

E-dealistische Visionäre

Gelebte Alternative | Die juwi-Gruppe setzt als Experte für erneuerbare Energie „Nachhaltigkeit“ konsequent um. Vom Fuhrpark bis zur Küche.



Bereits bei der Ankunft in der juwi-Firmenzentrale in Wörrstadt ist schnell klar: Hier ist vieles anders. Imposant thronen die Windräder des firmeneigenen Windparks in unmittelbarer Nähe. Eine Besuchergruppe sammelt sich neben dem Carport mit Solardach, das den zahlreichen E-Autos Schatten und Strom spendet. Die Gäste wollen den Holzbau der Firmenzentrale besichtigen, der sich durch seine Energieversorgung aus rein erneuerbaren Quellen das Prädikat energieeffizient verdient. Hinter den beiden Gebäuden entsteht gerade ein drittes Haus, die Bauarbeiten sind in vollem Gange. Die vorrangig jungen Mitarbeiter des Unternehmens in Rheinhessen eilen über die Flure, grüßen sich mit Vornamen.

„Wir sind ein sehr dynamisches Unternehmen“, unterstreicht Melanie Schmahl diese ersten Eindrücke. Seit etwa einem Jahr kümmert sich die Teamleiterin „FM-Mobilitätsservice – Interne Services“ in der Abteilung mit insgesamt drei Mitarbeitern und 13 Fahrern um die Dienstwagen, den Shuttle- und den Fahrdienst des Projektentwicklers von Erneuerbare-Energie-Anlagen. Künftig wird auch die Mietwagenorganisation dazugehören. Etwa 300 geleaste und gemietete Fahrzeuge zählt die Flotte – vom Anhänger über Transporter bis hin zu normalen Pkw. Hybrid- und Elektrofahrzeuge inklusive. „Wir haben im Moment mehr als 20 Elektrofahrzeuge im Fuhrpark“, zählt Jonas Sägeser, Projektmanager bei juwi R&D Research & Development GmbH & Co. KG, auf. „Darunter sowohl Poolfahrzeuge als auch Dienstwagen wie Tesla Roadster, Mitsubishi i-MiEV, Nissan Leaf, Mer-

juwi | In Kürze

juwi, Spezialist für Solar-, Wind-, Bioenergie, Wasserkraft, Geothermie, Green Building und Elektromobilität, wurde 1996 von Fred Jung („ju“) und Matthias Willenbacher („wi“) gegründet. Aus der Zweimannfirma wurde schnell ein weltweit agierendes Unternehmen mit heute knapp 1.800 Mitarbeitern und einer eigenen Forschungsabteilung. Die zirka 1.500 Mitarbeiter in Deutschland verfolgen in derzeit zwölf Bundesländern einen dezentralen sowie regionalen Ansatz – damit die Wertschöpfung der Region erhalten bleibt. Folglich kommen jährlich neue Regionalbüros nahe der jeweiligen Projekte dazu. Bislang realisierte das Unternehmen unter anderem etwa 540 Windenergieanlagen. Gleichzeitig wächst juwi international, hat heute in 15 Ländern Niederlassungen, darunter in Südafrika, USA, Singapur und Costa Rica. Der Umsatz lag 2010 bei 800 Millionen Euro, 2011 bei zirka einer Milliarde Euro.



Holzbau | Die Firmengebäude werden durch regenerative Energie versorgt



Angedockt | Renault Fluence Z.E. beim Ladevorgang



Foto: Autoflotte

Energienachschub | Über eine Magnetkarte aktivierbare Ladestation



E-Flotte in allen Variationen | Bei über 20 Elektroautos im Fuhrpark darf er neben Nissan Leaf, Opel Ampera und anderen nicht fehlen: der zweisitzige Elektro-Sportwagen Tesla Roadster

cedes A-Klasse E-Cell, Renault Fluence Z.E. und Opel Ampera. Daneben haben wir noch einen Goupil, einen EcoCrafter und zwei Elektro-TukTuk.“ Elektrofahrzeuge als Poolwagen begegnet man heutzutage bereits hin und wieder. Aber so vielen? Und teilweise sogar als Dienstwagen?

