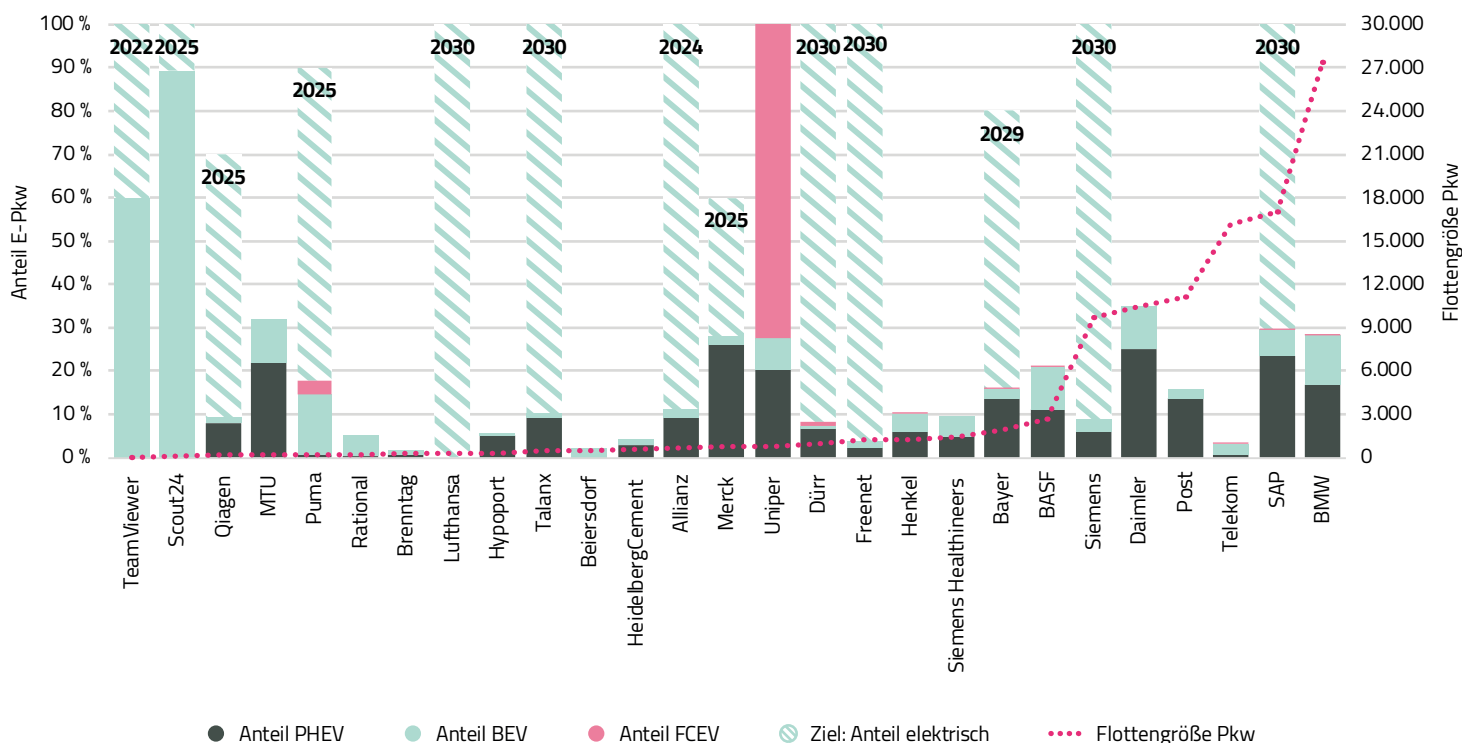
Stichprobe = 24 Unternehmen

Agora Verkehrswende (06/2022)

Eine Minderheit (38 Prozent) der Unternehmen erfasst den elektrischen Fahranteil von PHEV vollständig oder teilweise. Einige Unternehmen kommentieren, dass sie den elektrischen Fahranteil über die Ladeaktivität oder Kraftstoffverbräuche herleiten können. Fast 60 Prozent erfassen den elektrischen Fahranteil nicht.

In diesem Zusammenhang spielt es eine Rolle, ob bei der Vergabe von PHEV als Dienstwagen die für die Reichweite relevanten Parameter, wie die Distanz zum Wohnort der Beschäftigten, berücksichtigt werden. Gut 43 Prozent der Unternehmen berücksichtigen dies immer oder meistens, knapp 22 Prozent selten oder nie.

