

UNTERNEHMEN MOBIL

Impulse für Fuhrpark
und betriebliche Mobilität



Elektromobilität & mehr

Wie die Mobilität
angetrieben wird

**Kostenrechnung
bei E-Fahrzeugen**

„Total Cost of Ownership“
(Seite 8)

**Finger weg
von orangenen Kabeln**

Unfallverhütung bei Elektrofahrzeugen
(Seite 14)

**Nicht
verpassen!**

Die wichtigsten Branchentermine
bis Ende Mai (Seite 35)

EDITORIAL

Wo die Liebe hinfällt
Attraktiv ohne Subvention 3

TITELTHEMA

Antriebsarten für Fahrzeuge aus Sicht der Wissenschaft 4



4

Wie wird die Mobilität der Zukunft aussehen? Welche aktuelle oder zukünftige Antriebsart erfüllt wirklich die Ansprüche und Ziele, ist angemessen und nachhaltig?

FUHRPARK UND MOBILITÄT

TCO-Ermittlung bei Elektrofahrzeugen 8
2023: Allzeithoch im deutschen Flottenmarkt 10

RECHT UND STEUERN

Elektrofahrzeuge im Fuhrpark
Ein Blick auf aktuelle rechtliche Aspekte 12
Finger weg von orangen Kabeln
Unfallverhütungsvorschriften bei Elektrofahrzeugen 14



12

Durch Elektrofahrzeuge kommen auf Unternehmen neue rechtliche Anforderungen zu.



18

Die Beschaffung von Elektrofahrzeugen will gut durchdacht sein. Ein Leitfaden zur Orientierung kann helfen.

ORGANISATION UND MANAGEMENT

Gewusst wie!
Leitfaden für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen (BEV) 18
E-Autoversicherung: aufgepasst! 21

DREHMOMENT

Eine Kolumne von Prof. Dr. Christian Grote meier 23

VERBANDSMATERIAL

Mitgliederportrait: Stefan Jacob
Ein Gipfelstürmer nicht nur im Job 24
Team komplett – BBM ab März mit neuen Kolleginnen 27
Netzwerk Future Mobility – fünf weitere Termine 2024 27
Zertifizierte:r Mobilitätsmanager:in (BBM) ausgebucht 29
Onlinekurs „Mobilitätsbudget“ 29

AKTUELLE MELDUNGEN

Steuerpflicht von Prämien aus der THG-Quote 30
E-Bikes als Diensträder werden immer beliebter 31

TERMINE

Übersicht: Online-Selbstlernkurse 33
Die wichtigsten BBM- und Branchentermine bis Mai 35

IMPRESSUM 37



Wo die Liebe hinfällt

Attraktiv ohne Subvention

Wenn ich mich verliebe, dann möchte ich ihn/sie „haben“, mit dem Menschen zusammen sein. Wenn er/sie höhere Ansprüche hat was Lebenshaltung, Freizeitaktivitäten et cetera angeht, dann nehme ich höhere Kosten in Kauf. Zumindest die verkraftbaren. Ob mir die potenzielle Schwiegermutter was dazu zahlt oder nicht, ist nur wirklich relevant, wenn mir die Beziehung keine höheren Investitionen wert wäre. Ansonsten ist die Subvention der Schwiegermutter wirklich egal. Aus ethischen Gründen sollte sie es auch sein. Man will ja nicht zusammen sein, weil man eine Geldspritze bekommt. Oder?

Wenn nun der potenzielle Partner aber ein hässliches Entlein ist, dessen Vorzüge noch im Verborgenen liegen, dann könnte ein externer Anreiz vielleicht doch helfen, auf den Geschmack zu kommen? Wenn die Gemeinsamkeiten aber fehlen und die ganze Verbindung zu den eigenen Bedürfnissen aber so gar nicht passt, dann hilft auch keine Bestechung von Dritten. Auch keine Sonnenbrillen in der Dämmerung, damit man die Alternativen nur nicht sieht. Oder der elterliche Rat „Das ist kein Umgang für Dich, mein Kind“.

Übertragen wir dies alles einmal auf eines der Top-Themen der letzten Jahre, die Elektromobilität und die Elektrifizierung der Firmenfuhrparks, auf fehlende Technologieoffenheit, auf das Verbrennerverbot und die ungelungenen Versuche der Politik, alles was das Ideal der Elektromobilität stört zu verbieten. Dann wird noch deutlicher: **Subventionen auf Dauer sind keine Lösung.** Nicht in einer Marktwirtschaft.

Elektrofahrzeuge müssen attraktiv sein. Sie müssen zu den Mobilitätsbedarfen der Unternehmen passen, was Modellvarianten, Ausstattung, Auf- und Ausbaumöglichkeiten, Reichweiten oder Ladekapazitäten angeht. Sie müssen aber auch wirklich die beste Lösung zur Emissionsreduzierung sein, vor allem nicht mit Kohlestrom fahren. Und der Produktionsprozess sollte auch nach ökologischen Kriterien optimiert werden. Und zwar von der Herstellung bis zur Auslieferung

CO₂-neutral sein, was gegen ein transportieren rund um die Welt spricht.

Dann können Elektrofahrzeuge ein wunderschöner weißer Schwan sein. Sie können teurer sein, weil sie es wert sind. Weil es sich lohnt sie zu haben, sie einzusetzen und alle Mitarbeitenden zu begeistern auch zu den Mobility-Choosern zu gehören, die Elektrofahrzeuge nutzen dürfen.

Also, wovon reden wir. Ja, für einige – vielleicht schon für viele – ist E-Mobilität der Traum der schlaflosen Nächte. Sie sind jetzt schon begeistert, hätten auch schon vor dem September auf jegliche Subvention verzichtet. Andere können sich noch nicht so richtig entscheiden, sind so ein wenig hybrid und nehmen mal den Steuervorteil mit. Dies freilich ist der größte Unfug. Hybridfahrzeuge sind und bleiben meist eine Mogelpackung. Und die dritte Gruppe kann elektrisch fahren entweder (noch) nicht ausstehen, möchte sich von der alten Liebe wirklich nicht trennen. Oder möchte einfach alleine bleiben und kann mit der Angepriesenen so gar nichts anfangen.

Vielleicht wird das alles in der nächsten Generation erst so richtig gut. Vielleicht wird es aber auch jemand aus einer ganz anderen Familie, die wir heute noch gar nicht kennen. Wer weiß, wir können alle nicht in eine Glaskugel sehen. Hier und jetzt ist sie eigentlich schon ganz anziehend und wenn man die Geschwister noch mit in der Auswahl hat, dann bieten sich schon so einige Möglichkeiten. Möglichkeiten, die wir nutzen und Entwicklungen, auf die wir uns freuen sollten.

Denn alle rufen nach Flexibilität, die wenigsten sind aber wirklich flexibel. Lasst es uns anders machen.

Ihr Axel Schäfer

Geschäftsführer

Bundesverband Betriebliche Mobilität e.V. (BBM)



Antriebsarten für Fahrzeuge aus Sicht der Wissenschaft

Wie wird die Mobilität der Zukunft aussehen? Vor diesen Fragen stehen derzeit nahezu alle Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortlichen der Unternehmen. Die Vielfalt alternativer Antriebsformen bei Kraftfahrzeugen ist mittlerweile groß und unübersichtlich. Während das Mobilitätsbedürfnis weiter hoch ist, fehlt es gleichzeitig an belastbaren und vertrauenswürdigen Informationen darüber, welche aktuelle oder zukünftige Antriebsart wirklich die Ansprüche und Ziele erfüllt, welche angemessen und nachhaltig ist.

VON PROF. DR.-ING. AXEL PÖHLS

Was ist also die Antriebsart der Zukunft? Gibt es sie überhaupt? Ab dem Jahr 2035, im kommunalen Busverkehr bereits ab 2030, wird diese Zukunft in der Europäischen Union zur neuen Realität: dann dürfen nur noch emissionsfreie oder vielleicht auch emissionsneutrale Fahrzeuge neu zugelassen werden.

Sicherlich steht die Elektromobilität bei der Beantwortung der Frage also ganz hoch im Kurs. Ist es also schon eine ausgemachte Sache, welche Antriebsarten aus Sicht der Wissenschaft in der Zukunft die beste Technologie ist? Eher nicht, denn es gibt einige Alternativen, die dabei nicht in Vergessenheit geraten sollten. Alternativlösungen wird es vor allem im Bereich des Schwerlastverkehrs und des Fernverkehrs (schwere Lkw und Reisebusse, teilweise auch Lkw im Kommunalverkehr) geben: Für sie kommen auch Wasserstoffantriebe infrage. Im Bereich der Pkw werden Wasserstoffantriebe aber auch

in Zukunft kaum zu finden sein, hier werden Batterien eindeutig das Rennen machen.

Derzeit stehen Elektrofahrzeuge also ganz oben beim Thema Mobilitätswende, im Grunde wird nur noch über **Elektromobilität** gesprochen. Allerdings haben auch batterieelektrische Fahrzeuge noch ihre Schwächen. Aufgrund der Batterien sind sie – je nach erforderlicher Reichweite – immer noch sehr groß und schwer. Hinzu kommen lange Ladezeiten, die im Alltag nicht immer zu gebrauchen sind. Gerade für den Schwerlastverkehr und große Entfernungen sind Elektrofahrzeuge deshalb weiterhin nicht so attraktiv. Eine echte Chance können in diesem Fall **Wasserstofffahrzeuge** sein, auch wenn die Verbrauchskosten höher als bei Elektrofahrzeugen sein werden. Kurz- und mittelfristig werden deshalb auch hier weiterhin Verbrenner zum Einsatz kommen. Gleichzeitig muss man einsehen, dass Elektroantriebe hinsichtlich des Energieverbrauchs und der Emissionen mehr Potenzial ►

- bieten. Auch in Bezug auf die Technik und die Fahreigenschaften können Elektroantriebe durchaus faszinieren. Im Sinne der Mobilitätswende ist es in jedem Fall wichtig, alle technischen Alternativen – auch die emissionsneutralen – weiter zu verfolgen.

Auch wenn Elektrofahrzeuge schon jetzt eine beliebte Antriebsart darstellen, gibt es noch immer einige Herausforderungen, die es zu beseitigen gilt. Derzeit besteht insbesondere noch ein Problem bezüglich der Ressourcen. Dabei geht es um verschiedene Aspekte. Einerseits muss die Energieversorgung, also die Stromerzeugung und die Infrastruktur für Elektrofahrzeuge gewährleistet sein. Andererseits geht es auch um die Herstellung von Elektrofahrzeugen – insbesondere die der Batterien. Mittelfristig gesehen sind die Aspekte sicherlich lösbar, müssen in den nächsten Jahren aber erst einmal ausgebaut werden. Betrachtet man das Ziel der Bundesregierung, bis 2030 15 Millionen elektrische Fahrzeuge auf den deutschen Straßen zu haben, dann besteht erst recht Handlungsbedarf. In Zeiten von Energieknappheit und gleichzeitiger Energiewende ist es außerdem schwer vorstellbar, dass die Stromerzeugung den zusätzlichen Bedarf der Fahrzeuge schnell und ausreichend abdecken könnte.

ALTERNATIVEN ZUR ELEKTROMOBILITÄT

Um auf Alternativen zurückgreifen zu können, lohnt sich auch eine Betrachtung von **Wasserstofffahrzeugen** – vor allem von Elektroautos mit Brennstoffzelle. Technologisch sind die Brennstoffzellenantriebe schon so weit, dass ein flächendeckender Einsatz möglich wäre. Serienlösungen für Pkw gibt es aktuell von Hyundai und Toyota auf dem Markt. Die Technologie ist allerdings noch relativ teuer und wird vermutlich auch teurer bleiben als Batterien. Hinzu kommt das Problem der bisher unzureichenden Infrastruktur für Wasserstofffahrzeuge, welches erst noch überwunden werden muss. Der Durchbruch wird noch einige Jahre auf sich warten lassen. Wenn es so weit ist, bieten sich aber vor allem für den kommerziellen Einsatz im Langstreckenbereich Vorteile, besonders für Lkw, aber auch für Pkw.



Eine weitere bestehende Alternative zu Elektrofahrzeugen sind solche mit **Erdgasantrieb**. Erdgasantriebe für Pkw werden aktuell über den Gaspreis gefördert, da sie etwas weniger CO₂ emittieren. Aus verschiedenen Gründen könnte der

Anreiz allerdings mit zunehmender Verfügbarkeit von Elektroantrieben verschwinden, weshalb Erdgasantriebe für Pkw mittelfristig keine Zukunft haben. Erdgasantriebe für Lkw hingegen werden sich noch länger halten, wenngleich auch hier der Kostenvorteil gegenüber Elektroantrieben und Brennstoffzellen-Antrieben abnehmen wird. Allerdings wird sich hierbei noch länger der Vorteil der bereits vorhandenen Infrastruktur, der geringen Tankzeiten, der hohen Energiedichte und der guten Umrüstbarkeit von Bestandsfahrzeugen auszahlen. Zudem ist der Schritt zum Wasserstoffmotor nur gering.

Zum Thema **E-Fuels** lässt sich sagen, dass diese alle Vorteile fossiler Kraftstoffe besitzen und obendrein CO₂-neutral produziert und verbraucht werden können. Der Verbrauch ist vergleichbar mit fossilen

Kraftstoffen, die vorhandene Infrastruktur der Tankstellen könnte übernommen werden. Hinzu kommt, dass E-Fuels dem fossilen Kraftstoff in beliebigem Mischungsverhältnis beigemischt werden können und ihn dadurch sukzessive ersetzen. Zu den Nachteilen von E-Fuels gehören allerdings Herstellungskosten aufgrund des hohen Energieaufwands und die derzeit noch geringe Verfügbarkeit. Wenn sich der Gesetzgeber dazu entschließen würde, nicht nur CO₂-Freiheit, sondern auch CO₂-Neutralität anzuerkennen, gäbe es eine teure, aber zumindest nachhaltige Lösung für Bestandsfahrzeuge mit konventionellem Verbrenner.

Unabhängig davon, welche nachhaltige Antriebslösung sich langfristig durchsetzen wird, muss eine entsprechende **Infrastruktur** vorhanden sein, damit sie umsetzbar ist. Das gilt sowohl für das öffentliche Tank- und Ladestellenetz als auch für die Versorgung am Abstellplatz. Firmengelände haben hierbei den Vorteil, dass sie eine eigene, hoch auslastbare Infrastruktur aufbauen können, an der sogar Wasserstoffversorgung möglich ist. Auf privaten Abstellplätzen ist dagegen maximal eine Stromversorgung mit mäßiger Ladeleistung möglich. Es zeigt sich schon jetzt, dass sich Unternehmen mit Flotten auf einige Veränderungen einstellen müssen. Die Preise der Energieträger und damit auch die Verbrauchskosten werden sich verschieben. Verglichen mit der bisherigen Entwicklung werden sie sich insgesamt deutlich verteuern. Am stärksten wird es wohl Kraftstoffe auf fossiler Basis treffen. Als vorausschauende Maßnahme wäre es deswegen ratsam, eine eigene Infrastruktur aufzubauen, wenn es möglich und sinnvoll ist – primär sicherlich für Elektrofahrzeuge. Dazu gehören unter anderem Ladestellen auf dem Firmengelände, aber auch Möglichkeiten für die Dienstwagennutzer:innen im privaten Umfeld.

