



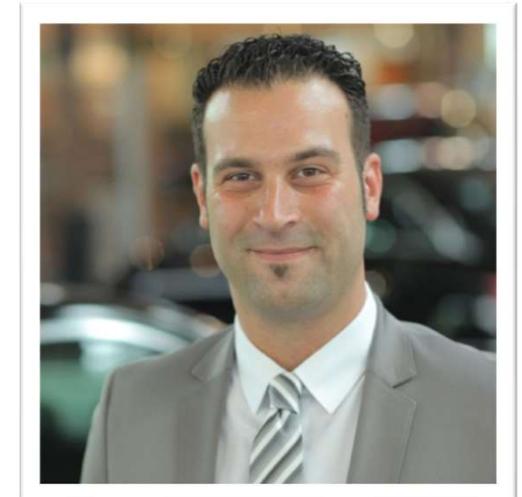
Emissionsfreie Mobilität – Der Weg in die Zukunft oder nur ein Hype?

## Can Baltaci

Referent internationales Fuhrparkmanagement bei Eppendorf Group

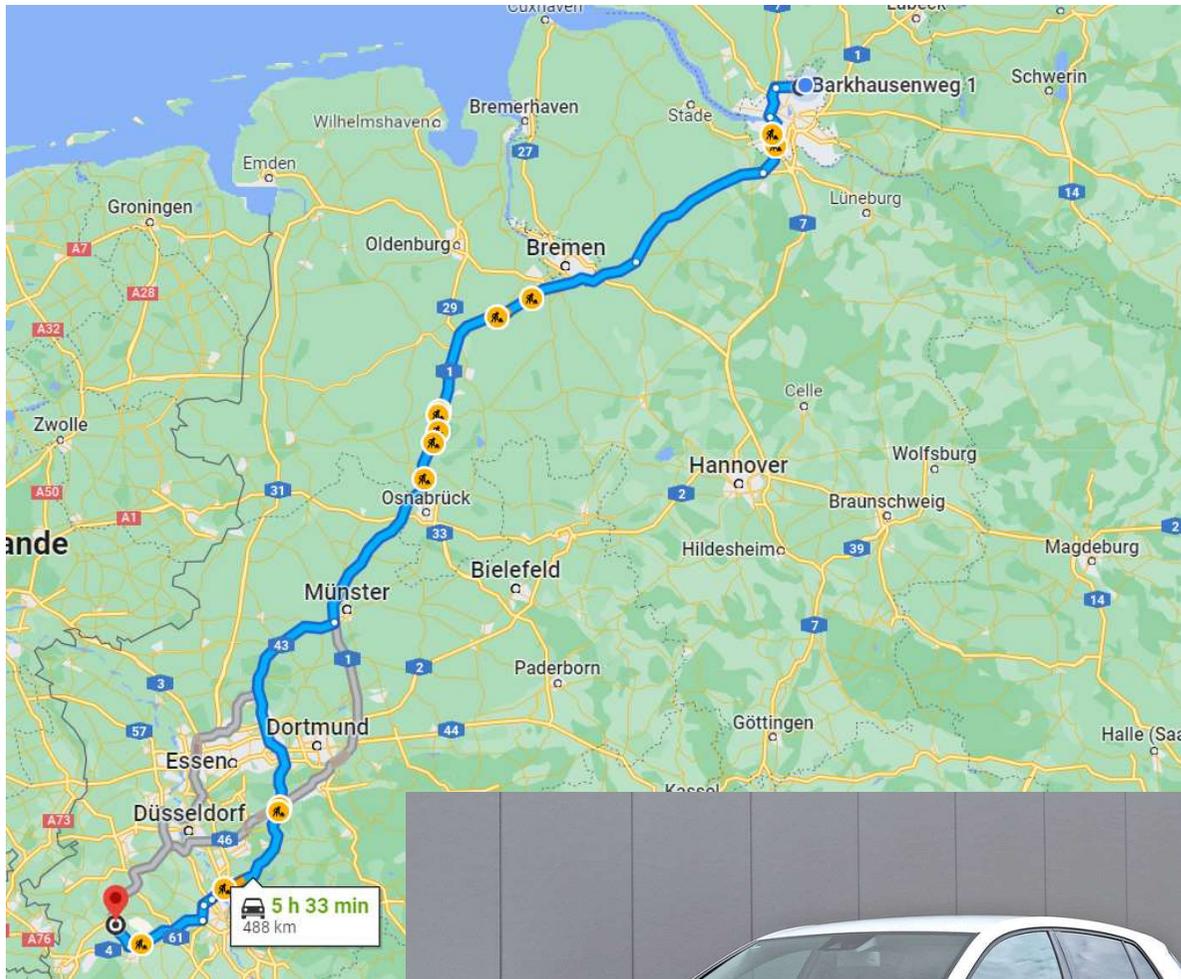
Karrierestops:

