

FIRMEN ACHTEN STARK AUF DIE KOSTEN

Frank Hägele vom Verband markenunabhängiger Mobilitäts- und Fuhrparkmanagementgesellschaften zu den Stell-schrauben beim Umstieg auf **E-MOBILITÄT** in Fuhrparks.



Foto: VMF

Könnten Sie bitte kurz für unsere Leser die Aufgaben und Leistungen des VMF beschreiben?

Der Verband markenunabhängiger Mobilitäts- und Fuhrparkmanagementgesellschaften e. V. ist Ratgeber im Bereich herstellerunabhängiger, nachhaltiger Mobilitätskonzepte für Firmen- und Privatkunden. Zudem fungiert der VMF als Innovationsplattform, als Ideen- und Unterstützungsnetzwerk für seine Mitglieder und Premiumpartner. Wir stärken und vertreten herstellerunabhängige Anbieter von fahrzeugorientierten Mobilitätslösungen im Markt und in der Öffentlichkeit. Der VMF setzt sich aktiv für faire Rahmenbedingungen im Mobilitätssektor ein und entwickelt Standards, die Transparenz und Effizienz im Fuhrparkmanagement fördern. Als Interessenvertreter unterstützen und fördern wir die Position markenunabhängiger Anbieter im Markt. Die Mitglieder und Premiumpartner des VMF verstehen sich als Expertennetzwerk, das die Mobilität der Zukunft aktiv mitgestaltet und Impulse liefert.

Zahlreiche Firmenflotten großer Konzerne wie die von SAP werden bereits 2030 CO₂-neutral sein, indem seit geraumer Zeit kon-

sequent Fahrzeuge mit alternativen Antrieben integriert werden. Wie können auch Fuhrparks mittlerer und kleiner Unternehmen auf nachhaltige Mobilität umstellen?

Mittelständische und kleinere Unternehmen sollten eine nachhaltige Mobilitätsstrategie entwickeln, die auf ihre individuellen Bedürfnisse abgestimmt ist. Dazu gehört, dort, wo es passt, die schrittweise Integration von E- und Hybridfahrzeugen, gepaart mit der Nutzung flexibler Leasingmodelle oder Miet-/Auto-Abos sowie von Carsharing-Optionen. Die Analyse des Mobilitätsbedarfs und eine gezielte Sensibilisierung der Mitarbeiter helfen, die Umstellung erfolgreich umzusetzen. Wichtig ist uns, dass die Firmen die Transformation ganzheitlich betrachten, also auch die Lade-Infrastruktur, das Laden an sich und die stimmige Zusammenstellung des E-Fuhrparks.

Worauf müssen Flottenmanager hier besonders achten?

Flottenmanager sollten sich auf eine wirtschaftliche Gesamtkalkulation konzentrieren und sicherstellen, dass die Betriebskosten und die Verfügbarkeit der Fahrzeuge optimal geplant werden. Die Total Cost of Ownership (TCO) – also nicht nur Anschaffungskosten, sondern auch laufende Kosten wie Wartung und Stromverbrauch – sind ein zentraler Punkt. Zudem ist der Aufbau einer geeigneten Lade-Infrastruktur essenziell. Ein weiterer Erfolgsfaktor ist die Schulung der Belegschaft im Umgang mit den neuen Fahrzeugen, um eine reibungslose Integration zu gewährleisten.

Wie schafft man bei den Mitarbeitern mehr Akzeptanz gegenüber der Elektromobilität, gerade was Dienstwagen betrifft?

Die Akzeptanz lässt sich steigern, indem Mitarbeiter aktiv in den Entscheidungsprozess eingebunden werden. Eine gezielte Informationskampagne über die Vorteile von Elektrofahrzeugen, gekoppelt mit Testfahrten und Nutzererfahrungen, kann Vorurteile abbauen. Außerdem kann man die derzeit geltenden steuerlichen Vorteile transparent machen. Wichtig ist auch, die benötigte Lade-Infrastruktur bereitzustellen, wenn möglich nicht nur auf dem Firmengelände. Die Unternehmen können zudem Anreize setzen und sich an der privaten Lade-Infrastruktur beteiligen, zum Beispiel an den Anschaffungskosten einer Wallbox am Wohnort der Dienstwagenfahrer, um den Umstieg auf Elektromobilität attraktiver zu gestalten. Es gibt aber auch Unternehmen, die ihre Mitarbeiter durch eine ge-

FRANK HÄGELE

ist seit Juni 2021 Vorsitzender des Vorstands des VMF, Verband markenunabhängiger Mobilitäts- und Fuhrparkmanagementgesellschaften e. V. Er ist Mitglied der Geschäftsleitung Deutsche Leasing AG, Geschäftsfeld Mobility

änderte Car Policy stärker zum sukzessiven beziehungsweise ausschließlichen Bezug von E-Fahrzeugen als Dienstfahrzeuge verpflichten.

Was sind hier die größten Bedenken, die zur Elektromobilität geäußert werden?

Die häufigsten Vorbehalte betreffen nach wie vor die Reichweite der Fahrzeuge, vor allem für Außendienstmitarbeiter, die lange Strecken zurücklegen. Außerdem die Verfügbarkeit und Verteilung von Lade-Infrastrukturen sowie die längeren Ladezeiten im Vergleich zu herkömmlichen Tankvorgängen. Aus der Perspektive des Investors spielen auch die höheren Anschaffungskosten und Unsicherheiten hinsichtlich der Restwerte eine Rolle.

Wie macht sich das Stadt-Land-Gefälle bei Empfehlungen für Fuhrparks bemerkbar?

