

# BME-BENCHMARK

## DIENSTWAGEN 2024

Leseprobe

---

# INHALTSVERZEICHNIS

|  |           |
|--|-----------|
| <b>VORWORT</b>   | <b>4</b>  |
| <b>VORSTELLUNG DES KOOPERATIONSPARTNERS FLEETCOMPETENCE</b>                                      | <b>5</b>  |
| <b>I. METHODIK</b>   | <b>6</b>  |
| 1.1. Datengrundlage  | 6         |
| 1.2. Plausibilisierung   | 6         |
| 1.3. Auswertung  | 6         |
| 1.4. Zeitlicher Rahmen   | 6         |
| <b>II. TEILNEHMENDE UNTERNEHMEN</b>  | <b>7</b>  |
| <b>III. FUHRPARKKENNZAHLEN</b>   | <b>10</b> |
| 3.1. Struktur des Fuhrparks  | 10        |
| 3.1.1. Organisationsform des Flottenmanagements  | 10        |
| 3.1.2. Eingesetztes Konzept zur Sicherstellung der geschäftlichen Mobilität                      | 11        |
| 3.1.3. System zur Bestimmung der Fahrzeugwahl für die verschiedenen Positionen                   | 13        |
| 3.1.4. Nutzung einer speziellen Flottenmanagement-Software bei interner Firmenfahrzeugverwaltung | 15        |
| 3.1.5. Anzahl der Mitarbeitenden im Flottenmanagement und der jeweils betreuten Fahrzeuge        | 16        |
| 3.1.6. Durchschnittliche Fuhrparkgröße und Anzahl der Mitarbeitenden im Flottenmanagement        | 17        |
| 3.1.7. Verteilung des Fuhrparks nach Mitarbeitergruppen  | 19        |
| 3.1.8. Aufteilung des Fuhrparks nach Fahrzeugherstellern   | 21        |
| 3.1.9. Aufteilung des Fuhrparks nach erlaubten Fahrzeugtypen                                     | 22        |
| 3.1.10. Fahrzeugausstattung des Fuhrparks  | 24        |
| 3.1.11. Antriebsarten  | 28        |
| 3.1.12. CO <sub>2</sub> -Emissionen  | 33        |
| 3.1.13. Digitalisierung im Flottenmanagement   | 40        |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>3.2. Kosten</b>  | <b>44</b> |
| 3.2.1. Durchschnittliche Gesamt- und Vollkosten je Fahrzeug p.a.                                  | 44        |
| 3.2.2. Durchschnittliche Verteilung der Kostenarten je Fahrzeug p.a.                              | 45        |
| <b>3.3. Vertragsmanagement</b>  | <b>47</b> |
| 3.3.1. Rahmen- und Rabattverträge mit Fahrzeugherstellern und Mineralölgesellschaften             | 47        |
| 3.3.2. Finanzierungsform des Fuhrparks – Laufzeit und Laufleistung (effektiv) der Leasingverträge | 51        |
| 3.3.3. Durchschnittliche Anzahl der Leasinganbieter   | 55        |
| 3.3.4. Genutzte Dienstleistungen der Leasinganbieter  | 57        |
| 3.3.5. Durchschnittliche Wertobergrenze der Leasingraten  | 59        |
| 3.3.6. Mobilitätsmanagement   | 61        |
| <br>  |           |
| <b>IV. ZIELSETZUNGEN IM FUHRPARKMANAGEMENT</b>  | <b>63</b> |
| <br>  |           |
| <b>V. AKTUELLES ZU DEN E-FUHRPARKS</b>  | <b>66</b> |
| 5.1. Reichweite eines E-Fahrzeugs steigt kontinuierlich an  | 70        |
| 5.2. Batterie und Ladezeiten  | 73        |
| 5.3. Full-Service-Leasing ist die meistgenutzte Finanzierungsform für den E-Fuhrpark              | 79        |
| 5.4. Kosten/Lieferantenmanagement   | 82        |
| 5.5. Wesentliche Stellhebel in der E-Mobilität  | 83        |
| <br>  |           |
| <b>IMPRESSUM</b>  | <b>85</b> |

---

## VORWORT

Die vorliegende Erhebung gibt einen detaillierten Überblick über die Entwicklung und den aktuellen Status des Flottenmanagements in Unternehmen. Die Daten liefern wichtige Einblicke in verschiedene Aspekte der Fuhrparkverwaltung, darunter Kostenstrukturen, Leasingbedingungen, Personalressourcen und Fahrzeugnutzung. Durch den Vergleich der Ergebnisse mit dem Vorjahr werden Trends und Veränderungen sichtbar, die für das Management und die Optimierung von Unternehmensflotten von Bedeutung sind.

Angesichts der wachsenden Bedeutung von Nachhaltigkeit und der Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen rückt die Elektrifizierung von Unternehmensflotten zunehmend in den Fokus. Der Benchmark vergleicht die Entwicklungen und Trends im Bereich der E-Fahrzeuge und deren Nutzung im Vergleich zum Vorjahr und beleuchtet wesentliche „Stellhebel“ für die erfolgreiche Implementierung von Elektromobilität in Unternehmen.

In Bezug auf den Elektrifizierungsprozess zeigt die aktuelle Erhebung interessante Ergebnisse. Die Mehrheit der Unternehmen hat ein festes Budget für Elektrifizierungsprojekte vorgesehen und verfügt über die notwendigen Kapazitäten und das Know-how für die Umsetzung von Elektrifizierungsprojekten.

Im Bereich der Finanzierung des E-Fuhrparks ist das Full-Service-Leasing weiterhin die bevorzugte Option. In der aktuellen Erhebung gibt die Mehrheit der Unternehmen an, diese Finanzierungsform zu nutzen. Auch der Anteil des Finanzleasings ist gestiegen, während der Kauf von Elektrofahrzeugen zurückgegangen ist. Dies deutet darauf hin, dass Unternehmen vermehrt auf flexible Finanzierungsmodelle setzen, die langfristig planbar sind und die Risiken minimieren.

Die durchschnittliche Laufzeit der Leasingverträge hat sich nur geringfügig verändert. Eine deutliche Veränderung zeigt sich jedoch bei der durchschnittlichen Laufleistung der Leasingverträge. Dies könnte auf eine optimierte Nutzung der Flotten oder den verstärkten Einsatz von Homeoffice und digitaler Kommunikation zurückzuführen sein.