- Budget Autovermietung als Stationsleiter (2 Jahre)
- Leitung Audi VIP-Shuttle (Region Nord) (1,5 Jahre)
- LeasePlan (3 Jahre)
- Daimler AG (3 Jahre)
- Freiberuflicher Fuhrparkmanagementberater (3 Jahre)
- Seit Juni 2020 Fleet Manager bei Eppendorf Group



# Das erste Mal...

eppendorf



## Zahlen, Daten, Fakten

April 2021

488 KM

Batteriekapazität 35,8 kWh  
(brutto) 32,0 kWh (netto)

Ladepeak 40kW (DC)

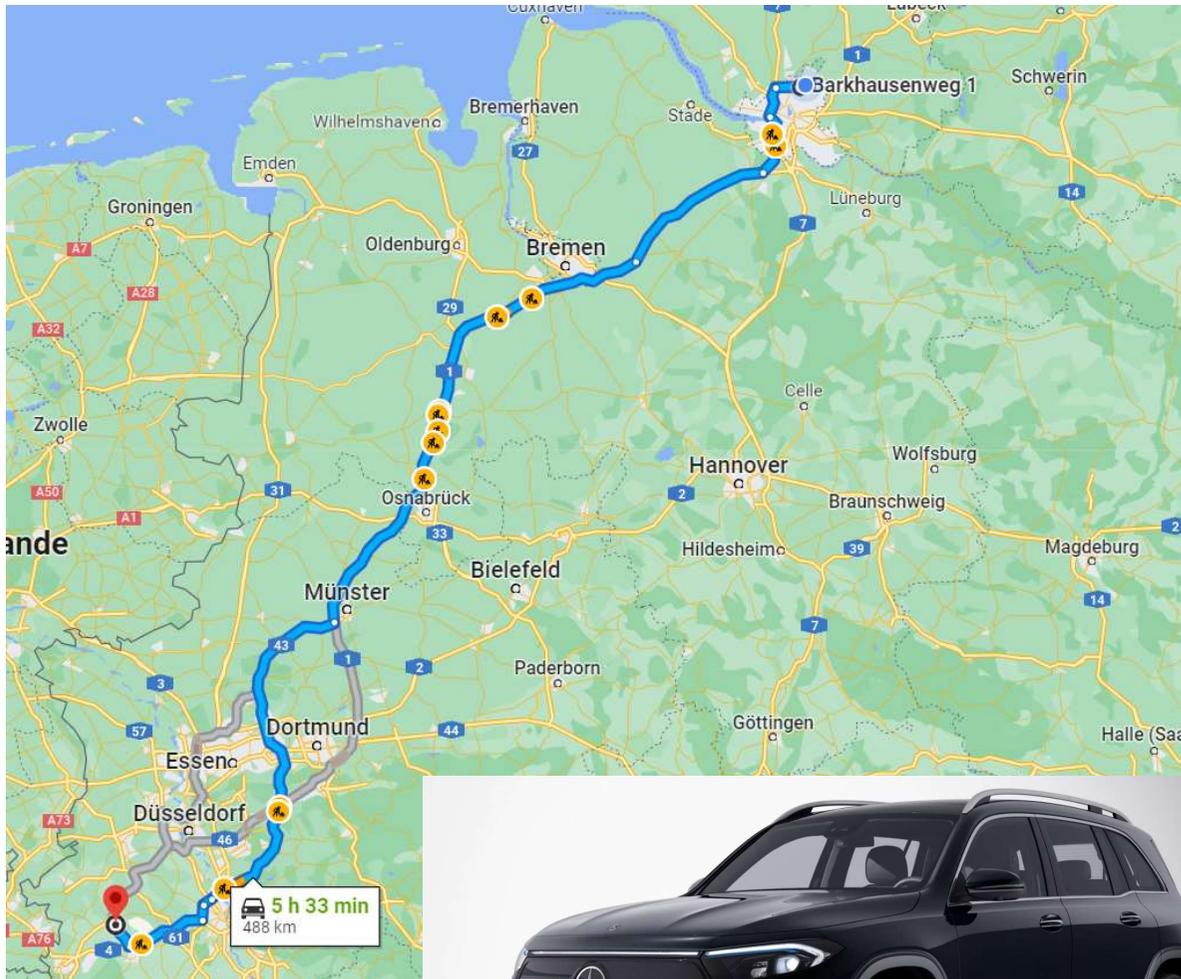
Ohne Heizung

Ohne Klima

**8:13 Std.**

# Das zweite Mal...

eppendorf



## Zahlen, Daten, Fakten

Juni 2023

488 KM