AUSBLICK

In zehn Jahren werden fast alle neueren Pkw Elektroantriebe haben, ein paar wenige auch Brennstoffzellen-Antriebe. Bei den Lkw und kommunalen Fahrzeugen wird eine größere Diversität sichtbar sein. Hierbei wird es einen höheren Anteil an Brennstoffzellen-Fahrzeugen, aber auch Verbrenner mit Wasserstoff und Erdgas geben. Wünschenswert wäre eine größere Offenheit seitens des Gesetzgebers gegenüber emissionsneutralen Antrieben, also auch gegenüber E-Fuels. Zudem ist in der nationalen Wasserstoffstrategie eine echte Option zu sehen. Durch sie lässt sich die Ressourcenknappheit reduzieren. Dies sollte stärker vorangetrieben werden. Technologisch besteht in jedem Fall Verbesserungsbedarf in den Eigenschaften der Speicher – sowohl der Batterien als auch der Wasserstoffspeicherung. Viel wirksamer wird es allerdings sein, den Energieverbrauch durch intelligentere Mobilitätslösungen und innovative Fahrzeugtypen zu verringern. Und apropos Innovation: Vorstellbar ist durchaus, dass es in der Zukunft Fahrzeugtypen und Antriebsarten geben könnte, an die wir heute noch gar nicht denken und die erst erfunden und entwickelt werden. In der Geschichte der Menschheit wäre das nicht das erste Mal.

Prof. Dr.-Ing. Axel Pöhls ist Professor für Thermodynamik, Verbrennungsmotoren und alternative Antriebe an der Hochschule für angewandte Wissenschaften in Hamburg (Department Fahrzeugtechnik und Flugzeugbau der Fakultät Technik und Informatik).

DIE E-MOBILITÄTSBRANCHE 2024 IM WANDEL

Revolution oder Rückschlag?

Die Elektromobilität hat eine beeindruckende Dynamik erreicht. Im letzten Jahr hielten verschiedene Herausforderungen die Branche auf Trab: Insolvenzen von Wallbox-Herstellern, Strompreisschwankungen, und nun dürfen Netzbetreiber sogar seit Januar 2024 gemäß §14a Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) bei Netzengpässen die Leistung von Ladestationen temporär drosseln. Dies wirft Fragen auf: Wie bereite ich mich vor und ist E-Mobilität überhaupt noch wirtschaftlich? Hier schauen wir genauer hin.

Energievolution §14a EnWG

Die gute Nachricht: Die Regulierungen bedeuten Beschleunigung beim Netzausbau, der Integration erneuerbarer Energien sowie Genehmigungsverfahren. Netzbetreiber können den Anschluss von Ladeeinrichtungen nicht mehr unter dem Vorwand der lokalen Überlastung verzögern oder ablehnen. Doch wie wirken sich nun die Leistungsreduzierungen aus? Bei drohender Netzüberlastung können Wärmepumpen, Kälteanlagen, Ladestationen für E-Autos und andere steuerbare Verbrauchseinrichtungen vorübergehend auf 4,2 kW reduziert werden. Bei mehreren Ladestationen wird die Mindestleistung unter Einbeziehung eines Gleichzeitigkeitsfaktors erhöht, erfordert jedoch ein Energiemanagementsystem. Intelligente Ladesysteme wie ChargePilot® von The Mobility House verteilen die zur Verfügung stehende Leistung intelligent auf die Fahrzeuge, wobei priorisierte Ladepunkte oder Abfahrtszeiten einbezogen werden können. Zudem kann eigene Solarenergie den Strombezug erhöhen und durch das System entsprechend integriert werden. Als Bonus winken finanzielle Anreize. Nutzer können von reduzierten Netzentgelten für die Steuerbarkeit der Geräte profitieren. Bei pauschaler Reduzierung erhält man durchschnittlich 160 Euro jährlich pro Ladepunkt – selbst, wenn kein Eingriff erfolgt. Dadurch wird man allein für die „Bereitstellung der Flexibilität“ entlohnt. Derzeit sind nur geringfügige Eingriffe und damit Einschränkungen für den Fuhrpark zu erwarten – also Win-Win.

Das Aufladen wird immer wirtschaftlicher

Gleichzeitig wird oft die Kritik am vermeintlich hohen Anschaffungspreis laut, der bisher als entscheidender Faktor bei der Wahl zwischen E-Auto und Verbrenner galt. Dieser mag bei einem Stromer höher sein, die meisten Modelle aber machen diesen Nachteil schon nach wenigen Jahren Haltedauer wieder wett. Die steigende Wirtschaftlichkeit beim Aufladen von Elektrofahrzeugen beeinflusst maßgeblich die Gesamtbetriebskosten. Auch der technologische Fortschritt bei Batteriezellen schreitet unaufhaltsam voran. Leistungsfähigere und kostengünstigere Batterien führen mittelfristig zu sinkenden Akkupreisen. Diese Entwicklung wird durch aktuelle Gesetzesmaßnahmen und die fortschreitende Vehicle-to-Grid-Technologie (V2G), dem Einspeisen von Strom aus dem E-Auto ins Netz, unterstützt.

V2G stellt sogar Einnahmen im hohen dreistelligen Bereich in Aussicht – eine Schlüsselrolle, um die Kosten für Ladestrom noch weiter zu drücken.



Praxisbericht:

Harry Brot und The Mobility House teilen ihre Erfahrungen

Auch das Traditionsunternehmen Harry Brot, mit zahlreichen Produktionsstandorten, 35 Vertriebsstellen und einem Marktanteil von über 36 Prozent im Bereich Brot und Backwaren in Deutschland, setzt auf Elektromobilität. In Zusammenarbeit mit The Mobility House statet das Unternehmen schrittweise alle Standorte mit Ladeinfrastruktur aus, um einen nahtlosen Übergang von fossilen Brennstoffen zu erneuerbarer Energie zu gewährleisten. Doch das ist nicht alles – bereits heute legen sie den Grundstein für weitere Ladestationen, insbesondere im Nutzfahrzeugsektor. Ihr Ziel ist es, langfristig netzdienlich zu laden und ihre Fahrzeuge in das Stromnetz einzubinden (Vehicle-to-Grid), um beispielsweise Stromspitzen in der Produktion durch Fahrzeugbatterien abzufedern.

Erfahre mehr zum Projekt im Interview mit dem Flotten-Manager von Harry Brot: → [Zum Interview](#)

**Planst du Lademöglichkeiten für deinen Firmenstandort?
Nimm jetzt Kontakt mit uns auf.**

contact@mobilityhouse.com
089 – 416 143 0882

TCO-Ermittlung bei Elektrofahrzeugen

Hinter dem Kürzel TCO verbirgt sich der Begriff „Total Cost of Ownership“ – also die Gesamtbetriebskosten. Dabei handelt es sich um den Betrieb im Sinne der Nutzung einer Maschine, eines Fahrzeugs oder eines anderen Anlageguts. Man versteht darunter die Gesamtkosten eines Systems während der gesamten Nutzungsdauer. Um diese zu ermitteln, werden die Kosten in Gruppen wie Anschaffung, Betrieb, technischer Support und Benutzeraktivitäten aufgeteilt. **VON MARC-OLIVER PRINZING**

ANZEIGE

**GROSSKUNDEN
& BEHÖRDEN**

VERTRIEB- UND FLOTTENMANAGEMENT



Jetzt informieren! 

IHR MOBILITÄTSPARTNER MIT 9 STARKEN MARKEN

- // Spezialisierung auf Großkunden (ab 15 Fahrzeugen)
- // Exklusives Behördenleistungszentrum
- // Qualifizierte Fuhrparkmanagementberatung
- // Beratung von Dienstwagenfahrenden
- // Car Policy-Erstellung (Dienstwagenrichtlinien)
- // Leasing & Finanzierung
- // Bundesweite Auslieferung & Kfz-Zulassung
- // Vertriebsinnendienst

SPRECHEN SIE UNS AN!



Wir freuen uns auf Sie!

+49 931 20 99 806
 grosskunden@spindler-gruppe.de
 www.spindler-gruppe.de



Betrachtet man die klassische Fahrzeugkostenrechnung, so können die relevanten Kosten eines Fahrzeugs oder eines Fuhrparks in unterschiedliche Bereiche untergliedert werden. Dabei gibt es die Finanzierungskosten, die sich je nach Art der Finanzierung entweder aus Zins und Wertverlust bei Kauf oder aus der Finanzrate und der Mehr-/Minderkilometerabrechnung bei Leasing zusammensetzen. Einen zweiten Bereich bilden die Betriebskosten, zu denen unter anderem Reparaturen, Wartung, Reifen, Kraftstoffe und Versicherung zählen. Ein weiterer wichtiger Teil der Fahrzeuggesamtkosten sind die Schadenkosten, die für Unfälle, Glas- oder Gewaltschäden anfallen. Hinzukommen außerdem Kosten für Steuern und Gebühren, wie beispielsweise die Kfz-Steuer, Maut oder Kosten für gesetzliche Prüfungen. Einen letzten Kostenblock stellen die Verwaltungskosten dar. Sie gehören allerdings nicht zu den direkten Kosten, sondern lassen sich den sogenannten Gemeinkosten zuordnen. Von den bisher betrachteten Kosten unterscheiden sie sich insofern, dass sich nicht einem einzelnen Fahrzeug zugerechnet werden können. In den meisten Fällen werden sie deshalb über einen sogenannten Gemeinkostenschlüssel auf die einzelnen Fahrzeuge verrechnet. Zu diesem Kostenblock zählen im Wesentlichen die Personalkosten des Fuhrparkmanagements und EDV-Kosten.

FAHRZEUGKOSTENRECHNUNG BEI ALTERNATIVEN ANTRIEBEN

Bei klassischen Verbrennerantrieben sind die wesentlichen Bestandteile der Fahrzeugkostenrechnung die direkten Kosten eines Fahrzeugs. Am Beispiel von Elektrofahrzeugen zeigt sich, dass es weitere Kostenbestandteile gibt, die durchaus in Bezug auf die Gesamtkosten der Fahrzeuge relevant sein können. Diese Kosten lassen sich als sogenannte System- und Organisationskosten definieren. Bei klassischen Diesel- oder Verbrennerfahrzeugen fallen diese Kosten

entweder nicht an oder sie fallen deutlich geringer aus. Wenn es um Kostenvergleiche zwischen unterschiedlichen technischen Konzepten geht, sind solche Kosten deswegen von besonderer Relevanz. Geht es um eine Gesamtkostenabschätzung für den Umstieg von Verbrennerfahrzeugen auf Elektrofahrzeuge in einem Fuhrpark, würde ein Weglassen der System- und Organisationskosten zu einer kompletten Verfälschung des Bildes führen.

SYSTEM UND ORGANISATIONSKOSTEN:

Im Unterschied zu Verbrennerfahrzeugen spielt bei einem Elektrofahrzeug das Fahrprofil eine entscheidende Rolle in Bezug auf die Praxistauglichkeit und die Wirtschaftlichkeit. Sobald Plug-in-Hybride oder rein elektrische Fahrzeuge in den Fuhrpark aufgenommen werden, empfiehlt sich eine regelmäßige Fahrprofilanalyse, um eine entsprechende Handlungsanleitung oder Entscheidungsgrundlage zu haben. Dabei ist eine laufende Beobachtung des Marktes unabdingbar, da sich die technischen und wirtschaftlichen Profile der Elektromobilität sehr schnell ändern. Hinzukommen die Kosten für Ladeinfrastruktur, deren Planung, Anschaffung und Betrieb. Neben der Ladeinfrastruktur am Standort des Unternehmens gehört dazu



auch die Ladeinfrastruktur am Wohnort der Mitarbeitenden. Zu den System- und Organisationskosten gehören außerdem die Kosten im Falle eines Ersatzbedarfs. Bei reinelektrischen Fahrzeugen als Poolfahrzeuge sollten Fuhrparkverantwortliche damit rechnen, dass einzelne Anlässe einen Ersatzwagen mit Verbrennerantrieb benötigen. Das kann beispielsweise bei längeren Dienstreisen der Fall sein, für die die Reichweite des Elektrofahrzeugs nicht ausreicht. Es besteht aber auch die Möglichkeit, das Unternehmen den Mitarbeitenden für Urlaubsfahrten ein Ersatzfahrzeug mit Verbrennerantrieb zur Verfügung stellen. Diese Zusatzkosten sind dem Elektrofahrzeug zuzurechnen, da die Kosten bei der Anschaffung von Diesel- oder Benzinfahrzeugen nicht anfallen würden. Mit der zunehmenden Praxistauglichkeit von Elektrofahrzeugen nehmen diese Faktoren jedoch deutlich an Bedeutung ab.

Zusätzlich können Verwaltungskosten für das Management von Störungen wie beispielsweise Ladeunterbrechungen, aber auch ein erhöhter Aufwand für das Abrechnen des Stromverbrauchs zuhause

anfallen. Bei Poolfahrzeugen kann es außerdem zu einem erhöhten Einweisungsaufwand für das Fuhrparkmanagement kommen, da bei Elektrofahrzeugen eine spezielle und vertiefte Einweisung notwendig ist. Wenn in einem Fuhrpark Elektrofahrzeuge oder Plug-in-Hybride zusätzlich mit einem Bonus für die Mitarbeitenden versehen werden, so müssen auch diese Kosten dem Fahrzeug zugerechnet und in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung eingebunden werden. In die System- und Organisationskosten fließen außerdem Karten für die Bezahlung von Stromtankungen, sofern diese vorhanden sind. Je nach Einsatzgebiet der Fahrzeuge kann es dabei zu einem deutlichen Mehraufwand im Bereich des Belegmanagements kommen. Zusätzlich bedeutet die Aufnahme von Elektrofahrzeugen in den Fuhrpark einen laufend erhöhten Informationsaufwand in Bezug auf technologische Änderungen und gesetzliche Rahmenbedingungen. Da es hierbei zu laufenden Änderungen kommt, ist es notwendig, diese Aspekte ständig im Blick zu behalten.



DATENQUELLEN UND TOOLS

Mit zunehmender Komplexität der Berechnung, steigt natürlich auch die Wahrscheinlichkeit für Fehler oder für unterschiedliche Interpretationen. Daraus können die zum Teil widersprüchlichen Aussagen zur Wirtschaftlichkeit von Elektrofahrzeugen (einschließlich Plug-in-Hybriden) resultieren. Wichtig bei der Kostenberechnung ist die Frage, wie Fuhrparkverantwortliche an die Daten gelangen. Selbstverständlich existieren Daten und Zahlen zu jedem Modell und zu jeder Laufleistung. Häufig sind diese aber nicht frei zugänglich oder nur über die Nutzung eines kostenintensiven Zugangs möglich. Diese Systeme rechnen sich daher nur für Unternehmen wie beispielsweise Leasinggesellschaften oder den Autohandel. Fuhrparkverantwortliche, die solche Daten nur gelegentlich benutzen, bleiben hierbei häufig außen vor. Dennoch gibt es einige Quellen, aus denen Informationen für die Fahrzeugkosten entnommen werden können. Dazu gehören beispielsweise die Herstellerangaben. Wenn Leasing die Finanzierungsform des Fahrzeugs ist, kann der Leasingpartner ebenso eine sehr gute Quelle sein. Daneben findet man auch in der Fachpresse Kostenkalkulationen und Aussagen zu den Betriebskosten von Fahrzeugen. Dabei ist jedoch zu prüfen, wie diese berechnet sind und auf welcher Basis die Kalkulationen durchgeführt wurden.

DURCHFÜHRUNG EINER WIRTSCHAFTLICHKEITSRECHNUNG

Damit eine Wirtschaftlichkeitsrechnung sinnvoll durchgeführt werden kann, müssen zunächst ein paar Rahmenbedingungen gegeben sein. Es ist wichtig, vergleichbare Modelle auszuwählen, um nicht Äpfel mit Birnen zu vergleichen. Gleichzeitig müssen sinnvolle Zeiträume definiert und eine praxiserhaltende Laufleistung festgelegt werden. Zudem sind die individuellen Besonderheiten des Einsatzes oder des Unternehmens zu berücksichtigen. Nur so kann eine aussagekräftige Kostenrechnung aufgestellt werden.

Ausführliche Informationen zu dem Thema TCO bei Elektrofahrzeugen erhalten Sie im Modul „Fuhrparkmanagement“ von Fleetricity – dem Kurs für Elektromobilität im Fuhrpark.

