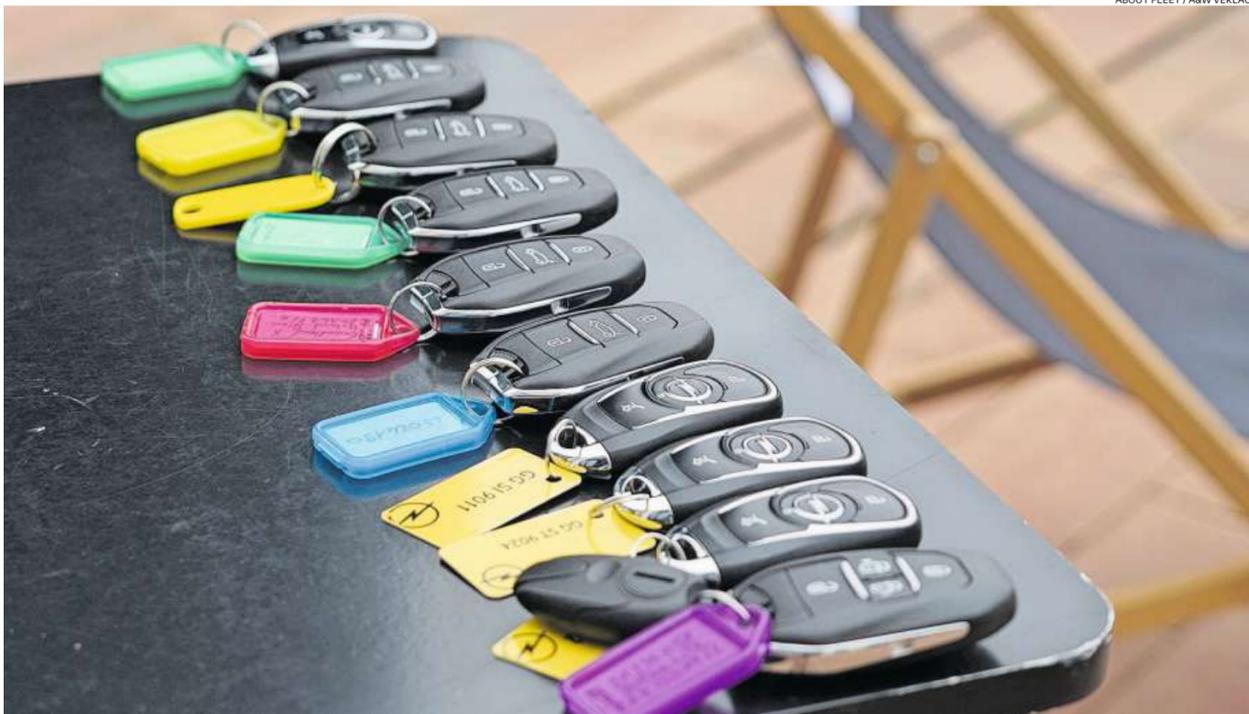


# Firmen stellen ihre Flotten auf Elektroautos um

Weil die Technologie immer besser wird, dürfte in drei Jahren jedes zweite neue Firmenauto ein Batteriefahrzeug sein



Schlüsselübergabe: Betrachtet man die Gesamtkosten, sind batterieelektrische Fahrzeuge günstiger als vergleichbare Verbrenner.

## Jürg Meier

Der französische Grosskonzern Schneider Electric - ein Konkurrent von Siemens und ABB - will seine weltweit 14 000 Fahrzeuge bis 2030 auf Batterieautos umstellen. Die Schweizer Geschäftseinheit des Konzerns ist noch schneller unterwegs. Sie hat soeben begonnen, ihre 190 Fahrzeuge durch Elektroautos zu ersetzen, wie Landeschef Reto Steinmann sagt. 15 Batterieautos sind bestellt, Ende 2024 soll die Umstellung abgeschlossen sein. Bestehende Leasingverträge lässt Schneider auslaufen, künftig setzt das Unternehmen auf Batterieautos von Skoda, VW, BMW, Tesla und Audi.

