DAS FACHMAGAZIN FÜR INNOVATIVES FUHRPARK- UND MOBILITÄTSMANAGEMENT

G 59522 • 19. Jahrgang • EUR 4,–

www.flotte.de

Flotten management

6/2020
DEZEMBER/JANUAR

SPECIAL:
New Mobility

LEASING:
Rückgabeprozedere

FLOTTEN-STRATEGIEN:
Toyota/Lexus

AUSBLICK:
Branchenpläne 2021

RECHT:
Zu Hause laden

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
THE KEY TO MOBILITY

RENT-A-CAR

autovermietung.vwfs.de

Angebot des Monats: VW Golf & VW Passat Variant

Sparen Sie bis Ende Dezember bei Langzeit-Anmietungen der Aktionsmodelle VW Golf und VW Passat Variant von bis zu sechs Monaten.

- VW Golf ab 529 € / 30 Tage*
- VW Passat Variant ab 659 € / 30 Tage*
- Laufzeit: 30 bis 180 Tage
- inkl. 4.000 Freikilometer / 30 Tage
- Preis je Mehrkilometer 0,19 € (VW Golf) / 0,21 € (VW Passat Variant)*
- für Neubestellungen bis zum 31.12.2020

Inklusive Zulassung, Kfz-Steuer, Kfz-Haftpflicht, Vollkaskoversicherung mit 800 € Selbstbeteiligung je Schadenfall, Teilkaskoversicherung mit 150 € Selbstbeteiligung je Schadenfall, Wartung und Verschleiß, Rundfunkgebühren, Zustellung und Abholung innerhalb von Deutschland gegen eine Gebühr von jeweils 50 € möglich. Nur nach Verfügbarkeit.

VW Golf
ab 529 € /
30 Tage*

Buchen Sie noch heute!

Sie benötigen mehr Informationen oder möchten das Angebot buchen? Wenden Sie sich bitte an +49 4282 789 9430 oder an langzeitmiete@vwfs-rac.com. Das Angebot ist auch online buchbar im Bereich Langzeitmiete unter autovermietung.vwfs.de. Bitte geben Sie bei Ihrer Bestellung im Bemerkungsfeld das Stichwort „Angebot des Monats“ an.

* Alle Preise/Raten in Euro zzgl. der aktuell gültigen Mehrwertsteuer. Eine Reduzierung der Selbstbeteiligung ist gegen einen monatlichen Aufpreis möglich.
Ein Angebot der EURO-Leasing GmbH. Begrenztes Angebot, nach Verfügbarkeit. Irrtümer und Änderungen vorbehalten. Die Fahrzeuge sind Abbildungsbeispiele und zeigen ggf. Sonderausstattung.

RALPH WUTTKE
Chefredakteur Flottenmanagement

Die zweite Welle

Nun tobt sie, die zweite Corona-Welle. Die einen hatten sie bereits erwartet, andere waren genauso überrascht wie bei dem saisonalen Reifenwechsel. Von der Infektionszahl betrachtet, ist die zweite Welle weit höher als die erste: Die täglich diagnostizierten Neuinfektionen im November sind in der Spitze dreimal so hoch wie noch im März und April. Das mag auch an der höheren Testrate liegen. Erfreulich: Trotz der höheren Zahl an diagnostizierten Fällen ist in der zweiten Welle die Mortalität – zumindest bislang – deutlich niedriger.

Und es gibt weitere gute Nachrichten: Die ersten Impfstoffe stehen kurz vor dem größeren Einsatz und auch das Geheimnis der im Vergleich zur Grippe hohen Mortalität scheint ansatzweise gelüftet zu sein, was eine baldige adäquate Behandlungsmethode wahrscheinlicher macht.

Das Arbeitsleben verändert sich durch Corona indessen massiv: Homeoffice wird immer attraktiver, ist man dort doch zumindest gefühlt deutlich sicherer – immerhin wenn man keine schulpflichtigen Kinder hat. Nicht nur die Arbeitnehmer mögen zunehmend die Arbeit im Homeoffice, auch bei den Arbeitgebern sieht man neben dem Gesundheitsfaktor den finanziellen Anreiz: Wo der Mitarbeiter zu Hause arbeitet, spart man sich mittelfristig das Büro. Die ersten Unternehmen haben bereits komplett auf Homeoffice umgestellt.

Apropos finanzieller Anreiz: In der Homeoffice-Phase entfallen die 0,03 Prozent Versteuerung für den Arbeitsweg, nicht vergessen auf der Lohnabrechnung! Dies gilt allerdings nur dann, wenn der Mitarbeiter einen vollen Kalendermonat im Homeoffice als erster Tätigkeitsstätte arbeitet und der Arbeitgeber einen entsprechenden Annex an den Arbeitsvertrag anfügt. Ein unterjähriger monatsweiser Wechsel von der 0,03-Prozent-Versteuerung zur tagesbezogenen 0,002-Prozent-Regel hingegen ist nicht zulässig.

Wir werden wohl noch eine Weile mit dem Virus leben müssen, zumindest bis eine flächendeckende Impfung verfügbar ist oder eine Behandlungsmethode, die die Mortalität auf Grippe-Niveau absenkt. Erst dann wird das Leben wieder wirklich normal. Bis dahin heißt es: Abstand halten, Hygiene-Regeln beachten, Hände regelmäßig waschen/desinfizieren. In diesem Sinne: Bleiben Sie gesund!

Ralph Wuttke
Chefredakteur

S ES 2131

DIE NEUE E-KLASSE.

Sportlicher und innovativer als je zuvor. Entdecken Sie jetzt die Vorteile des FlottenSterne-Programms unter www.mercedesbenz.de/geschaeftskunden

Jetzt bei Ihrem Mercedes-Benz Partner.

INHALT

PRAXIS

12 **Innovative und nachhaltige Unternehmensmobilität**
Renault und SAP arbeiten gemeinsam an der Zukunft der Unternehmensmobilität

LEASING

18 **Am Laufzeitende –** Worauf Dienstwagenfahrer und Fuhrparkmanager kurz vor Ende der Leasinglaufzeit achten sollten

MANAGEMENT

20 **Kein Jahr wie jedes andere!**
Der Flottenmanagement-Jahresausblick 2021

30 **Auf nach Holland! –** Was man wissen sollte, wenn man mit dem Dienstwagen in die Niederlande reisen möchte

31 **Einkaufstipps**
Serie zur Kostenoptimierung im Fuhrpark: die Fahrzeugbeschaffung

32 **Endlich wieder**
Flottenmanagement war wieder zu Gast auf dem SIGNal Flottentag

34 **Weniger Emissionen, mehr Emotionen**
Daniel Avramovic berichtet im Schwerpunkt-Interview über die Zukunftspläne von Toyota

38 **Kleine Flotten perfekt bedienen –** Exklusiv-Interview mit Thorsten Meyer-Klimek, CEO der neu gegründeten MF-1 GmbH

40 **Bundesverband Fuhrparkmanagement e. V.**
Verbandsnachrichten

42 **Unfallverhütungsvorschriften – Prüfung bei E-Dienstfahrzeugen ernst nehmen**
Gastbeitrag des Bundesverbands Fuhrparkmanagement e. V.

44 **Herzlichen Glückwunsch! –** Das 25. Verbandsmeeting anlässlich des 10. Geburtstags des Bundesverbands Fuhrparkmanagement e. V.

45 **2021 wird noch digitaler –** Onlineinterview zum 10-jährigen Jubiläum des Bundesverbands Fuhrparkmanagement e. V.

46 **Muuuh! –** Gastbeitrag von Fuhrparkleiter Peter Insam

47 **Hätten Sie's gewusst? –** Flottenmanagement sorgt für den Durchblick im deutschen Verkehrsrecht

RECHT

48 **Leichter laden**
Neue Rechtsregeln für die Ladeinfrastruktur

SPECIAL: NEW MOBILITY

54 **Neue Mobilität –** Einleitung

56 **Zeitenwende –** Die Ergebnisse der Flottenmanagement-Onlineumfrage zum Thema New Mobility

58 **Salon – Was erscheint in Kürze?**
Ein Ausblick auf neue Modelle mit alternativem Antrieb

64 **Autonomes Fahren: nein, danke? –** Wie steht es um die Entwicklungen im Bereich des autonomen Fahrens?

66 **Eine Karte für alles**
Tank- und Ladevorgänge einheitlich abrechnen lassen

70 **Maximale Flexibilität –** Sind Auto-Abo-Modelle die Zukunft in Sachen Fahrzeugbeschaffung?

71 **Auf leisen Sohlen**
Fahrtelegramm des Mercedes-Benz EQV 300

102
Audi startet mit der vierten Generation des kompakten A3 durch. Ein Test.

12
Renault und SAP zeigen, wie eine Flottenelektrifizierung in einem DAX-30-Unternehmen funktioniert.

32
Der achte Flottentag im Ländle war wieder einmal ein voller Erfolg. Wir berichten davon.

34
Toyota und Daniel Avramovic sehen einer erfolgsversprechenden Zukunft entgegen.

38
Thorsten Meyer-Klimek schildert im Interview die Ziele seiner Unternehmensgründung.

44
Im Jubiläums-Interview reden Axel Schäfer und Marc-Oliver Prinzing über Digitalisierungspläne und die Verbandsarbeit des BVF.

72 **Der Rebound-Effekt –** Eine Bilanz zu E-Scootern und deren Verleihsystemen in Deutschland

73 **Quo vadis, Carsharing? –** Die Auswirkungen der Corona-Krise auf die Carsharing-Branche

START-UP

74 **Geschäftsreise auf einen Klick –** Über die Möglichkeiten der Reiseplanung via App

75 **Nachrichten**

RÄDER & REIFEN

76 **Halt unter widrigsten Bedingungen –** Was tun, wenn Winterreifen an ihre Grenzen stoßen?

78 **Nachrichten**

TRANSPORTER

78 **Nachrichten**

79 **Das Fahrzeugdach als Laderaumerweiterung –** Warum es wichtig ist, Ladung professionell zu fixieren

MOBILITÄTSMANAGEMENT

80 **Geschäftsreiseklima**
Was die Dienstreisebranche für 2021 erwartet

WISSEN

82 **Effizienteste Antriebsquelle? –** Verschiedene Antriebssysteme und ihre gesamtbilanziellen CO_2-Emissionen

KOSTENVERGLEICH

85 **Kraftvolle Kombinationskraftwagen –** Kostenvergleich der Kombimodelle der Oberen Mittelklasse

MARKTÜBERSICHT

92 **Oft kopiert, nie erreicht**
Marktübersicht flottenrelevanter Fahrzeuge von Volkswagen Nutzfahrzeuge

FAHRTELEGRAMME

94 **Volvo V90 B6 AWD / Porsche Taycan 4S**
95 **Mercedes-Benz S 500 4Matic / Land Rover Discovery Sport P300e**
96 **BMW X3 xDrive 30e / Opel Insignia Grand Sport DIT**
97 **Ford Transit Trail / Škoda Octavia Combi iV**
98 **Kia XCeed PHEV / Nissan NV250 Kasten**

FAHRBERICHTE

99 **Compass ausgerichtet –** Jeep Compass 4xe

TEST

100 **Weiße Weste –** Volvo V60 B5
102 **Business as usual –** Audi A3 Sportback 35 TFSI

RUBRIKEN

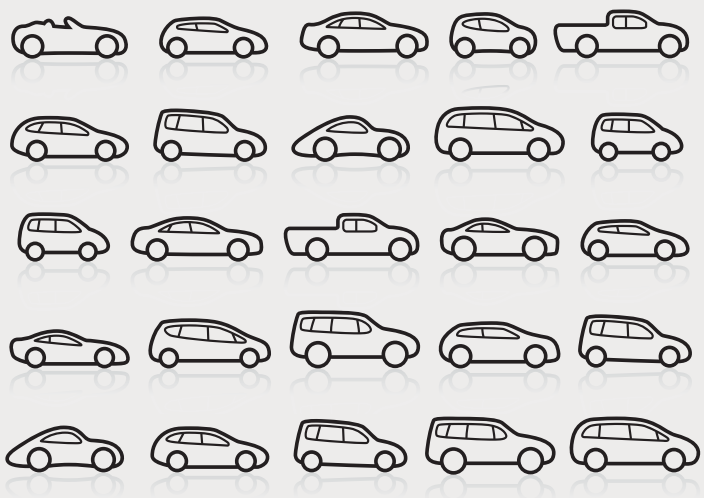
3 **Editorial**
8 **Nachrichten**
16 **Nachrichten Leasing/Management**
104 **Kolumne**
106 **Gastkommentar/Impressum**

InNuce®
Automotivated Software.

Den Fuhrpark der Zukunft effizient managen

Jetzt die richtigen Entscheidungen treffen

FleetScape® IP



InNuce Solutions GmbH
040 / 328 90 19 0
solutions@innuce.de
www.innuce-solutions.de

Personalien

*Ab sofort verantwortet **Stefan Tomicic** als Head of Sales bei der Audatex AUTOonline GmbH den gesamten Vertrieb im Restwertgeschäft und kümmert sich insbesondere darum, das Kundenerlebnis, die Usability und die Qualität in den Bereichen Restwert, Flotte und Remarketing stetig zu verbessern. Stefan Tomicic soll AUTOonline als eigenständige Businessunit und darin die Auktionsplattform SPEEDFLEET voranbringen. Vorherige berufliche Stationen waren die carwow GmbH sowie Timify.*

***Christian Heissler** verstärkt seit dem 1. September das Vertriebsteam von BERLIN TIRES und ist nun als Regional Sales Manager Consumer Tires für die Verkaufsregion Süd/Südwest verantwortlich. Dort ist er für den Vertrieb von Pkw, SUV sowie LLkw-Reifen der Produktlinien BERLIN TIRES und SYRON TIRES zuständig. Die zukünftige B2B-Ausrichtung mit der sinnvollen Aufstockung der Vertriebsmannschaft sei ein weiterer wichtiger Meilenstein für den wachsenden Erfolg am POS bei den Handelspartnern des Unternehmens, kommentierte ein Sprecher der BERLIN TIRES Europa GmbH.*

***Oliver Roes** trat zum 1. Oktober – zunächst als Generalbevollmächtigter – in der Geschäftsleitung der Volkswagen Bank GmbH die Nachfolge von Harald Heßke an, der für die Volkswagen Financial Services AG nach Spanien wechselt. Seit 2000 im VW Konzern in verschiedenen Positionen tätig arbeitete Roes zuletzt als Leiter Controlling für die finanzielle Gesamtsteuerung der Volkswagen Financial Services AG.*

***Jens Kunath** wurde zum 1. Dezember zum neuen Leiter Vertrieb Pkw Deutschland und Mitglied der Geschäftsleitung des Mercedes-Benz Cars Vertrieb Deutschland (MBD) in Berlin ernannt. Er folgt damit auf Michael Schiebe, der seit dem 1. August in der Funktion „Head of Corporate Office" an den Vorstandsvorsitzenden der Daimler AG und der Mercedes-Benz AG, Ola Källenius, berichtet. Seine Laufbahn in der Daimler AG startete Jens Kunath 2004 in der Mercedes-Benz-Niederlassung Dresden.*

***Hilmar Niebel** übernahm zum 1. November bei der Škoda Auto Deutschland GmbH die Bereichsleitung Service. Sein Vorgänger Jens Greibke kehrte als Leiter Service Technik bei Volkswagen Pkw für den Markt Deutschland an den Standort Wolfsburg zurück. Hilmar Niebel war zuvor als Regionalleiter Volkswagen Vertrieb und Marketing in der Region Rhein/Main tätig. Er verfügt über mehr als 25-jährige Führungserfahrung im Automobilgeschäft.*

***Tobias Krumnikl** leitet seit dem 1. Oktober die Abteilung Gewerbekunden- und Gebrauchtwagenstrategie bei der Hyundai Motor Deutschland GmbH. In seiner Funktion ist er für die Gestaltung des Flottengeschäfts verantwortlich sowie für den Ausbau des neuen Gebrauchtwagen-Programms „Hyundai Promise" in Deutschland. Der Diplom-Volkswirt kommt aus dem PSA/Opel-Konzern und verfügt über mehr als zehn Jahre Erfahrung im automobilen Neu- und Gebrauchtwagengeschäft.*

RICHTLINIENANPASSUNG

Seit der Anpassung der Förderrichtlinie zur E-Mobilität wurden im Tagesgeschäft der Deutschen Leasing zwei Entwicklungen offensichtlich, die Frank Hägele, Mitglied der Geschäftsleitung Deutsche Leasing, Geschäftsfeld Mobility, folgendermaßen kommentiert: „Wir konnten einen sprunghaften Anstieg im Neugeschäft mit alternativen Antrieben verzeichnen, aber auch eine zunehmende Komplexität verbunden mit Verärgerungen bei Kunden in Bezug auf die Einrechnung und Höhe der Förderung. Dazu kommt, dass der – im Rahmen der Richtlinie – fehlende Vertrauensschutz bezüglich bereits bestellter, jedoch noch nicht ausgelieferter beziehungsweise beantragter Fahrzeuge in Teilen zu höheren Leasingraten geführt hat, vor allem aufgrund der fehlenden Kumulierbarkeit der Fördermittel. Zusätzlich stieg der Beratungs- und Bearbeitungsaufwand, weil das Vollmachtverfahren nicht mehr möglich war. Wir hoffen, dass mit der nun nochmals erfolgten Anpassung der Richtlinie zum 16. November die Altfälle zügig abgearbeitet werden können und zukünftig ein attraktiveres und stabileres Kundenangebot zu einem weiteren Durchbruch für alternative Antriebe führt. Ganz im Sinne des Gesetzgebers."

CO_2-FUSSABDRUCK VERKLEINERN

Mit einem CO_2-Kompensationsprogramm für die eigene Dienstwagenflotte geht Imperial einen weiteren Schritt bei der Umsetzung der globalen ESG-Strategie (Environmental, Social and Governance). Darin hat sich der Logistikdienstleister zu Grundsätzen verpflichtet, die in Bezug auf Umwelt- und Sozialbelange ein besonders verantwortungsvolles Handeln definieren. Mit dem CO_2-Kompensationsprogramm, das mittlerweile auch von immer mehr Kunden übernommen wird, rückt Imperial dem Ziel eines klimaneutralen Betriebs der Dienstwagenflotte näher. Mohammed Akoojee, CEO von Imperial: „Sicherlich wären Fahrzeuge mit null Emission der Idealzustand. Deshalb prüfen und bewerten wir derzeit verschiedene Antriebstechnologien im Hinblick auf deren Einsatztauglichkeit in unserem Unternehmen. Uns ist klar, dass wir hierfür Zeit brauchen und erhebliche Investitionen aufwenden müssen. Deshalb haben wir uns zunächst für eine Alternative entschieden, mit der wir positive Effekte sofort erzielen und unseren CO_2-Fußabdruck verkleinern können, während wir weitere Alternativen ausloten." Das Kompensationsprogramm hat Imperial im vergangenen Jahr für den Betrieb der eigenen Dienstwagenflotte eingeführt. Der finanzielle Ausgleich entsprechend den CO_2-Emissionen fließt einer Initiative im kenianischen Kakamega zu, bei der energieeffiziente Kochöfen zum Einsatz kommen, für deren Betrieb bedeutend weniger Regenwaldholz benötigt wird.

NEUE ELEKTROKATZE

Mit dem neuen Jaguar E-PACE gibt sich das Elektromodell zum neuen Modelljahr selbstbewusster, vernetzter, ausgereifter und effizienter denn je. Der neue P300e PHEV wird angetrieben von einem 147 kW (200 PS) starken 1,5-Liter-Dreizylinder-Benziner aus der Ingenium-Familie und einem auf die Hinterachse wirkenden Elektromotor mit 80 kW (109 PS). Damit kann er bis zu 63 Kilometer (WLTP AERcity) im rein elektrischen Zero-Emission-Modus zurücklegen. Im NEFZ-Zyklus begnügt sich der Plug-in-Hybrid mit einem Verbrauch von 2,0 Litern/100 km, was CO_2-Emissionen von 45 bis 43 g/km entspricht. Im Interieur des neuen E-PACE profitieren die Insassen vom aktuellen „Pivi Pro"-Infotainmentsystem, das sich so einfach wie ein Smartphone bedienen lässt. Neben einer weiter verbesserten Konnektivität will dies zudem mit Software-over-the-Air-Fähigkeit überzeugen, das ist die nahtlose Integration aktualisierter Daten und Inhalte. Das Einstiegsmodell startet in Deutschland ab 32.764,70 Euro netto für den E-PACE D165 FWD und ab 37.193,28 Euro netto für den D165 AWD. Alle Fahrzeuge sind ab sofort bestellbar, die Auslieferung erfolgt im Frühjahr 2021.

REMOTE-GUTACHTEN

Direkter Kundenkontakt, beispielsweise bei der Erstellung von Gutachten, ist vor dem Hintergrund der COVID-19-Krise derzeit nur mit Atemschutzmasken, Einweghandschuhen und Desinfizierung möglich. Mit der App der GKK Gutachten GmbH „GKK i2i" lassen sich Fahrzeuggutachten auch ohne direkten Kontakt erstellen. „Die Krise, in der sich die Welt derzeit befindet, motiviert uns noch mehr, über die Sicherheit unserer Kollegen, unserer Kunden und ihrer Kunden nachzudenken. Wir wollen einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung von Methoden leisten, die die Kontinuität unserer Dienste so weit wie möglich gewährleisten und das Risiko der Verbreitung des Virus verringern. Aus diesem Grund minimieren wir persönliche Kontakte, während wir weiterhin unsere Dienste anbieten", so heißt es in der Pressemeldung des Gutachters. Bei „GKK i2i" muss der Kunde beziehungsweise der Werkstattpartner auf einen per SMS oder E-Mail zugeschickten Link klicken, um mit einem GKK-Mitarbeiter verbunden zu werden. Dieser ist von seinem Arbeitsplatz aus zugeschaltet. Über die eingebaute Kamera auf dem Tablet oder Smartphone kann der Mitarbeiter dann die Besichtigung live durchführen und gegebenenfalls Schäden dokumentieren. Die App ermöglicht einen datenschutzkonformen visuellen Kontakt zwischen Kunde und Gutachter und kann von jedem Standort aus zur Gutachtenerstellung dienen.

Jetzt auch europaweit laden und tanken

Eine Karte, eine App – viele Vorteile.

Mit der LogPay Charge&Fuel Card und App sind Sie europaweit[2] mobil: Station finden, laden und tanken, bargeldlos zahlen. Simpl-e.

Informieren Sie sich ganz einfach unter www.chargeandfuel.de oder telefonisch unter 0800 0001972.

[1] Dies ist ein Angebot der LogPay Transport Services GmbH, Schwalbacher Str. 72, 65760 Eschborn.
[2] Mehr zur europaweiten Netzabdeckung erfahren Sie unter: www.chargeandfuel.de.

Die Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG sowie deren Schwestergesellschaft, die Volkswagen Bank GmbH, erbringen unter dem gemeinsamen Kennzeichen „Volkswagen Financial Services“ verschiedene Leistungen. Es handelt sich hierbei um Bankleistungen (durch Volkswagen Bank GmbH), Leasingleistungen (durch Volkswagen Leasing GmbH), Versicherungsleistungen (durch Volkswagen Versicherung AG, Volkswagen Autoversicherung AG) sowie Mobilitätsleistungen (u. a. durch Volkswagen Leasing GmbH). Zusätzlich werden Versicherungsprodukte anderer Anbieter vermittelt.

LOGPAY

Personalien

*Der DKV Euro Service hat Dr. **Tillman Kreiler** mit Wirkung zum 1. November zum neuen Chief Digital Officer (CDO) ernannt. Er tritt die Nachfolge von Dr. Hendrik Rosenboom an, der das Unternehmen Anfang des Jahres verlassen hat. Kreiler berichtet direkt an Marco van Kalleveen (CEO), der bis dato interimistisch die Aufgaben des CDO übernommen hatte. Kreiler war zuvor in verschiedenen leitenden Management- und Führungspositionen bei globalen Unternehmen wie Google, Here und Oracle tätig.*

*Zum 1. Oktober hat **Víctor González** die Leitung Finanzen bei SEAT Deutschland übernommen. Zuletzt war er Mitglied der Geschäftsführung des deutsch-chinesischen Unternehmens JAC Volkswagen und verantwortete dort zudem die Finanzen und die Beschaffung. In Weiterstadt löst er Enrique Andrade Mollon ab, der sich ab sofort bei der SEAT S.A. in Spanien dem Vertriebs- und Marketingcontrolling widmet.*

***Fabio Sangermano** ist seit September auf der neu geschaffenen Position des eMobility-Managers bei der FCA Germany AG tätig. Seine Aufgabe ist es unter anderem, gemeinsam mit dem zentralen eMobility-Team Strategien zu definieren und umzusetzen, die eine erfolgreiche Transformation der kommerziellen Aktivitäten der Märkte hin zur Hybridisierung und Elektrifizierung des FCA-Produktportfolios gewährleisten. Fabio Sangermano war zuvor bei FCA als Measurements & Sales Training Manager in der Abteilung Customer Experience tätig.*

*TraXall International hat **Marta Enguix** zur internationalen Account Managerin ernannt. Enguix bringt 14 Jahre Markterfahrung mit und kommt von dem multinationalen Pharma- und Biowissenschaftsunternehmen Bayer, wo sie als Beschaffungsmanagerin und Flottenmanagerin für die spanische Abteilung des Unternehmens tätig war. Bei TraXall betreut sie eine Reihe internationaler Großkunden, übernimmt die Koordination mehrerer Märkte und stellt dabei Konsistenz, Qualität und Struktur in allen Bereichen sicher.*

***Maximilian Huber** ist zur has·to·be gmbh gewechselt und nimmt dort die Rolle des Chief Operating Officers (COO) sowie den Vorsitz des Managementboards ein. In dieser Funktion ist er unter anderem für die C-Level-Führungsebene verantwortlich und treibt den unternehmensweiten Ansatz der Elektrifizierung Europas in den Bereichen Produktmanagement und Customer-Success-Management voran. Zuletzt war Maximilian Huber Project-Manager B2B and Inhouse Charging Infrastructure Solutions bei der AUDI AG.*

*Die Wintec Autoglas GmbH hat Anfang November ihre Führungsebene ausgebaut: **Karin Breck** wurde zur Prokuristin und gleichzeitig Head of Operations ernannt. Sie ist bereits seit 2007 im Unternehmen und hat direkt nach ihrer Ausbildung hier begonnen. Auch zukünftig verantwortet sie den gesamten Bereich der innerbetrieblichen Organisation sowie Prozesse, die einer ständigen Optimierung unterliegen. **Markus Buchcik** ist seit neun Jahren im Vertrieb tätig. Der gelernte Versicherungskaufmann verantwortet diesen Bereich seit 2017 als Head of Sales und ab sofort ebenfalls als Prokurist. Zuvor war er in verschiedenen Funktionen im Versicherungsvertrieb tätig und verfügt über fundiertes Branchenwissen. Wie in den vergangenen Jahren wird er im Wesentlichen die positive Entwicklung des gesteuerten und ungesteuerten Versicherungsgeschäft weiter vorantreiben.*

ELEKTRISCHER STADTFLOH

Wendig, kompakt, elektrisch: Der neue Renault Twingo Electric vereint laut Herstellerangaben alle modelltypischen Stärken des Twingo in sich und erweitert sie um einen lokal emissionsfreien Antrieb. Anstelle der Benzinaggregate seiner Schwestermodelle sorgt im Heck des Twingo Electric ein ursprünglich aus dem Renault ZOE stammender Elektromotor mit 60 kW/82 PS für den Antrieb. Der crashsicher unter dem Fahrer- und Beifahrerplatz eingebaute Lithium-Ionen-Akku mit 21 kWh Kapazität ermöglicht im Stadtverkehr nach WLTP-Testzyklus eine Reichweite von bis zu 270 Kilometern. Das Batterieladesystem „Chameleon Charger“ lässt eine Ladeleistung von bis zu 22 kW Wechselstrom an der heimischen Wallbox und an öffentlichen Ladestationen zu. Der Twingo Electric kommt als Sondermodell „Vibes“ in Deutschland zum Jahreswechsel 2020/2021 zum Preis ab rund 22.126 Euro netto in den Handel (13.505,35 Euro netto mit Elektrobonus) und ist bereits bestellbar.

AUSGANGSPUNKT

Wilhelmshaven ist der jüngste von mittlerweile 38 Standorten in Europa innerhalb des MOSOLF-Netzwerks. Das Potenzial des Hafens an der Jade liegt für Dr. Jörg Mosolf auf der Hand: „Für die Fahrzeuglogistik bietet Wilhelmshaven land- wie wasserseitig beste Voraussetzungen. Wir starten mit dem Umschlag von gebrauchten Fahrzeugen im Inneren Hafen, wo wir mit Grimaldi, einem bedeutenden, global agierenden RoRo-Reeder, einen starken Partner an der Seite haben.“ Auch auf Seiten Grimaldis, die den Standort an der Jade aufgrund seiner nautischen Vorteile schätzen, zeigte man sich sehr zufrieden über den Start der Aktivitäten in Wilhelmshaven. Für die MOSOLF Gruppe ist Wilhelmshaven der Ausgangspunkt für die perspektivische Entwicklung internationaler Märkte im Bereich der Fahrzeuglogistik und technischen Services, um so das Portfolio der deutschen Häfen gezielt zu ergänzen. Dazu hat MOSOLF am Standort Wilhelmshaven bereits rund zwei Millionen Euro investiert und plant im Zuge der zukünftigen strategischen Entwicklung weitere Investitionen. Der Sitz der Wilhelmshavener Niederlassung befindet sich im GVZ am JadeWeserPort, von wo aus bereits das Lagergeschäft mit Vermieter-Fahrzeugen gesteuert wird.

