



Regionaler Vorreiter

Mit 135 Elektroautos gehört die Energiedienst-Gruppe hierzulande zu den großen E-Fuhrparkbetreibern, und das nicht allein aufgrund der eigenen Carsharing-Tochter namens My-E-Car. Ein Vorortbesuch.

Energiedienst-Gruppe

Die Energiedienst-Gruppe ist eine regional und ökologisch ausgerichtete deutsch-schweizerische Aktiengesellschaft. Die Energiedienst Holding ist eine Beteiligungsgesellschaft der EnBW Energie Baden-Württemberg. Das Unternehmen erzeugt Ökostrom aus Wasserkraft und vertreibt Strom sowie Gas. Die Gruppe beliefert über 270.000 Kunden mit Strom. Sie beschäftigt knapp 1.000 Mitarbeiter, davon etwa 50 Auszubildende.

Die Energiedienst-Gruppe im südbadischen Rheinfeldern ist hierzulande eines der wenigen Unternehmen, das einen großen Anteil an E-Fahrzeugen im Fuhrpark betreibt. Von insgesamt rund 530 Firmenfahrzeugen sind 135 mit reinem Elektroantrieb ausgestattet. Diese rekrutieren sich vorwiegend aus Renault Zoe der Modelle Q210, R240 und einige R90. Aber auch der Renault Kangoo Z. E., VW Passat GTE und zwei Tesla Model S für zwei Geschäftsführer befinden sich unter den Stromern.

Und wo immer möglich, wird der Bestand an E-Autos weiter ausgebaut. Denn das Kerngeschäft der Produktion und Lieferung von Energie aus regenerativen Quellen mit Schwerpunkt auf der Gewinnung von Strom aus Wasserkraft beeinflusst auch die Auswahl der Fahrzeuge. Diese ist folglich ein strategisches Thema und soll möglichst nachhaltig sein. „Energiedienst hatte schon in der Gründerzeit Anfang des 20. Jahrhunderts E-Fahrzeuge im Einsatz“, bemerkt Werner Zehetner, Leiter Projekte und Mobilität, und zeigt zum

Beweis das Foto von einem Elektro-Lkw aus vergangenen Tagen.

Zehetner hat daher mit Fuhrparkleiter Meik Römer auch in den vergangenen Jahren die Entwicklungen im Kfz-Antriebsbereich ständig beobachtet. Ab 2013 – nach vorherigen erfolglosen Sondierungen des Marktes mangels passender E-Modelle – haben sie mit steigender Zahl an Auswahlmöglichkeiten die Elektrifizierung gestartet und den Bestand sukzessive gesteigert.

Eigene E-Carsharing-Tochter

Einen zusätzlichen Push hat die Gründung der Carsharing-Tochter My-E-Car in Kooperation mit dem regionalen Stadtmobil-Anbieter Ende 2014 gegeben, unter deren Dach rund 90 E-Autos laufen. Der Energiedienst hat dazu mittlerweile 50 öffentliche E-Carsharing-Standorte implementiert und zählt rund 1.300 Kunden. Darunter auch gewerbliche und Kommunen. Zugleich wurde die Ladeinfrastruktur im Netzgebiet in Deutschland auf über 90



Von rund 530 Firmenwagen der Energiedienst-Gruppe sind 135 reine E-Fahrzeuge

Fotos: Annemarie Schneider/Autoflotte



Fuhrparkleiter Meik Römer (l.) und Werner Zehetner, Geschäftsführer My-E-Car

Ladestationen erhöht. „In unserem Versorgungsgebiet ist in der Regel spätestens nach zehn Kilometern eine Stromtankstelle vorhanden“, beschreibt Zehetner, der auch Geschäftsführer von My-E-Car ist, was dieser Ausbau an Infrastruktur für die Nutzer wirklich bedeutet.

