

„Mit E-Autos holen wir uns ein völlig neues Biotop ins Haus“

Marc-Oliver Prinzing, Vorstandsvorsitzender Bundesverband Betriebliche Mobilität (BBM), über Herausforderungen beim Flottenmanagement, fehlende Planungssicherheit und die Zukunft der E-Mobilität in Fuhrparks.



Der Anteil von Elektroautos bei neu zugelassenen Firmenwagen war zuletzt im Sinken begriffen. Worin sehen Sie die Ursachen dafür?

Es gibt mehrere Gründe, weshalb der Anteil von Elektroautos und von Plug-in-Hybriden bei neu zugelassenen Firmenwagen zurückgegangen ist. Zum einen waren es, das ist bekannt, die staatlichen Förderungen, die ausgelaufen oder reduziert worden sind. Dies hatte teilweise zu gewissen Vorzieheffekten geführt, sodass Fahrzeuge, die eigentlich für 2024 geplant waren, schon 2023 beschafft worden sind. Wir hatten ungefähr sechs Monate Vorlaufzeit, und dann wurde ja bereits im September vergangenen Jahres die Förderung gekippt. Die großen Unternehmen oder größeren Flotten sind alle auf dem Elektrifizierungspfad. Und wenn Sie so ein Projekt angelenkt haben und sagen, okay, wir steigen um auf E-Mobilität, dann sind sechs Monate keine Zeit. Das heißt, wir haben viele Unternehmen, die hat es wirklich eiskalt erwischt, mitten in der Planungsphase, in der Umsetzungsphase. Wenn Sie als Flottenmanager planen, mehrere Hundert Fahrzeu-

ge umzustellen, ist das bei der Höhe des damaligen Umweltbonus ein ganz schöner Schlag ins Kontor. Das muss man klar sagen. Dieses Hin und Her hat zudem zu Verunsicherungen im Hinblick auf die E-Mobilität geführt.

Welche Gründe gibt es noch dafür, dass E-Autos momentan sich teils als nicht bedarfsgerecht darstellen für Fuhrparks?

Ein weiteres Problem ist, dass wir keine Planungssicherheit wegen der Restwerte haben. Dies zum einen, weil der Gebrauchtwagenmarkt für Elektrofahrzeuge noch ziemlich jung und schwierig zu bewerten ist. Zum anderen haben wir eine unklare Haltung der Politik gegenüber der Elektromobilität. Dies hat einen starken negativen Einfluss auf die Gebrauchtwagenpreise und damit auf den Restwert der Fahrzeuge. Das bedeutet, das führt wiederum zu einer Kaufzurückhaltung oder zu steigenden Leasingraten.

Wie groß ist die Bereitschaft in Unternehmen, die Elektrifizierung der Fuhrparks voranzutreiben?

Grundsätzlich ist es so, dass die überwiegende Zahl an gewerblichen Fuhrparks mit der Elektrifizierung beschäftigt ist. Es ist also nicht so, dass diese momentan zurückgehen würde. In den Fuhrparks liegt der Anteil von E-Autos schon bei fast 14 Prozent. Fahrzeuge mit allen Arten alternativer Antriebe machen insgesamt sogar 23 Prozent aus. Ich möchte jetzt nicht sagen, da geht nicht noch mehr, doch im Moment sind Unternehmen hier eher die Vorreiter. Sie sind deshalb enorm bedeutend für den Privatmarkt, weil durch die kurze Haltedauer in den gewerblichen Fuhrparks junge Gebrauchte in relativ großer Anzahl in den Markt kommen.

Helfen den Firmen Maßnahmen wie die Sonderabschreibung für neu zugelassene vollelektrische und vergleichbare Nullemissionsfahrzeuge?

Die Sonderabschreibung haben wir natürlich zur Kenntnis genommen beziehungsweise die Planung der Förderung. Denn über dieses Instrument wird ja schon länger geredet, als es am Ende des Tages dann vermutlich Gültigkeit haben wird. Ganz ehrlich, das ist sicherlich nichts, was Unternehmen unbedingt brauchen. Der Bruttolistenpreis für Dienstwagen beträgt aktuell in Deutschland rund 44.000 Euro. Es gibt nur einen ganz geringen Anteil an Firmenwagen, die preislich deutlich höher liegen, auch wenn ständig über das sogenannte Dienstwagenprivileg schwadroniert wird. Denn die Steuererleichterung zielt ja dann eher auf diese großen Fahrzeuge. Ich denke, dass eine Sonderabschreibung sicherlich ein Mittel ist. Das Problem wird jedoch sein, dass damit kein Schalter umgelegt wird. Diese Maßnahme wird nicht den erwarteten Effekt bringen.

