



Rallye-Fahrzeug mit Elektroantrieb: Sportlich unterwegs zu sein geht auch mit alternativen Antrieben.

Der Elektro-Schock

Viele Firmenlenker sind offen für ein E-Auto als Geschäftswagen. Doch wegen der lückenhaften Ladeinfrastruktur warten sie ab.

Von Michael Dörfler

ALTERNATIVE ANTRIEBE sind gefragt. Deutsche Unternehmen erkunden die Mobilität mit Elektro- oder Gasmotoren. Sie „erschließen derzeit großflächig neue Antriebsarten wie Elektro, Hybrid oder Plug-in-Hybrid für ihre Fuhrparks: Während vor zwei Jahren noch lediglich 15 Prozent der Befragten angaben, Hybridfahrzeuge zu nutzen oder eine Integration in die Flotte bereits zu planen, liegt der Wert mit 35 Prozent nun deutlich höher“, heißt es dazu im aktuellen Fuhrpark-Barometer „Arval Mobility Observatory“ (AMO). Von 2017 bis 2019 sei das Interesse an umweltfreundlicher Fortbewegung deutlich gestiegen. Für die zunehmende

Attraktivität gibt es tatsächlich eine Reihe von Gründen. In erster Linie wären wirtschaftliche zu nennen: Zahlreiche Förderprogramme von Bund und Länder unterstützen die Anschaffung von E-Autos oder Ladestationen auf dem Firmengelände finanziell. Für das Bundesprogramm Ladeinfrastruktur mit einem Volumen von 300 Millionen Euro wurden beispielsweise 3.000 Anträge eingereicht, über die bis Jahresende entschieden sein soll.

Beilligt wurden bisher bundesweit rund 76 Millionen Euro an Zuschüssen für 15.803 Ladepunkte, davon 13.473 Normalladepunkte und 2.330 Schnellladepunkte. Die Schwerpunkte befinden sich in den Metropolen sowie in Nordrhein-Westfalen, im Rhein-Main-Gebiet und im westlichen Baden-

Württemberg. Zudem hat die Politik die Bedingungen für die Elektromobilität auch auf Gesetzesebene verbessert. Dazu gehört beispielsweise der seit Januar von 1,0 auf 0,5 Prozent halbierte Steuersatz für den geldwerten Vorteil bei der privaten Nutzung von Elektro-Geschäftswagen.

Irritationen allerorten // Nicht zuletzt haben die strengeren Emissionsmessungen durch den WLTP-Test (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) für Fahrzeugflotten und die Verunsicherung durch die Diesel-Diskussion dazu geführt, dass Geschäftswagen mit einem alternativen Antrieb auch für die Chefetagen immer interessanter werden. Denn die WLTP-Messung ergibt genauere Werte für die Emission von Motoren und wirkt sich somit nachteilig auf die Abgaswerte des Fuhrparks aus – doch nach EU-Verordnungen werden immer geringere CO₂-Emissionen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren verlangt.

In der Praxis jedoch setzen viele Führungskräfte noch auf die altbewährte Fortbewegungsmethode. Clemens Eckert, Partner der Unternehmensberatung Maexpartners in Düsseldorf, fährt aktuell eine Mercedes-E-Klasse mit einem Sechs-Zylinder-Dieselmotor. „Ich verbringe viel Zeit im Auto und fahre überdurchschnittlich viel“, sagt Eckert. Daher muss sein Geschäftsfahrzeug vor allem langstreckentauglich sein. Bei Elektroautos lassen sich noch die Reichweiten und die Ladeinfrastruktur zu wünschen übrig. Für Eckert wären eine halbe Stunde Ladezeit für 400 Kilometer Reichweite perfekt – dann würde er sofort auf ein Elektrofahrzeug umsteigen. Doch so weit ist es noch nicht.

Diesel reicht weiter // Diese Erfahrung macht gerade Bernhard Helbing, Geschäftsführer des Fenster- und Türenherstellers TMP in Bad Langensalza bei Erfurt. Seit Jahresmitte steht ein Audi Q5 Etron auf seinem Parkplatz. Für den Geschäftsführer bedeutet der Umstieg auf ein rein elektrisch angetriebenes Fahrzeug eine große Umstellung: „Wenn man etwa die Klimaanlage während der Ladephase anstellt, geht das zu Lasten der Batteriekapazität.“ Außerdem müsse man sich an gemächlicheres Fortkommen auf der Autobahn gewöhnen, denn Tempo verringert den Ladestand des Akkus drastisch. „Mit hohen Geschwindigkeiten fahren geht gar nicht mehr“, sagt Helbing.