FÖRDERFÄHIG

Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur und die KfW haben die Förderfähigkeit der Volkswagen Wallboxen ID. Charger Connect und ID. Charger Pro offiziell bestätigt. Damit erhalten Käufer in Deutschland seit dem 24. November 2020 eine staatliche Prämie in Höhe von 900 Euro pro Wallbox. Durch die Förderung werden vernetzte Wallboxen fast immer zur günstigeren Wahl. So ist der geförderte, vernetzte ID. Charger Connect unter dem Strich mehr als 700 Euro günstiger als die nicht vernetzte, nicht geförderte Basisversion des ID. Chargers. Die vollständige Liste der förderfähigen Wallboxen ist auf der Internetseite der KfW unter *www.kfw.de* einzusehen. Der Antrag auf Förderung muss vor dem Kauf der Wallbox gestellt werden. Kunden nutzen dafür ab dem 24. November 2020 das KfW-Zuschussportal (*www.kfw.de/440-zuschussportal*) und wählen dort das Programm „Ladestationen für Elektroautos – Wohngebäude“ (440) aus. Bei der Antragstellung muss der gewünschte ID. Charger bereits mit angegeben werden. Sobald die Antragsbestätigung für den Zuschuss vorliegt, müssen Kunden ihre Identität nachweisen und können im Anschluss die Bestellung ihres ID. Chargers vornehmen. Der Zuschuss von 900 Euro wird ausgezahlt, nachdem die Installation nachgewiesen wurde.

MARKENUNABHÄNGIG

Mit der neuen „Multi-Make“-Funktion von Ford Telematics können Flottenmanager jetzt alle Fahrzeuge unabhängig vom Hersteller über die benutzerfreundliche Begleit-App Ford Telematics Drive verwalten und somit Arbeitsabläufe optimieren. Dies steigert laut Herstellerangaben die Leistungsfähigkeit des bewährten Flottenmanagementsystems. Zeitraubende Aufgaben sollen damit für Fahrer und Flottenmanager spürbar vereinfacht werden. Ford Telematics bietet den Zugriff auf Daten von eingebundenen Fahrzeugen und stellt sie über ein intuitiv bedienbares Internet-Portal nahezu in Echtzeit zur Verfügung. Flottenmanager, Fuhrparkbetreiber und ihre Mitarbeiter erhalten einen fundierten Einblick in die Performance der eigenen Firmenwagenflotte und können anhand dieser Informationen zum Beispiel die Einsatzzeiten ihrer Fahrzeuge optimieren, unproduktive Stand- und Ausfallzeiten reduzieren, die Wartung planen, ein verbessertes Fahrertraining umsetzen sowie die Sicherheit der Fahrer verbessern, ohne die Lösungen mehrerer Automobilhersteller verwenden zu müssen. Die Systemerweiterungen sind Bestandteil des regulären Ford Telematics-Abonnements, es fallen keine zusätzlichen Gebühren an.

PARTNERSCHAFT

Arval und SIXT haben die Vereinbarung einer strategischen Partnerschaft bekannt gegeben, in deren Rahmen sie in all ihren Märkten, angefangen bei Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Großbritannien und Belgien, zusammenarbeiten werden. Die Zusammenarbeit wird es Arval ermöglichen, den Mitarbeitern ihrer Firmenkunden und Partnerunternehmen Zugang zu den Produkten und dem Netzwerk von SIXT zu bieten. Das neue Mobilitätsangebot von Arval wird sowohl die Leasingprodukte von Arval als auch die Produkte von SIXT lokal sowie international umfassen und über die firmeneigenen Online- und Mobilkanäle von Arval ausspielen. SIXT wird im Rahmen der Vereinbarung einer der bevorzugten Lieferanten für das Replacement-Geschäft von Arval sein. Künftig werden gemeinsame Kunden von den sich ergänzenden Dienstleistungen beider Unternehmen profitieren. Der Mobilitätsmarkt ist einer der am dynamischsten wachsenden Bereiche unserer Gesellschaft und wird weltweit auf ein Volumen von etwa 500 Milliarden Euro geschätzt. Die Nachfrage nach individueller und flexibler Mobilität steigt kontinuierlich. Um das Wachstumspotenzial in diesem Markt auszuschöpfen, sind starke Partnerschaften – neben der Internationalisierung und der Digitalisierung des Geschäfts – ein entscheidender Erfolgsfaktor für die Zukunft.

ZUWACHS

Kunden von SHARE NOW können neben den Modellen der Marken BMW, Mercedes-Benz, MINI und smart nun auch das Modell Fiat 500 wählen. Bis Ende des Jahres erweitert der mit einem Free-Floating-System arbeitende Carsharing-Anbieter seine Flotte so um 650 Fiat-Fahrzeuge in den Städten Berlin, Köln, Düsseldorf, Frankfurt und München und bietet damit dann insgesamt 22 verschiedene Fahrzeugmodelle an. Für die technische Integration der Fahrzeuge von Fiat in die bestehende IT-Infrastruktur von SHARE NOW setzt man auf CloudBoxx, eine Telematikinfrastruktur, die Fahrzeuge für den Shared-Mobility-Betrieb mit der IT-Architektur des Betreibers verbindet. An diese Infrastruktur lassen sich Sharing-Anwendungen zum Beispiel für Carsharing anbinden. So können Betreiber via Mobilfunk oder Bluetooth Fahrzeugdaten wie den Tankfüllstand, die gefahrenen Kilometer oder die Fahrzeugposition abfragen, den Zugang zum Fahrzeug oder die Wegfahrsperre bedienen und ihren Nutzern die entsprechenden Funktionen über eine Smartphone-App zur Verfügung stellen.

VERKAUFSUNTERSTÜTZUNG

Das Marktwachstum von Elektrofahrzeugen liegt aktuell in Europa bei über sieben Prozent, der Anteil der Plug-in-Elektrofahrzeuge hat sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verdoppelt. Das beweist, Elektrofahrzeuge sind keine „Zukunftsmusik“ mehr. BCA hat drei Haupttreiber des Wachstums in Europa ausgemacht: Erstens die europäischen CO_2-Vorschriften, welche ab 2021 die durchschnittlichen Gesamtemissionen pro Hersteller auf durchschnittlich 95 g/km beschränken und bei einer Überschreitung Strafen vorsehen. Zweitens arbeiten auf nationaler Ebene Regierungen daran, die Emissionen zu verringern, indem sie entweder den Zugang zu bestimmten Gebieten für Fahrzeuge mit hohem CO_2-Ausstoß einschränken und/oder indem sie interessante Anreize bieten, ein neues oder gebrauchtes Elektrofahrzeug zu erwerben oder zu besitzen. Drittens machen die Flotteneigentümer/Fahrer selbst Druck. Elektrofahrzeuge haben sich bereits als sehr zuverlässig, einfach und bequem herausgestellt und verfügen über weitaus geringere Gesamtbetriebskosten als Diesel- oder Benzinfahrzeuge und senken darüber hinaus die Umweltbelastung erheblich. BCA ist sich über die internationalen Marktgegebenheiten des Gebrauchtwagenhandels mit Elektrofahrzeugen bewusst und hat vor 18 Monaten einen exklusiven Marktplatz für Elektrofahrzeuge aufgebaut: den „EV Friday“-Auktionstag, der am 16. Oktober erstmals als „European EV Friday“ stattfand: Alle lokalen EV-Auktionen wurden zu einer europäischen Auktion, in der alle bei BCA verfügbaren Elektrofahrzeuge aus Europa angeboten werden. Zudem hat BCA bereits vor Monaten den YouTube-Kanal „Get electric with BCA“ gestartet, um den Automobilhandel beim Umstieg und bei den damit verbundenen Möglichkeiten in der Elektrofahrzeugvermarktung mit wichtigen Informationen zum aktuellen Markt sowie Tipps für einen erfolgreichen Handel mit gebrauchten E-Fahrzeugen zu unterstützen.

SMARTES REMARKETING IHRER FAHRZEUGE

MIT HÖCHSTWERTEN BEI UNSEREN AUKTIONEN

WELTWEIT ERPROBTER UND REVISIOINSSICHERER PROZESS

BIETER AUS ÜBER 170 LÄNDERN

ABHOLUNG, LAGERUNG UND PROFESSIONELLE REINIGUNG AUF UNSEREN BUNDESWEIT ZWÖLF VERMARKTUNGSPLÄTZEN

WIR HOLEN AUCH IHR AUTO!

WWW.COPART.DE

Innovative und nachhaltige **Unternehmensmobilität**

Colin Baumgart (li.) erläutert im Anwenderbericht mit Renault, welchen Stellenwert die Elektromobilität im Fuhrpark der SAP SE hat

2020 – ein Jahr voller Umbrüche, in dem Innovationen und Nachhaltigkeit so wichtig wie selten sind. Bereits seit mehr als vier Jahrzehnten weiß die SAP SE ihre Unternehmenskunden mit innovativen Softwarelösungen zu überzeugen und ist mit nunmehr 200 Millionen Cloud-Benutzern weltweit führend in diesem Bereich. Zudem möchte der Konzern aus dem ländlichen Walldorf in Baden-Württemberg gemeinsam mit seinen Kunden und Partnern ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum ermöglichen, das Leben in der Gesellschaft verbessern und die Umwelt schützen. Hierzu gehört natürlich auch eine nachhaltige wie innovative Fuhrparkpolitik, in deren Rahmen man vertrauensvoll mit Automobilherstellern an der Zukunft der Unternehmensmobilität arbeitet.

Die Agenda 2030 der Vereinten Nationen mit ihren 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung ist ein globaler Plan zur Förderung nachhaltigen Friedens und Wohlstands sowie zum Schutz unseres Planeten. Die SAP SE unterstützt diese Nachhaltigkeitsziele und hat bereits konkrete Projekte umgesetzt. Dazu gehört beispielsweise die Verpflichtung, zum UN-Ziel 13 „Klimaschutz" beizutragen und damit eine globale Erwärmung von mehr als 1,5 °C im Vergleich zum vorindustriellen Niveau zu verhindern. Damit ist der Konzern aus Walldorf eines von sieben globalen Unternehmen und das erste in Deutschland, das sich diesem Ziel verpflichtet hat. So werden zum Beispiel sowohl die Rechenzentren als auch die Ladeinfrastruktur für den Firmenfuhrpark an den SAP-Standorten ausschließlich mit grünem Strom betrieben.

„Gerade im Fuhrpark setzt SAP ganz verstärkt auf eine Vielzahl von Nachhaltigkeitsthemen: Das beginnt bei der Förderung der Elektromobilität und reicht über Themen wie den Ausbau von Ladeinfrastrukturen bei den Mitarbeitern zu Hause sowie an den Unternehmensstandorten und eine flexible Mitarbeitermobilität hinaus", wie Colin Baumgart, Global Car Fleet Management – Procurement bei der SAP SE, im Onlinemeeting mit Flottenmanagement erklärt. SAP hat sich das Ziel gesetzt, bis 2025 ein Drittel Elektroautos in der Flotte zu haben, um den ökologischen Fußabdruck des Fuhrparks zu reduzieren. Daneben stehen aber auch Sharingmodelle, flexible Arbeitsmodelle und andere umweltfreundliche Transportmöglichkeiten, wie beispielsweise Dienstfahrräder oder die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, zur Verfügung, um dieses Ziel zu erreichen. „Stand 2020 haben wir ein Bestellvolumen von Elektrofahrzeugen, darin eingeschlossen Plug-in-Hybride, von etwa einem Drittel. Gleichzeitig bemerken wir in diesem Jahr einen enormen Anstieg in diesem Bereich. Ein Grund ist neben der BAFA-Förderprämie insbesondere die SAP-interne Bezuschussung, mit der unsere Mitarbeiter rein elektrische Fahrzeuge auch mit Blick auf die monatlichen Kosten sehr günstig bewegen können. Nicht zu vergessen sei aber auch die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur an den SAP-Standorten sowie beim Mitarbeiter zu Hause", sagt Colin Baumgart.

Doch ein Umstieg auf die Elektromobilität kann nur gelingen, wenn neben finanziellen Anreizen und der Bereitstellung von Ladeinfrastruktur auch ein entsprechendes Fahrzeugportfolio vorhanden ist. Letzteres hat eine umso größere Bedeutung, je höher der Anteil an Motivationsfahrzeugen in einem Fuhrpark ist. Zu den Beson-

SAP SE

Die SAP SE mit Sitz im baden-württembergischen Walldorf ist ein börsennotierter Softwarekonzern. Ursprünglich bekannt als führendes Unternehmen für Enterprise-Resource-Planning-(ERP-) Software, hat sich SAP zu einem Marktführer für End-to-End-Unternehmenssoftware, Datenbanken, Analysen, intelligente Technologien und Experience-Management entwickelt. Als Top-Cloud-Company mit 200 Millionen Anwendern weltweit unterstützt SAP Unternehmen jeder Größe und Branche dabei, profitabel zu arbeiten, sich kontinuierlich anzupassen und ihre Ziele zu erreichen.

derheiten der SAP-Flotte von etwa 17.500 Fahrzeugen in Deutschland zählt nicht nur, dass es sich um einen reinen Kauffuhrpark handelt, sondern auch, dass die Fahrzeuge ausschließlich zum Mitarbeiterbenefit angeschafft werden. Daher ist es nicht weiter verwunderlich, dass die Dienstwagennutzer der SAP SE derzeit aus 14 Marken ihre Wunschfahrzeug auswählen können. Konfigurieren lassen sich die Wagen nahezu völlig frei, einzig die Emissions- und PS-Grenzen sind zu beachten. Obwohl der Premiumanteil bei etwa 50 Prozent liegt, finden sich viele kleinere Fahrzeuge von Volumenherstellern wie etwa ein Hyundai Kona oder auch ein Renault ZOE in den Reihen des SAP-Fuhrparks. Ein möglichst breit gefächertes Angebot ist daher unerlässlich: „Renault bietet, wie andere Hersteller auch, ein sehr breites Produktportfolio an, deshalb arbeiten wir schon lange zusammen. Renault haben wir darüber hinaus aber auch als eine Art ‚Early Adopter' der Elektromobilität kennengelernt. Die Zusammenarbeit, wie auch mit manchen anderen Herstellern, passt sehr gut in unsere e-Fleet Strategie und funktioniert seitdem erfolgreich", erklärt Colin Baumgart.

Carsten Schopf, Direktor Flotten bei der Renault Deutschland AG, berichtet: „Im Vergleich zu vielen Wettbewerbern haben wir einen rein elektrischen Pkw – den ZOE – bereits seit 2012 im Portfolio. Somit haben unsere Händler und natürlich auch unsere Kunden bereits acht Jahre Erfahrung mit der Elektromobilität sammeln können und diese im wahrsten Sinne des Wortes erfahren können." Er erläutert weiter: „Dieser Vorteil an über 1.000 Renault-Standorten in Deutschland ist schon sehr groß. Von daher ist für unsere Händler wie auch unsere Kunden die Elektromobilität keine Besonderheit mehr, sondern sie wird als gängiges Antriebskonzept wie jedes andere auch angesehen. Der Kunde wird ganz normal behandelt, sei es in puncto Beratung, Service oder auch bei allen anderen Themen. Ich glaube, dass dies ein großer Vorsprung gegenüber Marktbegleitern ist, die diese Einstellung erst einmal in das Händlernetz, aber auch zu den Interessenten tragen müssen."

Dieses Know-how zeigt sich aber auch an anderer Stelle: Während viele Marktbegleiter die elektrische Reichweite oftmals lediglich aus den gemessenen NEFZ- beziehungsweise WLTP-Verbrauchswerten ableiten und einen „Bis zu"-Wert angeben, können Interessenten beim ZOE die Reichweite auf der Renault-Website ganz individuell kalkulieren lassen und sich somit gemäß ihrem Fahrprofil die maximale elektrische Reichweite anzeigen lassen. Der angezeigte Wert ist dabei abhängig von der Durchschnittsgeschwindigkeit, der Temperatur, der Reifen- sowie Batteriegröße und den Zusatzverbrauchern wie der Klimaanlage beziehungsweise der Heizung. So kommt der ZOE mit dem 52 kWh großen Akku auf eine Reichweite von 438 Kilometern bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 50 km/h, 20 °C Außentemperatur, 16-Zoll-Rädern sowie ausgeschalteten Zusatzverbrauchern. Erhöht man die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Landstraßenniveau (100 km/h), verringert sich die Reichweite um 170 Kilometer. Schon mit derartigen einfachen Tools lässt sich Akzeptanz für die Elektromobilität schaffen.

Elektromobilität im SAP-Fuhrpark

Akzeptanz zu schaffen ist unerlässlich, um das Thema Elektromobilität in einem Fuhrpark vorantreiben zu können. Dies kann auf der einen Seite über die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur geschehen und auf der anderen Seite, indem man den Umstieg durch Beratung, aber auch finanzielle Anreize einfach gestaltet. „Wir haben beispielsweise an unseren bundesweiten Standorten knapp 480 Ladesäulen. Hinzu kommen zwei Ladekarten für den öffentlichen Raum, womit unseren Mitarbeitern europaweit jeweils ein Ladenetz von etwa 150.000 Ladepunkten zur Verfügung steht. Die dritte Säule, um das Thema Elektromobilität voranzutreiben, ist das Laden zu Hause. Seit 2018 sammeln wir hier erste Erfahrungen: Dabei haben wir zwei unterschiedliche Ansätze verfolgt", erklärt Jürgen Rennar, Senior Procurement Specialist bei SAP. Einerseits wurde versucht, die Beschaffung und Installation der Ladeinfrastruktur pauschal abzurechnen. Die Mitarbeiter waren somit Eigentümer der Hardware; die Stromkosten für das Laden zu Hause wurden in Höhe der steuerfreien Stromkostenpauschale übernommen. Andererseits wurde in kleinerem Umfang ein Full-Service-Ansatz verfolgt: Eine intelligente Ladeinfrastruktur wurde von SAP geleast und den Mitarbeitern überlassen. Dadurch war es möglich, den Ladestrom

(Fortsetzung auf S. 14)

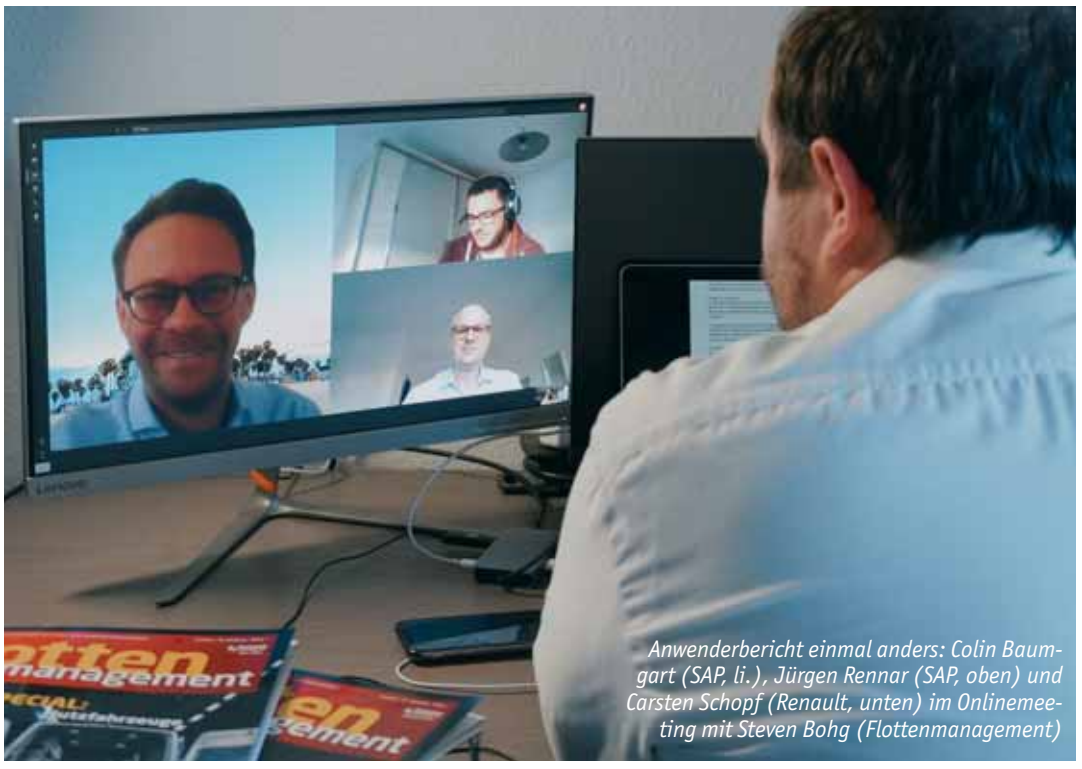
enbw.com/hypernetz

EnBW

genau abzurechnen und die Kosten zu erstatten. Auch alle weiteren Kosten vom Precheck über die Installation und Inbetriebnahme bis zur jährlichen Wartung wurden eins zu eins übernommen.

Dass beide Ansätze ihre Vor- und Nachteile haben, zeigte sich jedoch im Laufe der Pilotphasen. So führte die pauschale Abrechnung dazu, dass vor allem Plug-in-Hybride mit konventionellen Kraftstoffen gefahren wurden, wenn die Stromkostenpauschale einmal aufgebraucht war. Da die Tankkosten über die Tankkarte der SAP SE abgerechnet werden konnten, blieb somit der positive Effekt auf den Durchschnittsverbrauch bei diesem Pilotprojekt aus. Im Gegensatz dazu sanken die Durchschnittsverbräuche um rund 20 Prozent beim zweiten Ansatz, bei dem die Stromkosten eins zu eins erstattet wurden. Dieser Ansatz war jedoch mit einem hohen organisatorischen Aufwand seitens SAP verbunden. „Im neuen Jahr starten wir mit einem neuen Programm, welches die Vorteile der beiden Pilotprojekte miteinander vereint. Zukünftig erwirbt der Mitarbeiter eine vorgegebene intelligente Hardware selbst, wodurch er Eigentümer dieser Hardware bleibt und wir aus den ganzen Gewährleistungsthemen ausgenommen sind. Die Kosten für die Wallboxen und deren Installation erstatten wir fast zu 100 Prozent, einzig der Eigenanteil, der durch die Versteuerung entsteht, muss durch den Mitarbeiter getragen werden. Durch die intelligente Hardware ist es uns dann wieder möglich, die Stromkosten für das Laden des Elektrofahrzeugs eins zu eins zu übernehmen“, führt Jürgen Rennar weiter aus.

Aber nicht nur die Flottenkunden selbst machen sich Gedanken darüber, dass die Elektromobilität in der Breite eine höhere Akzeptanz erfährt, sondern auch die Fahrzeughersteller: Carsten Schopf von Renault sagt: „Auch wir machen uns Gedanken über Themen wie die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur sowie Anreizen für den Umstieg auf die Elektromobilität. Das betrifft einerseits die Frage ‚Wo kann ich außerhalb des Firmenstandortes laden?‘ und andererseits ‚Wie lässt sich auf einfachste Weise die Elektromobilität in meinen Fuhrpark integrieren?‘. So bieten wir schon heute unseren Kunden die Möglichkeit, sich bei unseren Partnern über Ladeinfrastruktur zu informieren, und wir werden diesen Prozess in der nahen Zukunft noch weiter ausbauen. Das heißt, wir begleiten unsere Kunden bei allen Schritten einer Energieoptimierungsstrategie angefangen bei der Planung einer geeigneten Ladeinfrastruktur über die Überwachung deren Installation und Inbetriebnahme bis zur Steuerung sowie Wartung dieser Anlagen. Zudem arbeiten wir seit diesem Jahr mit M3E zusammen, einer Agentur, die für unsere Kunden die Abwicklung nahezu sämtlicher Fördermittel übernimmt. Nicht zuletzt arbeiten wir an einem Analysetool hinsichtlich aller kostenverursachenden Punkte in einer Flotte. Das wird sicherlich auch noch einmal spannend für Unternehmen wie SAP, da neben der TCO-Betrachtung auch erhebliche Unterschiede in den Kosten der öffentlichen Ladepunkte immer öfter zum Tragen kommen. Und hier wollen wir durch eine aktive Steuerung unterstützend zur Seite stehen“, erklärt Carsten Schopf.



Anwenderbericht einmal anders: Colin Baumgart (SAP, li.), Jürgen Rennar (SAP, oben) und Carsten Schopf (Renault, unten) im Onlinemeeting mit Steven Bohg (Flottenmanagement)

Ausblick

SAP hat sich zum Ziel gesetzt, dass ein Drittel der Unternehmensflotte bis 2025 elektrifiziert ist. Den Bestellungen nach zu urteilen, ist das Unternehmen hier auf einem guten Weg. Um dieses Ziel erreichen zu können, muss die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen weiter steigen: „Für den alltäglichen Bedarf kommen wir langsam in das Reichenweitensegment, in dem es auch für die Masse wirklich akzeptabel ist. Das liegt bei vollelektrischen Fahrzeugen irgendwo zwischen 400 und 500 Kilometer realer Reichweite“, erläutert der Senior Procurement Specialist von SAP, Jürgen Rennar. Sein Kollege Colin Baumgart ergänzt: „Für uns ist erkennbar, dass große elektrische Reichweiten eine enorm wichtige Rolle bei der Fahrzeugauswahl spielen. Uns fehlt aber noch ein vollelektrisches Fahrzeug in der Mittelklasse, dort gibt es bisher nur Plug-in-Hybride. Das wäre ein Thema, was uns auch dann helfen würde, die Akzeptanz noch weiter zu steigern.“ Ein Showcar, welches diesen Wunsch zu erfüllen scheint, präsentierte Renault-CEO Luca de Meo Mitte Oktober in Paris – den Renault Mégane eVision. „Die Serienversion des Renault Mégane eVision soll 2021 auf den Markt kommen und eine elektrische Reichweite von rund 450 Kilometern haben. Ich glaube, wir stimmen alle überein, dass die Elektromobilität die Antriebsform der nächsten Jahre sein wird. Dementsprechend werden wir bereits Anfang 2021 mit neuen Modellen kommen und bis Ende 2022 insgesamt acht rein elektrische und zwölf Hybridvarianten an den Start bringen“, entgegnet Carsten Schopf. Somit sind die Weichen für eine weitere erfolgreiche Zusammenarbeit von SAP und Renault gestellt.

Ein Drittel der bestellten Fahrzeuge sind bei der SAP (teil-)elektrisch unterwegs

RENAULT DEUTSCHLAND AG

RENAULT DEUTSCHLAND ist seit 1907 auf dem deutschen Markt präsent. 2019 steigerte das Unternehmen die Verkäufe auf über 243.300 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge der Marken Renault, Dacia und Alpine und ist damit stärkster Importeur. Mit dem Renault ZOE verzeichnet RENAULT das meistgekaufte Elektroauto in Deutschland. In den kommenden Jahren wird der Hersteller die Palette der elektrifizierten Modelle weiter ausbauen.

Audi Vorsprung durch Technik

Bringt neue Energie in die Flotte.

Dienstwagen mit Premium-Elektromobilität für Ihren Fuhrpark: jetzt bis zu € 7.500,– für Neuwagen mit der e-tron 55* Elektro Prämie[1] und der e-tron S* Elektro Prämie[1].

Dienstwagenfahrer profitieren von der halbierten Bemessungsgrundlage zur Ermittlung des geldwerten Vorteils bei der Privatnutzung[2] von ausgewählten Audi e-tron Modellen. Mit dem Audi e-tron Charging Service und der Audi Ergänzungsmobilität erhalten Sie zudem noch mehr Flexibilität. Informieren Sie sich jetzt über maßgeschneiderte Dienstleistungen für Großkunden bei Ihrem Audi Partner oder auf audi.de/grosskunden.

*Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 28,2–21,6 (NEFZ); 28,3–21,6 (WLTP); CO_2-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0. Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

[1] Der Erwerb (Kauf sowie Finanzierung oder Leasing; bei Finanzierung oder Leasing über die Audi Leasing oder Audi Bank nur bei einer Laufzeit von mindestens 24 Monaten) eines neuen Audi e-tron 55*, Audi e-tron Sportback 55*, Audi e-tron S* oder Audi e-tron S Sportback* durch Privatpersonen, Unternehmen, Stiftungen, Körperschaften und Vereine (ausgeschlossen sind die öffentliche Hand wie Bund, Länder und Kommunen, Autovermieter und berufsständische Verbände) in der Zeit vom 01.07.2020 bis zum 31.12.2020 wird mit der Elektro Prämie Audi e-tron 55* und Audi e-tron S* gefördert. Die Prämie beträgt 7.500 € netto und wird bei Kauf, Leasing und Finanzierung vom teilnehmenden Audi Partner als Nachlass angerechnet. Das Fahrzeug muss bis spätestens 30.06.2021 zugelassen werden.

