



Plattform Nachhaltiger  
Schwerlastverkehr

**BERICHT**

# Investitionsbereitschaft der Logistik in alternative Antriebe

Ergebnisse einer Marktbefragung zur Investitionsbereitschaft von Logistikunternehmen in Lkw mit alternativen Antrieben sowie zu Anschaffungsgründen und -hindernissen verschiedener Antriebsarten im Schwerlastverkehr

# Impressum

## Herausgeber:

Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)  
Chausseestraße 128 a  
10115 Berlin

Tel.: +49 30 66 777-0  
Fax: +49 30 66 777-699

E-Mail: **Fehler! Linkreferenz ungültig.**  
Internet: **Fehler! Linkreferenz ungültig.**

## In Zusammenarbeit mit:

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.  
Friedrichstraße 155–156 | Unter den Linden 24  
10117 Berlin

Tel.: +49 30 405 0228-0  
Fax: +49 30 405 0228-88

E-Mail: [info@dslv.spediteure.de](mailto:info@dslv.spediteure.de)  
Internet: **Fehler! Linkreferenz ungültig.**



## Autoren:

Mel Goering, dena

## Bildnachweis:

Getty Images/iStockphoto/Risto Arnaudov

## Stand:

10/2024

Alle Rechte sind vorbehalten. Die Nutzung steht unter dem Zustimmungsvorbehalt der dena.

## Bitte zitieren als:

Deutsche Energie-Agentur (Hrsg.) (dena, 2024) „Investitionsbereitschaft der Logistik in alternative Antriebe“

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Hintergrund .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Ergebnisse .....</b>	<b>5</b>
2.1	Flottengrößen und Geschäftsbereiche .....	5
2.2	Nullemissionsfahrzeuge .....	6
2.3	Gasbetriebene Fahrzeuge.....	9
2.4	Kraftstoffe.....	13
2.5	Regulatorik.....	14
	<b>Fazit: .....</b>	<b>16</b>
	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>17</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>18</b>

# 1 Hintergrund

Rund 80 % aller Güter in Deutschland werden über die Straße transportiert, was Lastkraftwagen (Lkw) und Sattelzugmaschinen zu einer zentralen Säule der Versorgungssicherheit macht (Umweltbundesamt, 2024). Gleichzeitig ist der Schwerlastverkehr für etwa ein Drittel der straßengebundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU verantwortlich (Statistisches Bundesamt, 2023) und wird derzeit noch fast ausschließlich von Dieselantrieben dominiert. Angesichts dieser Zahlen ist es unvermeidlich, dafür zu sorgen, dass neben dem Individualverkehr auch der Schwerlastverkehr zügig auf umwelt- und klimafreundlichere Antriebe und Kraftstoffe umsteigt.

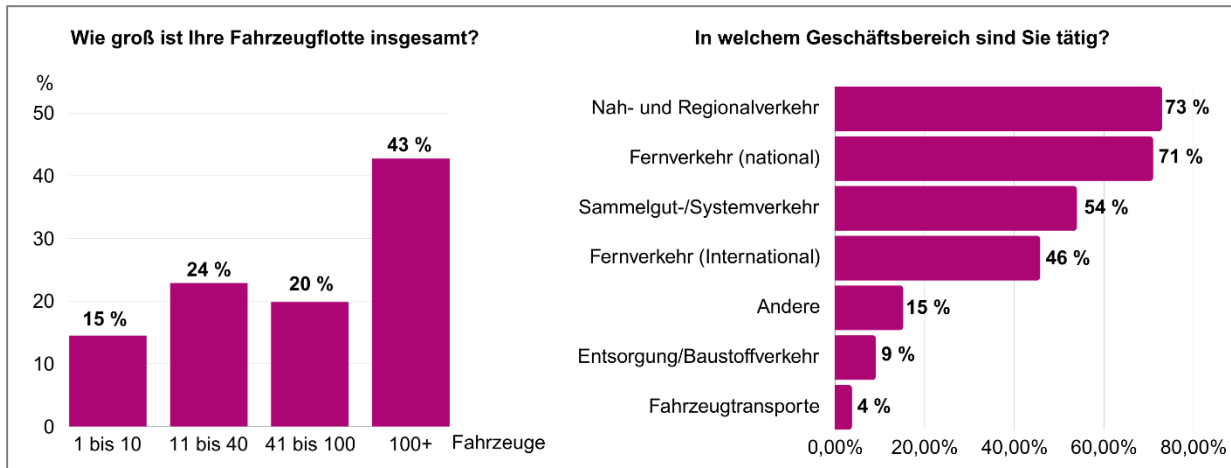
Mittlerweile stehen zahlreiche Alternativen zur Verfügung, darunter Nullemissionsfahrzeuge wie batterieelektrische Lkw, wasserstoffbetriebene Verbrennungsmotoren, Brennstoffzellenfahrzeuge sowie biomethanbetriebene Fahrzeuge mit CNG- oder LNG-Motoren. Doch inwieweit sind Logistikunternehmen tatsächlich bereit, Lkw mit alternativen Antriebs- und Kraftstoffoptionen für ihre Flotten anzuschaffen?

Um einen tieferen Einblick in die Bereitschaft und Ansichten der Branche zur Flottentransformation im Schwerlastverkehr zu gewinnen, hat die dena im Rahmen der Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr und in Partnerschaft mit dem Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL) im Sommer 2024 eine Online-Marktbefragung durchgeführt. Diese richtete sich an Logistikunternehmen und konzentrierte sich auf N2-Fahrzeuge (3,5–12 Tonnen Gesamtmasse) und N3-Fahrzeuge (über 12 Tonnen Gesamtmasse). Insgesamt teilten im Zuge der Befragung über 130 Unternehmen Informationen über ihre Investitionsbereitschaft sowie ihre Einschätzungen zu den verschiedenen Antriebsarten.

Die Ergebnisse der Befragung finden sich auf den folgenden Seiten.

## 2 Ergebnisse

### 2.1 Flottengrößen und Geschäftsbereiche

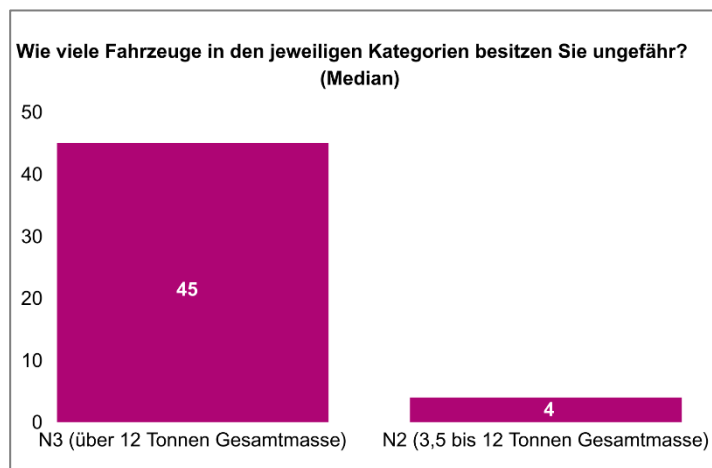


**Abbildung 1: Flottengröße [N = 131, links] und Geschäftsbereiche [N = 131, rechts, Mehrfachnennungen möglich]**

Insgesamt verfügen 43 % der befragten Unternehmen über eine Flotte mit mehr als 100 Fahrzeugen, was auf eine starke Präsenz größerer Fuhrparks hinweist. Etwa 24 % der Betriebe besitzen zwischen 11 und 40 Fahrzeuge, während 20 % eine Flottengröße von 41 bis 100 Fahrzeugen aufweisen. Flotten mit 1 bis 10 Fahrzeugen sind bei 15 % der Unternehmen zu verzeichnen.