Deshalb hat er sein Navigationsgerät so eingestellt, dass es den Wagen stets konsequent auf das vorgeschriebene Tempo abregelt. Die offizielle Reichweite des Batteriebetriebs von 420 Kilometer hat er bisher noch nie erreicht. „Da zeigt mir das Navi beim Start 340 Kilometer an, doch kaum fahre

ich los, sind schon fast 40 Kilometer weniger auf der Anzeige“, sagt er irritiert.

Martin Hager will sich solche Erfahrungen ersparen. Der Gründer und Geschäftsführer des Informationslogistikunternehmens Retarus in München wartet noch ab: „Zurzeit sehe ich kein attraktives Angebot an Autos mit alternativem Antrieb im Markt. Wir sind auf Zuverlässigkeit angewiesen, für Kundentermine legen wir oft lange Strecken zurück. Bei einem reinen Elektroauto ist die Reichweite einfach noch zu kurz.“ Die Lösung einer Schnellladestation sei keine Lösung. Ob und wie das für rund 100 Firmenfahrzeuge am Firmensitz und den neun europäischen Niederlassungen möglich sei, sei unklar. Plug-in-Hybride seien zwar auf den ersten Blick mit ihrer vergünstigten Besteuerung interessant, jedoch verlören sie diesen Vorteil durch einen höheren Anschaffungspreis und einen deutlich höheren Spritverbrauch als ein vergleichbares Diesel-Fahrzeug. „Wasserstoff wäre meiner Meinung nach der bessere Energieträger für Elektroantriebe als Lithium-Ionen-Akkus. Parallel nehmen wir gerade Erdgasfahrzeuge als Alternative zum Diesel unter die Lupe.“

Strom aufwärts // Da ist Daniel Rebhorn, Gründer und Vorstand von Diconium in Stuttgart, schon weiter. Der Unternehmer hat bereits seine Erfahrung mit der E-Mobilität gemacht und ist seit über vier Jahren mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen unterwegs. Er nutzt abwechselnd einen E-Golf oder einen Tesla. „Ich fühle mich so ein bisschen ->

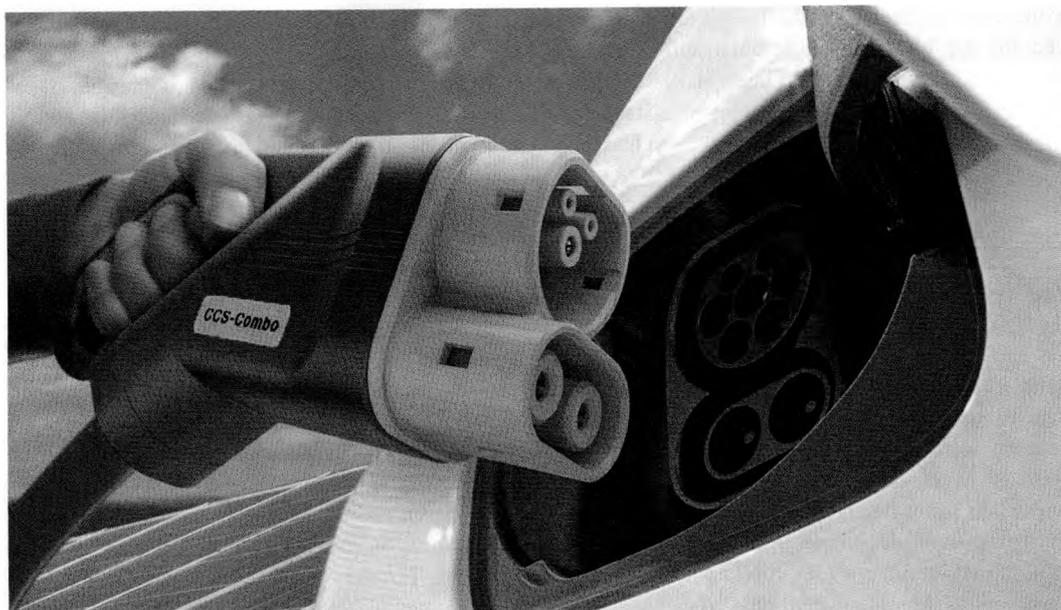
So weit kommen E-Autos

Derzeit bestimmen große Batterieladungen die Reichweite eines elektrisch angetriebenen Fahrzeugs. Das zeigt der ADAC-Ecotest zum Stromverbrauch von Elektroautos.