[2] Als Dienstwagenfahrer können Sie bei Erwerb eines Audi e-tron 55*, Audi e-tron S*, Audi e-tron Sportback 55* oder Audi e-tron S Sportback* zwischen dem 31.12.2018 und dem 01.01.2022 auch von der Neuregelung der Dienstwagenbesteuerung in § 6 Abs.1 Nr. 4 EStG profitieren. Hiernach wird die Bemessungsgrundlage zur Ermittlung des geldwerten Vorteils für die Privatnutzung eines Dienstfahrzeugs aus dem Listenpreis zum Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs zuzüglich Sonderausstattung inklusive Umsatzsteuer halbiert.

ÜBERBLICK BEHALTEN

Eine neue Lösung zur Fahrzeugprüfung nach UVV präsentierte gerade die LapID Service GmbH. Im LapID-Kundensystem lassen sich nun sowohl die Führerscheinkontrolle als auch die Fahrerunterweisung und die Fahrzeugprüfung abbilden und damit effizient verwalten. Mit der digitalen Lösung behalten Verantwortliche den Überblick über den Fuhrpark, denn das System erinnert die in der digitalen Fahrzeugakte hinterlegte Person per E-Mail oder SMS an den Ablauf der UVV-Prüffrist. Auch der Prüfbericht wird in der digitalen Akte archiviert und eine neue Erinnerung automatisch erstellt. Ebenfalls können nicht erfolgreiche Prüfungen erfasst werden. Weitere Vorteile bestehen darin, dass das Fuhrparkmanagement nur noch in Ausnahmefällen tätig werden muss. Rechtssicherheit und Datenschutz stehen wie auch bei den anderen Lösungen von LapID an oberster Stelle. Zudem prüft die TÜV SÜD Sec-IT GmbH jährlich die Auftragsverarbeitung.

DATENOPTIMIERT

Eine datenbasierte Betankung, die durch Connected-Car-Lösungen möglich wird, spart Firmenwagenhaltern durchschnittlich 4,86 Prozent an Tankkosten pro Jahr. Das ist das Ergebnis einer Analyse des Berliner Business-Mobility-Softwareanbieters Vimcar. Für ihre Tankkosten-Studie untersuchten die Mobilitätsspezialisten von März bis April die aktuellen Tankpreise vor Ort sowie Tankverhalten und -kosten eines durchschnittlichen Fuhrparks mit 30 vernetzten Fahrzeugen (davon 22 Pkw, 327 Betankungen, Tankkosten gesamt: 19.918 Euro). Das Ergebnis: Eine datenoptimierte Betankung ermöglicht eine durchschnittliche Ersparnis von 194 Euro pro Firmenfahrzeug – ganz ohne Mehraufwand im Nutzungsalltag. Laut der Vimcar-Analyse spielt die Wahl der richtigen Tageszeit für die Ersparnis eine größere Rolle als die Wahl einer günstigeren Tankstelle im Umkreis des Fahrzeugs. Mit einer rein zeitlich optimierten Betankung ließen sich knapp 6 Prozent der Tankkosten sparen (5,91 Prozent). Die optimale Wahl der günstigsten Tankstelle im Umkreis (zu einem festen Zeitpunkt) erbringt einen Kostenvorteil von durchschnittlich 4,41 Prozent.

LEASINGRÜCKNAHME

Von der Terminierung des Abhol- beziehungsweise Rückgabeortes über den Transport sowie die Begutachtung der Fahrzeuge bis zur Reparatur möglicher Schäden und der Verbringung zum Leasinggeber übernimmt Hapitec sämtliche Schritte bei der Aussteuerung, und das bundesweit. Damit hat der Flottenverantwortliche letztlich nur noch einen Kontaktpunkt und muss sich um die Koordinierung der Vielzahl von Beteiligten an einer Leasingrückgabe keine Gedanken mehr machen. Mit dem jeweiligen Dienstwagennutzer wird ein Übergabeort für den Leasingrückläufer ausgemacht, von dem aus das Fahrzeug zur Aufnahme des Istzustands nach Düren transportiert wird. Dort wird der Fahrzeugzustand in einer hochmodernen Twinner-Einheit aufgenommen und dokumentiert. Dabei wird von dem physischen Fahrzeug mittels eines Auto-Scanners, dem sogenannten Twinner-Space, ein digitaler Zwilling erzeugt, der alle Features, Innenraum, Unterboden, Reifenprofil, Lack, Schäden und Gebrauchsspuren via Tagging sowie die Fahrzeug-Stammdaten anzeigt. Dies alles wird dann zusammen mit Reparaturempfehlungen auf Grundlage der Rücknahmekriterien des Leasinggebers an den Kunden übermittelt. Nach Erteilung der Freigabe wird der Reparaturprozess angestoßen und der Flottenverantwortliche nach der Fertigstellung informiert. Vor dem Transport zum Rückgabeort des Leasinggebers werden der Zustand des Fahrzeugs sowie die erledigten Arbeiten nochmals dokumentiert, ein finales Gutachterprotokoll schließt den Prozess ab. Der Flottenverantwortliche ist lediglich für die Freigabe möglicher Reparaturen verantwortlich, alle weiteren Schritte übernimmt Hapitec. Gleichzeitig garantiert die lückenlose Dokumentation aller Zustände und Prozesse ein Mehr an Sicherheit bei der Leasingrückgabe.

AUFWAND SENKEN

In Zusammenarbeit mit der DAD Deutscher Auto Dienst GmbH (DAD) hat die Sixt Leasing SE eine innovative Softwarelösung für den gesamten Prozess der Fahrzeugabmeldung entwickelt und gelauncht: Das „Service Module Logistics“ (SML) ermöglicht den beteiligten Dienstleistern, die einzelnen Prozessschritte ab dem Zeitpunkt der Fahrzeugrückgabe über den gesamten Ausflottungsprozess bis hin zur Fahrzeugabmeldung digital zu erfassen und zum Prozesstracking und Monitoring zu nutzen. Die Entwicklung der Software ist ein konsequenter Schritt im Zuge der Gesamtstrategie der Digitalisierung und zielt auf die qualitative Verbesserung und Einsparungen in den operativen Prozessen ab. Schon jetzt zeigen sich nach wenigen Monaten Livebetrieb im Jahr 2020 erfreuliche Ergebnisse. So konnten die Durchlaufzeiten und der operative Arbeitsaufwand der Mitarbeiter deutlich gesenkt werden, was sich in spürbaren Kostenvorteilen widerspiegelt. Mit dem Launch unter anderem dieser Softwarelösung wollen die Münchner einen zuverlässigen Service in gleichbleibend hoher Qualität anbieten. Dies lässt sich beispielsweise direkt anhand der verbesserten Kundenzufriedenheit und erheblicher Kosteneinsparungen messen. Man ist davon überzeugt, dass die konsequente Digitalisierung mit Fokus auf den Kundennutzen der Schlüssel zum langfristigen Erfolg sein wird.

VEREINFACHUNG

Alle Lieferanten der Eurogarant AutoService AG werden in das Internetportal Partslift eingebracht, mit dem die vollständige Digitalisierung des Ersatzteilprozesses abgebildet werden soll. Die Werkstatt deren Betriebsabläufe vollständig in Partslift vorhanden sind, stehe dabei im Mittelpunkt, teilte Eurogarant mit. Das hat den Vorteil für die Werkstatt, dass damit nach der Auswahl von Eurogarant als Bestellart alle Marken und Lieferanten sofort angezeigt werden und ausgewählt werden können. Um dies zu ermöglichen, haben sich einige Branchengrößen zusammengeschlossen. Mithilfe des Portals könne jede Werkstattsoftware, jeder Teilelieferant, jeder Frachtdienstleister und jeder Teile-Systemdienstleister zusammenarbeiten, hieß es. Der Bestellprozess soll von der Preisabfrage, der Teile-Verfügbarkeit über das Frachttracking bis hin zur Warenannahme, der Reklamation sowie der Einbuchung des Teileeinkaufs auf Artikelebene in der Werkstattsoftware stattfinden. Mit dem Portal repair-pedia mit der jüngsten Schnittstelle zu DAT, der vollelektronischen Auftragsvermittlung an die Werkstätten sowie Partslift verfolgen die Beteiligten konsequent das Ziel der umfassenden Digitalisierung.

NEUER PARTNER

Seit Kurzem ist Emil Frey Deutschland Premiumpartner des Verbands der markenunabhängigen Mobilitäts- und Fuhrparkmanagementgesellschaften e. V. (VMF) und damit der fünfzehnte Premiumpartner des bedeutenden Branchennetzwerks. Die neun herstellerunabhängigen Mobilitätsgesellschaften können mit der neuen Partnerschaft ihre Expertise auf dem Gebiet der unterschiedlichen Marken weiter ausbauen. Beispielsweise, wenn es sich um Änderungen bei Wartungsintervallen, um Fahrzeugrückrufe oder Reifendaten bei Neuwagenmodellen handelt. Denn gerade diese Daten kommen üblicherweise eher später bei den Gesellschaften an, was Kalkulation und Risikoabschätzung bisher massiv erschwerte. Das ändert sich jetzt. Gerade die Vielfalt der Premiumpartner im VMF macht dieses stetig wachsende Branchennetzwerk mit seinen herstellerunabhängigen Mobilitätsdienstleistern so spannend. Vom Reifenhersteller Pirelli über Fahrzeuglogistiker PS Team bis hin zum Glasreparaturdienstleister Carglass und Remarketing-Partner Copart ist die gesamte Wertschöpfungskette des Fahrzeugs abgedeckt. Auch andere Bereiche wie Führerscheinprüfung, digitales Bezahlen oder Versicherungsdienstleistungen, hier vertreten durch den Assekuranzmakler AON, gehören dazu.

Mit Ihm gelingt immer der richtige Auftritt.

Der neue Hyundai i30 Kombi.

Der neue Hyundai i30 Kombi Prime

1.6 CRDi, 100 kW (136 PS), Diesel, 48V-Hybrid

10,25-Zoll-Farb-Touchscreen inkl. Navigationssystem und Bluelink®-Telematikdiensten, Voll-LED-Scheinwerfer und LED-Rückleuchten, 2-Zonen-Klimaautomatik, Sitzheizung vorne und beheizbares Lenkrad, 17-Zoll-Leichtmetallfelgen, u.v.m.

Kraftstoffverbrauch in l/100km: innerorts 4,3; außerorts 4,0; kombiniert 4,1; CO_2-Emission kombiniert 103 g/km; Energieeffizienzklasse A+.

Mtl. Leasingrate zzgl. MwSt. ab

199,00 €[1]

5 Jahre Garantie ohne Kilometerlimit*

*Ohne Aufpreis und ohne Kilometerlimit: die Hyundai Herstellergarantie mit 5 Jahren Fahrzeuggarantie (3 Jahre für Car Audio inkl. Navigation bzw. Multimedia), 5 Jahren Lackgarantie sowie 5 Jahren Mobilitätsgarantie mit kostenlosem Pannen- und Abschleppdienst (gemäß den jeweiligen Bedingungen im Garantie- und Serviceheft). 5 kostenlose Sicherheits-Checks in den ersten 5 Jahren gemäß Hyundai Sicherheits-Check-Heft. Für Taxis und Mietwagen gelten generell abweichende Regelungen. Die Hyundai 5 Jahre-Garantie für das Fahrzeug gilt nur, wenn dieses ursprünglich von einem autorisierten Hyundai Vertragshändler an einen Endkunden verkauft wurde.

1 Berechnungsbeispiel für das gewerbl. Kilometerleasing, Laufzeit von 36 Monaten und Gesamtlaufleistung von 60.000 km, zzgl. MwSt. Das Angebot ist freibleibend, gültig solange der Vorrat reicht und basiert auf der unverbindl. Preisempfehlung der Hyundai Motor Deutschland GmbH. Den verbindl. Endpreis – einschließlich anfallender Nebenkosten für Zulassung und Überführung – erfahren Sie bei Ihrem Hyundai-Vertragshändler. Gültig nur für teilnehmende Vertragspartner und für alle vom 01.10.2020 bis 31.12.2020 abgeschlossenen Leasingverträge für ein Hyundai i30 Kombi Prime Neufahrzeug, 100 kW (136 PS).

Ein freibleibendes Angebot der ALD AutoLeasing D GmbH, Nedderfeld 95, 22529 Hamburg, das sich ausschließlich an gewerbliche Kunden ohne eigenes Rahmenabkommen mit der Hyundai Motor Deutschland GmbH und mit einer Mindestfuhrparkgröße von 50 Fahrzeugen richtet. Bonität vorausgesetzt. Für den Leasingvertrag gelten die allgem. Geschäftsbedingungen der ALD AutoLeasing D GmbH. Druckfehler, Irrtümer und Änderungen bleiben vorbehalten. Abb. kann kostenpflichtige Sonderausstattungen enthalten.
Die angegebenen Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte wurden nach dem vorgeschriebenen WLTP-Messverfahren ermittelt und in NEFZ-Werte umgerechnet.

Hyundai Leasing
ein Produkt der ALD AutoLeasing D GmbH
Nedderfeld 95, 22529 Hamburg
Postfach 570328, 22772 Hamburg
Tel.: +49 40 47104-1300 · www.hyundaileasing.de

HYUNDAI Leasing

Definierte Kriterien bei der Rückgabe erleichtern den Prozess ebenso wie digitale Hilfsmittel

Am Laufzeitende

Ein bisschen ist es ja wie beim Fliegen: Die Landung gehört – neben dem Start – zu den schwierigsten Phasen. So auch die Fahrzeugrückgabe beim Leasing. Bis der Dienstwagen ausgesteuert ist und sicher das Unternehmen verlassen hat, müssen einige Hindernisse genommen werden, die hin und wieder auch zu Uneinigkeit zwischen Nutzer und Leasinggeber führen. Worauf Dienstwagenfahrer und Fuhrparkmanager kurz vor Ende der Leasinglaufzeit achten sollten und welche Handlungsempfehlungen ausgewählte Leasinggesellschaften geben, fassen wir in diesem Artikel zusammen.

Grundsätzlich sollte man davon ausgehen können, dass das Eigentum anderer pfleglich behandelt wird. Dienstwagennutzer erhalten mit ihrem Fahrzeug, das ja im Eigentum der Leasinggesellschaft steht, und dem Überlassungsvertrag zudem eine Reihe von Rechten und Pflichten, die auch den Umgang mit dem Fahrzeug und dessen Zustand regeln. Generell ist es für Fuhrparkmanager besonders wichtig, Dienstwagennutzer für die Kosten der Reparaturen und Nachbelastungen zu sensibilisieren. Dienstwagenfahrer sollten mit dem Fahrzeug so sorgsam umgehen, als ob es ihr Eigentum wäre. Dabei helfen können klare Regelungen in der Dienstwagenordnung. Hier lassen sich präventive Maßnahmen platzieren, damit es möglichst nicht zur Nachbelastung von Schäden kommt. Was man berücksichtigen sollte, ist, dass nicht nur Schäden zu Nachbelastungen bei der Rlückgabe von Geschäftsfahrzeugen führen können, sondern auch das Fehlen von zum Beispiel Winterreifen, Navi-CD, Zweitschlüssel oder des Servicehefts. Hier sollte die Fahrzeugrückgabe gewissenhaft vorbereitet werden. Besonders ärgerlich ist es außerdem, wenn Wartungen – trotz inkludiertem Wartungsvertrag, der die Kosten abdeckt – nicht durchgeführt wurden. „Bereits im Vorfeld stimmen wir uns sehr genau mit den Fuhrparkleitern über Ablauf und Bewertungskriterien bei Rückgabe ab und sorgen somit von Anfang an für Transparenz“, lässt Sebastian Hainke, Teamleiter Logistik & Interimsfahrzeuge bei der Raiffeisen-IMPULS Fuhrparkmanagement GmbH & Co. KG, wissen.

Immer mehr Leasingunternehmen bedienen sich bei der Fahrzeugrückgabe zertifizierter Prozesse. Etabliert hat sich vor allem „Die Faire Fahrzeugbewertung VMF®, die vom Verband markenunabhängiger Fuhrparkmanagementunternehmen e. V. erarbeitet wurde und von dessen Mitgliedsunternehmen angewandt wird. Der Vorteil liegt in klaren Regelungen für Leasingrückläufer mit unterschiedlichen Katalogen für Pkw und Transporter aufgrund der differenzierten Nutzung. Die Einhaltung der Regelungen wird regelmäßig von unabhängigen Prüfgesellschaften kontrolliert. Aus den klaren Regeln ergeben sich Sicherheit und Transparenz für die Fuhrparks, denn sie stellen die Berechnungsgrundlage für Schäden eindeutig dar. Dabei unterscheiden die Leasinggesellschaften nach laufleistungsanalogem Zustand oder nicht laufleistungskonformen Schäden. „Mit einem bebilderten Kriterienkatalog können unsere Kunden praktikabel nachvollziehen, welche Schäden toleriert und welche berechnet werden“, erklärt Dr. Hubertus Mersmann, Mitglied der Geschäftsleitung Geschäftsfeld Mobility der Deutschen Leasing, die Mitglied im VMF ist. „Dienstwagennutzer können mit einer Checkliste in unserer Deutsche Leasing Mobility App bequem alle Punkte abhaken, die eine reibungslose Rückgabe ermöglichen (...) Sämtliche Schäden, die während der Laufzeit entstehen, sollten gemeldet werden. Auch hierfür finden unsere Kunden Leitfäden auf unserer Website und in der Deutsche Leasing Mobility App.“ Hilfreich ist es, mit zeitlichem Vorlauf einen Check-up des Fahrzeugs durchführen zu lassen. So lassen sich Schäden beispielsweise durch Smart Repair kostengünstig und schnell beheben. Dies ist in der Regel nach Rücksprache mit dem Leasinggeber erlaubt und erwünscht. Laufleistungsanaloge Schäden spielen bei ARI FlexLease keine Rolle für die Abrechnung von Minderwerten, weil der am Markt erzielte Verkaufspreis den Fahrzeugzustand widerspiegelt, so Majk Strika, Geschäftsführer ARI Fleet Leasing Germany GmbH. Mit Blick auf mögliche Unfallschäden bietet das Unternehmen im Rahmen des Fuhrparkmanagements Schadenmanagement als Basismodul an, Kunden dürfen aber für ihre mittels ARI FlexLease finanzierten Fahrzeug die Reparatur organisieren.

Kommt es zum Rückgabeprozess, setzen immer mehr Leasinggesellschaften auf die Hilfe digitaler Vorgänge. Armin Villinger, Generalbevollmächtigter und Leiter Vertrieb Deutschland der Volkswagen Leasing GmbH, dazu: „Seit Ende 2011 setzt die Volkswagen Leasing GmbH bei der Leasing-Fahrzeugrückgabe auf digitale, transparente und zertifizierte Prozesse. Die ‚LeasingRücknahme Online‘ basiert auf einer Internetplattform, die allen Händlern über ein gemeinsames Serviceportal zur Verfügung gestellt wird. Auf Basis des bebilderten Schadenkatalogs ‚Zustandsbewertung bei der Fahrzeugrückgabe‘, der jedem Kunden bei der Fahrzeugauslieferung ausgehändigt wird, kann der Händler gemeinsam mit dem Kunden den Fahrzeugzustand aufnehmen – zusammen mit digitalen Fotoaufnahmen. Ebenso ist es möglich, ein Sachverständigen-Gutachten in die ‚LeasingRücknahme Online‘ einzufügen und ohne Zeitverlust digital an die Volkswagen Leasing zu senden.“ Das unabhängige Prüfinstitut DEKRA hat das System zertifiziert und damit den hohen Qualitätsstandard offiziell bestätigt.

Für die Deutsche Leasing beschreibt Dr. Hubertus Mersmann den Fortschritt der Digitalisierung bei der Fahrzeugrückgabe: „Wir beschäftigen uns sehr intensiv gemeinsam mit unseren Partnern mit neuen digitalen Weiterentwicklungen. Vollständig maschinell durchgeführte Gutachten bieten den Vorteil, objektiv zu sein, das heißt ohne individuelle Schwankungen. Das wird allerdings noch einige Zeit dauern. Bis dahin unterstützt der Einsatz digitaler Techniken die manuelle Arbeit von Gutachtern.“ Das seien zum Beispiel geführte Gutachten, bei denen Tablets oder Smartphones Schäden quasi aus der Distanz aufnehmen, dokumentieren und anschließend unter anderem mithilfe künstlicher Intelligenz bewerten. Wie schnell sich digitale Techniken bei der Fahrzeugbewertung durchsetzen werden, hängt von der Qualität der Ergebnisse der unterschiedlichen Technologien und der Wirtschaftlichkeit der Nutzung im Gesamtprozess ab,

FAHRZEUGRÜCKGABE BEI AUSGEWÄHLTEN LEASINGGESELLSCHAFTEN

Unternehmen	ARI Fleet Leasing Germany GmbH	Arval Deutschland GmbH	Deutsche Leasing AG	LeasePlan Deutschland GmbH	Raiffeisen IMPULS Fuhrparkmanagement GmbH & Co. KG	Volkswagen Leasing GmbH
Zertifizierung	k. A.	TÜV Nord Cert GmbH	DEKRA	Fair Wear & Tear, TÜV Nord Cert GmbH, zertifizierter internationaler Standard	Die Faire Fahrzeugbewertung VMF®	DEKRA
Schadenkatalog als Grundlage	abhängig von Leasinggeber/nein*	Die Faire Fahrzeugbewertung VMF®	ja	eigenes Bewertungsverfahren	s. o., Die Faire Fahrzeugbewertung VMF®	ja, Pkw und Transporter separat
Mehrkilometer-kosten (Toleranzgrenze)	abhängig von Leasinggeber/ keine Berechnung von Mehrkilometern*	Berechnung gemäß Einzelleasingvertrag sowie kundenindividuelle Vereinbarungen	k. A.	k. A.	kundenspezifisch	2.500 km (Kosten ergeben sich aus vereinbarten Cent-Sätzen für Mehr- u. Minderkilometer)
Minderkilo-metererstattung (Toleranzgrenze)	abhängig von Leasinggeber/ keine Erstattung von Mehrkilometern*	Erstattung gemäß Einzelleasingvertrag sowie kundenindividuelle Vereinbarungen	k. A.	k. A.	kundenspezifisch	2.500 km (Kosten ergeben sich aus vereinbarten Cent-Sätzen für Mehr- u. Minderkilometer)
Partner bei der Rückgabe	alle namhaften Gutachterorganisationen	FSP, SGS, TÜV, DEKRA	TÜV Süd	SGS, DEKRA	GKK Gutachten	Händlerpartner des Volkswagen Konzerns
Digitale Prozesse bei Begutachtung/ Rückgabe	digitaler Übergabeprozess/ digitale Fahrzeugakte ** bei ARI FlexLease*	digitale Protokollierung u. Übermittlung d. Gutachten, in Planung: Integration v. Fahrzeugscannern u. automatisierte Auslesung d. Gutachten	ja, digitale Unterstützung	Online-Rückgabemeldung	Rückgabeprotokoll per Tablet	„LeasingRücknahme Online“: digitale Serviceplattform für Händlerpartner z. Abwicklung d. Rücknahmeprozesses, Möglichkeit ohne Zeitverlust digitale Fotoaufnahmen einzubetten

erwartet der Leasingexperte. Auch bei der Arval Deutschland GmbH kommt digitale Technik jetzt schon zum Einsatz: „Die Sachverständigenorganisationen senden uns das Gutachten digital via Schnittstelle zu, wir erstellen und versenden das Protokoll papierlos und unsere Kunden können die Dokumente virtuell abrufen. Mit der Integration von Fahrzeugscannern im Rahmen der Begutachtung oder mit auch einer automatisierten Auslesung der Gutachten planen wir die Digitalisierung weiter voranzutreiben“, beschreibt Commercial Director Christian Schüßler das Procedere.

Doch all das sorgt nicht immer für eine Kostenersparnis, wenn die genannten Vorgaben nicht bis zum Dienstwagennutzer durchdringen, Überlassungsvertrag hin oder her. Je nach Fahrlässigkeitsgrad können die Verursacher an Schäden beteiligt werden, jedoch ist dies stets Abwägungssache und individuelles Vorgehen des Unternehmens. Schließlich handelt es sich häufig bei Fahrzeugen um Motivationsinstrumente zur Mitarbeiterbindung. Sorgfältige und sensible Kommunikation steht hierbei im Vordergrund. Zum einen mit der Leasinggesellschaft im Vorfeld des Vertragsschlusses und zum anderen mit dem Fahrzeugnutzer bei der Überlassung, während der Laufzeit und besonders kurz vor deren Ende.

Kein Jahr wie jedes andere!

Es kann zu Recht behauptet werden, dass das Jahr 2020 ein besonderes Jahr gewesen ist. Das Jahr der Corona-Pandemie und der skandalösen Umstände bei der Wahl des US-amerikanischen Präsidenten hatte viele Schlagzeilen zu bieten. Auch der Automobil- und Mobilitätssektor hat tiefgreifende Veränderungen durchlebt ...

Es gibt Ereignisse, die in der Geschichtsschreibung als Zäsur, als Einschnitt oder Zeitenwende beschrieben werden. Dabei gibt es Zäsuren, deren Auswirkungen erst im Rückblick zu erkennen sind, wie beispielsweise die Erfindung des iPhones. Dann gibt es aber auch solche Ereignisse, bei denen man sich bereits im Moment selbst sicher ist: Danach wird alles anders. So zum Beispiel bei dem Fall der Berliner Mauer 1989 oder dem Anschlag auf das World Trade Center und auf das Pentagon am 11. September 2001. Der Ausbruch der Corona-Pandemie ist ebenfalls eine offensichtliche Zeitenwende, hat sie doch ausnahmslos alle Menschen betroffen. Bitte nicht falsch verstehen: Dieser Artikel soll kein schwarzmalerischer Abgesang auf die vergangenen Monate sein. Im Gegenteil. Es gibt viele positive Dinge, auf die man sich jetzt konzentrieren kann. Getreu dem Motto: Jede Krise ist auch eine Chance!

Die Corona-Pandemie und ihre Auswirkungen lösten in vielen Unternehmen einen Lerneffekt aus: Sie haben erkannt, dass sie schleunigst die Vorteile der Digitalisierung nutzen sollten. In unterschiedlichen Studien, die 2020 durchgeführt wurden, kristallisierte sich heraus, dass der Großteil der Unternehmen künftig die Digitalisierung seiner Geschäfte stärker vorantreiben will. Wenngleich diese aber auch einräumten, dass es ihnen häufig an Digitalisierungs-Know-how fehlt. Diejenigen, die ohnehin einen hohen digitalen Reifegrad besaßen, waren auch während der Shutdown-Phasen in der Lage, unternehmerische Entscheidungen zu treffen und ihre Geschäfte nahezu uneingeschränkt fortzuführen. Damit ist die Digitalisierung weltweit der Hoffnungsträger Nummer eins, wenn es um die Verbesserung der Zukunftsfähigkeit von Unternehmen geht.

Mobilität

Mit Blick auf den Mobilitätsbereich zeigte sich, dass der öffentliche Verkehr an Boden verliert und die Bedeutung individueller Transportmittel, wie dem privaten Pkw und Dienstfahrzeugen, steigt. Dies sind die zentralen Erkenntnisse der zweiten Befragung des Instituts für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), die von Ende Juni bis Anfang Juli 2020 bei 1.000 Befragten durchgeführt wurde und die mittel- sowie langfristigen Auswirkungen der Corona-Krise auf Einstellungen und Verhalten im Mobilitätsbereich untersucht. „Es zeichnet sich ab, dass es ein ‚Wie davor' nicht geben wird. Die Frage ist vielmehr, wie die neue mobile Normalität aussehen wird. Im Ausnahmezustand erprobte Verhaltensweisen haben sich eingeprägt und beeinflussen neue Routinen", fasst Prof. Barbara Lenz, Direktorin des DLR-Instituts für Verkehrsforschung, zusammen. Diese Veränderungen sind mit Chancen und Risiken für das Gelingen der Verkehrswende verbunden. Gleichzeitig fände, so Lenz weiter, eine Rückbesinnung auf individuelle, weniger nachhaltige Verkehrsmittel statt: „Das eigene Auto geht als deutlicher Gewinner aus der Corona-Krise hervor, der öffentliche Verkehr als Verlierer. Auch nachhaltige Mobilitätskonzepte wie das Carsharing sind geschwächt. Der Weg zur Verkehrswende ist dadurch weiter geworden. Denn für ihren Erfolg ist ein starker öffentlicher Verkehr notwendig. Hierauf sollte in Zukunft ein deutliches Augenmerk liegen."