2023: Allzeithoch im deutschen Flottenmarkt

Im vergangenen Jahr hat der deutsche Flottenmarkt ein neues Allzeithoch erreicht. Der Pkw-Markt konnte sich erholen können und auch die Bilanz für den Transportermarkt fällt positiv aus. Hier konnte eine Steigerung um 8 Prozent erfasst werden. Lediglich durch Liefer-schwierigkeiten zum Jahresanfang konnte ein noch besseres Ergebnis verhindert werden. Diese positive Entwicklung hat sich allerdings nicht auf den Privatmarkt übertragen, der um 2 Prozent zurückge-gangen ist.

ANZAHL DER FLOTTENZULASSUNG ÜBER DEM DER PRIVATZULASSUNGEN

Die Jahresbilanz 2023 zeigt, dass der deutsche Pkw-Markt um sieben Prozent gewachsen ist. Das verdeutlicht eine Erholung zumindest aufseiten des Flottenmarkts. Die privaten Neuzulassungen haben hingegen um weitere zwei Prozent abgenommen. Damit lag die Anzahl der Neuzulassungen des relevanten Flottenmarkts bei 976.696, welche einem neuen Rekord entspricht und den bisherigen Höchst-stand von 938.000 Neuzulassungen aus dem Jahr 2019 noch einmal deutlich übertroffen hat. Außerdem wurden innerhalb es Jahres erst-malig mehr Firmenwagen als Privatfahrzeuge zugelassen.

Ein wichtiger Grund dafür war der hohe Auftragsbestand. Des Wei-teren kommt hinzu, dass Firmenwagen regelmäßig erneuert werden

Durch das gestiegene Wachstum näherte sich das Marktvolumen dem vor Corona und dem Halbleitermangel an. Bei Autovermietern waren 14 Prozent Wachstum zu verzeichnen, beim Fahrzeugbau 13 Prozent und bei dem Fahrzeughandel waren es noch 11 Prozent.

Der Anstieg der Neuzulassungen ist auch bei batterieelektrischen Pkw (BEV) trotz des Förderrückgangs und Sondereffekten zu beob-achten. Hier vergrößerte sich der Anteil von 17,8 auf 18,4 Prozent. Was auffällt: Besonders Privatkundinnen und -kunden kauften sowohl absolut (-14.343) als auch anteilmäßig (MA 2022: 25 Prozent, MA 2023: 23,9 Prozent) weniger Elektroautos. Dem gegenüber standen die Dienstwagenfahrende und Fuhrparkverantwortliche, die sich deutlich öfter für ein BEV entschieden, als es noch 2022 der Fall war.

Völlig anders sieht es bei Plug-in-Hybriden aus. 2023 ist der Markt bei ihnen regelrecht eingebrochen. Die Zulassungen von PHEV-Fahr-zeugen sanken um 51 Prozent. Im Privatmarkt wurde sogar weniger als ein Drittel des Volumens aus 2022 erreicht.

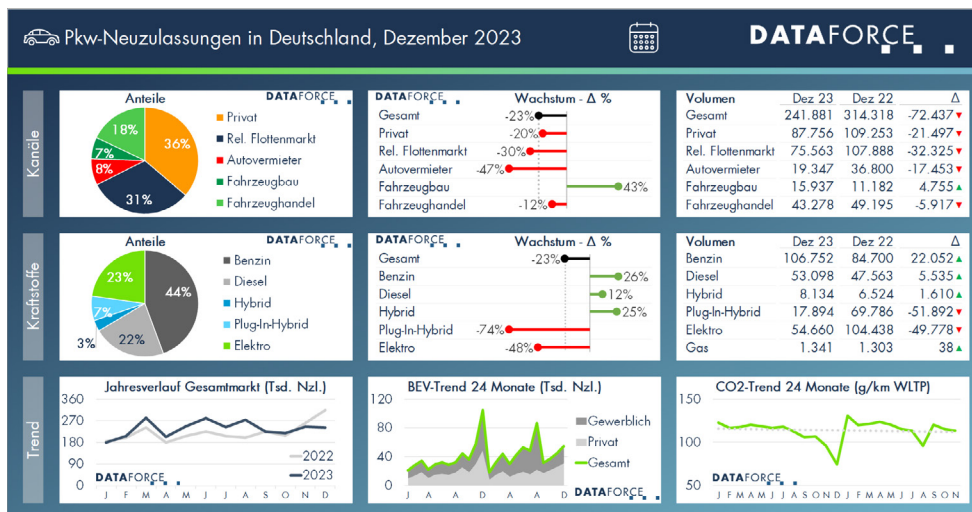
JANUAR WIEDER MIT REKORD BEI FLOTTEN

Satte 19 Prozent betrug das Wachstum der Pkw-Neuzulassungen im Januar 2024. Zwar hat der relativ schwache Vorjahresmonat zu die-sem hohen Wachstum beigetragen, doch auch die absoluten Werte

können sich sehen lassen. Mit 213.553 Neuwagen kann sich der Januar 2024 deutlich von den letzten drei Jahren absetzen und liegt in etwa auf dem Niveau der Jahre 2015 und 2016. Damals wurden im Gesamtjahr 3,20 und 3,15 Millionen Neuzulassungen erreicht. Werte, die früher nor-mal waren, jetzt aber schon fast utopisch erscheinen.

Der relevante Flottenmarkt ist überragend in das neue Jahr ge-startet. Dafür spricht nicht nur das Wachstum von 21 Prozent, sondern auch die absoluten Zah-len. Noch nie zuvor haben die Fuhrparkverantwortlichen mehr

als 70.000 Pkw in einem Januar zugelassen. Doch auch hier ist es leider nur eine Frage der Zeit, bis der Auftragsbestand abgearbeitet ist. Verglichen mit den Vor-Corona-Jahren ist in allen Kanälen noch Luft nach oben.



Pkw-Monatsbilanz Dezember 2023: Minus 23 Prozent durch Sondereffekte

müssen – auch trotz konjunkturell schwierigen Phasen wie im letzten Jahr. Privatkunden hingegen können einen Ersatzkauf deutlich länger herausschieben, da diese Fahrzeuge meiste eine geringere Laufleis-tung haben.



Ihr Mobilitätspartner seit 1994

Als zuverlässiger und serviceorientierter Mobilitätsanbieter und Partner bieten wir moderne Fuhrparklösungen für gewerbetreibende, Geschäftskunden, Autovermieter und Endkunden. Mit über 25 Jahren Erfahrung steht der Name Russmann für Know-how, Innovation, Fairness und Transparenz.

Als Spezialist im Flottenbereich bringen wir Sie von der Bedarfsanalyse über die Fahrzeugbeschaffung bis hin zur professionellen Betreuung Ihrer Flotte kostenoptimiert voran.

directcar – Ihre Mobilität. Unsere Erfahrung.



DIE RUSSMANN GRUPPE IHR MOBILITÄTSPARTNER FÜR ALLE FÄLLE!

Rüttelweg 5 | D-63843 Niedernberg

directcar by Russmann Leasing GmbH & Co. KG

T +49 6028 9775 255

directcar@russmann.de

www.directcar.de

app2drive Deutschland GmbH & Co. KG

T +49 6028 9775 280

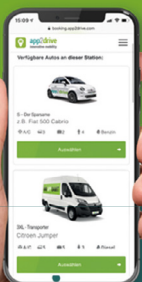
info@app2drive.com

www.app2drive.com



app2drive
innovative mobility

EINFACH MAL APPZWITSCHERN



Online registrieren
Fahrzeug aussuchen & buchen
Einsteigen & **appfahren**
Parken & Fahrt beenden



ELEKTROFAHRZEUGE IM FUHRPARK

Ein Blick auf aktuelle rechtliche Aspekte

.....

In den Unternehmen nimmt die Anzahl der Elektrofahrzeuge stetig zu. Damit steigt auch die Verpflichtung, sich intensiv über Elektrofahrzeuge zu informieren. Neben den technischen Details und Neuerungen am Fahrzeug ist es besonders wichtig, auch die rechtlichen Aspekte im Blick zu haben. Roman Kasten zeigt uns ein paar Knackpunkte. Welche Dauerbrenner des Fuhrparkmanagements gilt es besonders zu beachten?

.....

AUTOR: ROMAN KASTEN

Es gibt einige Themen, die zu beachten sind und vor allem stetig zu beobachten. Das ist eine Kernaufgabe der Verantwortlichen, bei der vor allem auch der Mobilitätsverband unterstützt, up to date zu bleiben. Hier nur ein Ausschnitt:

UVV – DIE ARBEITSSICHERHEIT

Im Rahmen der Ein- und Unterweisung ist beim Elektrofahrzeug auf zusätzliche Punkte hinzuweisen. Kein Unternehmen käme auf die Idee eine neue Maschine durch die Mitarbeitenden einfach mal ausprobieren zu lassen. Interne Schulungen stehen an und sind verpflichtend, bevor man hier wirklich anfangen kann zu arbeiten – nachvollziehbarerweise. Darüber berichten auch Dieter Grün und Martin Kaus intensiv (siehe → Seite 14).

Dem Unternehmen muss daher bewusst sein, dass die herkömmliche UVV-Schulung auf die Besonderheiten eines Elektrofahrzeugs angepasst werden muss.

Den Nutzern muss auch klar sein, dass ein Elektrofahrzeug sich in wesentlichen Punkten von einem herkömmlichen Fahrzeug unterscheidet. Dies fängt bereits damit an, dass das Elektrofahrzeug aufgrund seines Antriebs bereits von anderen Verkehrsteilnehmern unter Umständen schlechter wahrgenommen wird, insbesondere von Fußgängern. Die Fahrweise ist hier entsprechend anzupassen (Stichwort: AVAS, Acoustic Vehicle Alerting System).

Ferner ist es im Falle eines Unfalls wichtig, dass Dritte darauf hingewiesen werden, dass es sich um ein Elektrofahrzeug handelt. Durch das Auslösen der Airbags werden die Hochvoltkomponenten des Fahrzeugs automatisch getrennt, um eine Brandgefahr zu minimieren. Dies führt in der Regel dazu, dass das Fahrzeug jedoch nicht mehr gewöhnlich abgeschleppt werden kann.

Es empfiehlt sich hier, diese Punkte auch als Verhaltenspflichten in den Überlassungsvertrag einzuführen.

DER VERSICHERUNGSDSCHUNDEL UND DAS ELEKTROFAHRZEUG

Gefahren will man als Unternehmen nicht nur minimieren, sondern man will auch wirtschaftliche Risiken absichern, die damit einhergehen. Wenn man an Elektrofahrzeuge denkt, so muss man sich keine Horrorszenerarien ausdenken. Es reicht, wenn man daran denkt, dass es zu Überspannungsschäden kommen kann oder dass gegebenenfalls mal etwas zu viel Wasser an den Stromkreislauf geraten ist. Von etwaig abbrennenden Fahrzeugen ganz zu schweigen.

Jetzt gilt es zu überprüfen, welche Gefahrenquelle (Fahrzeug, Kabel oder Ladestation) und welches Risiko (Fahrzeug, Kabel, Ladestation, Gebäude et cetera) durch welche Versicherung abgedeckt ist. In Betracht kommen hier die Kaskoversicherung, die Kfz-Haftpflichtversicherung, die private Haftpflichtversicherung oder Hausratver-

sicherung von Mitarbeitenden, die Wohngebäudeversicherung, eine Feuerversicherung oder gar eine spezielle Wallbox-(Elektro-)Versicherung.

Beispiel: Mitarbeitende laden das Fahrzeug des Unternehmens an der eigenen Wallbox. Es entsteht ein Schaden am Fahrzeug – ausgelöst durch die Wallbox. In Betracht käme nun eine Wohngebäudeversicherung oder auch eine Wallbox-(Elektro-)Versicherung. Es ist daher nachvollziehbar, dass Unternehmen im Vorfeld bereits Nachweise darüber verlangen, welche Versicherungen überhaupt bestehen – anders lässt sich ein Risiko nicht kalkulieren. Wenn man sich den Überblick über bestehende Versicherungen verschafft hat, dann muss



man im zweiten Schritt die Versicherungsbedingungen dahingehend prüfen, was nun alles versichert ist. So gibt es zum Beispiel Kaskoversicherungen, die den Wert der Hochvoltkomponente (Batterie) nur zu einem Prozentsatz X – je nach Alter – versichern.

Unvermeidbar wird daher sein, sich als Unternehmen einen Überblick über die Versicherungen und deren Inhalte zu machen.

DER UNFALL MIT DEM ELEKTROFAHRZEUG

Nahezu zeitgemäß kommt dann auch der Begriff des sogenannten Quarantäneplatzes daher. Auf einen solchen muss ein Elektrofahrzeug abgestellt werden, wenn Indikatoren für ein erhöhtes Risiko einer potenziell beschädigten Lithium-Ionen-Batterie bestehen.

Diese sind zum Beispiel nach Angaben des Verbands der Automobilindustrie e.V.:

- ▶ Meldungen über Störungen im Hochvolt-System im Fahrerdisplay, Armaturenbrett/-tafel (orange oder rote Warnleuchte), gegebenenfalls Warnhinweise in der Instrumententafel
- ▶ Schwere Beschädigungen, insbesondere im Bereich der Batterie; eine Bewertung der Schäden/Erkennung des beschädigten Bereichs kann zum Beispiel anhand des Rettungsdatenblatts des Fahrzeugs erfolgen
- ▶ Unterbodenschäden, zum Beispiel Intrusion und/oder Verformungen

- ▶ Ausgelöste Airbags
- ▶ Stetiger Temperaturanstieg beziehungsweise stark erhöhte Temperatur (mehr als 60 °C) der Batterie, ungewöhnlicher aromatischer Geruch, Austreten von Flüssigkeiten oder Rauch aus dem Gehäuse (hierbei ist die Feuerwehr umgehend zu alarmieren)

Ein Quarantäneplatz bedeutet nichts anderes, als dass fünf Meter in jede Richtung des Fahrzeugs nichts stehen darf. Egal wo das Fahrzeug steht. Steht das verunfallte Fahrzeug bei einer Werkstatt, sollte dies also aufgrund von Fachkunde gewährleistet sein. Eine Meldung über eine Störung im Hochvolt-System kann aber von einem Mitarbeitenden fehlinterpretiert werden und das Fahrzeug wird gar nicht

erst in die Werkstatt gebracht. Die Folge wäre zum Beispiel das Parken in der Betriebstiefgarage – mit gegebenenfalls weitreichenden Auswirkungen.

LADEINFRASTRUKTUR

Bereits die Planung der Elektromobilität im Unternehmen setzt voraus, dass Sicherheit darüber herrscht, wo überhaupt das Laden möglich ist. Hier hat der Gesetzgeber durch das Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz (WEMoG) unter bestimmten Voraussetzungen einen

Rechtsanspruch für Mieter und Wohnungseigentümer auf Ladestationen geschaffen, der gegebenenfalls zu berücksichtigen sein kann.

Der Rechtsanspruch ist seit Dezember 2020 in § 554 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) normiert. Dort heißt es: „Der Mieter kann verlangen, dass ihm der Vermieter bauliche Veränderungen der Mietsache erlaubt, die dem Gebrauch durch Menschen mit Behinderungen, dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge oder dem Einbruchsschutz dienen.“

Über § 578 BGB findet dies auch auf das Gewerberaummietrecht Anwendung.

Und in § 20 Wohnungseigentumsgesetz (WEG) heißt es für den Eigentümer einer Wohnung: „Jeder Wohnungseigentümer kann angemessene bauliche Veränderungen verlangen, die [...] 2. dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge, [...] dienen.“

In beiden Konstellationen handelt es sich um einen sogenannten Duldungsanspruch. Dies bedeutet, dass der Vermieter oder die Wohnungseigentümergeinschaft die baulichen Veränderungen nicht selbst vorzunehmen hat, sondern diese nur dulden muss. Damit steht auch fest, dass die Kosten solcher baulichen Veränderungen durch den Mieter oder Wohnungseigentümer zu tragen sind.

Rechtsanwalt Roman Kasten ist Verbandsjurist des Bundesverbandes für Betriebliche Mobilität (BBM) sowie Fachanwalt für Verkehrsrecht und Arbeitsrecht, Voigt Rechtsanwaltskanzlei GmbH, Wiesbaden.



