

Die Null-Emission als Ziel

Capgemini Deutschland hat die Car Policy für ihre rund 2.200 Firmenwagen neu aufgesetzt. Man will auf Stromer umstellen, was Vorgaben und Incentives für alle mit sich bringt.



Fotos: Michael Bluemstein, Capgemini, Andreas Varnhorn/Deutsche Bahn

Ehrgeizig geht die Beratung bei der Elektrifizierung ihrer Flotte vor. Recht schnell soll nur noch Strom geladen werden.

Der Wegfall der Umweltprämie, teils noch immer dürftige Ladeinfrastruktur im Bundesgebiet, steigende Strompreise: Das sind zentrale Faktoren, weshalb so mancher Fuhrparkbetreiber bei der Transformation hin zur E-Mobilität derzeit auf die Bremse tritt. Capgemini Deutschland lässt sich davon nicht beirren. Seitdem das Beratungs- und IT-Dienstleistungsunternehmen 2021 seine Car Policy

für die rund 2.050 Leasing- und 150 Mietfahrzeuge hierzulande angepasst hat, um den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß sukzessive zu senken, sind letztlich nur noch Plug-in-Hybride (Phev) und rein batteriebetriebene Pkw (BEV) zur Bestellung zugelassen. Das bleibt so. Ändern sich die Rahmenbedingungen für die E-Autos oder klettern die Kosten, werden diese adaptiert und Belastungen für Mitarbeiter ab-

gefangen. Denn die Stromer sollen für die Mitarbeiter attraktiv bleiben.

Der Hintergrund: Für den börsennotierten Konzern sind die Environmental-, Social- and Corporate Governance-(ESG-)Kriterien maßgebend für die Geschäftsstrategie. Nach diesen misst er seine Leistungen in Sachen Nachhaltigkeit – auch im Fuhrparkmanagement hierzulande. „Die Capgemini-Gruppe hat es sich zum Ziel

gesetzt, bis 2030 auf eine vollelektrische Flotte umzusteigen und spätestens 2040 ein Net-Zero-Unternehmen zu sein“, sagt Andreas Jäschke, Car-Fleet-Manager der deutschen Unit. Mit seinem fünfköpfigen Team ist er daher mitten in diesem Transformationsprozess.

Die neue Car Policy hat dabei schnell die gewünschte Wirkung entfaltet. „Circa 75 Prozent der Flotte sind bereits elektrifiziert“, berichtet Jäschke. „Ende 2025 wird unsere Flotte zu 100 Prozent aus vollelektrisch oder hybrid betriebenen Fahrzeugen bestehen.“ In der Natur der Sache liegt, dass BEV überwiegend von denjenigen in Anspruch genommen werden, in deren Umkreis die öffentliche Ladeinfrastruktur gut ausgebaut ist. Oftmals hätten sie auch schon die Möglichkeit, zu Hause zu laden. Keine Angaben macht er, wie sich die Stückzahlen aktuell auf Phev und BEV verteilen.

Wichtige Leitplanken für die User-Chooser

Ungeachtet dessen verschärfen sich die Vorgaben für die Bestellung von Fahrzeugen, um die CO₂-Emissionen weiter zu reduzieren. So gilt seit 1. Januar 2023: Das Limit von 50 Gramm CO₂ pro Kilometer (g/km) gemäß Herstellerangaben darf nicht überschrit-



Drei von vier Flottenfahrzeugen sind elektrifiziert, wie dieser VW I.D. Buzz.

ten werden. Daneben gibt es eine verbindliche Mindestausstattung für die Pkw, die etwa Ladekabel für die Wallbox und für eine geeignete Haushaltsstrom-Steckdose bei Phev beinhaltet. Pick-ups und Nutzfahrzeuge sind nicht erlaubt.

Auf dieser Basis ermitteln die Verantwortlichen für die Berechtigungsgruppen fest hinterlegte Budgets. Deren Kalkulation erfolgt jeweils aus einer Kombination aus Laufzeit und

-leistung für das Modell im Leasing. Ersteres beläuft sich in der Regel auf 36 Monate. Das Ergebnis ist auch Richtschnur, nach der Capgemini Deutschland die Full-Service-Verträge inklusive Technik- und Reifen-Service, Kfz-Steuer, Rundfunkgebühren, Tankrespektive Ladekartengebühr sowie Schadenmanagement abschließt.

Hierbei justiert die Strategieberatung immer wieder nach, da das User-Chooser-Paket stets Zugang zu den neusten E-Modellen gewährt. Jäschke erläutert: „Unsere Herstellerkonditionen haben in der Regel eine Gültigkeit von sechs Monaten. Es finden halbjährlich Gespräche dazu statt und die Aktualität der Flottenmodelle wird fortlaufend überprüft.“

Mix aus den Anreizen sowie den Restriktionen

Bei der gegenwärtigen Fahrzeugauswahl setzen die Phev allerdings Grenzen, wenn es mit Blick auf 2040 darum geht, die CO₂-Emissionen gen null zu bringen. Deshalb ist geplant, die Modelle aus dem Angebot zu nehmen. „Nur so können wir unser Ziel, bis 2030 eine rein batterieelektrisch betriebene Fahrzeugflotte zu haben, erreichen“, betont Jäschke. „Ab dem

**Kurze Zeiträume:
Die Herstellerkonditionen
haben eine Gültigkeit von
sechs Monaten und werden
fortlaufend überprüft.**

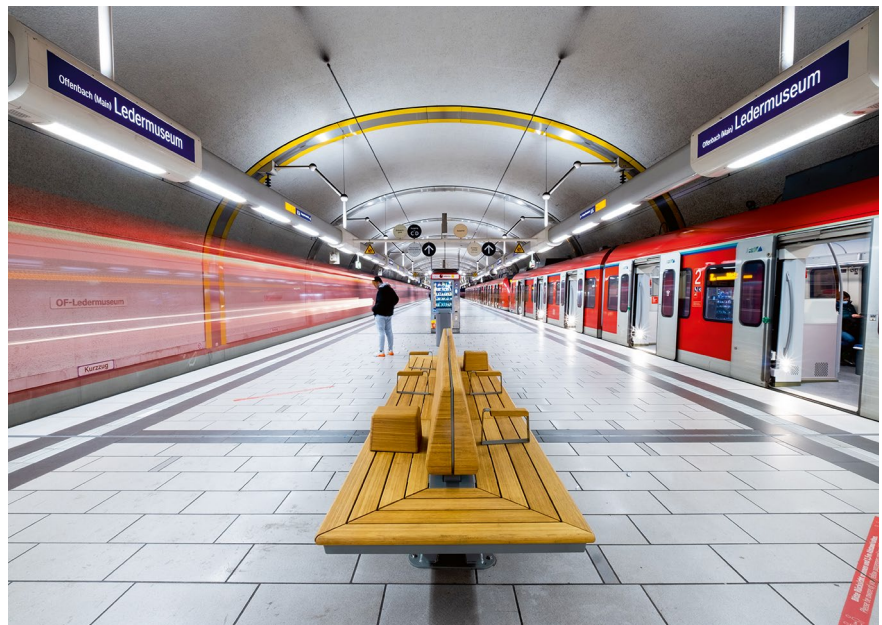
Jahr 2025 werden ausschließlich BEV bestellbar sein.“

Bis dahin motiviert das Unternehmen die Nutzer von Plug-in-Hybriden, möglichst im Strom-Modus unterwegs zu sein. Dazu erhalten alle BEV sowie Phev-Fahrer Ladekarten, die sie sowohl an öffentlichen Stationen als auch an den Wallboxen in den Büros sowie an ihren Wallboxen zu Hause verwenden können.

Wird der Firmenwagen mit privatem Strom geladen, erfolgt die Abrechnung ebenfalls über die Ladekarte. Capgemini kompensiert das mit monatlichen Pauschalen und unterstützt mit Kooperationspartnern bei der Beschaffung und Installation der Lademöglichkeiten.

Mehr Ladepunkte an den eigenen Standorten

Parallel dazu steht der Ausbau der Ladeinfrastruktur an den Bürogebäuden oben auf der Agenda. Das geschieht nach einem festen Prozess. „Im Rahmen eines Pre-Checks vor Ort werden die Möglichkeiten abgesteckt und geprüft, ob sich die von uns angedachte Anzahl der Ladesäulen umsetzen lässt und welche baulichen Maßnahmen dazu erforderlich sind“, erläutert Jäschke. „Dabei begegnen uns Herausforderungen wie begrenzte Reserven in der



Mobilität heißt bei Capgemini auch Bahnfahren. Dies unterstützt die Firma.

Stromversorgung oder dass es in Parkhäusern und Tiefgaragen oft keinen oder nur schlechten Mobilfunk-Empfang gibt.“ Teilweise seien die örtlichen Gegebenheiten auch nicht geeignet, zum Beispiel für Duplex-Stellplätze. On top komme die hohe Auslastung der Installationsfirmen. Gleichwohl setzt das Fuhrparkmanagement-Team den Kurs unvermindert fort.

Das Mobilitätsbudgets als zusätzlicher Benefit

Die Elektrooffensive im Fuhrpark ist aber nur ein Baustein im Bereich der Mobilität. Diese flankiert Capgemini in Deutschland seit 2022 zusätzlich mit monatlichen Mobilitätsbudgets für die Beschäftigten. Sie können es sowohl für den Weg zur Arbeit als auch für private Zwecke verwenden und dafür ÖPNV, Zug (Nah- und Fernverkehr), Fernbus sowie das Deutschlandticket nutzen. Daneben besteht eine Kooperation mit Jobrad, wo ein Mitarbeiter bis zu zwei Fahrräder leasen kann. Zudem gibt es je nach Umfang der Reisetätigkeit auf Wunsch eine Bahncard.