Elektromobilität

Der Absatz von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ist weltweit eingebrochen, weil Händler ihre Autohäuser schließen mussten und viele Fließbänder in Autowerken während der ersten Lockdown-Phase stillstanden. Demgegenüber ist der Anteil von Elektrofahrzeugen in Europa gestiegen und soll weiter zulegen, wie eine Studie von McKinsey zeigt. Die Berater gehen davon aus, dass sich mit der Krise auch der Wandel zu alternativen Antrieben beschleunigt – besonders in Europa. Denn in der Krise haben viele EU-Staaten ihre Kaufprämien für Elektroautos erhöht. Allein in Deutschland werden Elektroautos aktuell mit einer Kaufprämie von bis zu 10.000 Euro gefördert. Wenngleich der Umstieg auf die neuen Antriebe für Hersteller und Zulieferer als große Herausforderung gilt, löst dieser aber auch ein großes Problem: Denn der vorgeschriebene Flottenschnitt von 95 Gramm CO_2-Emissionen, der 2021 EU-weit eingehalten werden muss, ist mit einem hohen Anteil von Elektroautos leichter erreichbar. Mit der neuen Förderrichtlinie für E-Fahrzeuge, die seit dem 16. November 2020 gilt, können deutsche Kunden auf mehrere verfügbare Fördertöpfe zugreifen und diese miteinander kombinieren. Voraussetzung dafür ist, dass der jeweilige Fördermittelgeber eine Verwaltungsvereinbarung mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie abgeschlossen hat. Diese Vereinbarung legt fest, wie die unterschiedlichen Förderprogramme ineinandergreifen, und stellt sicher, dass die haushalts- und beihilferechtlichen Vorgaben eingehalten werden.

Veranstaltungen

Worauf man sich im nächsten Jahr auf jeden Fall freuen kann, sind Veranstaltungen und Messen, auf die man coronabedingt 2020 fast ausnahmslos verzichten musste. Mit der begründeten Hoffnung auf einen wirksamen Impfstoff kann man getrost schon mal den Besuch von „Flotte! Der Branchentreff" 2021 planen. Am 24. und 25. März öffnen sich in der Düsseldorfer Messehalle 8a wieder die Pforten für die Flottenwelt. Auf den Seiten 21 bis 28 finden Sie Einschätzungen von ausgewählten Branchenexperten zu den Entwicklungen und Herausforderungen im Flottenmarkt im kommenden Jahr. Auf ein erfolgreiches Jahr 2021!

A.T.U Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG, Jörg Dahlheimer, Key-Account-Manager Vertrieb Geschäftskunden

„Wir haben bereits im Frühjahr für alle Standorte einheitliche Hygiene- und Sicherheitsvorschriften zum Schutz von Kunden und Mitarbeitern implementiert und optimieren diese ständig nach den neuesten Erkenntnissen. Aus diesem Grund blicken wir zuversichtlich nach vorne. Aus unserer Erfahrung ermöglichen diese Maßnahmen einen weitgehend reibungslosen Betrieb. Aufgrund der weiterhin bestehenden Corona-Pandemie wird es notwendig sein, auch im kommenden Jahr weiter sehr stark an digitalen Prozessen zu arbeiten."

ARI Fleet Germany GmbH, Henning Schick, Director Sales Europe

„Kostenoptimierung ist Thema Nummer eins. Es bedarf gut durchdachter, effizienter Prozesse, die jederzeit an wechselnde Anforderungen angepasst werden können. Wir entwickeln unsere auf diesem Gebiet führende Fuhrparkmanagement-Software permanent weiter; auch mit Blick auf alternative Mobilität und eine gute Ökobilanz. Es geht aber auch um wirtschaftliche Flexibilität. OpenFlex-Produkte von ARI ermöglichen eine strikt bedarfsorientierte Finanzierung und Nutzung der Fahrzeuge sowie Kostentransparenz."

AUDI AG, Andreas Krause, Leiter Verkauf an Großkunden

„2021 erweitern wir unser Portfolio mit den nächsten vollelektrischen Serienmodellen. Sowohl das viertürige Sportcoupé Audi e-tron GT als auch der SUV Audi Q4 e-tron ermöglichen nachhaltige und klimaschonende Mobilität. Bereits heute vernetzt Audi für Kunden die physische mit der digitalen Welt. Mit Functions-on-Demand gehen wir nun noch einen Schritt weiter. Flexibel und unkompliziert kann der Nutzer digital über myAudi jederzeit und nach Bedarf individuelle Ausstattungen hinzubuchen."

Carano Solutions GmbH, Matthias von Tippelskirch, Geschäftsführer

„Die Digitalisierung aller Prozesse rund ums Fahrzeug hat durch die Pandemie einen neuen Schub bekommen. Gleichzeitig ändern sich die Nutzungsszenarien für Fahrzeuge immer mehr in Richtung Mobilitätsbefriedigung. Das individuelle Erleben des Fahrzeugs wird nicht mehr so stark durch den Besitz determiniert, sondern durch die flexiblen Mobilitätsbedürfnisse des Einzelnen. Dadurch gewinnt beispielsweise die direkte Fahrerkommunikation eine immer größere Rolle."

(Fortsetzung auf Seite 22)

LIMITIERTES ANGEBOT

WER ZÖGERT, SIEHT SIE NUR VON HINTEN!

VW GTI
560,– / Monat
inkl. 4.000 km und CDW

Jetzt exklusives Angebot sichern:
0212 / 26 07 158
E-Mail: mobility@starcar.de

Die Mindestanmietdauer beträgt 6 Monate, eine Verlängerung ist nicht möglich. Im Mietpreis des Fahrzeugs ist die CDW mit einer Selbstbeteiligung in Höhe von 550,- EUR bereits enthalten. Mehrkilometer werden mit 0,10 EUR / km berechnet. Im Preis enthalten ist die kostenlose Zustellung des Fahrzeugs. Diese Tarife sind nicht mit anderen Tarifen kombinierbar. Alle Preise in Euro und exkl. USt. Limitierte Verfügbarkeit und Buchung bis 31.12.2020.

STARCAR Mobility

Werbung der STARCAR GmbH, Verwaltung, Süderstr. 282, 20537 HH

Carglass GmbH, Marco Heistermann, Head of Sales Commercial Accounts

„Nicht nur die Scheibe wird immer digitaler, sondern auch die Customer Journey. Von der Online-Terminbuchung im eigenen System bis zu eigens für Flottenkunden programmierte Lösungen zur Rechnungsabwicklung versuchen wir, dem immer höheren Anspruch unserer Partner gerecht zu werden. Ansonsten begleitet uns das Thema Corona weiter – neben dem Hygienekonzept bieten wir auch eine Kontaktflächendesinfektion an. Das sehen wir aber weniger als Erschwernis, sondern als Chance, unseren Service auszubauen."

community4you AG, Uwe Bauch, Vorstandsvorsitzender

„Corona hat den Druck erhöht: Viele Fuhrparkmanager wollen jetzt Fixkosten senken. Mit zentralen Fahrzeugpools statt designierten Firmenwagen und unter Einbindung externer Mobilitätsanbieter soll der Bedarf an Mobilität zukünftig flexibler gedeckt werden. Dafür braucht es mehr denn je Managementfähigkeiten und professionelle Werkzeuge. Mit der comm.fleet-Produktlinie bieten wir Fuhrparksoftware und Fuhrpark-Apps, die sich nahtlos in existierende Systeme einfügen und wandelbar bleiben."

Copart Deutschland GmbH, Florian F. Stumm, Sales Director und Mitglied der Geschäftsleitung

„Die Auswirkungen der Corona-Pandemie werden auch in den kommenden Monaten unser berufliches Umfeld beeinflussen. Die Verlagerung physischer Treffen in das digitale Umfeld ist eine wesentliche Folge. Gerade unter diesen Voraussetzungen ist es enorm wichtig, die Kunden bestmöglich zu beraten. Strategisch bereichern wir deshalb unsere führenden Remarketing-Lösungen mit neuen WBW-, Restwert- und Totalschaden-Prognose-IT-Tools. Unser Ziel ist es, die beste Customer Journey im Remarketing abzubilden."

Deutsche Leasing AG, Frank Hägele, Mitglied der Geschäftsleitung Geschäftsfeld Mobility

„Auch im kommenden Jahr werden das Thema Elektromobilität und der weitere Aufbau der damit zusammenhängenden Infrastruktur die Branche bewegen. Hier bietet die Deutsche Leasing mit ihrem 360°-E-Mobilitätspaket ihren Kunden ein Komplettangebot aus einer Hand. Aufgrund des zunehmenden Kostendrucks und der Unsicherheiten im Remarketing, gerade für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, werden weitere Unternehmen die ‚Total Cost of Ownership'-Vorteile durch ein Full-Service-Leasing für sich nutzen."

DKV EURO SERVICE GmbH + Co. KG, Volkmar Link, Director Sales D-A-CH

„Wir erweitern unser europaweites Versorgungsnetz jährlich um rund 5.000 Tankstellen, mit einem starken Fokus auf Multi-Energy-Tankstellen, die neben herkömmlichen Kraftstoffen auch alternative Kraftstoffe wie LPG, CNG et cetera anbieten. Unser europaweites Ladenetz umfasst inzwischen über 100.000 Ladepunkte. Der DKV hat zudem kürzlich Anteile am Smart-Mobility-Anbieter PACE erworben. Gemeinsam werden wir in Kürze eine markenunabhängige Mobile-Payment-Lösung auf den Markt bringen."

EURO-Leasing GmbH, Gerhard Künne, Geschäftsführer (CEO)

„Durch die gesellschaftlichen Entwicklungen des letzten Jahres hat sich der Markt verändert. Fuhrparkleiter sind stärker denn je auf Flexibilität angewiesen, um auf schwankende Nachfrage reagieren zu können. Miete ist hier die optimale Lösung, um Bedarfsspitzen decken und bei Nachfrageeinbrüchen schnell und effektiv Kosten einsparen zu können. Wir als Vermieter des Volkswagen Konzerns bieten unseren Kunden daher individuelle Mietlösungen, die alles vom Kleinwagen bis zum 40-Tonner beinhalten."

flottentermine.de (Fidato GmbH), Sven Wißmann, Geschäftsführer

„Das Jahr 2020 hat reichlich Veränderung mitgebracht. Veranstaltungen und Termine mussten online abgehalten werden. Zoom unter anderem bietet neue Möglichkeiten, ist aber kein Mittel für permanente Geschäfte. Erkenntnis: Die Mischung aus online UND persönlichem Kontakt wird die Zukunft sein. Geschäft lebt vom Vertrauen und persönlichen Miteinander. Ich erwarte von 2021 wieder mehr Normalität und freue mich auf Veranstaltungen, Messen und den persönlichen Kontakt. Diese gehören in unserer Branche einfach dazu."

(Fortsetzung auf Seite 24)

VOLVO

BUSINESS AUF SCHWEDISCH

Denken Sie groß.

Der Volvo XC90 Recharge Plug-in Hybrid.

Luxuriöses Raumwunder
mit bis zu 7 Sitzen.

volvocars.de/business

Volvo XC90 Recharge T8 AWD Automatikgetriebe: Kraftstoffverbrauch in l/100 km: 2,1 | CO_2-Emission in g/km: 47 | Stromverbrauch in kWh/100 km: 16,3 (jeweils kombiniert)

Heft 8/2020

firmenauto des jahres 2020

Importwertung
Plug-in Hybride Ober-/Luxusklasse
Große SUV

Ford-Werke GmbH, Claudia Vogt, Direktorin Gewerbe- und Großkundengeschäft

„Die Digitalisierung bleibt auch 2021 ein zentrales Thema, da sie eine schnelle und effiziente Steuerung der Fuhrparks ermöglicht. Ford hat mit ‚Ford Pass Pro' eine frei verfügbare App-Lösung speziell für die Betreiber kleinerer Ford-Fuhrparks entwickelt. Für Ford-Kunden mit größeren Flotten wurde mit der Ford Commercial Solutions eine eigene Organisation gegründet. Hier geht es zum Beispiel um ein Angebot wie ‚Ford Telematics' – ein Web-basiertes Portal, das eine vollständige Telematik-Funktionalität bietet."

fleet innovation GmbH, René Roeder, Geschäftsführer

„Es geht vor allem um Effizienzsteigerung bei gleichzeitiger Kosten- und Risikooptimierung. Die Digitalisierung stellt zudem hohe Ansprüche an Datensicherheit, Compliance und Rechtssicherheit. fleet innovation setzt in der Halterhaftung auf ein zukunftsfähiges Allroundsystem mit allen Services – rechtssicher und datensparsam – auf einer Plattform: Führerscheinkontrolle, UVV und Fahrerunterweisung sind direkt kombinierbar. Das bedeutet weniger Aufwand, weniger Risiko bei völliger Kostentransparenz."

Geotab, Klaus Böckers, Vice President Nordics, Central & Eastern Europe and Benelux

„2020 war ein besonderes Jahr. Bei Geotab haben wir die Zeit genutzt, um unsere Produkte für alle Flottenmanagementbereiche zu erweitern, wie mit unserer neuen Lkw- und Keyless-Lösung oder unseren OEM-Integrationen für Ford und Mercedes. Weiterhin unterstützen wir Flottenmanager beim Thema Fahrsicherheit und einem sanften, aber kontinuierlichen Wechsel zur E-Mobilität, um den Anforderungen des Klimaschutzes nachzukommen. Diese Ziele können nur mit Digitalisierung und Telematik einhergehen."

Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH, Dr. André Weisz, Managing Director Consumer Germany

„Für uns bei Goodyear sind vier Kerntrends für den mobilen Wandel wichtig: Flotten, autonome Fahrzeuge, Konnektivität und Elektromobilität. Diese Trends beeinflussen unsere Entwicklungen. Speziell Reifen für E-Autos müssen rollwiderstandsarm sein, um eine bessere Reichweite zu erzielen, und leise, da die Geräusche des Verbrennungsmotors wegfallen. Dadurch wird das Abrollgeräusch hörbarer. Außerdem erfordern sie eine hohe Haltbarkeit aufgrund des starken Drehmoments und des hohen Fahrzeuggewichts."

Groupe PSA, Marcus Hoffmann, Direktor Flotten & Gebrauchtwagenstrategie Peugeot, Citroën, DS und Opel

„2021 wird die Elektromobilität erneut große Fortschritte machen. Für die Groupe PSA haben die Elektrifizierung und die Erreichung der europäischen CO_2-Ziele derzeit Priorität: Alle neuen Modelle kommen zusätzlich zu hocheffizienten Verbrennungsmotoren entweder mit einem rein elektrischen oder einem Plug-in-Hybrid-Antrieb auf den Markt. Bis Ende 2021 werden wir 50 Prozent unserer Modelle auch als elektrifizierte Variante anbieten, ab 2025 wird die Groupe PSA ein zu 100 Prozent elektrifiziertes Portfolio haben."

HDI Global SE, Matthias Küchemann, Leiter Motor Germany

„Unser Ziel ist, die Flottenversicherung, den Service und die Prozesse komplett zu digitalisieren, damit unsere Kunden einen echten Mehrwert haben. Wir haben bereits erreicht, dass kein Papier mehr notwendig ist: Flottenverträge, Rechnungen und die Schadenabwicklung laufen digital. Wir stellen Daten rund um den Fuhrpark schnell zur Verfügung, die für Transparenz beim Fuhrparkleiter sorgen, und der Verwaltungsaufwand und die Papierflut reduzieren sich, das entlastet enorm – auch die Umwelt."

Imperial Industrial Logistics GmbH, Michael Hohn, Head of Fleet Management

„Der Anteil von Hybrid- und Elektrofahrzeugen in den Flotten wird steigen. Deshalb ist es wichtig, dass wir unsere Kunden mit intelligenten Abrechnungssystemen bei der Strombetankung unterstützen und die Ladeinfrastruktur weiter ausbauen. Es müssen Konzepte entwickelt werden, wie diese Antriebsarten bei gleichbleibenden Fuhrparkkosten eingesetzt werden können. Dazu gehören intelligente IT-Tools wie zum Beispiel unser Dashboard und unsere Fleet App, weil sie dem Kunden beim Fuhrparkmanagement volle Transparenz gewährleisten."

Innovation Group Fleet & Mobility GmbH, Markus Stumpp, Geschäftsführer

„Wir gehen davon aus, dass 2021 weiterhin stark geprägt sein wird vom Einfluss der COVID-19-Pandemie, sehen uns aber gestärkt mit den Maßnahmen, die unsere Partnerwerkstätten im Bereich Hygiene umgesetzt haben. Ab Anfang 2021 wird die im Sommer angekündigte neue IT-Plattform Gateway ausgerollt, diese wird das Serviceerlebnis seitens der Dienstwagennutzer massiv verstärken und dem Fuhrparkleiter neue Dashboards und Auswertungsmöglichkeiten an die Hand geben."

InNuce Solutions GmbH, Dirk Zieschang, Gesellschafter

„2021 werden wir die persönliche Freiheit der Mobilität wiedergewinnen! Grundlegend veränderte individuelle Kontaktbedürfnisse werden die Nachfrage nach Mobilität von Menschen und Gütern nachhaltig wandeln. Diese neue On-Demand-Mobilität wird die Branche auf Basis datengetriebener künstlicher Intelligenz und mithilfe digitalisierter Systeme umfassend neu gestalten."

Jaguar Land Rover Deutschland, Thomas Schmidt, Senior Manager Fleet & Business

„Dominierendes Thema wird auch 2021 die fortschreitende Elektrifizierung sein, die dank attraktiver Elektro- und Hybridmodelle sowie staatlicher Förderung auch im Flottenmarkt angekommen ist. Die Herausforderungen der Pandemie haben bei uns insbesondere die Digitalisierung der Verkaufsprozesse beschleunigt, die wir auch in Zukunft weiter vorantreiben werden. Wir sind bei aller Digitalisierung jedoch überzeugt, dass der persönliche Kundenkontakt – und sei es wie aktuell per Videochat – nicht an Relevanz verlieren wird."

junited AUTOGLAS Deutschland GmbH, Ulrich Kühne, Leiter Vertrieb

„Wir erwarten eine weitere notwendige Spezialisierung der Autoglas-Branche, hiermit einhergehend sind schon heute erforderliche Investitionen in Technik und Know-how im Hinblick auf die neueste Fahrzeuggeneration und auch eine digitale Auftragsabwicklung für hohe Kundenzufriedenheit. Im Bereich Pkw-Flotten rechnen wir aufgrund des geänderten Mobilitätsverhaltens während und auch nach der COVID-19-Pandemie mit einer Stagnation des Auftragsvolumens unserer Bestandskunden auf dem jetzigen Niveau."

(Fortsetzung auf Seite 26)

INNOVATION GROUP

The future of claims management

Innovation Group
Rotebühlstraße 121
70178 Stuttgart

T +49 711 664903400
M info@innovation.group
innovation.group/de

LapID Service GmbH, Tim Wiersdörfer, Leiter Produktmanagement

„Mit der wachsenden Anzahl an digitalisierten Lösungen im Fuhrparkmanagement steigt auch der Bedarf an die Anbindung externer Plattformen. Mittels Schnittstellen und SDKs für mobile Anwendungen wird die doppelte Datenpflege reduziert und es werden effiziente Prozesse geschaffen. Digitalisiert werden allerdings nicht nur die Prozesse im Fuhrparkmanagement, sondern auch die Kommunikationswege zum Dienstwagenfahrer. Etablierte Prozesse, beispielsweise E-Mail-Kommunikation, werden durch neue digitale Prozesse ergänzt."

LeasePlan Deutschland GmbH, Roland Meyer, Geschäftsführer

„Immer mehr Menschen entscheiden sich dafür, nicht mehr Besitz anzuhäufen, sondern mehr Flexibilität und Bequemlichkeit zu wählen. Da die Emissionsvorschriften strenger werden und der globale Fokus auf Nachhaltigkeit liegt, wird die Verlagerung hin zu alternativen Nutzungskonzepten weiter an Fahrt aufnehmen. Dies gilt auch für moderne Modelle wie das Carsharing, das in den letzten Jahren an Popularität gewonnen hat. Wir beobachten unser Umfeld, damit wir kurzfristig auf neue Trends reagieren können."

Mazda Motors Deutschland, Felix Gebhart, Direktor Vertrieb

„Jenseits der volkswirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie werden auch 2021 die Themen ‚Elektrifizierung' und ‚Digitalisierung' großen Einfluss auf die Branche haben. Dies gilt für alle Marktsegmente. Bei Mazda arbeiten wir an beiden Themen intensiv. Bei den Produkten wird der Anteil der elektrifizierten Modelle weiter steigen. Das Digital-Team arbeitet an Onlinelösungen wie einem innovativen Full-Service-Leasing-Kalkulator."

Mercedes-Benz Vertrieb Deutschland, Frank Kemmerer, Leiter Flottenmanagement Mercedes-Benz Pkw

„Immer mehr E-Fahrzeuge und Plug-in-Hybride, Stichwort Nachhaltigkeit. Dazu mehr Digitalisierung: Bis 2025 wollen wir 20 Millionen Pkw vernetzen, entwickeln ein eigenes Betriebssystem und bieten immer mehr Over-the-Air-Updates und Dienstleistungs-Abos. Die Digitalisierung von Prozessen im Fuhrpark wird künftig essenziell sein: Konnektivitätsdienste wie unser connect business schaffen Transparenz über Fahrzeug- und Fuhrparkkennzahlen und ermöglichen dadurch ein ganzheitliches Flottenmanagement."

MITSUBISHI MOTORS in Deutschland, Dennis Lindroth, Leiter Flotte & Green Mobility

„Unsere mehr als positive Entwicklung beim Outlander Plug-in Hybrid wollen wir, zusätzlich zu der Einführung des Eclipse Cross Plug-in Hybrid im März, im Jahr 2021 weiterhin mit attraktiven Konditionen, ausreichender Verfügbarkeit und einem hervorragenden Preis-Leistungs-Verhältnis fortsetzen. Im Zuge der Corona-Pandemie und der damit verbundenen Veränderungen hat die Digitalisierung enorm Fahrt aufgenommen. Wir sind darauf vorbereitet und freuen uns auf die neuen Chancen und Herausforderungen."

PS Team, Denis Herth, Director Innovation

„Die Fahrerkommunikation wird im Flottenmanagementprozess an Bedeutung gewinnen. Beim autonomen Fahren etwa ist eine direkte Kommunikation unabdingbar. Auch Themen wie die automatische Übermittlung von Kilometerständen, Pay per Use und Predictive Maintenance rücken stärker in den Fokus, was sich auf die TCO der Fahrzeuge auswirkt. PS Team als Digitalisierer der Branche setzt sich intensiv mit diesen Themen auseinander, um seinen Kunden maßgeschneiderte Konzepte und Daten per Schnittstellen zu liefern."

Renault Deutschland AG, Carsten Schopf, Direktor Flotten

„Im Jahr 2021 wird sich der Trend zu vollelektrischen und elektrifizierten Fahrzeugen gerade auch im gewerblichen Bereich weiter fortsetzen. Gleichzeitig gewinnen – nicht zuletzt beschleunigt durch die Folgen der Corona-Krise – digitale Prozesse und Abläufe an Bedeutung. Seitens Renault sind wir für diese Herausforderungen sowohl auf der Produktseite mit neuen Elektro- und Hybridmodellen als auch mit vielen digitalen Angeboten bestens aufgestellt."

(Fortsetzung auf Seite 28)

7 JAHRE GARANTIE*
KIA QUALITÄTSVERSPRECHEN

kia.com

Jetzt mit einem zweiten Lenkrad. In Gold.

SORENTO

KIA
The Power to Surprise

Der neue Kia Sorento ist der Gewinner des „Goldenen Lenkrads“[1].

Das Rennen um das „Goldene Lenkrad“[1] ist entschieden: Der neue Kia Sorento setzte sich in der Jury-Wahl in der Kategorie „Große SUV“ gegen Modelle namhafter Premiumhersteller durch. So hat er nach seiner Markteinführung im September 2020 in Rekordzeit eine der begehrtesten Automobil-Auszeichnungen eingefahren. Überzeugen auch Sie sich von unserem Testsieger und entdecken Sie neben seinem großen Innenraum mit Platz für bis zu sieben Personen auch viele innovative Technologien und sein selbstbewusstes Design – bald auch als Plug-in Hybrid. Vereinbaren Sie am besten gleich einen Termin zur Probefahrt unter 0800 777 3044.

GEWINNER GOLDENES LENKRAD 2020 Bild am Sonntag Auto Bild

Kia Sorento Hybrid 1.6 T-GDI AWD (Benzin/Automatik); 169 kW (230 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 6,3; außerorts 6,1; kombiniert 6,2 l/100 km; CO_2-Emission kombiniert 141 g/km; Effizienzklasse: A.

Kia Sorento Plug-in Hybrid 1.6 T-GDI AWD (Benzin/Strom/Automatik); 195 kW (265 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 2,6 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert 20,5 kWh/100 km; CO_2-Emission kombiniert 44 g/km; Effizienzklasse: A+.

[1] AUTO BILD & BILD AM SONNTAG Ausgabe 45/2020.
* Max. 150.000 km Fahrzeug-Garantie. Abweichungen gemäß den gültigen Garantiebedingungen u. a. bei Batterie, Lack und Ausstattung. Einzelheiten unter www.kia.com/de/garantie

SEAT Deutschland GmbH, Alexander Buk, Leiter Vertrieb

„Die umfangreiche Neuerung der SEAT Modellpalette hat in der Jahresmitte 2020 vorübergehende Engpässe in der Verfügbarkeit wichtiger Motorisierungen verursacht. Mit dem neuen Leon mit breiterer Motorenpalette konnten wir jedoch seit September wieder Marktanteile zurückgewinnen. Eine wichtige Rolle spielt flottengrößenübergreifend derzeit der Plug-in-Hybridantrieb, auf den sich sowohl SEAT als auch CUPRA konzentrieren. Zusammen mit unseren äußert konkurrenzfähigen Angeboten wie ‚SEAT for Business' und ‚CUPRA for Business' sowie SEAT CARE sind wir für das kommende Jahr so gut aufgestellt wie noch nie."

ŠKODA Auto Deutschland GmbH, Frank Jürgens, Sprecher der Geschäftsführung

„Wir erleben bereits in diesem Jahr ein deutliches Wachstum bei elektrifizierten Fahrzeugen auf dem deutschen Markt. Dieser Trend wird sich auch 2021 fortsetzen. Mit unseren Plug-in-Hybridmodellen und dem batterieelektrischen ENYAQ iV haben wir die richtigen Modelle im Angebot. Die Digitalisierung geht in großen Schritten voran. Mit ŠKODA CONNECT haben wir schon heute ein Angebot für jeden Kunden, digitale Services zu nutzen – auch im direkten Austausch mit dem Autohaus."

Toyota Deutschland GmbH, Mario Köhler, General Manager, Toyota & Lexus Geschäftskundenservice

„Die Transformation in der Automobilbranche wird weiter an Bedeutung gewinnen. Marktsegmente werden sich neu ordnen. Seitens Toyota werden wir weiter unsere Hybrid-Führerschaft ausbauen können, im Bereich der Brennstoffzellentechnologie die nächste Stufe für den Volumenmarkt erreichen sowie das Nutzfahrzeuggeschäft ausbauen und stärken. Darüber hinaus setzen wir mit der Toyota Kreditbank und dem Toyota Versicherungsdienst auf passgenaue Mobilitätsmodelle für unsere Kunden und unsere Händler."

Volkswagen Leasing GmbH, Armin Villinger, Generalbevollmächtigter und Leiter Vertrieb Deutschland

„Die größte Herausforderung ist es, flexible Mobilitätslösungen nahtlos in bestehende Prozesse und Betriebsvereinbarungen der Kunden zu integrieren. Außerdem stehen Fuhrparks immer noch unter Kostendruck. Flexible Mobilität wird sich nur durchsetzen, wenn daraus niedrigere Mobilitätskosten resultieren. Wir setzen hierbei auf die richtige Beratung und unser Portfolio aus Leasing, Langzeit- und Kurzzeitmiete. Gleichzeitig arbeiten wir an neuen Lösungen für multimodales Flottenmanagement."

Volkswagen Nutzfahrzeuge, Axel Czora, Leiter Vertrieb Großkunden Deutschland

„Elektromobilität, Digitalisierung und autonomes Fahren sind die Themen für 2021. Volkswagen Nutzfahrzeuge ist dafür gut aufgestellt. Wir haben mit dem 2019 neuen T6.1 und dem soeben vorgestellten Caddy 5 große Schritte beim Thema Digitalisierung im Produkt gemacht. 2021 folgt der T7 und 2022 der vollelektrische ID. BUZZ. Unsere Flottenkunden können dann aus einem guten Mix der Antriebe aus Verbrenner, CNG, Hybrid bis rein elektrisch für jeden Einsatzzweck die richtige Lösung wählen."

Volkswagen Pkw, Ralf Weichselbaum, Leiter Vertrieb an Groß- und Direktkunden

„Im Flottenmarkt fährt Elektromobilität endgültig aus der Nische: die Großkunden sind dabei, Elektrofahrzeuge in ihre Fuhrparks zu integrieren. Volkswagen ist mit einer Modellpalette mit Plug-in-Hybriden vom Golf bis zum Touareg hier breit aufgestellt. Der ID. 3 kommt sehr gut im Flottenmarkt an und der ID. 4 ist bereits im Vorverkauf. Und die ID. Modellpalette wird weiter ausgebaut. Der Volkswagen ‚way to zero' ist beschrieben und wird jetzt beschritten, das nächste Jahr ist eine weitere Etappe."

