



Bringen die E-Mobilität in Fahrt: v. l. Geraldine Weiß (Ubitricity), Oliver Mehrholz, Achim Lenzen und Sylvia Liesch (alle drei Berlin Hyp)

# Allzeit bereit

Das Ziel der Berlin Hyp: CO<sub>2</sub>-bewusster unterwegs sein. Deshalb spielen E-Mobile im Fuhrpark der Bank eine große Rolle. Das Thema Laden haben die Berliner in die Hände des Spezialisten Ubitricity gelegt.

## Der Berlin-Hyp-Fuhrpark

Von den 69 geleasten Fahrzeugen (vornehmlich BMW, Mini, Volvo und VW) sind neun Diesel, 32 Benziner, 26 Plug-in-Hybride und zwei Elektroautos. 23 Autos tragen E-Kennzeichen.

Der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß laut Zulassung beträgt zirka 110 Gramm je Kilometer – mit sinkender Tendenz durch die alternativen Antriebe.

Die Berlin Hyp ist auf großvolumige Immobilienfinanzierungen für professionelle Investoren und Wohnungsunternehmen spezialisiert. Als Verbund-Unternehmen der deutschen Sparkassen stellt sie diesen Instituten außerdem ein umfassendes Spektrum an Produkten und Dienstleistungen zur Verfügung.

**Welche Art der** Mobilität und welche automobilen Antriebe sind künftig die richtigen? Das fragen sich aktuell viele Fuhrparks. Die Berlin Hyp hat darauf bereits Antworten gefunden. Eine davon ist die Umstellung des 69 Pkw großen Fuhrparks auf E-Mobile und Plug-in-Hybride.

## Am Anfang war die Car Policy

Der Impuls dazu kam von ganz oben, berichtet Sylvia Liesch, im zentralen Einkauf der Berlin Hyp zuständig für den Fuhrpark. „2016 erteilte uns unser Vorstand den Auftrag, die Car Policy umzustellen. Ziel war es, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß unserer Flotte drastisch zu senken.“ Keine Option war nach näherer Betrachtung des Einsatzzwecks – die Berlin-Hyp-Fahrzeuge werden im Vertrieb oft auch im zeitkritischen Außendienst eingesetzt – die Anschaffung kleinerer Motoren. Also entschied man sich für E-Mobile und Plug-in-Hybride.

Die Diskussion um die Mehrkosten im Vergleich zu konventionellen Verbrennungsmotoren, betont Oliver Mehrholz, Leiter Infrastruktur und zentraler Einkauf bei der Berlin Hyp, war schnell wieder beendet. Denn: „Wir wollten ein zukunftsge-

richtetes umweltorientiertes Zeichen setzen. Monetäre Vor- oder Nachteile standen nicht im Fokus der Vorstandsentscheidung.“ Zumal sich die Mehrausgaben – so sich die höheren Listenpreise überhaupt in den Leasingraten niederschlagen – auch schnell wieder durch niedrigere Betriebskosten amortisieren, so Sylvia Liesch.

## Gewöhnung an die E-Mobile

Die Autos sind das sichtbare Zeichen einer Umweltstrategie, die der Vorstand beschlossen hat, die aber in allen Ebenen gelebt werden muss – in diesem Fall von den Dienstwagenfahrern. Einer von ihnen ist Achim Lenzen, Leiter Qualitätssicherung Wertermittlung bei der Berlin Hyp. Bei ihm kommen die Neuerungen positiv an – auch wenn es eine gewisse Umgewöhnungszeit braucht, um sich auf den neuen Antrieb einzustellen. Lenzen fährt mit dem Audi A3 e-Tron jetzt ein kleineres Auto als zuvor. Damit bleibt seine Ein-Prozent-Steuerlast quasi gleich, und weil seine Kinder bereits aus dem Haus sind, stellt das für ihn kein Problem dar. Aber weil Lenzen am liebsten stromert, musste er sich – trotz Benziner an Bord – zunächst an die be-

grenzte rein elektrische Reichweite gewöhnen: „Am Anfang habe ich mich ein wenig eingeschränkt gefühlt.“