Zusammenfassend zeigt die aktuelle Erhebung eine kontinuierliche Weiterentwicklung im Bereich der E-Mobilität. Unternehmen setzen zunehmend auf Elektrofahrzeuge, wobei sie auch weiter alternative Antriebe (Hybrid) in Erwägung ziehen. Das Ziel der CO<sub>2</sub>-Reduktion ist dabei weiterhin ein zentraler Treiber. Zudem zeigt sich, dass Leasingmodelle und flexible Finanzierungsoptionen im E-Fuhrpark bevorzugt werden, während gleichzeitig die Effizienz in der Nutzung der Fahrzeuge steigt. Die Herausforderungen liegen vor allem in der weiteren Optimierung der Infrastruktur und der Unterstützung von Elektrifizierungsprojekten, um die langfristigen Nachhaltigkeitsziele zu erreichen.



**Andreas Hermann**  
Leiter Market Research  
BMEnet GmbH

## VORSTELLUNG DES KOOPERATIONSPARTNERS FLEETCOMPETENCE

Die fleetcompetence Group ist die führende internationale Beratungsgruppe von Flottenexperten. Sie unterstützt Unternehmen bei der Entwicklung und Umsetzung von nationalen und internationalen Mobilitäts- und Flottenlösungen. Hierzu hat die fleetcompetence Group weltweit ein Partnernetz mit derzeit über 55 spezialisierten und erfahrenen Flottenexperten aufgebaut. So kann die fleetcompetence Group ihren Auftraggebern lokales Know-how und Expertise kombiniert mit einer zentralen Projektleitung bieten. Die fleetcompetence Group erbringt ihre Beratungsleistungen unabhängig von Fahrzeugherstellern, Leasinggesellschaften, Flottenmanagementanbietern oder anderen Drittanbietern.

Als unabhängiges Unternehmen unterstützt die fleetcompetence Group bei der Gestaltung wirtschaftlicher und nachhaltiger Business-Mobility-Lösungen. Der Schlüssel zum Erfolg in einer zusammengewachsenen Weltwirtschaft sind die internationalen Teams der fleetcompetence Group, bestehend aus langjährigen Experten in ihren jeweiligen Märkten. Sie bringen tiefes strategisches Branchen- und Prozess-Know-how mit, um die Ergebnisse zu liefern, die den Mandanten helfen, erfolgreich zu sein.



### **Kontakt**

Thilo von Ulmenstein  
Managing Partner

### **fleetcompetence Group**

ri.nova impulszentrum  
Alte Landstrasse 106  
CH-9445 Rebstein  
Tel.: +41 71 777 15 33  
Fax: +41 71 777 15 31  
Mobil: +41 79 126 03 88  
thilo.von.ulmenstein@fleetcompetence.com  
www.fleetcompetence.com

---

# I. METHODIK

## 1.1. Datengrundlage

Die Umfrage „Dienstwagen 2024“ läuft das ganze Jahr mithilfe eines von der BMEnet GmbH in Zusammenarbeit mit der fleetcompetence Group erstellten digitalen Fragebogens/Umfragetools. Die Umfrage wurde via Newsletter, Mailings, sozialer Netzwerke und über die Unternehmenswebseite beworben. Es konnten sich Unternehmen aller Branchen und Größenklassen auf freiwilliger Basis an dieser Umfrage beteiligen.

## 1.2. Plausibilisierung

Die für die Bewertung herangezogenen Daten werden in einem selbstentwickelten Umfragetool der BMEnet GmbH anonymisiert gesammelt und alle eingegangenen Daten (Fragebögen) einer intensiven Plausibilitätsprüfung unterzogen. Anschließend erfolgt die Auswertung unter Beachtung aller wissenschaftlichen und kartellrechtlichen Anforderungen einer professionellen Umfrage. Die Ergebnisse durchlaufen einen mehrstufigen Prüfungsprozess, um höchste Qualitätsstandards zu erfüllen.

## 1.3. Auswertung

Bei einigen Kennzahlen wird der **Mittelwert** (arithmetisches Mittel) aller Nennungen angegeben.

Die Ergebnisse werden anonym und aggregiert veröffentlicht. Pro Auswertungsgruppe beziehungsweise Kennzahl fließen Daten von mindestens zehn Unternehmen ein.

### Rundungen der Prozentangaben

Bei der Darstellung der Auswertungen ist zu beachten, dass die Prozentangaben teilweise auf Zahlen ohne Nachkommastellen gerundet wurden. Eine Angabe an diesen Stellen von mehr Nachkommastellen würde eine nicht gegebene Genauigkeit suggerieren. Dies hat jedoch zur Folge, dass aufgrund von Rundungsabweichungen die Summe der jeweiligen Prozentzahlen teilweise von 100 Prozent abweicht. Bei Rundungsabweichungen innerhalb der Kennzahlen wurden die hinteren Dezimalstellen zur besseren Lesbarkeit so gerundet, dass genau 100 Prozent erreicht werden.

## 1.4. Zeitlicher Rahmen

Die Umfrage wurde bei den teilnehmenden Unternehmen bis August 2024 durchgeführt. Die Zahlen der Unternehmen basieren auf dem Berichtsjahr 2023.

