

Sonnige Aussichten für alle Teilnehmer. Wer sich früh um Elektromobilität kümmert, macht seinen Fuhrpark startklar



Foto: Alexander Junk/ASP

# Autoflotte Fuhrparktag in Wolfsburg

Beim ersten Autoflotte Fuhrparktag des Jahres 2019 drehte sich alles um Elektromobilität. In fünf Themenblöcke unterteilt ging es um Elektroautos, Finanzdienstleistungen, Ladeinfrastruktur, Digitalisierung, grünen Strom und natürlich: den Fuhrpark.

**Michael Blumenstein, Autoflotte, eröffnete den Fuhrparktag mit dem Themenschwerpunkt Elektromobilität**



Foto: Rocco Swamusch/Autoflotte

**Ein E-Fahrzeug ist** schnell bestellt – wie im aktuellen Fall des neuen ID 3 von VW zumindest schnell reserviert. Das gelingt seit Mitte Mai auf Knopfdruck – online. Bis allerdings die passende und notwendige Ladeinfrastruktur steht, kann es hingegen dauern. „Planen Sie zwölf bis 18 Monate für ein solches Projekt ein“, mahnen Experten wie Hans-Christoph Bauer von der VW-Marke Elli (siehe Interview Seite 53). Da beides zusammengehört – Stromer und Strom –, schickt Volkswagen nun seine Flotten-Key-Accounter samt Elli-Ansprechpartner und spezialisierten Volkswagen MEB-Beratern (Modularer Elektrifizierungsbaukasten) zu den Großkunden. „Durch unser neues Großkundenberatungskonzept hat der Flottenbetreiber künftig nur einen Ansprechpartner für alles rund um Mobilitäts- und Finanzdienstleistungen“, betonte Knut Krösche, Geschäftsführer der Volkswagen Leasing, auf dem Fuhrparktag Elektromobilität vor mehr als 50 Flottenprofis.

Es hätten gut und gerne doppelt so viele Leser der Autoflotte am 14. Mai in Wolfsburg sein können – so groß war die Nachfrage. Das Thema brennt den Fuhrparkverantwortlichen sichtbar unter den Nägeln – einige sind bereits tief in die Materie eingetaucht, andere stehen noch am Anfang. Als exklusives Schmeckerl durften die Teilnehmer einen sehr exklusiven Blick ins Designzentrum werfen, was auch der begrenzende Faktor an Fuhrparkleitern war.

## **Bis 2040 CO<sub>2</sub>-neutral**

In etwa die Hälfte der Teilnehmer hat bereits Erfahrungen mit Elektrofahrzeugen gesammelt und weiß daher um die Herausforderungen, sobald die Anbindung ans Stromnetz zum Lastenheft einer Fahrzeugneubestellung gehört – was sinnvollerweise fast immer der Fall ist. Bei VW will man hier dem Kunden das Komplett-

## „Wir wollen als **Mobilitätsdienstleister** auf dem **Fahrersitz** Platz nehmen.“

*Knut Krösche, Geschäftsführer Volkswagen Leasing*



Foto: Michael Blumenstein/Autoflotte

paket bieten – bis hin zum Ökostrom. Eingebunden ist dies in die Zielvorgabe, bis zum Jahr 2040 CO<sub>2</sub>-neutral zu produzieren – also Verbrenner durch Strome zu ersetzen und diese wiederum ebenfalls kohlendioxidfrei herzustellen. Die Produktion der Batterien und Fahrzeuge wird auf Grünstrom umgestellt, die Lieferketten werden auch zunehmend auf Nachhaltigkeitsstandards verpflichtet. Was in diesem Prozess an CO<sub>2</sub> nicht vermieden werden kann, will man über die Förderung von Naturschutzprojekten kompensieren.

