



Stromer im Fuhrpark

Immer mehr Unternehmen setzen auf Elektromobilität – wie das BVMW-Mitglied Jenaer Antriebstechnik, das bereits sechs Elektroautos in Betrieb hat. Der Einsatz der wartungsarmen Stromer ist kostengünstig und wird vielfältig gefördert. Wer Elektrofahrzeuge in seine Flotte integrieren will, kann sich auch beraten lassen, zum Beispiel vom BVMW-Partnerunternehmen emobicon.

Bis 2030 sollen auf den Straßen der thüringischen Universitätsstadt Jena mindestens 10.000 Elektroautos unterwegs sein. Dieses ehrgeizige Ziel hat das Projekt „Elektromobilität für Jena 2030“, hinter dem die örtlichen Stadtwerke stehen. Auch die Stadt Jena macht mit, und es gibt Partner aus der Wirtschaft – darunter der BVMW und die Jenaer Antriebstechnik (JAT), die auch Mitglied im BVMW ist. „Die JAT engagiert sich dabei in der Arbeitsgruppe Elektromobilität im gewerblichen Bereich“, sagt JAT-Geschäftsführer Stephan Preuß. Neben der direkten Projekt- und Öffentlichkeitsarbeit stehe vor allem der Erfahrungsaustausch mit anderen Unternehmen im Vordergrund.

„Das erste Elektroauto haben wir vor vier Jahren als Ersatz für einen Diesel im Kurzstreckentyp angeschafft, das war ein Kleinlieferwagen, der seitdem täglich im Einsatz war.“ Nach 36 Monaten Leasing sei er dann ohne einen Mangel zurückgegeben worden. „Inzwischen haben wir sechs Elektroautos im Einsatz.“ Die Jenaer Antriebstechnik mit 160 Beschäftigten entwickelt und fertigt indi-

viduelle Antriebssysteme für die Elektronik- und Halbleiterindustrie, für Lasertechnik und Automatisierung, für die Medizin- und Pharmatechnik sowie die Textil- und Druckindustrie.

Unsicherheit bei Restreichweite von unter 50 Kilometern

„Für den kleinen Werksverkehr nutzen wir zwei elektrische Kleintransporter“, sagt JAT-Chef Preuß, „zwei Pkw sind personengebunden und damit zur An- und Heimreise und für kürzere Dienstfahrten unterwegs.“ Ein kleiner E-Flitzer stehe im Fahrzeugpool zur Verfügung, und für längere Reisen sei ein Plug-in-Hybrid-Fahrzeug im Einsatz. „Die rein elektrischen Autos kommen im Jahr auf eine Laufleistung von ungefähr 10.000 Kilometern.“ In der Praxis benötige man etwas Erfahrung, um sich in einem Elektroauto mit einer Rest-Reichweite von unter 50 Kilometern nicht unsicher zu fühlen.

Als erste Jenaer Firma bietet die JAT ihren Mitarbeitern zudem geleaste Dienstfahrräder und -Pedelecs an, die auch privat genutzt werden

können. „Dieses Fahrradleasing erfreut sich bei der JAT wachsender Beliebtheit, weil zum Beispiel ein teures Pedelec nicht mit einem Mal bezahlt werden muss, sondern über 36 Monate per Gehaltseinbehalt abbezahlt wird.“ Dabei ergebe sich ein Steuervorteil, der sich ähnlich wie beim Dienstwagenprivileg auswirke. „Ärgerlich war im vergangenen Jahr allerdings ein Entscheid der Finanzämter, der den Restwert nach drei Jahren von 10 auf 40 Prozent angehoben hat, das war unseren Mitarbeitern mit laufenden Verträgen nicht zu vermitteln.“ Da sprang das Unternehmen ein, das dann die steuerlichen Abgaben übernahm. JAT-Geschäftsführer Preuß: „Auch Anstand ist manchmal steuerpflichtig.“ Wer weder mit Fahrrad noch mit Auto zur Arbeit kommt, erhält in Kooperation mit dem örtlichen Nahverkehr ein Job-Ticket. „Einen Monat Bus- und Bahn-Fahren kostet unsere Mitarbeiter dann nur zehn Euro.“

Beratung für Elektromobilisierung des Fuhrparks

Wenn ein Unternehmen seinen Fuhrpark elektromobilisieren will, kann es sich von BVMW-Mitglied emobicon im sauerländischen Sundern beraten lassen. „Wir unterstützen bei der Umstellung, bei der Beantragung von Fördermitteln, bei der Realisierung einer Ladeinfrastruktur und beim Handling mit elektrischen Fahrzeugen“, sagt emobicon-Geschäftsführer Stefan Blome. „In einem ersten Gespräch ermitteln wir die Wünsche und Bedürfnisse unserer Kunden, analysieren die Gegebenheiten vor Ort und entwickeln ein Konzept zur Umsetzung der Kundenwünsche.“ Egal, ob es dabei um den Erwerb einer einzelnen Ladeeinrich-

tung oder um eine Ladeinfrastruktur unter Einbindung einer Photovoltaik-Anlage oder die Anschaffung geeigneter elektrischer Fahrzeuge geht.

„Da zurzeit eine für Langstreckenfahrten von Lkw geeignete Schnellladeinfrastruktur noch nicht vorhanden ist, bietet sich Elektromobilität momentan eher für den Verkehr mit Lieferfahrzeugen innerhalb eines Radius' von rund 100 Kilometern an“, sagt Stefan Blome. Der Standort eines Unternehmens spiele keine Rolle, so der emobicon-Chef, denn Strom gebe es überall.

Förderung ist meist einzelfallabhängig

Elektrofahrzeuge seien zwar in der Anschaffung teurer als Verbrenner, aber im laufenden Betrieb in der Regel erheblich günstiger. „Sie sind verschleiß- und wartungsarm, es entfällt die Kfz-Steuer, und in immer mehr Städten dürfen Elektroautos kostenfrei parken.“ Ein Beispiel: für einen Smart mit Verbrennungsmotor fallen in fünf Jahren Gesamtkosten von 23.824 Euro an, für einen Smart EQ electric nur 18.230 Euro. „Das haben wir für die Smarts eines Pflegedienstes ausgerechnet, dem wir zur e-Mobilität verholfen haben.“ Alle Anträge auf Fördermittel, die sein Team für diesen Pflegedienst stellte, wurden bewilligt. „Da sind immerhin fast 175.000 Euro zugesagt worden“, so Stefan Blome.

Für die Förderung gibt es ganz unterschiedliche Möglichkeiten, weiß der emobicon-Geschäftsführer. „So kann beispielsweise eine Kommune oder ein Energieversorger eine Förderung ausloben oder ein Bundesland für bestimmte Fahrzeugarten oder Berufsgruppen, aber auch der Bund schafft Anreize, das ist meist einzelfallabhängig.“ Es gehöre zu seinem Job, diese Möglichkeiten zu finden und zu bewerten. Schließlich sei man schon seit fünf Jahren elektromobil und habe fast 200.000 rein elektrische Kilometer zurückgelegt. „Das ist ein wertvoller Erfahrungsschatz, den selbstverständlich auch unsere Kunden nutzen können.“

- Elektroautos sind verschleiß- und wartungsarm
- Sie sind im laufenden Betrieb viel günstiger als Verbrenner
- Zur Steuerfreiheit kommen noch diverse Fördermittel hinzu
- Der Standort spielt keine Rolle

Almut Friederike Kaspar
Journalistin

mittelstand@bvmw.de

