

GREEN FLEET

Mehr Schein als Sein?

Bei der Bestellung neuer Firmenfahrzeuge scheinen möglichst geringe CO₂-Emissionen das Hauptkriterium zu sein. Doch inwieweit geht es hier wirklich um Umweltschutz? Ist die „grüne Flotte“ eine Mogelpackung?

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) jedenfalls lässt kein gutes Haar an deutschen Fuhrparks. 153 Unternehmen, die laut der Umweltschutzorganisation besonders Wert auf ein positives Umwelt- und Nachhaltigkeitsimage legen, wurden von dieser einem Glaubwürdigkeitscheck in puncto CO₂-Emissionen, Strategien zu deren Reduktion und auch zu aktuellen Fahrzeugen der Vorstände unterzogen.

Das ernüchternde Ergebnis: Von diesen 153 angeblich sich zum Umweltschutz bekennenden Fuhrparkbetreibern fielen 140 bei der Prüfung der DUH durch und sahen die rote Karte. Nur vier Unternehmen, darunter die Deutsche Bahn, bestanden den Glaubwürdigkeitstest und bekamen grün. Die übrigen neun erhielten die „gelbe Karte“ für ein erkennbares, aber noch nicht ausreichendes Klimaengagement (siehe hierzu ausführlicher die Juli-Ausgabe der Autoflotte).

Spricht man mit Fuhrparkverantwortlichen und verfolgt die Nachrichten der Branche, beispielsweise die vielen Pressemitteilungen der Leasinggesellschaften, Hersteller und Importeure zur Auslieferung

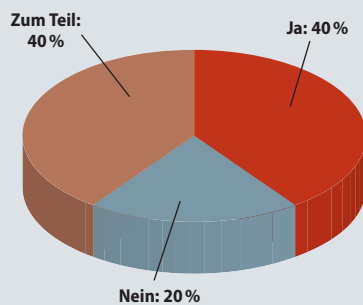
neuer Fahrzeuge an ihre gewerblichen Kunden, so gewinnt man in der Tat den Eindruck, als würde sich momentan bei der Fahrzeugwahl fast alles um CO₂-Emissionen drehen. Wie grün sind die deutschen Fuhrparks wirklich? Wie stark sind Umweltschutzaspekte in der Car Policy verankert? Welche Hilfestellungen bieten die Leasingpartner bei der Umstellung auf eine „Green Fleet“? Das wollten wir von den Leasinggesellschaften wissen.

Was die Glaubwürdigkeit der umweltfreundlichen Ausrichtung ihrer Kunden anbelangt, sind die Leasinggeber unterschiedlicher Meinung. Einige liefern auch eine plausible Erklärung dafür, warum die grüne Revolution noch auf sich warten lässt. Wegen einiger kritischer Stimmen haben wir den Teilnehmern unserer Umfrage eine anonyme Veröffentlichung dieser Antwort zugesagt.

„Der Grad der ‚Grünifizierung‘ ist sehr kundenindividuell“, heißt es bei einer

CO₂-Ausstoß – ein verbindliches Bestellkriterium?

Befragung der Leasinggesellschaft, ob der CO₂-Ausstoß heute bei den gewerblichen Kunden ein verbindliches Kriterium bei der Bestellung der Leasingfahrzeuge ist.



Leasinggesellschaft aus dem Süden. In diese Richtung geht auch die Aussage einer anderen: „Es gibt beide Arten von Kunden. Bei einigen steht tatsächlich die Außenwirkung im Vordergrund. Wir haben aber auch Kunden in unserem Kundenstamm, welche die grüne Dienstwagenflotte wirklich leben und ihr Ziel nachhaltig verfolgen.“

Etwas kritischer dieser Leasinggeber: „Bei einem tatsächlich vorhandenen und konsequent umgesetzten Umweltbewusstsein müssten die CO₂-Grenzen und Bonus-Malus-Regelungen deutlich strenger sein und aktueller angepasst werden. Da dies nur in absoluten Ausnahmefällen so ist, fehlt es zurzeit noch an der Glaubwürdigkeit des Umweltimages.“