Bei anderen Firmen passiert Ähnliches. Swisscom hat angekündigt, 100 Elektroautos zu kaufen, bis 2030 sollen alle 2400 Fahrzeuge emissionsfrei unterwegs sein. Viel weiter ist die Gebäudeversicherung Bern: Sie schafft bereits die zweite Generation von Elektroautos an. Lifthestler Schindler setzte 2012 das erste Elektroauto ein. In den nächsten Jahren soll der Anteil an elektrischen Fahrzeugen «deutlich steigen», sagt Urs Bühler, Head Fleet Management für Schindler in der Schweiz.

## Höhere Nachfrage

Diese Entwicklung spürt auch Pascal Seeger, der Geschäftsführer von Arval in der Schweiz. Das in 30 Ländern tätige Unternehmen gehört der französischen Grossbank BNP Paribas und ist der grösste Anbieter für das so-

genannte Full-Service-Leasing in der Schweiz. Arval verkauft ein Gesamtpaket mit allen Dienstleistungen rund ums Auto - zu einem fixen monatlichen Betrag. Die 80 Mitarbeitenden betreuen über 15 000 Fahrzeuge, die von Grossunternehmen bis hin zu KMU eingesetzt werden.

«Noch vor drei oder vier Jahren betrachteten die Firmen die Elektromobilität mit Zurückhaltung», sagt Pascal Seeger. Innerhalb der letzten 12 Monate habe sich die Situation grundlegend verändert. «Wir stellen eine deutlich höhere Nachfrage unserer Firmenkunden nach Elektroautos fest.» In der durch Arval betreuten Flotte wird sich die Zahl von Elektroautos im laufenden Jahr auf 1000 verdoppeln. Und eine Umfrage in

der Schweiz zeigt: Die Unternehmen erwarten, dass in drei Jahren fast jedes zweite beschaffte Auto ein Batteriefahrzeug sein wird. «Der herkömmliche Verbrenner wird weniger nachgefragt, das Batterieauto setzt sich durch», fasst Seeger die Entwicklung zusammen. Das werde schneller gehen, «als viele heute denken».

Zu den Vorreitern gehören laut Seeger grosse internationale Unternehmen, aber auch lokale KMU. Viele haben sich ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt. Ihre Autoflotte ist einer der grössten Hebel, mit denen sie diese Ziele erreichen können.

Dabei hilft ihnen, dass sich das Fahrzeugangebot deutlich verbessert hat. Die Verkäufer von Schneider Electric etwa legen pro

Tag 200 bis 300 Kilometer zurück. «Das ist mit den heute erhältlichen Elektroautos machbar», sagt Schweiz-Chef Steinmann. Der Grossteil der Besitzer eines Flottenautos fährt laut Pascal Seeger von Arval ohnehin weniger: zwischen 50 und 100 Kilometer am Tag.

## Nicht ganz so einfach

Verändert haben sich auch die Kosten. «Vor zwei Jahren war es für Firmen schwieriger, ein Elektroauto zu einem attraktiven Preis zu finden», erklärt Seeger. Nun zeigen Zahlen von Arval: «Betrachtet man die Gesamtkosten, sind batterieelektrische Fahrzeuge heute günstiger als vergleichbare Verbrenner.»

So sind Service und Unterhalt rund halb so teuer wie bei einem vergleichbaren konventionellen Auto. Elektroautos haben zudem einen höheren Occasionswert, weil die Nachfrage steigt.

Die beliebtesten Modelle bei Arval sind derzeit der VW ID.3, der Skoda Enyaq sowie das Model 3 von Tesla. «In den meisten Fällen ist das Elektrofahrzeug für Unternehmen heute die ideale Lösung», sagt Seeger. Die Technologie macht zudem Fortschritte. Reichweiten und Ladeleistung steigen. Firmen, die umstellten, «wollen nicht mehr zurück».

Laut Urs Bühler von Schindler gibt es bei den Elektroautos zwar wenige Nachteile wie etwa die geringere Nutzlast und die im Vergleich zu einem Verbrenner kleinere Reichweite. «Insgesamt überwiegen aber die Vorteile wie etwa der Umweltschutz.» Die Mit-

arbeitenden begrüssen laut Bühler den Umstieg und seien «oft bereit, etwas auf Komfort oder Bequemlichkeit zugunsten der Nachhaltigkeit zu verzichten». Ganz so einfach ist es allerdings nicht, wie ein Flottenverantwortlicher hinter vorgehaltener Hand sagt. Zwar begeistern sich viele Mitarbeiter für den Umstieg. «Anderere würden aber lieber beim Verbrenner bleiben», sagt er.