Finger weg von orangen Kabeln

Unfall- verhütungs- vorschriften bei Elektrofahrzeugen

Das Thema Unfallverhütungsvorschriften (UVV) ist für Fuhrparkverantwortliche unerlässlich. Eine detaillierte Ersteinweisung in den Arbeitsplatz und das Arbeitsmittel sowie eine jährliche Unterweisung sind zwingend notwendig. Für viele Fuhrparkmanagende ist das nichts Neues mehr, doch für Elektrofahrzeuge gibt es besondere Aspekte bei der UVV zu beachten. Eng damit verbunden sind auch die Themen der Arbeitssicherheit, Gefährdungsbeurteilung, Einweisung und Unterweisung.

VON DIETER GRÜN UND MARTIN KAUS

Als Arbeitsmittel unterliegen Elektrofahrzeugen zahlreichen Vorschriften. Dabei ist nicht jedes Elektroauto gleich – der größte Unterschied sind die in den Fahrzeugen verbauten Spannungsklassen im Sinne der Arbeitssicherheit. Spannungsklassen definieren die Abgrenzung der verschiedenen Gefährdungsbereiche der elektrischen Spannung – bei E-Fahrzeugen liegt sie höher als die üblichen 12 Volt. Der Normalfall bei der Wechselspannung (AC) sind 30 Volt, bei der Gleichspannung (DC) sind es 60 Volt. Spannungen oberhalb dieser Grenze können körperliche Schäden auslösen, hier muss also besonders geprüft, beachtet und geschult werden.

Um die Arbeitssicherheit zu gewährleisten, sind regelmäßige Prüfungen notwendig. Bei Elektrofahrzeugen darf dabei auch die Prüfung

des Ladekabels gemäß DGUV Vorschrift 3 nicht vernachlässigt werden oder die Ladeinfrastruktur am Firmenstandort. Das gilt auch für Ladesäulen, die das Unternehmen bei den Mitarbeitenden zuhause installiert hat. Haben Mitarbeitende die Ladesäule allerdings selbst installieren lassen und betreiben sie eigenverantwortlich, ist das Unternehmen nicht für die Prüfung zuständig.

Der Standard DGUV-Vorschrift 71 „Fahrzeuge“ sollte bekannt sein und ist auch bei Elektrofahrzeugen zentral. **Fahrzeuge müssen bei Bedarf, mindestens aber einmal jährlich, durch eine sachkundige Person auf den betriebssicheren Zustand geprüft werden.** Laut DGUV Vorschrift 71, Paragraph 57, zeichnet sich eine sachkundige Person dadurch aus, dass sie aufgrund der fachlichen Ausbildung und der Erfahrung die entsprechenden Kenntnisse besitzt und mit den allgemein anerkannten Vorschriften vertraut ist, sodass sie den betriebssicheren Zustand des Fahrzeugs beurteilen kann. Die Prüfung selbst unterliegt dem → [DGUV Grundsatz 314-003](#).

ELEKTROFAHRZEUGE: DAS GILT ES ZU BEACHTEN

Beschaffung: Fuhrparkverantwortliche müssen sicherstellen, dass das Fahrzeug die berufsgenossenschaftlichen Vorschriften erfüllt, um somit auch die UVV-Prüfung zu bestehen.

Übergabe: Einweisung der Mitarbeitenden durch → Fachkundige bei Übergabe (siehe Frage 4.14). Der Schwerpunkt sollte besonders auf dem Laden und den Besonderheiten des Fahrzeugs liegen. Sicherstellen, dass die Fahrer:innen in die Gefahren beim Laden unterwiesen sind und ob die Übergabeprotokolle und Unterweisungen entsprechend um die Aspekte der Elektromobilität Qualifikation Stufe S erweitert wurden.

Laufender Betrieb: Auch das Ladekabel ist regelmäßig zu kontrollieren und die Prüfung muss dokumentiert werden. Außerdem ist die jährliche Unterweisung nach UVV am Fahrzeug durchzuführen und ebenso zu protokollieren. Sofern eine Ladeinfrastruktur im Unternehmen vorhanden ist, muss auch diese nach DGUV Vorschrift 3 regelmäßig geprüft werden.

Rückgabe: Vollständige Rückgabe inklusive des Ladekabels (Zustand prüfen).

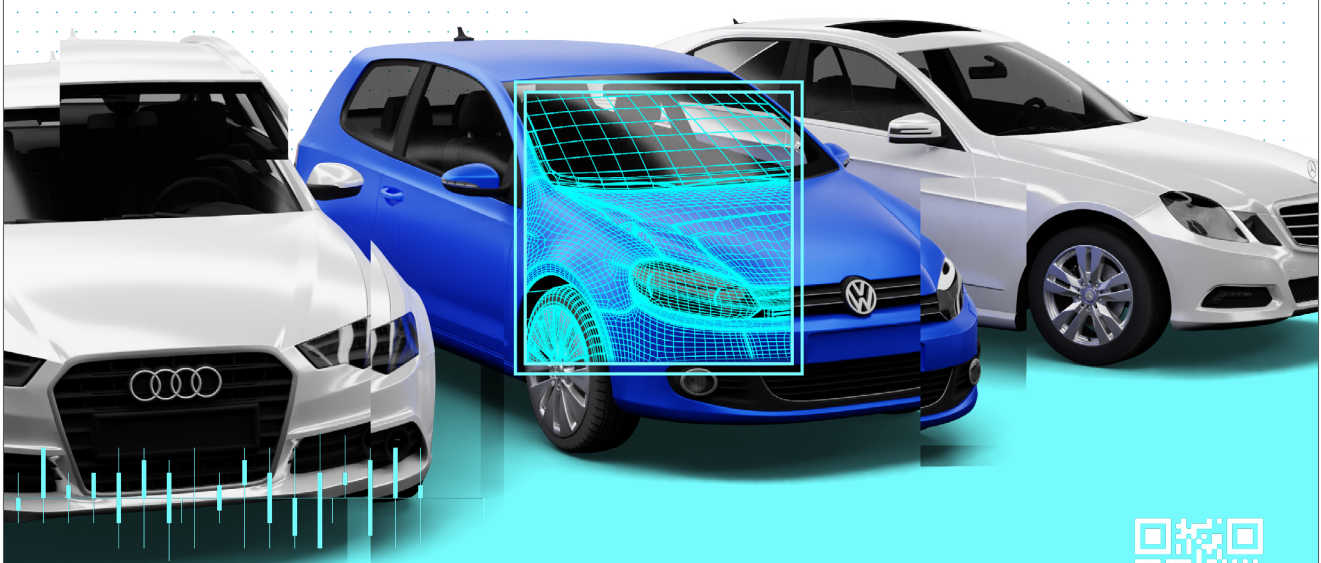
GEFÄHRDUNGSBEURTEILUNG BEI ELEKTROFAHRZEUGEN

Die Gefährdungsbeurteilung gilt als ein zentrales Element im betrieblichen Arbeitsschutz und als Grundlage für das Sicherheits- und Gesundheitsmanagement. Die Forderung nach einer Gefährdungsbeurteilung ist im Arbeitsschutzgesetz Paragraf 5 mit dem Thema „Beurteilung von Gefährdungen und Belastungen“ festgeschrieben und in der TRBS 1111 konkretisiert. **Der Arbeitgeber selbst ist für die Bestimmung der betrieblichen Arbeitssicherheitsregeln zuständig** und muss für diese Verantwortung tragen. Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung hat der Arbeitgeber die Gefährdungen am Arbeitsplatz zu analysieren und im Anschluss entsprechende Maßnahmen festzulegen, um die Gefährdungen abzuwenden, bevor sie zur Gefahr werden.

Die meisten Gefährdungen bestehen durch eine unzureichende Kenntnis in der Bedienung und im Umgang mit Hochvoltfahrzeugen. Außerdem besteht die Gefahr des Einklemmens oder Quetschens von Personen bei unbeabsichtigtem Ingangsetzen des Fahrzeugs. Aufgrund fehlender Fahrgeräusche kann es außerdem zum Anfahren oder Überrollen von Personen kommen. Elektrofahrzeuge zeichnen sich außerdem durch eine veränderte Beschleunigung aus. Durch die Rückeinspeisung der elektrischen Energie in den Akku können aufgrund hoher Beschleunigung und starkem Abbremsen unerwartete Fahrzeugbewegungen auftreten. Vorsicht geboten ist außerdem hinsichtlich der elektromagnetischen Felder. ▶

ANZEIGE

Optimales Remarketing für Ihren Fuhrpark – Wir bieten Ihnen Logistik und Vermarktung aus einer Hand!



www.copart.de
The Cars Comeback.

mehr Informationen:



► **RECHTLICHE GRUNDLAGE EINER UNTERWEISUNG**

Unterweisung und Einweisung bezeichnen je unterschiedliche Schulungsmaßnahmen. Nur eine reine Einweisung reicht allerdings nicht aus. Die Unterweisung im Sinne der Wiederholungseinweisung ist in Paragraf 12 des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) festgeschrieben. Der Arbeitgeber hat die Verantwortung, die Unterweisung regelmäßig – mindestens aber einmal im Jahr – durchzuführen und zu dokumentieren. **Es ist wichtig, dass die Unterweisung auf die individuelle Arbeits- und Tätigkeitssituation der Fahrzeugnutzenden zugeschnitten ist** und die Erläuterungen dem jeweiligen Fahrzeug entsprechen. Art und Weise sowie Umfang der Unterweisung werden in der Gefährdungsbeurteilung festgelegt und sollten in einem angemessenen Verhältnis zur Qualifikation der Versicherten stehen.

Werden Arbeitnehmende nicht in die Fahrzeuge eingewiesen, drohen hohe Strafen. Deshalb sollten die gesetzlich vorgeschriebenen Kontrollen im Rahmen der UVV nicht auf die leichte Schulter genommen werden. Kommt es zu einem Unfall, ist nachzuweisen, dass alle Sicherheitsvorschriften eingehalten wurden. Ist das nicht der Fall, können auf Arbeitgeber und Fuhrparkverantwortliche hohe Regressansprüche durch die Unfallversicherung zukommen.

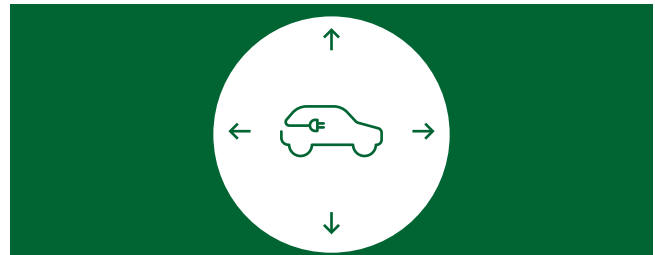
ANZEIGE



Tanken und laden mit nur einer Karte

Die DKV Card +Charge kombiniert alle Vorzüge einer klassischen Tankkarte mit der zusätzlichen Möglichkeit, Strom zu laden. Darüber hinaus bieten wir individuelle Lösungen für die eigene Ladeinfrastruktur am Arbeitsplatz oder zu Hause.

YOU DRIVE, WE CARE.



QUARANTÄNEFLÄCHEN

Elektrofahrzeuge mit einer potenziell beschädigten Lithium-Ionen-Batterie sind zur Risikominimierung in einer technischen Quarantänefläche abzustellen. Dabei handelt es sich um eine befestigte Abstellfläche mit ausreichendem Abstand zu Gebäuden, Fahrzeugen oder anderen Gefahrenquellen und brennbaren Stoffen. Das beschädigte Fahrzeug wird dort bis zur Abholung oder Bearbeitung sicher verwahrt, dabei kann es sich unter Umständen um mehrere Tage handeln.

EINWEISUNG IN ELEKTROFAHRZEUGE

Die Fahrzeugeinweisung ist das elementare Bindeglied zwischen dem betrieblichen Arbeitsmittel Elektroauto und den Mitarbeitenden. Eine umfassende Einweisung in das Fahrzeug ist unerlässlich, da Fehler oder Missverständnisse nicht nur die Gesundheit der Mitarbeitenden beeinträchtigen können, sondern auch den wirtschaftlichen Erfolg des Arbeitsmittels. Als Einweisung wird der Bestandteil der Unterweisung bezeichnet, der am konkreten Arbeitsplatz stattfindet.

Die Einweisung erleichtert nicht nur den Umgang, sondern kann auch vor Gefahren und Unfällen schützen und ist im Sinne der Qualifikation Stufe S der → [DGUV Information 209-093](#) (Seite 44) durchzuführen. Zu den wichtigsten Eigenschaften von Elektrofahrzeugen gehören beispielsweise ein lärmärmerer Antrieb, unbekannte Symbole der Bedien- und Anzeigeelemente, die Gefahr eines Stromschlags („Finger weg von orangenen Kabeln“) oder auch die Auswirkungen auf das Fahrverhalten durch das veränderte Eigengewicht mit einem niedrigeren Schwerpunkt und der direkten Übersetzung des Antriebsstrangs. Ebenfalls muss auf die Lademöglichkeiten und die Reichweite geachtet werden. Neigt sich die Batteriekapazität dem Ende, wird bei den meisten Fahrzeugen die Leistung eingeschränkt. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass die Batterie nie komplett entleert werden sollte.

Ausführliche Informationen zu den Themen UVV, Gefährdungsbeurteilung, Einweisung und Unterweisung bei Elektrofahrzeugen erhalten Sie im Modul „Unfallverhütungsvorschriften“ des Fleeticity-Kurses.

Dieter Grün ist Fuhrparkleiter in einem kommunalen Betrieb und stellvertretender Vorsitzender des Bundesverbandes Betriebliche Mobilität.

Martin Kaus ist Fuhrparkleiter und Fachkraft für Arbeitssicherheit bei der EFAFLEX Tor- und Sicherheitssysteme GmbH & Co. KG. Zudem ist er Fachreferent für UVV und berufsgenossenschaftliche Fragen des Bundesverbandes Betriebliche Mobilität.

Den vollständigen Beitrag finden Sie in unserer exklusiv für Mitglieder zugänglichen Online-Enzyklopädie „Fleet & Mobility Cockpit“.

Trends 2024

Der digitale Fuhrpark

VON DR. MORITZ WELTGEN, CEO MOTUM BY REPAIRFIX

Ob Firmenwagen, Carsharing- oder Lieferdienstfahrzeuge – in jedem Fuhrpark entsteht eine Unmenge an Daten, die in vielen Unternehmen immer noch in einer herkömmlichen Exceltabelle oder gar auf Papier verwaltet werden. Das Problem: Die Daten sind oft unvollständig, fehleranfällig und nur schwer auswertbar; Prozesse lassen sich nur bedingt automatisieren.

Immer mehr Fuhrparkverantwortliche erkennen daher das Potenzial von Softwarelösungen, die die Dateneingabe vereinfachen und jede Menge Zeit und Kosten einsparen. Für das Jahr 2024 ergeben sich daraus drei Trends, die die Branche nachhaltig prägen werden:

TREND 1: STANDARDISIERUNG UND EFFIZIENZ MIT DIGITALER SCHADENMELDUNG

Schäden fallen in jedem Fuhrpark an – und können enorm Zeit und Nerven kosten. FahrerInnen müssen den Schaden aufnehmen und dabei alle wichtigen Informationen bereitstellen, die Meldung muss an die richtigen Verantwortlichen gehen, woraufhin die Kommunikation mit der zuständigen Werkstatt, Gutachtern und Versicherern beginnt.

Eine digitale Lösung vereinfacht den gesamten Prozess: Mithilfe einfacher Formulare und Leitfäden erfassen FahrerInnen bei Schadenmeldungen vollständige Daten und nehmen Fotos auf, die automatisch an der richtigen Stelle im System abgelegt werden.

FuhrparkleiterInnen werden über aktuelle Meldungen informiert und finden mit einem Klick alle Informationen, die sie zum Schadensfall benötigen. Auch die zuständige Werkstatt kann mithilfe der Fotos direkt im System eine erste Einschätzung geben und Kostenvorschläge erstellen. Das spart häufig viele Stunden Arbeit und gefahrene Kilometer, die andernfalls für die Besichtigung von Fahrzeugen notwendig gewesen wären.

TREND 2: PRÄVENTIV AGIEREN MIT DIGITAL GEFÜHRTEN FAHRZEUGKONTROLLEN

Welche Fahrzeuge sind fahrtauglich? Wann muss welches Fahrzeug in Reparatur? Ist der Schaden zeitkritisch oder kann er zurückgestellt werden, um Versicherungsprämien zu schonen und Werkstattaufenthalte auf ein Minimum zu reduzieren? Das sind Fragen, die Fuhrparkverantwortliche sich täglich stellen.

Mithilfe einer Fuhrparkmanagement-Software werden digital geführte Fahrzeugkontrollen möglich, die FahrerInnen selbst durchführen können. So wird das Fuhrparkmanagement entlastet und erhält gleichzeitig einen Echtzeit-Überblick über den Zustand der Flotte, um präventiv handeln und gezielte Entscheidungen treffen zu können. Das reduziert Reparatur- und Versicherungs-, aber auch Leasing-Rückgabekosten.

TREND 3: MIT DATENANALYSEN DIE CO₂-BILANZ VERBESSERN

Seit 2024 wird eine positive CO₂-Bilanz vor dem Hintergrund des Klimawandels für Fuhrparks immer wichtiger und ist für große Unternehmen sogar Pflicht. Digital gesammelte und einsehbare Daten über die Flotte helfen dabei enorm: Digitale Schadenmeldungen sparen nicht nur viele tausend Seiten Papier, sondern auch unnötige Fahrzeugbesichtigungen.

Doch auch bei Wartung und Reparatur lassen sich Emissionen einsparen, indem Prozesse optimiert werden, aber auch die Reparatur an sich betrachtet wird: Wie arbeitet der beauftragte Dienstleister? Muss es ein neues Ersatzteil sein oder kann das bestehende Teil repariert werden? Hier hilft es, die gesamte Wertschöpfungskette im Blick zu haben und jeden Schritt auf CO₂-Senkungsmöglichkeiten zu prüfen.

FUHRPARKMANAGEMENT: 2024 WIRD ES STRATEGISCH

Die Zeiten, in denen Unternehmen einen "Sachbearbeiter Fuhrpark" einstellten, sind spätestens 2024 vorbei. Das Fuhrparkmanagement ist heute eine wichtige strategische Schnittstelle im Unternehmen und gleicht der eines Projektmanagers. Neben IT-Kompetenzen verlangt die Rolle auch das Gespür zur Steuerung interner Stakeholder und externer Dienstleister.

Das Jahr 2024 könnte ein Startpunkt für die Branche werden, indem FlottenmanagerInnen statt im stressigen Alltagsgeschäft unterzugehen, endlich ihr volles Potenzial ausschöpfen können. Das geht dank digitaler Technologien und innovativer Softwarelösungen, die das Wichtigste sicherstellen: dass die Flotte fährt.

Mehr Informationen finden Sie unter www.motum.eu



LEITFADEN FÜR DIE BESCHAFFUNG VON ELEKTROFAHRZEUGEN (BEV)

Gewusst wie!

Die Rahmenbedingungen für die Umstellung einer Flotte auf E-Fahrzeuge sind heute besser als noch vor wenigen Jahren und kann mittelfristig lohnend sein. Für Unternehmen ist es sinnvoll, sich mit den Vor- und Nachteilen der E-Mobilität, möglichen Kosten, aber auch weiteren Faktoren und Aspekten der E-Mobilität zu befassen.

VON SASCHA BRAUN

Um den Ein- und Umstieg zu vereinfachen, hat der Bundesverband Betriebliche Mobilität (BBM) eine Kaufberatung für Elektrofahrzeuge erstellt, die sowohl beim Entscheidungsprozess als auch bei der Implementierung der E-Mobilität behilflich sein sollen. In diesem Leitfaden – den Sie ausführlich, ergänzt um Checklisten und in voller Länge im Fleet- & Mobility Cockpit des BBM finden können – beschränken wir uns auf reine BEV-Fahrzeuge und betrachten den eigentlichen Beschaffungsprozess.

NUTZEN UND KOSTEN EINER ELEKTROFAHRZEUGFLOTTE

Bei der Entscheidung über die Einführung von E-Mobilität im Unternehmensfuhrpark sollten die Vorteile und Nachteile sorgfältig abgewogen werden. Die Nachhaltigkeitsvorteile, der geringere

Wartungsaufwand und die langfristigen Kosteneinsparungen können die höheren Anschaffungskosten und Kosten für die Ladeinfrastruktur überwiegen.

Eine gründliche Analyse der individuellen Unternehmensanforderungen sowie eine transparente Kommunikation sind entscheidend, um die Vorteile der Elektromobilität voll auszuschöpfen und mögliche Herausforderungen zu bewältigen.

WELCHE FAHRZEUGE SIND FÜR DIE UNTERNEHMENSFLOTTE GEEIGNET?

Die Auswahl geeigneter Fahrzeuge ist für Unternehmen von entscheidender Bedeutung. Bei der Umstellung auf E-Mobilität ist sicherzustellen, dass die neuen Elektrofahrzeuge auf vergleichbarem

Niveau wie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor betrieben werden können. Eine solide Bestimmung von Voraussetzungen und Bedarfen ist ebenso wichtig wie die eine gründliche Angebotsrecherche.

VOR DEM KAUF: ÜBERLEGUNGEN ZUM FAHRZEUGKAUF

Nachdem Sie ihre Mobilitätsbedarfe ermittelt haben und wissen, welche Fahrzeuge am Markt diese Bedarfe decken können, gilt es vor der Kaufentscheidung weitere Überlegungen anzustellen. So ist ein Budget für den Kauf Ihrer Fahrzeuge und für das Hinzufügen von Ladeinfrastruktur zu ermitteln. Finanzielle Möglichkeiten und Restriktionen sind auf jeden Fall zu berücksichtigen sowie die Frage, ob Sie die Fahrzeuge kaufen oder leasen möchten. Da ein Großteil der Firmenfahrzeuge mittels Leasing finanziert wird, sollten Sie klare Vereinbarung zur Rückgabe der Fahrzeuge und einer möglichen Weiternutzung zum Vertragsende treffen. Es nützt ihnen nichts, wenn Sie gezwungen sind, ein Fahrzeug nach drei Jahren zurückzugeben, obwohl das Nachfolgefahrzeug aufgrund von Lieferschwierigkeiten noch nicht ausgeliefert werden kann.

Berücksichtigen Sie (zubuchbare) Ausstattungsmerkmale, und zwar nicht nur im Hinblick auf Komfort. In vielen Fahrzeugen wird häufig Ladung wie Produktproben und Infomaterial transportiert. Da es sich beim Dienstwagen um ein Arbeitsgerät handelt, ist Ladung zu sichern und Fahrzeuge müssen über entsprechende Vorrichtungen verfügen.

Auch zu berücksichtigen ist, auf welche Art Sie die Elektromobilität einführen. Sollen zunächst nur einzelne Fahrzeuge eingeführt und die restlichen nach und nach getauscht werden? Steht ohnehin die Erneuerung des Fuhrparks an und bei dieser Gelegenheit wird gleich



der ganze Fuhrpark elektrifiziert? Die Geschwindigkeit und Intensität, mit der Sie die E-Mobilität im Unternehmen etablieren, hat auch Auswirkungen auf Kaufentscheidungen.



Stromkosten



Förderungen und Subventionen



Ggf. anteilige Kosten für Ladeinfrastruktur

ERMITTLUNG DER TCO VON ELEKTROFAHRZEUGEN

Bei der Umstellung auf Elektrofahrzeuge ist es entscheidend, die Gesamtbetriebskosten (TCO – Total Cost of Ownership) zu berechnen. Die TCO umfassen die Anschaffungskosten sowie sämtliche weiteren Kosten während der Nutzung eines Fahrzeugs. Ein Verständnis der TCO hilft Ihnen zu bestimmen, ob der Einsatz von Elektrofahrzeugen für Ihr Unternehmen sinnvoll ist (siehe auch Artikel auf → Seite 8).

Eine sinnvolle Vorgehensweise ist die Berechnung der TCO sowohl für ein Elektrofahrzeug als auch für ein gleichwertiges kraftstoffbetriebenes Fahrzeug. Ergibt sich, dass die TCO des E-Autos niedriger sind als die des Vergleichsfahrzeugs, ist dies wirtschaftlich sinnvoll. Die Berechnung beinhaltet einen direkten Vergleich der folgenden Faktoren:



Anschaffungskosten

Kauf (AfA-Anteil plus ggf. Verzinsung) oder Leasingrate



Instandhaltungskosten

WICHTIGE ASPEKTE NEBEN DER EIGENTLICHEN FAHRZEUGBESCHAFFUNG

Die Car-Policy, auch bekannt als **Dienstwagenordnung**, ist ein zentrales Instrument zur Regelung des betrieblichen Fuhrparks. Hierin sind Berechtigungen für die Fahrzeugnutzung, Definition der zulässigen Fahrzeuge sowie Kostenbeteiligungen geregelt. Gemeinsam mit der **Nutzungsüberlassungsvereinbarung** ist die Car-Policy unerlässlich, um die Einhaltung unternehmerischer Vorgaben im Zusammenhang mit Dienstwagen sicherzustellen. Die Nutzungsüberlassungsvereinbarung ist eine konkrete Vereinbarung zwischen Fahrzeughalter (Unternehmen) und Mitarbeitenden (Dienstwagennutzer:in). Sie regelt die Details der Dienstwagenutzung und konkretisiert die Regelungen der Dienstwagenordnung.

Den vollständigen Beitrag inklusive detaillierter „Fünf Schritte zur Einführung von Elektrofahrzeugen“ finden Sie in unserer exklusiv für Mitglieder zugänglichen Online-Enzyklopädie „Fleet & Mobility Cockpit“.

ANZEIGE

Manuelle versus digitale Prozesse im Fuhrpark

Viele Fuhrparkmanager stehen vor der Frage: Lassen sich meine rechtlichen Pflichten im Fuhrpark auch automatisiert abbilden? Das sind die Vorteile digitaler Lösungen.

Elektronische Führerscheinkontrolle

- ▶ Bei der elektronischen Kontrolle können im Vergleich zum manuellen Prozess Daten automatisiert erfasst und abgeglichen werden.
- ▶ Die Koordination von Kontrollterminen fällt weg, da digitale Systeme diese automatisiert übernehmen und über entsprechende Erinnerungsfunktionen verfügen.
- ▶ Fahrer können die Kontrolle jederzeit vornehmen, orts- und zeitunabhängig.
- ▶ Alle Kontrollen werden automatisiert im digitalen System erfasst und dokumentiert.

E-Learning Unterweisungen

- ▶ Anders als bei Präsenzveranstaltungen müssen keine Termine organisiert werden.
- ▶ Eine Vielzahl von Personen kann gleichzeitig unterwiesen werden.
- ▶ E-Learning Unterweisungen sind weder orts- noch zeitgebunden.
- ▶ Die Inhalte sind standardisiert, können aber bei Bedarf jederzeit durch eigene Inhalte ergänzt werden.

Digitales Dokumentenmanagement

- ▶ Mit dem automatischen Termin- und Erinnerungsmanagement müssen keine Termine zur UVV-Prüfung mehr manuell nachgehalten werden.
- ▶ Prüfberichte können direkt digitalisiert und mit dem richtigen Fahrzeug verknüpft werden.
- ▶ Durch direkte Fahrten ohne Umwege zum Fuhrparkmanagement gewinnen die Fahrer Zeit.
- ▶ Das Fuhrparkmanagement profitiert von einer rechtssicheren & papierlosen Dokumentenarchivierung für UVV-Berichte und weitere fahrzeugbezogene Dokumente.

Fazit

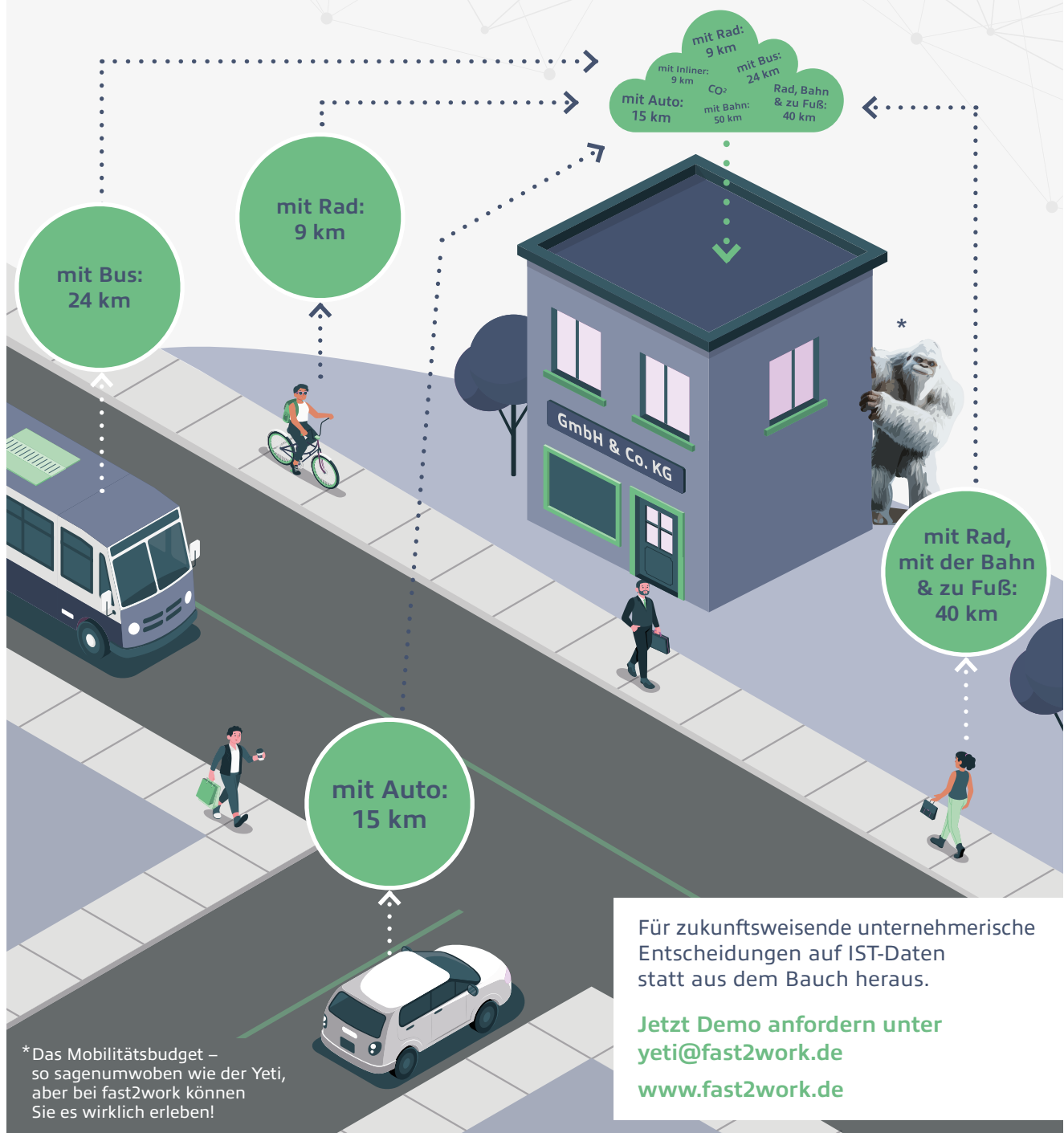
Mit digitalen Lösungen können die Prozesskosten im Fuhrparkmanagement langfristig deutlich gesenkt werden. Das sorgt sowohl bei den Mitarbeitern als auch im Fuhrparkmanagement für Entlastung.

