

Firmenflotten werden elektrisch

Immer mehr Unternehmen in der Schweiz wollen E-Fahrzeuge in ihre Firmenflotten aufnehmen. Als Treiber fungieren häufig CO2-Emissionsziele. Teilweise hohe Investitionskosten, Bedenken bezüglich Reichweiten und Lademanagement dämpfen die Elektrifizierungsfreudigkeit – zu Unrecht, betonen Experten.

Autor Name

Die Firmenflotten in der Schweiz werden zunehmend elektrisch. Dies bestätigen ein Blick auf mehrere Studien sowie eine Handvoll Rückmeldungen aus der Mobilitätsbranche.

So gaben etwa in der Marktstudie «Car Policy» des Mobilitätsdienstleisters Fleet Competence Group 72 Prozent von 160 befragten Unternehmen an, den Anteil ihrer E-Fahrzeuge in den nächsten 12 bis 18 Monaten erhöhen zu wollen. «Haupttreiber für dieses neue Interesse an der Elektromobilität ist bei den meisten von uns zurzeit begleiteten Unternehmen der Druck aus der Unternehmensleitung in Verbindung mit «Zero-Emission»-Zielen», sagt dazu Balz Eggenberger, Managing Partner und Gründer bei Fleet Competence. Auf der anderen Seite habe aber auch das Angebot an interessanten Fahrzeugen mit einer akzeptablen Reichweite in den letzten 12 Monaten stark zugenommen.

Interesse trifft Angebot

Dies wird von Marcel Guerry, CEO Emil Frey Schweiz, bestätigt: «Das Interesse ist grundsätzlich gross, da es sich zum einen um eine moderne Technologie handelt und zum anderen viele Unternehmen in ihrer Unternehmensführung Nachhaltigkeitsziele definiert haben». In den Verkaufsräumen würden zudem Hunderte von verschiedenen Elektrofahrzeugmodellen zur Auswahl stehen. «Die aktuellen Verkaufszahlen zeigen, dass die neue Technologie gut ankommt und dass auch Importeure und Garagisten gute Arbeit leisten», so Guerry.

Über gut laufende Geschäfte mit Stromern freut man sich auch bei der AMAG Group AG: «Die Zahl der Anfragen hat sehr stark zugenommen», sagt Michael Baumann, PR Manager e-Mobility bei AMAG. Zudem sei auch die Be-



Der E-Fahrer der Eberhard Bau AG wird beladen.

Bild Eberhard Unternehmungen

reitschaft, batteriebetriebene E-Fahrzeuge in Fuhrparks aufzunehmen, grösser geworden. Er sieht nebst den oben bereits erwähnten Ursachen noch zwei weitere Faktoren für den E-Boom: lange Lieferfristen und Angebotsreduzierungen bei Autos mit Verbrennermotoren.

Grosse Investition

Im vergangenen Jahr sagte der Geschäftsleiter des Käsevertriebs

«Die aktuellen Verkaufszahlen zeigen, dass die neue Technologie gut ankommt.»

Marcel Guerry
CEO Emil Frey Schweiz

natürli zürüoberland ag gegenüber der «Zürcher Wirtschaft», dass sein Unternehmen eigentlich gerne einen E-LKW in die Flotte aufnehmen würde. «Allerdings betragen die Anschaffungskosten dafür ziemlich genau das Doppelte eines herkömmlichen LKW», so

Heller damals. Die durch die Nutzung des E-LKW entstehenden Minderkosten würden diese Mehrinvestition erst nach mehreren Jahren kompensieren.

Die Eberhard Bau AG in Kloten hat sich für die Anschaffung von zwei E-LKW entschieden – trotz «grossen Investitionen», auf die auch Silvan Eberhard, Leiter Logistik und Mitglied der Geschäftsleitung bei den Eberhard Unternehmungen, hinweist. Nach einem Monat mit dem ersten Stromer zieht er ein positives erstes Fazit: «Der Kipper lässt sich normal im Tagesgeschäft einsetzen und ist den dieselbetriebenen Fahrzeugen absolut ebenbürtig». Der einzige Nachteil sei die rund 5 Tonnen geringere Nutzlast gegenüber einem herkömmlichen Lastwagen.

Viel fahren, aber kurz

Der Eberhard Fuhrpark umfasst aktuell 70 Fahrzeuge, zwei davon sind Elektrolastwagen. «Wir werden vorerst weitere Erfahrungen mit den E-Fahrzeugen sammeln», so Silvan Eberhard auf die Frage nach weiteren Elektrifi-

zierungen des Fuhrparks. «Für eine durchgängige Elektrifizierung der Flotte ist es jedoch sicher zu früh». Für Lastwagen mit den von der Eberhard Bau AG benötigten Batteriekapazitäten sei der Elektrofahrzeughersteller Futuricum aus Winterthur bis jetzt der einzige Hersteller. Zudem sei das Bereitstellen der Ladeinfrastruktur für eine ganze E-Flotte eine grosse Herausforderung.