Steuerliche Anreize fehlen

Ein weiterer Leasingpartner gibt zu bedenken: „Viele klassische Dienstwagen sind zurzeit noch keine Sparwunder – auch wenn die Verbräuche teilweise als ‚günstig‘ angesehen werden können.“ Große Fahrzeuge mit reichlich Hubraum, wie sie für das obere Management eingesetzt werden, könnten auf absehbare Zeit auch nicht zu Sparwundern werden – zumindest nicht ohne Hybrid-Unterstützung. Er ergänzt: „Man darf bei aller Diskussion nicht vergessen, dass der Verbrauch und damit die CO₂-Emission am Ende immer zu einem ganz erheblichen Teil vom Fahrer abhängen.“

Der Geschäftsführer eines weiteren Leasinggebers sähe größere Erfolgsaus-

sichten bei der Umstellung auf umweltfreundliche Fuhrparks, wenn die Steuer-gesetzgebung diese Entwicklung durch monetäre Anreize stärker forcieren würde: „Das Interesse zur Mitwirkung bei der Reduzierung der CO₂-Emissionen ist recht groß. Ich denke allerdings, dass ein echtes Umdenken erst bei gleichzeitiger Kostenreduzierung für die Unternehmen (...) möglich sein wird. In anderen Ländern – zum Beispiel Österreich und Dänemark – sind Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoß mit erheblich höheren Kosten verbunden. Zusätzlich gibt es in einigen Ländern für teure Fahrzeuge auch noch sogenannte Luxussteuern.“

Ein weitere Begründung, warum der Durchbruch in Sachen grüne Flotte noch nicht so gewaltig ist: „Die Fuhrparkleiter stehen im Spannungsfeld von Technik,

Unterstützung bei Car Policy und CO₂-Kontrolle

Leasinggesellschaft	Hilfe bei Car Policy	Umfang	Konfigurator mit CO ₂ -Monitoring	Bonus-Malus-System für CO ₂ -Emissionen	Reporting mit CO ₂ -Ausstoß	Selektionskriterien beim Reporting
ALD Automotive	+	Analyse der Ist-Situation, konkrete Optimierungsvorschläge, Kosten-Nutzen-Analysen auf TCO-Basis, indiv. CO ₂ -Strategie, Unterstützung bei finaler Definition der Car Policy	+	+ ¹	+ ¹	CO ₂ -Ausstoß auf Einzelfahrzeug- und Gesamtfuhrpark-ebene
Alphabet	+	Beratung bei Erstellung/Optimierung der Car Policy, Berücksichtigung der gesamtunternehmerischen Verantwortung. Produktunterstützung durch AlphaCare und AlphaMatch	+	-	+	CO ₂ -Ausstoß der Gesamtflotte für das ganze Jahr, jeden Monat und pro Einzelfahrzeug
Arval	+	Vollkostenkalkulation, Know-how bei der Erstellung eines globalen Fuhrparkkonzeptes, Identifikation von Einsparpotenzialen, ggf. länderübergreifende Analysen, Prozessanalyse rund um den Fuhrpark, Optimierungsvorschläge	+	+	+ ¹	CO ₂ -Ausstoß
Athlon Car Lease	+	Fachliche Beratung, Bereitstellung von Must-Car-Policies, keine rechtliche Beratung	+	+	+ ¹	nach Betankungen
Atlas Auto-Leasing	+	Aus Fuhrparkanalyse und zukünftiger Ausrichtung des Kunden gemeinsame Entwicklung der optimalen Car Policy	+	+	-	-
Daimler Fleet Management	+	Beratung, Optimierung der Car Policy, Kostenvergleich mit alternativen Antrieben etc.	+	+	+ ¹	nach Herstellerangaben
DB FuhrparkService/DB Rent	+	Mitwirkung bei Erstellung der Richtlinie, Erarbeitung von Vorschlägen zur Fahrzeugwahl	- ²	+ ³	+ ¹	Kraftstoffverbrauch, Kraftstoffart
Deutsche Leasing Fleet	+	Nach Anspruch und Intention des Kunden	+	+	+	Input wird nach individueller Absprache mit dem Kunden geliefert
DSK Leasing	+	Beratung	- ²	- ²	-	-
GE Capital – ASL Fleet Services	+	Prozessanalyse, Analyse der Kostentreiber, TCO-Fokussierung, Erarbeitung der Anforderungen an die Car Policy, danach des dazugehörigen Textes	+	+	+	Kostenstelle, Fahrer, Car-Policy-Kategorien
Hannover Leasing Automotive	+	Analyse des Ist-Zustands, finale Ausarbeitung der Neuformulierung, Kommunikation und Information an die Mitarbeiter, schnelle Umsetzung über flexible IT-Plattform	+	+	+	Verbrauch, CO ₂ -Ausstoß (Flottenwert, Soll-Ist-Vergleich, Ausreißer, Entwicklung) Auswertung für unterschiedliche Nutzerkategorien
LeasePlan	+	Festlegung der strategischen Schwerpunkte der Car Policy mit dem Kunden, Optimierung durch Neuberechnung von Referenzraten, Einführung neuer Referenzfahrzeuge, Beteiligungs- oder Gehaltumwandlungsmodelle etc.	+	+	+	Aufteilung des Fuhrparks in Energieklassen, Emissionen der Einzelfahrzeuge bis zum gesamten Fuhrpark
Mobility Concept	+	Analyse der Anforderungen an eine grüne Flotte, aktive Beratung bei Gestaltung der Car Policy und Auswahl der Referenzfahrzeuge	+	+	+	CO ₂ -Grenze, Fahrzeugtyp, Zuordnungskriterien wie Fahrername, Kennzeichen etc.
Sixt Leasing	+	Individuelle Maßnahmenkataloge und Lösungsansätze, Best-Practice-Beispiele, gemeinsame Meetings mit anderen Kunden zum kreativen Austausch	+	+	+	Einzelne Fahrzeuge oder gesamte Flotte, Prognose bis zum Vertragsende
VR Leasing	+	Beratung mit aktuellen Beispielen durch regionale Verkaufsteiler (kostenfrei)	+	+	+	Nachweis der Herstellerangaben zu fahrzeugspezifischen Emissionen
VW Leasing	+	Beratung bei der Aufstellung der Car Policy, Konfigurations-tool über „WebQuotation“(FleetCars)	+	+	+	Individuelle Zusammenstellung, k. A.