Hinsichtlich der Geschäftsfelder sind 73 % der Unternehmen im Nah- und Regionalverkehr tätig, dicht gefolgt von 71 % im nationalen Fernverkehr. 54 % der Betriebe sind im Sammelgut-/Systemverkehr, 46 % im internationalen Fernverkehr aktiv. Kleinere Anteile entfallen auf den Entsorgungs- und Baustoffverkehr (9 %) sowie auf Fahrzeugtransporte (4 %). Die zentralen Geschäftsfelder im Schwerlastverkehr werden somit von den Umfrageteilnehmenden abgedeckt.

Die Mediane der Flottengrößen bei N3- und N2-Fahrzeugen unterscheiden sich stark. Mit einem Median von 45 Fahrzeugen zeigt sich, dass die Umfrageteilnehmenden vor allem Fahrzeuge über 12 Tonnen Gesamtmasse betreiben. Für Fahrzeuge zwischen 3,5 und 12 Tonnen liegt der Median bei 4.



**Abbildung 2: Median Fahrzeuganzahl allgemein [N = 129]**

## 2.2 Nullemissionsfahrzeuge

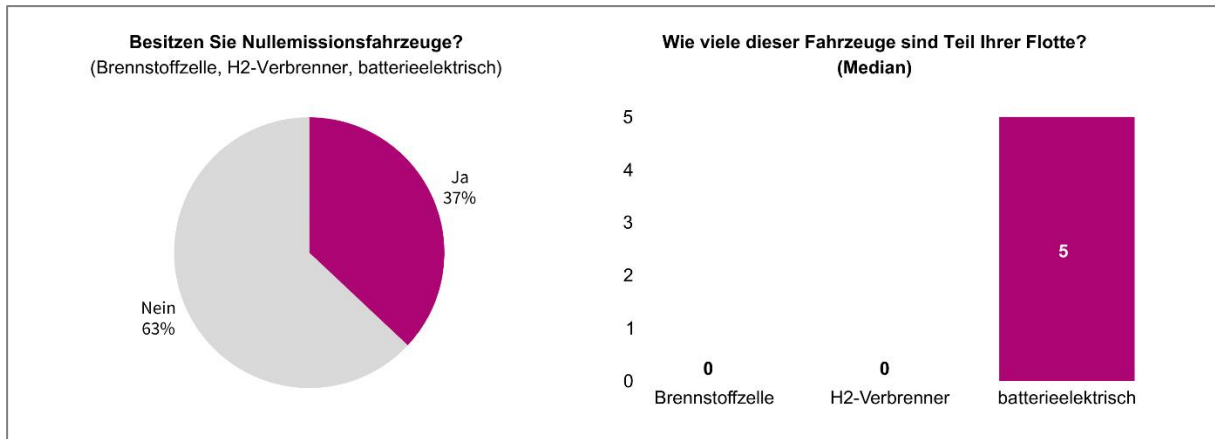


Abbildung 3: Prozentualer Besitz [N = 131, links] und Median der Anzahl an Nullemissionsfahrzeugen [N = 49, rechts]

In der Umfrage wurde zunächst erhoben, ob die Teilnehmenden bereits Nullemissionsfahrzeuge in ihre Flotte aufgenommen haben. Als Nullemissionsfahrzeuge gelten Fahrzeuge mit folgenden Antrieben: Brennstoffzelle, Wasserstoffverbrenner und batterieelektrisch. 37 % der Befragten gaben an, Nullemissionsfahrzeuge zu besitzen, wobei der batterieelektrische Antrieb mit einem Median von 5 Fahrzeugen deutlich dominierte. Brennstoffzellenfahrzeuge (Median 0) und Wasserstoffverbrenner (Median 0) sind in den Flotten äußerst selten vertreten.

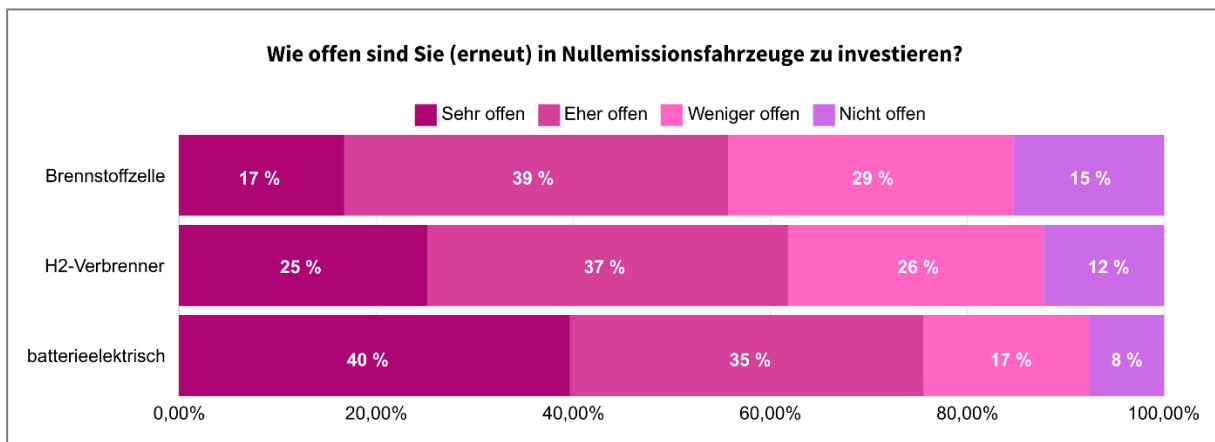
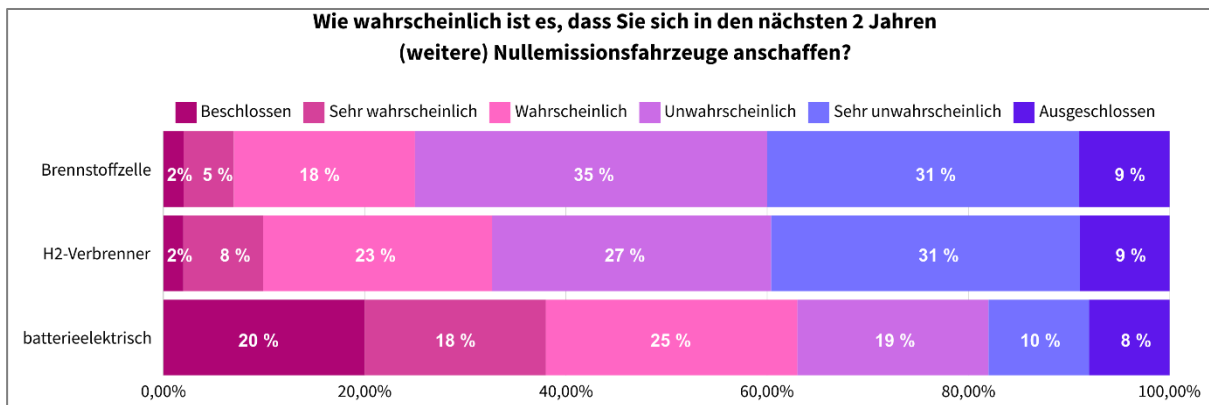