Weshalb bringt sie nicht den gewünschten Effekt?

Die Sonderabschreibung geht meiner Meinung nach zum Großteil an den Fuhrparks vorbei, aus einem ganz einfachen Grund: Wir haben enorm hohe Quoten an Leasingfinanzierungen. Das bedeutet, dass die Fuhrparks von dieser Sonderabschreibung selbst nicht profitieren werden. Denn die Fahrzeuge werden nicht in den Unternehmen in den Büchern geführt, sondern bei den Leasinggesellschaften. Nun können wir natürlich lange darüber nachdenken, ob die Leasinggesellschaften diesen steuerlichen Vorteil am Ende des Tages in die Leasingrate einpreisen oder ob sie ihn vereinnahmen. Die andere Frage ist, wird diese Sonderabschreibung dazu führen, dass Unternehmen, die heute leasen, im Bereich der E-Fahrzeuge womöglich ihre Finanzierungsstrategie für diesen Teil des Fuhrparks umstellen und kaufen? Doch das wäre ein Blick in die Glaskugel.

Welche anderen oder zusätzlichen Maßnahmen der Politik würden Sie als sinnvoll erachten?

Wir sind keine Freunde von Subventionen, um es mal deutlich zu sagen. Der Markt kann und muss das allein regeln. Die Attraktivität von Elektrofahrzeugen nimmt zu, und ich denke, das E-Auto an sich muss überzeugen. Das können wir nicht dauerhaft über Subventionen hinbekommen. Was viel wichtiger wäre und was meines Erachtens und nach Ansicht unseres Verbands auch nicht ausreichend berücksichtigt wird, ist der Faktor Mensch.

Was meinen Sie konkret damit?

Wir müssen die Verantwortlichen in den Unternehmen dazu befähigen, dass sie die Vorteile der E-Mobilität zu den Mitarbeitern transferieren können und in der Lage sind, dieses Change-Management tatsächlich zu schaffen. Weiterbildungen etwa im Bereich Mobilitätsmanagement für Praktiker wären essenziell. Das würde einen deutlichen Effekt bringen, denn auf solchen Positionen gibt es häufig Autodidakten oder Profis, die aus der Praxis heraus agieren. Man muss uns allen auch zugutehalten, dass die Entwicklungsgeschwindigkeit beim Thema Elektromobilität hoch ist. Nicht jeder und jede hat bereits Erfahrungen mit E-Fahrzeugen. Das ist für viele ein ganz neues Terrain, das wir hier betreten – und definitiv aufwendig. Deshalb ist das Thema Qualifizierung in dem Bereich so wichtig: Wie gehe ich mit einem solchen Wandel um, welche Möglichkeiten gibt es da? Das nimmt letztendlich auch Ängste.

Qualifizierungsmaßnahmen sind jedoch nichts, was von der Politik verordnet werden sollte, oder doch?

Wir sollten von dem von oben herab Verordneten wegkommen. Wir reden hier über Förderung, und Qualifizierungsmaßnahmen sind schlichtweg Weiterbildungsmaßnahmen. Das heißt, es muss auf der einen Seite Anbieter geben, wie wir das auch als Verband machen, die so etwas entwickeln. Auf der anderen Seite muss es Interessenten geben, die in der Lage sind, diese Schulungen in Anspruch zu nehmen und auch zu bezahlen. Denn hier fallen ja Kosten, Ausfallzeiten von Mitarbeitern, Schulungskosten etc. an. Im Gesamtkontext gäbe es aber durchaus Möglichkeiten, dafür von staatlicher Seite aus eine Förderung anzusetzen. In einzelnen Bundesländern wie in Baden-Württemberg gibt es zum Beispiel ein Förderprogramm für die Einführung von Mobilitätsmanagement in Unternehmen. Das ist allerdings noch relativ unbekannt.

