



«Ein grundlegendes Change Management ist gefragt»

Der zweite sffv Round Table Ende Juni zum Thema «Elektromobilität – wie integriert man Elektromobilität in die Fahrzeugflotte?» elektrisierte. Die Thematik sorgte bei den 12 Teilnehmern in den Räumlichkeiten der Axpo Holding für viel Gesprächsstoff. Text/Bilder: Rafael Künzle

Am Donnerstag, 27. Juni 2019, lud der Schweizer Mobilitätsverband sffv zum zweiten Round Table. Thema heute: «Elektromobilität – wie integriert man Elektromobilität in die Fahrzeugflotte?» Für einen passenden Rahmen war gesorgt, fand die Veranstaltung doch in den Räumen der Axpo Holding AG in Baden statt. Die Axpo versorgt rund 3 Millionen Menschen und mehrere tausend Industrie- und Gewerbebetriebe mit Energie und energienahen Dienstleistungen.

Commitment als Voraussetzung

sffv-Präsident Patrick Bünzli begrüßte die 12 Teilnehmer, ehe Vorstandsmitglied Ralf Käser die Diskussion mit einer kurzen Definition der E-Mobilität eröffnete: Elektromobilität (auch E-Mobilität oder auf Englisch E-Mobility) bezeichnet das Nutzen von Elektrofahrzeugen und kann wie folgt definiert werden: Elektromobilität ist ein hochgradig vernetzender Industriezweig, der auf das Erfüllen von Mobilitätsbedürfnissen

unter Nachhaltigkeitsaspekten fokussiert und dafür Fahrzeuge nutzt, die einen Energiespeicher mitführen sowie einen Elektroantrieb verwenden, der im Grad der Elektrifizierung variieren kann.

Doch was sind die Voraussetzungen, damit die E-Mobilität in einem Unternehmen und dessen Fuhrpark Fuss fassen kann? Ein Umschalten im Kopf, befanden die Teilnehmer. Des Weiteren brauche es ein klares «Commitment» seitens des Unternehmens zur E-Mobilität, welchem nicht nur Worte, sondern auch Taten folgen würden.

Vielfältige Vorbehalte

Doch die Hemmschwellen sind nach wie vor hoch und die Vorbehalte vielfältig, wenn auch nicht in jedem Fall berechtigt. «Was machen wir, wenn unser Fahrzeug mit leerem Akku stehen bleibt oder der Fahrer weiter fahren muss, als die Reichweite des Fahrzeugs ermöglicht?», fasste einer der Teilnehmer die üblichen Bedenken einer Geschäftsleitung

zusammen. Generell muss festgehalten werden, dass die Reichweitenangst bei E-Fahrzeugen nach wie vor gross ist.

Eine weitere Hürde machten die Teilnehmer bei den Herstellern aus. So sei das Angebot vorerst auf wenige Segmente beschränkt, und die Lieferzeiten bei grossen Stückzahlen seien mitunter mehrere Monate lang. «Und was mache ich, wenn ich ein E-Fahrzeug für unsere Aussendienstmitarbeiter suche, welche den ganzen Tag unterwegs sind? Bisher konnte mir noch kein Hersteller eine echte Alternative bieten», sagte einer der Teilnehmer.

Knacknuss Infrastruktur

Eine der grössten Herausforderungen, welche oft nur ungenügend bedacht wird, ist bei der Infrastruktur auszumachen, waren sich die Teilnehmer einig. Dabei scheint man sich nicht in erster Linie um das öffentliche Netz zu sorgen. Dieses würde mit steigender Nachfrage stetig ausgebaut, so der Tenor. Vielmehr stünden Probleme bei der Infrastruktur der

Mitarbeitenden an. Viele Flottenfahrer wohnen in Mietshäusern, da sei der Knatsch spätestens bei der Stromrechnung vorprogrammiert. Und wie kann die Abrechnung vom Flottenfahrer anschliessend möglichst einfach auf die Firma abgewälzt werden? Selbst bei Flottenfahrern mit Eigenheimen müssten viele Faktoren bedacht werden. Wer kommt beispielsweise für die Kosten einer Wallbox am Wohnort eines Mitarbeiters auf, wenn dieser nach kurzer Zeit das Unternehmen verlässt? Auch das Stromlastmanagement innerhalb eines Unternehmens bedarf einer akribischen Analyse, wenn beispielsweise mehrere Fahrzeuge gleichzeitig mit Energie versorgt werden müssen.

Komplexe Kostenrechnung

Diese und weitere Faktoren machen die TCO-Rechnung weit schwieriger als bisher. «Uns erwartet eine hohe Komplexität bei der Kostenrechnung», so sffv-Präsident Patrick Bünzli. Mit dem Einzug der E-Mobilität müssten sich Flottenmanager in neue, ihnen unbekannte Gefilde begeben.

Der Einzug der E-Mobilität führt nicht nur bei Flottenmanagern zu grundlegenden Neuerungen bei der Arbeit, die gesamte Automobilbranche wird sich tiefgreifend verändern. «Einige uns bekannte Hersteller werden

in 10 Jahren nicht mehr existieren», prophezeit Ralf Käser. Er fügt an: «Allein in China existieren rund 70 E-Fahrzeug-Hersteller. Diese dürften früher oder später auf den globalen Markt vordringen.» Noch ist die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen bei den Europäern im Vergleich zu Asien oder den USA gering, doch auch dies werde sich ändern. Denn die Kosten für die Entwicklung der E-Mobilität müssten die Hersteller auf konventionell betriebene Fahrzeuge abwälzen, was alternativ betriebene Fahrzeuge wiederum attraktiver mache.

Vorerst ein Imagefaktor

Bei der Frage nach den Vorteilen der E-Mobilität der Unternehmen sah die Mehrheit der Teilnehmer den Imagefaktor in Zeiten der Klimadebatte als ausschlaggebend. Mittelfristig diene die E-Mobilität, insbesondere bei grösseren Unternehmen, aber auch als Testphase, um deren Reifegrad real zu erfahren – und die Mitarbeitenden im Umgang mit den Fahrzeugen zu schulen. Langfristig müsse sich das E-Auto aber finanziell rechnen.

Patrick Bünzli resümierte: «Die Integration der E-Mobilität in Unternehmen wird nicht in einem Schritt lösbar sein und bedarf akribischer Planung. Ein grundlegendes Change Management ist gefragt.»