Sie benötigen Unterstützung bei der Digitalisierung Ihrer Fuhrparkprozesse? Dann ist Lapid Ihr Ansprechpartner. Testen Sie jetzt kostenfrei die Lapid Lösungen. Kontaktieren Sie uns und wir besprechen gemeinsam die nächsten Schritte:

www.lapid.de | 0271 48972 0 | infos@lapid.de

IST-MOBILITÄTSDATEN FÜR EU CSRD SCOPE 3

SICHER, ANONYMISIERT UND EFFIZIENT



*Das Mobilitätsbudget – so sagenumwoben wie der Yeti, aber bei fast2work können Sie es wirklich erleben!

Für zukunftsweisende unternehmerische Entscheidungen auf IST-Daten statt aus dem Bauch heraus.

Jetzt Demo anfordern unter yeti@fast2work.de
www.fast2work.de

E-Autoversicherung: aufgepasst!

Ebenso wie Verbrenner-Fahrzeuge unterliegen selbstverständlich auch Elektrofahrzeuge der Versicherungspflicht. Die Wahl des richtigen Versicherers ist häufig nicht leicht. Gerade bei E-Autos sind auch die Versicherer zum Teil noch unerfahren.

Die Risiken unterscheiden sich von den Verbrennern. Werden beispielsweise nach einem Marderbiss Kabel beschädigt, kann es sein, dass der ganze Kabelsatz ausgetauscht werden muss. Bei Elektroautos kommen da schnell mehrere Tausend Euro zusammen. Eine Autoversicherung mit speziellen Leistungen für Elektroautos kann deshalb sinnvoll sein.



Pflicht und Kür

Vollkommen unabhängig von der Antriebsart besteht bei allen Fahrzeugen die Notwendigkeit einer Kfz-Haftpflichtversicherung, Teilkasko- und Vollkaskoversicherung sind optional. In Bezug auf die Haftpflichtversicherung ist es unerheblich, welchen Antrieb ein Auto besitzt. Bei der Kaskoversicherung kann es aber von Vorteil sein, wenn die Leistungen auf Elektroautos zugeschnitten sind. Besonderes Augenmerk sollte auf den Akku gelegt werden, der immerhin rund ein Drittel des Fahrzeugpreises ausmacht. Dabei sollte man darauf achten, dass der Akku versichert ist, was allerdings bei den meisten Kaskoversicherungen als Fahrzeugteil eingeschlossen ist. Drei Konstellationen für den Versicherungsschutz sind denkbar:

- ▶ **Das E-Auto ist geleast:** Für den Versicherungsschutz spielt es keine Rolle, ob das Fahrzeug gekauft oder geleast ist. Meist verlangt die Leasinggesellschaft allerdings eine Vollkaskoversicherung. Dann besteht der Versicherungsschutz für den Akku bei Unfällen oder gegen Diebstahl.
- ▶ **Der Akku ist geleast:** Bei wenigen Autoherstellern besteht die Möglichkeit, lediglich den Akku des Fahrzeugs zu leasen. In diesen Fällen gibt der Hersteller häufig eine Gewährleistung auf die Funktionstüchtigkeit, Marderbisse, Brände oder Diebstahl sind

allerdings nicht eingeschlossen. Auch dann ist eine Kaskoversicherung ratsam, die eben diese Schäden abdeckt. Wenn nur der Akku geleast wurde, steht die Entschädigung in diesem Fall dem Leasinggeber zu.

- ▶ **Das Auto und der Akku sind im Besitz des Halters:** Eine Vollkaskoversicherung für neue Elektroautos ist sinnvoll. Dann sind meist auch alle Schäden am Akku abgedeckt.

Tipp: Bei der Wahl der Kaskoversicherung sollte darauf geachtet werden, ob im Schadensfall der Neu- oder der Zeitwert des Akkus ersetzt wird.

Leistungserweiterungen für Elektrofahrzeuge

Für Elektrofahrzeuge gibt es einige sinnvolle Leistungserweiterungen für die Versicherung im Vergleich zu herkömmlichen Verbrennern. Wichtig ist, dass der Diebstahl des Ladekabels abgedeckt ist und die Versicherung auch bei Folgeschäden am Akku aufkommt, die durch einen Tierbiss oder einen Kurzschluss verursacht wurden. Auch die Abdeckung von Überspannungsschäden an den Bauteilen des Fahrzeugs sollte vorhanden sein.

Elektroautos sind häufig in Verruf aufgrund der Brandgefahr. Allerdings kann dabei keine höhere Gefahr festgestellt werden als bei Autos mit Verbrennungsantrieb.

Schutz für die Ladestation und Allgefahrendeckung für den Akku

Interessant für Fuhrparkbetreiber kann außerdem die Versicherung der Ladeinfrastruktur sein, wenn beispielsweise Ladesäulen oder Wallboxen am Unternehmen vorhanden sind. Dann ist eine Abdeckung von Schäden an der eigenen Ladesäule, bei Vandalismus, Fehlbedienung oder einem Fahrzeugfehler möglich.

Klar ist für den Flottenbereich, dass Konditionen und Deckungen, die im Rahmen der individuellen Verhandlungen besprochen werden (auch für E-Fahrzeuge), anpassbar sind. Je größer der Fuhrpark, desto höher der Verhandlungsspielraum.

In jedem Fall empfiehlt es sich, bei Elektrofahrzeugen auf eine Vollkaskoversicherung zu setzen. Fahrzeuge sind oft jünger und teurer als Verbrenner und in den meisten Fällen gibt es zusätzliche Leistungen für E-Fahrzeuge.

Weitere Informationen zum Thema erhalten Sie hier:
www.dieversicherer.de | www.presse.adac.de

Drei Fragen, die bei der Planung betrieblicher Ladeinfrastruktur helfen

Immer mehr Unternehmen setzen auf Elektromobilität. Doch wie gelingt ein reibungsloser Aufbau betrieblicher Ladeinfrastruktur? Hier sind drei Fragen, die sich Unternehmen vorbereitend stellen sollten.

Frage 1: Wer nutzt die Ladeinfrastruktur?

Beschäftigte, Lieferanten, Kunden – sie alle sind mobil und zunehmend elektrisch unterwegs. „Möchten Unternehmen betriebliche Ladeinfrastruktur aufbauen, sollten sie vorab überlegen, wem sie sie zur Verfügung stellen und ob die Nutzung kostenpflichtig ist“, sagt Melanie Ertel, Expertin für Elektromobilität bei der PFALZWERKE AKTIENGESELLSCHAFT.

Ist es ausschließlich Beschäftigten erlaubt, Firmenwagen zu laden? Oder ist auch das Laden privater Pkws möglich? Ist der Nutzerkreis ausschließlich auf Mitarbeitende beschränkt? Oder profitieren auch Besuchende von der Ladeinfrastruktur?

Müssen Nutzer für das Laden zahlen, benötigen Unternehmen eine eichrechtskonforme Ladeinfrastruktur sowie ein Abrechnungskonzept.

Frage 2: Wie viele Ladepunkte braucht es?

Sobald die Nutzergruppen definiert sind, stellt sich die Frage nach Qualität und Quantität: „Damit Unternehmen abschätzen können, wie viele Ladepunkte sie heute und in Zukunft brauchen, sollten sie ihren Fuhrpark analysieren“, sagt Melanie Ertel. Dabei spielt die Größe der Firmenflotte als auch ihr aktueller und perspektivischer Elektrifizierungsgrad eine Rolle. Mit einer vorausschauenden Dimensionierung sorgen Unternehmen dafür, dass sie nicht innerhalb kurzer Zeit erneut investieren müssen. Das beugt teure Erweiterungen vor.

Neben der Fuhrparkgröße sind die Fahrzeugtypen, die Fahrprofile und Einsatzzwecke entscheidend. Während Dienstwagen und Privat-Pkws in der Regel zwischen vier und acht Stunden parken, legen

Fahrzeuge für den Kunden- und Außendienst meist viele und gegebenenfalls auch längere Strecken zurück. Sie müssen also kurzfristiger einsatzbereit sein. Neben regulärem Laden mit Wechselstrom (AC-Laden) wird dann das Schnellladen mit Gleichstrom (DC-Laden) relevant.

Mit der benötigten Ladeleistung stellt sich die Frage nach der tatsächlichen Anschlusskapazität: „Unternehmen sollten sich einen Überblick verschaffen, wie hoch die genehmigte Leistung am Netzanschluss ist und wie viel sie davon bereits nutzen“, sagt Melanie Ertel. Darüber hinaus sollten sie beim Netzbetreiber abfragen, welche Leistung am Standort maximal verfügbar ist. Auf dieser Basis können Unternehmen bei Bedarf ein Lastmanagement einplanen: Dieses glättet mögliche Lastspitzen, indem es die zur Verfügung stehende Leistung dynamisch auf die einzelnen Ladepunkte verteilt.

Frage 3: Wo entsteht die Ladeinfrastruktur?

Können Unternehmen für die Kabelverlegung auf bestehende Infrastruktur zurückgreifen, vereinfacht das die baulichen Maßnahmen. „Daher schaut man sich bei der Planung an, ob passende Kabeltrassen, Kabelkanäle oder Leerrohre bereits existieren“, so Melanie Ertel. Die baulichen Gegebenheiten beeinflussen auch, ob sich Wallboxen an einer Wand montieren lassen oder freistehend errichtet werden müssen.

Um einen passenden Standort für die Ladeinfrastruktur zu finden, lohnt es sich, die Abläufe und Gegebenheiten vor Ort zu betrachten. „Idealerweise fügt sich die Ladeinfrastruktur in die Fahrtrouten auf dem Betriebsgelände ein“, sagt Melanie Ertel. Steuern beispielsweise Beschäftigte und Lieferanten den Standort mit größeren Nutzfahrzeugen an, hat das Einfluss auf Schleppkurven, Rangierflächen und Ladeplatzgrößen.

Doch betriebliche Ladeinfrastruktur beschränkt sich nicht nur auf das Firmengelände. Sie kann auch das Laden zu Hause umfassen. „Das ist nicht nur sinnvoll, um dem Außendienst einen Start vom Wohnort zu erleichtern“, so Melanie Ertel. „In Zeiten steigender Kraftstoffpreise stellt es auch einen attraktiven Bonus für Mitarbeitende dar.“ Ein weiterer Vorteil: Das Laden zu Hause entlastet die Ladesituation am Unternehmensstandort selbst.

Eine Checkliste mit allen wichtigen Fragen finden Sie hier:

→ [Elektromobilität für Unternehmen | Pfalzwerke](#)

So könnte Ladeinfrastruktur am Firmenstandort aussehen.



© Pfalzwerke Aktiengesellschaft



DrehMoment.

VON PROF. DR. CHRISTIAN GROTEMEIER

Die Elektromobilität steht in Deutschland derzeit vor vielen Herausforderungen. Aber es geht auch anders: Funktionsfähig, ohne Reichweitenproblem und in weiten Teilen von der Bevölkerung akzeptiert und das schon seit mehr als 100 Jahren.

Am 12. Mai 1881 fuhr bei Berlin die erste elektrische Straßenbahn. Werner von Siemens legte damit den Grundstein für die Entwicklung von Eisenbahnen und Straßenbahnen, wie wir sie heute weltweit vorfinden. In Deutschland sind in mehr als 60 Städten Straßen, Stadt- und U-Bahnsysteme verfügbar, und in Eberswalde, Esslingen am Neckar und Solingen sind sogar die markanten Oberleitungsbusse („O-Busse“) im Einsatz. Im (über-)regionalen Eisenbahnverkehr sind zwar nur **rund 60 Prozent der Strecken elektrifiziert**, jedoch fahren auf diesen Strecken mehr als 90 Prozent der Fahrgäste, sodass man den Schienenverkehr ebenfalls als „elektromobil“ bezeichnen kann.

Mit Jobtickets ermöglichen Unternehmen seit vielen Jahren ihren Mitarbeitenden, diesen öffentlichen Teil der Elektromobilität zu nutzen. Im vergangenen Jahr wurde mit der Einführung des Deutschlandtickets so etwas wie ein „Universalstecker“ entwickelt, der den Zugang zum ÖPNV erheblich vereinfacht und auch in preislicher Hinsicht besonders attraktiv gestaltet. Die Landesverkehrsminister haben im Januar dieses Jahres beschlossen, den Preis des Tickets auch in diesem Jahr stabil bei 49 Euro zu halten. Dies ist ein gutes Signal für alle (potenziellen) Kunden und dokumentiert den Stellenwert des Tickets für die Politik.

Unternehmen erhalten 5 Prozent Preisnachlass auf das Ticket, sofern sie das Ticket für ihre Mitarbeitenden mit mindestens 25 Prozent bezuschussen. Mit Blick auf die Bemühungen von vielen Unternehmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement kann man sagen, dass das Ticket auf einen Bedarf trifft: Laut dem Verband der Verkehrsunternehmen sind bereits rund 15 Prozent der verkauften Deutschlandtickets Jobtickets. Bei einer Umfrage der Umweltschutzorganisation

Greenpeace unter DAX- und MDax-Unternehmen im Oktober 2023 gaben rund die Hälfte der Unternehmen an das Deutschlandticket als Jobticket anzubieten, und einige Unternehmen übernehmen sogar die vollen Ticketkosten für ihre Mitarbeitenden.

Die Einführung des Deutschlandtickets als Jobticket kann auch gut als Anlass genommen werden zu prüfen, wie das Unternehmen noch besser mit dem ÖPNV verbunden werden kann. Beispielsweise hat sich das Unternehmen VAUDE mit Sitz in Tettnang im Bodenseekreis nicht mit dem sehr begrenzten ÖPNV-Angebot abgefunden und deshalb gemeinsam mit Verwaltung und Verkehrsunternehmen eine Buslinie eingeführt, die unter anderem eine bessere Anbindung an den nächstgelegenen Bahnhof schafft. Unternehmen sollten daher unbedingt mit ihrem Verkehrsunternehmen in Kontakt treten, um zu eruieren, wie die Anbindung verbessert werden kann.

Sollte der Zug oder der Bus nicht bis vor das Werksgelände fahren, muss dies nicht bedeuten, dass der ÖPNV keine Alternative im Mobilitätsmix darstellt. **Die „letzte Meile“ kann häufig gut mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.** Von dieser These ist sicherlich jeder überzeugt, der sich einmal das rund 12.000 Fahrräder fassende Parkhaus am Bahnhof in Utrecht (Niederlande) angesehen hat. Aber auch 200 Kilometer weiter östlich im westfälischen Münster bieten zwei bahnhofsnahe Fahrradparkhäuser mehr als 5.000 Stellplätze, und die nahe gelegene Stadt Coesfeld bietet immerhin ein Fahrradparkhaus mit rund 300 Plätzen. Selbstredend, dass man als Unternehmen daher prüfen sollte, ob genügend Fahrradstellplätze sowie Dusch- und Umkleidmöglichkeiten für die Mitarbeitenden vorhanden sind. Lademöglichkeiten für Pedelecs sollten ebenfalls bedacht werden, schließlich geht Elektromobilität auch auf zwei Rädern.



In seiner Kolumne „DrehMoment“ widmet sich Prof. Dr. Christian Grote meier den Themen rund um die (betriebliche) Mobilität. Der Autor ist Hochschulprofessor für Mobilitätsmanagement und BWL an der Hochschule RheinMain.

Mitgliederporträt

Ein Gipfelstürmer nicht nur im Job

Stefan Jacob ist ein erfahrener Fuhrparkleiter in einem kommunalen Betrieb und fast seit Beginn mit seinem Unternehmen Mitglied im Mobilitätsverband. Er nutzt den Verband, um immer auf dem Laufenden zu bleiben und engagiert sich unter anderem als Impuls- und Ratgeber im Mitglieder-dialog Kommunal. In unserem Mitgliederporträt stellen wir ihn vor.

Wenn Sie Menschen neu kennenlernen, wie beschreiben Sie ihre Aufgabe?