Volvo Car Germany, Axel Zurhausen, Head of Fleet & Retail Sales

„Die Mobilität der Zukunft muss einfacher, flexibler, individueller und nachhaltiger werden. Elektrifizierung, autonomes Fahren und Shared Mobility werden deshalb weiter im Fokus stehen. Auch neue Services und Angebote gehören dazu. Zum Beispiel das Thema Auto-Abo als Alternative zum klassischen Leasing. Mit den vorgenannten Entwicklungen verbunden ist die Digitalisierung vormals analoger Prozesse. Modellauswahl, Beratung, Angebotserstellung bis zum Vertragsabschluss müssen digital ermöglicht werden, dies hat also hohen Stellenwert."

Wollnikom GmbH, Claus Wollnik, Geschäftsführer

„Auch das nächste Jahr wird sicherlich noch von der Pandemie geprägt sein. Da Individualmobilität mit einem Dienstwagen zwangsläufig weniger Infektionsrisiko bedeutet, werden viele wieder aufs Auto umsteigen. Digitalisierung wird in den Fuhrparks ebenfalls eine große Rolle spielen. Mit DriversCare lassen sich nahezu alle Prozesse im Fuhrpark digital managen – und das 24/7. In der App bekommt der Fahrer alles Services auf einen Blick und wird direkt mit dem vorgegebenen Dienstleister digital verbunden."

Electric
Intelligence

Bewegt Menschen.
Zum Umdenken.

Der neue EQV[1]. Jetzt im flexiblen Abo. Die erste voll-elektrische Großraumlimousine von Mercedes-Benz ist nicht nur ein Shuttle – sondern das Geschäfts-modell von morgen. Mit komfortablem Innenraum und einer Reichweite von bis zu 418 km[2, 3].
Mehr unter eqv.mercedes-benz.de **#MakeYourMove**

[1] Mercedes-Benz EQV 300: Stromverbrauch in kWh/100 km: 26,4–26,3; CO_2-Emissionen in g/km (kombiniert): 0.[2]

[2] Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration.
[3] Die tatsächliche Reichweite ist zudem abhängig von der individuellen Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Nutzung von Klimaanlage/Heizung etc. und kann ggf. abweichen.

Deutschland liegt mitten in Europa und teilt sich mit neun Nachbarländern jeweils eine Grenze. Trotz seit Jahrzehnten geöffneten Schlagbäumen haben es die europäischen Staaten noch nicht geschafft, ein einheitliches Verkehrssystem zu etablieren. Jedes Land hält mehr oder weniger an historisch gewachsenen Verkehrsregeln fest. Hier den Überblick zu wahren, ist für regeltreue Dienstwagenfahrer eine Herausforderung. Daher betrachten wir in einer Artikelserie alle deutschen Nachbarländer, deren verkehrsrechtliche Besonderheiten und werfen auch einen Blick auf den Flottenmarkt in dem jeweiligen Land. In dieser Ausgabe betrachten wir die Niederlande.

Auf nach Holland!

„Komm, wir fahren schnell mal nach Holland", heißt es oft, wenn ein langes Wochenende vor der Tür steht oder die Ferien noch nicht verplant sind, zumindest wenn man in Nordrhein-Westfalen oder Niedersachsen lebt. Dabei stimmt das mitunter nicht einmal, denn Nord- und Süd-„Holland" sind genau genommen nur zwei der insgesamt zwölf Provinzen der Niederlande. Doch nach „Holland" zu fahren hält sich im deutschen Sprachgebrauch hartnäckig, auch wenn es beispielsweise in die Provinz Zeeland gehen soll. Neben dem Tourismus gibt es viele wirtschaftliche Verflechtungen zwischen den Niederlanden und Deutschland: Der Hafen in Rotterdam ist Europas größter Tiefseehafen und Umschlagplatz für Waren aus aller Welt; Unternehmen wie Shell, Unilever oder AkzoNobel sind auch in Deutschland aktiv und der Export von Lebensmitteln und Blumen ist eines der wichtigsten Standbeine der niederländischen Wirtschaft. Es gibt also jede Menge Grenzverkehr zwischen den Niederlanden und Deutschland, und dies auch während der Corona-Zeit. Wer sich über die aktuellen Einreisebestimmungen informieren möchte, kann das auf den Webseiten des Auswärtigen Amts und des Robert Koch-Instituts sowie auf der niederländischen Regierungsseite tun *(www.government.nl)*.

Strafen und Pflichten

Nicht nur während einer weltweiten Pandemie sollte man sich vor der Einreise mit dem Dienstwagen in die Niederlande informieren, denn das kleine Nachbarland hat einen sehr restriktiven Bußgeldkatalog. Wer beispielsweise mit dem Smartphone am Steuer erwischt wird, muss mindestens 230 Euro bezahlen, das ist mehr als das Doppelte des Bußgelds in Deutschland. Auch alkoholisiertes Fahren kann teuer werden, so muss man mindestens mit 360 Euro rechnen, wenn man mit 0,5 Promille im Blut angehalten wird. Auch die Formen des Eintreibens der Bußgelder sind in den Niederlanden im europäischen Vergleich eher hart. So kann die Polizei ein Bußgeld direkt vor Ort verlangen und für ein Parkvergehen kann auch schon mal ein Inkassobüro eingeschaltet werden. Wenn man einen Bußgeldbescheid erhält und nicht innerhalb der auf dem Bescheid genannten Frist zahlt, erhöht sich der geschuldete Betrag beim ersten Mal um 50 Prozent, beim zweiten Mal um 100 Prozent. Es ist zwar ohnehin ratsam, sich an Verkehrsregeln zu halten, jedoch ist in den Niederlanden besondere Achtsamkeit gefragt, denn das generelle Tempolimit auf den Autobahnen ist beispielsweise von der Tageszeit abhängig. Kürzlich senkte die niederländische Regierung die Geschwindigkeitsgrenze auf den Autobahnen am Tag auf 100 Kilometer in der Stunde ab. Zwischen 19 Uhr abends und 6 Uhr morgens sind je nach Beschilderung 120 km/h oder 130 km/h möglich.

Der Flottenmarkt

Die Zahl der Neuzulassungen in den Niederlanden ist in den letzten fünf Jahren eher rückläufig. Der Flottenmarkt spielt dennoch eine bedeutende Rolle in dieser Statistik, macht er doch rund 40 Prozent der Neufahrzeuge aus. Vor wenigen Jahren hat eine Gesetzesänderung den niederländischen Pkw-Markt nachhaltig verändert. Demnach bemisst sich nicht nur die dortige Kfz-Steuer unter anderem am CO_2-Ausstoß, sondern auch die sogenannte Kaufpreissteuer, die den Anschaffungspreis merklich beeinflusst. Für Elektrofahrzeuge entfallen beide Steuern zumindest bis 2024. Damit sollen Elektroautos preislich attraktiver werden als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Die Steuervergünstigungen greifen und so liegt der Anteil von Elektroautos an den Gesamtzulassungen bei rund 20 Prozent. Ein Spitzenwert in Europa, der vor allem firmenwagengetrieben ist. Denn fast drei Viertel der Stromer auf niederländischen Straßen sind Dienstwagen. Ähnlich wie die pauschale Ein-Prozent-Versteuerung des geldwerten Vorteils in Deutschland gibt es eine sogenannte bijtelling-Abgabe in den Niederlanden. Diese Abgabe gibt an, wie viel Prozent vom Anschaffungspreis eines Dienstwagens der Benutzer versteuern muss, wenn er diesen auch privat nutzen möchte. In den letzten Jahren waren E-Fahrzeuge von dieser Steuer ausgenommen, derzeit fallen acht Prozent des Neuwertes an. Zum Vergleich: Fahrzeuge, die mehr als null Gramm CO_2 pro Kilometer ausstoßen, werden mit 22 Prozent des Anschaffungspreises bei Privatnutzung versteuert. Die Regierung möchte mit dieser radikalen Förderung der E-Mobilität erreichen, dass ab 2030 nur noch emissionsfreie Neuwagen verkauft werden. Derzeit wird zudem eine zusätzliche Kaufprämie für Stromer wie in Deutschland diskutiert. Die Motivation dahinter ist klar: Damit die Strände in den Niederlanden als Urlaubsziel erhalten bleiben, muss der Klimakollaps und damit der Anstieg des Meeresspiegels verhindert werden.

VERKEHRSREGELÜBERBLICK (AUSWAHL)

Höchstgeschwindigkeit	Ort: 50 km/h Land: 80 km/h Autobahn: 100km/h (tagsüber) 130 km/h (nachts)
Lichtpflicht	ganzjährige Lichtpflicht
Winterreifenpflicht	keine Winterreifenpflicht
Mindestprofiltiefe	1,6 mm
Boardausstattung	Warnwesten: nur Empfehlung Verbandskasten: ja Warndreieck: ja Ersatzrad/Reparaturset: nein
Geschwindigkeitsüberschreitungen	20 km/h: ab 165 Euro 50 km/h: 660 Euro
Handy am Steuer	ab 230 Euro
Promillegrenze/ Bußgeld	0,5/ab 360 Euro
Falschparken	ab 90 Euro
Mautregeln	nur im Westerschelde- und Kiltunnel
Nutzung des deutschen Firmenwagens im Ausland	steuerfrei möglich, wenn von einer deutschen Firma für berufliche Zwecke bereitgestellt und in Deutschland zugelassen (gelegentliche Fahrten)
Besonderheiten	die Polizei kann von Ausländern an Ort und Stelle Bußgelder erheben

(Quelle: ADAC)

Einkaufstipps

Gerade in wirtschaftlich schwierigeren Zeiten wie derzeit in der Corona-Krise haben viele Unternehmen Interesse daran, Prozesse und Strukturen zu überprüfen, um diese den aktuellen Umständen anzupassen beziehungsweise diese effizienter zu gestalten. In unserer Serie zur Kostenoptimierung im Fuhrpark beschäftigen wir uns aktuell mit der Beschaffung. Insbesondere spielen Punkte wie Kauf oder Leasing, Single- oder Multisourcing, interne oder externe Vergabe der Dienstleistungen entscheidende Rollen.

Klare Regeln haben wir ja bereits beim vorangegangenen Schritt der Optimierung der Car-Policy erstellt (Flottenmanagement 5/2020, S. 20). Diese helfen nun beim nächsten Schritt, der Beschaffungsoptimierung. Ob die bevorzugte Beschaffungsform der unternehmenseigenen Fahrzeuge der Kauf oder das Leasing ist, sollte nicht ausschließlich eine dogmatische Entscheidung sein, beispielsweise „weil es schon immer so war", sondern eine faktenbasierte Entscheidung. Sprich: Wenn ausreichend Liquidität vorhanden ist beziehungsweise das Unternehmen diese günstig zuführen kann oder wenn die Fahrzeuge länger genutzt werden sollen, als ein üblicher Leasingvertrag dauert. Die Abschreibung (AfA) des Kaufpreises erfolgt dann linear über sechs Jahre, mindert aber auch den Unternehmensgewinn. Leasing hingegen schont das Barvermögen des Unternehmens, die Raten laufen bilanzneutral und am Ende der Laufzeit steht kein Restwertrisiko (bei Kilometerleasing). Zudem ergibt sich daraus eine Planbarkeit der Ausgaben über die Fahrzeuglaufzeit. In letzter Zeit haben sich abgewandelte Modelle des monatlichen Mietpakets etabliert, die kostenmäßig etwas höher liegen: Langzeitmiete beziehungsweise Auto-Abos reklamieren ebenso planbare Kosten und Prozesse wie auch mehr Flexibilität für sich.

Kosteneinsparungen lassen sich bei der Beschaffung an mehreren Stellen und durch mehrere Strategien erwirken. Ausschreibungen helfen, vergleichbare Angebote zu erhalten. Checklisten dafür halten die renommierten Fuhrparkmanagementunternehmen wie auch Branchenverbände bereit. Mit den Ergebnissen der Ausschreibung sind weitere Schritte möglich. Einer ist die Entscheidung für Singlesourcing: Wer sich in der Lage sieht, seinen Fuhrpark mit einer Marke oder sogar nur mit einem Modell auszustatten, hat hierüber die Möglichkeit, gute Rabatte auszuhandeln. Dabei bedenken sollten Fuhrparkbetreiber jedoch, dass sie sich von der Lieferfähigkeit und der Preisstruktur eines Einzelnen abhängig machen. Die Flexibilität steht ebenfalls an nachrangiger Stelle. Beim Leasing bieten sich hierfür die herstellereigenen Banken an, die konzeptbedingt durch die Wertschöpfungskette bessere Konditionen ausloten können. Multisourcing eignet sich für Mehrmarkenfuhrparks und dient der Unabhängigkeit dadurch, dass mehrere Lieferanten zum Zuge kommen. Beim Multibidding in der Multi-Supplier-Strategie können wiederum Angebote mehrerer Anbieter für ein in bestimmter Weise ausgestattetes Modell abgefragt werden. Das läuft in der Regel über eine softwarebasierte Plattform ab mit den dort hinterlegten Daten. Hierdurch lässt sich die Fahrzeugbeschaffung nicht nur automatisieren, sondern es sind auch Vergleiche in Form einer Mini-Ausschreibung möglich.

Weitere Entscheidungen betreffen die Selbstverwaltung beziehungsweise das Auslagern der Verwaltung der Fuhrparkfahrzeuge sowie der dazugehörigen Dienstleistungen. Auch hierfür lassen sich Ausschreibungen heranziehen, die einen Vergleich der Preise und des Angebotsspektrums erlauben. Das Gesamtpaket sollte den firmeninternen Kapazitäten und Prozesskosten gegenübergestellt werden, um abwägen zu können, ob sich das Unternehmen durch eine Auslagerung besserstellt beziehungsweise ob es das vorhandene Know-how für das Kerngeschäft effizienter einsetzen kann. Wer Dienstleistungen und Material wie Reifen inhouse einkauft und verwaltet, kann Einkaufsgemeinschaften gründen oder ihnen beitreten, um Großkundenkonditionen nutzen zu können.

Wer mehrere Dienstleister inklusive der Prozesse im unternehmenseigenen Fuhrparkmanagement teilweise oder komplett steuert, braucht eine individuell passende und leistungsfähige Fuhrparkmanagementsoftware. Die Digitalisierung hilft, Einsparpotenziale zu erkennen. Kostenlose Testversionen eignen sich, um verschiedene Varianten hinsichtlich ihrer Bedienbarkeit und der passenden Funktionen für den jeweiligen Fuhrpark kennenzulernen. Dabei sollten auch zukünftige Szenarien wie die vermehrte Nutzung von Elektrofahrzeugen abbildbar sein.

Fazit

Das Controlling und Benchmarking sollten von Zeit zu Zeit erfolgen und nicht zur Dauerbeschäftigung werden. Mithilfe verlässlicher Partner lassen sich langfristig mehr Einsparpotenziale erzielen als durch ständiges Abgleichen von Konditionen und Entwicklungen. Und letztlich zählen nicht nur die nackten Zahlen – auch die Dienstleistungsqualität und der Einkauf externer Expertise rechnen sich unterm Strich.

In **1 Stunde** zur zeitgemäßen **Car Policy** – kostenlos!

Sie benötigen eine aktuelle Car Policy, die unserer sich stetig wandelnden Mobilität Rechnung trägt? Dann ist es Zeit zu handeln. Gemeinsam mit Ihnen erstellen wir eine zeitgemäße Car Policy, die perfekt zu Ihnen passt. Kostenlos und unverbindlich. In nur 1 Stunde.

Jetzt Termin vereinbaren unter 0211 91358210 oder auf www.leaseplan.de/carpolicy

www.leaseplan.de

LeasePlan
What's next?

Markus Schäffler (Geschäftsführer von SIGNal Design) begrüßte die Teilnehmer zum 8. SIGNal Flottentag

Endlich wieder

2020 ist ein Jahr, in dem so vieles anders ist, dass man sich nur sehr schwer an die veränderten Umstände gewöhnen kann. So fand auch das erste und wahrscheinlich einzige größere Flottentreffen des Jahres erst im Oktober statt – der achte SIGNal Flottentag in Schwäbisch Hall. Als Medienpartner ließ sich Flottenmanagement natürlich nicht die Chance entgehen und machte sich auf den Weg in die sogenannte Region der Weltmarktführer.

Bernd Franke, Hans-Joachim „Strietzel" Stuck und Markus Schäffler neben dem Porsche Taycan mit der Las Vegas-Beklebung von Timo Wuerz (v. li. n. re.)

Wolfgang Bosbach (Bundestagsabgeordneter a. D.), Dr. Walter Döring (ehemaliger Wirtschaftsminister des Landes Baden-Württemberg) und, Hanno Boblenz (Chefredakteur der firmenauto) sprachen in der Podiumsdiskussion über die Auswirkungen von COVID-19 auf die betriebliche Mobilität (v. li. n. re.)

Ein echtes Highlight: Der Motor-Talk mit Rennfahrerlegende Hans-Joachim Stuck

Region der Weltmarktführer? Richtig, denn das schreibt sich die Region Heilbronn-Franken gern auf die Fahnen, auch wenn ein erster Besuch viel mehr zum Verweilen und Genießen verleitet. Aber genau dies macht das Flair der Region aus, denn neben der malerischen Landschaft sind hier auch Global Player wie der Handelsriese WÜRTH in Künzelsau oder die RECARO Aircraft Seating GmbH & Co. KG in Schwäbisch Hall zu finden. Doch solche wirtschaftlichen Schwergewichte sind nicht der Grund für die Bezeichnung dieser Region, sondern die Vielzahl an Hidden Champions, sprich Weltmarktführern. Zu diesen Hidden Champions gehört auch der Ausrichter des Flottentages in Schwäbisch Hall – SIGNal Design. Nach bereits drei Europameistertiteln beim „Wrap Like a King"-Award in den Jahren 2011, 2015 und 2018 und dem Weltmeistertitel 2013 kam im vergangenen Jahr ein weiterer Titel hinzu: Europameister 2019 mit dem „Parrot in flowers"-Carwrapping des Porsche 992 Carrera. Damit gehört SIGNal Design zu den erfolgreichsten Carwrappern weltweit. 2020 begann ähnlich fulminant: Zum Marktstart des Porsche Taycan, des ersten vollelektrischen Fahrzeugs des Zuffenhausener Sportwagenherstellers, entwarf Designer Timo Wuerz eine Beklebung für den Elektro-Sportwagen im Stile der US-Glücksspielmetropole Las Vegas und sorgte damit für Aufsehen bei der feierlichen Markteinführung im Porsche Zentrum Darmstadt.

Die Kreativität und den Innovationsgeist von SIGNal Design konnte auch die COVID-19-Pandemie nicht stoppen: Anders als in vielen Branchen wurde der Arbeitsmittelpunkt nicht vom Büro einfach in die heimischen vier Wände verlagert, sondern es wurden Konzepte erarbeitet, wie auch bei systemrelevanten Berufsgruppen das Ansteckungsrisiko gesenkt werden kann und sich zukünftig eine neue Normalität trotz gesteigertem Hygienebewusstsein realisieren lässt. So begann man in Schwäbisch Hall bereits Ende März mit der Konzeption und Produktion von Schutzmaterialien – seien es Kfz-Hygiene-Sets, Schutzscheiben für den Fahrgasttransport, Trennwände für nahezu alle Anwendungsfelder oder einfach sehr plakative Hinweise zur Einhaltung von Abstands- und Hygienerichtlinien. Dieses Know-how machte man sich auch für den achten SIGNal Flottentag zunutze: Eine doppelt so große Ausstellungsfläche, um jederzeit genügend Abstand wahren zu können. Ein Einbahnstraßensystem, welches zugleich den Vorteil hatte, dass jeder Stand ähnlich stark frequentiert war. Die Pflicht zum Tragen einer Mund-Nase-Maske, die den Teilnehmenden (limitierte Zahl) von LapID kostenlos zur Verfügung gestellt wurde. Letztlich ein ganzheitliches Schutzkonzept, um den Fachbesuchern sowie allen Beteiligten des Flottentages das Vertrauen zurückzugeben, sich wieder halbwegs normal auf einer Netzwerkveranstaltung bewegen zu können. Und genau dieses zurückgewonnene Vertrauen machte den SIGNal Flottentag 2020 laut Besuchern wie auch Ausstellern zu einem Erfolg.

Die Möglichkeit, dass endlich wieder genetzwerkt wird, war nicht das einzige Highlight des diesjährigen Flottentages in Schwäbisch Hall: Nach der Begrüßung durch SIGNal-Design-Geschäftsführer Markus Schäffler und einer kurzen Vorstellungsrunde der Aussteller begrüßte Dr. Walter Döring, ehemaliger Wirtschaftsminister des Landes Baden-Württemberg, zwei illustre Gäste zur Podiumsdiskussion – Wolfgang Bosbach, langjähriger Bundestagsabgeordneter der CDU, sowie Hanno Boblenz, Chefredakteur der firmenauto. Das Thema, wie sollte es auch anders sein dieser Tage: die COVID-19-Pandemie und deren nachhaltige Auswirkungen auf die betriebliche Mobilität.

Nachdem in der Mittagspause mit dem bott-BBQ vom Ein-Sterne-Restaurant Reber's Pflug mit Simon Kuch, mehrfach ausgezeichneter deutscher Grillmeister, für das leibliche Wohl gesorgt wurde, gab es genügend Gelegenheit, sich einmal an den Ständen der Aussteller zu informieren und zum Netzwerken. Gestärkt von dem köstlichen Lunch, der dieses Mal nicht in Form eines Buffet stattfand, sondern von Servicekräften angerichtet wurde, ging es in den zweiten Teil des SIGNal Flottentages, der gleich auch ein weiteres Highlight bereithielt – den Motor-Talk mit Hans-Joachim „Strietzel" Stuck. Die Rennfahrerlegende erzählte mit eindrucksvollen Bildern über sein spannendes Leben, tolle Begegnungen und auch waghalsige Situationen: Seien es die Langstreckenrennen auf dem Nürburgring oder von Le Mans beziehungsweise Sebring, die „Strietzel" Stuck mehrfach gewann. Seine Zeit in der Formel 1, in der er beim Brabham-Team von Bernie Ecclestone mehrfach auf das Podium fuhr, und dies trotz seiner für den Formel-Sport eher ungewöhnlichen Körpergröße von 194 Zentimetern. Oder auch die zahlreichen Erfolge als Tourenwagen-Pilot.

Der anschließende Fachvortrag von Dipl.-Ing. (FH) Christof Kiesel, Sales Application Manager eMobility bei der DKV Euro Service, mit dem Thema „eMobility in der Praxis – von der Planung bis zur Abrechnung" lieferte noch einmal reichlich Input zu den sich ändernden Flottenstrukturen und auch neue Denkansätze, wie sich die Elektromobilität in Fuhrparks integrieren lässt. Nach diesem interessanten Vortrag hieß es wieder einmal Netzwerken. Zunächst konnte man nochmals die Chance nutzen, sich an den zahlreichen Ständen über neue Services sowie Produkte zu informieren. Dabei konnten die Teilnehmer auch nützliche Hinweise für die Stände-Rallye sammeln, deren Preise im Anschluss verliehen wurden. Der letzte Programmpunkt des achten SIGNal Flottentages war die von Mitsubishi gesponserte Abendveranstaltung mit einem Drei-Gänge-Menü vom Ein-Sterne-Restaurant Reber's Pflug, bei dem sich trotz Einhaltung der Hygienemaßnahmen ein ungezwungener Austausch zwischen allen Beteiligten einstellte. Bei wem nun die Lust geweckt wurde, sich einmal das Fuhrparkevent in Schwäbisch Hall selbst anzusehen, der kann sich bereits jetzt über *www.flottentag.de* für den neunten SIGNal Flottentag am 7. Oktober 2021 anmelden.

Weniger Emissionen, mehr Emotionen

Schwerpunkt-Interview mit Daniel Avramovic (Leiter Geschäftskunden-Service) bei der Toyota Deutschland GmbH

Daniel Avramovic neben einem der Flottenbestseller von Toyota – dem Yaris

Flottenmanagement: Herr Avramovic, Sie sind seit April 2020 als Leiter Geschäftskunden-Service bei Toyota Deutschland tätig. Mit welchen Zielen haben Sie die Position übernommen? Welche besonderen Herausforderungen stellen sich mit der Coronavirus-Pandemie für Toyota derzeit?

Daniel Avramovic: Mein Ziel ist es, den seit drei Jahren eingeschlagenen Wachstumskurs von Toyota kontinuierlich und nachhaltig fortzusetzen. Der Fokus liegt dabei vor allem auf kleinen und mittleren Flotten. Ein wichtiges Standbein ist auch das Flottengeschäft mit den leichten Nutzfahrzeugen von Toyota. Hier sehen wir Wachstumspotenzial, das wir zukünftig noch stärker abrufen wollen. Darüber hinaus ist uns die Professionalisierung unserer Händlerstruktur wichtig. Es ist daher folgerichtig, dass wir in diesem Jahr 25 neue Nutzfahrzeugzentren eingerichtet haben. Natürlich geht die Corona-Krise auch an uns nicht spurlos vorbei. Allerdings konnten wir die Einbußen aus dem zweiten Quartal mit einem hervorragenden dritten Quartal abmildern. Insbesondere einem sehr gut aufgestellten Händlernetz ist dieser Erfolg zu verdanken.

Flottenmanagement: Kürzlich ist mit dem RAV4 Plug-in Hybrid eine neue Motorisierung des erfolgreichen Kompakt-SUV auf den Markt gekommen. Was ist das Besondere daran und wie wird das Modell angenommen?

Daniel Avramovic: Der RAV4 Plug-in Hybrid ist sehr gut angelaufen. Das liegt vor allem auch an den markanten Fahrzeugdaten: 75 Kilometer elektrische Reichweite und mehr als 300 PS Systemleistung sprechen hier für sich. Damit runden wir das Motorenangebot bei dem RAV4 nach oben hin ab. Schon als einfacher Hybrid ist das Kompakt-SUV in seiner fünften Fahrzeuggeneration bei Flottenkunden sehr beliebt. Die langjährige Erfahrung von Toyota in der Entwicklung von SUV-Modellen und Hybridantrieben zahlt sich in der neuesten RAV4-Version voll aus.

Flottenmanagement: 2021 wird mit dem Highlander die SUV-Palette nach oben hin abgerundet. Was können Sie uns über das Fahrzeug bereits verraten? Welche Zielgruppe spricht das SUV besonders an?

Daniel Avramovic: Der Highlander wird im nächsten Frühjahr auf den Markt kommen. Mit sieben Sitzen und einer Gesamtlänge von fast fünf Metern wird der Highlander tatsächlich größer als die anderen SUV-Modelle bei Toyota. Das Full-Size-SUV wird es ausschließlich mit Hybridmotorisierung geben und nur in Verbindung mit einem Allradantrieb. Die Zielgruppe für dieses Fahrzeug sind vor allem Einzelunternehmer, Freiberufler und Geschäftsführer kleinerer Firmen mit einem umweltbewussten Anspruch.

Flottenmanagement: Der Yaris Cross erscheint ebenfalls im nächsten Jahr. Welche Besonderheiten hat das kleine SUV zu bieten und welche Ziele verfolgen Sie mit diesem Fahrzeug?

Proace City

Corolla Touring Sports

Lexus LS

Hilux

RAV4 Plug-in-Hybrid

Aygo

Wie grenzt es sich von dem ursprünglichen Yaris ab?

Daniel Avramovic: Im nächsten Sommer wird mit dem Yaris Cross ein sehr interessantes Fahrzeug auf den Markt kommen. Der Ableger unseres Kleinwagen-Bestsellers verbindet urbane Qualitäten, wie beispielsweise kompakte Abmessungen, mit einem sportlichen Charakter. Optisch wird sich der Yaris Cross sehr stark von dem eigentlichen Kleinwagen unterscheiden und damit unser SUV-Angebot nach unten abrunden. Aus Fuhrparksicht ist das kleine SUV vor allem für Unternehmen interessant, die eine CO_2-gesteuerte Car-Policy haben, da sich der Yaris Cross sehr effizient fahren lässt.

Flottenmanagement: Verdrängen SUV-Modelle die ehemaligen Erfolgsgaranten aus der Kompakt- und Mittelklasse in den Flottenzulassungen? Was sind die Säulen im Toyota-Flottengeschäft?

Daniel Avramovic: Wenn wir die Flottenzulassungen von Toyota in den Blick nehmen, dann zeigt sich ein klares Bild: Nach wie vor sind es der Aygo, der Yaris und der Corolla, die mit den meisten Zulassungszahlen die Säulen des Flottengeschäfts darstellen. Beim Corolla sticht der Touring Sports mit sehr guten Zulassungszahlen hervor. Ebenfalls stark wachsend sind die Zulassungen bei den leichten Nutzfahrzeugen, insbesondere die kürzlich vervollständigte Proace-Familie konnte hier noch einmal zulegen. Natürlich spüren auch wir den SUV-Boom der letzten Jahre, nicht umsonst werden wir mit dem C-HR, dem RAV4 und den beiden Neuerscheinungen 2021, dem Yaris Cross und dem Highlander, insgesamt vier SUV-Modelle anbieten können. Hinzu kommen noch aus dem Offroad-Bereich der Land Cruiser und der Hilux.