¹ Bei fuhrparkübergreifendem Produkt „Fuhrparkmanagement“; ² In Vorbereitung; ³ Auf Kundenwunsch; Quelle: Autoflotte, Umfrage Juli 2011



Was steht bei den Fuhrparks im Vordergrund: die Senkung der Kraftstoffkosten oder geringe CO₂-Emissionen?

Umweltbewusstsein und Mitarbeitermotivation. Aus diesem Grund werden viele Themen zeitlich verzögert eingeführt. Aber Sie werden kommen“, ist dieser Leasinggeber überzeugt. Ein weiterer sieht die mehrjährige Nutzungsdauer als Grund für den langsamen Wandel: „Kein Fuhrpark kann per Schalter auf Grün umgestellt werden. Wenn Sie heute mit der

Umsetzung einer grünen Dienstwagenordnung beginnen, haben Sie den Fuhrpark unter Umständen erst nach vier Jahren dorthin ‚gedreht‘ und selbst dann werden neue Technologien die Messlatte für ‚Grün‘ wieder verschoben haben“, gibt er zu bedenken und erkennt gleichzeitig an: „Die Ausrichtung ist bereits ein positiver Schritt in die richtige Richtung.“

CO₂-Obergrenzen

Leasinggesellschaft	Anteil der Kunden mit „Green Policy“	Kriterien	Anteil der Kunden mit CO ₂ -Obergrenzen	Übliche CO ₂ -Höchstwerte
ALD Automotive	10–20%	CO ₂ -Referenzfahrzeuge (best in class), TCO, kundenindividuelle Regelungen wie Bonus-Malus	10%	k. A.
Alphabet	5%	Verbrauch, CO ₂ -Ausstoß	5%	120–140 g/km
Arval	5%	CO ₂ -Grenzen (nach Hierarchiestufe oder Maximalgrenze), Ausschluss von Fahrzeugen oder Ausstattungen, die hohen CO ₂ -Ausstoß nach sich ziehen	1%	140 g/km
Athlon Car Lease	30%	CO ₂ -Ausstoß	30%	130–180 g/km
Atlas Auto-Leasing	40%	CO ₂ -Ausstoß und Verbrauch	40%	120–180 g/km
Daimler Fleet Management	k. A.	CO ₂ -Ausstoß	k. A.	k. A.
DB FuhrparkService/DB Rent	80%	Motorengrößen (CO ₂), Fahrzeugklasse	k. A.	99–191 g/km
Deutsche Leasing Fleet	10%	CO ₂ -Ausstoß	10%	140–180 g/km
DSK Leasing	2%	CO ₂ -Ausstoß, Verbrauch	k. A.	k. A.
GE Capital – ASL Fleet Services	30%	ökologische und ökonomische Gesichtspunkte	15%	110–160 g/km
Hannover Leasing Automotive	15–20%	CO ₂ -Ausstoß, Verbrauchsminimalgrenzen	40%	100–180 g/km
LeasePlan	> 20%	v. a. CO ₂ -Ausstoß, teilweise auch Hubraum	20%	130–180 g/km
Mobility Concept	60%	Hauptkriterium: CO ₂ -Ausstoß; ECE-Verbrauch	30%	130–199 g/km
Sixt Leasing	60–70%	CO ₂ -Ausstoß, Maximalgrenze Kraftstoffverbrauch, Dieselfahrzeuge nur mit DPF, PS-/Hubraumdeckelung, Hinweise auf Reifendruck, Beschränkung auf Eco-Varianten der Modelle	15%	120–200 g/km
VR Leasing	5%	Spritsparmodelle als Referenzfahrzeuge, Kraftstoffverbrauch und so indirekt auch CO ₂ -Ausstoß	10%	140–160 g/km (Mittelklasse)
VW Leasing	25%	CO ₂ -Ausstoß, Kraftstoffverbrauch	25%	k. A.

Quelle: Autoflotte, Umfrage Juli 2011

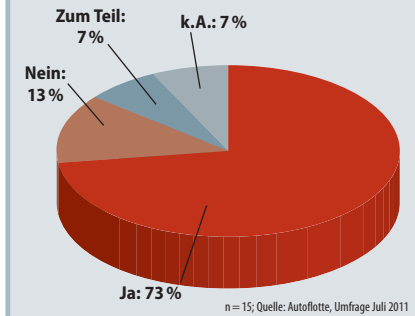
„Die grüne Car Policy wird gelebt“

Für andere Leasinggesellschaften sei kein Trend zum „Greenwashing“ ihrer Kunden zu erkennen. Sogar im Gegenteil: „Die grüne Car Policy unserer Kunden wird sehr wohl diskutiert und gelebt“, heißt es von einem Leasinggeber aus Süddeutschland. „Im Gegensatz zu diesen Ergebnissen (der DUH, Anmerkung der Redaktion) beobachten wir durchaus, dass unsere Kunden häufig bei Neubestellungen gezielt Fahrzeuge mit niedrigem CO₂-Ausstoß ordern. Dies kann man durchaus im Sinne einer ehrlichen Bemühung um eine grüne Flotte deuten“, findet eine weitere.

Da Ökologie, sprich geringere Schadstoffemissionen, mit der Ökonomie, also geringerem Kraftstoffverbrauch, einhergeht, gibt es natürlich auch Flotten, denen es primär um signifikante Senkung der Spritkosten geht, dies aber nach außen gern als umweltfreundliches Verhalten darstellen. „In Summe haben nach wie vor die Kosten, also TCO, deutlich Vorrang vor Umweltgedanken nach dem DUH-Maßstab“, sagt der Geschäftsführer einer Leasinggesellschaft. Ein weiterer Full-Service-Dienstleister äußert sich ähnlich: „Wir sehen ernsthaftes Interesse bei unseren Kunden, die CO₂-Emissionen beziehungsweise die Kraftstoffverbräuche zu reduzieren. Dies geschieht allein schon

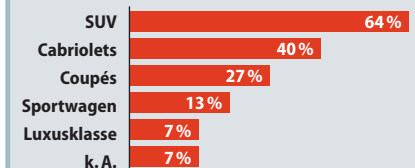
Fahrzeugkategorien auf dem Index?

Befragung der Leasinggesellschaft, ob es in den Fuhrparks ihrer Kunden vermehrt Fahrzeugkategorien gibt, die verboten sind.



Verbotene Kategorien

Befragung der Leasinggesellschaften, welche Kategorien bei ihren Kunden vermehrt verboten sind.



Die Sparsamsten ihrer Klasse mit dem geringsten CO₂-Ausstoß:



Die Besten für jeden Fuhrpark: der Transporter und der Caravelle mit BlueMotion Technology – mit durchschnittlich 6,8 l auf 100 km und nur 179 g/km CO₂.*

Vorbildlich: bis zu 0,5 l weniger Kraftstoff auf 100 km im Vergleich zu einem Modell ohne BlueMotion Technology. Der Transporter und der Caravelle sind jetzt mit BlueMotion Technology erhältlich. Mit Start-Stopp-System und Bremsenergie-Rückgewinnung schonen sie die Finanzen Ihres Unternehmens und wertvolle Ressourcen. Das ist es, was wir unter **Think Blue** verstehen. Lernen Sie die Modelle mit BlueMotion Technology bei einer Probefahrt selbst kennen. Ihr Volkswagen Partner informiert Sie gern.

BLUEMOTION
— TECHNOLOGIES —



Nutzfahrzeuge

*Transporter/Caravelle mit BlueMotion Technology 2,0-l-TDI-Motor mit 62 kW/84 kW, Kraftstoffverbrauch (l/100 km): innerorts 8,3–8,6/außerorts 5,8–6,1/kombiniert 6,7–7,0. CO₂-Emissionen (g/km): kombiniert 176–184. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

aus Kostengesichtspunkten. (...) Wir gehen fest davon aus, dass unsere Kunden mittelfristig ihre CO₂-Bilanzen verbessern werden und auch ernsthaft dieses Ziel verfolgen werden.“

Tipps für eine Green Car Policy

Zur sukzessiven Verbesserung der CO₂-Bilanzen führt kein Weg an einer konsequent auf emissionsarme Fahrzeuge ausgelegten Car Policy vorbei. Das oft schon als „Green Policy“ bezeichnete Regelwerk sollte unter Berücksichtigung der Vollkosten die verbrauchseffizientesten Modelle aufnehmen. „Bei der CO₂-Strategie sollte man keine Kompromisse eingehen, sondern eine klare und leicht umsetzbare Policy definieren“, sagt Karsten Rösel, CEO der ALD Automotive Deutschland Gruppe. Er rät dazu, unterschiedliche Hersteller zu nutzen, was sowohl für die Kosten als auch die CO₂-Bilanz von Vorteil sei.

Weil sich durch die Weiterentwicklung der Motoren viel tut, sollten die zur Auswahl stehenden Modelle regelmäßig auf den Prüfstand gestellt und die Dienstwagenrichtlinie aktualisiert werden. Ein Mal pro Jahr sollten die Referenzfahrzeuge hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und CO₂-Emissionen überprüft werden, so die Empfehlung einiger Leasinggesellschaften. Spätestens alle zwei Jahre sollte geprüft werden, ob das Regelwerk noch zeitgemäß ist. Dabei sollten auch die neuesten technischen „Errungenschaften“ wie Start-Stopp-Automatik berücksichtigt und eingeführt werden.

CO₂-Obergrenzen nach Funktionen

Leasinggesellschaft	Vertriebsaußendienst	Poolfahrzeuge	Oberes Management
ALD Automotive	mittlere Einstufung	niedrige Einstufung	ab mittlerer Einstufung aufwärts (Motivationaleffekt)
Alphabet	< 150 g/km	keine spezielle Regelung	> 150 g/km
Arval	140 g/km	k. A.	obere Mittelklasse: 160 g/km
Athlon Car Lease	150 g/km	150 g/km	150 g/km
Atlas Auto-Leasing	140–180 g/km	140–180 g/km	140–180 g/km
Daimler Fleet Management	k. A.	k. A.	k. A.
DB FuhrparkService/DB Rent	140 g/km	160 g/km	191 g/km
Deutsche Leasing Fleet	Obergrenze unabhängig von einer Gruppe	Obergrenze unabhängig von einer Gruppe	Obergrenze unabhängig von einer Gruppe
DSK Leasing	k. A.	k. A.	k. A.
GE Capital – ASL Fleet Services	120–150 g/km	k. A.	k. A.
Hannover Leasing Automotive	140 g/km	120 g/km	180 g/km
LeasePlan	130–140 g/km	k. A.	Geschäftsführung/Vorstände: 180 g/km
Mobility Concept	160 g/km (ohne Gruppeneinteilung)	160 g/km (ohne Gruppeneinteilung)	160 g/km (ohne Gruppeneinteilung)
Sixt Leasing	130 g/km	120 g/km	> 130 g/km
VR Leasing	Nach Obergrenze pro Fahrzeugklasse	Poolfahrzeuge meist nach keiner CO ₂ -Grenze ausgesucht	Nur verhaltenes Angebot an CO ₂ -sparenden Modellen
VW Leasing	k. A.	k. A.	k. A.

Nach Beobachtung der Leasinggesellschaften bei ihren Kunden; Quelle: Autoflotte, Umfrage Juli 2011



Foto: Andreas Kieß/Fotomedica

Ein CO₂-Ausstoß von 106 Gramm pro Kilometer ist meist noch Utopie, aber immerhin: Viele Fuhrparks haben bereits verbindliche Obergrenzen eingeführt.

Eine weitere Schwierigkeit ist es, den Spagat zwischen bestmöglicher Kosteneffizienz und Motivation der Belegschaft hinzubekommen. „Die Car Policy sollte zwischen Kosten-, Mitarbeiter- und Umweltgesichtspunkten genau austariert werden. Hierbei ist auch die generelle Strategie des Unternehmens zu berücksichtigen. Ist ein Unternehmen strategisch auf die Rekrutierung der besten Mitarbeiter am Markt angewiesen, sollte die Mitarbeitermotivation bei der Gestaltung der Car Policy im Vordergrund stehen“, sagt Gunter Glück, Geschäftsleitung Kundenbetreuung bei LeasePlan.

Den Mitarbeitern sollte aber auch unabhängig vom Fachkräftemangel immer Wahlfreiheit zugestanden werden: „Das Unternehmen sollte dem Fahrer schon eine gewisse Entscheidungsfreiheit einräumen, gepaart mit einem Anreizsystem“,

sagt Uwe Hildinger, Leiter Vertrieb und Marketing bei Alphabet Fuhrparkmanagement.

Dieses Anreizsystem kann zum Beispiel ein Bonus-Malus-System sein, das die Bestellung eines emissionsarmen Fahrzeugs fördert, beispielsweise durch eine höhere Zuzahlung des Arbeitgebers (Bonus), und die Bestellung von Fahrzeugen mit höheren Emissionen durch geringere Bezuschussung oder Zuzahlung des Mitarbeiters (Malus) einzuschränken versucht. Zum Teil wird ein solches Regulativ aber erst von wenigen Fuhrparks eingesetzt. Geschätzte fünf Prozent sind es bei der Deutschen Leasing Fleet, acht Prozent bei ALD und zehn Prozent bei Sixt Leasing. Deutlich mehr sind es hingegen bei Atlas Auto-Leasing (20 Prozent), GE Capital – ASL Fleet Services (rund 30 Prozent) und Hannover Leasing Automotive (HLA, zirka 45 Prozent).

Über den Nutzen solcher Modelle scheiden sich die Geister. Gerade die Leasinggesellschaft mit dem höchsten Kundenanteil an „Bonus-Malus-Anwendern“ ist vom Nutzen des Systems überzeugt: „Durch das Bonus-Malus-System haben die Kunden ein gutes Instrument, mit welchem man klar in Zahlen abgrenzen kann, ob der Fuhrpark tendenziell umweltfreundlich ausgerichtet wird oder nicht. Der Kunde gibt seinem Mitarbeiter damit einerseits die ‚freie‘ Wahl und fördert ihn parallel dazu, möglichst verbrauchsreduzierende Fahrzeuge zu bevorzugen“, sagt HLA-Geschäftsführer Harald J. Frings.

ALD kann den Vorteil sogar quantifizieren: „Durch das Bonus-Malus-Prinzip kann der CO₂-Ausstoß um durchschnittlich fünf bis zehn Prozent reduziert werden“, sagt Karsten Rösel. Arval verspricht sich hier jedoch mehr von praktischen Schulungen: „Selbstverständlich ist jede

Bonifikation ein Steuerungsinstrument. Allerdings präferieren wir Fahrertrainings und interne Fahrerwettbewerbe zur Optimierung der Ökobilanz im Fuhrpark“, sagt Geschäftsführer Lionel Wolff. „Nachhaltige Verbesserungen fußen auf dem Verständnis des Mitarbeiters und nicht auf einem kurzfristigen Bonus“, ist Wolff überzeugt. So zögen die meisten seiner Kunden Fahrertrainings einer Subvention ökologisch sinnvoller Fahrzeuge vor.

In diese Richtung geht auch die Einschätzung von Alphabet: „Insgesamt sind freiwillige Verhaltensänderungen immer sinnvoller und auch nachhaltiger als zum Beispiel Bonus-Malus-Regelungen“, sagt Hildinger.