Stand der Flottenelektrifizierung der Unternehmen (in Prozent, sortiert nach Flottengröße)



Agora Verkehrswende (06/2022)

In der Grafik oben sind die Anteile der PHEV, BEV und FCEV an den Unternehmensflotten als aufeinander gestapelte Balken dargestellt. Der schraffierte Bereich darüber kennzeichnet die Elektrifizierungsziele der Unternehmen. Die Zielerreichung soll im

angegebenen Jahr stattfinden (z. B. möchte Puma im Jahr 2025 90 Prozent der Flotte elektrifiziert haben). Die Unternehmen sind nach Flottengröße sortiert. Diese ist als gepunktete Linie dargestellt.

Auch große Flotten werden elektrifiziert

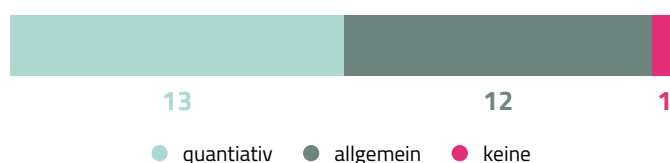


Die Mehrheit der Flotten ist kleiner als 2.700 Pkw. Nur sechs Unternehmen haben sehr große Flotten zwischen 9.700 und 27.400 Pkw. Zwischen 0 und 100 Prozent Elektrifizierung ist alles vertreten. Dabei fällt auf, dass die Elektrifizierung nicht proportional zur Flottengröße abnimmt. Stattdessen erreichen die meisten Unternehmen mit großen Flotten mindestens 10 Prozent Elektrifizierung, manche überschreiten diese Grenze deutlich. Der BEV-Anteil erreicht allerdings nur in sehr kleinen Flotten Werte über 10 Prozent.

Fast alle Unternehmen haben Ziele für die Elektrifizierung

Unabhängig von der Flottengröße können zwei verschiedene Arten der Zielsetzung zur Elektrifizierung unterschieden werden. Zum einen gibt es Unternehmen, die sich Ziele für einen festen Anteil an E-Pkw für ein konkretes Jahr in der Zukunft gesetzt haben. Diese quantitativen Ziele sind in der Grafik oben als schraffierte Balken dargestellt. Zum anderen gibt es Unternehmen, die eher allgemeine Ziele haben, die schwierig zu vergleichen und weniger verbindlich sind. 13 Unternehmen haben quantitative Ziele, zwölf allgemeine und ein Unternehmen hat kein Ziel zur Elektrifizierung.

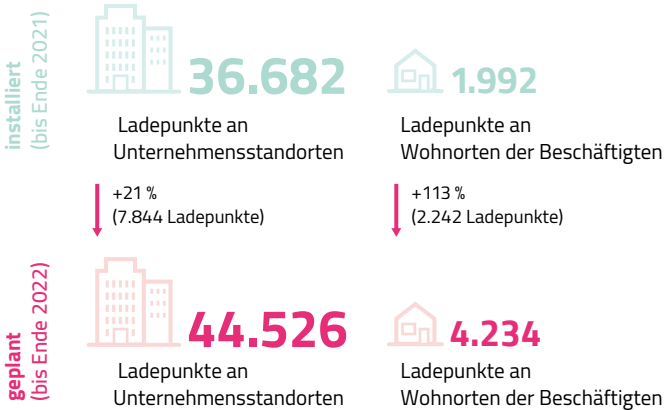
Unternehmensziele zur Elektrifizierung



Agora Verkehrswende (06/2022)

Ladeinfrastruktur: Fokus liegt auf Unternehmensstandorten und Normalladern

Anzahl der installierten und geplanten Ladepunkte nach Standort



Agora Verkehrswende (06/2022)