Abbildung 4: Offenheit für ein Investment in Nullemissionsfahrzeuge [N = 131]

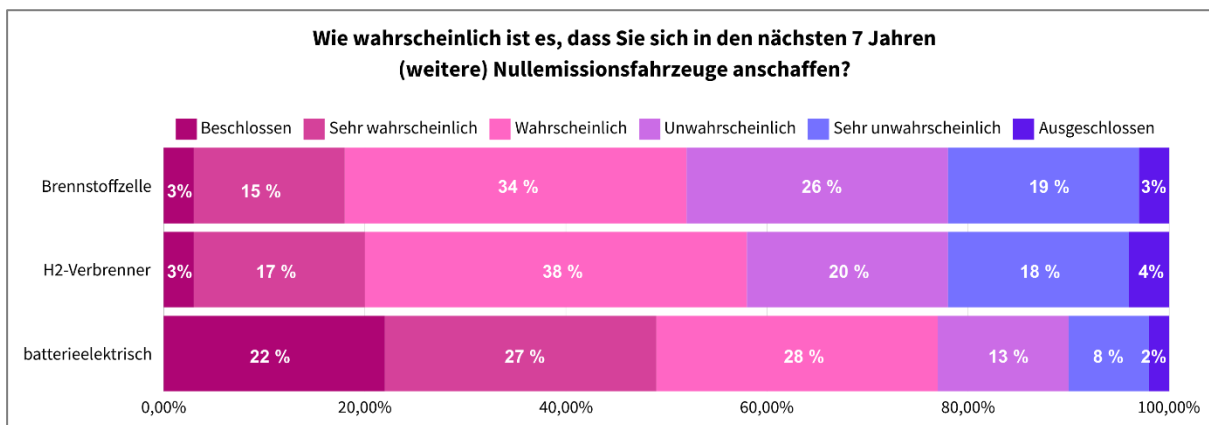
Offenheit gegenüber weiteren Investitionen in Nullemissionsfahrzeuge gaben im Durchschnitt 64 % der Befragten an. Besonders hoch ist die Bereitschaft bei batterieelektrischen Antrieben, wo 75 % der Teilnehmenden offen für Investitionen sind – davon sind sogar 40 %-Punkte „sehr offen“. Wasserstoffverbrenner stoßen auf 62 % Zustimmung für künftige Investitionen, Brennstoffzellenantriebe auf 56 %. Im Schnitt gaben lediglich 12 % der Befragten an, nicht bereit zu sein, in Nullemissionsfahrzeuge zu investieren.

**Weitere Anmerkungen (nicht in der Grafik enthalten):** Betrachtet man die Angaben „sehr offen“ und „eher offen“ in Bezug auf die Geschäftsfelder der Befragten, ist ein hohes Interesse an allen

Nullemissionsfahrzeugtypen besonders im nationalen Fernverkehr, aber auch im Nah- und Regionalverkehr zu verzeichnen. In beiden Geschäftsfeldern lag die Bereitschaft, in Nullemissionsfahrzeuge zu investieren, bei über 70 %. Auch im Sammelgut-/Systemverkehr sowie im internationalen Fernverkehr gaben mehr als die Hälfte der Befragten an, offen für Investitionen in Nullemissionsfahrzeuge zu sein.



**Abbildung 5: Wahrscheinlichkeit für ein Investment in Nullemissionsfahrzeuge innerhalb der nächsten 2 Jahre [N = 49]**



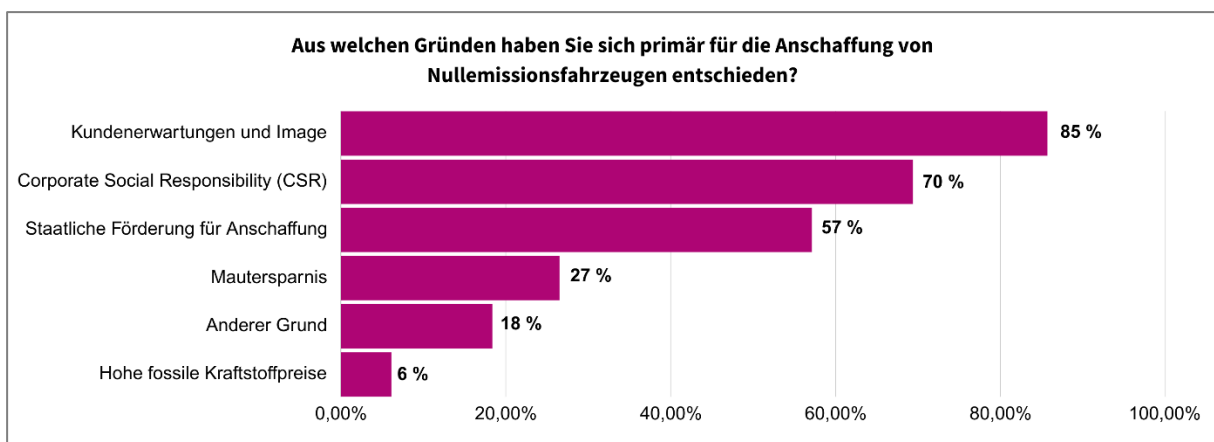
**Abbildung 6: Wahrscheinlichkeit für ein Investment in Nullemissionsfahrzeuge innerhalb der nächsten 7 Jahre [N = 49]**

Die Frage nach der Wahrscheinlichkeit zukünftiger Investitionen in Nullemissionsfahrzeuge innerhalb der nächsten 2 bzw. 7 Jahre zeigt eine klare Dominanz der batterieelektrischen Antriebe. 20 % der Befragten haben fest beschlossen, in den nächsten 2 Jahren in batterieelektrische Lkw zu investieren, 22 % planen dies innerhalb der nächsten 7 Jahre. Zusätzlich halten 43 % der Unternehmen eine Anschaffung in den nächsten 2 Jahren und 55 % der Befragten eine Anschaffung in den nächsten 7 Jahren für wahrscheinlich oder sehr wahrscheinlich. Ein Investment in batterieelektrische Antriebe schließen 8 % der Befragten für die nächsten 2 Jahre aus, während es 2 % für die kommenden 7 Jahre ausschließen.

Hinsichtlich der Wasserstoffverbrenner haben 2 % der Befragten bereits beschlossen, in den nächsten 2 Jahren zu investieren, während es innerhalb der nächsten 7 Jahre 3 % sind. 23 % halten eine Anschaffung in den nächsten 2 Jahren für wahrscheinlich, innerhalb der nächsten 7 Jahre steigt diese Einschätzung auf 49 %.

**Weitere Anmerkungen (nicht in der Grafik enthalten):** Wertet man die Investitionsbereitschaft der befragten Logistikunternehmen nach Flottengröße aus – unterteilt in kleine (1–40 Fahrzeuge), mittlere (41–100 Fahrzeuge) und große (über 100 Fahrzeuge) Flotten – lassen sich deutliche Trends erkennen. Der batterieelektrische Antrieb ist bei allen Flottengrößen das wahrscheinlichste Investment innerhalb der nächsten 7 Jahre. Besonders große Flottenbetreiber zeigen hier mit 95 % ein überproportional hohes Interesse. Im Vergleich dazu liegt die Investitionsbereitschaft bei mittleren Flottenbetreibern bei knapp 70 % und bei kleinen Flottenbetreibern bei rund 60 %.