Stromer-Pool-Fahrzeuge

Die anderen etwas mehr als 40 E-Autos werden intern vor allem im Pool genutzt. Hierfür hat Energiedienst allein am Standort in Rheinfelden acht Ladestationen mit je zwei Säulen, die jeweils 22 kW leisten, plus Wallboxen in der eigenen Werkstatt installiert. Und die E-Fahrzeuge werden rege gebucht. „Die anfängliche Skepsis der Mitarbeiter hat sich gewandelt, weil sich die Autos im Alltag bewährt haben“, sagt Meik Römer. Der Kfz-Meister managt mit einem fünfköpfigen Team den kompletten Fuhrpark und stattet alle Fahrzeuge unter anderem mit dem technischen Equipment zur elektronischen Buchung aus und pro-

grammiert das Bordnetz, so dass die Fahrzeuge vollautomatisch via Web oder App reserviert, mittels Mitarbeiterausweis geöffnet und mit dem Fuhrparkmanagementprogramm verwaltet werden können. Als zentrales Tool fungiert Fleet+ von Carano. Gleichwohl gibt es neben den E-Autos auch mehrere hundert Spezialfahrzeuge sowie rund 90 Firmen-Pkw als herkömmliche Verbrenner.

Bei Letzteren handelt es sich vor allem um VW Caddy 1.6 TDI, Škoda Octavia Kombi mit 1,6- respektive 2,0-Liter-Dieseln und VW Polo mit 1,6-TDI- oder 1,4-TDI-Motoren. Diese sind entweder Teil des Pools oder werden von den dienstwagenberechtigten Mitarbeitergruppen aus Führungskräften, Vertrieb und Teamleitern gefahren.

CO₂-Grenzen für Poolnutzer

Deren Auswahl ist auf europäische Marken begrenzt und an einen durchschnittlichen CO₂-Wert von 120 g/km als Obergrenze

„In unserem Versorgungsgebiet ist in der Regel spätestens nach zehn Kilometern eine Stromtankstelle vorhanden.“

Werner Zehetner, Energiedienst

gekoppelt. „Die CO₂-Werte sind aufgrund der WLTP-Umstellung allerdings derzeit in der Anpassung“, bemerkt Meik Römer. Darüber hinaus senkt das Unternehmen den ökologischen Fußabdruck seit etwa vier Jahren mit einem neuen Modell für die fahrzeuggestützten Nutzer. Sie können seither zwischen einem Dienstwagen oder der Nutzung der gesamten Poolpalette wählen. Hinzu kommt bei der Pool-Variante ein Budget für Mietwagen über eine bestimmte Anzahl von Tagen, etwa für die Urlaubszeit.

Die Führungsebene teilt auch

Für das Angebot hat das Unternehmen das Einverständnis des Finanzamtes eingeholt. Entscheidet sich ein Mitarbeiter für das interne Sharing, hat er ein Prozent des Bruttolistenpreises als geldwerten Vorteil zu versteuern, der sich aus dem Durchschnitt über den Gesamtbestand des Kfz-Pools ergibt – die neue 0,5-Prozent-Regel greift hier noch nicht, da noch keine Neufahrzeuge aus 2019 im Pool sind. Werner Zehetner ist eine Führungskraft, die umgestiegen ist. Da er 95 Prozent seiner Fahrten alleine und über kurze Strecken unterwegs ist, bucht er meist den Renault Zoe. Wenn es mit der Familie in den Urlaub geht, greift er auch auf andere Modelle wie den Škoda Octavia oder einen VW-Bus zu. Unterm Strich zahlt er für diese Variante weniger als vorher mit eigenem Dienstwagen.