Heute, mit einiger Zeit Hybrid-Erfahrung, ist er deutlich entspannter als zu Beginn: „Klar, weite Strecken lege ich mit dem Benziner zurück. Aber ich finde es immer schade, wenn das Auto in den Verbrennermodus umschaltet.“ Nicht nur aus Umweltschutzgründen übrigens: „Der E-Motor ist leiser, und außerdem ist die Beschleunigung einfach besser.“

### Ladepunkte in der Tiefgarage

Damit der E-Motor so richtig Power hat, braucht es natürlich eine volle Batterie. Kommen wir also zur Ladeinfrastruktur, einer sehr wichtigen Herausforderung bei der Umstellung auf E-Mobilität. Auch dafür fand sich eine Lösung. An ihrem Hauptsitz in der Budapester Straße unweit des Kudamms installierte die Berlin Hyp in ihrer Tiefgarage 34 Ladepunkte. Dafür lieferte der Ladeinfrastrukturspezialist Ubitricity, ebenfalls aus Berlin, ein Komplettpaket aus Ladepunkt und Abrechnungsmodell.

„Die meisten E-Auto-Nutzer laden hier am Standort während der Arbeitszeit“, berichtet Oliver Mehrholz. Aus diesem Grund entschied sich die Berlin Hyp gegen die Schnellladesäulen und für 4,6-kWh-Systeme, was sich positiv auf die Investitions-



**Achim Lenzen beim Laden seines Audi A3 e-Tron. Auch ein reines E-Mobil wäre für ihn vorstellbar. Bedingung: „Es müsste in einer halben Stunde Ladezeit auf 400 bis 500 Kilometer Reichweite kommen“**

summe auswirkte. Denn: „Die einzige Herausforderung in der Tiefgarage war die entsprechende Verkabelung“, sagt Sylvia Liesch. „Und die ließ sich zum Glück relativ einfach realisieren.“ Auch wenn die Berliner keine konkreten Summen für die Ausrüstung ihrer Tiefgarage kommunizieren, Geraldine Weiß, Key Account Managerin bei Ubitricity, nennt einen Basispreis: „4,6-kWh-Säule und Ladekabel starten im Paket bei unter 1.000 Euro.“

Schwieriger gestaltet sich dagegen die Ausrüstung der E-Mobil-Nutzer mit Ladesäulen zuhause. „Die Voraussetzung für die Bereitstellung eines Ladesystems ist ein Einfamilienhaus“, erklärt Mehrholz die in-

dividuellen Bedingungen der Berlin Hyp. Die Kosten dafür, hier in der Regel zwischen 2.000 und 5.000 Euro, werden dem Mitarbeiter nicht in Rechnung gestellt. „Dafür bleiben Säule und Kabel aber Eigentum der Berlin Hyp“, so Mehrholz.

### Der Strom kommt gleich mit

Egal aber, ob die Ladesäule in der Firma oder zuhause beim Mitarbeiter steht: Ubitricity sorgt nicht nur für die Hardware, sondern liefert auch den Strom gleich mit. Der Stromvertrag mit monatlicher Grundgebühr und Kilowattstunden-Preis wird auf das mitgelieferte Ladekabel – Smart-cable genannt – abgeschlossen. Das lässt sich an Ubitricity-Ladepunkte wie an öffentliche Ladesäulen anschließen, was den überregionalen Fahrzeugeinsatz erleichtert. Während an den öffentlichen Stationen die dort geltenden Tarife abgerechnet werden, seien die Tarife an den Ubitricity-Punkten deutlich günstiger, so Weiß. Wie günstig genau, möchte sie nicht sagen, „aber wir bewegen uns ungefähr im Bereich der Haushaltsstrompreise.“ Apropos Abrechnung: Die erfolgt in jedem Fall direkt über den Stromzähler im Ladekabel – „kilowattstundengenau“, unterstreicht Geraldine Weiß. Damit erhält der Kunde je Fahrzeug auch nur eine Abrechnung.

Bei der Berlin Hyp dürfen die Dienstwagenfahrer auch ihre E-Mobile und Plug-in-Hybride privat nutzen. Das ist auch steuerlich kein Problem. Denn beim für E-Autos zur Verfügung gestellten Strom gelten bis Ende 2020 spürbare Steuervergünstigungen.

*Christian Frederik Merten*



**Volvo XC90 T8 am Ladepunkt. In der Regel drei Jahre Leasingdauer, um up to date zu sein**