Abgesehen von Emissionszielen und Imagegewinn: Wann lohnt es sich für eine Unternehmung die Flotte zu elektrifizieren? «Elektroautos sind finanziell und ökobilanziell dann am attraktivsten, wenn 15000 Kilometer und mehr pro Jahr gefahren werden», sagt dazu Luc Andrea Tschumper, Elektromobilitätsumstiegsberater bei Swiss eMobility. Dies treffe oft auf Aussendienst- und Servicemitarbeitende oder Geschäftsleitungsmitglieder mit PW zu. Gewisse Nachteile sieht wiederum Marcel Guerry von Emil Frey für gewisse Handwerker: «Für Handwerker in Bergregionen mit relativ langen Strecken, 4x4 und hohen Belas-

tungen sind die derzeitigen Reichweiten für deren leichte Nutzfahrzeuge noch limitierend.» In den Agglomerationen im Flachland hingegen, wo zumeist Strecken von deutlich unter 100 Kilometern pro Tag zurückgelegt würden, seien die derzeitigen Reichweiten dagegen kein Problem.

Auf lange Frist rendiert's

Nebst den Reichweiten von Elektrofahrzeugen beschäftigt die Unternehmen die Kosten für die betriebsinterne E-Mobilität und die Ladesituation. Betreffend Anschaffungskosten sind sich die E-Mobilitäts-Experten einig: Auf lange Frist rendiert's. «Ein E-Fahrzeug ist auf die Dauer günstiger», bringt es Michael Baumann von der AMAG auf den Punkt. «Mit Blick auf die Gesamtkosten und den CO2-Ausstoss lohnt es sich nach zwei bis drei Jahren in den allermeisten Fällen, elektrisch unterwegs zu sein». Auch Balz Eggenberger von Fleet Competence verweist auf die Gesamtkostenbetrachtung: «Die Gesamt-

kostenvergleiche bei mehreren Unternehmen haben gezeigt, dass E-Fahrzeuge in der Regel 10-15 Prozent günstiger sind und dies obwohl viele dieser Fahrzeuge bei einer reinen Listenpreisbetrachtung 5000-10000 Franken teurer sind als beliebte Flottenfahrzeuge mit herkömmlichem Antrieb». Gemäss Luc Tschumper setzt sich diese Erkenntnis der günstigeren Gesamtkostenrechnung für Stromer bei Firmen vermehrt durch: «Die Kosten werden aus unserer Sicht in den nächsten Jahren zum Haupttreiber für die Beschaffung von eFahrzeugen», so der stellvertretende Geschäftsführer von Swiss eMobility.

Eher unter Druck

Eine Frage, die Tschumper bei seiner Beratungstätigkeit für Firmen in Sachen eMobilität auch immer wieder hört, ist: «Bleiben meine Mitarbeitenden mit E-Autos stehen? Wo werden die geladen?» Er verweist dann auf moderne Elektroautos mit Reichweiten von 300 bis 400 Kilometern sowie

Schnellademöglichkeiten, die auch anspruchsvolle Fahrprofile abdecken könnten. Aufgeladen werden die E-Fahrzeuge laut Tschumper heutzutage zu Hause bei den Mitarbeitenden, an den Geschäftsstandorten und an öffentlichen Ladestationen. «Grundsätzlich gibt es in der Schweiz viele öffentliche Ladestationen», sagt Michael Baumann von der AMAG zum Thema Laden. «Am idealsten ist es aber natürlich, wenn man zuhause oder im Geschäft laden kann.»

Da sich laut Balz Eggenberger mittlerweile klar abzeichnet, dass batterieelektrische Autos den Markt in den nächsten Jahrzehnten beherrschen werden, seien für Firmen aber auch Investitionen in die notwendigen Ladeinfrastrukturen kein Risiko mehr.

Verbesserungspotenzial in Sachen Laden sieht Marcel Guerry von Emil Frey noch bei den öffentlichen Ladestationen – und fordert mehr Tempo von Bund, Kantonen und Gemeinden: «Heute gibt es rund 115000 E-Fahrzeuge

und rund 6600 öffentliche Ladestationen in der Schweiz. Es müssten aber schon heute 11400 vorhanden sein, um den Erfolg dieser Technologie nicht abzuwürgen. Im Jahr 2025 rechnen wir mit einem Bestand von rund 500000 Fahrzeugen. Dann wären 45000 Ladestationen notwendig!»

INFO

Kostenlose Beratung

Bis ins erste Quartal 2023 bietet Swiss e-Mobility KMU eine kostenlose Elektromobilitätsberatung. Mehr Infos unter:



www.swiss-emobility.ch/de/programme/charge4work

Anzeige