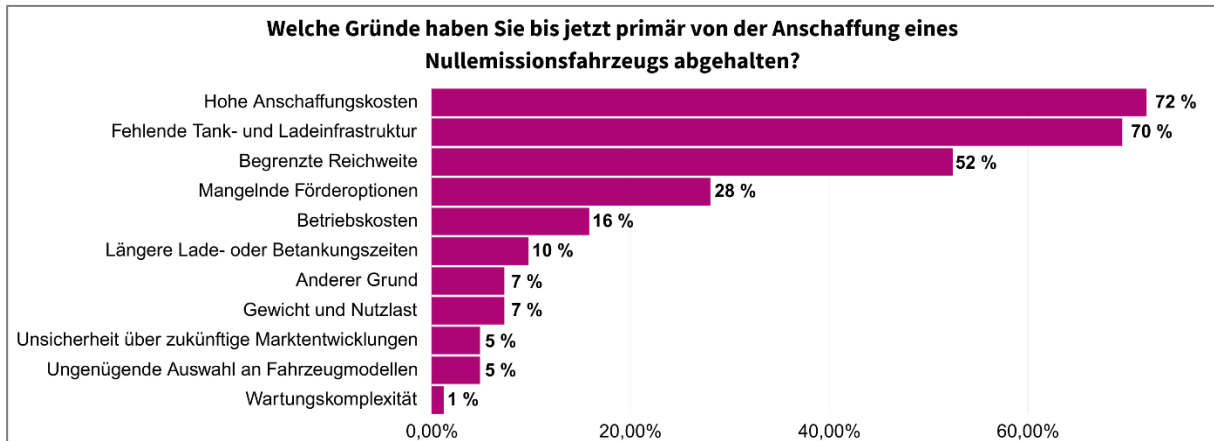
Eine Ausnahme bilden die Wasserstoffverbrenner, die bei mittleren Flottenbetreibern mit über 70 % auf besonders großes Interesse stoßen. Insgesamt zeigen kleine Flottenbetreiber zwar ein etwas geringeres Interesse an Nullemissionsfahrzeugen, erreichen aber dennoch eine Investitionsbereitschaft von durchschnittlich über 50 %.



**Abbildung 7: Gründe für die Anschaffung von Nullemissionsfahrzeugen [N = 49, Mehrfachnennungen möglich]**

Als Hauptgründe für ein Investment in Nullemissionsfahrzeuge nannten 85 % der Befragten Kundenerwartungen und Imagegewinn. An zweiter Stelle wurden mit 70 % Verpflichtungen im Bereich der Corporate Social Responsibility (CSR) benannt. Der geringste Einfluss wurde den fossilen Kraftstoffpreisen zugeschrieben. Dies ist auf die verbreitete Nutzung von Dieselpreisgleitklauseln/Dieselfloatern zurückzuführen, die es den Unternehmen ermöglichen, steigende Kraftstoffkosten automatisch als Aufschlag ihre Kunden bzw. Verlager weiterzureichen.



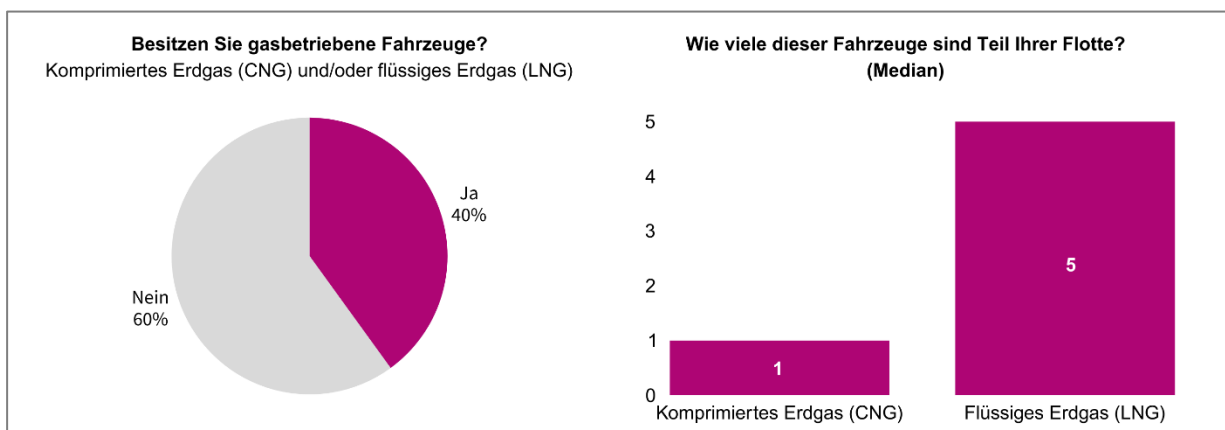


**Abbildung 8: Gründe gegen die Anschaffung von Nullemissionsfahrzeugen [N = 82; Mehrfachnennung möglich]**

Bei den Gründen, die die Befragten bisher von der Anschaffung von Nullemissionsfahrzeugen abgehalten haben, dominieren klar die hohen Anschaffungskosten mit 72 %, gefolgt von der fehlenden Tank- und Ladeinfrastruktur mit 70 % und der begrenzten Reichweiten mit 52 %. Befragt wurden hier diejenigen Unternehmen, die keine Nullemissionsfahrzeuge besitzen.

**Weitere Anmerkungen (nicht in der Grafik enthalten):** Die hohen Anschaffungskosten wurden von allen Flottengrößenbetreibern gleichermaßen als größtes Hindernis identifiziert. Die fehlende Tank- und Ladeinfrastruktur wurde hingegen von knapp 90 % der großen Flottenbetreiber als Hürde benannt, während etwas mehr als die Hälfte der mittelgroßen Flottenbetreiber diese als Grund nannte. Die begrenzte Reichweite wurde von rund der Hälfte aller kleinen und großen Unternehmen sowie von etwa zwei Dritteln der mittelgroßen Betreiber aufgeführt.

## 2.3 Gasbetriebene Fahrzeuge



**Abbildung 9: Prozentualer Besitz [N = 131, links] und Median der Anzahl an gasbetriebenen Fahrzeugen [N = 51, rechts]**

In der Umfrage wurde zunächst erhoben, ob die Teilnehmenden bereits gasbetriebene Fahrzeuge in ihre Flotte aufgenommen haben. Als Gasfahrzeuge gelten solche, die mit komprimiertem Erdgas (CNG) bzw. mit flüssigem Erdgas (LNG) betrieben werden. 40 % der Befragten gaben an, gasbetriebene Fahrzeuge zu besitzen, wobei der LNG-Antrieb mit einem Median von fünf Fahrzeugen höher ausfällt als der CNG-Antrieb mit einem Fahrzeug.