Das Bündel an Maßnahmen steuert seinen Anteil zur globalen Nachhaltigkeitsstrategie bei, zu der ein kontinuierliches CO₂-Monitoring gehört. Demnach liegt beispielsweise der Anteil von Hybrid- und Elektroautos an der Flotte weltweit bei rund einem Viertel. Der hiesige Fuhrpark mit seinen derzeit 75 Prozent BEV und Phev ist somit ein kleiner Vorreiter.

Annemarie Schneider



Andreas Jäschke ist der Car-Fleet-Manager und steuert den Wandel zur E-Flotte.

Geschäftliche Mobilität unterliegt im Jahr 2024 neuen Anforderungen.

Flexible Langzeit-Mobilität

Eine neue, jüngere Generation von Dienstreisenden und hybride Arbeitsmodelle zwischen Home Office und Büro erfordern ein Umdenken bei der Business-Mobilität. Den veränderten Anforderungen wird der Mobilitätsdienstleister Enterprise mit seinem neuesten Langzeit-Mietprodukt gerecht.

„Die Bedürfnisse von Geschäftsreisenden zu verstehen, ist essenziell, um Mobilitätslösungen zu schaffen, die Arbeitnehmer zufriedenstellen und Arbeitgebern nutzen“, bringt es Adrian Bewley, Assistant Vice President of Business Mobility Europe bei Enterprise, auf den Punkt. Und diese Bedürfnisse haben sich geändert! Fast 80 Prozent aller Geschäftsreisenden in Deutschland gehören laut einer Studie des Marktforschungsinstituts Opinium* zu den Millennials und der Generation Z, wurden also in den 1980er- bis späten 90er-Jahren geboren (50 Prozent) bzw. zwischen 1997 und 2020 (28 Prozent). Deren Prioritäten und Mobilitätsverhalten erfordern neue Flottenlösungen.

Umwelt im Fokus

Millennials legen Wert auf umweltfreundliches Reisen (65 Prozent) und einen möglichst niedrigen CO₂-Fußabdruck ihres Unternehmens – Stichwort: Hybrid- und Elektroantrieb. Weil das Auto nur als Ergänzung zu anderen Reiseoptionen wie öffentlichen Verkehrsmitteln gesehen wird, ist zudem eine flächendeckende Fahrzeugverfügbarkeit entscheidend, die Enterprise mit einem deutschlandweit umfassenden Netzwerk sicherstellt.

Flexibel und langfristig

Die neue Generation der Geschäftsreisenden legt laut Studie Wert auf eine möglichst unkomplizierte Fahrzeugverfügbarkeit und wünscht sich Flexibilität in der Nutzung. Home Office und hybride Arbeitsmodelle bewirken zudem, dass Fahrten und Termine anders geplant und geclustert werden. Gerade die Generation Z tendiert im Fall einer geschäftlichen Fahrzeugmiete zu einer langen Laufzeit von durchschnittlich vier Wochen.

Neues Mobilitätsprodukt

Mit seiner neuesten Geschäftskundenlösung reagiert Enterprise auf genau diese Anforderungen und bietet flexible, individuelle Business-Mobilität für mehr als 30 Tage. Die Abrechnung erfolgt kilometerbasiert, die Vertragsdauer ist flexibel wählbar. Den

„Mit der Einführung unseres neuesten Business-Rental-Produkts haben wir überdacht, wie unsere Geschäftskunden Langzeit-Mietwagen benötigen. Wir helfen ihnen dabei, in einem sich ständig verändernden Mobilitätssektor Menschen und Güter weltweit zu bewegen.“

Adrian Bewley,
Assistant Vice President of Business
Mobility Europe bei Enterprise

großen Fahrzeugpool hat Enterprise nach Kundenfeedback zusammengestellt. Er enthält alternativ und konventionell angetriebene Fahrzeuge, die jeder Dienstreiseanforderung gerecht werden und kurzfristig direkt verfügbar sind.

Neue Langzeit-Mietlösung

Geschäftskunden, die Fahrzeuge für mehr als 30 Tage benötigen, bietet Enterprise eine maßgeschneiderte Mobilitätslösung:

- Fahrzeugnutzung für mehr als 30 Tage
- Vertragsdauer flexibel wählbar
- Kilometerbasierte Abrechnung
- Großer Fahrzeugpool: BEV & HEV, Kleinwagen bis SUV
- Keine Wartezeit: Fahrzeuge sind kurzfristig verfügbar

enterprise