Flottenmanagement: Wie ergänzt die Lexus-Modellpalette das Flottenangebot bei Toyota? Welche Synergieeffekte können aus dieser Zweimarken-Strategie erwachsen?

Daniel Avramovic: Lexus rundet unsere Modellpalette nach oben hin perfekt ab. Damit können wir im Flottenbereich mit den Marken Toyota und Lexus vom Kleinwagen Aygo bis Lexus LS die gesamte Range im Automobilsektor abdecken. Mit Lexus haben wir die Möglichkeit, Flotten zu bedienen, die sich in der Oberen Mittelklasse und der Oberklasse befinden, also da ansetzen, wo die Toyota-Palette endet. Durch diese Ergänzung der Modellpaletten sowie die gleiche Ausrichtung, was die Antriebsarten anbelangt, bilden die beiden Marken ihre Synergien.

Flottenmanagement: Neben den Pkw-Modellen hat Toyota mit dem Proace und dem Hilux auch Nutzfahrzeuge im Angebot. Wie können Sie hier auf die individuellen Bedürfnisse der Nutzfahrzeug-Flotten eingehen? Welche Angebote können Sie in diesem Zusammenhang machen?

Daniel Avramovic: Der Proace und der Proace Verso können in drei verschiedenen Längen und der Proace City beziehungsweise der Proace City Verso kann in zwei verschiedenen Längen bestellt werden. Hinzu kommt mit dem Hilux ein wandlungsfähiger Pick-up, der vom Arbeitstier bis hin zum Lifestyle-Fahrzeug viele Ansprüche bedient. Der Hilux hat mit dem aktuellen Facelift zudem mehr Leistung erhalten, damit gehen wir auf einen vielfach geäußerten Kundenwunsch ein. Zusammengenommen können wir also innerhalb unserer Zielgruppen die unterschiedlichsten Bedürfnisse bedienen. Was die Angebote angeht, setzen wir stark auf Full-Service-Leasing, was auch durchaus dem Markttrend entspricht. Unser Leasingangebot ist modular aufgebaut, sodass der Kunde von der Tankkarte über den Fahrzeugservice bis hin zur Versicherung alle Bausteine einzeln auswählen kann. Hier unterscheidet sich unser Angebot auch nicht von den Pkw-Fahrzeugen.

Flottenmanagement: Mit dem Mirai hat Toyota seit Jahren ein Wasserstofffahrzeug auf dem Markt und mit dem Prius Jahrzehnte Erfahrung in der Hybridtechnologie sammeln können. Wie sieht Ihrer Meinung nach der Antrieb der Zukunft aus? Welche Rolle spielt dabei die sogenannte Challenge 2050?

Daniel Avramovic: „Nach wie vor sind es der Aygo, der Yaris und der Corolla, die mit den meisten Zulassungszahlen die Säulen des Flottengeschäfts darstellen“

Daniel Avramovic: Wir sind bei Toyota der Überzeugung, dass es unterschiedliche Bedürfnisse in Sachen Antriebskonzepte gibt. Im Stadtverkehr spielt der rein elektrische Antrieb, wie wir ihn mit dem Lexus UX EV bald anbieten, seine Stärken aus. Auf der Langstrecke und im Schwerlastverkehr wird vermutlich die Wasserstofftechnologie erfolgreicher eingesetzt werden können. Die Hybridtechnologie, aber auch konventionelle Verbrenner werden uns auch noch eine Weile begleiten, sodass wir davon ausgehen, dass mehrere Antriebstechnologien nebeneinander existieren werden. Der Mirai 2 wird im nächsten Jahr eingeführt werden und bil-

Daniel Avramovic (Mitte) mit Bernd Franke (li.) und Sebastian Heuft (re., beide Flottenmanagement) in der Toyota Collection in Köln

det unsere technologische Speerspitze. Das neue Modell wird in deutlich größerer Stückzahl produziert werden und voraussichtlich ein dreimal so großes Zulassungsvolumen im Vergleich zum Vorgänger in Deutschland erreichen können. Mit einem Einstiegspreis ab 63.900 Euro wird die Limousine zudem günstiger. Die Challenge 2050 beschreibt sechs Ziele, die sich Toyota selbst gesteckt hat, um eine nachhaltigere Welt zu schaffen. Eines der Ziele ist es, emissionsfreie Fahrzeuge zu entwickeln, ein weiteres ist es, diese Fahrzeuge emissionsfrei zu produzieren. Nachhaltigkeit hat bei Toyota eine lange Tradition: Schon bei der Entwicklung des ersten Prius vor über 20 Jahren ist die Reduzierung des CO_2-Ausstoßes ein zentrales Thema gewesen. Daran zeigt sich aber auch, dass der Weg zu null Emissionen kein Sprint, sondern eher ein Marathon ist.

TOYOTA FLOTTENGESCHÄFT 2020	
Verkaufte Einheiten der letzten 12 Monate	30.000
Prozentuale Veränderung zum Vorjahr	–20 % (ca. 5.000 Einheiten)
Verteilung des Großkundengeschäfts in %	k. A.
Topseller im Flottengeschäft 2018	Yaris/Corolla /AYGO
Flottenrelevante Produktneuheiten in den näcshten 12 Monaten	Proace City/ Proace City Verso
Anteil Leasing/Finanzierung gegenüber Kauf in %	55% Anteil VLV
Garantiebedingungen	3 Jahre oder 100.000 km 5 Jahre oder 150.000 km (MEISTER Modelle LCV)
Inspektionsintervalle	Hybrid Modell Range 15.000 km (kleine Inspektion /30.000 km Inspektion; LCV Proace/Proace Verso Diesel (30.000 km/ Inspektion)
Kooperationsp./Banken	KINTO (preferred Partner) Verschiedene NON-Captives (je nach Kundenwunsch)
Kontakt Key-Account-Geschäft	Daniel Avramovic Tel.: 02234/102-2134 E-Mail: daniel.avramovic@toyota.de
Internetseite für Flottenkunden	www.toyota.de/geschaeftskunden/

Flottenmanagement: Was können Sie Ihren Gewerbekunden in den Bereichen Finanzierung und Ausstattung bieten? Gibt es beispielsweise spezielle Leasingangebote oder Businesspakete für die flottenrelevanten Toyota-Modelle?

Daniel Avramovic: Ein wichtiger Punkt dabei sind die Toyota-Businessmodelle bei den Hybridvarianten des Yaris, C-HR, Corolla, Camry und RAV4. Diese Businessmodelle haben eine flottenrelevante Ausstattung, wie zum Beispiel ein Navigationsgerät und eine Vielzahl von Assistenzsystemen und damit einhergehend auch einen gewissen Preisvorteil. Außerdem bieten wir auch ein Toyota Hybrid Leasing an. Dieses Angebot kombiniert die Vorzüge der Business-Leasingkonditionen mit den Hybridfahrzeugen von Toyota. Bei unseren Nutzfahrzeugen bieten wir die sogenannten Meister-Modelle an. Hier verlängert sich die Fahrzeuggarantie auf fünf Jahre und es sind Ausstattungsmerkmale wie eine Rückfahrkamera mit an Bord.

Flottenmanagement: Mit der Marke KINTO möchte Toyota vom reinen Fahrzeughersteller zum Dienstleistungsunternehmen in Mobilitätsfragen werden. Was ist der Ansatz hinter KINTO? Welche Produkte hält der Mobilitätsdienst für Firmenkunden bereit?

Daniel Avramovic: „Längerfristig wollen wir insbesondere im Nutzfahrzeugbereich wachsen und einen Marktanteil von über vier Prozent erreichen“

Daniel Avramovic: Wir werden mit KINTO zukünftig in der Lage sein, auch größere Flotten besser zu bedienen, da wir damit noch flexiblere Leasingkonditionen anbieten können, beispielsweise was die Laufleistung betrifft. Darüber hinaus werden wir der Nachfrage der Kunden nach flexibleren Mobilitätslösungen gerecht und bieten Kurzzeitleasing und mit KINTO Flex auch ein Abo-Modell an.

Flottenmanagement: Blicken wir etwas voraus: Welche Ziele haben Sie sich für die kommenden Monate und darüber hinaus gesetzt?

Daniel Avramovic: Zunächst wollen wir nach dem erfolgreichen dritten Quartal auch ein gutes viertes Quartal nachlegen. Hier sind wir auf einem guten Weg. Längerfristig wollen wir insbesondere im Nutzfahrzeugbereich wachsen und einen Marktanteil von über vier Prozent erreichen.

Nutzfahrzeuge

Öffnet im Job neue Türen
Auch ohne Schlüssel

So viele Möglichkeiten hat er Ihnen noch nie im Job eröffnet: der neue Caddy Cargo mit schlüssellosem Start- und Schließsystem „Kessy“*, separater Laderaumschließung* und vielen weiteren Innovationen, die Ihre Arbeit einfacher machen. Mehr Informationen bei Ihrem Volkswagen Nutzfahrzeuge Partner.

Der neue Caddy Cargo. Bereit für alles, was kommt

*Sonderausstattung gegen Mehrpreis.
Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

vwn.de/der-neue-caddy-cargo

Thorsten Meyer-Klimek (links) erläutert Bernd Franke (rechts) und Julia Scheurell (beide Flottenmanagement) den Dienstleistungsumfang der MF-1 GmbH

Kleine Flotten perfekt bedienen

Interview mit Thorsten Meyer-Klimek, CEO bei der MF-1 GmbH

Flottenmanagement: Sie sind vor Kurzem mit der MF-1 GmbH am Markt gestartet. Welche (Flotten-)Dienstleistungen bieten Sie an?

Thorsten Meyer-Klimek: Die MF-1 GmbH setzt auf drei Säulen der Dienstleistung: Die Erste ist das Fuhrparkmanagement, das sich in erster Linie an kleinere Flotten in der Größenordnung 20 bis 200 Fahrzeuge wendet. Die Zweite ist das Schadenmanagement, das sich vornehmlich an Großkunden wie Versicherungen richtet, deren verunfallte Fahrzeuge wir in unser Werkstattnetz einsteuern. Und weil wir seit vielen Jahren engen Kontakt zu etlichen unserer Werkstattpartner pflegen, kennen wir auch deren Sorgen, eine geeignete Nachfolge zu finden. Deshalb ist das dritte Geschäftsfeld die Unterstützung bei der Nachfolgeregelung, aber auch bei der Umsatzgenerierung sowie dem Aufbau einer zeit- und marketinggemäßen Struktur. Nicht ganz uneigennützig, denn so stellen wir die Netzabdeckung in bestimmten Regionen sicher.

Das Fuhrparkmanagement erstreckt sich von der Beschaffung bis zur Aussteuerung. Der komplette Prozess lässt sich über unsere Plattform CarVita zeitnah und transparent abbilden. Bei der Beschaffung hinterlegt der Kunde seine Car-Policy, angebundene Händler geben bei Bedarf Leasingangebote ab. So können Kleinflotten wie Großkunden agieren und entsprechende Konditionen erhalten. Bei der Einsteuerung funktioniert das Einpflegen von Daten über unser Tool sehr unkompliziert und schnell, denn das System erkennt sämtliche Formate problemlos. Fehler werden markiert und in Absprache mit dem Kunden korrigiert. Wir übernehmen zudem Service, Wartung, Reifen et cetera und können damit diejenigen entlasten, die kleine Fuhrparks nebenbei managen. Unser Team wird von der künstlichen Intelligenz (KI) des Systems unterstützt, beispielsweise bei Anrufen des Dienstwagennutzers erkennt es die Nummer und öffnet direkt den entsprechenden Datensatz mit sämtlichen Fahrzeuginformationen. Am Ende der Laufzeit unterstützen wir unsere Kunden mit der Aufbereitung, Abmeldung, Aussteuerung, beim Einspielen in Auktionsplattformen, bei der Leasingrückgabe et cetera. Schon heute laufen etwa 30 Prozent unserer Prozesse unterstützt von künstlicher Intelligenz.

Flottenmanagement: Mit welchen Argumenten wollen Sie Flotten- und Großkunden von Ihren Dienstleistungen überzeugen beziehungsweise wo sehen Sie den USP Ihrer Dienstleistungen?

Thorsten Meyer-Klimek: Die Basis unserer Dienstleistungen ist CarVita. Die Software arbeitet in Teilbereichen mit künstlicher sowie Business-Intelligenz. Darin ist unser Know-how eingepflegt und es sind Prozesse hinterlegt, sodass wir damit sowohl große als auch kleine Kunden bedienen können. Dies eignet sich bestens für Kunden mit 20 bis 200 Fahrzeugen. Wir kommen Kleinflotten entgegen, indem wir sämtliche vertraglichen Bestimmungen und Unterlagen wie AGB, AGV, TOM sowie Verträge in einer verkürzten, leicht verständlichen, dennoch rechtssicheren Version verfasst haben, sodass diese schnell von nicht hauptamtlichen Fuhrparkmanagern bearbeitet werden können. Unsere AGB sind wohlwollend dem Kunden gegenüber formuliert, sodass ein Vertrag schnell und einfach zustande kommen kann.

Unsere Versicherungskunden schätzen an unserer Schadenbetreuung, dass sie rund um die Uhr 365/24 durch unsere eigene Mannschaft sichergestellt wird. Mit diesem Argument fühlen sich viele Großkunden gut aufgehoben. Daneben betreuen wir auch viele Großflotten, die ihre Schäden noch effizienter abwickeln wollen. Mittlerweile können wir zu festen Stundenlöhnen bis weit unter 100 Euro arbeiten. Dazu haben wir in unserem Portfolio ein Tenderverfahren eingeführt, eine Art Schadenkostenbörse: Werkstattsysteme innerhalb einer Region werden angefragt, diese können je nach Auslastung des Betriebs Kostenkalkulationen für Schäden abgeben, die auch mal sehr niedrig angesetzt sein können, wenn dringend Aufträge benötigt werden. Versicherungen nutzen dies, um bei Risikokunden die Schadenkosten zu senken. Wenn wir

dann über das Tenderverfahren ausschreiben, können die Kostenvoranschläge auch schon mal Differenzen von 500 bis 800 Euro aufweisen. Über CarVita wird ein Schaden dank KI mit wenigen Fotos schnell einschätzbar. Insbesondere bei Kaufflotten oder älteren Fahrzeugen lässt sich mit diesem ungefähren Schadenwert schon ableiten, ob sich eine Reparatur lohnt.

Flottenmanagement: Mit welchen Erfahrungen und Branchenkenntnissen treten Sie und Ihr Team an? Aus welchen Partnern besteht Ihr Netzwerk?

Thorsten Meyer-Klimek: Ich kann selbst auf 30 Jahre Berufserfahrung in der Flottenbranche zurückblicken. Nach meiner Lehre bei einer Autovermietung führte mich mein Weg zu einer großen Leasingbank, mit der ich das typische Schadenmanagement, das heute praktiziert wird, entworfen habe. Nach weiteren Tätigkeiten für Leasinggesellschaften bin ich letztlich wieder zum Schadenmanagement zurückgekehrt. In den folgenden Jahren konnte ich dies weiterentwickeln zu dem, was wir heute mit der MF-1 GmbH erfolgreich anbieten. Zu meinem Team gehören Kollegen, die mich bereits seit 15 Jahren begleiten. Wichtige Partner in unserem Netzwerk sind die Werkstätten. Einen Fokus stellt die Firma Hapitec in Düren dar, die auf 34.000 Quadratmetern sehr große Flotten abwickeln kann und wo unter anderem Rückläufer und Unfallwagen aufbereitet werden. Insbesondere bei größeren Flotten und Vermietern nutzen wir die Möglichkeit, Tag und Nacht da einzusteuern.

Flottenmanagement: Die Neugründung von MF-1 fällt mit der Corona-Krise in eine besondere Zeit. Wie erreichen Sie derzeit Ihre Kunden?

Thorsten Meyer-Klimek: Unser Akquiseteam arbeitet sehr erfolgreich in der Zielgruppe bis 200 Fahrzeuge. Das läuft hauptsächlich per Videocall ab. Wenn wir Präsenz-Meetings abhalten, finden diese an gesonderten Orten, zum Beispiel im Nextower in Frankfurt, statt, an denen sich alle Hygienemaßnahmen sicherstellen lassen, beispielsweise der Aufzug einzeln benutzt wird, die Gäste im 1,5-Meter-Abstand platziert werden et cetera. Darüber hinaus ist der Kontakt via Internet für uns ein sehr wichtiger Weg, daher konzipiert die Social-Media-Kampagne ein SEO-Marketing-Unternehmen, um unsere Website und unsere Themen bestmöglich zu platzieren. Ziel ist, einen Anteil von fünf Prozent bei den Privatkunden über Social Media zu erreichen.

Flottenmanagement: Mit welchen Ideen wollen Sie Ihr Unternehmen in dieser besonderen Zeit erfolgreich nach vorne bringen? Welche Chancen sehen Sie in der Digitalisierung, die ja starken Anteil am Konzept der MF-1 GmbH hat?

Thorsten Meyer-Klimek: Wir sehen uns mittelfristig als Partner von Versicherungen, bei denen wir mit unserer 365/24-Aufstellung punkten können. Bei den kleinen Flotten wollen wir zeitnah mit einer großen Durchdringung als Dienstleister vertreten sein. In dieser Zielgruppe hat solch ein Angebot, wie wir es generieren, bisher gefehlt. Das Herzstück dabei ist unsere Software, auf der unsere Plattform basiert. Sie ist seit zehn Jahren auf dem Markt und wird immer weiterentwickelt mit allen Raffinessen. Die KI kann einen Teil der Arbeit eines Sachbearbeiters problemlos übernehmen. Insbesondere bei immer gleichen Prozessen lässt sich das gut künstlich anlernen. Prozesse, die immer wieder Know-how abverlangen, müssen weiterhin Menschen übernehmen. Auch das große Ganze inklusive der KI müssen Menschen kontrollieren. Aber dank der KI haben wir die Möglichkeit, kleine Kunden gut und preiswert zu betreuen. Sie erhalten eine eigene Anbindung mit ihren eigenen Daten, wir nutzen dabei KI um Kosten zu sparen, setzen aber weiterhin die persönliche Abwicklung ein für kritische oder besondere Abläufe, die Fachwissen verlangen.

Thorsten Meyer-Klimek: „Dank der KI haben wir die Möglichkeit, kleine Kunden gut und preiswert zu betreuen (…) wir setzen aber weiterhin die persönliche Abwicklung ein für kritische oder besondere Abläufe, die Fachwissen verlangen."

Kraftvolle Vermarktung Ihrer Gebrauchten

Ihr Auktionspartner für's Remarketing

Fahrzeugbestände clever aussteuern – mit Autobid.de

Sie wollen Ihre Gebrauchten, z.B. aus dem Kauf-Fuhrpark, schnell und revisionssicher vermarkten? Zum tagesaktuellen Bestpreis? Dann kommen Sie dahin, wo Fakten überzeugen: 25.000 registrierte Käufer, 150.000 verkaufte Fahrzeuge pro Jahr, Verkauf in 40 Länder, neun eigene Auktionszentren und über 30 Jahre Auktionserfahrung.

Stark ist auch unser Full-Service-Paket: Beratung, Fahrzeugaufnahme, Komplett-Inkasso, Logistik und vieles mehr – denn Partner kümmern sich!

Wann sprechen wir über Ihre Gebrauchten? Kontakt: +49 611 44796-55 oder autobid@auktion-markt.de

TOP 100 Top-Innovator 2019

Springer Automotive Media BEST BRANDS 2020 WINNER AUTOHAUS | asp

autobid.de auto-auktionen

Autobid.de ist eine Marke der Auktion & Markt AG

AUF EIN WORT

„Ich weiss nicht, ob es besser wird, wenn es anders wird. Aber es muss anders werden, wenn es besser werden soll.“

Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem Zitat des Mathematikers und ersten deutschen Professors für Experimentalphysik Georg Christoph Lichtenberg möchten wir Sie und uns auf das Jahresende und auf das neue Jahr 2021 einstimmen. Wir alle hoffen, dass es besser wird. Ob wir schon eine Zeit nach Corona absehen können, ist offen, und wenn diese Zeit kommt – und sie wird kommen – dann wird wohl vieles anders werden. Ob es besser wird, wissen wir alle nicht. Es bleibt die Hoffnung.

Abgesehen von der Belastung für viele durch Einschränkungen, die sich auf uns auswirken und damit auch auf unsere Arbeit, auf den Umgang miteinander, bleibt für viele natürlich auch eine erhebliche persönliche Last zu tragen. Wir wissen um Kolleginnen und Kollegen, die bereits an Covid-19 erkrankten und freuen uns auch, dass wir bereits vermerken können, dass viele genesen sind. Und auch an uns geht die Diskussion über Sinn und Unsinn von Maßnahmen nicht vorbei. Aber letztlich sehen wir es, wie es in folgendem Rechenbeispiel erklärt wird: „Wenn Dir jemand 100 bunte Smarties schenkt und Dir sagt, drei davon seien vergiftet – würdest Du dann 97 davon essen mit dem Gedanken, da kann ja nichts passieren?“ Wir müssen füreinander da sein und uns auch um das gemeinsame Wohl bemühen.

Der Fuhrparkverband wird sich auch 2021 als Gemeinschaft zeigen, die für ihre Mitglieder da ist. Wir werden uns auch im nächsten Jahr um die vielen großen und kleinen Themen kümmern, die unsere Mitglieder bewegen.

Wir wünschen Ihnen und Ihren Lieben für das restliche Jahr alles Gute, ein paar hoffentlich ruhige und besinnliche Tage, einen guten Start ins neue Jahr – und vor allem natürlich Gesundheit!

Mannheim, im Dezember 2020
Der Vorstand

PLUG-IN-HYBRIDE FÜR MITARBEITENDE, WEIL DIENSTWAGENSTEUER GESPART WIRD?

Keine gute Idee!

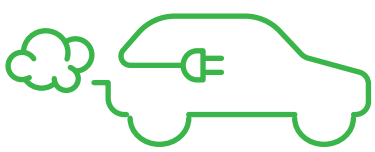
VON AXEL SCHÄFER

Hybrid-Fahrzeuge anzuschaffen, damit die Mitarbeitenden vom steuerlichen Vorteil profitieren können, ist ein vermeidbarer Fehler. Um zu prüfen, ob ein Plug-In geeignet ist, sollte die Erstellung eines Nutzungsprofils Standard in jedem Fuhrpark sein. Nur wenn sich ergibt, dass das Nutzungsprofil zum Fahrzeug passt und Mitarbeitende sich verpflichten, tatsächlich auch Strom zu tanken, ist eine Anschaffung sinnvoll. In der Praxis bieten sich dann verschiedene Gestaltungsvarianten an, z. B. eine Limitierung der Benzinkosten oder ggfs. auch die Vorgabe, dass Mitarbeitende selbst nachweisen müssen, dass sie zu Hause eine Lademöglichkeit schaffen oder geschaffen haben. Aktuell gibt es für die Anschaffung privater Wallboxen die Möglichkeit, einen Zuschuss bei der KfW-Bank zu beantragen.

Das Wichtigste in Kürze:
- Zuschuss von 900 Euro pro Ladepunkt
- Für Ladestationen an privat genutzten Stellplätzen von Wohngebäuden
- Für Eigentumsparteien und -gemeinschaften, für Miet- und Vermietparteien
- Antragstellung seit 24.11.2020 möglich, danach können Sie Ihre Ladestation bestellen und die Arbeiten beauftragen

Mit dem *Zuschuss Ladestationen für Elektroautos – Wohngebäude* fördert die KfW Ladestationen an Stellplätzen und in Garagen, die zu Wohngebäuden gehören und nur privat zu-gänglich sind. Zu den geförderten Kosten gehören:
- Der Kaufpreis einer neuen **Ladestation** (z. B. Wallbox) mit 11 kW Ladeleistung und intelligenter Steuerung
- Die Kosten für **Einbau und Anschluss** der Ladestation, inklusive aller Installationsarbeiten

Eine weitere Voraussetzung für die Förderung ist, dass Sie für Ihre Ladestationen ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energien nutzen – zum Beispiel direkt aus der eigenen Photovoltaik-Anlage oder über Ihr Energieversorgungsunternehmen. (Mehr Infos: www.kfw.de)



Praxistipp:
Wir hören häufig, dass Unternehmen sagen, man könne nicht die Kosten für eine Wallbox bei den Mitarbeitenden übernehmen. Andererseits ist gerade bei Plug-In-Fahrzeugen die Möglichkeit des Ladens zu Hause eine wichtige Voraussetzung. Wenn Mitarbeitende täglich zum Unternehmen pendeln und dort ausreichend Lademöglichkeiten gegeben sind, könnte evtl. die Wallbox zu Hause entbehrlich sein. Dies sollten Sie über Nutzungsprofile im Vorfeld genau ermitteln.

Nutzende von Elektrofahrzeugen profitieren von steuerlichen Vorteilen. Auch wenn Mitarbeitende die Investition einer privaten Wallbox selbst übernehmen, bleiben unter Berücksichtigung der Kosten hierfür bei Fahren mit Strom immer noch monetäre Vorteile im Vergleich zu konventionellen Verbrennern. Auch dies sollte genau betrachtet werden.

Abschließend sollten Fuhrparkverantwortliche beachten, dass auch die Benzinkosten deutlich höher ausfallen werden, wenn Plug-In-Hybride falsch (z. B. tendenziell überwiegend auf Langstrecken) eingesetzt werden. Mitarbeitenden etwas Gutes tun, um Steuervorteile zu ermöglichen, könnte also für Ihr Fuhrparkbudget extrem nachteilig werden.

Die Einführung von Elektromobilität erfordert umfassendes Wissen. Der Fuhrparkverband hilft mit seinen Weiterbildungsangeboten, notwendiges Know-how zu erlangen.

FLEET LEARNING

JETZT ANMELDEN – KURSTART JEDERZEIT MÖGLICH!

Unsere Online-Selbstlernkurse

FLEETRICITY

Die Einführung und das Management von Elektrofahrzeugen in Unternehmen bringt für Verantwortliche viele neue Aufgaben und einen sehr großen Know-how-Bedarf mit sich.

Das Kurspaket schließt eine wichtige Lücke: Erstmals werden **alle für Unternehmensfuhrparks relevanten Aspekte der Elektromobilität in einem umfassenden Kurspaket** vermittelt.

Während einer sechsmonatigen Teilnahmedauer werden Selbstlernlektionen und Webmeetings mit Referenten kombiniert, optional ist auch ein zweitägiger Präsenzworkshop buchbar.

Mit freundlicher Unterstützung von NOW-GMBH.DE

UVV-Unterweisung

Mit dem vom Fuhrparkverband entwickelten Onlinekurs haben Fuhrparkverantwortliche auf einfache Art und Weise zu günstigen Konditionen die Möglichkeit, **Fahrzeugnutzer/innen jährlich wiederkehrend zu unterweisen.**

In dem kompakten Online-Tool werden die wichtigsten Themen zur Frage der Fahrzeugnutzung in kurzer Form dargestellt.

Der Kurs wurde von Praktikern entworfen und umfasst eine Lernlektion, Checklisten und einen Abschlusstest als Pflichtbestandteile. Zusätzlich werden ergänzende Informationen und interessante Weblinks angeboten.

Auch in englischer Sprache verfügbar!

Erfolgreich starten

„Die ersten 100 Tage im Fuhrparkmanagement überleben“ richtet sich an alle, die erst vor Kurzem mit der Aufgabe der operativen Steuerung eines Fuhrparks betraut worden sind oder in Kürze ins kalte Wasser geworfen werden.

Der kompakte Onlinekurs gibt Ihnen in einer etwa 50-minütigen Lernlektion einen schnellen Überblick über die wichtigsten Themen und Tipps, wie diese zu meistern sind.

Am Ende dieses Kurses wissen Sie, wie Sie die ersten Tage gestalten. Wir sagen Ihnen, wo Sie sich vernetzen und informieren können und auf welche Punkte Sie besonders acht geben sollten.

ALLE INFOS AUF WWW.FUHRPARKVERBAND.DE

Profitieren Sie auch als Nicht-Mitglied von Informationen per E-Mail und abonnieren Sie unseren **NEWSLETTER** auf der Verbands-Homepage!

AUSTAUSCH UND ZERTIFIZIERUNG AUF EUROPÄISCHER EBENE

Fleet and Mobility Management Federation Europe weiter aktiv

Aktuell findet innerhalb der FMFE ein Austausch der Länder zu Schwerpunktthemen statt. Ein Meilenstein wird in Kürze gesetzt. Ab Januar 2021 bietet der Fuhrparkverband für Deutschland die Möglichkeit einer europäischen Zertifizierung an.