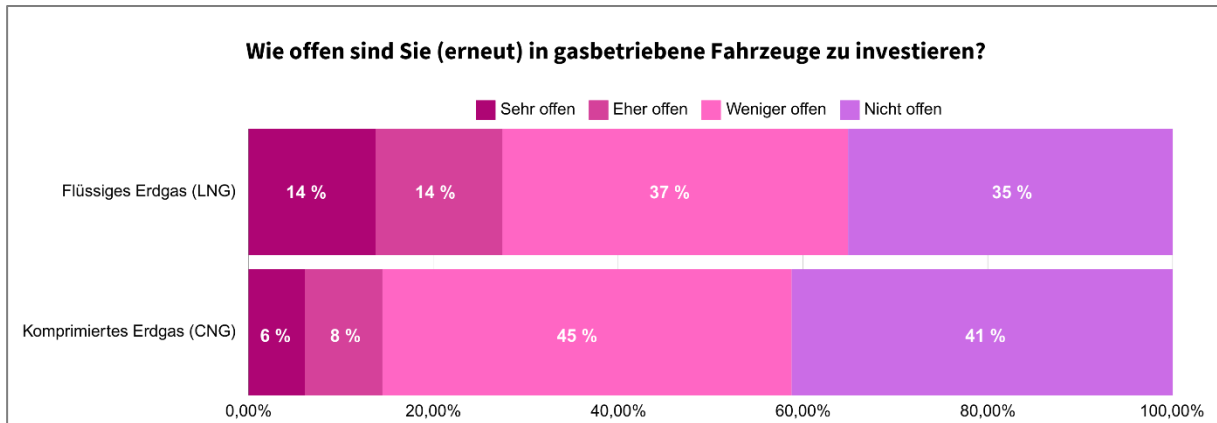


Abbildung 10: Offenheit für ein Investment in gasbetriebene Fahrzeuge [N = 131]

Eine grundsätzliche Offenheit gegenüber Investitionen in gasbetriebene Fahrzeuge zeigen im Durchschnitt 21 % der Befragten. Bei LNG-Fahrzeugen liegt die Bereitschaft mit 28 % höher als bei CNG-Fahrzeugen mit 14 %. Somit sind die meisten Befragten entweder „weniger offen“ oder grundsätzlich „nicht offen“ für zukünftige Investments in gasbetriebene Fahrzeuge.

**Weitere Anmerkungen (nicht in der Grafik enthalten):** Betrachtet man die Angaben „sehr offen“ und „eher offen“ in Bezug auf die Geschäftsfelder der Befragten, ist ein hohes Interesse an gasbetriebenen Fahrzeugen insbesondere im nationalen Fernverkehr mit rund 70 %, zu verzeichnen. Rund 50 % der Unternehmen, die offen für Investments in gasbetriebene Fahrzeuge sind, kommen aus dem internationalen Fernverkehr. Im Nah- und Regionalverkehr lag der Wert bei rund 60 % und beim Sammelgutverkehr bei rund 55 %.

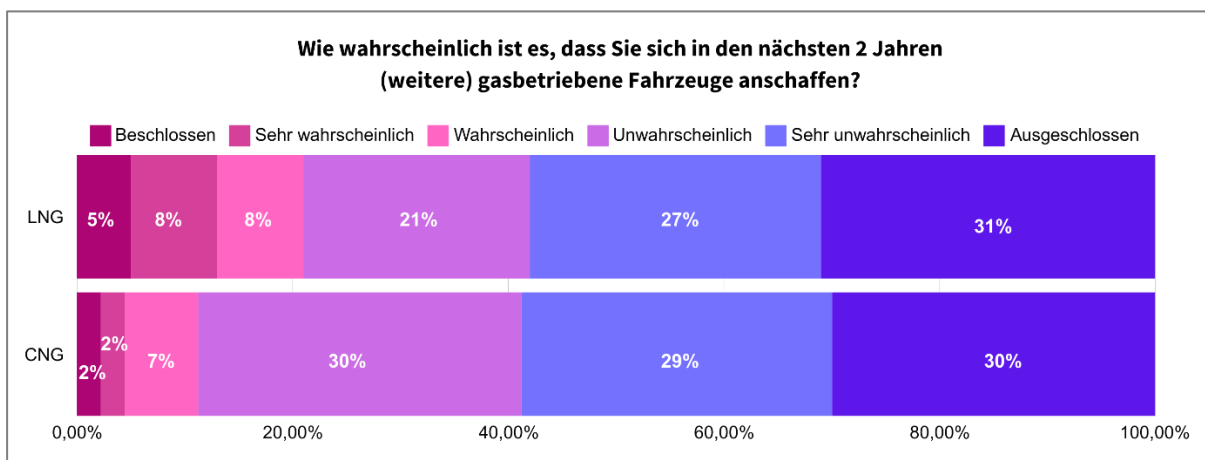
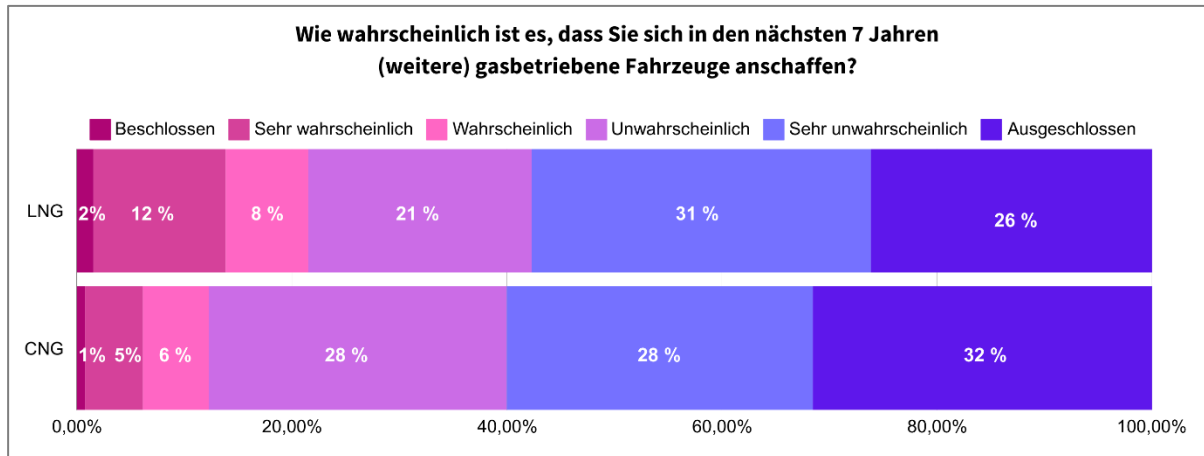