Wenn wir uns Empfehlungen zu Elektrifizierung anschauen, ist die Lade-Infrastruktur in städtischen Gebieten meist besser ausgebaut, wodurch die Umstellung auf E-Fahrzeuge einfacher fällt. In ländlichen Regionen können derzeit noch Verbrenner oder Hybridfahrzeuge sinnvoller sein, um den Mobilitätsbedarf zu decken, besonders dann, wenn Nutzer auf öffentliches Laden angewiesen sind.

Mehr E-Fahrzeuge in Firmenflotten bedeuten auch neue Anforderungen an den Ausbau der unternehmenseigenen Lade-Infrastruktur und ein passendes und faires Abrechnungssystem, das alle Lebensbereiche der Mitarbeitenden mit einbezieht...

Der Ausbau der Lade-Infrastruktur ist essenziell für den Erfolg von Elektrofahrzeugen in Firmenflotten. Unternehmen müssen in die Errichtung von Ladestationen auf dem Betriebsgelände investieren und ein flexibles, transparentes Abrechnungssystem schaffen, das das Laden sowohl zu Hause als auch an öffentlichen Stationen ermöglicht. Ein faires Abrechnungssystem sollte die Ladevorgänge erfassen und sowohl private als auch berufliche Nutzung klar trennen, um die Abrechnung effizient und unkompliziert zu gestalten. Dies hilft dabei, Transparenz und Akzeptanz zu erhöhen. Die Leasinggesellschaften im VMF haben hier gemeinsam mit Partnern attraktive Lösungen entwickelt.

Wie findet man die richtige Balance der Antriebsarten bei Dienstwagen? Beziehungsweise: Welche Rolle spielen künftig noch Verbrenner in Fuhrparks?

Die optimale Mischung hängt von den spezifischen Mobilitätsanforderungen des Unternehmens ab. Für Kurzstrecken können reine E-Fahrzeuge ideal sein, während für ausgeprägte Langstrecken Hybrid- oder Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge richtig sein können. Mit den richtigen Tools kann man die Mobilitätsanforderungen und das Nutzerverhalten analysieren, um die richtigen Entscheidungen zu treffen. Klar ist aber: Verbrenner werden noch viele Jahre eine Rolle spielen.

Vor einigen Jahren waren PHEV in Firmenflotten nicht sehr beliebt, weil es hieß, Mitarbeiter würden aus Zeit- und Bequemlichkeitsgründen eher auf das Laden der

Fahrzeuge verzichten und diese ausschließlich mit Sprit fahren. Hat sich das geändert?

Aus unserer Sicht ja. Wichtig ist dabei, dass Firmen in ihre Car Policies Regelungen zum Gebrauch der PHEV aufnehmen, um sicherzustellen, dass die elektrische Nutzung im Vordergrund steht und der Verbrenner ausschließlich für die Langstrecke genutzt wird.

Wie schätzen Sie die Zukunft von E-Fuels und Wasserstoff im Zusammenhang mit Firmenwagenflotten ein?

E-Fuels und Wasserstoff sind interessante Zukunftstechnologien, insbesondere für Langstreckenfahrzeuge oder spezialisierte Branchen wie den Schwerlastverkehr. Kurz- bis mittelfristig wird jedoch der Fokus auf batterieelektrischen Fahrzeugen liegen, da diese Technologien bereits marktreif und besser verfügbar sind.

Nimmt die Beliebtheit flexibler Mobilitätsbudgets bei Unternehmen zu?

Bis vor gut einem Jahr haben wir eine solche Entwicklung festgestellt. Viele Firmen achten aktuell jedoch sehr auf Kosten und sind weniger offen, neue Angebote zu platzieren.

Ein detaillierter Blick auf die Kosten: Sind elektrifizierte Firmenflotten unterm Strich günstiger für Unternehmen?

In vielen Anwendungsfällen unterscheiden sich die Gesamtkosten heute nicht wesentlich. In der Regel sind die Betriebskosten von E-Fahrzeugen niedriger als die von Verbrennern, vor allem durch geringere Wartungs- und Reparaturkosten. Dies kompensiert in etwa die höheren Anschaffungskosten. Sehr entscheidend für den Vergleich ist, wie ein E-Fahrzeug geladen wird: Wird vorrangig am Schnelllader geladen, dann bringt dies deutliche Nachteile auf Kostenseite.

Was ist mit Reparaturkosten und Restwerten bei E-Fahrzeugen?

Die Wartungskosten sind geringer, es gibt weniger Verschleißteile, jedoch bestehen Unsicherheiten bei den Restwerten. Ein Grund ist, dass es noch keinen wirklich funktionierenden Gebrauchtwagenmarkt gibt und dass Unsicherheiten bestehen, wie die Batterie zu bewerten ist und Ähnliches. Ein Problem bei den Restwerten sind auch plötzliche Preisschwankungen durch die Hersteller oder Förderprogramme, die punktuell verändert werden. Das alles kann Auswirkungen auf Marktpreise haben und erschwert die Planbarkeit.

Was wünschen Sie sich von der neuen Bundesregierung und von der EU an Unterstützung für die Elektromobilität?

Von der Bundesregierung und der EU erhoffen wir uns – wenn der Markt es nicht alleine regeln kann, was uns am liebsten wäre – klar definierte, langfristige Rahmenbedingungen. Kurzfristige und nicht nachhaltige Förderprogramme sind kontraproduktiv. Und natürlich einen schnellen Ausbau der Lade-Infrastruktur. Das wären essenzielle Punkte, um den Wandel weiter voranzutreiben.

”
KURZFRISTIGE, NICHT NACHHALTIGE FÖRDERPROGRAMME FÜR DIE E-MOBILITÄT SIND KONTRAPRODUKTIV
“