Batteriekapazität 66,5 kWh  
(brutto) 61,5 kWh (netto)

Ladepeak 100kW (DC)

Mit Klima

5:19 Std. inkl. 22 Min  
Ladepause

# Blut geleckt...

„Strecken mit mehr als 300 KM sind mit einem Elektrowagen nur mit erheblichen Zeitverlusten zu fahren...“

„Langstrecken sind nur mit sehr großen Akkukapazitäten ab 100 KW zu fahren...!“

Ein anderer Fuhrparkleiter zeigte mir den „Vogel“, wie „umständlich die Benutzung der Elektrowagen doch sei...“

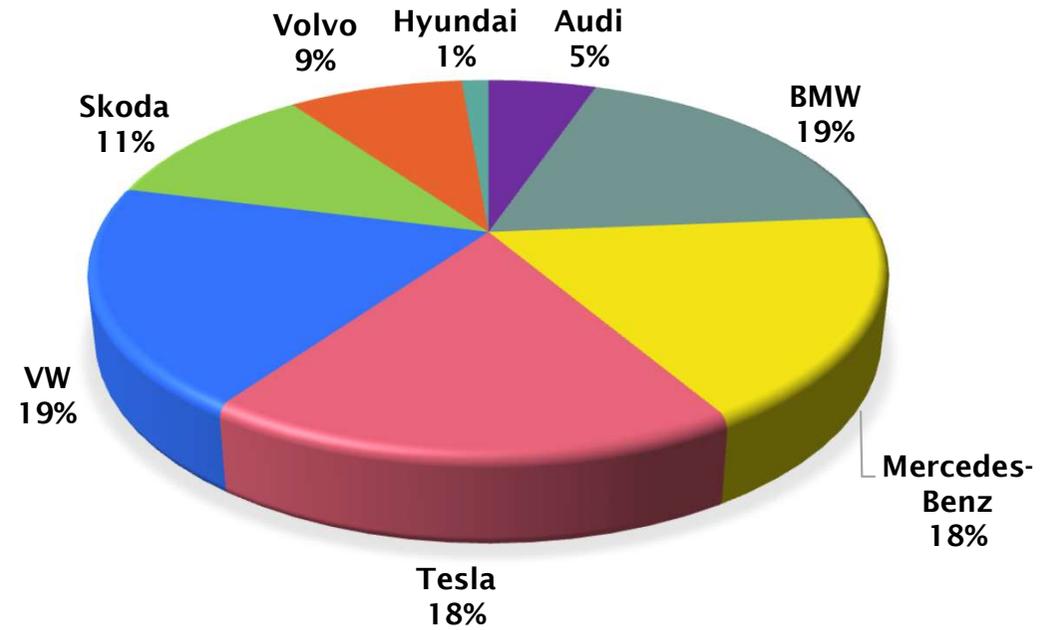
Mein Vorstand versuchte mir zu erklären, dass ein Elektrowagen viel teurer ist als ein herkömmlicher Verbrenner...

