



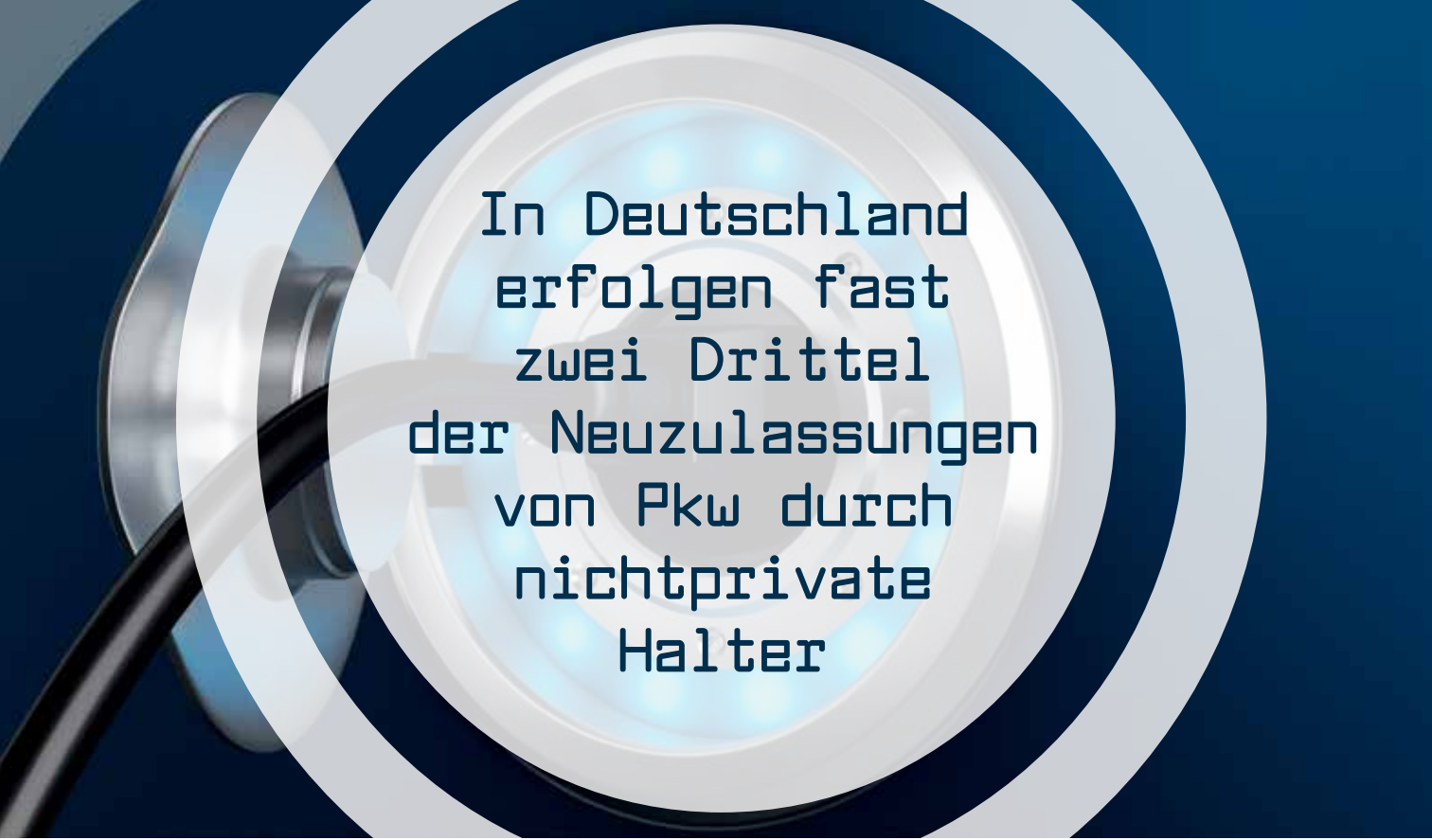
# Vor dem Durchbruch

Elektromobilität in Fuhrparks: Das Öko-Institut untersucht die Bedingungen und sieht Chancen

Von Florian Hacker

**U**nternehmen jeder Art und Größe sind angewiesen auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur. Wenn Waren nicht rechtzeitig ankommen, wenn Serviceverträge nicht eingehalten werden können, weil der Kundendienst im Stau steht, wenn Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter kündigen, weil die Wegezeiten zu lang sind, wird Verkehrspolitik auch zu einem betriebswirtschaftlichen Thema und Faktor. Gleichzeitig ist das Pariser Klimaschutzabkommen ein Treiber für Veränderungen im Verkehrsbereich, die so oder so in den kommenden Jahren kommen werden.