Ich bin Fuhrparkleiter bei SachsenNetze. Dort bin ich verantwortlich für eine Fahrzeugflotte in einer Größenordnung von rund 1.300. In den letzten Jahren haben wir noch mal 300 Fahrzeuge dazu bekommen. Es sind rund 500 Pkw in unserem Bestand, 600 Transporter, einige Anhänger, Gabelstapler, Spezialfahrzeuge und ein paar wenige Lkws. **Ich kümmere mich mit meinem Team eigentlich um alles, was Räder hat.** Das geht schon dabei los, dass alle Fahrzeuge TÜV haben, das Schäden repariert werden. Parallel dazu kümmern wir uns um Kraftstoff-Abrechnungen, Tankkarten, Strafzettel-Management, jährliche Unterweisungen der Leute sowie Führerscheinkontrolle und vieles mehr. Aber es geht natürlich auch um die langfristige Strategie bei der Fahrzeugbeschaffung – wir wissen jetzt schon, dass wir den letzten Verbrenner-Pkw 2025 kaufen werden. Bei mir laufen diese ganzen Prozesse zusammen.

Was ist die derzeit größte Herausforderung für Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortliche?

Eine Herausforderung ist die Energiewende. Elektromobilität ist hier ein Stichwort. Was kann man auf Elektromobilität umrüsten, in welchen Stufen wird das gehen? Müssen wir parallel dazu die Ladeinfrastruktur ausbauen oder wird es vielleicht in Richtung Wasserstoff ge-

hen? Und dann kommt natürlich noch die ganze Organisation dazu. Neu gekaufte Fahrzeuge müssen ins Unternehmen integriert werden. Unter Umständen müssen sie ausgebaut und angepasst werden.

Transporter sind für uns bei der Elektrifizierung auch ein großes Thema. Die Reichweite ist noch nicht so groß. Es ist schwierig da die tägliche Strecke zu schaffen, wenn man beispielsweise Bereitschaft hat, das Auto übers Wochenende mit nach Hause nimmt und es dann dort nicht laden kann.

Aber das Hauptproblem ist die überbordende Bürokratie. Man muss alle organisatorischen und gesetzlichen Herausforderungen und Anforderungen kennen und dann natürlich auch beachten.

Wie könnte diese Herausforderung bewältigt werden?

Man muss einfach immer dranbleiben. Da hilft mir auch der Bundesverband Betrieb-

liche Mobilität, bei dem ich mich immer über die aktuellen Entwicklungen und Probleme auf dem Laufenden halte.

Digitalisierung und KI könnten auch in Zukunft vermehrt zum Einsatz kommen, um die Mitarbeiter zu entlasten. Bei der Digitalisierung sind wir gut aufgestellt, Künstliche Intelligenz nutzen wir natürlich, aber sie ist noch nicht in Prozesse integriert. In anderen Bereichen des

Stefan Jacob

Position im Unternehmen

Fuhrparkleiter SachsenEnergie AG,
Dresden

Fuhrparkgröße

1.300 Fahrzeuge
inklusive Sonderfahrzeugen

Team

Derzeit neun Mitarbeiter:innen
ohne Werkstatt



Die Bergfinken beim Anklettern



Die Bergfinken beim Outdoorkonzert

Unternehmens eher, aber bei uns noch nicht. Bei manchen Routineabfragen würde ich es mir schon heute wünschen.

Bei den vielen komplexen Aufgaben braucht man einen Ausgleich. Haben Sie Hobbies, die Ihnen da helfen und Ausgleich geben?

Das Klettern und der Gesang helfen mir sehr. Ich bin im Alter von fünf Jahren das erste Mal mit meinen Eltern klettern gegangen. 2019 konnte ich auch einen Erfolg verbuchen. **In der Sächsischen Schweiz gibt es 1.135 Klettergipfel und es gibt bisher so ungefähr 300 Menschen, die alle bestiegen haben. Ich gehöre nun auch dazu.** Da bin schon ein wenig stolz drauf.

Auf den Bergen lässt es sich auch gut singen. Gute Tradition ist das bei Bergsteigerclubs. Der Chor, in dem ich seit vielen Jahren als zweiter Bass singe, ist beispielsweise auch aus einem solchen hervorgegangen.

Wie lange sind Sie schon Mitglied im Chor und was gefällt Ihnen daran besonders?

Ich singe, seit ich 20 Jahre alt bin bei den Bergfinken. Das ist ein reiner Männerchor hier in Dresden. Wir sind über 90 aktive Sänger und haben jedes Jahr ungefähr acht bis zehn Auftritte. Wir haben das Glück, dass jede Stimme und Stimmlage dabei ist – also es ist

relativ ausgewogen. Es gibt natürlich auch bei uns hin und wieder Nachwuchsprobleme, aber der Club ist schon über 100 Jahre alt, wurde 1920 gegründet. Wir geben Weihnachtskonzerte in einer Kirche in Dresden und andere Auftritte sind meistens Freilichtkonzerte in der Sächsischen Schweiz und Umgebung irgendwo auf einer Freilichtbühne, in einer Kneipe oder ähnlichem. Es macht Spaß, in der Gemeinschaft zu singen, aber auch außerhalb der Auftritte etwas zusammen und mit den Familien zu unternehmen wie beispielsweise Fasching oder auch Chorfahrten.

Was bedeutet Ihnen das Singen?

Sehr viel. Für mich ist es ein Ausgleich. Es macht mich locker und das Singen ist ja auch gesund. Es ist einfach schön. Ich singe wirklich gern. Wenn ich singe, kann ich abschalten und es bringt mir was für mein Gemüt.



Bei Filmaufnahmen zu „Wie klingt Heimat“ (MDR) mit Felix Räuber



Stefan Jacob mit seinem Team

Ladelösungen für Dienstwagenflotten

Egal welche Anforderungen Sie an Elektromobilität haben:
Wir ermitteln genau die Lösung, die zu Ihnen passt.

Laden zu Hause:

- Installation / Betrieb
- Wartung
- Haftungsthemen
- Betreuung durch inhouse Projektmanager
- inkl. Ökostrom

Alles durch Überlassungsmodell in einer monatlichen Pauschale

Laden am Firmenstandort:

- Planung
- Errichtung
- Betrieb
- Servicedienstleistungen
- Energiemanagement
- Ggf. Strombelieferung

Laden unterwegs:

- festes Tarifmodell AC/DC
- über 350.000 Ladepunkte (94% in DE)
- europaweites Ladenetzwerk
- CO₂-neutrales Laden garantiert
- inkl. App & Ladekarte

Ihre Mer-Vorteile:

- alles aus einer Hand
- einfache und transparente Abrechnung
- 10 Jahre Erfahrung mit elektrischen Flotten
- Fullservice Lösungen für Ihre Bedürfnisse

100% Nachhaltig:

- Mer ist TÜV-zertifizierter Ökostrom-Lieferant für eine 100% CO₂-neutrale Flotte - immer und überall

Mer ist Teil von Statkraft, Europas größten Erzeuger von erneuerbaren Energien

Exklusiver BBM-Rabatt:

10% Rabatt auf unseren PreCheck vor Ort, wenn Sie 5 oder mehr Ladepunkte an Ihrem Standort aufbauen möchten.

Mobilitätsverband-Team komplett – BBM ab März mit neuen Kolleginnen

Der Mobilitätsverband hat inzwischen über 650 Unternehmensmitglieder und ist seit der Gründung zum **größten Netzwerk für betriebliche Mobilität** gewachsen. Das bedeutet auch mehr Arbeit und vielseitige Aufgaben, die das nun um zwei Kolleginnen gewachsene Team mit Freude für den Verband und seine Mitglieder angeht. „Wir freuen uns über die Verstärkung und neue Möglichkeiten, die Leistungen für Mitglieder weiter auszubauen“, so Axel Schäfer, Geschäftsführer des Bundesverbandes Betriebliche Mobilität (BBM). Ab März sind alle ausgeschriebenen Positionen besetzt.

*Von links nach rechts:
Nina Seutter (Contentmanagement und Social-Media-Marketing), Monika Urban (Qualifizierung), Felix Pflanz (Leiter BVF Service GmbH), Diana Anhäuser (Mitgliederservice), Katharina Hermann (Eventmanagement), Axel Schäfer (Geschäftsführer) und Sascha Braun (Projektassistenz).*



Netzwerk Future Mobility – fünf weitere Termine 2024

Die betriebliche Mobilität zukunftsfähig zu gestalten – das ist das Ziel des Mobilitätsverbandes. Das Netzwerk Future Mobility bietet eine Plattform, daran mitzuarbeiten. Alle interessierten Mitglieder sind herzlich eingeladen, dabei zu sein und sich mit ihren Erfahrungen einzubringen. Wir werden gemeinsam an innovativen Konzepten und praktisch umsetzbaren Lösungen arbeiten.

Nachhaltige Mobilität ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz und ein Wettbewerbsvorteil für Unternehmen. Wer auf moderne und ressourcenschonende Lösungen setzt, kann Kosten sparen sowie aktiven und potenziellen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern attraktive Angebote machen.

Nach erfolgreichem Start im letzten Jahr wird das Netzwerk Future Mobility 2024 **vier Online- und zwei Workshop-Präsenz-Termine** anbieten. Es geht darum inhaltlich weiterzuarbeiten und die Möglichkeit zu haben, sich bei Netzwerktreffen und Workshops persönlich in Mannheim zu treffen und relevante Aspekte für ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement zu diskutieren. Themen der zukünftigen betrieblichen Mobilität stehen im Fokus, seien es Mobilitätsbudgets, Fragen der Pendlermobilität oder das Ziel einer größeren, nachhaltigen Mobilität. In den Auftaktmeetings hatte sich gezeigt, dass noch viel Handlungsbedarf und eine hohe Motivation besteht, an Themen zu arbeiten wie



- ▶ Change-Management
- ▶ Gewerbeimmobilien und Mobilitätsstationen
- ▶ Digitale Tools und Plattformen
- ▶ elektrischer Fuhrpark
- ▶ Kennzahlen und Controlling im Mobilitätsmanagement

Am 22. Februar 2024 ging es los. Beim ersten Online-Meeting ging es um motivierende Wettbewerbe in Mobilitätsmanagement und darum, was im Jahr 2024 erreicht werden soll. Begleitet wird das Netzwerk vom wissenschaftlichen Beirat des Verbandes, Prof. Dr. Christian Grotmeier, der ein ausgewiesener Experte für Mobilitäts- und Nachhaltigkeitsthemen ist. Sein Credo für das Netzwerk: Erfahrungen austauschen, voneinander lernen und gemeinsam besser werden in der betrieblichen Mobilität.

„Die Mitglieder des Bundesverbandes Betriebliche Mobilität e.V. sind wichtige Akteure für die Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität in Deutschland. Ich freue mich deshalb sehr auf den Austausch und die Arbeit im neuen Netzwerk Future Mobility.“, so Grotmeier.

Termine 2024:

6. März (Netzwerktreffen in Mannheim) · **16. Mai** · **12. Juni**
17. Oktober (Netzwerktreffen in Mannheim) · **14. November**



AFC

Ihr Fuhrpark in besten Händen

Mit AFC sorgenfrei unterwegs: Vom effizienten digitalen Schaden- und Risikomanagement bis zur maßgeschneiderten Flottenversicherung. Ihr Fuhrparkmanagement – einfach, effektiv, alles unter Kontrolle!

www.autofleetcontrol.de

Benefits, die sich wie von alleine managen?

Das geht!

Wir sorgen dafür, dass all Ihre Benefits auf einer Plattform verwaltet und fertig für die Payroll abgerechnet werden.

Für zufriedene Mitarbeitende und weniger Aufwand bei HR.

LOFINO

Die All-In-One-Plattform für Benefit- und Mobilitätsmanagement

www.lofino.de



AUSGEBUCHT!

Zertifizierte:r Mobilitätsmanager:in (BBM) ab 27. Februar 2024 (Sechs Module bis November 2024)

Der Kurs ist vollständig ausgebucht, bitte lassen Sie sich auf die Warteliste für den nächsten Kurs setzen. Ein effizientes und nachhaltiges Mobilitätsmanagement im Unternehmen stellt hohe Anforderungen an das Fachwissen und die Führungsqualitäten der verantwortlichen Mitarbeitenden. Deshalb ist es wichtig, sich in diesem Bereich umfassend weiterzubilden. Zum Thema Mobilitätsmanagement gibt es inzwischen zahlreiche Seminarangebote. Das Angebot des Bundesverbandes unterscheidet sich hierbei in einem wichtigen Punkt: **Statt visionärer Überlegungen steht die praktische Umsetzbarkeit im Unternehmen im Vordergrund.** Der Zertifikatslehrgang des BBM bietet eine umfassende Ausbildung für das betriebliche Mobilitätsmanagement und vermittelt hochwertiges Know-how.



In sechs Modulen geht es um die Grundlagen des Flottenmanagements, des Travelmanagements sowie des Changemanagements. Außerdem vermittelt der Kurs umfassendes Wissen zum Mobilitätsbudget, zu den rechtlichen Aspekten des Mobilitätsmanagements sowie zur praktischen Umsetzung. **Der Kurs findet als Präsenzseminar statt und jedes Modul bietet einen Online-Selbstlernkurs.** Die Inhalte daraus werden beim Präsenztermin als bekannt vorausgesetzt. Die Module sind bis auf das erste einzeln buchbar. Um das Zertifikat zu erlangen, sind jedoch alle Module inklusive der Abschlussprüfung notwendig.

Jetzt → [hier](#) auf die Warteliste für den nächsten Kurs setzen lassen!

Onlinekurs „Mobilitätsbudget“

Mobilitätsbudgets sind derzeit in aller Munde, denn um die betriebliche Mobilität langfristig nachhaltig und wirtschaftlich auszurichten, ist dieses Angebot eine echte Alternative zum herkömmlichen Dienstwagen. Viele Mobilitätsverantwortliche setzen sich aktuell mit dem Thema auseinander und informieren sich über Möglichkeiten. Dabei stoßen sie schnell auf Herausforderungen. **Aus diesem Grund hat der Mobilitätsverband einen Selbstlernkurs zum Mobilitätsbudget entwickelt.** Mobilitätsbudgets können nicht nur eine wirkliche Alternative zum Dienstwagen sein, sondern auch zu einer besseren CO₂-Bilanz beitragen. Außerdem nimmt die Bedeutung von Mobilitätsbudgets als Motivationsmittel und Benefit für Mitarbeitende erheblich zu.



führung zu beachten gibt, welche Vorteile das Mobilitätsbudget für Unternehmen und Mitarbeitende bietet und auch, welche Herausforderungen aufkommen können. Zudem war es dem Verband wichtig, auch auf Aspekte der Versteuerung einzugehen, weil es hierbei besonders häufig zu Unsicherheiten kommt. Eine Checkliste und Anwendungsbeispiele unterstützen den theoretischen Inhalt und helfen, die Inhalte praktisch umzusetzen.

Der Kurs kann jederzeit und von überall aus gestartet werden. Melden Sie sich gleich auf der → [Homepage des Verbandes](#) an. Für ordentliche Mitglieder ist der Kurs kostenfrei, alle anderen Interessierten

können ihn gegen eine geringe Gebühr buchen.

Der Kurs soll die Einführung des Mobilitätsbudgets erleichtern und etwaige Sorgen nehmen. Es wird vermittelt, was es bei der Ein-

Wer noch kein Mitglied ist, aber von den umfassenden Vorteilen profitieren möchte, informiert sich unter www.mobilitaetsverband.de.

Steuerpflicht von Prämien aus der THG-Quote

Seit 2022 haben Halterinnen und Halter die Möglichkeit, für das Elektrofahrzeug eine sogenannte Treibhausgas-minderungsprämie (THG-Prämie) zu erhalten. Durch den Antrieb des Fahrzeugs mit Strom statt mit fossilen Kraftstoffen werden CO₂-Emissionen eingespart. Diese Einsparung kann im Rahmen des Treibhausgas-minderungs-Quotenhandel in Prämienzahlungen umgewandelt werden. Das Bundesministerium der Finanzen berichtet darüber, inwieweit der Erlös der THG-Quote steuerpflichtig ist.