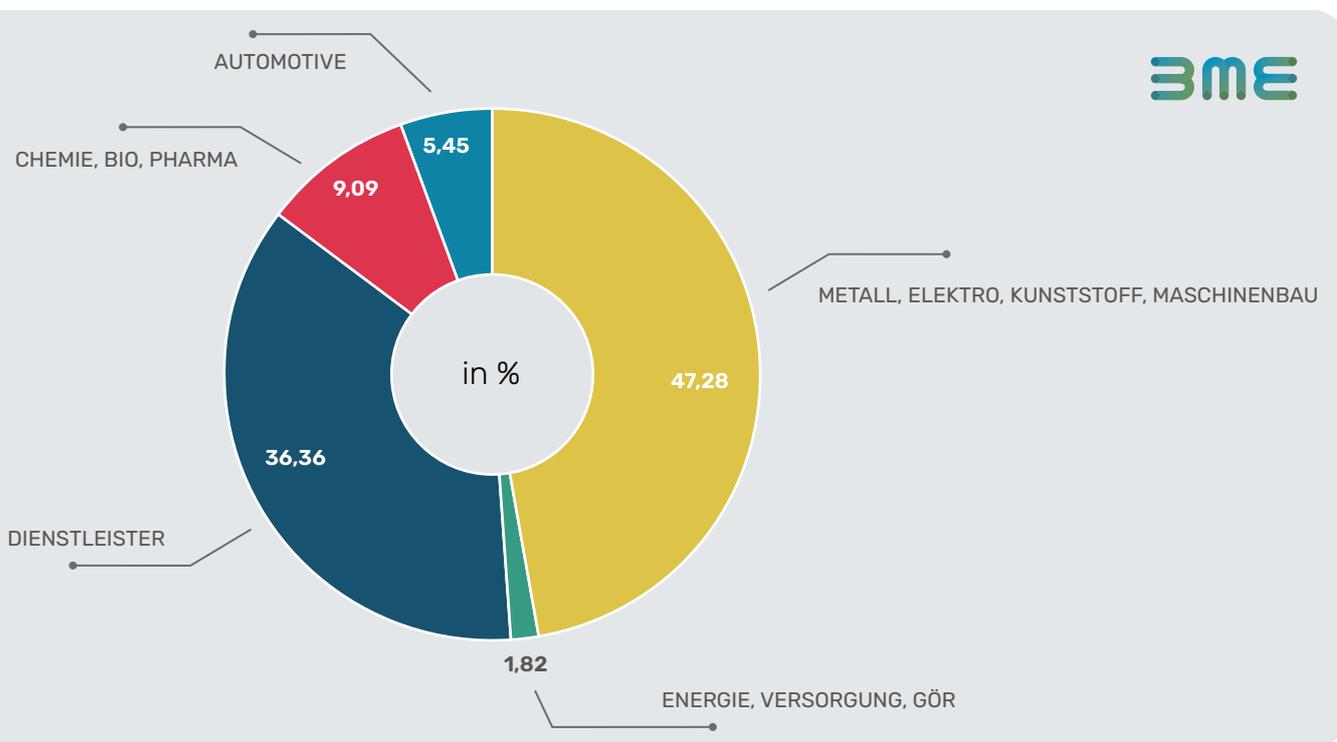
## II. TEILNEHMENDE UNTERNEHMEN

Die Basis der nachfolgend dargestellten Ergebnisse des „BME-Benchmark Dienstwagen“ bilden die anonymisierten, unternehmensindividuellen Daten im Rahmen unserer Unternehmensumfrage.

Für die Umfrage 2024 konnte BME Market Research zusammen mit fleetcompetence wieder zahlreiche Unternehmen aus verschiedenen Branchengruppen und Umsatzklassen gewinnen. Die Verteilung nach Branchengruppen und Umsatzklassen können Sie den folgenden Abbildungen entnehmen.



## VERTEILUNG DER UNTERNEHMEN NACH BRANCHENGRUPPE



Die Abbildung zeigt die Verteilung der Unternehmen nach verschiedenen Branchengruppen. Diese Aufteilung verdeutlicht, wie die Unternehmen in der Umfrage auf verschiedene Wirtschaftszweige verteilt sind:

### 1. Metall, Elektro, Kunststoff, Maschinenbau

Diese Branchengruppe stellt mit **47,28 Prozent** den größten Anteil dar. Sie umfasst Unternehmen, die in den Bereichen Metallverarbeitung, Elektroindustrie, Kunststoffproduktion und Maschinenbau tätig sind. Der hohe Anteil zeigt, dass diese Industrien eine bedeutende Rolle in der Gesamtheit der untersuchten Unternehmen spielen.

### 2. Dienstleister

Die zweitgrößte Gruppe ist die der Dienstleister, die **36,36 Prozent** der Unternehmen ausmachen. Dienstleister umfassen eine Vielzahl von Branchen, die auf die Erbringung von Dienstleistungen für Unternehmen und Endkunden spezialisiert sind. Diese hohe Quote unterstreicht die wichtige Stellung von Dienstleistungen in der aktuellen Wirtschaft.

### 3. Chemie, Bio, Pharma

Unternehmen aus den Bereichen Chemie, Biotechnologie und Pharma machen **9,09 Prozent** der Gesamtzahl aus. Diese Branchengruppe ist für ihre spezialisierte Produktion und Forschung bekannt und trägt zur Innovationskraft und zum technologischen Fortschritt bei.

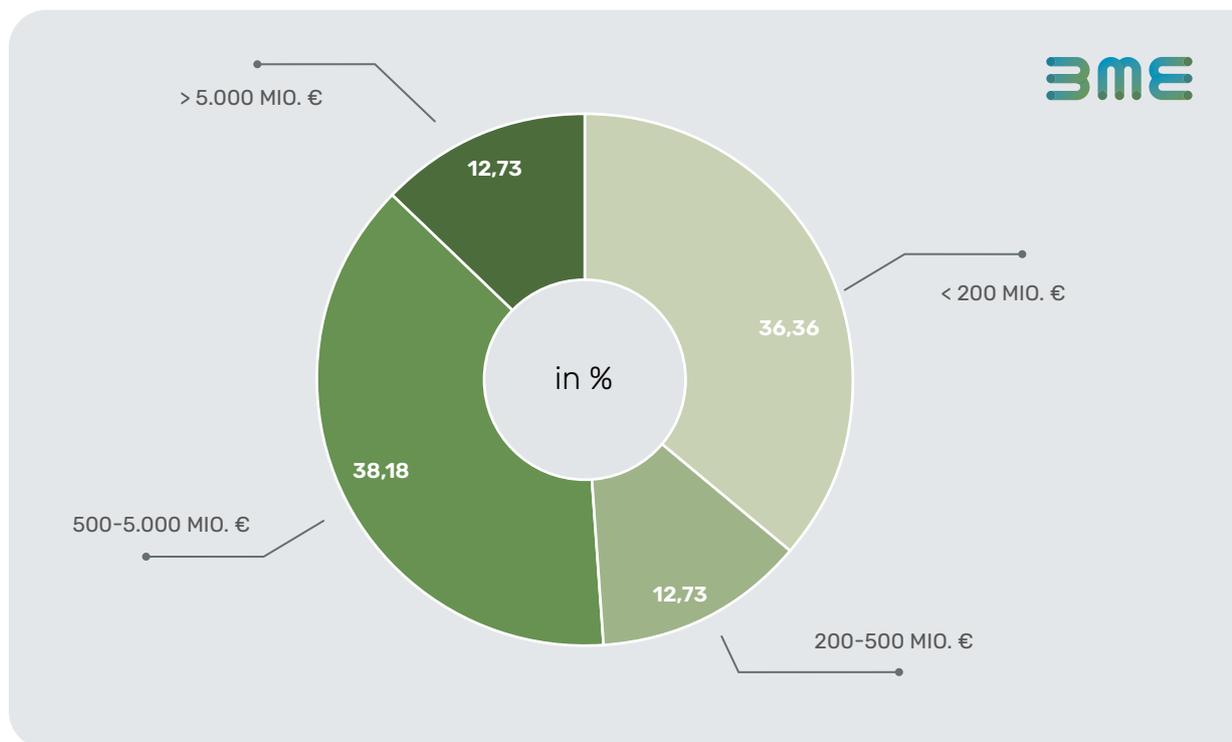
### 4. Automotive

Der Automotive-Sektor, der **5,45 Prozent** der Unternehmen umfasst, bezieht sich auf Firmen, die Fahrzeuge produzieren oder Komponenten für die Automobilindustrie herstellen. Trotz des vergleichsweise geringeren Anteils unter den Befragten spielt diese Branche eine wichtige Rolle in der industriellen Wertschöpfungskette und Technologieentwicklung.

