

Spezial

Flottenmanagement



Erste allgemeine Verunsicherung

Jahrzehntlang war ein Diesel die bevorzugte Antriebstechnik für Dienstwagen. Doch Fahrverbote und Wertverlust ändern die Präferenz der Flottenmanager schlagartig. Bei den **Autos der Bosse** steht ein großer Umbruch bevor.

TEXT TIM KUMMERT

Seit einigen Wochen hat Marc-Oliver Prinzing eine neue Aufgabe. Zwar ist der 52-Jährige nach wie vor Vorsitzender des Bundesverbands Fuhrparkmanagement – und das bereits durchgehend seit acht Jahren und zwei Monaten. Doch inzwischen ist Prinzing auch Diesellabgasexperte, Profi im Verwaltungsrecht – und Seelsorger für Unternehmen. Immer dann, wenn wieder mal ein Verwaltungsrichter eine deutsche Stadt dazu gezwungen hat, Straßen für dreckige Dieselaautos zu sperren, klingelt Prinzing's iPhone fast ununterbrochen. Geradezu „panisch“ seien die Firmenchefs,

sagt er, weil kaum einer wisse, „welche Fahrzeuge in naher Zukunft noch uneingeschränkt eingesetzt werden können“. Laut Prinzing, der hauptberuflich die Geschäfte der Fuhrparkberatung Carmacon führt und im Ehrenamt die Interessen der deutschen Dienstwagenlobby vertritt, habe jede Firma spezifische Fragen. Doch „sie eint die Verunsicherung“, sagt Prinzing. Der Verbandschef zählt Unternehmen mit mehr als 250 000 Autos zu seinen Mitgliedern, darunter die Deutsche Bahn, KPMG und Schalke 04. Manchmal telefoniere er bis spät in die Nacht, um zu beruhigen und ihnen die größte Sorge zu nehmen: dass Mitarbeiter nicht mehr zum Kunden kommen.

Ohne Schlips, ohne Diesel In Deutschlands Firmenflotten sind die alternativen Antriebe auf dem Vormarsch



Durchhänger Auf langen Dienstreisen sind E-Autos noch keine Alternative zum Diesel - Hybridfahrzeuge aber sehr wohl

Plötzlich sind die Flottenabteilungen in Unternehmen, die bislang ein eher ruhiges Geschäft managten, in heller Aufruhr. Existierende und künftige Fahrverbote in Städten wie Hamburg, Berlin, Köln und Düsseldorf schränken die Freiheit von Tausenden Dienstwagenfahrern erheblich ein. Die Verantwortlichen müssen nun überlegen, wie sie sicherstellen, dass ihr Personal weiter mobil bleibt. Erstmals denken sie laut darüber nach, sich vom Diesel zu verabschieden, zugunsten neuer Antriebe. Die Frage ist nur: jetzt schon?

In den Führungsetagen der Unternehmen ist vom Dieselenthusiasmus vergangener Jahre jedenfalls nicht mehr viel zu spüren: Waren 2016 rund 74 Prozent der Dienstfahrzeuge in Deutschland mit einem Diesel ausgerüstet, sind es jetzt nur noch 50 Prozent. Das Misstrauen ist groß, da niemand weiß, ob bald auch Fahrverbote für den modernen Euro-6-Diesel kommen. 2017 hatte die damalige Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) gewarnt, dass Euro-6-Fahrzeuge die Grenzwerte nicht einhalten würden und ohne Nachrüstungen „von etwaigen Fahrverboten nicht ausgenommen werden“ könnten. Ferdinand Dudenhöffer von der Universität Duisburg-Essen hält 95 Prozent aller Euro-6-Diesels für „Mogelpackungen“ und fürchtet Fahrverbote.