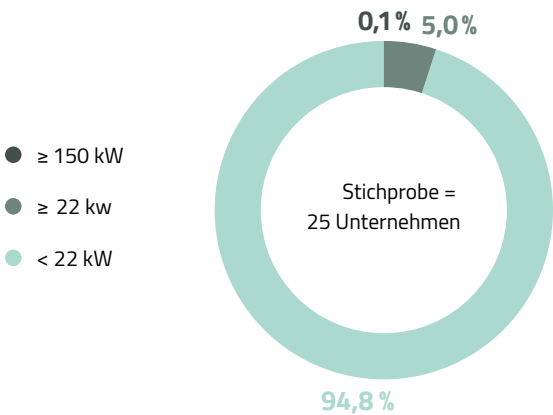
Fast alle Unternehmen geben an, Ladeinfrastruktur am Unternehmensstandort aufgebaut zu haben. An Wohnorten der Beschäftigten haben 70 Prozent der Unternehmen Ladeinfrastruktur (mit)finanziert. Insgesamt gibt es (Stand 31. Dezember 2021) etwa 36.700 Ladepunkte an Unternehmensstandorten und etwa 2.000 an Wohnorten von Beschäftigten.

80 Prozent der Unternehmen haben konkrete Ausbauziele für Ladeinfrastruktur. An Unternehmensstandorten sind 7.800

Ladepunkte geplant, das wäre ein Zuwachs von 21 Prozent, und an Wohnorten 2.250, was mehr als einer Verdopplung (113 Prozent) entspricht.

Von der Ladeinfrastruktur an Unternehmensstandorten ist der Großteil (95 Prozent) mit einer Ladeleistung von weniger als 22 kW ausgestattet. Fünf Prozent sind Ladepunkte ab 22 kW. Ladeleistungen von 150 kW oder mehr sind die absolute Ausnahme. An Wohnorten der Beschäftigten gibt es ausschließlich Ladepunkte unter 22 kW.

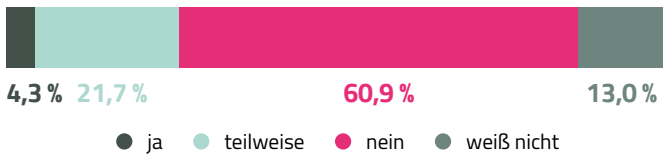
Ladeleistung am Unternehmensstandort



Agora Verkehrswende (06/2022)

Gesteuertes Laden wird nur selten mitgedacht

Berücksichtigung von zeitvariablem und/oder bidirektionalem Laden beim Aufbau und Betrieb der eigenen LIS



Stichprobe = 23 Unternehmen

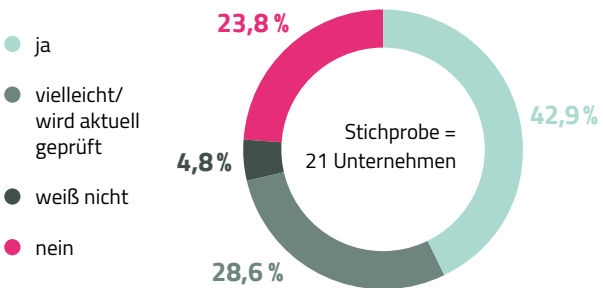
Agora Verkehrswende (06/2022)

Das Laden von E-Fahrzeugen kann auf mehrere Arten gesteuert erfolgen. Zeitvariables Laden bedeutet, dass der Ladevorgang an externe Parameter wie den Börsenstrompreis und/oder zeitvariable Netztarife gekoppelt werden kann. Beim bidirektionalen Laden wiederum wird die Fahrzeugbatterie nicht nur geladen, sondern bei Bedarf auch entladen und der Strom beispielsweise wieder in das Stromnetz der allgemeinen Versorgung oder des Betriebsgeländes eingespeist. Solche gesteuerten Ladelösungen werden bisher nur von 4 Prozent der Unternehmen berücksichtigt, insgesamt ein Viertel gibt an, es ganz oder teilweise in die Planung einzubeziehen.

Teilnahme an THG-Quotenhandel weit verbreitet

Die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote, nach 38. BImSchV) zielt darauf, den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor zu erhöhen. Anbieter fossiler Kraftstoffe müssen bestimmte CO₂-Minderungen vorweisen. Dafür können sie auch Zertifikate von Ladeinfrastruktur-Betreiber:innen oder Halter:innen von E-Fahrzeugen erwerben. Fast drei Viertel der Unternehmen geben an, am THG-Quotenhandel teilzunehmen oder eine Teilnahme in Erwägung zu ziehen.