Ein Grünstromvertrag für zu Hause oder das mobile Laden bringt Ökostrom ins Auto. Für die Kunden, die ihren normalen Stromvertrag behalten, gibt es auch für die Nutzungsphase während der Leasing-Vertragslaufzeit Kompensationsmöglichkeiten. Die Volkswagen Financial Services hat diesbezüglich ihre langjährige Partnerschaft mit dem NABU verlängert. Ziel ist es, die CO<sub>2</sub>-Emissionen aufgrund des deutschen Strommixes über die Unterstützung von Moorschutzprojekten auszugleichen. CO<sub>2</sub>-neutrales Fahren geht somit bereits heute mit den entsprechenden batterieelektrischen Fahrzeugen in Verbindung mit grünem Strom. Auf diese Kombination setzen die Niedersachsen ausschließlich, wie jüngst auch VW-Boss Diess erklärte. Die Autos müssen regelmäßig ans Stromnetz, was laut VW in gut 80 Prozent der Fäl-

le wohl am Arbeitsplatz oder zu Hause passieren wird – aber mit meist vorhandenem AC-Strom (Wechselstrom mit meist 3,7 – 7 kW) durchaus dauern kann.

Der Energieversorger EnBW sieht indes gerade im Schnellladen (ab 22 kW) großes Potenzial. So findet man die Badener, immerhin die Nummer drei am deutschen Strommarkt, nun auch an Shell-Tankstellen mit der flinken DC-Technik. Bis zum nächsten Jahr will man an 1.000 Ladestandorten sein, erklärte Peter Siegert, der bei der EnBW als Manager E-Mobility gerade die Flotten im Blick hat, den anwesenden Fuhrparkleitern. Zusammen mit den rund 100 Ionity-Stationen (Konsortium der Autohersteller) mit je sechs bis zwölf Ladestationen ergibt sich so ein dichtes Netz an den deutschen Autobahnen.

### Leasingrückläufer neu verleasen

Gibt es beim Ladestandort also noch unterschiedliche Prognosen, bleibt die Frage der Finanzierung der E-Modelle recht klar beantwortet: Leasing. Dieses wird laut Krösche nicht nur in den Gewerbeflotten, sondern auch im Privatmarkt mit den Stromern weiter wachsen. Schließlich möchte der Kunde mit dem Fahrzeug und der Ladestruktur möglichst wenig zu tun haben. Dies wird übrigens auch für die jungen Gebräucherten mit Stecker gelten. Hier rechnet

VW nicht nur mit dem zweiten Leben eines klassischen dreijährigen Leasingrückläufers, sondern mit einer weiteren Nutzung danach, sodass der Verwertungszyklus auf neun Jahre steigen wird – und gerade die immensen Restwert Risiken abfedert. Batterie-seitig dürfte das kein Problem werden. Nicht umsonst geben auch die Niedersachsen acht Jahre Garantie oder 160.000 Kilometer auf den Akkupack, der



Foto: Michael Blumenstein/Autoflotte

**Derrek von Rönz zeigte Details der neuen VW E-Baureihe namens ID**



dann noch mindestens 70 Prozent Leistungsfähigkeit haben soll. Eine Marschrichtung, die Vertrauen schafft.

### 70 Prozent im Alltag

Mit 70 Prozent der angegebenen Reichweite sollte man im Stromer-Alltag generell rechnen, riet der ID-Experte Derek von Röhn und rechnete dies an der gerade zur Reservierung freigegebenen First Edition des ID 3 vor, die ab Werk die mittlere Batteriegröße besitzen wird. So reduziert sich die WLTP-Reichweite von in dem Fall 420 Kilometern, wenn im Winter die Heizung läuft oder zügig auf der Autobahn gefahren wird. Vorteil Stromer: Angeschlossen an eine Lademöglichkeit kann der Innenraum im Winter vorgeheizt und im Sommer bereits gekühlt werden – ohne dass die Reichweite direkt nach Fahrtantritt schmilzt.