Erste Unternehmen stellen ihren Fuhrpark nun um. Stefan Krautwasser ist Flottenchef beim Softwareriesen SAP, allein in Deutschland managt er 16 500 Fahrzeuge für Führungskräfte und Vertriebsmitarbeiter des Konzerns, inklusive deren Einkauf. In der SAP-Flotte sind noch nicht viele Autos von den Fahrverboten betroffen. Trotzdem empfiehlt Krautwasser „jedem Mitarbeiter klar Elektrofahrzeuge“. Bis Ende 2020 will SAP einen Elektroanteil von 20 Prozent vorweisen, aktuell sind es rund sieben Prozent. Der Walldorfer Konzern geht dafür finanziell ins Risiko und subventioniert besonders CO₂-arme Fahrzeuge. Am meisten Geld gibt es für reine Stromer. SAP setzt dabei auf einen „Kauf-Fuhrpark“, das

heißt, die Autos gehören formell der Firma, tatsächlich bezahlen die jeweiligen Angestellten sie in monatlichen Leasingraten ab, die von SAP ausgehandelt wurden. „Die allermeisten Elektrofahrzeuge werden mit 10 000 Euro von SAP subventioniert.“

Bonusprogramme für Firmenwagen sind inzwischen auch anderswo üblich. So subventionieren etwa das Bauunternehmen Goldberg, die Bankengruppe KfW und der Stahlkonzern Thyssenkrupp umweltfreundliche Dienstwagen. Die Deutsche Post, die mit ihren Streetscootern die Paketauslieferung auf Elektro umstellt, setzt nun auch bei ihren normalen 9000 Dienstwagen zunehmend auf Strom- und Hybridantriebe, für alle Ebenen, von Vertrieb bis Vorstand: „Wir haben im Rahmen der Company Car Policy der Deutschen Post CO₂-Obergrenzen für Neufahrzeuge festgelegt“, teilt eine Unternehmenssprecherin mit. Dicke CO₂-Schleudern fallen aus dem Raster. Außerdem loben die Bonner, dass der Aufwand für Betrieb, Steuern und Reparatur bei den Elektrofahrzeugen deutlich unter den Kosten für vergleichbare Verbrennermotoren liegen.

Spektakulär geht es bei den Stadtwerken in Metropolen zu: Bei Rheinenergie, Mutter der Stadtwerke in Köln, sind 100 von 400 Flottenwagen Hybrid- und Elektrofahrzeuge. Die Stadtwerke München marschieren ähnlich schnell voran: „Ab sofort werden im Pkw-Sektor nur noch vollelektrisch angetriebene Pkws beschafft, in der Klasse Kleintransporter künftig nur noch Fahrzeuge mit Erdgasantrieb“, so eine Sprecherin.

Drohender Wertverlust für Elektroautos

Die Euphorie teilen nicht alle. Heiko Rombock betreut die Firmenfahrzeugflotte bei der Commerzbank. Seit einigen Jahren hat die Bank Elektro-Golfs an verschiedenen Standorten im Einsatz. Zunächst seien die E-Autos viel herumgestanden, manche Mitarbeiter hätten schlicht vergessen, aufzuladen, sagt Rombock. Das

100

Fahrzeuge
der Stadtwerke-Flotte in Köln mit 400 Autos haben einen Elektro- oder Hybridantrieb. München kauft nur noch E-Autos

„Wenn Fahrverbote für Euro 6 kommen, haben wir ein gewaltiges Problem. Ich empfehle jedem Mitarbeiter klar Elektrofahrzeuge“

STEFAN KRAUTWASSER
Flottenchef SAP

sei mittlerweile anders, doch alltagstauglich wären die Autos nicht: Teilweise führen Mitarbeiter zu Kunden, etwa von Frankfurt in den Taunus, da reiche die Akkuleistung „nicht immer so ganz“, sagt Rombock. Die Batterieleistung beeinflusse auch den Restwert der Autos – eine maßgebliche Größe im Leasinggeschäft. Kaum einer wisse heute: Was ist das Fahrzeug in drei Jahren wert? Entspricht die Reichweite der E-Fahrzeuge dann dem Stand der Technik? Autohersteller und Leasinggesellschaften wollten daher möglichst „viel Geld über die Leasingraten reinholen“, sodass ihr Risiko „begrenzt“ sei. Das mache E-Autos als Dienstwagen teuer.