„Da der Pool vorwiegend aus Kleinwagen besteht, habe ich jetzt im Vergleich rund 30 Prozent weniger zu versteuern“, sagt der Leiter Projekte und Mobilität. Unabhängig von Antrieb und Zugangs-

Durch die Poolfahrzeugnutzung sinkt bisweilen der Steueranteil.

berechtigung ist die Beschaffung. Alle Fahrzeuge werden in der Regel gekauft. Grundlage dafür sind die Rahmenverträge der EnBW als Hauptanteilseigner mit ihrem gut sechsmal größeren Fuhrpark. „Wesentliche Faktoren für die Beschaffung sind die wirtschaftliche Situation unseres Unter-



Foto: Annemarie Schneider/Autoflotte

In Rheinfelden gibt es acht Ladestationen mit je zwei Säulen und je 22 kW Leistung

Der Fuhrpark der Energiedienst-Gruppe

- Rund 530 Fahrzeuge in der Flotte, davon sind rund 135 E-Fahrzeuge
- E-Modelle: VW Passat GTE, Tesla Model S, Renault Kangoo Z.E., Renault Zoe Q210 (erste Generation, Motor von Continental), R240 (Motor von Renault, schnellladefähig) und R90 (mit 41-kWh-Batterie)
- Eigene E-Carsharing-Tochter: My-E-Car (in Kooperation mit dem regionalen Stadtmobilitätsanbieter) mit rund 90 Stromern, 50 Standorten und gut 1.300 Kunden
- weitere Modelle: u. a. VW Caddy 1.6 TDI, Škoda Octavia Combi 1.6 und 2.0 TDI, VW Polo 1.4 und 1.6 TDI

nehmens sowie die längere Nutzungsdauer aufgrund von individuellen und teuren Einbauten“, so Zehetner. Meik Römer ergänzt ein weiteres Argument pro Kauf: „Dadurch können wir unter anderem bei technischen Fahrzeugen, wo die Einbauten einen erheblichen Kostenteil stellen,

schaffung der Fahrzeuge kann Römer nicht nennen. Er begründet: „Der Bedarf wird prinzipiell in einem Drei- und Fünf-Jahres-Plan bestimmt, die immer wieder angepasst werden.“ Wann die Fahrzeuge dort eingestellt werden, legt der Fuhrparkleiter fest. Dazu besucht er einmal im Jahr jeden Standort und vereinbart Termine, bei denen er die einzelnen Modelle checkt. Von den E-Autos sind derzeit alle in Ordnung, so dass noch kein Stromer vermarktet worden ist. Ungeachtet dessen gehen Römer und Zehetner aber davon aus, im Verkaufsfall dann gute Preise für die Elektrofahrzeuge erzielen zu können.

Generell stehen bei der Energiedienst-Gruppe die Zeichen auf Ausbau der Ladeinfrastruktur und des Fuhrparks mit Elektroautos. Zehetner betont: „Aktuell verdichten wir unser Ladesäulennetz. Hierzu haben wir aus den Förderprogrammen des Bundes und des Landes Mittel erhalten.“

Annemarie Schneider

Der neue e-Crafter. Das Nutzfahrzeug der Zukunft.



Elektrisch, praktisch, innovativ wie nie.

Der neu entwickelte e-Crafter ist das erste rein elektrische Fahrzeug von Volkswagen Nutzfahrzeuge. Der Kastenwagen kombiniert bis zu 1,7 t Nutzlast¹ mit 173 km Reichweite² und perfekten Fahreigenschaften für den innerstädtischen Stop-and-go-Verkehr. Weitere Informationen auf www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de



Nutzfahrzeuge

¹Wert gilt für den e-Crafter mit 4,25 t zGG. Beim e-Crafter mit einem zGG von 3,5 t beträgt die maximale Nutzlast 1,0 t. ²Die angegebene Reichweite ist die Reichweite nach Durchfahren der Zyklen nach dem gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren auf dem Rollenprüfstand. Die tatsächliche Reichweite weicht in der Praxis davon ab. Sie ist abhängig von Fahrstil, Geschwindigkeit, Reifenwahl, Einsatz von Komfort-/Nebenverbrauchern, Außentemperatur, Anzahl Mitfahrer/Zuladung und Topografie.