### 5. Energie, Versorger und GÖR

Diese Gruppe, die **1,82 Prozent** der Unternehmen ausmacht, umfasst Unternehmen, die in der Energieerzeugung und im Versorgungssektor tätig sind. Der kleine Anteil zeigt, dass Unternehmen aus diesem Bereich in der untersuchten Gruppe weniger stark vertreten sind.

## VERTEILUNG DER UNTERNEHMEN NACH UMSATZKLASSE



Die Abbildung zeigt die Verteilung der Unternehmen nach Umsatzklasse. Diese Klassifizierung gibt Aufschluss darüber, wie sich die Unternehmen basierend auf ihren jährlichen Umsätzen auf verschiedene Größenordnungen verteilen:

### 1. Unternehmen mit einem Umsatz von weniger als 200 Millionen Euro

**36,36 Prozent** der Unternehmen fallen in diese Kategorie. Diese Gruppe repräsentiert kleinere Unternehmen, die einen jährlichen Umsatz von weniger als 200 Millionen Euro erzielen. Der hohe Anteil zeigt, dass eine bedeutende Anzahl von Unternehmen in der untersuchten Gruppe zu den kleineren Firmen zählt.

### 2. Unternehmen mit einem Umsatz zwischen 200 und 500 Millionen Euro

**12,73 Prozent** der Unternehmen gehören zu dieser Umsatzklasse. Diese Unternehmen befinden sich im mittleren Segment und erzielen jährliche Umsätze zwischen 200 und 500 Millionen Euro. Diese Klasse stellt eine kleinere, aber dennoch signifikante Gruppe innerhalb der Gesamtverteilung dar.

### 3. Unternehmen mit einem Umsatz zwischen 500 und 5.000 Millionen Euro

Die größte Gruppe bilden Unternehmen mit einem Umsatz zwischen 500 Millionen und 5 Milliarden Euro, die **38,18 Prozent** der Unternehmen ausmachen. Diese Kategorie umfasst mittlere bis große Unternehmen, die in einer breiten Spanne von Umsätzen operieren. Der hohe Anteil dieser Gruppe zeigt, dass viele Unternehmen in der untersuchten Gruppe in diesem Umsatzbereich liegen.

### 4. Unternehmen mit einem Umsatz von mehr als 5.000 Millionen Euro

**12,73 Prozent** der Unternehmen erwirtschaften einen Umsatz von über 5 Milliarden Euro jährlich. Diese Kategorie umfasst die größten Unternehmen in der Analyse, die oft zu den Marktführern in ihren Branchen gehören. Der Anteil zeigt, dass eine kleine, aber bedeutende Gruppe von Unternehmen sehr hohe Umsätze erzielt.

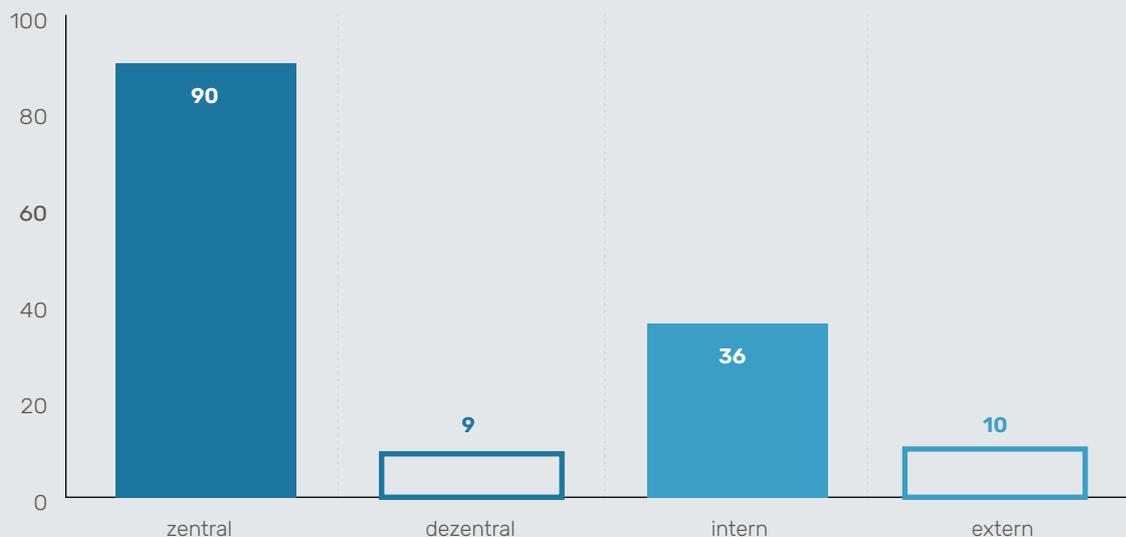
# III. FUHRPARKKENNZAHLEN

## 3.1. Struktur des Fuhrparks

### 3.1.1. Organisationsform des Flottenmanagements

#### ORGANISATIONSFORM DES FLOTTENMANAGEMENTS

WERTE IN % GERUNDET, MEHRFACHNENNUNGEN MÖGLICH



Die Abbildung zeigt die Organisationsform des Flottenmanagements in verschiedenen Unternehmen. Es wird deutlich, dass Unternehmen mehrere Strukturen gleichzeitig nutzen, da Mehrfachnennungen möglich waren. Die Verteilung gibt Einblicke in die bevorzugten Methoden und Strukturen zur Verwaltung von Flotten:

#### 1. Zentrales Flottenmanagement

**90 Prozent** der Unternehmen nutzen ein zentrales Flottenmanagement. Dieser hohe Anteil zeigt, dass die meisten Unternehmen ihre Flotten zentral steuern, was oft zu einer besseren Kontrolle, einheitlichen Richtlinien und Effizienzgewinnen führt. Zentrales Management ist typisch für Organisationen, die auf Konsistenz und zentrale Entscheidungsfindung setzen.

#### 2. Dezentrales Flottenmanagement

**9 Prozent** der Unternehmen organisieren ihr Flottenmanagement dezentral. Diese Struktur ermöglicht es einzelnen Abteilungen oder Standorten, ihre Flotten unabhängig zu verwalten, was in Unternehmen mit stark diversifizierten oder geografisch verteilten Strukturen vorteilhaft sein kann. Der geringe Prozentsatz deutet darauf hin, dass diese Form der Organisation weniger verbreitet ist, möglicherweise aufgrund von Herausforderungen bei der Konsistenz und Kontrolle.