*Challenge  
Accepted!*

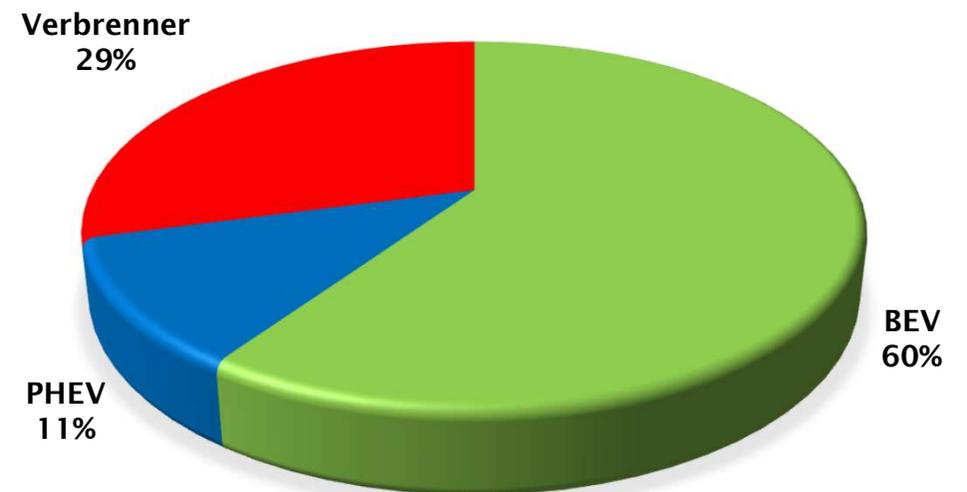
---

# Aktuelle Eppendorf Flotte

≈ 200 Einheiten (Februar 2025)



BEV´s	60%
PHEV	11%
ICE	29%



## Vision



0 Emission (Ende 2027)



Reduktion der Kosten



0 Unfälle / Schäden

## Challenge Accepted...

Fragen mussten geklärt und Ziele definiert werden

- Ladeinfrastruktur
- CarPolicy
- Roll-out-Zeitplan
- Training der Nutzer
- CO<sup>2</sup>-Strategie
- Vorstandsbeschlüsse
- Budget
- Akzeptanz
- Kommunikation mit den Dienstwagennutzern bzgl. Verhalten- und Nutzungsänderung

# Vorbereitungsphase auf die BEV´s

## 1. Reifegrad der Elektromobilität in Deutschland

1	Dänemark	60
1	<b>Deutschland</b>	60
1	Frankreich	60
1	Luxemburg	60
1	Vereinigtes Königreich	60
1	Finnland	62
1	Belgien	65
1	Schweden	65
1	Niederlande	68
1	Österreich	69
1	Norwegen	81

RIP-Indikatoren:

**Reichweite** → Ø 350 KM bei BEV´s

**Infrastruktur** → 154.037 Ladepunkte Stand (Dez 2024)

**Preis** → Nachlässe, Strompreis (öffentlich / Standort)

## 2. Profiling

Wie viele KM fahren welche DW-Nutzer in welcher Zeit?

- Kurzstrecke (täglich von 0-30 km) 42%
- Mittelstrecke (täglich von 31-150 km) 43%
- Langstrecke (täglich von 151-400 km) 13%
- Ultralangstrecke (täglich ab 401km) 2%

Wo sind Ladepunkte in der Nähe der Wohnorte / der angefahrenen Kunden?

- 92,3% der DW-Nutzer 2 KM
- 6,9% der DW-Nutzer 3-8 KM
- 0,8% der DW-Nutzer 9-12 KM

(Stand Nov. 2022)

### 3. Feldversuch (August 2022 – April 2023)

DW-Nutzer, die nach dem Profiling ermittelt wurden, wurden ausgewählt diese Fahrzeuge im Rhythmus von 4 Wochen untereinander zu tauschen

- Tesla Model 3 SR
- BMW iX3
- Tesla Model Y
- VW ID4

DW-Nutzer wurden gebrieft, und auf die „Reise“ geschickt. Nach ca. 2 Wochen kamen schon die ersten Fragebögen zurück → NUR POSITIV

## 4. Umfrage

Umfrage innerhalb der DW-Nutzer gestartet.

Zeit: 2 Wochen

95% der DW-Nutzer beteiligten sich

Bereitschaft der DW-Nutzer abgefragt 91% sagten „JA“



## 5. Strategiepapier

Erstellung eines Strategiepapiers

Inhalte: Lademöglichkeiten, Vorabanalyse, Kostenvergleich, CarPolicy, Training, Abschluss und Zusammenfassung (Executive Summary)



# Entscheidung

**ab Juni 2023 Neuwagenbestellungen nur noch als BEV**

**Grundlage für die Entscheidung waren / sind**

- Nachhaltig(er)
- Geschäftskontinuität gegeben
- Reichweiten steigen (350 – 500 KM)
- Verfügbarkeit
- Kosten sinken
- Zufriedenheit bei Nutzern
- Pauschalversteuerung 0,25%
- Reifegrad der E-Mobilität wird verbessert (Technik und Ladeinfrastruktur)
- Zweckorientierung im Betrieb und auch im Privatleben
- Möglichkeit Ausbau der Ladeinfrastruktur am Standort 38 Ladepunkte mit jeweils 11 KW
- ARAL Pulse mit 4 Schnellladepunkten mit jeweils 175 KW direkt nebenan am Standort



## Nach der Entscheidung, ist vor der Entscheidung...los geht´s!

Projekt: neue Ladesäulen 38 Ladepunkte

Neue eCarPolicy: Reduktion der Modelle von 76 auf 11 und 4 marken

LifeCycle von 36 auf 48 Monate / max. KM auf die „Batterie-Garantie-KM“

Händler zu einem „Elektro-Kick-Off“ eingeladen

Nachverhandlung der Konditionen!

Dienstwagenüberlassungsvertrag musste angepasst werden

Gefährdungsbeurteilung musste neu erstellt werden

Trainingsmaßnahme intern musste erstellt werden



## Schulung und „Training im Job“

1. Jeder DW-Nutzer durchläuft zusätzlich zur jährlichen Fahrerunterweisung eine „Eco-Safety-Drive“ Schulung bei der Abholung und beim Tausch des neuen BEV

Schulungsinhalte:

- Laden
- Fahren
- Safety



2. Einweisung ins Auto durch Händler vor Ort außer bei Tesla (nur durch Fleet Management)

3. Bei anhaltender „Elektro-Angst“ fahre ich 1-2 Tage mit und trainiere die DW-Nutzer „on the road“

## Nach Umstellung auf Elektroantrieb...

### Bedenken

- Reichweitenangst
- Hoher administrativer Aufwand
- Keine Ladesäulen zu Hause
- Termindruck durch Ladepausen

- hohe **Einsparungen**,
- niedrigere **CO<sup>2</sup>-Werte**
- nachweisbare Steigerung der **Mitarbeitermotivation**  
**Effizienz**