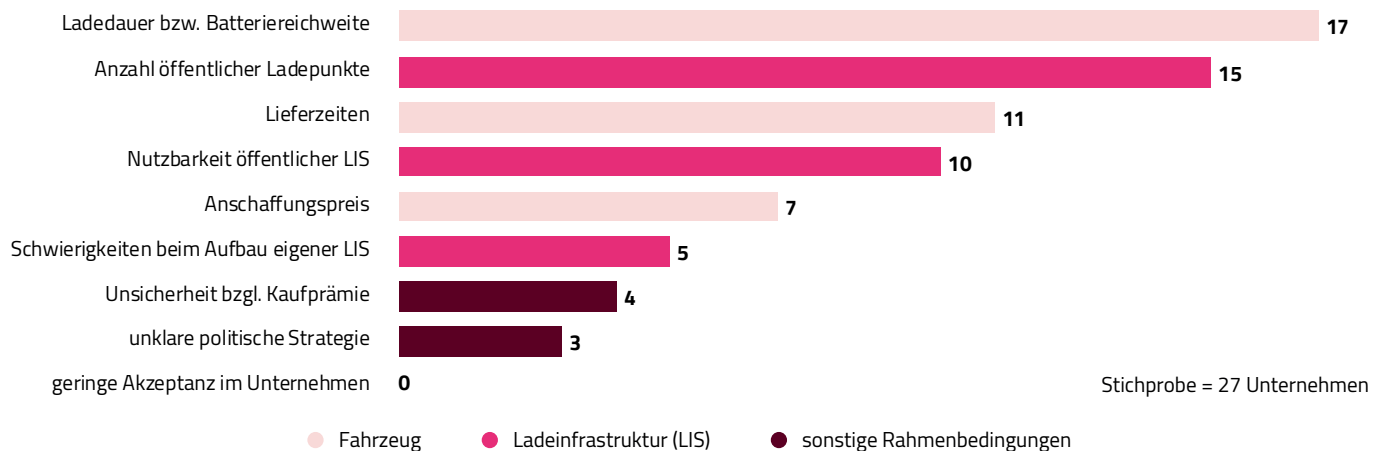
Teilnahme am THG-Quotenhandel



Agora Verkehrswende (06/2022)

Wichtigste Hemmnisse: Fahrzeugeigenschaften und Ladeinfrastruktur

Hemmnisse für die Elektrifizierung der Flotte (max. drei Nennungen)



Agora Verkehrswende (06/2022)

Am häufigsten identifizieren Unternehmen die Ladedauer bzw. Batteriereichweite eines Fahrzeugs als Hemmnis (17 Nennungen), gefolgt von der Anzahl öffentlicher Ladepunkte (15 Nennungen). Akzeptanz im Unternehmen wird von keinem einzigen Unternehmen als Hemmnis priorisiert.

Insgesamt lassen sich die Hemmnisse in drei Kategorien einteilen: bezogen auf das Fahrzeug, die Ladeinfrastruktur und andere Rahmenbedingungen. Insgesamt ergibt sich dabei das Bild, dass es den Unternehmen nicht mehr darum geht, ob sie elektrifizieren, sondern darum, wie sie diesen Prozess gestalten können.

Luft nach oben für mehr E in DAX und M-DAX

Die weitreichende Flottenelektrifizierung wird in den kommenden Jahren kein Selbstläufer sein. Es ist nicht absehbar, dass der Markthochlauf der Elektromobilität durch ambitionierte Flottengrenzwerke angereizt wird. Deshalb fällt die Rolle der treibenden Kraft auch den Unternehmen zu, und hier besonders den Unternehmen mit großen Fahrzeugflotten. Es ist höchste Zeit für mehr Elektromobilität in den DAX- und M-DAX-Flotten – also für eine Wirtschaft auf dem Weg zum E-DAX.

So sollten Unternehmen die Elektrifizierung ihrer Flotten fördern:

- Spätestens ab 2025 nur noch batterieelektrische Pkw beschaffen.
- Verbindliche quantitative Ziele zur Vollelektrifizierung der Unternehmensflotten bis spätestens 2030 festlegen.
- Dienstwagenrichtlinien auf E-Mobilität ausrichten und Anreize zur elektrischen Nutzung von PHEV setzen.
- Ladeinfrastruktur im System denken: gesteuertes Laden ermöglichen; Lademöglichkeiten am Wohnort der Beschäftigten fördern; Schnellladen einsetzen, wo es sinnvoll ist.
- Fortschritte bei der Elektrifizierung offenlegen und transparent kommunizieren, was bereits geleistet wurde.

