Flotten sehen E-Lkw oft wirtschaftlicher als Diesel

Artikel vom **16. November 2026**
Lastwagen über 7,5 t

Eine Umfrage von Daimler Truck unter 197 Flottenentscheidern zeigt: Viele bewerten E-Lkw beim Total Cost of Ownership günstiger als Diesel. Als Hemmnis für den Hochlauf gilt vor allem die Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge.



Eine Umfrage unter Flottenentscheidern zeigt: Viele sehen batterieelektrische Lkw bei den Gesamtkosten vor Diesel. (Bild: Daimler Truck AG)

Elektro-Lkw werden von vielen Flottenentscheidern bereits als wirtschaftliche Alternative zu Diesel-Lkw bewertet. In der nicht repräsentativen Befragung unter 197 Entscheidern aus Deutschland, Frankreich und Großbritannien halten mehr als 40 % batterieelektrische Lkw aus Sicht der Gesamtkosten für die wirtschaftlichere Lösung. 16 % sehen beide Technologien ungefähr gleichauf. Rund ein Viertel der Befragten erkennt weiterhin einen Vorteil beim Dieselantrieb. Knapp ein Viertel der befragten Flottenbetreiber setzt batterieelektrische Lkw bereits ein. Gleichzeitig zeigt die Befragung, dass der weitere Hochlauf eng mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur

verbunden ist. Der Marktanteil schwerer batterieelektrischer Lkw lag 2025 bei den europäischen Neuzulassungen bei zwei Prozent. Im ersten Halbjahr 2026 erreichte das Segment Mercedes-Benz Trucks bei schweren und mittelschweren lokal CO?-freien Lkw in Europa einen Anteil von rund 38 %. **Planbarkeit bleibt ein Knackpunkt** Bei den Betriebskosten fällt die Einschätzung vieler Befragter zugunsten der E-Mobilität aus: Etwa zwei Drittel bewerten Stromkosten als mindestens ebenso gut planbar wie Dieselkosten. Anders sieht es beim Zugang zu Strom aus. 61 % sehen die E-Mobilität hier im Nachteil, weil die Verfügbarkeit geeigneter Ladeinfrastruktur weniger gut planbar ist. In der Praxis geht es damit nicht nur um Fahrzeuge, sondern um ein Zusammenspiel aus Depot-Laden in der eigenen Niederlassung, öffentlich zugänglichen Angeboten auf privaten Flächen und öffentlicher Ladeinfrastruktur. Für Logistikunternehmen ist diese Kombination entscheidend, um batterieelektrische Lkw im Nah- und Fernverkehr verlässlich einsetzen und skalieren zu können. **Ladeangebote und digitale Steuerung** Das Unternehmen verweist in diesem Zusammenhang auf »TruckCharge«. Das Angebot begleitet Kunden entlang des Elektrifizierungsprozesses: von der Beratung über Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur bis zu digitalen Lösungen für das Lademanagement. Dazu zählt auch Semi-Public Charging. Betriebliche Ladepunkte können dabei in Zeiten ohne Eigenbedarf für externe Nutzer geöffnet werden. Die passende Software soll Buchung, Steuerung und Abrechnung der Ladevorgänge abbilden. Parallel beteiligt sich der Hersteller über das gemeinsam mit Partnern gegründete Joint Venture Milence am Aufbau eines europaweiten öffentlichen Ladenetzes für schwere Nutzfahrzeuge. Ziel ist es, die Voraussetzungen für wirtschaftlichen und skalierbaren lokal CO?-freien Straßengüterverkehr weiter zu verbessern. **Batterieelektrisch und wasserstoffbasiert** Neben batterieelektrischen Anwendungen wird auch die Flüssigwasserstoff-Technologie weiter erprobt. Dachser soll erster Kunde für den »Mercedes-Benz NextGenH2 Truck« werden. Ab Ende 2026 ist zunächst eine Brennstoffzellen-Sattelzugmaschine im täglichen Betrieb vorgesehen, zwei weitere baugleiche Fahrzeuge sollen bis Mitte 2027 folgen. Das Dialogformat »Customer Pulse« rückt Kundenperspektiven zu Antriebstechnologien, Infrastruktur und Transformationspfaden im Straßengüterverkehr in den Mittelpunkt. Die Befragung macht deutlich: Wirtschaftlichkeit wird bereits in vielen Anwendungen gesehen, der flächendeckende Ausbau der Ladeinfrastruktur bleibt jedoch eine zentrale Voraussetzung für den breiteren Einsatz.

Hersteller aus dieser Kategorie

Auktion & Markt AG, Autobid.de
Sandbornstr. 2
D-65197 Wiesbaden
0611 44796-750
autobid@auktion-markt.de
www.autobid.de
Firmenprofil ansehen

© 2025 Kuhn Fachverlag