## (Neben-)Effekte

- Steigende Mitarbeitermotivation und höhere Bereitschaft für Elektromobilität durch 0,25%-Versteuerung
- (Lokale) CO<sup>2</sup> Neutralität umgestellt auf Ökostrom
- Image / Außenwirkung → Beispiel „EcoVadis-Rating“, Nachhaltigkeitszertifizierungen und interne Audits
- KFZ-Steuer → bis 2030 steuerfrei
- Kraftstoff vs. Energie → Kostenreduktion
- Instandhaltungswerte
- -85% weniger Unfälle bei BEV´s als zum Jahr 2020

## Zitate der Elektrodienstwagennutzer

Alle diese Meinungen kommen von DW-Nutzern, die mehr als 60.000 KM / Jahr rein elektrisch unterwegs sind

Fazit: Ich würde meinen BEV nur sehr ungern gegen einen herkömmlichen Verbrenner tauschen, auch wenn ich vor dem Umstieg einige Bedenken hatte.

Ich würde sogar behaupten, dass bei sinnigen Lade-Management kaum Zeitverlust entsteht; zumindest in dem von mir betreuten Gebiet (HH und SH)  
Eine höhere Reisegeschwindigkeit von mehr als 120km/h ist meiner Meinung nach auch nicht notwendig.

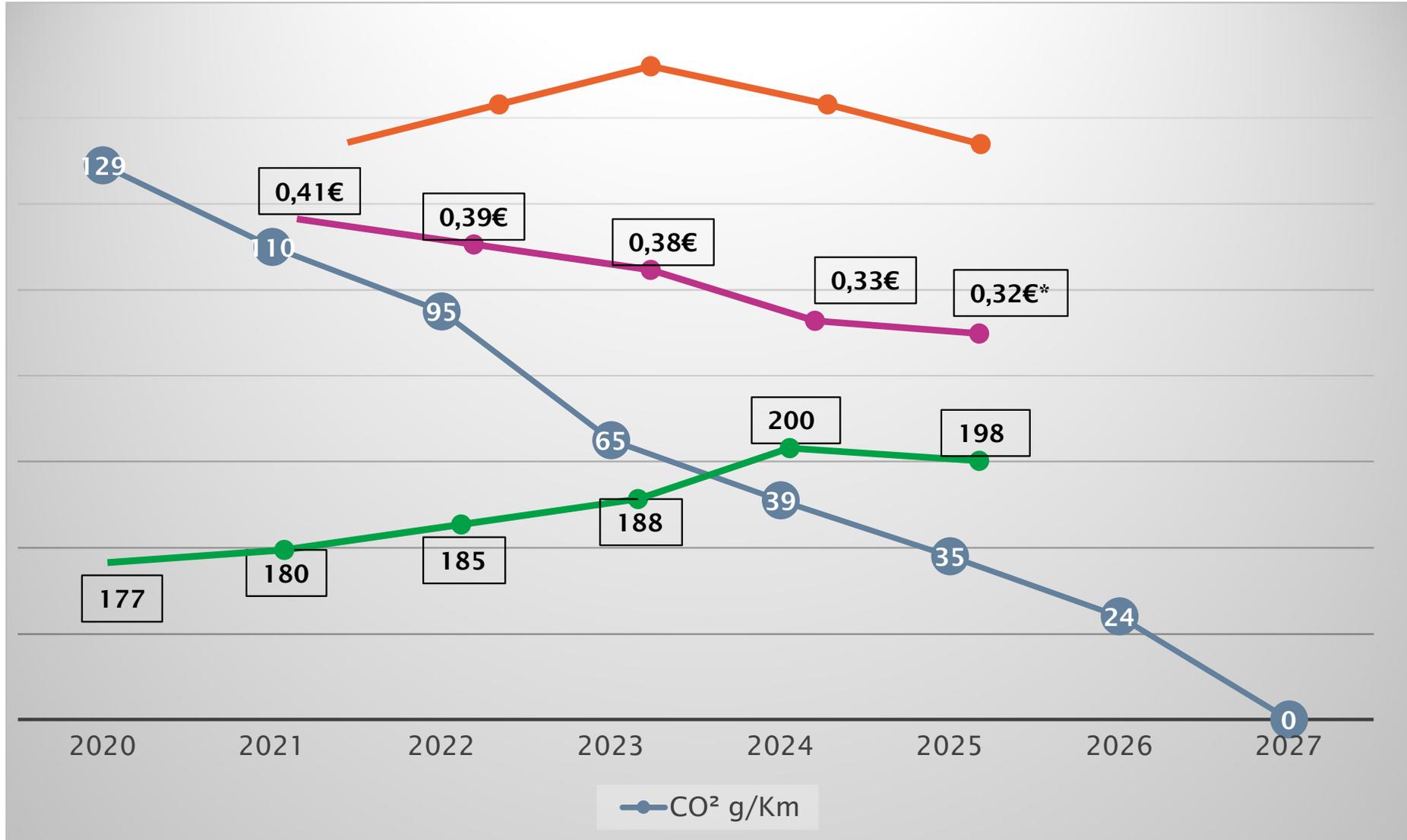
Die kleinen Ladestopps die man einlegen muss, stören kaum. Meistens lassen sie sich sehr gut mit ohnehin notwendigen Pausen (Mittag, Schreiben von emails, etc. ) kombinieren.