So können Politik und Hersteller bessere Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Elektrifizierung schaffen:

- Hersteller: Lieferbarkeit und Modellvielfalt von vollelektrischen Fahrzeugen sicherstellen.
- Bundesregierung: Daten zur Fuhrparkelektrifizierung als verbindlichen Standard in Reportingrichtlinien festschreiben.
- Bundesregierung: Ausbau und Nutzbarkeit der öffentlichen Ladeinfrastruktur fördern und Fördermaßnahmen für Fahrzeugbeschaffung und Ladeinfrastruktur verlässlich und planbar ausgestalten.

Bei aller Bedeutung der Flottenelektrifizierung für die Verkehrswende insgesamt ist es wichtig, das Thema nachhaltige Unternehmensmobilität umfassender zu begreifen. Zum Beispiel können Unternehmen durch Homeoffice und die Vermeidung von Dienstreisen ihre CO₂-Emissionen reduzieren. Als Alternative zum Dienstwagen kann ein Mobilitätsbudget die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel fördern. Mit diesen und weiteren Maßnahmen wie zum Beispiel Fahrradförderung, Jobtickets, Informationsangeboten und Fahrgemeinschaften kann eine nachhaltigere Unternehmensmobilität erreicht werden.

Über das Projekt Wege zur elektrischen und nachhaltigen Unternehmensmobilität

Das Projekt Wege zur elektrischen und nachhaltigen Unternehmensmobilität wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gefördert und vom Öko-Institut, Agora Verkehrswende und der Stiftung KlimaWirtschaft in Kooperation mit Unternehmen eines breiten Branchenspektrums durchgeführt. Die Partnerunternehmen sind 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.

Eine frühere Umfrage unter DAX-30-Unternehmen ist erschienen als Agora Verkehrswende (2020): Elektromobilität hoch im Kurs? Stand der Flottenelektrifizierung in den DAX-Unternehmen.

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

Esther Rublack,
Referentin Unternehmensmobilität, Agora Verkehrswende
esther.rublack@agora-verkehrswende.de

Luis Karcher,
Projektmanager Unternehmensmobilität, Agora Verkehrswende
luis.karcher@agora-verkehrswende.de

Satz: Juliane Franz
Titelbild: AdobeStock/peterschreiber.media

Danksagung

Wir bedanken uns bei den 27 Unternehmen aus DAX und M-DAX für Ihre Unterstützung.

Version: 2.0
Veröffentlichung: Juni 2022

78-2022-DE

Bitte zitieren als: Agora Verkehrswende (2022): Wirtschaft auf dem Weg zum E-DAX? Stand der Flottenelektrifizierung in den DAX-40- und M-DAX-Unternehmen

Quellenangaben

- 1 Umweltbundesamt (2022): Treibhausgasemissionen stiegen 2021 um 4,5 Prozent.
<https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/treibhausgasemissionen-stiegen-2021-um-4-5-prozent>
- 2 BMUV (2021): Klimaschutz in Zahlen.
https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutz_zahlen_2021_bf.pdf
- 3 Bundesregierung (2021): Koalitionsvertrag.
<https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1990812/04221173eef9a6720059cc353d759a2b/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=1>
- 4 Kraftfahrtbundesamt (2021): Jahresbilanz Neuzulassungen.
https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/Jahresbilanz_Neuzulassungen/jahresbilanz_node.html
- 5 Öko-Institut (2020): Impulse für mehr Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit in der Verkehrspolitik.
https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/20-11-27-_studie_impulse_f__r_mehr_klimaschutz_und_sozialvertr__glichkeit_in_der_verkehrspolitik.pdf
- 6 Kraftfahrtbundesamt (2022): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Bundesländern, Fahrzeugklassen und ausgewählten Merkmalen, 1. Januar 2022 (FZ 27).
https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Vierteljaehrlicher_Bestand/vierteljahrlicher_bestand_node.html

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Das diesem Faktenblatt zugrunde liegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz unter dem Förderkennzeichen 16EM4008-3 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren.