

Offen für Neues

EWB | Der Energieversorger in Rheinland-Pfalz verfolgt seit Jahrzehnten die Entwicklungen der alternativen Antriebe und setzt sowohl Erdgas- als auch Elektro-Fahrzeuge gezielt ein.



Fotos: Annemarie Schneider/Autoflotte

Dienstwagen mit Elektroantrieb | Mit Strom sind insgesamt 18 Autos im EWR-Fuhrpark unterwegs

— Seitdem es die ersten Elektroautos mit Zulassung für den deutschen Straßenverkehr gibt, versucht die EWR diese Modelle in den Fuhrpark zu integrieren oder zumindest auf ihre Einsatztauglichkeit zu testen. Hans-Josef Kissel, seit fast 40 Jahren Mitarbeiter und Führungskraft bei EWR, zuletzt als Leiter Fuhrparkmanagement/neue Technologien und heute Berater beim Energieversorger, hat diesen Bereich mit auf- und ausgebaut.

Der Techniker, Kfz- und Elektromeister blickt zurück auf die Entwicklung. Er erinnert sich: „Das erste E-Fahrzeug haben wir 1986 gekauft: einen VW Golf II Citystromer. Zu jener Zeit wurden nur wenige davon produziert und von Energiekonzernen genutzt. Auch wir haben das Fahrzeug im Netz eingesetzt. Und das Auto läuft heute noch, aber nicht mehr bei uns.“

Grüne Historie | Danach haben vor allem in den 80er- und 90er-Jahren die französischen Hersteller mit ihren E-Fahrzeugen Einzug gehalten. Ende der 90er bis etwa 2010 ist es bei der EWR etwas ruhiger geworden um den Elektroantrieb. Im Gegenzug haben die Erdgasfahrzeuge Fahrt aufgenommen und diese auch beibehalten. Mittlerweile tummeln sich rund 120 Pkw und Transporter mit Erdgasantrieb im Fuhrpark.

Vor etwa sechs Jahren haben die E-Fahrzeuge neuen Schwung erfahren. Denn das

Unternehmen hat nicht nur eine E-Offensive mit rund 100 Pedelecs gestartet, welche die Kommunen für zwei Jahre kostenlos testen konnten. Einzige Voraussetzungen waren regelmäßige Reports zur Nutzung wie Fahr- und Ladeverhalten. Die EWR hat auch rund 50 E-Roller angeschafft, die sich seither im Fuhrpark befinden, plus einige E-Quads zu Testzwecken.

Daneben sind heute 18 E-Autos in Betrieb – vom Audi A3 E-Tron und BMW i3 über die Mercedes-Benz B-Klasse Electric Drive, den Opel Ampera und E-Smart bis hin zu

den E-Modellen VW Golf und VW Up. „Alles, was von den intern zugelassenen Marken verfügbar ist, setzen wir ein und streuen sie in der Flotte über den gesamten Nutzerbereich. Auch die Monteure fahren mit den Fahrzeugen zu den Baustellen, um Vergleiche zu den Kfz-Einsätzen mit herkömmlichen Antrieben zu erhalten“, sagt Kissel.

Sein Fazit: „Bei vorausschauender Planung sind die Fahrzeuge gut einsetzbar, zumal heute fast alle Modelle mit Range Extender ausgerüstet sind oder optional ausgestattet werden können und die neuen Modelle in der Praxis auch relativ genaue Reichweitenanzeigen liefern.“

Für die optimale Infrastruktur sorgen insgesamt rund 40 Ladestationen. Diese verteilen sich auf die eigenen Parkhäuser, die Bezirksstelle in Worms sowie die Außenstellen Hofheim, Alzey und Wörrstadt.

Zusätzlich gibt es fünf öffentliche Lademöglichkeiten. „30 weitere Ladestationen sind geordert und werden demnächst öffentlich aufgestellt, zum Beispiel auf kommunalen Stellplätzen“, erläutert Kissel. Und für den Betrieb der Erdgasfahrzeuge können in und um Worms zwei eigene Tankstellen mit Bio-Erdgas angezapft werden.

Motivation der Mitarbeiter | Um die Nachfrage speziell nach E-Fahrzeugen unter den dienstwagenberechtigten Mitarbeitern

In Kürze | Die EWR-Gruppe

Die EWR-Gruppe ist ein Energieversorgungsunternehmen, dessen Wurzeln bis 1911 zurückreichen. Das Unternehmen mit Sitz in Worms ist aus der Fusion der Elektrizitätswerk Rheinhessen Aktiengesellschaft (EWR AG) mit der Energie- und Dienstleistungssparte der Stadtwerke Worms 2002 hervorgegangen und besteht heute aus der EWR AG, der EWR Netz GmbH und der EWR Neue Energien GmbH. Als regionaler Mehrpartenversorger für Strom, Gas und Wasser sowie weiterer Dienstleistungen wie DSL-Angebote beschäftigt die Gruppe mehr als 500 Mitarbeiter. Der Umsatz in 2014: rund 450 Millionen Euro. Anteilseigner sind je zur Hälfte die Stadt Worms und RWE.

zu steigern, hat EWR ein Modell aufgelegt, das dem Nutzer bei Bestellung eines solchen Fahrzeugs die Mehrkosten für die Beschaffung im Vergleich zu einem Modell mit herkömmlichem Antrieb ausgleicht. „Da die Fahrzeugauswahl für dienstwagenberechtigte Mitarbeiter auf einer Budgetierung fußt und die verschiedenen Kategorien sich an Netto-Anschaffungsbeträgen orientieren, haben wir damit eine Kompensation geschaffen“, sagt Kissel.

Ungeachtet dessen gelten bei den E-Fahrzeugen andere Rahmenbedingungen für die Beschaffung. Sie werden grundsätzlich immer geleast, während die Modelle mit anderen Antriebsformen in der Regel gekauft werden. Je nach Angebot reicht die Gesamtlaufzeit der Leasingverträge von zwei bis vier Jahren mit einer Laufleistung von 10.000 Kilometern pro Jahr, inklusive Akku. Nur zwei ältere Smart-Modelle sind gekauft und anschließend zu E-Varianten umgebaut worden.

Angebot von vier Leasinggebern | Bei der Auswahl der Leasinggesellschaft wird wie bei den rund 30 Firmenwagen verfahren, die Dienstwagenfahrern direkt zugeordnet sind: Nach Anfrage bei drei bis vier Leasinggebern erhält derjenige mit dem besten Angebot den Zuschlag.

Im Gegensatz dazu sind auch die Erdgasmodelle alle gekauft und werden nach acht Jahren an gewerbliche Aufkäufer vermarktet. Meist haben sie dann zwischen 200.000 und 300.000 Kilometer auf dem Tacho.

Die Servicebausteine für Elektro- und Erdgasfahrzeuge unterscheiden sich zu den-



Hans-Josef Kissel, Berater der EWR | Als Leiter Fuhrparkmanagement/ neue Technologien hat er den Bereich E-Mobilität und alternative Antriebe über die Jahre mit aufgebaut

jenigen für Firmenwagen mit Verbrennungsmotoren nur in einigen Punkten. Wenn sie geleast sind, gehen alle zu Wartungs- und Verschleißarbeiten in die Markenwerkstätten beziehungsweise die für E-Autos autorisierten Vertragswerkstätten. Das gilt auch für die gekauften Modelle in der Garantiezeit. Für Letztere steht danach ein regionales Netz an freien und markengebundenen Händlern mit Rahmenabkommen bereit, das Reparaturen und Kundendienste durchführt.

Räder und Reifen laufen prinzipiell separat über vier Reifenhändler. Und die Flottenversicherung deckt alle Einheiten, einschließlich E-Fahrzeuge, via Stückprämien mit einer Selbstbeteiligung von 150 Euro in der Teil- und 500 Euro in der Vollkasko ein.

Etwas andere Wege muss das Fuhrparkmanagement bei den jährlichen UVV-Prüfungen der E-Fahrzeuge nehmen. „Analog dem Service kann nicht jede Fach-

werkstatt diese Aufgabe übernehmen, weshalb wir dafür nach Mainz oder Mannheim fahren müssen. In der Summe bleiben Aufwand und Kosten für die Fahrzeuge aber im Rahmen“, sagt Kissel.

Zukunft alternativer Antriebe | Wohin sich die E-Mobilität generell entwickelt, ist für den Experten für neue Technologien noch offen. Derzeit rechnet er mit einem Mix an verschiedenen Antriebssystemen in den Fahrzeugen, der in den kommenden Jahren zunehmen wird. Wie stark sich die jeweilige Technologie durchsetzen wird, hängt sowohl von den gesetzlichen und wirtschaftlichen Bedingungen als auch von der Infrastruktur ab. „Letztlich wird es aber nur funktionieren, wenn auch der Nutzer es will und die Modelle in ausreichendem Maße nachgefragt werden.“ Das zeigt ihm die Erfahrung aus dem EWR-Fuhrpark.

| Annemarie Schneider



Biogas-Tankstelle in Worms | Der Energieversorger betreibt zwei davon in der Stadt

Auf einen Blick | Der EWR-Fuhrpark

- ▶ insgesamt zirka 340 Fahrzeuge, davon sechs Lkw, etwa 40 Mercedes-Benz Sprinter bis 3,5 Tonnen, rund 40 Mercedes-Benz Sprinter mit 5 Tonnen, zirka 60 VW Transporter, zirka 150 Pkw – vom Kleinwagen über Mittelklasse bis Nfz in Pkw-Klasse wie Opel Combo, VW Caddy – und rund 50 E-Roller
- ▶ davon mit alternativen Antrieben: 18 mit Elektro- und zirka 120 mit Erdgasantrieb
- ▶ Fahrzeuge vor allem im rein dienstlichen Einsatz mit Fahrtenbüchern, zirka 30 Pkw für dienstwagenberechtigte Mitarbeiter
- ▶ zugelassene Marken: Audi, BMW, Mercedes-Benz, Opel, Seat, Škoda und VW
- ▶ Verhältnis von Kauf zu Leasing: 80 zu 20 Prozent
- ▶ Kauffahrzeuge mit herkömmlichen Antrieben: Remarketing: nach acht bis zehn Jahren mit Gesamtlaufleistungen von 200.000 bis 300.000 Kilometern; geleaste Fahrzeuge mit herkömmlichen Antrieben: in der Regel 36 Monate mit 30.000 km/Jahr
- ▶ E-Fahrzeuge alle geleast je nach Modell für 24 bis 48 Monate, Laufleistung: 10.000 km/Jahr; Erdgasfahrzeuge gekauft: Haltedauer: in der Regel acht Jahre
- ▶ Rückgriff auf Rahmenverträge und Großkundenkonditionen der Stadt Worms respektive der RWE als Anteilseigner
- ▶ Fuhrparkmanagement intern in Kooperation mit regionalen Marken- und freien Werkstätten und Räder-/Reifendienstleistern; Flottenversicherung über alle Kfz via Stückprämien mit einer Selbstbeteiligung von 150 Euro in Teil- und 500 Euro in der Vollkasko