Dies auch, weil der Umstieg alles andere als problemlos ist, denn mit der Auswahl der Autos ist es nicht getan. «Die Umstellung ist eine grosse Herausforderung für uns, denn unsere Mitarbeiter müssen ja irgendwo laden können», erklärt Reto Steinmann von Schneider Electric. Das Unternehmen hat an seinen Standorten Horgen und Ittigen zwar Ladesäulen montiert. Aber die Mitarbeitenden müssen auch zu Hause einstecken können - gerade in Zeiten der Pandemie, in der viele im Home-Office sind.

Schneider Electric installiert darum zu Hause gratis eine Ladestation. Nur: Längst nicht jeder Mitarbeiter ist gleichzeitig Hauseigentümer. Bei manchen sperren sich die Vermieter gegen die Installation einer Ladestation, andere wohnen mitten in der Stadt und haben keinen festen Parkplatz (siehe auch Kasten).

Dennoch: Heute dürften rund eine Million Fahrzeuge in der Schweiz von Firmen genutzt werden. Wer von seinem Unternehmen einen Wagen zur Verfügung gestellt bekommt, sollte sich auf eines einstellen: Es könnte schon bald ein Elektroauto sein.

## Elektromobilität

### Es braucht Lademöglichkeit zu Hause

**Welche Faktoren sind entscheidend, damit sich die Elektromobilität verbreiten kann? Das Beratungsunternehmen EBP hat diese Frage wichtigen Akteuren des Geschäfts mit Ladestationen gestellt. Aus Sicht der Teilnehmer – es sind insbesondere Elektrizitätswerke – ist ein Umstand am wichtigsten: die Möglichkeit, auf dem eigenen Parkplatz oder in unmittelbarer Nähe der Wohnung laden zu können. Gemäss Zahlen von EBP finden bereits heute 60 bis 70% aller Ladevor-**

**gänge zu Hause statt. Dies, obwohl es noch oft an Lademöglichkeiten in Mehrfamilienhäusern oder an öffentlichen Ladestellen in blauen Zonen fehle, so die Studie. Die Umfrage zeigt zudem: An vielen öffentlichen Schnellladestationen ist die Frequenz noch gering, sie liegt meist zwischen einem und sechs Ladevorgängen pro Tag. Das erlaube derzeit meist keinen wirtschaftlichen Betrieb. Laut EBP dürfte sich das mit der Verbreitung der Elektromobilität ändern. (mju.)**

# 100 km

pro Tag legen die meisten Besitzer von Firmenautos heute höchstens zurück. Das geht ohne Nachladen.

# Zwangsvverkauf für Senioren?

Der Schutz des Klimas ist auch uns wichtig. **Bereits heute tragen Wohneigentümer massiv zur Reduktion von Treibhausgasen bei:**

- **Freiwillig investieren sie seit Jahren jährlich rund 20 Mrd. Fr.** in ihre Liegenschaften – ein Grossteil davon in Energiesparmassnahmen!
- Die Folge: **Senkung der Treibhausgase bei Haushalten: 34,7%!**

Das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz ignoriert diese enormen Leistungen. Denn es führt mit unrealistischen Vorschriften dazu, **dass viele Senioren ihre Liegenschaft zwangsverkaufen müssen:**

- Hauseigentümer werden zu teuren **Zwangssanierungsmassnahmen** und/oder dem Einbau eines neuen Heizsystems gezwungen!
- Je nach Objekt **verdreifachen bis verfünffachen sich die Kosten** für einen Heizungsersatz!
- Die Zwangssanierungen führen zu einem **massiven Mehrbedarf an Strom**. Das ist kontraproduktiv!



SCAN ME

Deshalb:

**NEIN**

zu

**diesem**

**CO<sub>2</sub>-Gesetz!**

**HEV** Schweiz

HEV Schweiz, Postfach, 8032 Zürich, hev-schweiz.ch