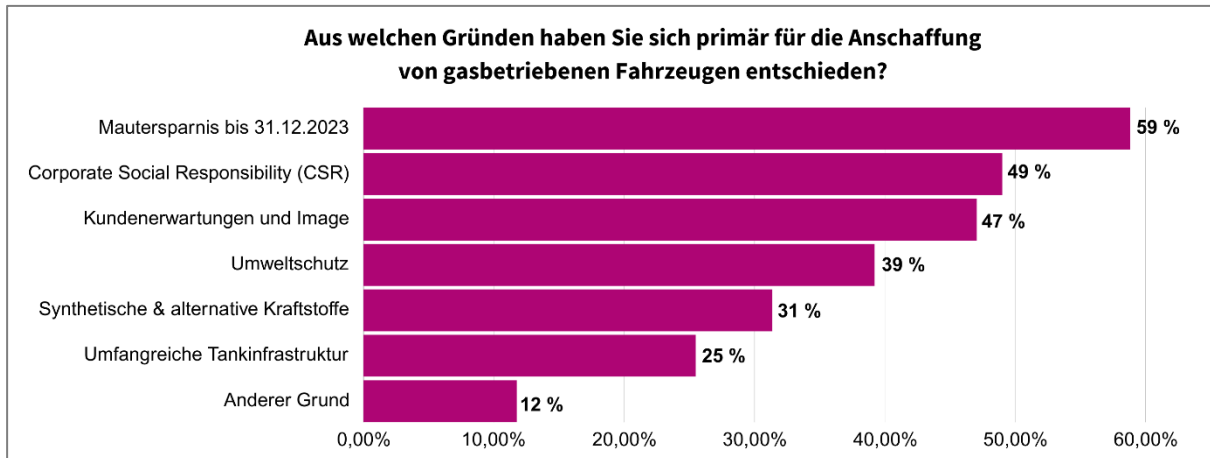
Abbildung 11: Wahrscheinlichkeit für ein Investment in gasbetriebene Fahrzeuge innerhalb der nächsten 2 Jahre [N = 130]



**Abbildung 12: Wahrscheinlichkeit für ein Investment in gasbetriebene Fahrzeuge innerhalb der nächsten 7 Jahre [N = 130]**

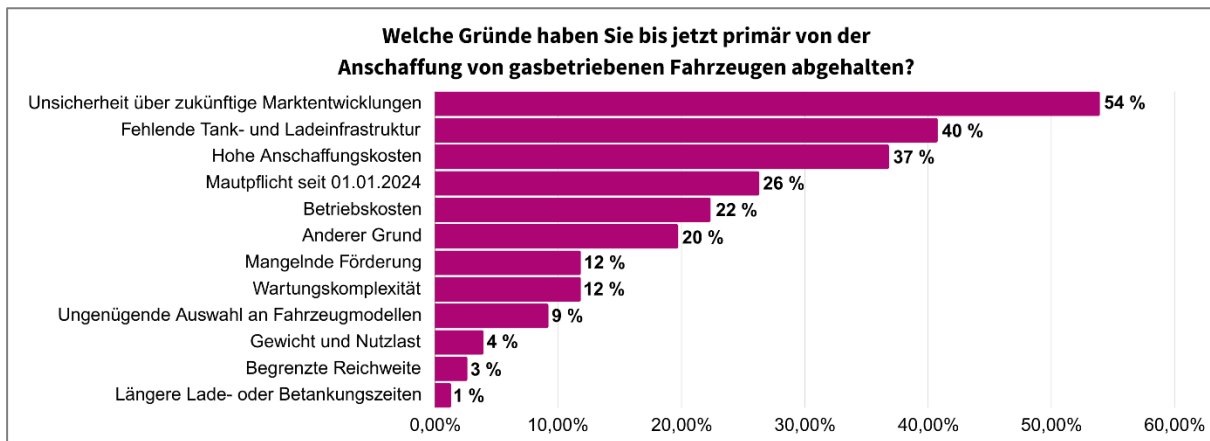
Zur Frage der konkreten Wahrscheinlichkeit zukünftiger Investitionen in den nächsten 2 bzw. 7 Jahren zeigt sich, dass 5 % der Befragten beschlossen haben, in den nächsten 2 Jahren in LNG-Lkw zu investieren und 2 % in den nächsten 7 Jahren. Als wahrscheinlich oder sehr wahrscheinlich erachten dies zusätzlich 16 % innerhalb der nächsten 2 Jahre und 20 % innerhalb der nächsten 7 Jahre. Bei CNG-Lkw haben 2 % der Befragten ein Investment innerhalb der nächsten 2 Jahre beschlossen, während dies bei 1 % der Unternehmen in den nächsten 7 Jahren der Fall ist. Im Durchschnitt schließen 30 % der Befragten ein Investment in Gasfahrzeuge innerhalb der nächsten 2 Jahre und 29 % innerhalb der nächsten 7 Jahre aus. Somit halten die meisten der Befragten ein Investment in gasbetriebene Lkw für eher unwahrscheinlich bis ausgeschlossen.

**Weitere Anmerkungen (nicht in der Grafik enthalten):** Kategorisiert man die Größen der befragten Logistikunternehmen in kleine (1–40 Fahrzeuge), mittlere (41–100 Fahrzeuge) und große (über 100 Fahrzeuge) Flotten und betrachtet die Angaben zu „wahrscheinlich“, „sehr wahrscheinlich“ und „beschlossen“, lassen sich auch hier Trends in der Investitionsbereitschaft erkennen. Von den großen Flottenbetreibern hat knapp ein Viertel angegeben, in LNG-Fahrzeuge investieren zu wollen, während der Wert bei CNG-Fahrzeugen bei rund 10 % lag. Kleine Flottenbetreiber sind sowohl im Fall von CNG als auch von LNG die Gruppe mit der geringsten Investitionsbereitschaft.



**Abbildung 13: Gründe für die Anschaffung von gasbetriebenen Fahrzeugen [N = 51, Mehrfachnennung möglich]**

Bis zum Auslaufen der Mautbefreiung für mit Erdgas betriebene Fahrzeuge Ende 2023 war die Mautersparnis mit 59 % der Angaben der Hauptgrund für ein Investment in Gasfahrzeuge. Weitere relevante Faktoren sind, ähnlich wie bei den Nullemissionsfahrzeugen, Corporate Social Responsibility mit 49 % sowie Kundenerwartungen und Imagegewinn mit 47 %. Etwa ein Viertel der Befragten nannte zudem die umfangreiche Tankinfrastruktur als Grund für das Investment. Hier besteht ein Gegensatz zu den 40 % der Befragten, welche die Infrastruktur eher als Hinderungsgrund für ein Investment ansehen (siehe Abbildung 14).



**Abbildung 14: Gründe gegen die Anschaffung von gasbetriebenen Fahrzeugen [N = 76]**

Über die Hälfte der Befragten, die keine Gasfahrzeuge besitzen, haben als Grund gegen eine Investition in gasbetriebene Antriebe die Unsicherheit über zukünftige Marktentwicklungen genannt. An zweiter und dritter Stelle nannten 40 % der Befragten fehlende Tank- und Ladeinfrastruktur sowie 37 % hohe Anschaffungskosten.

**Weitere Anmerkungen (nicht in der Grafik enthalten):** Die Hälfte der kleinen Flottenbetreiber (1–40 Fahrzeuge) nannte fehlende Tankinfrastruktur als Grund für ihre Zurückhaltung bei Gasfahrzeugen. Im Falle

der mittleren und großen Flotten lag dieser Wert nur bei etwas über 20 %. Hohe Anschaffungskosten und Unsicherheiten hinsichtlich der Marktentwicklung wurden von allen Flottengrößenbetreibern gleichermaßen als Hindernis angeführt.