Die meisten Kunden werden im Alltag mit dem ID 3 First Edition wohl zwischen 300 und 420 Kilometer mit einer Ladung kommen, so der Marketingleiter. Dies wiederum wäre laut von Röhn sowohl für Pendler (User Chooser) als auch für Außendienstler ein Szenario, bei dem kaum einer seine jetzige Mobilität einschränken oder

## Pendler laden statistisch gesehen ein Mal Pro Woche den ID 3 auf.

umstellen müsste. Pendler fahren statistisch gesehen 50 Kilometer am Tag, müssten also künftig nur einmal pro Woche für etwa fünf Stunden nachladen. Ideal, wenn sogar der Arbeitgeber eine gewisse Infrastruktur aufbaut. Die Elektrifizierung der Flotten beziehungsweise der Standorte ermöglicht damit auch den Innenstadtbewohnern, die keine Garage mit Stromanschluss haben, elektrisch zu fahren. Und sogar ein Großteil der Außendienstler haben einen Aktionsradius von 200 Kilometern um den Wohnort oder das Büro.

Entsprechend optimistisch ist man bei VW, was den Erfolg des Erstlings betrifft. Zumal der „Golf-große“ ID 3 auch optisch eher einer Evolution gleicht, also trotz ei-



Peter Siegert nahm sich die Ladeinfrastruktur vor und berichtete aus EnBW-Sicht darüber



Hans-Christoph Bauer ist bei der VW-Tochter Elli für Flottenlösungen der richtige Mann

gener Plattform, mit dadurch üppigem Platzangebot im Innenraum, das zentrale Markenoutfit weiterträgt und weiterhin von einem Stahlblech-Kleid mit ausgewählten Composite-Materialien (das Dach und der obere Teil der Heckklappe sind daher stets schwarz) ummantelt wird. Lediglich im Inneren wird der Bruch zum klassischen Fahrzeugbau deutlich. Was für alle anwesenden Fuhrparkleiter beim Gang ins VW-Designzentrum deutlich wurde. Hier ging der Blick nicht nur auf den ID 3, sondern auch das Tiguan-Pendant ID Crozz, den Kombi namens ID Vizzion sowie den ID Buzz – den neuen Bulli. Neben Europa erhalten die USA und China übrigens jeweils eigene Derivate, die dem Käufer-

geschmack munden sollen, und gerade im Fall der Asiaten schnell für Nachfrage und damit für Skaleneffekte im VW-Konzern sorgen werden. Entsprechend stolz zeigte auch Volkswagen-Chef-Designer Klaus Bischoff persönlich den Flottenleitern die E-Modellreihe für die kommenden dreieinhalb Jahre. Viel verraten dürfen wir noch nicht, aber alle werden Raumwunder mit digitalen Bedienelementen und tollen neuen Helfern wie Augmented-Reality-Technik, die Information interaktiv auf der Windschutzscheibe darstellt.

### Einsatzzweck analysieren

Da die Technik vor gewaltigen Umbrüchen steht, hat man bei VW Puffer eingebaut. Ähnlich wie bei der Ladeinfrastruktur. Dort ist es ratsam, bei Schachtarbeiten für neue Stromverbindungen heute schon Leerrohre zu verlegen, die reibungslos die Ladekapazitäten wachsen lassen können, lässt man bei VW Luft für weitere Technik-Updates seiner E-Modelle, um in wenigen Jahren bereits autonomes Fahren auf Level 4 bis 5 zu ermöglichen.

Hinzu kommen sukzessive größere Batterien, die den Bewegungsradius jenseits von 500 Kilometern – nach WLTP – sicherstellen sollen. Dann gäbe es wohl nur noch wenige Argumente gegen E-Autos, denn sie werden durch Skaleneffekte nicht nur bezahlbarer, sondern verkürzen auch weiter die Ladezeiten. Um das Potenzial voll nutzen zu können, sollten Fuhrparkleiter allerdings schon jetzt den Einsatz von E-Flotten analysieren und planen sowie die Infrastruktur aufbauen. Das kostet Zeit. Sie zu nutzen, liegt an den Flottenchefs. 15