E-Autos im Flotteneinsatz

Ein zukünftiges Instrument, um Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen der Gesamtflotte zu senken, sind Elektrofahrzeuge, die derzeit ebenso Inhalt vieler Branchenmeldungen sind. Aber werden sie sich in den Fuhrparks wirklich etablieren? Immerhin beobachten die meisten der befragten Leasinggesellschaften (53 Prozent) ein besonderes Interesse ihrer Fuhrparkkunden. Weitere 20 Prozent stellen dies mit Einschränkung fest, weil beispielsweise die hohen Anschaffungskosten abschreckend wirken. Gut ein Viertel der Befragten können keine Nachfrage ihrer Leasingnehmer nach Elektrofahrzeugen feststellen (siehe Grafik rechts oben).

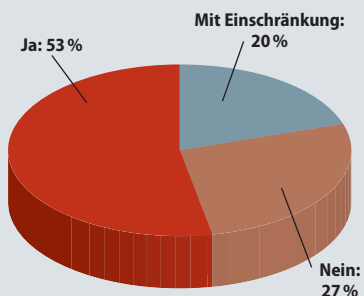
Aufgrund der geringen Reichweite sind sie auch nur bedingt im Fuhrpark einsetzbar – für einen Außendienstmitarbeiter würde ein E-Mobil wenig taugen. So konstatieren die meisten Leasinggeber,



Foto: Andrea Lehmann/Paritätmedia

Verstärktes Interesse an Elektroautos?

Befragung der Leasinggesellschaft, ob es in den Fuhrparks ihrer Kunden ein besonderes Interesse an Elektrofahrzeugen gibt.



n = 15; Quelle: Autoflotte, Umfrage Juli 2011

Geplante Einsatzbereiche

Befragung der Leasinggesellschaften, für welche Branchen respektive Fuhrparkbereiche Elektroautos bei den Kunden in Betracht gezogen werden.



n = 15, Mehrfachnennungen möglich; Quelle: Autoflotte, Umfrage Juli 2011

dass ihre Kunden E-Autos überwiegend im Stadtgebiet oder auf dem Werksgelände nutzen würden. Als potenzielle Abnehmer sehen sie überwiegend kommunale Betriebe, Energieversorger respektive Stadtwerke oder Pflegedienste. 40 Prozent der Befragten sehen sie auch als klassisches Poolfahrzeug – aber auch nur für den städtischen Einsatz. „Hier können die Vorteile einer E-Flotte gut ausgespielt werden und aktuell noch vorhandene Nachteile wie zum Beispiel geringe Reichweite und fehlende Ladestationen fallen nicht so stark ins Gewicht“, sagt Hildinger.

Die Gefahr, dass einem Fahrer plötzlich der Strom ausgeht, stellt noch ein Manko dar. „Den Einsatz von Elektrofahrzeugen können wir überhaupt nur empfehlen, wenn die Infrastruktur entsprechend vorhanden ist, zum Beispiel eigene Ladesäulen. Dies ist derzeit kaum der Fall“, sagt Glück.

Der Imagefaktor fährt mit

Sieben Prozent der Leasinggesellschaften gaben übrigens an, dass ihre Kunden Elektroautos für Marketingzwecke in Betracht ziehen (siehe Grafik links unten). Eine von ihnen sieht in deren Einsatz auch eine gute Möglichkeit für Unternehmen, das CSR-Image aufzubessern, also der Öffentlichkeit zu demonstrieren, dass es soziale Verantwortung übernimmt. Die Bemühungen um nachhaltiges Handeln scheinen also zu einem gewissen Teil auch immer von dem angenehmen Nebeneffekt, nämlich der positiven Außenwirkung, getrieben zu sein. Frei nach dem Motto: Tue Gutes und rede darüber.

MIREILLE PRUVOST

Immer wie neu.

Guter Service für gute Flotten:

- Bundesweites Servicenetz für alle Marken
- Inspektion, Reparatur, Reifen, Glas – alles aus einer Hand
- Mobilitätsgarantie und Hol-/Bringservice
- zentrale Ansprechpartner und Abwicklung

Mehr Infos:

Christian Heger, Tel.: 0721/6 25 02 - 16

E-Mail: Flotte@centro-handel.de

Damit die Liebe hält.

www.go1a.com

