



Der erste Schritt | Dass ein Anbieter von Wind- und Solaranlagen auch Stromer in der Flotte hat, überrascht nicht. Diese aber möglichst attraktiv für Poolnutzer und Firmenwagenberechtigte zu machen, ist die Herausforderung

Fotos: Juwi

Jeder Kilometer spart Kosten

Fuhrparkportät Juwi | Als Experte für Solar- und Windanlagen schaut Juwi auch auf seine grüne Flotte. Die Vollkosten sprechen dabei eindeutig für die reinen Stromer. Für die höhere Auslastung im Pool sorgt eine Software.

— 2012 haben wir die Flotte von Juwi im rheinland-pfälzischen Wörrstadt nahe Mainz zum ersten Mal besucht (siehe Autoflotte 7/2012, S. 54). Damals erlebten die erneuerbaren Energien einen wahren Boom, von dem auch der Spezialist für Solar- und Windenergie-Anlagen profitierte. Dann drückte die damalige Bundesregierung abrupt die Ausbau-Bremse. Die Novelle des Erneuerbaren-Energien-Gesetzes (EEG) kam in Deutschland einem Ausbaustopp bei der Solarenergie gleich und brachte viele Unternehmen in existenzielle Nöte. Auch bei Juwi hinterließ die EEG-Änderung Spuren. Neben der Anzahl der Mitarbeiter musste das Unternehmen auch seinen Fuhrpark reduzieren. „Mittlerweile haben wir einen deutlich kleineren Fuhrpark. Von den damals 300 Dienstwagen sind 150 geblieben“, erklärt Jonas Sägeser. Er leitet zusammen mit einem Kollegen den Bereich Mobilitätsservices bei Juwi.

Grünes Unternehmen | Woran sich nichts geändert hat bei dem 1996 gegründeten Unternehmen, ist die Ausrichtung zur nachhaltigen Flotte. „Wir haben bisher mehr als 900 Windkraft- und über 1.600 Photovoltaik-Anlagen realisiert und leben den grünen Gedanken natürlich auch im eigenen Fuhrpark“, betont Sägeser, der auch für den Einkauf der Fahrzeuge verantwortlich zeichnet.

Die Wörrstädter verkaufen aber nicht nur CO₂-Sparteknik, sie wollen selbst einen möglichst grünen Fußabdruck hinterlassen, sodass einige Mitarbeiter mit Hilfe eines

Kompensationsprogrammes davon überzeugt wurden, dass für die persönliche Mobilität nicht zwingend ein eigener Dienstwagen gebraucht wird. Wenn es dann doch ein eigenes Gefährt sein muss, geht der Trend zum E-Fahrzeug.

„Hier präferieren wir eindeutig die reinen Stromer“, betont der Flottenchef, erklärt aber weiter, dass „gerade bei Begehungen von geplanten Windparks die Wege noch recht unerschlossen sein können, sodass es hier schon ein geländegängiges SUV sein muss. Und da muss ich den Kompromiss eines Plug-in-Hybriden eingehen.“ In dem Fall fiel die Wahl auf drei Mitsubishi Outlander mit dem Doppelherzen.

In Kürze | Juwi AG

Das Unternehmen wurde 1996 von Fred Jung (ju) und Matthias Willenbacher (wi) gegründet und nach den beiden benannt. Haupteigner ist mit 63 Prozent seit Ende 2014 die MVV Energie AG. Die Juwi-Gruppe zählt zu den führenden Spezialisten für Wind- und Solarenergie-Projekte und beschäftigt weltweit rund 1.000 Mitarbeiter. Das Unternehmen ist auf allen Kontinenten mit seinen Projekten und Niederlassungen präsent. Der Umsatz lag 2015 bei 575 Millionen Euro. Mit einem gesamten Investitionsvolumen von zirka acht Milliarden Euro wurden weltweit allein rund 900 Windenergie-Anlagen und gut 1.600 Photovoltaik-Anlagen gebaut. Der Firmensitz ist in Wörrstadt bei Mainz. |rs

Die Japaner reihen sich zu den 14 weiteren Stromern und Hybriden in der grünen Flotte ein. Hierzu zählen beispielsweise der BMW i3, Mercedes-Benz B250e, Renault Zoe, Nissan Leaf, VW Passat GTE oder auch der Audi A3 e-tron. „Was die Kosteneffizienz und die CO₂-Einsparung betrifft, sind die Hybride allerdings nicht der Maßstab. Bei reinen Stromern sieht die Vollkostenrechnung nämlich deutlich besser aus“, so Sägeser.

Vergleichsfahrzeuge | Diese monetäre Gesamtschau steht am Anfang eines jeden Neuzugangs in den Fuhrpark. Das zweiköpfige Flottenteam bespricht deshalb mit dem Mitarbeiter sein Nutzungsverhalten und berät, wie diese Mobilität effektiv, kostengünstig und umweltfreundlich organisiert werden kann. „Mit Hilfe eines neuen Excel-Tools können wir hier sehr detailliert und genau die Möglichkeit eines E-Fahrzeuges prognostizieren. Das geht bis in die Vollkostenrechnung und die mögliche CO₂-Einsparung hinein“, freut sich Sägeser, der um die Stärke dieses Finanzrechners weiß.

Gerade die happigen Anschaffungspreise der E-Modelle treiben die Fixkosten in die Höhe. Im Umkehrschluss sind viele Fahrten nötig, um die Anschaffung der grünen Modelle zu rechtfertigen. Denn wie Sägeser betont, bewegen sich die variablen Kosten gerade bei den reinen Stromern im Praxiseinsatz im sehr niedrigen Bereich. Deshalb sein Credo: „Jeder gefahrene Kilometer spart mir hier Geld.“

Davon kann beispielsweise eine Projektmanagerin aus Stuttgart berichten, die im Außendienst mit einem BMW i3 tourt. Der Münchner verfügt über 300 Kilometer elektrische Reichweite und einen zusätzlichen Range-Extender. Trotz der langen Fahrten funktioniert das Konzept. „Die Tankrechnungen zeigten beispielsweise, dass sich die von unserem Tool vorhergesagten 1,1 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer auch in der Realität einspielen“, berichtet der Fuhrparkchef.

Da die E-Fahrzeuge – wie die gesamte Flotte – geleast werden, sind möglichst realistisch vorhergesagte laufende Kosten viel wert für den Fuhrparkverantwortlichen, wenn er die Kosten seiner Flotte kontinuierlich erfassen will. Das betrifft natürlich auch die Firmenwagennutzer. Zwar freut sich jeder Dienstwagenfahrer, der zum Stromer oder Plug-in greift, über sein gutes „grünes“ Gewissen, dieses wird aber monatlich auf eine Probe gestellt, wenn der (trotz der steuerlichen Abzugsfähigkeit der Batteriemiete) hohe Bruttolistenpreis mit einem Prozent versteuert werden muss. Bei Juwi wird deshalb zu jedem E-Modell ein Pendant mit konventionellem Antrieb und gleicher Ausstattung konfiguriert. Die Differenz zwischen diesen beiden Polen zahlt das Unternehmen seinen Mitarbeitern als Ausgleich.

Einstellungsmerkmal | Zudem erhalten Mitarbeiter, die zu Hause eine Wallbox zum Laden installiert haben, eine Kompensation für ihre Ladestromkosten. Das belastet zwar den Flotten-Etat zusätzlich, aber dass diese Kosten gut angelegtes Geld sind, hat Sägeser bereits in Bewerbungsgesprächen erfahren. „So haben sich bereits mehrere Bewerber für Juwi entschieden, weil wir unter den nachhaltigen Angeboten auch E-Fahrzeuge

als Dienstwagen und Poolfahrzeuge anbieten“, berichtet der Einkäufer.

Buchungs-Software | Die Rechnung der Stromer im Pooleinsatz geht ebenfalls nur auf, wenn die Auslastung stimmt. Bisher musste jede Fahrt mit einem E-Fahrzeug stets vorab separat bewertet werden rund um die Frage: Genügt die Reichweite oder nicht? Ein immenser Aufwand. Deshalb wird der gemischte Pool von 16 Fahrzeugen seit August vergangenen Jahres über eine spezielle Dispositions-Software gesteuert.