Unternehmen der Mineralölwirtschaft, die in Deutschland Otto- oder Dieselmotoren in den Verkehr bringen, müssen die durch diese Kraftstoffe entstehenden Treibhausgasemissionen mindern – das schreibt das Umweltrecht vor. Jede Nichterfüllung der vorgeschriebenen CO₂-Minderung wird für jede Tonne mit einer staatlichen Abgabe sanktioniert. Unternehmen können die Quotenverpflichtungen beispielsweise durch Beimischung oder Verkauf von reinem Biokraftstoff oder E-Fuels sowie durch die Anrechnung von in Elektrofahr-


zeugen genutztem Strom erfüllen. Dabei können Unternehmen diese Verpflichtungen selbst erfüllen oder sie an Dritte übertragen (THG-Quotenhandel).

Mitglieder des Verbandes profitieren von unserer exklusiven Kooperation mit EMOVY. Unser Partner ist spezialisiert auf den Verkauf der THG-Quote von Fuhrparks. Abgewickelt werden kann die THG-Quote

- ▶ für batterieelektrische Pkw-Fahrzeuge
- ▶ für batterieelektrische Transporter
- ▶ für Ladeinfrastruktur

Fragen zur Abwicklung beantwortet das EMOVY-Team direkt.

ANZEIGE





Mit der THG-Prämie Ihre Fuhrpark-Kosten reduzieren

Unternehmen, die ihre Fuhrparks auf Elektroautos umstellen, können die THG-Quote verkaufen und sich pro E-Auto und Jahr für CO₂-Einsparungen entlohnen lassen – das gilt auch für öffentliche Ladepunkte.

Vertrauen Sie dem einzigen Experten, der sich auf B2B-Flottenkunden spezialisiert hat und sichern Sie sich die THG-Quote zu Sonderkonditionen!

- ✓ Abwicklung mit Behörden und Abnehmern
- ✓ Risikoloses Festpreisangebot
- ✓ Ohne großen Aufwand für den Flottenbetreiber

Jetzt vom 10%
BBM-Mitglieder-
vorteil profitieren!
info@emovy.de

Für viele Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortliche ist die THG-Quote eine **zusätzliche Einnahmequelle**. Dabei gilt es die Steuerpflicht zu beachten. Ausschlaggebend für diese ist die Frage, ob es sich um ein Fahrzeug im Privat- oder Betriebsvermögen handelt und wer im Falle der Dienstwagengestellung an eine Arbeitnehmerin oder einen Arbeitnehmer die Prämie beziehungsweise Quote erhält.

Handelt es sich bei dem Fahrzeug um Privatvermögen, dann unterliegt die Prämie nicht der Einkommensteuer, da der Erlös aus dem Verkauf keiner Einkunftsart zuzuordnen ist. Handelt es sich dagegen um Betriebsvermögen, dann entspricht die erhaltene Zahlung einer Betriebseinnahme und ist damit als Teil des Gewinns steuerpflichtig. Bei der Überlassung eines betrieblichen Fahrzeugs als Dienstwagen ist regelmäßig der Arbeitgeber der Halter, weshalb die Prämie im Regelfall ihm zukommt. Lohnsteuerliche Konsequenzen für die Arbeitnehmerin oder den Arbeitnehmer ergeben sich dann nicht. Anders verhält es sich aber, wenn Arbeitnehmende die Halter der Fahrzeuge sind und ihnen die Prämie zusteht. In diesem Fall liegt ein **steuerpflichtiger Arbeitslohn** vor. Unabhängig davon, wer die Prämie erhält, gilt für die Dienstwagenbesteuerung: Wird die sogenannte Fahrtenbuchmethode angewendet oder greift die Kostendeckelung, mindert die Prämie die Gesamtkosten des Fahrzeugs und reduziert somit in diesen Fällen den steuerpflichtigen Nutzungsvorteil aus der Fahrzeugüberlassung.

Die ausführlichen Informationen zum Thema erhalten Sie unter www.bundesfinanzministerium.de

QUELLE: BUNDESMINISTERIUM DER FINANZEN

E-Bikes als Diensträder werden immer beliebter

Laut Statista wurden im Jahr 2022 deutschlandweit 2,2 Millionen E-Bikes verkauft – zehn Prozent mehr als im Vorjahr. Auch 2023 soll die zwei Millionen-Grenze geknackt worden sein. Dies liegt nicht zuletzt an den Arbeitgebern, welche diese Art der Mobilität im Rahmen des steuerbegünstigten Dienstfahrrads fördern. Besonders beliebt ist das Modell der Entgeltumwandlung beim E-Bike-Leasing.

Stellt der Arbeitgeber den Arbeitnehmenden ein betriebliches Fahrrad unentgeltlich oder verbilligt zur privaten Nutzung zur Verfügung, handelt es sich grundsätzlich um steuerpflichtigen Arbeitslohn. Unter bestimmten Voraussetzungen bleibt die Überlassung steuerfrei. Für die spätere Übereignung gelten Pauschalierungsvorschriften. Auch für das Aufladen des E-Bikes gelten Erleichterungen. **Viele Sonderregelungen gelten aber nicht bei der Umsatzsteuer.**

Zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für die Überlassung eines betrieblichen Fahrrads, das kein Kraftfahrzeug ist, bleiben lohnsteuerfrei (§ 3 Nr. 37 EStG). Die Steuerbefreiung gilt sowohl für E-Bikes als auch für Fahrräder. Eine Aufzeichnungspflicht im Lohnkonto besteht nicht.

Die Steuerbefreiung gilt jedoch nicht für die in der Praxis verbreiteten Modelle der Fahrradüberlassung im Wege der Gehaltsumwandlung, insbesondere beim sogenannten E-Bike-Leasing.

Dienstrad-Leasing – Selbstlernkurs nutzen!

In unserem umfassenden Online-Selbstlernkurs zum Thema Dienstrad-Leasing lernen Sie alle Grundlagen, Voraussetzungen und den regulatorischen Rahmen kennen. Sie erhalten wertvolles Wissen, um verschiedene Anschaffungsformen miteinander zu vergleichen. Zudem werden Ihnen die wichtigsten Informationen zu Versicherung, Steuer und Unfallverhütungsvorschriften im Zusammenhang mit Dienstrad-Leasing vermittelt.

→ [Alle Infos finden Sie hier](#)

Bei einer Gehaltsumwandlung greift die Steuerbefreiung also nicht. Allerdings gibt es auch hier mehrere Vergünstigungen. Überlässt der Arbeitgeber dem Mitarbeitenden ein Fahrrad zur privaten Nutzung, gelten grundsätzlich folgende lohnsteuerliche Bewertungsregeln:

- ▶ Regelmäßig ist für die Fahrradüberlassung als monatlicher Durchschnittswert der privaten Nutzung **1 Prozent eines auf volle 100 Euro abgerundeten Viertels** der unverbindlichen Preisempfehlung anzusetzen.
- ▶ Der Ansatz gilt jeweils für **alle privaten Fahrten einschließlich Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte** (und gegebenenfalls Heimfahrten im Rahmen einer doppelten Haushaltsführung). Anders als beim Auto gibt es hier also keine 0,03-Prozent-Regelung.
- ▶ Gehört die Nutzungsüberlassung von Fahrrädern ausnahmsweise zur Angebotspalette des Arbeitgebers an fremde Dritte (zum Beispiel Fahrradverleihfirmen), ist der **Angebotspreis des Arbeitgebers** anzusetzen. Bei Personalrabatten ist der Rabattfreibetrag in Höhe von 1.080 Euro zu berücksichtigen.

QUELLE: HAUFE-LEXWARE GMBH & CO. KG (6. JULI 2023)

ANZEIGE



Minuten oder Monate, mieten Sie so lange, wie Sie es brauchen.

Flexible Miete von Enterprise.

enterprise
rent-a-car

©2024 Enterprise Rent-A-Car. M05546 01.24.CB



E.ON Drive ElectricFleet

Ihr entspannter Weg zur
umweltfreundlichen Flotte.

Persönliche Beratung:
20. + 21. März 2024
Flotte! Der Branchentreff
Stand I 39-43

So einfach funktioniert es für Sie:

Sprechen Sie uns an und wir kümmern uns komplett um alles. Von der Bedarfsermittlung, der Installation bis zum Betrieb der Ladestationen am Standort und bei Ihren Mitarbeitern zu Hause. So können Sie entspannt Ihre Flotte umweltfreundlich elektrifizieren, Ihre Mitarbeiter begeistern und die CO₂-Bilanz des Unternehmens dauerhaft positiver gestalten.



Charge@Work

Ladestationen für Firmenparkplätze
und Unternehmensstandorte



Charge@Home

Ladestationen für Mitarbeiter zu Hause
inklusive Installation und rechtskon-
former Rückvergütung des Ladestroms



Charge@Public

App-Zugang zu über 260.000 öffent-
lichen Ladepunkten in Deutschland,
Österreich, der Schweiz, Dänemark,
den Niederlanden, Belgien, Luxemburg
und Italien

Ihre maßgeschneiderte Flotten-Lösung:

Besuchen Sie uns am 20. und 21. März 2024 in Düsseldorf auf der „Flotte! Der Branchentreff“. Nutzen Sie die Gelegenheit, um sich ausführlich über den Umstieg Ihrer Firmenflotte auf Elektromobilität informieren zu lassen.

Gerne können Sie auch einen persönlichen Termin mit einem unserer E.ON Drive E-Mobility-Experten vereinbaren. Kontaktieren Sie uns per E-Mail unter sales@eon-drive.de oder über unser Kontaktformular auf eon-drive.de/electricfleet

Wir freuen uns darauf, Sie zu beraten!





ONLINE
KURSE

Kostenfrei für Verbandsmitglieder, kostengünstig für Nicht-Mitglieder

Online-Selbstlernkurse

Tipp für weniger Stress mit Fahrerinnen und Fahrern

Das können wir unseren Mitarbeitern nicht zumuten

Günstig unterweisen UVV-Unterweisung online

Einfach und günstig
mit Fleetinstruct

Tipps für einen gelungenen Start

Die ersten 100 Tage im Fuhrparkmanagement überleben

FLEETRICITY

Der Kurs für Elektromobilität
im Fuhrpark

Die Besteuerung von E-Fahrzeugen

Laden von E-Fahrzeugen im Fuhrpark

Optimale Handhabung von E-Fahrzeugen

Fuhrpark- management bei Elektrofahrzeugen

Thema: Elektromobilität

Risiken minimieren –
Haftung vermeiden

Grundlagen der Halterhaftung für Fuhrpark- verantwortliche

Leasingwissen für Fuhrpark- verantwortliche

Besteuerung von Dienstwagen

Grundlagen

Dienstwagensteuer

Firmenwagennutzung
aus Fahrzeugpool

Dienstwagensteuer

Optimierungsmöglichkeiten
bei Firmenswagennutzung

Mobilitätsbudget

Einführung im Unternehmen,
Chancen und Herausforderungen

Dienstrad- Leasing

Weitere Infos und Anmeldemöglichkeiten finden Sie → [hier](#).



Möchten Sie, dass Ihre Fahrer sicher auf der Straße unterwegs sind?

Mit Webfleet gelingt es!

Sie wissen, wohin Sie Ihr Unternehmen weiterentwickeln möchten. Wir unterstützen Sie dabei, genau dorthin zu gelangen. Ganz gleich, ob Sie weniger Kraftstoff verbrauchen, die Sicherheit Ihrer Fahrer und Flotte verbessern oder Ihre Produktivität steigern wollen – Europas Nr. 1 Flottenmanagementlösung gibt Ihnen die Daten und Werkzeuge an die Hand, die Sie brauchen, um Ihre Ziele zu erreichen.

Kontaktieren Sie uns:
webfleet.com | 069 6630 8024

Let's drive business. Further.

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

MÄRZ BIS MAI 2024

Übersicht der Termine



4. März 2024, 14:30 bis 15 Uhr

„Mein“ Verband

Ein Blick hinter die Kulissen des Mobilitätsverbandes



16./17. April

Fachtagung Fuhrparkmanagement 2024, Leipzig

Wie lässt sich das Fuhrparkmanagement für Ihr Unternehmen optimieren, damit die Kosten im Griff behalten werden und gleichzeitig kommende Anforderungen im Rahmen der Flottensteuerung erfüllt werden können? Die Gesetzgebung macht mehr und mehr Vorgaben für Unternehmen, der Fahrzeugmarkt ist für Unternehmen oft schwierig. Prozesse sind rasch erschwert. Die gute Nachricht: Es gibt Lösungen, die spannend sind und im Rahmen der Jahrestagung des Mobilitätsverbandes, zu der auch Nichtmitglieder eingeladen sind, Thema sein werden.

5. März 2024, 10 bis 11 Uhr

Wirtschaftlichkeit und Kostenrechnung bei E-Fahrzeugen

mit Marc-Oliver Prinzing

13. März 2024, 13 bis 14 Uhr

Rat 5 Tat mit Roman Kasten



Empfehlung

20. bis 21. März 2024

Flotte! Der Branchentreff



Besuchen Sie uns an unserem Messestand C67-C69 und tauschen Sie sich mit uns aus. Die größte Messe der Fuhrparkbranche bietet spannenden Input und genügend Raum für Netzwerk- und Austauschmöglichkeiten. Alle Mitglieder haben zudem wieder die Möglichkeit, Gutscheine für eine kostenfreie Teilnahme anzufordern.



12. März 2024, 16 Uhr

Rhein-Main unter Leitung von Jens Albrecht

13. März 2024, 14 bis 17 Uhr

Dresden unter Leitung von Stefan Jacob

14. März 2024, 13 bis 17 Uhr

Bodensee unter Leitung von Roland Wiggenhauser

4. April 2024, 17:30 bis 20 Uhr

München unter der Leitung von Martin Kaus

23. April 2024, Zeit folgt

Stuttgart unter der Leitung von Sibylle Zighmi

Neben einer großen Anzahl an Ausstellern bietet die Veranstaltung auch ein umfangreiches Fachprogramm mit Vorträgen und Workshops zu allen wichtigen Themen in der Praxis.

21. März 2024

Fachtag kommunales Fuhrparkmanagement

Übrigens: Unter Mitwirkung des BBM gibt es auf der diesjährigen „Flotte!“ am 21. März einen Fachtag zum kommunalen Fuhrparkmanagement mit einem über den Tag verteilt speziellem Fachprogramm. Best Practise-Beispiele verschiedenster kommunaler Unternehmen bis zu Themen von „Kommunal ist anders – die Besonderheiten kommunaler Fuhrparks“, „Die kommunale Eigenwerkstatt – Zukunfts- oder Auslaufmodell?“ bis zu „Zukunftssichere Mobilität für Kommunen: Erfolgreiche Umstellung auf einen zentralen Fuhrpark unter Berücksichtigung steigender Vorschriften“. Es wird ein spannender Tag mit vielen wichtigen Impulsen und kundigen Gesprächspartner:innen.

→ [Weitere Informationen und Anmeldung](#)



FLEETRICITY
DER KURS FÜR ELEKTROMOBILITÄT
IM FUHRPARK

**Jetzt
anmelden –
Start jederzeit
möglich!**

DER KURS FÜR ELEKTROMOBILITÄT IM FUHRPARK

Die volle Ladung Know-how

Umfassend

Alle relevanten Aspekte zu Einführung und Management von Elektromobilität im betrieblichen Fuhrpark

Fokussiert

Der Kurs befasst sich ausschließlich mit der betrieblichen Elektromobilität

Neutral

Wissensvermittlung ohne marktpolitische Agenda

Praxisnah

Inhalte, Experten und Referenten aus der Praxis

WWW.FLEETRICITY.DE

Impressum

Herausgeber

Bundesverband Betriebliche Mobilität e.V.
Am Oberen Luisenpark 22
68165 Mannheim
info@mobilitaetsverband.de

Vorstand

Vorsitzender: Marc-Oliver Prinzing
Stv. Vorsitzende: Melanie Schmahl, Dieter Grün

Geschäftsführer

Axel Schäfer (V. i. S. d. P.)

Kontakt zur Redaktion

presse@mobilitaetsverband.de

ISSN 2944-4659

**Folgen Sie uns in den
sozialen Medien:**



Bundesverband
Betriebliche Mobilität
Expertise für Fuhrpark- & Mobilitätsmanagement