In diesen Zeiten – mit Klimawandel einerseits sowie Luftschadstoffproblemen und drohenden Fahrverboten andererseits – denken nicht mehr nur besonders umweltbewusste Unternehmen über den eigenen Betrieb hinaus und suchen nach Lösungen, die ihre eigene Mobilität erhalten, aber gleichzeitig das Problem grundlegend angehen. Elektro-



## In Deutschland erfolgen fast zwei Drittel der Neuzulassungen von Pkw durch nichtprivate Halter

fahrzeuge stellen in diesem Kontext eine viel-diskutierte Option dar.

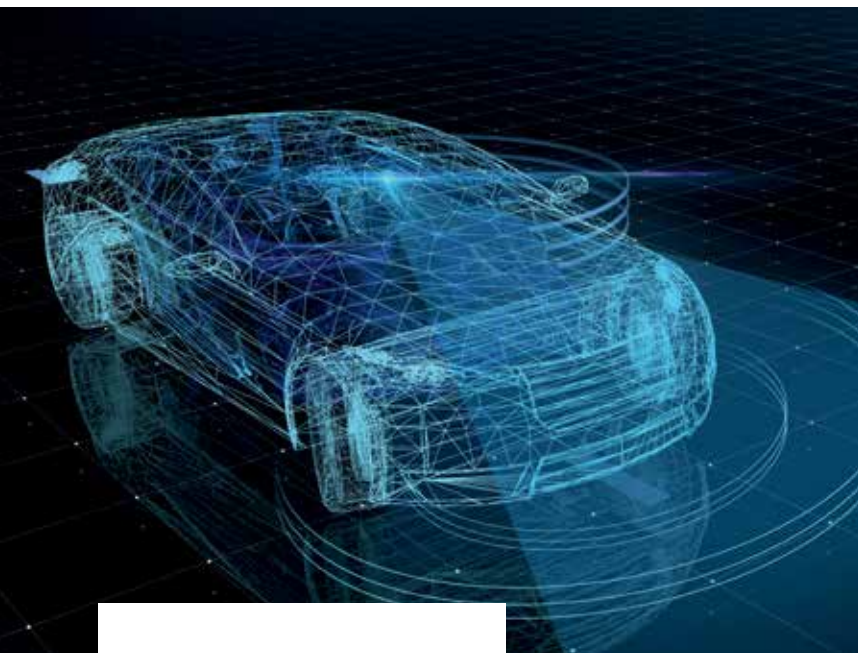
Der Verkehrssektor leistet bisher noch keinen nennenswerten Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen sind kaum gesunken. Sie sollen aber laut Klimaschutzplan der Bundesregierung in Deutschland bis 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 zurückgehen. Bis zum Jahr 2050 muss der Verkehr klimaneutral sein.

Die Erreichung dieses Ziels erfordert eine große Transformation in Form von kürzeren Wegen und einer Verlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Doch ebenso erforderlich ist eine Entwicklung hin zu einem emissionsfreien Pkw-Verkehr. Elektromobilität in Kombination mit dem Einsatz von Strom aus regenerativen Quellen ist dabei der vielversprechendste Weg mit hohem CO<sub>2</sub>-Minderungspotential. Um das Kli-

maschutzziel 2030 zu erreichen, muss sich nach aktuellen Analysen des Öko-Instituts die Neuzulassungsstruktur der Pkw aber deutlich ändern: Bereits im Jahr 2025 braucht es eine Elektrifizierung der neu zugelassenen Pkw von 20 bis 40 Prozent, im Jahr 2030 von 60 bis 75 Prozent.

Elektrofahrzeuge haben in gewerblichen Fuhrparks die besten Aussichten auf einen echten Durchbruch. Sie bieten zum einen steuerliche Vorteile für Unternehmen, wie die Möglichkeit, den geldwerten Vorteil elektrischer Dienstwagen mit nur 0,5 Prozent des Bruttolistenpreises zu versteuern, und in absoluten Zahlen Vorzüge durch die entfallende Mehrwertsteuer. Auch haben Unternehmen gegenüber Privatkunden aufgrund ihrer Größe Kostenvorteile in der Beschaffung von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur sowie bei Wartung und Stromkosten. Die Fahrleistungen in gewerblichen Flotten sind meist konstanter als im privaten Bereich.

*Das Öko-Institut ist eines der europaweit führenden unabhängigen Forschungs- und Beratungsinstitute für eine nachhaltige Zukunft. Seit der Gründung im Jahr 1977 erarbeitet das Institut Grundlagen und Strategien dafür, wie die Vision einer nachhaltigen Entwicklung global, national und lokal umgesetzt werden kann. Das Institut ist an den Standorten Freiburg, Darmstadt und Berlin vertreten.*



Vor allem aber benötigen Flottenbetreiber in der Regel keine „Alleskönnerautos“: Sie können einen größtenteils elektrischen Pool mit wenigen Verbrennerfahrzeugen oder Plug-in-Hybriden für unvermeidbare sehr lange Fahrten vorhalten und durch intelligente Vergabe erreichen, dass die Elektroautos – ökonomisch und ökologisch sinnvoll – möglichst hoch ausgelastet sind.