## 2.4 Kraftstoffe

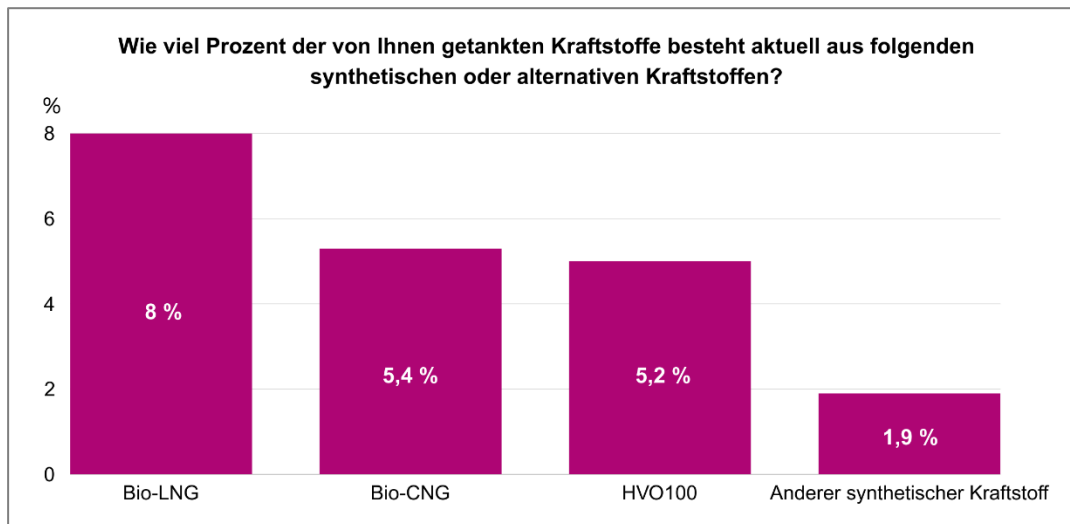


Abbildung 15: Durchschnittlicher Anteil alternativer Kraftstoffe [N = 131]

Die Ergebnisse der Umfrage zeigen den aktuellen Anteil synthetischer und alternativer Kraftstoffe, die von Logistik- und Transportunternehmen in Deutschland verwendet werden. In der Umfrage gaben 8 % der Befragten an, Bio-LNG zu tanken, während 5,4 % Bio-CNG verwenden. HVO100 wird von 5,2 % verwendet, 1,9 % verwenden andere synthetische Kraftstoffe.

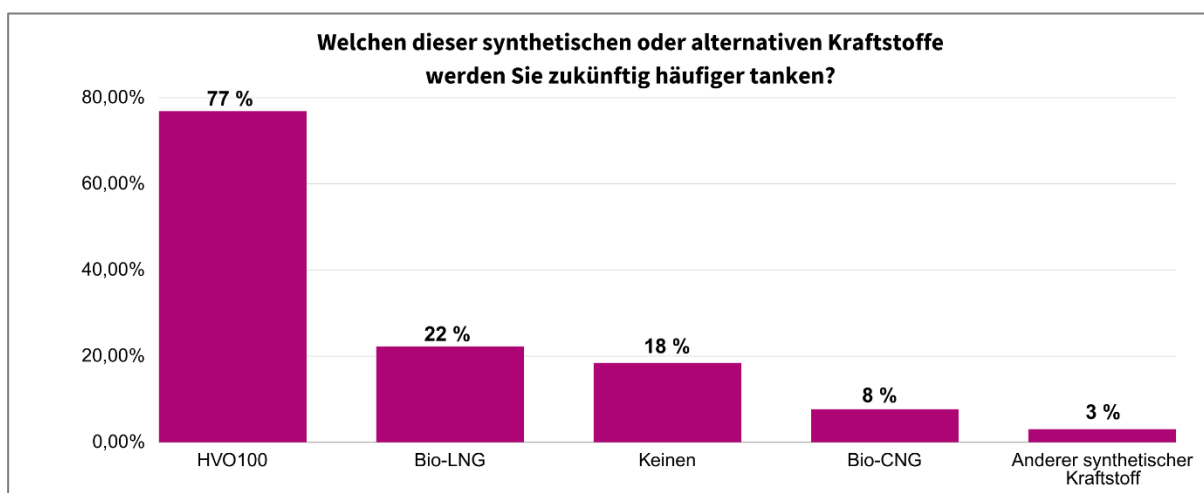


Abbildung 16: Zukünftige Tankabsicht synthetischer und/oder alternativer Kraftstoffe [N = 130]

Die Umfrageergebnisse zu den zukünftigen Tankabsichten der Logistik- und Transportunternehmen in Deutschland zeigen, dass HVO100 mit 77 % die klar bevorzugte Kraftstoffoption darstellt. 22 % der Befragten

planen, häufiger Bio-LNG zu tanken. 18 % der Unternehmen gaben an, keinen der aufgeführten Kraftstoffe zukünftig häufiger nutzen zu wollen. Die Nutzung von Bio-CNG ist von 8 % der Befragten geplant, während lediglich 3 % der Unternehmen die Absicht haben, auf andere synthetische Kraftstoffe umzusteigen.

## 2.5 Regulatorik

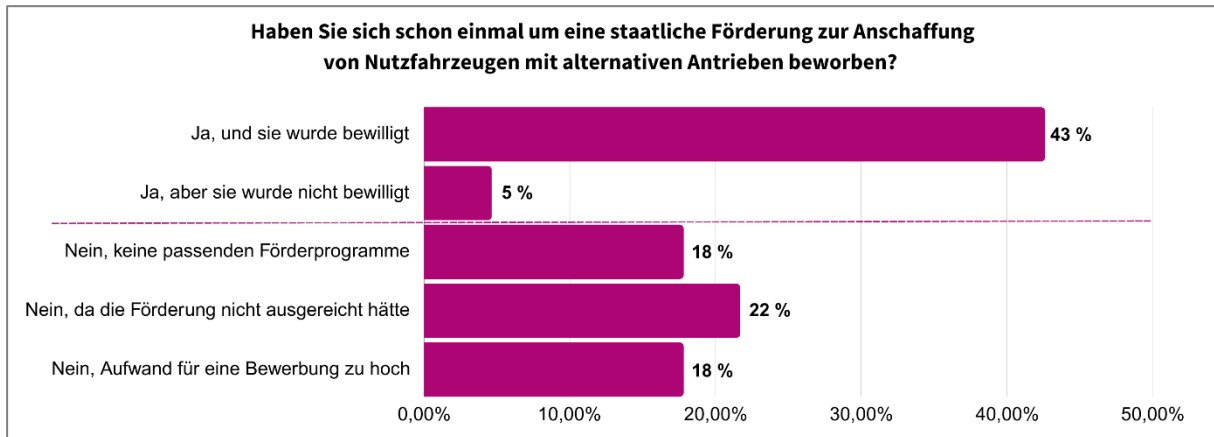


Abbildung 17: Bewerbung um eine staatliche Förderung [N = 129; Mehrfachnennungen möglich]

Zu der Frage, ob sich die Unternehmen bereits um staatliche Fördermittel zur Anschaffung von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben beworben haben, gaben 43 % der Befragten an, dass sie sich bereits beworben hätten und die Förderung bewilligt wurde. 5 % der Unternehmen erhielten eine Ablehnung auf ihren Antrag. 18 % der Teilnehmenden äußerten, es gebe keine für sie passenden Förderprogramme, während 22 % der Befragten angaben, die Förderung hätte für ihre Bedürfnisse nicht ausgereicht. Ein weiteres Hindernis stellte für 18 % der Unternehmen der hohe Aufwand bei der Bewerbung dar, weshalb sie von einem Antrag absahen.