Pflicht und Kür | Doch zunächst zu den konventionellen Verbrennern im juwi-Fuhrpark. Die vorrangig dieselmotorisierten Fahrzeuge können sich die berechtigten Mitarbeiter im Rahmen eines Bruttolistenpreises

„Das E-Auto reicht für 80 Prozent aller Fahrten.“

über die Hersteller selbst konfigurieren, wobei Modelle der VW-Gruppe (machen etwa 70 Prozent des Fuhrparks aus), von Opel, BMW und Toyota zur Auswahl stehen – je nach zugestander Klasse. Weitere Vorgaben: silberne Lackierung, Parkdistanzkontrolle hinten, Bluetooth-Freisprechanlage, Netztrennwand im Kombi. Und – das versteht sich bei juwi fast schon von selbst – der CO₂-Ausstoß darf nicht über 130 g/km liegen. Neben dem niedrigen CO₂-Ausstoß wird bei den Fahrzeugen auch auf die Einhaltung be-

stimmter Umweltstandards beim kompletten Produktionsprozess sowie bei der Entsorgung geachtet. Fahrzeuge des juwi-Fuhrparks müssen der Idee von Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit gerecht werden. Sie müssen zur Firmenphilosophie von juwi passen. Auch aufgrund dieser Maßnahmen ist juwi von dem unabhängigen wissenschaftlichen Institut Öko-Trend mit dem Zertifikat „Umweltschonender Fuhrpark“ ausgezeichnet worden.

Diese Standards stehen alle in der Dienstwagenregelung mit bald vier Berechtigungsstufen (siehe Kasten rechts unten: „Fuhrpark“), die Schmal gerade überarbeitet, auch hinsichtlich der Fragen zur privaten Fahrzeugnutzung: „Keine einfache Sache. Vor allem deshalb, weil der juwi-Fuhrpark in kurzer Zeit stark gewachsen ist. Vor vier Jahren hatten wir gerade mal 50 Fahrzeuge.“ Der rasante Fuhrparkzuwachs ist unter anderem den Neueinstellungen geschuldet – alleine im vergangenen Jahr kamen etwa 500 neue Mitarbeiter dazu: Dienstwagenberechtigte Neulinge erhalten für die ersten sechs Monate eine Kompaktklasse als Dauermietwagen (von Sixt und Europcar), bevor sie sich nach bestandener Probezeit ihren Dienstwagen ordern dürfen. Ziel ist es, möglichst vie-

le E-Fahrzeuge, geladen mit erneuerbaren Energien, zu integrieren, wenn es das Nutzerprofil zulässt. Diese Prüfung übernehmen die E-Mobility-Experten der juwi R&D.

„Wir haben die Vision, den Fuhrpark irgendwann zu 100 Prozent elektrisch zu gestalten und so erneuerbare Energien auf die Straße zu bringen. 2008 haben wir mit der Integration des ersten Tesla Roadster in den Fuhrpark damit angefangen. Und nach und nach mehrere Fahrzeuge integriert“, rekonstruiert Sven Gerber, Produkt- und Marketingmanager Elektromobilität bei der juwi R&D GmbH. Diese Entwicklung mündete nicht nur in einem erstaunlich großen

Fuhrpark | Auf einen Blick

- ▶ ca. 300 Leasing- und Mietfahrzeuge (v.a. Diesel), darunter mehr als 20 E-Fahrzeuge
- ▶ Marken: VW-Gruppe (zirka 70 Prozent), Opel, BMW, Toyota
- ▶ Leasinglaufzeit: max. 48 Monate/180.000 km
- ▶ Tankkarten: Aral und EuroShell
- ▶ Mietwagen: Sixt und Europcar
- ▶ manuelle Führerscheinkontrolle
- ▶ (in Kürze) vier Berechtigungsstufen: Vorstand/Geschäftsleitung der einzelnen Holding-Sektoren, Bereichsleiter, Abteilungsleiter, „Sonderfahrzeuge“ für Fahrer mit besonderen Anforderungen

E-Fuhrpark, sondern auch in dem Produkt „Nachhaltiger Fuhrpark“, das der Experte für Nachhaltigkeit nun auch anderen Fuhrparks anbietet (siehe Kasten unten: „Nachhaltiger Fuhrpark“).

Sägesser berichtet davon, dass juwi 2010 bereits mit dem ersten personenbezogenen Elektrodienstwagenfahrer Deutschlands ein Zeichen gesetzt habe: Dr. Ronald Große, Abteilungsleiter des Teams Elektromobilität, stieg damals auf den Mitsubishi i-MiEV um. Aber auch wenn die Firmenphilosophie viel Nachhaltigkeit verspricht, bedarf es für Schmahl und ihr Team Überzeugungsarbeit, wenn es darum geht, Dienstwagenberechtigte zu E-Fahrern zu machen. Denn der Firmenwagen ist Teil des Gehalts, ein Statussymbol. „Die Reichweite ist Vorbehalt Nummer eins“, weiß Sägesser. „Doch den kann man zerstreuen. Immerhin reicht das E-Auto für 80 Prozent aller Fahrten.“ Und für alle anderen Fälle bietet juwi seinen Mitarbeitern eine Mobilitätsgarantie – beruflich wie privat. Das bedeutet, weitere Strecken oder besondere Einsatzzwecke können E-Dienstwagenfahrer mit Verbrennern abdecken, wenn sie den Bedarf rechtzeitig anmelden.

Visionäre Vordenker | Dafür stehen ein VW Touran und ein Peugeot 3008 als Leasingausläufer zur Verfügung. „In der Regel ist das kein Problem“, berichtet die Fuhrparkleiterin. „Spitzenzeiten sind Weihnachten und Ostern, da mieten wir zu. Ansonsten konnten



Teamwork | Projektleiter Jonas Sägeser und Fuhrparkleiterin Melanie Schmahl tauschen regelmäßig Erfahrungswerte mit den E-Fahrzeugen aus

wir die Anfragen bisher immer mit eigenen Poolfahrzeugen organisieren.“ Auch die Vorstände gehen mit gutem Beispiel voran. Einer der Firmengründer, Matthias Willenbacher, fährt beispielsweise nur elektrisch: einen Tesla und einen Nissan Leaf. In einem Jahr musste der Topmanager nur einmal für einen Transport auf einen konventionellen Antrieb umsteigen, erinnert sich die Fuhrparkleiterin.

Einen weiteren Anreiz, auf einen Elektrofirmenwagen umzusteigen, bietet das Wörrstädter Unternehmen, indem es die häufig genannte Hürde der Versteuerung angeht – für das Unternehmen ein rotes Tuch. Aufgrund des teureren Bruttolistenpreises im Vergleich zu konventionellen Firmenautos wird für die Mitarbeiter bei der Versteuerung nur der tatsächliche Nutzwert angesetzt, die

Differenz hat bis vor Kurzem juwi übernommen (siehe Kasten „Dienstwagenbesteuerung“, S. 57). Nun ging das Unternehmen noch einen Schritt weiter und zahlt nur noch ausschließlich die Nutzwertversteuerung an das Finanzamt – begleitet von einer Selbstanzeige und einem Brief an das Bundesfinanzministerium.

Ebenfalls von Vorteil für E-Dienstwagenfahrer: Sie können ihre Fahrzeuge direkt vor dem Gebäude am Carport an der Ladesäule abstellen und kostenlos aufladen – und für die Ladung zu Hause erhalten sie eine Vergütung in Form eines Pauschalbetrags. Dass der Strom bei den Ladesäulen dabei aus regenerativen Quellen gespeist wird, ist juwi wichtig, denn „sonst wird der CO₂-Ausstoß vom Auspuff ins Kraftwerk verlagert – damit ist nichts gewonnen“.

Nachhaltiger Fuhrpark | Beratung und Starterkit

juwi lebt den nachhaltigen Fuhrpark vor und bietet das Konzept in Form von Beratung, Analyse und dem schlüsselfertigen Starterkit E-Mobility (Solarcarport, Ladestation, E-Fahrzeug, Marketing/Kommunikation und Zusatzpakete) seit



Torsten Regenstein | „Schrittweise Umstellung“

Ende 2011 auch anderen Unternehmen an. Erstmals zum Tragen kam der Erfahrungsschatz der juwi-Gruppe bei der Kooperation mit der gewobau Rüsselsheim, die 6.400 Woh-

nungen betreut. Schon seit Längerem beschäftigte sich die gewobau mit einem möglichst energie günstigen Einsatz ihrer Fahrzeuge, bereits vor Jahren waren Erdgasautos im Einsatz. Im Herbst 2011 übernahm der Wohnungsdienstleister als Pilotprojekt in Kooperation mit den Stadtwerken Rüsselsheim einen i-MiEV. Derzeit

umfasst der gewobau-Fuhrpark 22 Pkw, einen Elektroroller und Dienstfahrräder.

Nach einer Analyse der überwiegend als Servicefahrzeuge eingesetzten Fuhrparkautos ermittelte juwi: 88 Prozent der Fahrten sind kürzer als fünf Kilometer, zwölf Prozent liegen zwischen fünf und zehn Kilometern. „Der Einsatz für gewobau-Dienstfahrzeuge bietet mit den von juwi festgestellten Rahmenbedingungen ideale Voraussetzungen zur Umstellung auf E-Mobilität“, stellt Torsten Regenstein, Geschäftsführer der gewobau, fest. Deshalb sei es nur folgerichtig, mit diesen Empfehlungen die Umstellung zu beginnen.

Prinzipiell könnte demnach jedes Verbrennerfahrzeug von gewobau durch ein E-Fahrzeug, versorgt mit erneuerbaren Energien, ersetzt werden. juwi empfiehlt jedoch, derzeit nicht alle Fahrzeuge sofort durch E-Fahrzeuge einzutauschen, sondern rät, sie schrittweise zu integrieren. „Wichtige Gründe, warum wir eine schrittweise Umstellung empfehlen, sind außer-

planmäßige Langstreckenfahrten und die aktuell verfügbaren Elektrofahrzeuge“, erklärt Christoph Hofner, Leiter Team Business Development & Sales E-Mobility bei der juwi R&D GmbH.

Die gewobau wird daher einen stufenweisen weiteren Einstieg in die E-Mobilität unternehmen und plant zunächst, ein weiteres E-Fahrzeug einer anderen Marke im nächsten Jahr anzuschaffen und seine Leistung und Einsatzmöglichkeit für den gewobau-Fuhrpark zu testen. „Als CO₂-Einsparung sehen wir zukünftig eine Einsparung von 0,83 Tonnen CO₂ jährlich pro Fahrzeug“, rechnet gewobau-Geschäftsführer Regenstein vor.



Foto: gewobau Rüsselsheim



Shuttledienst | Der gasbetriebene Mercedes-Benz Sprinter gehört zur Flotte



19 Ladestationen am Firmensitz | Auch den Nissan Leaf findet man mehrfach im juwi-Fuhrpark

urteilt Sägesser. Um auch die CO₂-Bilanz der Dienstwagenfahrer mit herkömmlichen Antrieben zu verbessern, organisiert Schmahl zudem Ecotraining für die Mitarbeiter.

Alternativer Pendelverkehr | Gäste werden von Bahnhof und Flughafen abgeholt und erfahren dabei – wer will, auch selbst am Steuer – direkt bei der Ankunft, wie leise die E-Flitzer ihren Dienst tun. Geschuttlet werden zudem täglich 180 bis 200 der insgesamt

„E-Autos werden günstiger.“

1.200 Mitarbeiter in Wörrstadt. Morgens und abends. Sie nutzen den Fahrdienst zwischen Mainz/Kirchheimbolanden und der Firma mit – ausschließlich gasbetriebenen – Mercedes-Benz Sprinter, VW Transporter und Opel Vivaro.

Einen Teil der kostenintensiven E-Zugänge machte die Förderung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen des Projekts „Modellregion Elektromobilität/Rhein-Main“ möglich. Jetzt gilt es, E-Erfahrungen zu sammeln. Bislang erfolgt das im Wesentlichen über persönliche Feedbackgespräche, doch künftig soll die Fahrtenanalyse über OBUs strukturierter angegangen werden. Eine entsprechende Projektförderung ist bereits beantragt.

Einige Erfahrungen können Schmahl und Sägesser aber schon heute vorweisen. „Bei der Ausschreibung von E-Fahrzeugen können heutzutage alle Leasinggeber mitbieten“, so eine Erkenntnis des Teams. Deswegen setzt es – bei den E-Autos wie auch bei den übrigen Modellen – auf Multibidding. Wobei die Kalkulation von E-Autos häufig schwierig sei, gerade bei neuen Modellen ohne Restwert-Erfahrungen. Dass Elektroautos in Sachen Wartung bedeutend günstiger sind, bestätigt Sägesser. Die Pionierarbeit von juwi in Sachen Elektromobilität sorgt auch an anderer Stelle für Bewegung: Der Mitsubishi-Händler vor Ort hat etwa ex-

tra seine Mitarbeiter geschult, im Gegenzug lässt juwi nun alle i-MiEV bei ihm warten.

Natürlich besteht auch die Herausforderung, dass die Reichweite in den Wintermonaten bei den Stromern auf zirka 60 bis 100 Kilometer sinkt, was aber laut Sägesser in der Praxis keine bedeutenden Einschnitte verursacht, da bei der Fahrzeugbeschaffung darauf geachtet wird, dass das Fahrzeug zu dem Mobilitätsprofil des jeweiligen Nutzers passt. Außerdem übersteige der tägliche Mobilitätsbedarf in der Regel sehr selten die 50-Kilometer-Marke. Zudem stehen am Firmensitz in Wörrstadt zur Aufladung der Elektrodienstwagen, Elektropoolfahrzeuge und sogar einem privaten E-Fahrzeug 19 Ladestationen von sieben verschiedenen Herstellern mit insgesamt 34 Ladepunkten zur Verfügung. Somit kann der Elektrodienstwagenfahrer sein Fahrzeug während der Arbeitszeit aufladen und ist danach wieder mobil.

Mehr Auto fürs Geld | Bei allen Begleiterscheinungen, die innovative Wege mit sich bringen: Generell beobachtet man bei juwi, dass der Kostenfaktor für E-Autos von 1 zu 1,5 oder gar 1 zu 2 im Vergleich zu herkömmlichen Antrieben allmählich geringer wird. „Natürlich bewegen wir uns immer noch auf einem recht hohen Preisniveau. Aber E-Autos werden günstiger und man bekommt heute viel mehr Auto fürs Geld. Da muss man nur mal den i-MiEV, der seinerzeit bereits ein Aha-Erlebnis war, mit dem heutigen Nissan Leaf in Reichweite, Größe und Ausstattung vergleichen. Das ist ein gewaltiger Unterschied.“

juwi zeigt, dass die Energiewende – allen Unkenrufen zum Trotz – beim eigenen Fuhrpark beginnt. Und selbst bei der eigenen Kantine nicht endet. Seit Anfang 2011 gibt es in Wörrstadt den „Veggie-Tuesday“, jeden Dienstag wird seither auf Fleisch verzichtet. Das spart CO₂. Ein Verzicht an 52 Tagen bei jeweils 800 Portionen entspricht laut offizieller Rechnung dem gesparten CO₂-Ausstoß von etwa 60 Fahrzeugen pro Jahr. Verbrenner natürlich.

| Susanne Löw

E-Dienstwagen-Besteuerung | Vergleich von Äpfeln mit Birnen?

– Das Kraftfahrtbundesamt zählte Anfang des Jahres 4.541 zugelassene Elektrofahrzeuge in Deutschland. Unter anderem mit knapp 48.000 Hybrideinheiten machten alternative Antriebe 1,4 Prozent am Gesamtbestand aus. Der Weg bis zu der von der Bundesregierung angestrebten einen Million Elektroautos bis 2020 wirkt derzeit folglich noch steinig und lang.

Für Zurückhaltung auf Kundenseite sorgt beim Elektroauto neben der Sorge um Reichweite und Ladeinfrastruktur vor allem die Kostenfrage, wenn es um Anschaffung und Versteuerung geht. Gerade bei gewerblichen Zwecken sorgte die bisherige Ein-Prozent-Regelung für die Versteuerung des geldwerten Vorteils, die sich am Bruttolistenpreis orientiert, bislang für eine deutlich höhere Besteuerung der teureren E-Autos gegenüber Verbrennern. Für juwi eine Ungerechtigkeit und Grund genug, schon seit zwei Jahren nur die Versteuerung nach dem Nutzwertprinzip anzuwenden. Das bedeutet, ein Elektroauto nicht nach seinem eigentlichen Anschaffungspreis zu veranschlagen, sondern nach dem Wert für ein vergleichbares Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Parallel zu einer entsprechenden Substanzzeige beim Finanzamt schrieb juwi-Vorstand Matthias Willenbacher im Februar einen Brandbrief an Finanzminister Wolfgang Schäuble mit der Forderung einer allgemeingültigen Besteuerung nach diesem Nutzwertprinzip.

Die Bundesregierung legte nun das Jahressteuergesetz 2013 vor. Wie im Referentenentwurf vorgesehen, soll künftig der Batteriepreis aus dem Bruttolistenpreis herausgerechnet werden (siehe AF 05/2012, S. 80) – was für juwi nicht praxisingerecht erschien, da die Batteriepreise wie ein Betriebsgeheimnis unter den Herstellern behandelt würden. Das Kabinett hat nun eine konkrete Bemessungsgrundlage beschlossen, die allerdings noch nicht rechtskräftig ist (siehe S. 64). „Die jetzt vom Kabinett verabschiedete Regelung der Besteuerung von Elektrodienstwagen zeigt, dass unsere Kritik berechtigt und schlussendlich auch erfolgreich war“, reagierte Dr. Ronald Große, Team Elektromobilität/juwi. „Auch wenn bestimmte Fahrzeugtypen wie der Mitsubishi i-MiEV nach wie vor benachteiligt sind, können wir mit den Regelungen leben. Sie müssen jetzt aber schnellstmöglich umgesetzt werden.“