In Deutschland erfolgen fast zwei Drittel der Neuzulassungen von Pkw durch nicht-private Halter. Gleichzeitig nimmt die Zahl der Unternehmen zu, die – insbesondere mit Blick auf die Herausforderungen Klimaschutz und Luftreinhaltung, aber auch angesichts veränderter Wünsche der Mitarbeiter an Unternehmensmobilität – Veränderungen begrüßen würden und für einen Wandel offen sind. Wenn die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für elektrisch betriebene Flottenfahrzeuge so gestaltet werden, dass sie für Unternehmen attraktiv sind, kann ein wichtiger Schritt hin zu mehr Klimaschutz im Verkehr getätigt werden.

Im Projekt „ePowered Fleets Hamburg“ begleitete das Öko-Institut den Einsatz von etwa 500 elektrischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in mehr als 200 Unterneh-

men der Metropolregion Hamburg in den Jahren 2014 bis 2017. Inhalte der Analysen waren der heutige Einsatz der batterie- und teilelektrischen Fahrzeuge im gewerblichen Alltag, die Auswirkungen der Praxishemmnisse und die Akzeptanz der Fahrzeuge durch Nutzer und Entscheider. Zudem waren Leitfragen, wie sich die Technologie aus Unternehmenssicht wirtschaftlich darstellt, welche Einsparung von Treibhausgasemissionen letztendlich durch den Einsatz erzielt wird und welche Potentiale sich dadurch für die Zukunft ergeben.

Bisher engagieren sich im Bereich Elektromobilität klassische Vorreiter, die bei innovativen Technologien vorne dabei sein wollen, Umweltaspekten hohe Relevanz in ihrem unternehmerischen Handeln einräumen und teils seit mehreren Jahren E-Autos nutzen. Beim Großteil ist die Hauptmotivation, dass mit der neuen Technologie – meist auf Entscheidung der Unternehmensführung hin – erste Erfahrungen gesammelt werden sollen, weil Umweltkriterien bei der Beschaffung zunehmend von Bedeutung sind.

Eine Herausforderung ist oftmals, den Gedanken des Wandels in die Praxis zur gesamten Mitarbeiterschaft zu tragen und funktio-

nierende Gesamtkonzepte zu entwickeln. Dies äußert sich insbesondere bei nichtpersonen-gebundenen Poolfahrzeugen, die oft noch nicht voll in den Fuhrpark integriert und relativ verhalten genutzt werden. Offensichtlich präferieren die Nutzer, wenn sie wenig mit den Eigenschaften der Fahrzeuge und der aufgrund von Reichweite und Ladeinfrastruktur nötigen Planung vertraut sind und eine gewisse Wahlfreiheit haben, oft die konventionellen Fahrzeuge. Die Flexibilität des Fuhrparks, ein Faktor, der besonders als Argument für E-Fahrzeuge im gewerblichen Einsatz angeführt wird, wird auf diese Weise noch unzureichend genutzt.

Eine andere Tendenz lässt sich bei Dienstwagenutzern beobachten, die im Alltag auch viele private Wege mit demselben Fahrzeug bewältigen. Dort lässt sich oftmals bereits eine Gewöhnung an die neue Technologie beobachten, und das Elektrofahrzeug wird ähnlich wie das konventionelle Vorgängermodell eingesetzt. Jedoch ist in diesem zahlenmäßig relevanteren Segment der Anteil von E-Fahrzeugen noch gering.

Insgesamt werden die E-Fahrzeuge jedoch als zuverlässig und alltagstauglich eingestuft, und die Bedeutung von Hemmnissen verringert sich durch die Nutzung – trotz wahrgenommener Defizite, beispielsweise in der Zugänglichkeit der öffentlichen Ladeinfrastruktur, der (vor allem im Winter geringen) elektrischen Reichweite und der Verfügbarkeit passender Fahrzeugmodelle.

Auch wenn von den Befragten schon in naher Zukunft sehr hohe Anteile von Elektrofahrzeugen in gewerblichen Flotten gesehen werden: Alle Beteiligten müssen dazu beitragen, die weitere Entwicklung zu sichern, zu beschleunigen und aus Unternehmens- und Umweltsicht vorteilhaft zu gestalten.