„Für die Elektrofahrzeuge haben wir ein Modul programmieren lassen, um deren Einsatz auch für Poolfahrer planbar zu machen“, erklärt Sägeser. Juwi leitet das Förderprojekt „eMOMA“ im Rahmen der Modellregion Elektromobilität Rhein-Main. Das Projekt wird mit

Juwi zahlt die Steuerdifferenz zwischen dem E-Modell und dem vergleichbaren Konventionellen.

Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert. Die nötige Programmkoordination verantwortet NOW (Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie) und Projektpartner ist dabei der Mobilitätsberater Eco Libro aus Troisdorf.

Eigene Testdaten | Die dafür nötigen Daten zum Verbrauch der E-Fahrzeuge speisen sich aus einem Datenpool von Erfahrungswerten, wie der Fuhrparkleiter berichtet: „Bevor wir ein neues E-Fahrzeug in den Fuhrpark holen, testen wir dieses bis zu zwei Wochen lang und bewerten den Verbrauch auf den einzelnen Touren – auf dem Land, in der Stadt und auf der Autobahn.“

Das ist zunächst die Basis. Dann heißt es, die Verbräuche und Batterieentwicklungen permanent aufzuzeichnen. Dafür werden die Poolfahrzeuge mit Elektroantrieb vom Autohaus-Partner mit einem Datenlogger versehen, der über den CAN-Bus Verbrauch und Ladezustand ermittelt und diese Infos weiterleitet. Diese realistischen Fahr- und Verbrauchsdaten sorgen für möglichst stressfreie Fahrten der Mitarbeiter. „Für unsere Fahrer ist dies sicher und bequem, da ihnen bei jeder Buchung das passende Fahrzeug zugewiesen wird“, erklärt der Fuhrparkleiter den wesentlichen Vorteil des Systems, das helfen soll, die Annäherung zwischen den Mitarbeitern und möglichst CO₂-neutraler Mobilität ohne größere Reibungsverluste hinzubekommen.

Steigende Auslastung | Das wachsende Vertrauen lässt sich hier auch ganz konkret in Kilometern messen. „Seit dem letzten August, als wir das neue Buchungssystem eingeführt haben, wurden die E-Fahrzeuge viermal häufiger genutzt als zuvor“, freut sich Sägeser sichtlich. Aber er weiß auch: „Bis sich die Kosten amortisieren, braucht es noch weitere Impulse, denn wir könnten eine deutlich höhere Zahl an Dienstfahrten CO₂-arm abwickeln.“

Das ambitionierte Ziel bei Juwi lautet, dass sich die E-Flotte auch ohne Subventionen rechnen soll. Sägeser geht sogar noch einen Schritt weiter: „Mein Ziel ist es, dass ich bei der Fahrzeugbeschaffung künftig die Beweisumkehr zum jetzigen Modell bekommen möchte. Dann müsste ein Mitarbeiter mir Gründe für einen konventionellen Antrieb bringen und nicht ich ihm solche für die Wahl eines Stromers liefern.“

| Rocco Swantusch

Auf einen Blick | Der Juwi-Fuhrpark

- ▶ Modelle im Fuhrpark: u.a. Renault Zoe, Nissan Leaf, VW Passat GTE, BMW i3
- ▶ Laufleistung und Leasingdauer (Mittelwert): 35.000 km/36 Monate
- ▶ Tank- und Ladekarte: DKV
- ▶ Leasingpartner: ALD Automotive, Arval (früher GE Capital Fleet Services) und einige Captives
- ▶ drei Berechtigungsstufen der Car Policy: tätigkeitsbezogene Dienstwagen sowie die Bereichsleiter/Geschäftsführer/Vorstand
- ▶ CO₂-Obergrenze bei Neuwagen: aktuell sind es 120 g/km. Die Reduktion bis zum Jahr 2020 auf 95 g/km ist geplant



Erster Tester | Jonas Sägeser leitet nicht nur die Flotte, er prüft auch jeden Neuzugang vorab