#### 3. Internes Flottenmanagement

**36 Prozent** der Unternehmen führen ihr Flottenmanagement intern durch. Das bedeutet, dass die Verwaltung und Wartung der Flotten durch eigene Mitarbeiter und Abteilungen des Unternehmens erfolgen. Internes Management kann mehr Kontrolle und Flexibilität bieten, ist jedoch oft mit höheren Kosten und Ressourcenbedarf verbunden.

#### 4. Externes Flottenmanagement

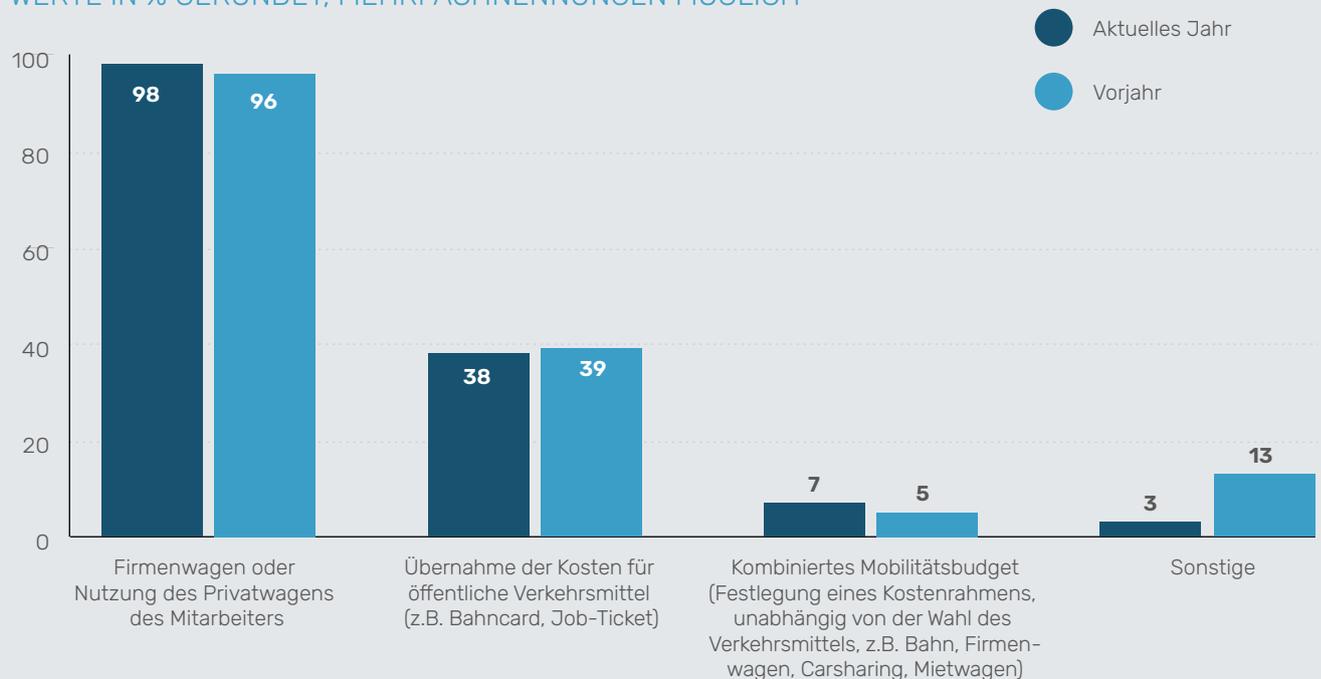
10 Prozent der Unternehmen nutzen externe Dienstleister für ihr Flottenmanagement. Diese Unternehmen lagern die Verwaltung ihrer Flotten an spezialisierte Drittanbieter aus, was Kosten reduzieren und Zugang zu Fachwissen ermöglichen kann. Der Anteil zeigt, dass Outsourcing eine Option ist, die einige Unternehmen wählen, möglicherweise zur Kostenoptimierung oder zur Fokussierung auf Kernkompetenzen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Daten zur Organisationsform des Flottenmanagements zeigen, dass die zentrale Verwaltung der Flotten mit 90 Prozent klar dominiert. Ein großer Teil der Unternehmen verwaltet die Flotten intern (36 Prozent), während ein kleinerer Anteil externe Dienstleister nutzt (10 Prozent). Das dezentrale Management ist am wenigsten verbreitet, mit nur 9 Prozent der Unternehmen, die diese Struktur anwenden. Insgesamt bevorzugen Unternehmen eine zentralisierte und kontrollierte Herangehensweise an das Flottenmanagement, wobei interne und externe Optionen je nach spezifischen Bedürfnissen und Strategien genutzt werden.

#### 3.1.2. Eingesetztes Konzept zur Sicherstellung der geschäftlichen Mobilität

### EINGESETZTES KONZEPT ZUR SICHERSTELLUNG DER GESCHÄFTLICHEN MOBILITÄT

WERTE IN % GERUNDET, MHRFACHNENNUNGEN MÖGLICH



Die Tabelle zeigt die verschiedenen Konzepte, die Unternehmen nutzen, um die Mobilität ihrer Mitarbeiter im geschäftlichen Kontext zu gewährleisten. Mehrfachnennungen waren möglich, was bedeutet, dass Unternehmen mehrere Konzepte gleichzeitig anwenden können. Hier sind die Ergebnisse der aktuellen Erhebung im Vergleich zum Vorjahr:

### 1. Firmenwagen oder Nutzung des Privatwagens des Mitarbeiters

Die Auswertung zeigt, dass **98 Prozent** der Unternehmen dieses Konzept nutzen, um die Mobilität ihrer Mitarbeiter sicherzustellen. Dies stellt einen leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr dar, in dem 96 Prozent der Unternehmen diese Option nutzten.

Die hohe Verbreitung zeigt, dass der Firmenwagen oder die Erstattung der Nutzungskosten für den Privatwagen des Mitarbeiters weiterhin die bevorzugte Methode ist.

### 2. Übernahme der Kosten für öffentliche Verkehrsmittel

**38 Prozent** der Unternehmen übernehmen die Kosten für öffentliche Verkehrsmittel, wie zum Beispiel Bahncard oder Job-Ticket. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das einen leichten Rückgang, als der dieser Wert bei 39 Prozent lag. Dieses Konzept wird weiterhin von einem erheblichen Anteil der Unternehmen genutzt, um die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu fördern.

### 3. Kombiniertes Mobilitätsbudget

**7 Prozent** der Unternehmen bieten ein kombiniertes Mobilitätsbudget an, bei dem den Mitarbeitern ein fester Kostenrahmen zur Verfügung gestellt wird, unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels (zum Beispiel Bahn, Firmenwagen, Carsharing, Mietwagen). Dies stellt einen leichten Anstieg in der Nutzung dieses flexiblen und modernen Mobilitätskonzepts gegenüber dem Vorjahr dar, als der Anteil bei 5 Prozent lag. Die Zunahme zeigt ein wachsendes Interesse an vielseitigeren und individuelleren Mobilitätslösungen.