FMFE – FLEET AND MOBILITY MANAGEMENT FEDERATION EUROPE

ECSM – EUROPEAN CERTIFICATION OF SUSTAINABLE MOBILITY

ECSM ist die von der FMFE geförderte Europäische Zertifizierung für nachhaltige Mobilität, die von Unternehmen ergriffene Maßnahmen hin zu einer nachhaltigen Unternehmensmobilität bescheinigt und anerkennt. Hierbei geht es nicht nur um Elektromobilität und alternative Antriebsarten, sondern um Maßnahmen des Mobilitätsmanagements insgesamt. Die Vorteile für Unternehmen sind z. B. ein plausibler Nachweis von Emissionsminderungen, ein strukturiertes und überwachtes Verbesserungsprogramm mit Hilfe der Experten der FMFE, eine öffentliche Anerkennung durch Verleihung des Zertifikates und ein Beitrag zur Mitarbeiter-, Kunden- und Lieferantenzufriedenheit.

Wir informieren in der nächsten Ausgabe der Verbandsnachrichten über die Zertifizierung.

FUHRPARKVERBAND 2021

Der Vorstand arbeitet derzeit am Projekt **„Positionierung des Verbandes“.** Nach zehn erfolgreichen Jahren überprüfen wir unsere Position und unseren Auftritt nach außen. Nichts ist so stetig wie der Wandel. War zu Beginn das Thema Fuhrparkmanagement das ausschließliche Thema, so ist die Palette der Themen und Anforderungen heute viel größer. In Zukunft geht es um das intelligente Mobilitätsmanagement unter Berücksichtigung aller dafür relevanter Themen.

BVF DIALOG

2021 startet der Fuhrparkverband mit dem Titel „BVF Dialog“ eine **neue Reihe kurzer Webmeetings zu interessanten Themen.** Vorgesehen sind höchstens 30-minütige Veranstaltungen, in deren Rahmen ein Dialog zu Schwerpunktthemen wie z. B. Technik oder Leasingausschreibung erfolgen soll. Termine und Informationen zu den Dialogen werden auf der Homepage bekannt gegeben.

IMPRESSUM Verantwortlich für die Verbandsnachrichten: Axel Schäfer, V. i. S. d. P., Geschäftsführer Bundesverband Fuhrparkmanagement e. V., Mannheim · info@fuhrparkverband.de · www.fuhrparkverband.de

Unfallverhütungsvorschriften

Prüfung bei E-Dienstfahrzeugen ernst nehmen

Der Arbeitgeber ist verantwortlich dafür, dass den Angestellten sichere elektrische Arbeitsmittel zur Verfügung gestellt werden. Das gilt auch für den Fuhrpark. Denn gerade Elektrofahrzeuge verfügen über empfindliche Technik mit besonderen Gefahren. Das betrifft sowohl die verbaute Elektronik als auch das Zubehör. Die elektrischen Anlagen inklusive der Ladekabel von Elektro- und Hybrid-Dienstfahrzeugen müssen daher selbstverständlich Gefährdungsbeurteilungen und regelmäßigen Prüfungen unterzogen werden. Viele Verantwortliche nehmen das Thema derzeit jedoch auf die leichte Schulter.

Nicht nur elektrische Kabel, auch fest im Fahrzeug verbaute elektrische Spannungswandler oder Generatoren, die eine Netzspannung von 230 Volt abgeben, sind zu prüfen

Wer Elektrofahrzeuge in seinen Fuhrpark integrieren möchte, der hat sich zuvor mit der Technik und der Kompatibilität mit den Nutzungsprofilen beschäftigt. Ist es dann so weit, hat das auch Auswirkungen auf die gesetzliche Unfallversicherung, die Unfallverhütungsvorschriften (UVV) und die Haftung von Arbeitgeber beziehungsweise der verantwortlichen Person im Betrieb. Kein Wunder also, dass sich Fragen häufen wie: Was muss beachtet werden, wenn man an Hochvoltsystemen arbeitet, welche gesundheitlichen und fachlichen Voraussetzungen müssen die Beschäftigten mitbringen, müssen Schutzausrüstungen vorhanden sein und vieles mehr. Das sind nur einige der Punkte. Geklärt werden sollten auch Besonderheiten beim Umgang mit Pannen, Ladetechnik und Akkus. Zum regelkonformen Umgang im Fuhrparkmanagement zählt auch die Überprüfung von Ladekabeln der Elektrofahrzeuge und elektrischen Anlagen von Dienstfahrzeugen, die als Werkstattfahrzeuge mit eigener Stromerzeugung im Einsatz sind.

Kontrolle ist Pflicht

Grundsätzlich gilt: Das Überprüfen ortsveränderlicher elektrischer Arbeitsmittel in bestimmten Zeitfenstern soll deren ordnungsgemäßen Zustand gewährleisten. Das erhöht nicht nur die Sicherheit der direkten Beteiligten, sondern auch die anderer Verkehrsteilnehmender. Durch derartige Kontrollen wird also der betriebliche Arbeitsschutz erheblich verbessert.

Fuhrparkfahrzeuge fallen in diesem Zusammenhang ebenfalls unter die Betriebssicherheitsverordnung. Entsprechend muss deren Beschaffenheit regelmäßig – mindestens jährlich – überprüft werden. Das besagt auch Vorschrift 70 „Fahrzeuge“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Davon betroffen sind die Gefährdungsbeurteilung sowie die eigentliche Fahrzeugprüfung. Für wiederkehrende Prüfungen sind vor allem Art, Fristen und Umfang festzulegen.

Durch eine verpflichtende Gefährdungsbeurteilung mit entsprechender rechtssicherer Dokumentation ist also zu ermitteln, ob sich die Arbeitsmittel – in diesem Fall also das E-Auto – in einem ordnungsgemäßen Zustand befinden. Art und Umfang sowie eine befähigte Person müssen dafür festgelegt werden. Der DGUV Grundsatz 314-003 „Prüfung von Fahrzeugen durch Sachkundige“ gibt hilfreiche Hinweise für die Beurteilung des betriebssicheren Zustandes.

Der Umfang umfasst beispielsweise Sichtprüfung, Messen, Funktionsprüfung, Dokumentation inklusive Prüfprotokoll, Auswertung sowie Vereinbarung des nächsten Kontrolltermins. Messungen müssen mit geeigneten Geräten und Abläufen gemäß den vorgegebenen DIN-VDE-Vorschriften durchgeführt werden.

Beispielhaft sind folgende Regeln je nach Anwendungsfall einzuhalten: DIN VDE 0404 „Prüf- und Messeinrichtungen zum Prüfen der elektrischen Sicherheit von elektrischen Geräten“, DIN EN 61557-1 „Elektrische Sicherheit in Niederspannungsnetzen bis AC 1.000 V und DC 1.500 V – Geräte zum Prüfen, Messen oder Überwachen von Schutzmaßnahmen“ sowie DIN EN 610101 „Sicherheitsbestimmungen für elektrische Mess-, Steuer-, Regel- und Laborgeräte“. Für die Prüfungen selbst relevant sind DIN VDE 0701-0702 „Prüfung nach Instandsetzung, Änderung elektrischer Geräte – Wiederholungsprüfung elektrischer Geräte“, DIN VDE 0100600 „Errichten von Niederspannungsanlagen“, DIN VDE 0105100 „Betrieb von elektrischen Anlagen“ sowie – „VDE 01131 „Sicherheit von Maschinen – Elektrische Ausrüstung von Maschinen“. Sich mit diesen Themen zu beschäftigen gehört zur Aufgabe im Rahmen der betrieblichen Fahrzeugbereitstellung.

Ladekabel regelmäßig überprüfen

Ladekabel für Elektrofahrzeuge sind zum Beispiel Anschlusskabel Mode 3 mit zwei speziellen Steckern oder Mode-2-Ladekabel für die häusliche 230-V-Steckdose. Diese Kabel beinhalten Vorschalt-/Schutzelektronik. Für die Prüfung sind entsprechende Adapter erforderlich.

Die elektrische Sicherheit muss nach DGUV Vorschrift 3 „Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“ geprüft werden. Diese Vorgabe ist eine der Kernaussagen der FAQ-Liste der AG „Handlungsrahmen Elektromobilität“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung e. V. (DGUV). Die Vorgehensweise, durch die sicherheitsrelevante Mängel erkannt werden sollen, ist in der DGUV Information 203-070 „Wiederkehrende Prüfung ortsveränderlicher elektrischer Arbeitsmittel

AUTOR

DIETER GRÜN ist stellvertretender Vorstandsvorsitzender des Bundesverbandes Fuhrparkmanagement e. V. in Mannheim und Fuhrparkleiter in einem kommunalen Betrieb.

– Fachwissen für Prüfpersonen“ ausführlich beschrieben. Es werden wertvolle Hinweise für die Organisation der wiederkehrenden Prüfungen elektrischer Anlagen und Betriebsmittel gegeben. Dabei wird neben einigen Grundlagen und den rechtlichen Vorgaben beispielsweise auch auf Aspekte wie Prüffristen, Dokumentation und Kennzeichnung von elektrischen Betriebsmitteln eingegangen.

Dieses Werk baut auf die DGUV Information 203-071 „Wiederkehrende Prüfungen ortsveränderlicher elektrischer Arbeitsmittel – Organisation durch den Unternehmer“ auf, in der die rechtlichen Grundlagen und die Notwendigkeit der Prüfungen beschrieben sind. Es kann so gesehen als eine praktische Umsetzung der DGUV Information 203-071 verstanden werden. Ergänzende Hinweise lassen sich in DIN VDE 0701-0702 zur sachgerechten Sicherheitsprüfung von Elektrogeräten finden.

Prüfung von Stromerzeugungsanlagen in Dienst-/Werkstattfahrzeugen

Viele Firmenwagen verfügen über eigene, in sich selbst verbaute Generatoren, die eine Spannung von 230 Volt erreichen. Deshalb müssen diese Anlagen gewisse Schutzmechanismen vorweisen, gerade im Hinblick auf elektrische Gefährdung. Was vielen nicht klar zu sein scheint: Die Funktionalität des Schutzes muss natürlich nach entsprechenden Standards geprüft werden.

Der ordnungsgemäße Zustand einer elektrischen Anlage oder eines Betriebsmittels betrifft neben den Maßnahmen zur Gewährleistung der elektrischen Sicherheit auch alle Instrumente zum sicheren Betrieb. Dazu zählen etwa Einrichtungen zum Schutz gegen mechanische, hydraulische, optische oder andere Gefährdungen. Im Übrigen dürfen bei Überprüfung der Elektronik auch Aspekte wie Bordcomputer, Steckvorrichtungen oder Verteiler beziehungsweise Wandler nicht vergessen werden. Bei der Überprüfung ortsveränderlicher elektrischer Betriebsmittel wird nach DIN VDE 0701-0702 verfahren. Bei der Errichtung von Niederspannungs-Stromerzeugungsanlagen, zum Beispiel bei fest verbauten Generatoren, ist die Normenreihe VDE 0100 zu beachten.

Weitere Hinweise lassen sich bei den Technischen Regeln für Betriebssicherheit (TRBS) finden. Zu nennen sind die TRBS 1111 „Gefährdungsbeurteilung/Sicherheitstechnische Bewertung“ sowie die TRBS 1112 „Instandhaltung“. Empfehlenswert ist bei der Erstellung der Gefährdungsbeurteilung auch, die Gefahrstoffverordnung oder das Arbeitsschutzgesetz sofort zu beachten. Verantwortliche sollten sich darüber hinaus von Sachkundigen unterstützen lassen, wie beispielsweise Betriebsärzten, der verantwortlichen Elektrofachkraft (VEFK) oder Experten für (Arbeits-)Sicherheit und Elektrofachkräften. Als Prüfkraft kommt gemäß TRBS 1203 „Zur Prüfung befähigte Personen“ infrage, wer über eine elektrotechnische Ausbildung verfügt sowie eine mindestens einjährige Berufserfahrung im elektrotechnischen Bereich vorweisen kann. Weitere Angaben zur befähigten Person lassen sich auch in § 2 Betriebssicherheitsverordnung nachlesen.

Empfindliche Strafen

Die entsprechenden gesetzlich vorgeschriebenen Kontrollen im Rahmen der UVV oder des gesetzlichen Arbeitsschutzes sollte niemand auf die leichte Schulter nehmen. Auch wenn es sich dabei durch einen Dschungel aus Vorschriften zu wühlen gilt, erhöht es letztendlich die Sicherheit sowohl im Betrieb als auch im Straßenverkehr. Kein Wunder also, dass bei Nichteinhaltung hohe Strafen drohen können. Und auch hier gilt wie so oft: Torheit schützt nicht.

Egal ob bewusst oder unbewusst gegen die Vorschriften verstoßen worden ist: Kommt es zu einem Unfall, muss die Firma möglicherweise nachweisen, dass alle Sicherheitsvorschriften eingehalten worden sind. Ist das nicht der Fall, können auf Arbeitgeber und Fuhrparkverantwortliche hohe Regressansprüche zukommen. Und das kann richtig teuer werden. Vor allem, wenn es sich um Fahrlässigkeit handelt und daraus Personenschäden entstanden sind. Zusätzlich sind im Sinne einer Ordnungswidrigkeit Geldstrafen von bis zu 10.000 Euro möglich.

Sie wollen Elektromobilität einführen und managen? Dafür brauchen Sie einen umfassenden Überblick? Dann nutzen Sie das Angebot Fleetricity des Bundesverbandes Fuhrparkmanagement **(www.fleetricity.de)**.

FLEETRICITY
DER KURS FÜR ELEKTROMOBILITÄT IM FUHRPARK

VIMCAR

Das beste digitale Fahrtenbuch*

Egal ob für den Dienstwagen oder Ihre Poolfahrzeuge – mit Vimcar sparen Ihre Fahrer Zeit und Geld.

* connect PRAXISTEST ★★★★★ Vimcar Fahrtenbuch Heft 7/2015
TRUSTED SHOPS GUARANTEE
CHIP sehr gut Einzeltest Dezember 2017 Vimcar Elektronisches Fahrtenbuch Unabhängige Tests seit 1978 chip.de/CD151573
TÜV SAARLAND Geprüfter Datenschutz

Das 25. Verbandsmeeting musste coronabedingt online stattfinden

Herzlichen Glückwunsch!

Der Bundesverband Fuhrparkmanagement e. V. (BVF) hatte Ende Oktober 2020 einiges zu feiern. Denn auf den Tag genau zehn Jahre nach der Gründung des Vereins fand das 25. Verbandsmeeting statt. Da das Feiern im Corona-Jahr 2020 nur eingeschränkt möglich ist, verlegte man das Verbandsmeeting kurzerhand in die digitale Welt und kündigte an, dass die großen Feierlichkeiten eben zum Elfjährigen stattfinden würden.

Mittlerweile kennt man das ja schon: Die Kommunikation und das Netzwerken laufen digital ab, bequem vom Arbeitsplatz oder aus dem Homeoffice. Für die Mitglieder des BVF ist diese Form der Kommunikation ohnehin keine Neuheit mehr, denn lange vor der Pandemie gab es zahlreiche Online-Angebote für die Mitglieder. Insofern überrascht dann auch die rege Teilnahme am 25. Verbandsmeeting nicht.

Dem feierlichen Anlass angemessen, begann das Online-Meeting mit einigen Dankesreden. So kamen Christoph Kamber und Ralf Käser vom Schweizerischen Fahrzeugflottenbesitzer-Verband (sffv) zu Wort ebenso wie Henning Heise vom Fuhrparkverband Austria und Viktor Noguer von der Fleet and Mobility Management Federation Europe (FMFE). Sie lobten das Engagement des BVF vor allem auch für die gute Zusammenarbeit auf internationaler Ebene.

Die folgenden Fachvorträge animierten die Teilnehmer zu zahlreichen Beiträgen und Nachfragen. So wurde deutlich, welche Vorzüge eine digitale Konferenz haben kann: Die Teilnehmer können sehr viel einfacher mit dem Vortragenden, aber auch untereinander interagieren. Thematisch bot das Verbandsmeeting von der Halterhaftung über die Integration von E-Fahrzeugen in die Car-Policy bis hin zu Kilometergelderstattung oder dem digitalen Schadenmanagement ein breites Spektrum. Für eine kleine Überraschung sorgte die Ankündigung des Verbandsvorstands, dass das 25. Verbandsmeeting auch das letzte gewesen sein soll. Die Verantwortlichen wollen 2021 mit einem neuen Format die regelmäßigen Treffen etwas modernisieren. Natürlich werden auch wir vom Flottenmanagement dann wieder darüber berichten.

Unter den zahlreichen Gratulanten fanden sich auch die Fördermitglieder des Verbandes

2021 wird noch digitaler

Online-Interview mit Axel Schäfer (Geschäftsführer) und Marc-Oliver Prinzing (Vorstandsvorsitzender) zum zehnjährigen Jubiläum des Bundesverbands Fuhrparkmanagement e. V. (BVF)

Marc-Oliver Prinzing (links auf dem Monitor) und Sebastian Heuft (Flottenmanagement) im Gespräch

Flottenmanagement: Zunächst einmal herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum! Wie blicken Sie auf das letzte Jahrzehnt zurück? Welche besonderen Ereignisse können Sie hervorheben? Was macht den Verband so wertvoll für seine Mitglieder?

Marc-Oliver Prinzing: Es freut mich sehr, dass der Verband von der Gründung bis heute eine so positive Entwicklung genommen hat: Wir haben mittlerweile rund 500 Verbandsmitglieder, eine Vielzahl an Förderern und europaweite Kooperationen mit anderen Verbänden. Wertvoll für unsere Mitglieder ist es, ein Teil des Netzwerks zu sein, Zugriff zu haben auf einen Wissenspool, der schon allein fast alle fachlichen Fragen des Berufsalltags eines Fuhrparkleiters beantworten kann. Außerdem bekommen insbesondere Berufseinsteiger Impulse und Ideen beim Erfahrungsaustausch unter Gleichgesinnten.

Axel Schäfer: Wir schaffen als Verband eine Plattform, auf der sich die Fuhrparkleiter auf neutralem Boden vernetzen und austauschen können. Hinzu kommt eine sehr große Nachfrage nach Schulungen und Fortbildungen. Besonders stolz waren wir über die erste Prüfungsordnung für die Ausbildung zum zertifizierten Fuhrparkmanager/-in (Dekra) in Deutschland. Das war ein fast revolutionärer Qualitätsschub und neuer Branchenstandard.

Flottenmanagement: Welche Auswirkungen hat die aktuelle Corona-Krise auf Ihre Verbandsarbeit? Wie lässt sich Netzwerkpflege betreiben, wenn persönliche Kontakte nur eingeschränkt möglich sind?

Marc-Oliver Prinzing: Für die Fuhrparkbranche und die Wirtschaft insgesamt ist die Pandemie in der Tat ein harter Einschnitt. Zunächst hatten wir viel damit zu tun, aufkommende Fragen zu bündeln und Antworten beziehungsweise Hilfestellungen zu geben. Losgelöst von der gesamten Dramatik dieser wohl einschneidendsten Krise seit Jahrzehnten sind wir als Verband bisher vergleichsweise glimpflich davongekommen. Dies liegt vor allem daran, dass wir lange vor der Krise bereits digitale Strukturen geschaffen haben und diese auch gelebt haben. Als relativ kleiner Verband, der aber mittlerweile europaweit tätig ist, bleibt es nicht aus, digital zu arbeiten. Ein gutes Beispiel ist das 25. Verbandsmeeting, das nun erstmals vollständig digital abgehalten wurde.

Axel Schäfer: Unsere Mitglieder kennen unsere digitalen Strukturen. Von einem einfachen Rundschreiben bis hin zu unserem Fortbildungs- und Wissensangebot mit Blended-Learning-Angeboten und Webinaren ist alles digital abrufbar. Diese Strukturen konnten wir relativ einfach um Web-Meetings und Webkonferenzen während der Zeit der Kontaktbeschränkungen ergänzen. Wir werden dieses digitale Angebot im kommenden Jahr noch deutlich erweitern. Einen ersten Schritt haben wir mit dem Onlinekurs rund um die gewerbliche Nutzung der Elektromobilität, Fleetricity, bereits gemacht.

Flottenmanagement: Wie schätzen Sie die Entwicklung der betrieblichen Mobilität in Sachen alternative Antriebe, Dienstreisen und New Mobility ein? Welche Trends lassen sich derzeit ausmachen?

Marc-Oliver Prinzing: Viele Unternehmen ebnen gerade den Weg für die Integration von alternativen Antrieben in der Flotte. Insbesondere Plug-in-Hybride sind derzeit ein großes Trendthema der Fuhrparkbranche. Angesichts der aktuellen Corona-Lage werden die Dienstreiserichtlinien in vielen Fällen überarbeitet. Man kann davon ausgehen, dass ein nachhaltiges Umdenken in den Unternehmen einsetzt, was die Vermeidung von Dienstreisen betrifft. Gerade jetzt nutzen viele Unternehmen die Krise als Chance, ihre internen Prozesse wie das Travelmanagement, die Car-Policy oder Ähnliches zu überarbeiten. Wir merken das an dem Austausch der Mitglieder untereinander, aber auch an den Anfragen an uns.

Axel Schäfer: Digitalisierung, Wertewandel und ökologische Anforderungen verändern auch das Mobilitätsmanagement der Unternehmen. Es gibt schon viele innovative Möglichkeiten, was fehlt ist das Bewusstsein bei den möglichen Nutzern, die Technologie auch heute schon einzusetzen.

Flottenmanagement: Welche Ziele haben Sie sich mit dem Verband mittelfristig gesetzt? Welche Themen werden die Verbandsarbeit in den nächsten Monaten bestimmen?

Marc-Oliver Prinzing: Wir wollen weiter attraktiv sein für unsere Mitglieder und viele neue Fuhrparkleiter für uns begeistern. Je mehr wir sind, desto wichtiger wird unsere Stimme und desto besser können wir gemeinsame Ziele erreichen. Das Jubiläum nehmen wir zum Anlass, unser Profil zu überprüfen und zu schärfen.

Axel Schäfer: Ein spannendes Thema kann ich bereits ankündigen: Gemeinsam mit der europäischen Föderation, die Fleet and Mobility Management Federation Europe (FMFE), die wir auch unterstützen, führen wir das European Certificate for Sustainable Mobility Management (ECSM) ein. Das ECSM bietet die Möglichkeit, den Unternehmensfuhrpark hinsichtlich seiner Nachhaltigkeit zu analysieren und dies auch zu dokumentieren und zu zertifizieren. Der Standard wird noch 2020 offiziell vorgestellt.

Nein, das ist kein fehlgeleiteter Beitrag, der eigentlich für ein Landwirtschafts-Magazin bestimmt ist. Dann vielleicht ein Auszug aus der Werbung für ein Milchprodukt? Wieder falsch, und auch das Rechtschreibprogramm hat nicht versagt ... Zur Beruhigung: Der Autor dieser Zeilen ist auch nicht von Sinnen, wenngleich das in diesen Zeiten nicht so abwegig ist.

Muuuuh!

Hand aufs Herz: Blickt man mal auf die vergangene und zukünftige Entwicklung der Kosten für das Autofahren, fühlt man sich doch so richtig gemolken. Beim Kauf fängt es an, geht über Kfz-Steuer, Kraftstoff, Versicherung, Werkstatt, Prüfgebühren, Instandsetzung und endet nicht unbedingt beim Wertverlust. Der Kreis schließt sich und startet wieder beim Neuwagenkauf. Ein Blick in den VDA-Autokostenindex bestätigt hier eine erste Vorahnung. Zwar liegt der Index für 2020 insgesamt bei 105,8 und damit nur minimal über dem zum Vergleich herangezogenen Verbraucherpreisindex mit 105,3. Sieht man sich aber die Einzelposten genauer an, dann werden die Kostentreiber schnell ersichtlich:

Wartung und Reparatur von Fahrzeugen:	114,0
Neue Pkw:	106,9
Diesel:	108,4
Fahrschule, Kfz-Untersuchung, Kfz-Steuer:	106,1

Spontan bestätigen kann jeder die Entwicklung der Kosten für Wartung und Reparatur. Um bei der Wartung die eklatanten Unterschiede im Vergleich zu anderen Ländern zu sehen, sollte man sich zum Beispiel die Angaben zu den Inspektionskosten für die Dauertestfahrzeuge der US-Autozeitschrift „MotorTrend“ ansehen. Dort werden Kosten für Ölservice/Inspektion mit einem Bruchteil dessen angegeben, was hierzulande aufgerufen wird. „Jaja, man kann das ja so nicht vergleichen, weil die Leistungsumfänge unterschiedlich sind und manche Hersteller die Inspektionen bis zu einer Fahrleistung von 60.000 Meilen beim Neuwagenkauf gratis mit dazugeben“, werden Kritiker nun wieder sagen. Sind die Umfänge tatsächlich so unterschiedlich oder die Wartungsintervalle kürzer? Nun, zumindest Letzteres trifft zum Teil zu. Dennoch sind die Unterschiede zum Teil derart hoch, dass man für die Kosten einer Inspektion hierzulande dort locker drei Wartungen bekommt. Kein Wunder also, wenn der durchschnittliche Fahrzeugnutzer irgendwann aus Kostengründen die Wartung vernachlässigt (getreu der Frage „Lassen Sie Ihr Auto regelmäßig warten?“ und der dazu passenden Antwort – „Warum? Auf wen?“).

Die Reparaturkosten zeigen ein ähnliches Bild, wobei man hier nicht über die Grenzen blicken muss. Ein Stundensatz für einen Kfz-Meister von teilweise über 130 Euro (zuzüglich Mehrwertsteuer!) sagt eigentlich schon alles. Auf Tagessatzbasis umgerechnet kann nun jeder Einkäufer selbst vergleichen, welche Dienst- und Beratungsleistungen hierfür eingekauft werden können. Heftig wird es dann bei Blechschäden. Spätestens beim Blick auf die Rechnung bekommt der Privatwagennutzer dann erste Brustschmerzen.

Bemerkenswert ist zum Beispiel auch die Dieselpreisentwicklung, da die Preise seit Beginn der Corona-Krise deutlich gesunken sind und dies die Statistik entsprechend aufhübschen dürfte. Über die erfolgte Weitergabe der Mehrwertsteuersenkung an den Endverbraucher darf hier heftig spekuliert werden, zumal die Kraftstoffpreise hierzulande ohnehin schlichtweg intransparent sind (siehe Flottenmanagement 1/2020: „Jo-Jo-Effekt“). Hier kommt der nächste Kracher im kommenden Jahr: die CO_2-Abgabe auf Kraftstoffe. Da diese Steuer kurzerhand noch VOR der Einführung erhöht wurde (!) und mit der Einführung die Mehrwertsteuererhöhung, die dann ganz sicher weitergegeben wird, greift, kann man sich auf tatsächliche Preissteigerungen von 10 bis 12 Cent pro Liter einstellen. Auch beim Posten Kfz-Untersuchung und Kfz-Steuer dürfte, würde man ihn individuell betrachten, Deutschland im Vergleich mit anderen Ländern deutlich schlechter abschneiden.

Die Kosten für Kfz-Untersuchungen oder auch TÜV-Gebühren sind sukzessive gestiegen und heute weit vom Niveau zur Zeit der Euro-Einführung entfernt. O.k., Fahrzeuge sind komplexer geworden, was natürlich einen erweiterten Prüfvorgang erfordert. Ob allerdings das alleinige Auslesen des Fehlerspeichers derartige Kostensteigerungen rechtfertigt, das sei mal dahingestellt.

Ein Blick zurück ins Jahr 1999: Hier kostete die TÜV-Gebühr vor der Gebührenerhöhung im Dezember des Jahres noch 70,70 D-Mark oder 36,16 Euro. Anno 2007 waren die Kosten bereits bei 43,50 Euro. Die AU kam da noch mit 32,70 Euro für Benziner hinzu (beides dann noch zuzüglich des vollen Mehrwertsteuersatzes). Aktuell liegen die TÜV-Gebühren (Beispiel TÜV Nord Berlin, Stand September 2020) bei 77,00 Euro zuzüglich HU für 37,10 Euro. Das sind die Tücken der Statistik.

In der nächsten Ausgabe blicken wir genauer auf die Kfz-Steuer. Und keine Sorge, wenn Sie nach dem Lesen dieses Beitrags ein Ziehen in der Brust verspüren, dann droht nicht gleich vor lauter Aufregung ein Infarkt. Die Symptome lassen sich ganz einfach mit dem Lesen der Überschrift erklären.

AUTOR

Peter Insam ist seit nunmehr 28 Jahren im Einkauf für Betriebsmittel und Investitionsgüter unterwegs, von denen er seit 25 Jahren die Geschicke verschiedener nationaler und internationaler Fuhrparks gelenkt hat. Heute ist er als Head of Corporate Procurement und zwischenzeitlich auch als Prokurist unter anderem für die knapp 700 Firmenfahrzeuge der Hays AG verantwortlich. Zuvor war er rund zehn Jahre für den Einkauf von Betriebsmitteln und Investitionsgütern für den Medizintechnik-Hersteller Maquet GmbH in Rastatt tätig. Hierzu gehörte auch die Leitung des Fuhrparks mit 350 Fahrzeugen am Standort Rastatt. Darüber hinaus sammelte er zahlreiche Erfahrungen im Rahmen von Auslandsaufenthalten in Frankreich und Australien.