Flottenmanager checken daher alle drei Monate, wie sich Batteriezellentechnik und Restwerte entwickeln. Vielen Managern brennt es förmlich unter den Fingernägeln, endlich Autos wie die von Tesla in die Flotte aufzunehmen, heißt es in der Branche. Der Tesla 3 ist bei Privatkäufern das meistverkaufte E-Auto weltweit. Für 2019 versprechen auch Daimler, Audi, BMW und Porsche Elektro-Premiumautos. Der große Elektroumbruch im Flottengeschäft steht kurz bevor.

Dass der Diesel inzwischen bei Unternehmen immer mehr in Misskredit gerät, erkennt auch Arval, der größte herstellerunabhängige Anbieter für Leasing von

Geschäftswagen in Deutschland. Arval bietet Rundumsorglos-Pakete für Unternehmen: Kauf, Wartung, Reifenwechsel, Versicherung und Weiterverkauf der Autos. Die jeweiligen Firmenkunden wählen nur noch aus, wie viele Fahrzeuge von welchem Typ sie haben wollen. 80 000 Fahrzeuge managt Arval in der Bundesrepublik. Noch verdient das Unternehmen sein Geld mit dem Leasing von Dieselfahrzeugen. Als die WirtschaftsWoche mit Geschäftsführer Marcus Schulze sprechen will, ist er gerade auf der Autobahn liegengeblieben – mit einem Hybridauto. Das sei „der Preis, wenn man ein neues Auto testet“, sagt Schulze. Dennoch sieht er alternative Antriebe auf dem Vormarsch.

Allein schon deshalb, weil die Autobauer mit den neuen Vorgaben für die strengere Abgasmessung WLTP nicht klarkommen. Arval habe bei manchen Herstellern einen Diesel-Pkw bestellt, „dann kommen die Autobauer um die Ecke und verträsten uns teilweise um mehrere Monate, weil sie leider die WLTP-Zertifizierung verschlafen haben und nun nicht mehr liefern können“, sagt Schulze. „Das ist der Wahnsinn!“

Einfach mal Bahn fahren

Manche Kunden wollen daher voll aus dem Diesengeschäft aussteigen und fragen Schulze nach Alternativen. Seine Kunden seien mit dem Management der Bundesregierung aktuell hoch unzufrieden, weil sie nach wie vor eine schützende Hand über die Autoindustrie halten würde. Die Unternehmen mit ihren Fahrzeugflotten hätten nun den Schaden, weil ihre geleaste Dieselfahrzeuge durch einen niedrigeren Weiterverkaufswert massiv an Wert verloren hätten, sagt Arval-Manager Schulze. Zugleich werde ihnen der Umstieg schwer gemacht. Tatsächlich gelten Dieselumtauschprämien wohl nicht für Unternehmen, sondern nur für Privatpersonen.

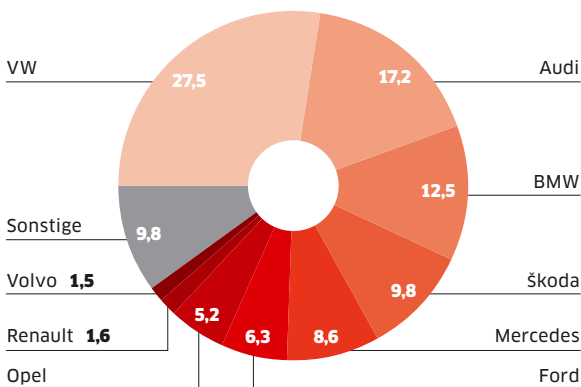
Die Flottenmanager stellen sich notgedrungen radikal neu auf. Halûk Sagol, Chef der Leasing-Einkaufsberatung Inverto, beobachtet einen ganz neuen Trend: „Punktuell probieren Unternehmen neue Mobilitätsmodelle aus: Sie fahren mit ihren Dieseldienstwagen oder auch der Bahn bis vor die Tore der Städte. Dort lassen sie das Auto stehen und steigen in ein Carsharing-Auto.“ ■

Analog schreiben, digital fahren
Die Deutsche Post will CO₂-Emissionen bis 2025 radikal reduzieren



DIE BELIEBTESTEN DIENSTWAGEN

Marktanteile in deutschen Fuhrparks (in Prozent)



Quelle: Compensation Partner