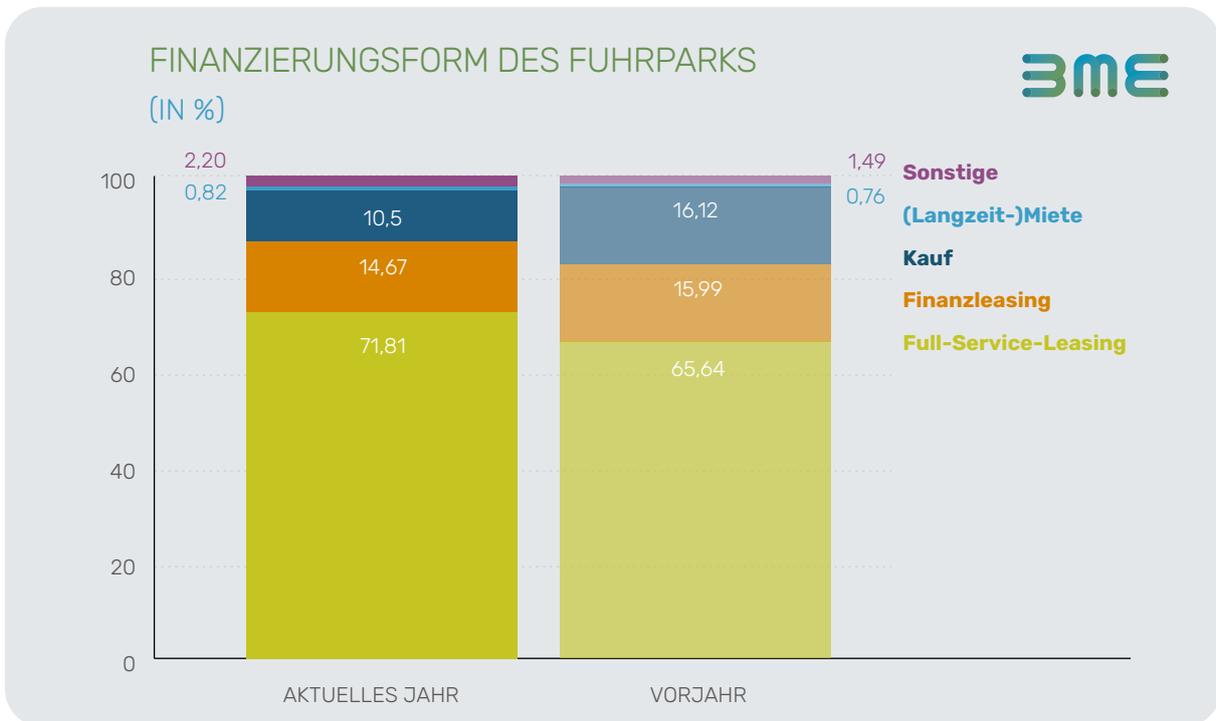
### 4. Sonstige Konzepte

**3 Prozent** der Unternehmen setzen auf sonstige, nicht näher spezifizierte Konzepte zur Sicherstellung der Mobilität. Dies stellt einen signifikanten Rückgang gegenüber dem Vorjahr dar, in dem 13 Prozent der Unternehmen auf alternative Lösungen setzten.

Der Rückgang könnte darauf hinweisen, dass sich Unternehmen zunehmend auf etablierte und klar definierte Mobilitätslösungen konzentrieren.

Zusammenfassend zeigt die Analyse, dass der **Firmenwagen oder die Nutzung des Privatwagens des Mitarbeiters** mit **98 Prozent** weiterhin das bevorzugte Mobilitätskonzept der Unternehmen ist, mit einem leichten Anstieg gegenüber dem Vorjahr. Die **Übernahme der Kosten für öffentliche Verkehrsmittel** bleibt stabil bei **38 Prozent** und zeigt nur einen minimalen Rückgang. Ein **kombiniertes Mobilitätsbudget** wird zunehmend beliebter, mit einem Anstieg auf **7 Prozent** im Vergleich zu 5 Prozent im Vorjahr. **Sonstige Mobilitätslösungen** haben einen erheblichen Rückgang erfahren, von 13 Prozent auf **3 Prozent**, was auf eine Konsolidierung der verwendeten Konzepte hinweist. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass Unternehmen weiterhin auf bewährte Methoden setzen, während sie auch neue, flexible Lösungen in Betracht ziehen.

### 3.3.2. Finanzierungsform des Fuhrparks – Laufzeit und Laufleistung (effektiv) der Leasingverträge



#### Finanzierungsform des Fuhrparks



##### Formel

$$\frac{\text{Verteilung der jeweiligen Finanzierungsform} \times 100}{\text{Anzahl teilnehmende Unternehmen}}$$



##### Einheit

Prozent



##### Parameter

###### Full-Service-Leasing

Der Leasinganbieter übernimmt alle Serviceleistungen rund um den Fuhrpark

###### Finanz-Leasing

Vertraglich vereinbarte Ratenzahlung gegen Überlassung des Fahrzeugs für eine bestimmte Laufzeit mit Kaufoption zu einem geringeren Restwert

###### Kauf

Beim Kauf geht das Fahrzeugeigentum direkt an den Käufer über. Der Geschäftswagen wird im Anlagevermögen bilanziert, dabei entstehen steuerliche Vorteile aus Anlagen-Abschreibung.

###### (Langzeit)miete

Vertraglich vereinbarte Zahlungen gegen Überlassung des Fahrzeugs für eine bestimmte Laufzeit.



##### Kategorie

Struktur

---

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Finanzierungsstruktur des Fuhrparks erheblich verändert. **Full-Service-Leasing** bleibt die bevorzugte Finanzierungsform und konnte seinen Anteil von 65,64 auf 71,81 Prozent steigern. Diese Zunahme deutet darauf hin, dass immer mehr Unternehmen auf umfassende Leasinglösungen setzen, die sowohl die Fahrzeugbeschaffung als auch zusätzliche Dienstleistungen wie Wartung und Reparaturen umfassen.

**Finanzleasing** hat sich von 15,99 auf 14,67 Prozent leicht verringert. Dies zeigt, dass Finanzierungsleasing nach wie vor eine bedeutende Rolle spielt, aber weniger relevant ist im Vergleich zu Full-Service-Leasing.