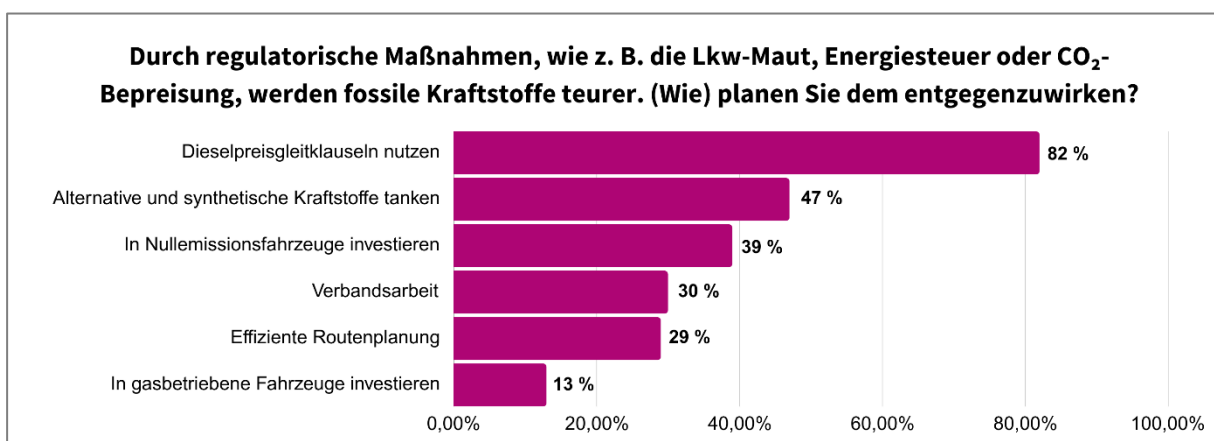


Abbildung 18: Maßnahmen im Zuge steigender Kraftstoffpreise [N = 128, Mehrfachnennung möglich]

Auf steigende Kosten fossiler Kraftstoffe reagieren die Unternehmen unterschiedlich. Eine deutliche Mehrheit von 82 % plant, Dieselpreisgleitklauseln (Dieselfloater) zu nutzen, um den steigenden Kosten entgegenzuwirken. 47 % der Befragten sehen das Tanken alternativer und synthetischer Kraftstoffe als mögliche Lösung, während 39 % planen, in Nullemissionsfahrzeuge zu investieren. Sich in der Verbandsarbeit zu engagieren, planen 30 % der Unternehmen, während 29 % auf eine effizientere Routenplanung setzen. Lediglich 13 % der Befragten planen, in gasbetriebene Fahrzeuge zu investieren.

## Fazit:

Die Umfrage zur Flottentransformation in der Logistikbranche zeigt sowohl die Bereitschaft der Unternehmen zur Einführung alternativer Antriebstechnologien und Kraftstoffe als auch die Herausforderungen dabei auf. Während ein erhebliches Interesse an Nullemissionsfahrzeugen, insbesondere batterieelektrischen Antrieben besteht, stellen die hohen Anschaffungskosten und die begrenzte Tank- und Ladeinfrastruktur weiterhin erhebliche Hürden dar. Für Logistikunternehmen liegt der Hebel zur Transformation aktuell vor allem bei den Kundenerwartungen und Corporate-Social-Responsibility-Verpflichtungen.

## Wer wir sind:

Die Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr ist eine marktübergreifende Allianz für den Schwerlastverkehr auf der Straße, die den Markthochlauf alternativer Antriebs- und Kraftstoffoptionen sowie den Ausbau notwendiger Infrastrukturen technologieoffen vorantreibt. Die von der Deutschen Energie-Agentur (dena) koordinierte Plattform bringt in einem technologieoffenen und ganzheitlichen Ansatz Akteure aus den Bereichen Technologie, Infrastruktur, Kraftstoff, Energie und Fahrzeugindustrie sowie aus der Transport- und Logistikbranche zusammen.

Weitere Informationen finden Sie unter [www.plattform-nachhaltiger-schwerlastverkehr.de](http://www.plattform-nachhaltiger-schwerlastverkehr.de).



# Literaturverzeichnis

**Umweltbundesamt (2024):** Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern in Deutschland <https://www.umweltbundesamt.de/bild/gueterverkehrsleistung-nach-verkehrstraegern-in> (letzter Abruf: 22.10.2024)

**Statistisches Bundesamt (2023):** Straßenverkehr: EU-weite CO<sub>2</sub>-Emissionen seit 1990 um 24 % gestiegen [https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Umwelt-Energie/CO2\\_Strassenverkehr.html](https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Umwelt-Energie/CO2_Strassenverkehr.html) (letzter Abruf: 22.10.2024)

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Flottengröße [N = 131, links] und Geschäftsbereiche [N = 131, rechts, Mehrfachnennungen möglich] .....	5
Abbildung 2: Median Fahrzeuganzahl allgemein [N = 129] .....	5
Abbildung 3: Prozentualer Besitz [N = 131, links] und Median der Anzahl an Nullemissionsfahrzeugen [N = 49, rechts].....	6
Abbildung 4: Offenheit für ein Investment in Nullemissionsfahrzeuge [N = 131].....	6
Abbildung 5: Wahrscheinlichkeit für ein Investment in Nullemissionsfahrzeuge innerhalb der nächsten 2 Jahre [N = 49] .....	7
Abbildung 6: Wahrscheinlichkeit für ein Investment in Nullemissionsfahrzeuge innerhalb der nächsten 7 Jahre [N = 49] .....	7
Abbildung 7: Gründe für die Anschaffung von Nullemissionsfahrzeugen [N = 49, Mehrfachnennungen möglich] .....	8
Abbildung 8: Gründe gegen die Anschaffung von Nullemissionsfahrzeugen [N = 82; Mehrfachnennung möglich] .....	9
Abbildung 9: Prozentualer Besitz [N = 131, links] und Median der Anzahl an gasbetriebenen Fahrzeugen [N = 51, rechts] .....	9
Abbildung 10: Offenheit für ein Investment in gasbetriebene Fahrzeuge [N = 131].....	10
Abbildung 11: Wahrscheinlichkeit für ein Investment in gasbetriebene Fahrzeuge innerhalb der nächsten 2 Jahre [N = 130].....	10
Abbildung 12: Wahrscheinlichkeit für ein Investment in gasbetriebene Fahrzeuge innerhalb der nächsten 7 Jahre [N = 130].....	11
Abbildung 13: Gründe für die Anschaffung von gasbetriebenen Fahrzeugen [N = 51, Mehrfachnennung möglich] .....	12
Abbildung 14: Gründe gegen die Anschaffung von gasbetriebenen Fahrzeugen [N = 76] .....	12
Abbildung 15: Durchschnittlicher Anteil alternativer Kraftstoffe [N = 131] .....	13
Abbildung 16: Zukünftige Tankabsicht synthetischer und/oder alternativer Kraftstoffe [N = 130] .....	13
Abbildung 17: Bewerbung um eine staatliche Förderung [N = 129; Mehrfachnennungen möglich] .....	14
Abbildung 18: Maßnahmen im Zuge steigender Kraftstoffpreise [N = 128, Mehrfachnennung möglich] .....	14