Meiner Meinung nach ist Elektromobilität die einzige wirklich noch zeitgemäße.

Meine anfängliche Sorge, dass EV im Außendienst nichts taugen hat sich komplett wiederlegt.

Ich komme mit dem Fahrzeug gut zurecht und habe bisher keine Situation gehabt, in der ich mir einen Verbrenner zurückwünsche.

# Costs vs. TCO vs. Unit vs. CO<sup>2</sup>



● TCO / km     
 ● CO<sup>2</sup> / KM     
 ● Einheiten     
 ● Gesamtkosten

**\*Forecast**

„Fürchtet  
Euch nicht.  
Ist nur Neu.“



Fahrt von Hamburg nach Antalya in die Türkei

3100 KM

7 Länder

Zeitverlust von **nur** ca. 2,5 Stunden gegenüber einem Verbrenner



# Tipps

Bilden Sie sich weiter

Schulen Sie Ihre Nutzer

Setzen Sie sich Ziele: TCO, CO<sup>2</sup> und Gesamtkosten

Hinterfragen Sie Informationen aus der Presse!

Machen Sie selbst Probefahrten

Schauen Sie dahin, wo Sie hinwollen, nicht dahin wo Sie **nicht** hinwollen

Bonus-Malus System einbauen

Tue Gutes und sprich davon...

Arbeiten Sie während der Implementierung mit Multiplikatoren

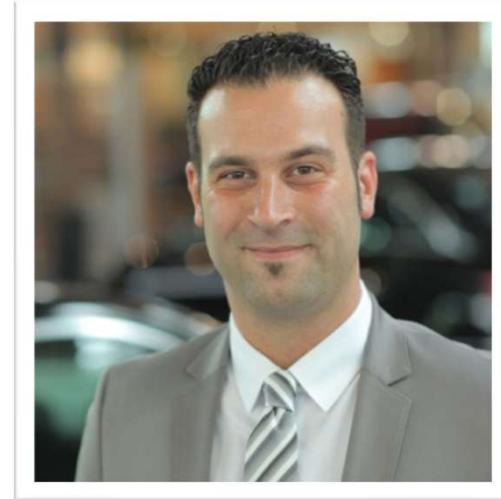
Gehen Sie offen in Nachverhandlungen mit den Herstellern

Mutig sein!

## Can Baltaci

Referent internationales Fleet Management  
bei Eppendorf Group SE

LinkedIn QR-Code



eppendorf *drives green.....!*