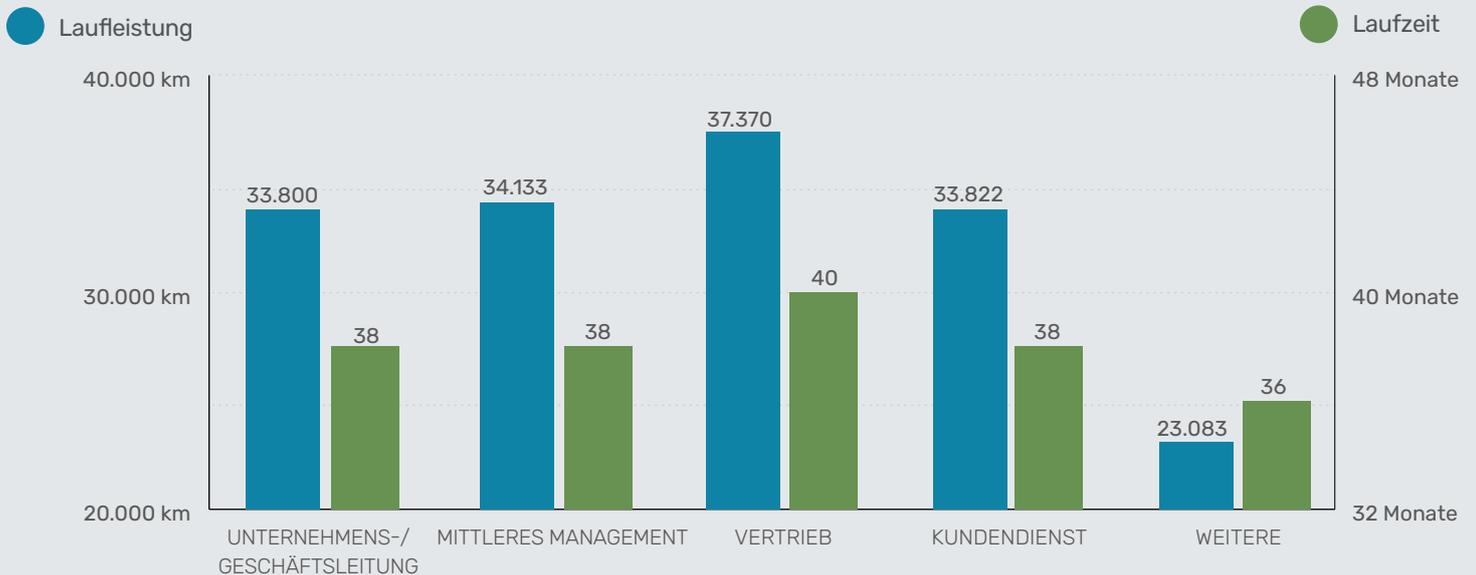
Als Finanzierungsform spielt der direkte **Kauf** von Fahrzeugen eine geringere Rolle als im Vorjahr; sein Anteil ging von 16,12 auf 10,50 Prozent zurückgesenkt worden. Dies könnte darauf hindeuten, dass Unternehmen verstärkt auf Leasingmodelle setzen, die ihnen mehr Flexibilität bieten.

Die **(Langzeit-)Miete** und **Sonstige** Finanzierungsformen spielen nach wie vor nur eine marginale Rolle. Der Anteil der (Langzeit-)Miete hat sich von 0,76 auf 0,82 Prozent leicht erhöht, während der Anteil der sonstigen Finanzierungsformen von 1,49 auf 2,20 Prozent gestiegen ist.

Insgesamt zeigt sich ein klarer Trend hin zu Full-Service-Leasing, während der Kauf und das Finanzleasing tendenziell an Bedeutung verlieren. Die geringe Veränderung bei den anderen Finanzierungsformen deutet darauf hin, dass Unternehmen ihre bevorzugten Finanzierungsstrategien zunehmend auf umfassende Leasinglösungen konzentrieren.



## LAUFZEIT UND LAUFLEISTUNG (EFFEKTIV) DER LEASINGVERTRÄGE



### Durchschnittliche häufigste Laufleistung in Monaten

- Formel**  
Mittelwert ( $\Sigma$  aller Laufleistungsnennungen)
- Einheit**  
km
- Parameter**  
Laufzeit der Fahrzeuge (effektiv)  
Häufigste Laufleistung in Monaten
- Kategorie**  
Lieferantenmanagement

### Durchschnittliche Laufzeit der Leasingverträge

- Formel**  
Mittelwert ( $\Sigma$  aller Laufzeitnennungen)
- Einheit**  
Monate
- Parameter**  
Laufzeit der Leasingverträge  
Häufigste Laufzeit in Monaten
- Kategorie**  
Lieferantenmanagement

Die Laufzeit und effektive Laufleistung der Leasingverträge in verschiedenen Unternehmensbereichen zeigen, dass die meisten Bereiche eine Laufzeit von 38 Monaten aufweisen. Eine Ausnahme bildet der Vertrieb, der mit 40 Monaten die längste Laufzeit hat. Dies könnte darauf hindeuten, dass die dort eingesetzten Fahrzeuge intensiver genutzt werden müssen, um den Anforderungen im Vertrieb gerecht zu werden.

In Bezug auf die Laufleistung sticht der Vertrieb besonders hervor, da er mit 37.370 Kilometern die höchste Kilometerleistung erzielt. Dies ist ein Indikator für die häufige Mobilität und die Notwendigkeit, Kunden vor Ort zu betreuen. Im Gegensatz dazu zeigt der Bereich „Weitere“ mit lediglich 23.083 Kilometern die geringste Laufleistung, was möglicherweise auf eine weniger intensive Nutzung oder auf andere Tätigkeiten hindeutet, die nicht so viel Reisen erfordern.