Der Sieger unter den 14 geprüften Autos, der Hyundai Ioniq Elektro Style, verbraucht 14,7 Kilowattstunden (kWh) auf 100 Kilometer. Der zweitplatzierte VW e-Golf benötigt für diese Strecke schon 17,3 kWh. Auf den letzten Platz kam der Kastenwagen Nissan e-NV200 Evalia mit 28,1 kWh. Mit Platz zehn musste sich der vielgerühmte Tesla Model 3 Long Range AWD begnügen.

Bei der Reichweite allerdings macht Tesla keiner etwas vor. An der Spitze liegt der Tesla Model X 100 D mit 451 Kilometern, gefolgt vom Tesla Model 3 Long Range AWD mit 329 Kilometern. Deutlich ist der Abstand zum drittplatzierten Kia e-Niro Spirit, der nur 398 Kilometer schafft. Auf dem letzten Platz 14 findet sich der VW e-up, der gerade mal 106 Kilometer weit rollt.

Quelle: ADAC



Einmal Akku auffüllen, bitte: Viel Strom in kurzer Zeit kommt aus der Schnellladestation.

chen wie ein Pionier“, sagt Rebhorn. Vor allem bei der kurzen Reichweite und der langen Ladedauer der Batterie sieht auch er Verbesserungspotential. „Aber da muss man eben anders rangehen. Meinen täglichen Bedarf für eine Strecke von 25 Kilometern lade ich über Nacht aus der Haushaltssteckdose auf.“ Bei längeren Strecken, beispielsweise von Stuttgart nach München, muss er für Ladestopps hingegen zweimal 20 Minuten einplanen. Das reiche zwar bei weitem noch nicht

aus, um die Batterie komplett aufzuladen, „aber 80 Prozent genügen vollends“. Einen großen Vorteil sieht Rebhorn im Preis: Eine Stromtankfüllung sei im Vergleich zum Diesel gerade mal halb so teuer. Auch bei den Poolfahrzeugen setzt das Unternehmen E-Autos ein. Insgesamt sieben E-Smarts stehen den 400 Mitarbeitern am Hauptstandort zur Verfügung.

Mobilitätstrends im Geschäftsverkehr

- > Das Modell „Ein Mensch, ein Auto“ verliert für Unternehmen an Attraktivität; es wird mehr und mehr durch On-demand-Lösungen ersetzt. Diese kommen entweder aus einem eigenen Fahrzeugpool oder von externen Service Providern. Die Zukunft gehört dem intermodalen Verkehr mit Pkw, aber auch Fahrrädern sowie Angeboten von Sharing-Services unter Einbindung öffentlicher Verkehrsmittel.
- > Leistungen der Unternehmen an Arbeitnehmer werden zu Mobilitätsbudgets. Damit können Mitarbeiter aus einer Reihe von Verkehrsmitteln auswählen, die am besten zur jeweiligen Reisesituation passen. Der Wert einer Mobilitätsleistung ist einfach und genau zu ermitteln.
- > Mobilitätsmanagement endet nicht mit der Wahl des Verkehrsmittels, sondern bindet die Buchung von Flugreisen und Hotelzimmern ein.

Quelle: Bundesverband Fuhrparkmanagement

Elektro gefragt // Im Bedarf an alternativen Mobilitätslösungen auch in den Fuhrparks der Unternehmen sieht Axel Schäfer, Geschäftsführer des Bundesverbands Fuhrparkmanagement, einen deutlichen Trend. „Das Interesse an alternativen Antrieben steigt, und sicher werden Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auch in Unternehmen stärker genutzt werden.“

Doch Schäfer dämpft die Erwartungen: „Die Politik sollte sich von der Illusion verabschieden, dass beispielsweise eine Steuerersparnis das Nutzerverhalten bei den Unternehmen verändert. Die Auswahl der Unternehmen richtet sich immer nach den Mobilitätsanforderungen.“ Und wenn da ein Elektrofahrzeug in das Fahrzeug-Konzept der Firmen passen würde, dann werde es auch ein Elektrofahrzeug sein. Wenn ein Gas-Antrieb oder ein Verbrenner den geplanten Einsatz und das Fahrprofil besser abdecke, dann komme eben diese Lösung in Frage. Einen raschen Schwenk erwartet Schäfer hier allerdings nicht. <<

michael.doerfler@marktundmittelstand.de