VITA

Marc-Oliver Prinzing ist seit 2010 Vorstandsvorsitzender des von ihm mitinitiierten und mitgegründeten Bundesverbands Betriebliche Mobilität e. V. (BBM), vormals Bundesverband Fuhrparkmanagement e. V. Kernaufgabe des Verbands ist, die fachlichen, betriebswirtschaftlichen und rechtlichen Belange und Interessen der Mitglieder zu vertreten. Der Verband ist mit rund 650 Mitgliedsunternehmen das größte Netzwerk rund um Themen der betrieblichen Mitarbeitermobilität

Beim auto motor und sport-Kongress ging es kürzlich auch darum, dass elektrisch betriebene Dienstwagen keinen großen Anklang bei den Mitarbeitern finden, weil nach wie vor Reichweiten Sorgen existieren. Können Sie das bestätigen?

Ja, zumindest bis zu einem gewissen Grad. In seinem Bestseller „Factfulness“ beschreibt der Autor Hans Rosling das psychologische Moment, dass die Welt sich eigentlich verbessert, aber dass wir die negativen Informationen, die wir bekommen, überbewerten. Dadurch trübt sich die Sicht auf das Ganze ein. Ich glaube, das ist auch hier teilweise der Fall. Viele sehen die Realität in Bezug auf die Reichweiten düsterer, als sie tatsächlich ist. Das heißt nicht, dass man die Angst, zum Beispiel irgendwo auf der Schwäbischen Alb liegen zu bleiben und keine Ladestation zu finden, nicht ernst nehmen sollte. Das resultiert noch aus den Anfängen der Elektromobilität und hat sich manifestiert, obwohl es inzwischen kein ernsthaftes Problem mehr ist. Da hilft es nur, mit Daten, Fakten und eigener Erfahrung sowie Erfahrungen von Kolleginnen und Kollegen aus der eigenen Organisation dagegen zu arbeiten. Dann entkräftet sich das auch relativ schnell.

Aber man sollte E-Mobilität auch nicht schönreden, oder?

E-Mobilität ist kein Heilsbringer, sondern eine hochinteressante Alternative, eine Entwicklungsrichtung hin zu einer nachhaltigen Mobilität. Nicht mehr und nicht weniger. Und da gibt es durchaus auch Probleme. Genauso wie wir heute mit den Verbrennern ebenfalls Probleme haben. Wir diskutieren im Fuhrparkbereich und bei uns im Mobilitätsverband viele Themen kritisch, die mit Elektromobilität überhaupt nichts zu tun haben.

Kommen wir zu den Kosten: Ist es aufwendiger, ein E-Auto in der Firmenflotte zu haben als einen Verbrenner?

Ja und nein. Das hängt davon ab, wie ich mich als Fuhrpark aufstelle. Wenn ich mir E-Fahrzeuge ins Unternehmen reinhole, dann ist es nicht, wie wenn ich sage, bisher haben wir Mercedes-Benz gehabt, jetzt nehmen wir noch BMW dazu. Sondern wir holen uns ein komplett neues Biotop ins Haus. Das heißt, man muss genau überlegen, wie die ganze Ladesituation gestaltet werden soll. Da gibt es heute eine Vielzahl von Anbietern, teilweise aus dem klassischen Mineralölbereich, ob das Aral ist oder DKV oder Shell, die offerieren alle auch Abrechnungsmöglichkeiten via Karte oder App. Voraussetzung, und das macht es ein bisschen schwieriger, ist natürlich, dass man das Laden at home, wenn möglich, mit einbindet. Das heißt aber auch, da muss ich mir erst mal überlegen, wie gestalte ich eigentlich die Zuschüsse? Die Aufgaben bei E-Autos liegen eher in der Planung und in der Überprüfung, also im Controlling. Ja, da sehe ich einen deutlich höheren Aufwand als beim klassischen Verbrenner, zumindest am Anfang.

Schreckt dieser Mehraufwand nicht ab?

Niemand sucht mehr Arbeit in unserer Branche. Dass es jedoch dazu führen würde, dass Unternehmen sagen, da lassen wir die Finger davon, das habe ich bis jetzt noch nirgends gehört. Dass wir E-Mobilität brauchen, das steht völlig außer Frage.

Das Interview führte Andrea Weller
Foto: Center of Automotive Management