In den Unternehmen sind interne Richtlinien wie verpflichtende Anteile emissionsfreier Fahrzeuge, „Beweislastumkehr“ in der Beschaffung oder Anreize in der „Car Policy“ wirksame Ansätze. Grundlagen für eine ökonomische und ökologische Entwicklung der Unternehmensmobilität, vor allem bei größeren Fuhrparks, sind aber eine systematische Disposition der Fahrzeuge und ein umfassen-

des Mobilitätsmanagement unter ganzheitlicher Betrachtung aller Fahrzeuggruppen und Wegezwecke und unter Einbezug von nicht motorisierten und öffentlichen Verkehrsmitteln sowie neuen Mobilitätsangeboten. Die Positivbeispiele zeigen: Wo die Unternehmensführung eine nachhaltige Unternehmensmobilität als klares Ziel formuliert, diese glaubwürdig vertritt und Rahmenbedingungen anpasst, konnten erhebliche Fortschritte erzielt und die Mitarbeiterschaft überzeugt werden.

Unternehmen sehen weiterhin deutlichen Handlungsbedarf seitens der Fahrzeughersteller sowie der Händler und sonstiger Dienstleister – bisher ist noch nicht das Gefühl entstanden, dass alle Akteure beim Thema Elektromobilität ausreichend Überzeugungsarbeit leisten, über nötige Informationen verfügen und diese bereitstellen. Das Angebot an Fahrzeugen, die zu attraktiven Konditionen angeboten werden, ist noch zu lückenhaft, zum Beispiel bei den leichten Nutzfahrzeugen.

Hier ist auch die Politik gefragt, um verbindliche Rahmenbedingungen zu schaffen. Denn nur so haben Akteure eine verlässliche Planungsgrundlage, zum Beispiel bei der Produktentwicklung, dem Aufbau von Ladeinfrastruktur oder anderen Dienstleistungen im Zusammenhang mit Elektromobilität. Angesichts der mit den Klimazielen verbundenen Herausforderungen wird man bei den positiven Anreizen wie Ausbau und Vereinfachung von öffentlicher Ladeinfrastruktur, steuerliche Bevorteilung von elektrischen Dienstwagen und kostenlosem Parken für E-Fahrzeuge nicht stehenbleiben können.

Elektromobilität trifft im gewerblichen Bereich auf besonders vorteilhafte Bedingungen und eine weitverbreitete Bereitschaft der Unternehmen zum Wandel – doch nur durch ein entschlossenes Zusammenspiel der verschiedenen Akteure wird die Transformation auch gelingen.

Florian Hacker ist stellvertretender Leiter des Bereichs Ressourcen & Mobilität, Öko-Institut e.V. in Berlin.

# Verantwortung

## Über uns

Die Initiative „Verantwortung“ ist ein ganzheitliches CSR-Projekt des F.A.Z.-Instituts.

Sie befasst sich mit der Verantwortung von Unternehmen für Umwelt, Gesellschaft und innovatives Wachstum. Die Themenauswahl orientiert sich an folgenden drei Feldern:

1. Soziale Verantwortung / Corporate Citizenship
2. Ökologische Verantwortung / Umwelt
3. Ökonomische Verantwortung / Erfolgreiches Wachstum

Inhaltliches Ziel ist es, Herausforderungen und Chancen globaler Zukunftstrends und Megathemen sowie die damit verbundene Verantwortung von Unternehmen ganzheitlich und auf höchstem Qualitätsniveau anzusprechen.

Das Projekt „Verantwortung“

- // identifiziert wichtige Aufgabenfelder für verantwortungsvolles, unternehmerisches Handeln;
- // macht deutlich, dass nachhaltiges und verantwortungsvolles Handeln kein Widerspruch zu unternehmerischem Erfolg ist;
- // diskutiert erfolgreiche Strategien und Projekte auf höchstem Managementlevel;
- // dokumentiert die Vorreiterrolle führender Unternehmen;
- // ist ein Forum für Topmanager sowie führende Persönlichkeiten aus Politik und Gesellschaft.

„Verantwortung“ ist ein großes CSR-Netzwerk und verbindet mehrere tausend Entscheider aus Unternehmen, Politik, Medien und Organisationen sowie Multiplikatoren, Journalisten und Influencer.

„Verantwortung“ finanziert sich im Wesentlichen über die Beiträge interessierter Partner. Aktuelle Partner der Gesamtinitiative sind:



akzente



Darüber hinaus unterstützen folgende Mitveranstalter und Partner unsere Verantwortung-Konferenz unter dem Titel „Responsible Brands“ im Oktober 2019:



LUFTHANSA GROUP



na-news aktuell  
Ein Unternehmen der dpa-Gruppe



FAKTENKONTOR

CISION



FPS  
Ihre Karaoke, Ihr Partner.

Sie haben Interesse, bei unseren Publikationen, Roundtables, Konferenzen und Netzwerken mitzumachen? Sprechen Sie uns an unter: [b.schulik@faz-institut.de](mailto:b.schulik@faz-institut.de)

Weitere Informationen unter:

[www.verantwortung-initiative.de](http://www.verantwortung-initiative.de)