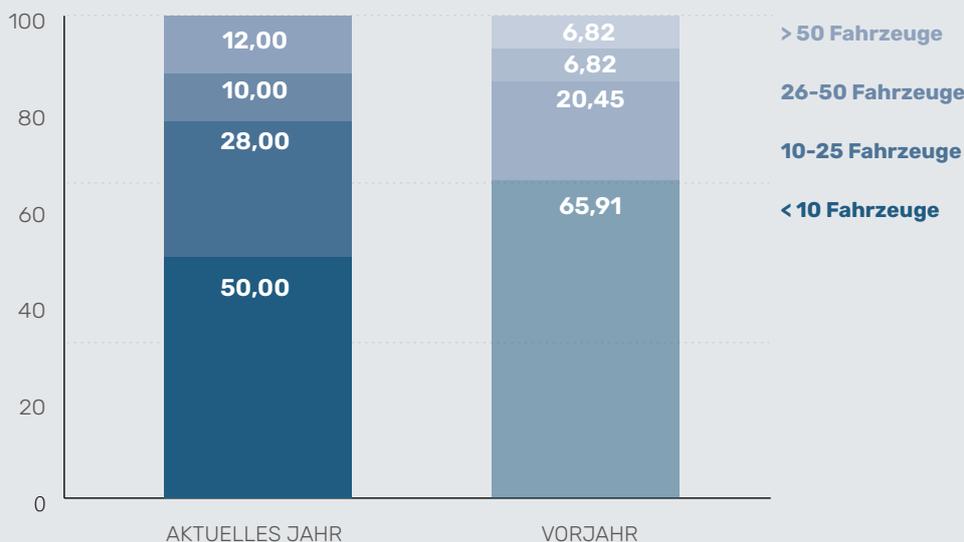
Insgesamt wird deutlich, dass es signifikante Unterschiede in der Nutzung der Leasingverträge zwischen den einzelnen Bereichen gibt. Diese Erkenntnisse könnten als Grundlage dienen, um die Leasingstrategie zu optimieren und sicherzustellen, dass die Fahrzeuge den spezifischen Bedürfnissen der verschiedenen Unternehmensabteilungen besser gerecht werden. Eine tiefere Analyse könnte helfen, gezielte Anpassungen vorzunehmen und die Effizienz der Fahrzeugnutzung im Unternehmen zu steigern.

## V. AKTUELLES ZU DEN E-FUHRPARKS

### VERTEILUNG DER TEILNEHMER NACH E-FUHRPARKGRÖßE



(IN %)



Ø 24,3



Ø 13,3



Aufgrund der politischen Vorgaben im Kontext des Klimawandels auf nationaler und EU-Ebene wurde die Abkehr vom Verbrennungsmotor eingeleitet. Um die Ziele zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen auch im Fuhrpark zu erreichen, werden Unternehmen verstärkt batterie-elektrische Fahrzeuge in ihren Fuhrpark aufnehmen. Hinzu kommt, dass die technologische Entwicklung der Fahrzeuge mittlerweile Reichweiten anbietet, die für die meisten Einsatzarten im Unternehmen geeignet sind. Dieser Trend lässt sich auch in dieser Befragung feststellen.

In der aktuellen Erhebung zeigt sich ein deutliches Bild der Verteilung der Unternehmen nach der Größe ihres E-Fuhrparks. Während im Vorjahr 65,91 Prozent der Unternehmen eine **E-Flotte von weniger als 10 Fahrzeugen** hatten, ist dieser Anteil auf **50,00 Prozent** gesunken. Dies liegt daran, dass viele Unternehmen ihre E-Flotten vergrößert haben oder dass kleinere E-Flotten weniger vertreten sind.

Der **Anteil der Unternehmen mit einer E-Flotte von 10 bis 25 Fahrzeugen** ist in der aktuellen Erhebung auf **28,00 Prozent** gestiegen, verglichen mit 20,45 Prozent im Vorjahr. Dies zeigt einen zunehmenden Trend hin zu größeren E-Flotten und weist darauf hin, dass immer mehr Unternehmen diese Größe erreichen, während sie ihre Flotten erweitern.

## 5.1. Reichweite eines E-Fahrzeugs steigt kontinuierlich an

Laut Angaben der befragten Unternehmen erreichte in der aktuellen Umfrage ein E-Fahrzeug im Durchschnitt eine Reichweite von 294,52 km. Von den Herstellern wurde eine durchschnittliche Reichweite von 373,89 km für die eingesetzten Fahrzeuge angegeben. Die Unternehmen wünschen sich jedoch eine Mindestreichweite von rund 554,00 km.

### GEWÜNSCHTE DURCHSCHNITTLICHE REICHWEITE FÜR EIN E-FAHRZEUG (IN KM)



Ø 554,00 km



AKTUELLES JAHR

Ø 505,56 km



VORJAHR

Die Kennzahl zur gewünschten durchschnittlichen Reichweite von Elektrofahrzeugen zeigt einen signifikanten Anstieg in den Erwartungen der Unternehmen im Vergleich zum Vorjahr.

Im Vorjahr lag die gewünschte durchschnittliche Reichweite für ein E-Fahrzeug bei 505,56 Kilometern. Dies spiegelte die damaligen Anforderungen und Erwartungen der Unternehmen hinsichtlich der Reichweite ihrer Elektrofahrzeuge wider.

In der aktuellen Erhebung hat sich diese Zahl auf **554,00 Kilometer** erhöht. Dieser **Anstieg um 44,44 Kilometer** gegenüber dem Vorjahr deutet darauf hin, dass die Unternehmen eine weiter steigende Reichweite für ihre Elektrofahrzeuge bevorzugen. Dies könnte durch die zunehmende Verfügbarkeit von Fahrzeugmodellen mit größerer Batteriekapazität sowie durch ein wachsendes Bewusstsein für die Notwendigkeit, lange Strecken ohne häufige Ladeпаusen zurücklegen zu können, beeinflusst worden sein.

Der Anstieg reflektiert zugleich den Fortschritt in der Batterietechnologie und die steigenden Ansprüche an die Alltagstauglichkeit von Elektrofahrzeugen. Dies zeigt, dass Unternehmen zunehmend bereit sind, in Elektrofahrzeuge zu investieren, die eine größere Reichweite bieten und somit den Anforderungen des Fuhrparkmanagements besser gerecht werden.

### VOM HERSTELLER ANGEGEBENE DURCHSCHNITTLICHE REICHWEITE FÜR EIN E-FAHRZEUG (IN KM)



Ø 373,89 km



AKTUELLES JAHR

Ø 341,18 km



VORJAHR

# ANFORDERUNGSFORMULAR



## BME-BENCHMARK DIENSTWAGEN AUSGABE 2024

Bezugspreis: 980 € zzgl. MwSt.

Online-Bestellung im Shop: <https://shop.bme.de/products/bme-benchmark-dienstwagen-2024>

Fax-Antwort an +49 6196 5828-199

Anrede      Frau      Herr

Name

---

Vorname

---

Funktion

---

Firma

---

Adresse

---

E-Mail

---

Telefon

---

Fax

---

Hiermit fordern wir verbindlich die aktuelle Ausgabe der BME-Benchmark Dienstwagen an.

Datum

Unterschrift

Foto Quelle: BME e.V.



Ansprechpartner:  
**Andreas Hermann**  
Leiter Market Research

BMEnet GmbH  
Frankfurter Straße 27, 65760 Eschborn  
Tel.: +49 6196 5828-207  
Fax: +49 6196 5828-199  
E-Mail: [andreas.hermann@bme.de](mailto:andreas.hermann@bme.de)  
[www.bme.de/services/market-research](http://www.bme.de/services/market-research)

BMEnet GmbH  
Frankfurter Straße 27  
65760 Eschborn  
E-Mail: [info@bme.de](mailto:info@bme.de)