Hätten Sie's gewusst?

Eigentlich kennen wir uns alle gut aus im Straßenverkehr. 90 Prozent der Autofahrer geben in Umfragen regelmäßig an, dass sie sich selbst zu den zehn Prozent der besten Fahrzeuglenker zählen. Die kleinen Gemeinheiten im Verkehrsrecht beleuchten wir regelmäßig in unserer Rubrik.

DARF MAN EIGENTLICH MIT OFFENER TÜR FAHREN?

Die Situation tritt häufig ohne Kenntnis des Fahrers auf: Eine Türe ist nicht richtig geschlossen. Bei neueren Fahrzeugen gibt es dazu natürlich eine eigene Anzeige und der Fehler kann behoben werden. Im Grunde sagt ja auch die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) in Paragraf 34e, Absatz 4, glasklar: „Türen müssen während der Fahrt geschlossen sein."

Eine normale Autotür würde beim Öffnen durch den Fahrtwind zugedrückt werden, da sie vorne angeschlagen ist. Früher gab es auch die andere Variante mit hinten angeschlagener Tür, doch die wurde 1961 aus verständlichen Gründen verboten. Sie ist (oder besser: war) auch als „Selbstmördertür" bekannt, denn beim Öffnen während der Fahrt wurde sie natürlich gnadenlos nach hinten gerissen und wer versucht hat, sie festzuhalten, wurde einfach hinausgeschleudert (Gurtpflicht in Deutschland auf den Vordersitzen ab 1976!). Insbesondere für Kinder war das eine große Gefahr.

Jedoch erlebte die hinten angeschlagene Tür in Form der „Portaltür" eine Renaissance. Majestätische Fahrzeuge von Bentley oder Rolls-Royce haben die Vordertüren vorne und die Hintertüren hinten angeschlagen, auf eine B-Säule kann dabei verzichtet werden. Die Betriebserlaubnis gibt es allerdings nur dann, wenn eine Sicherung vorhanden ist, dass die Türen während der Fahrt nicht geöffnet werden können.

Türen müssen während der Fahrt immer geschlossen bleiben

Es gibt mittlerweile allerdings auch viele Fahrzeuge mit Schiebetüren. Auch diese müssen natürlich während der Fahrt geschlossen bleiben. Aus Bequemlichkeit, gerade in der warmen Jahreszeit, neigen einige Paketzusteller dazu, Türen aufstehen zu lassen, was aber ebenfalls verboten ist. Das gilt natürlich in gleicher Weise für den Renault Twizy mit optionalen Flügeltüren. Die Bedienungsanleitung warnt explizit vor dieser attraktiven Möglichkeit, denn die Türen schwenken ja einfach nach oben.

Bei einigen Fahrzeugen ist die Möglichkeit gegeben, dass gar keine Türe vorgesehen ist, also bei älteren Postfahrzeuge oder Geländewagen. In diesem Falle muss eine zusätzliche Sicherung in Form einer Kette, einem Bügel oder einer Stange her. Die Anschnallpflicht ist davon unbenommen. Noch anders gelagert ist der Fall, in Krimis zu sehen, dass eine Türe einfach „abgefahren" wird und daher fehlt (siehe Wilsberg), natürlich auch ein „No-Drive".

Mit Spannung erwartet: Das neue E-Leasing-Paket.

Jetzt BAFA-Prämie sichern – wir kümmern uns darum.

Santander macht den Schritt in die Elektromobilität besonders leicht: bundesgefördert, flexibel und lückenlos abgesichert. Das neue **Santander E-Leasing-Paket** beinhaltet:

- **Gebührenfreie Tankkarte** für rund **18.000 Ladepunkte** bundesweit
- **Kostenfreier GAP-Service** – für die Sicherheit bei Totalschaden
- **Wartungs-Service** ab günstigen 9,95 € (inkl. MwSt.) im Monat

Auf Wunsch kümmert sich Santander um die Beantragung der BAFA-Prämie. Sie sehen: Bei Santander steht das E auch für extra entspannt – und das für nahezu alle E-Fahrzeuge.

Wenn Sie Interesse oder Fragen haben, wenden Sie sich bitte an **fullservice@santander-leasing.de**

Santander Consumer Leasing

Der Rechtsanspruch auf Laden zu Hause ist da

Leichter laden?

Neue Rechtsregelungen für die Ladeinfrastruktur

Elektromobilität liegt voll im Trend. Das zeigt die stark gestiegene Zahl der Förderanträge beim BAFA. Bislang wurden dort insgesamt 318.694 Förderanträge gestellt, davon 194.896 für reine Elektroautos, 123.625 für Plug-in-Hybrid-Modelle und 173 für Brennstoffzellenfahrzeuge. Wie eine alte „Schulweisheit" aber zutreffend sagt - „Ohne Saft keine Kraft" -, ist das nur die halbe Miete, denn ein Elektroauto ohne Lademöglichkeit ist nicht effizient oder überhaupt nicht einsetzbar.

Erst planen, dann laden

Die Ladeinfrastruktur ist bedeutsamer, als man auf den ersten Blick meinen könnte, wenn man im Unternehmen über die Elektrifizierung des Fuhrparks nachdenkt. Mit der Anschaffung von Elektrofahrzeugen – noch dazu förderfähigen – ist es nämlich nicht getan. Ganz entscheidend ist zuallererst das eigentliche Fahrprofil der Mitarbeiter: Wo und wann wird Mobilität benötigt? Kann dies auch durch Elektromobilität dargestellt werden?

Wie dann die passende Ladeinfrastruktur für das Aufladen der Elektrofahrzeuge konkret aussehen soll, muss überlegt werden, noch bevor man über die eigentliche Fahrzeugauswahl und -konfiguration entscheidet. Rund 80 Prozent aller Ladevorgänge finden entweder zu Hause oder am Arbeitsplatz statt. Praktikabler ist deshalb die Erstellung einer Ladeeinrichtung beim Arbeitgeber oder beim Arbeitnehmer zu Hause. Entscheidend bei der Beantwortung des „Wo" für einen Ladepunkt sind dabei die Fahrprofile der Nutzer. Wer als Außendienstmitarbeiter tagsüber im innerstädtischen Bereich unterwegs sein muss, der benötigt nach Feierabend eine Lademöglichkeit zu Hause, um das E-Fahrzeug über Nacht zu laden. Für Mitarbeiter, deren Elektrofahrzeug tagsüber auf dem Betriebsgelände steht, reicht aber durchaus eine Ladestation auf dem Gelände.

Die Nutzung der öffentlichen Ladeinfrastruktur für den Fuhrpark durch öffentliche Ladepunkte in der Nähe des Unternehmens und in Wohnortnähe der Mitarbeiter ist eine gute Möglichkeit, die unternehmenseigene Ladeinfrastruktur zu ergänzen. Für einen ersten Überblick ist es hilfreich, sich auf der Website der Bundesnetzagentur die Ladesäulenkarte anzusehen. Dies ist eine visuelle Darstellung des Ladesäulenregisters in Kartenform mit Möglichkeit der Adresssuche. Wer einen frei zugänglichen öffentlichen Ladepunkt sucht, wird hier fündig. Wenig sinnvoll ist es allerdings, allein auf die Nutzung öffentlicher Ladeinfrastruktur zu bauen und die Mitarbeiter mit dienstlichem Elektrofahrzeug darauf zu verweisen, dass Elektromobile an einem Supermarkt oder in einem Parkhaus aufgeladen werden können. Dies kommt also nur als Ergänzung eigener Ladepunkte in Betracht.

Wer Ladeinfrastruktur sinnvoll plant, muss bedenken, dass Ladestationen vor allen Dingen technisch und von der Leistungsfähigkeit her zum Fuhrpark passen müssen. Noch längst nicht jedes Elektrofahrzeug ist auch schnellladefähig. Die Ladeleistung und -geschwindigkeit ist neben der Ladetechnik auch abhängig von der Batteriekapazität des Fahrzeugs. Im Grunde wird die Aufladung zu 80 Prozent der Batterieleistung meist nach einer Stunde erreicht, während man für eine hundertprozentige Aufladung längere Ladezeiten einplanen sollte. Die Nutzung von Schnellladestationen mit Gleichstrom im Fuhrpark ist daher eine gute Möglichkeit. Für ein optimales Ladeergebnis muss jedoch auch das jeweilige Elektrofahrzeug mit entsprechend passender Ladetechnik ausgestattet sein. Hier

gibt es Wechselwirkungen mit der Fahrzeugkonfiguration, die im Vorhinein bedacht werden müssen.

Wer über eine eigene Ladeinfrastruktur nachdenkt, kann künftig auch das Standort-Tool für Infrastrukturen alternativer Kraftstoffe in Deutschland nutzen, das im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der staatlichen NOW GmbH entwickelt wird *(https://www.standorttool.de/)*.

Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung

Bereits am 9. Oktober 2019 hatte das Bundeskabinett das „Klimaschutzprogramm 2030“ beschlossen. Darin wurde festgehalten, dass die Ladeinfrastruktur Grundvoraussetzung für die Akzeptanz und die Zunahme der Elektromobilität ist. Die wesentlichen Festlegungen zum Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur sollten im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel erfolgen. Dazu gehörte die Schaffung von einer Million öffentlich zugänglicher Ladepunkte bis 2030 mit entsprechenden Förderprogrammen bis 2025, die Förderung von gemeinsam genutzter privater und gewerblicher Ladeinfrastruktur, die Schaffung guter Rahmenbedingungen, damit die Verteilnetzbetreiber in die Intelligenz und Steuerbarkeit der Netze investieren und ihr Netz vorausschauend ausbauen können, die Einrichtung einer „Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur“ für einen koordinierten Hochlauf der Ladeinfrastruktur sowie die Erstellung eines Masterplans Ladeinfrastruktur *(www.nationale-leitstelle.de)*. Dieser Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung beinhaltet weitere Ziele und Maßnahmen für den Ladeinfrastrukturaufbau bis 2030 für die öffentlich zugängliche und die nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Pkw und Nutzfahrzeuge. Dazu gehören auch gesetzgeberische Maßnahmen zur Verbesserung rechtlicher Rahmenbedingungen, die bis Ende 2020 umgesetzt sein sollen. Das Schlagwort lautet: Rechtsanspruch auf eine Ladestation.

Verbesserung rechtlicher Rahmenbedingungen für Ladeinfrastruktur

Um die Schaffung von Ladeinfrastruktur „zu Hause“ zu fördern, wurde ein gesetzlicher Rechtsanspruch auf Ladestationen neu geregelt. Genau genommen sind es sogar zwei Ansprüche. Durch das Gesetz zur Förderung der Elektromobilität und zur Modernisierung des Wohnungseigentumsgesetzes (WEMoG) vom 16. Oktober 2020 wurde ein Rechtsanspruch für Mieter in § 554 Abs. 1 BGB und für Wohnungseigentümer in § 20 Abs. 2 WEG neu eingeführt.

Unproblematisch ist die Installation einer Ladeeinrichtung zuhause beim Mitarbeiter, wenn der Dienstwagenberechtigte, der eine Wallbox erhalten soll, auch Eigentümer der Immobilie ist, in welcher der Ladepunkt eingebaut werden soll. In den meisten Fällen werden Mitarbeiter aber entweder Mieter oder Wohnungseigentümer sein. Bislang war es sowohl für Mieter als auch für Wohnungseigentümer schwierig, eine Ladestation für ein Elektrofahrzeug an oder in der Wohnimmobilie zu erhalten.

Nach bisherigem Recht bedurfte der Mieter nämlich der Zustimmung seines Vermieters, wenn eine Ladestation eingerichtet werden soll. Als Mieter einer Eigentumswohnung mussten neben dem Vermieter auch alle übrigen Wohnungseigentümer zustimmen. Eine solche Zustimmung der Wohnungseigentümergemeinschaft war nach bisheriger Rechtslage schwierig oder praktisch nicht zu erhalten, denn bislang bedurfte es der Zustimmung aller Eigentümer. Letztlich konnte also ein einziger Wohnungseigentümer eine Ladestation verhindern. In einer ähnlichen Situation befand sich ein Mitarbeiter, wenn er selbst Wohnungseigentümer oder Reihenhauseigentümer war, soweit für das Reihenhaus das Wohnungseigentumsgesetz (WEG) anwendbar war, was bei Doppelhaushälften vom Bauträger häufiger vorkommt.

Mit dem Rechtsanspruch auf eine Ladestation soll hier Abhilfe geschaffen werden. Die aktuellen Gesetzesänderungen haben zum Ziel, die bestehenden Hürden vor allem beim privaten Ladeinfrastrukturaufbau zu beseitigen.

(Fortsetzung auf S. 50)

Einfach Ladeinfrastruktur aufbauen und die Abrechnung von Ladestrom abgeben!

Die neuen Professional+ Ladesysteme mit neuester Technik in Kombination mit der MENNEKES ativo Abrechnungsdienstleistung sind ein ideales Paket aus einer Hand speziell für Industrie und Gewerbe.

Erfahren Sie mehr unter:
www.**chargeupyourday**.de

MENNEKES
MY POWER CONNECTION

RECHTSPRECHUNG

STEUERRECHT – DIENSTWAGENBESTEUERUNG

Zahlung von Verwarnungsgeldern durch Arbeitgeber kein Arbeitslohn
Der Arbeitgeber als Halter eines Kfz leistet die Zahlung eines Verwarnungsgelds wegen einer ihm gemäß § 56 Abs. 1 S. 1 OWiG erteilten Verwarnung auf eine eigene Schuld. Die Zahlung führt daher nicht zu Arbeitslohn des die Ordnungswidrigkeit begehenden Arbeitnehmers. Mit der Wirksamkeit der Verwarnung durch Bezahlung des Verwarnungsgelds entsteht gemäß § 56 Abs. 4 OWiG ein Verfolgungshindernis eigener Art. Die Tat darf nicht mehr unter den tatsächlichen und rechtlichen Gesichtspunkten verfolgt werden und die Verwarnung kann nicht mehr wegen ihres materiellen Inhalts angefochten werden. Ein rechtswidriges Tun (hier: die von den Arbeitnehmern entgegen der geltenden StVO begangenen Parkverstöße) kann keine beachtliche Grundlage einer betriebsfunktionalen Zielsetzung sein.
BFH, Urteil vom 13.08.2020, Az. VI R 1/17

ARBEITSRECHT

Unwirksamkeit eines Änderungsvorbehalts zur privaten Dienstwagennutzung mit „Jeweiligkeitsklausel"
Die Parteien haben über eine Bezugnahme im Arbeitsvertrag eine Fuhrparkanweisung für Dienstwagen zum Inhalt ihres Arbeitsverhältnisses gemacht. Weiter wurde zumindest eine Privatnutzung des Dienstwagens konkludent vereinbart. Eine Modifizierung oder ein Widerruf der Fuhrparkanweisung insbesondere im Zusammenhang mit der Privatnutzung des Dienstwagens über die Formulierung im Arbeitsvertrag „in der jeweils gültigen Fassung" hielt der Inhaltskontrolle nach §§ 307 Abs. 1, 2, 308 Nr. 4 BGB nicht stand. Denn in der Änderungsklausel war kein triftiger Grund für eine etwaige Änderung beschrieben.

Da es sich bei hinsichtlich der von der Arbeitgeberin gestellten Formulierungen im Arbeitsvertrag und der einseitig erstellten Fuhrparkanweisung betreffend die Zurverfügungstellung eines Dienstwagens (mit Privatnutzung) um Allgemeine Geschäftsbedingungen im Sinne von § 305 Abs. 1 S. 1 BGB handelt, war nach den Maßstäben der §§ 305 ff. BGB zu prüfen, ob die einseitige Leistungsbestimmung in Form eines Widerrufsrechts wirksam ist.

Ohne einen sachlichen Grund für den Widerruf der Überlassung des Dienstwagens auch zur privaten Nutzung überwiegt das Interesse des Arbeitnehmers an der Unveränderlichkeit der vereinbarten Leistung gegenüber dem Interesse des Arbeitgebers an der Änderung der versprochenen Hauptleistungspflicht. Der Maßstab für eine angemessene und zumutbare Änderung muss im Text der Klausel zum Ausdruck kommen, denn der Arbeitnehmer muss erkennen können, unter welchen Voraussetzungen er mit einem Widerruf rechnen muss. Da die maßgeblichen Klauseln dazu schweigen, sind sie unwirksam und die Arbeitgeberin kann sich auf den darin festgelegten Widerruf nicht berufen.

Soweit sich die Arbeitgeberin auf die Anwendbarkeit einer „Jeweiligkeitsklausel" im Arbeitsvertrag und in der Fuhrparkanweisung beruft und über

(Fortsetzung auf S. 52)

An der Steckdose laden geht zu Hause auch – mit Wallbox ist es komfortabler

Mit dem Gesetz zur Förderung der Elektromobilität und zur Modernisierung des Wohnungseigentumsgesetzes (WEMoG) vom 16. Oktober 2020 wurde nunmehr ein Rechtsanspruch auf Ladestationen für Mieter (§ 554 BGB) und Immobilieneigentümer in Wohnungseigentümergemeinschaften (§ 20 WEG) neu eingeführt. Der Bundestag hat den nicht zustimmungsbedürftigen Gesetzentwurf am 17. September 2020 verabschiedet (Bundesrats-Drucksache BR-Drs. 544/20). Das Gesetz wurde inzwischen im Bundesgesetzblatt 2020 (Teil I, Nr. 47, S. 2187) verkündet und tritt im Wesentlichen schon am 1. Dezember 2020 in Kraft.

Nach § 554 Abs. 1 BGB (neu) kann der Mieter verlangen, dass ihm der Vermieter bauliche Veränderungen der Mietsache erlaubt, die dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge dienen. Hinderungsgrund für die Durchsetzung kann jedoch die „Unzumutbarkeit" der baulichen Veränderung für den Vermieter sein. Mit anderen Worten kann eine Ladestation auch künftig daran scheitern, dass die bauliche Veränderung dem Vermieter auch unter Würdigung der Interessen des Mieters an der Schaffung einer Lademöglichkeit für sein Elektrofahrzeug nicht zugemutet werden kann. Ein solches Verlangen des Mieters nach baulichen Veränderungen kann sich schon dem Grunde nach nicht auf Bereiche des Gebäudes oder des Grundstücks erstrecken, auf die sich das Gebrauchsrecht des Vermieters als Eigentümer nicht erstreckt. Wünscht sich der Mieter beispielsweise eine Wallbox im Hof des Grundstücks, ist ihm dieser Platz aber gar nicht zum Abstellen von Kraftfahrzeugen vermietet, wäre dieses Anliegen nicht von § 554 Abs. 1 S. 1 BGB (neu) gedeckt.

Gebäudeintegrierte Lade- und Leitungsinfrastruktur

Weitere rechtliche Fragen werden neu geregelt durch das geplante Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG). Mit diesem Gesetz sollen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich zu beschleunigen. Das GEIG sieht eine Verbesserung der Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge zu Hause, am Arbeitsplatz und bei alltäglichen Besorgungen durch vorbereitende Ladeinfrastruktur und Ladepunkte bei Wohn- und Nichtwohngebäuden mit größeren Parkplätzen vor.

In der Sache geht es nicht um einen Nutzeranspruch, sondern um die Kehrseite, also die Verpflichtung eines Immobilieneigentümers zum Aufbau von Lade- und Leitungsinfrastruktur auf Parkplätzen von Wohngebäuden und Nichtwohngebäuden (wie Bürogebäuden) mit mehr als zehn Stellplätzen.

Grundlage des GEIG ist die Umsetzung von EU-Richtlinien (Richtlinie (EU) 2018/844 vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz, ABl. L 156, 19.06.2018, S. 75).

Der Entwurf des GEIG sieht in § 6 vor, dass derjenige, der ein Wohngebäude errichtet, das über mehr als zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als zehn an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, dafür zu sorgen hat, dass jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird. Für Nichtwohngebäude (wie Bürogebäude) sieht § 7 vor, dass derjenige, der ein solches Gebäude errichtet, das über mehr als zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als zehn an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, dafür zu sorgen hat, dass mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird und zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet wird.

Gleiches gilt für die größere Renovierung bestehender Wohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen (§ 8 GEIG) sowie die größere Renovierung bestehender Nichtwohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen (§ 9 GEIG). Eine „größere Renovierung“ in diesem Sinne ist eine solche, bei der mehr als 25 Prozent der Oberfläche der Gebäudehülle einer Renovierung unterzogen werden. Es muss aber eine Maßnahme an solchen Bauteilen der Gebäudehülle sein, durch die der Wärmeenergiebedarf des Gebäudes unmittelbar beeinflusst wird. Dies sind vor allem Maßnahmen an der wärmeübertragenden Umfassungsfläche wie an der Außenwand oder am Dach. Eine solche Maßnahme an der Außenwand wäre beispielsweise eine Erneuerung des Außenputzes der Fassade. Lediglich ein Neuanstrich der Außenwand oder reine Putzreparaturen an beschädigten Stellen wären keine größere Renovierung im oben genannten Sinne. Sofern sich der Parkplatz mit den Stellplätzen innerhalb des Gebäudes befindet, muss die größere Renovierung, die mehr als 25 Prozent der Oberfläche der Gebäudehülle umfasst, zusätzlich entweder den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes umfassen, um die gesetzliche Verpflichtung auszulösen. Grenzt der Parkplatz an das Gebäude an, müssen die Renovierungsmaßnahmen über die genannte 25-Prozent-Regel hinaus zusätzlich den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Parkplatzes umfassen. Verpflichteter ist der Eigentümer des Wohngebäudes (§ 8) beziehungsweise des Nichtwohngebäudes (§ 9).

Bei Nichtwohngebäuden im Bestand mit mehr als 20 Stellplätzen muss nach § 10 GEIG nach dem 1. Januar 2025 ein Ladepunkt errichtet werden. Sofern bei einer größeren Renovierung eines Bestandsgebäudes die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur 7 Prozent der Gesamtkosten der größeren Renovierung des Gebäudes überschreiten, sind die §§ 8 bis 10 aber nicht anzuwenden; das regelt die Ausnahmevorschrift des § 13.

Abgesichert werden diese Eigentümerpflichten durch Bußgeldvorschriften in § 14 GEIG. Ordnungswidrig handelt danach (Abs. 1), wer vorsätzlich oder leichtfertig entgegen § 6 oder § 8 nicht dafür sorgt, dass jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird, entgegen § 7 oder § 9 nicht dafür sorgt, dass mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet und mindestens ein Ladepunkt errichtet wird, oder entgegen § 10 nicht dafür sorgt, dass ein Ladepunkt errichtet wird. Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 10.000 Euro geahndet werden (Abs. 2).

Der Gesetzesentwurf wurde Ende Mai 2020 vom Bundestag an die Ausschüsse zur weiteren Beratung überwiesen. Federführend ist der Ausschuss für Wirtschaft und Energie; weiter beteiligt sind die Ausschüsse für Recht und Verbraucherschutz, für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, für Verkehr und digitale Infrastruktur, für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen sowie der Finanzausschuss und der Haushaltsausschuss. Auch dieses Gesetz soll noch im laufenden Jahr 2020 in Kraft treten.

Fördermöglichkeiten miteinbeziehen

Bei der Planung der Ladeinfrastruktur sollte man zu guter Letzt die vielfältigen Fördermöglichkeiten miteinbeziehen. So gibt es zum Beispiel auf der Website der KfW eine aktuelle Übersicht über die förderfähigen Ladestationen. Das Förderangebot gilt für Ladestationen an privat genutzten Stellplätzen von Wohngebäuden, das heißt für Eigentümer und Wohnungseigentümergemeinschaften, für Mieter und Vermieter. Wenn Ladeinfrastruktur beim Mitarbeiter zu Hause geplant wird, sollte man dies berücksichtigen.

Rechtsanwalt Lutz D. Fischer, St. Augustin
Kontakt: kanzlei@fischer.legal
Internet: www.fischer.legal

AUTOR

RECHTSANWALT LUTZ D. FISCHER
ist Verbandsjurist beim Bundesverband Fuhrparkmanagement e. V. und Mitglied der ARGE Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein. Ein besonderer Kompetenzbereich liegt im Bereich des Dienstwagen- und Verkehrsrechts. Als Autor hat er zahlreiche Publikationen zum Dienstwagenrecht veröffentlicht, unter anderem in der Fachzeitschrift „Flottenmanagement“ sowie im Ratgeber „Dienstwagen- und Mobilitätsmanagement 2018“ (Kapitel Datenschutz). Als Referent hält er bundesweit offene Seminare und Inhouse-Veranstaltungen zur Dienstwagenüberlassung mit thematischen Bezügen zu Arbeitsrecht/Entgeltabrechnung/Professionellem Schadenmanagement/Datenschutz. Zudem hält er Vorträge unter anderem für FleetSpeakers und das „Dialogforum für Fuhrpark- & Flottenmanagement“ von Management Circle.

junited
AUTOGLAS

Der Partner für Ihre Flotte!

- schnelle Schadenabwicklung
- ausgezeichneter Service
- Online-Terminierung

DIE WELT
Service-Champions
im erlebten Kundenservice
junited AUTOGLAS
Im Vergleich:
über 4.000 Unternehmen branchenübergreifend
300 Gold | 300 Silber | 300 Bronze
www.service-champions.de
ServiceValue GmbH 10|2020

Glasklar mein Service.

www.junited-autoglas.de

RECHTSPRECHUNG

diese Konstruktion die neue Fuhrparkanweisung mit Wirkung ab 01. Januar 2018 auf das Arbeitsverhältnis zur Anwendung bringen will, geht dies ins Leere. Denn die Vereinbarung eines Rechts des Verwenders, die versprochene Leistung zu ändern oder von ihr abzuweichen, ist unwirksam, wenn nicht die Vereinbarung der Änderung unter Berücksichtigung der Interessen des Verwenders für den anderen Vertragsteil zumutbar ist. Dies ist nur dann der Fall, wenn für die Änderung ein triftiger Grund vorliegt und dieser bereits in der Änderungsklausel beschrieben ist. Da in den von der beklagten Arbeitgeberin vorgegebenen Formulierungen zur „Jeweiligkeitsklausel" ebenso wie zum Vorliegen von Gründen für die Ausübung eines Widerrufsrechts keine Angaben stehen, wann ein triftiger Grund für eine Änderung vorliegt, ist die vorliegende „Jeweiligkeitsklausel" unwirksam. LAG München, Urteil vom 17.09.2019, Az. 7 Sa 802/18 (Revision zum BAG eingelegt, Az. 5 AZR 181/20)

Erstattung der Tankkosten für Dienstwagen mit Privatnutzung
Ein Arbeitgeber ist verpflichtet, einer Arbeitnehmerin die Kosten für die Betankung des Dienstfahrzeugs, das auch zur privaten Nutzung überlassen ist, im Wege des Aufwendungsersatzes nach § 670 BGB zu erstatten, jedenfalls wenn ihm die Tankbelege im Original vorliegen.

Wer im Interesse des Arbeitgebers und auf dessen Wunsch Aufwendungen macht, die durch keine Vergütung abgegolten werden, kann Ersatz dieser Aufwendungen verlangen. Die Arbeitnehmerin hat, da die Arbeitgeberin ihr – trotz Aufforderung – keine neue Tankkarte zur Verfügung gestellt und deren Gültigkeitsdauer abgelaufen war, ab Mai 2018 Aufwendungen für das ihr auch zur privaten Nutzung überlassene Dienstfahrzeug in der aufgelisteten Höhe gemacht, indem sie das Fahrzeug betankt hat. Kopien der Tankbelege und Kosten der einzelnen Betankungsvorgänge wurden zur Gerichtsakte gereicht. Dass die Aufwendungen der Arbeitnehmerin nicht für die Betankung des Dienstfahrzeugs entstanden sind, hat die Arbeitgeberin lediglich pauschal bestritten. Letztlich waren die Tankvorgänge an sich nicht streitig, sondern vielmehr stand bei der Arbeitgeberin das Begehren im Vordergrund, die Originalbelege für die steuerliche Abrechnung zu erhalten. Diese wurden der Arbeitgeberin im Termin zur mündlichen Verhandlung beim Arbeitsgericht übergeben und es wurde festgestellt, dass die zur Akte gereichten Kopien mit den Originalen übereinstimmen. Weitere Einwendungen hat die Beklagte insofern nicht erhoben.
LAG Köln, Urteil vom 07.08.2020, Az. 4 Sa 122/20

STRAFRECHT/BUSSGELD/ ORDNUNGSWIDRIGKEITEN

Fortgeltung der BKatV auch nach Erlass der StVO-Novelle vom 20. April 2020
Bei einer vor Inkrafttreten der 54. VO zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. April 2020 (BGBl. I 2020, 814) begangenen, jedoch erst nach deren Inkrafttreten am 28. April 2020 erfolgten Verurteilung wegen einer Abstandsunterschreitung kann bei unverändert vorgesehener Sanktionsfolge dahinstehen, ob aufgrund des fehlenden Zitats der Ermächtigungsgrundlage des § 26a Abs. 1 Nr. 3 StVG in der vorgenannten Verordnung ein Verstoß gegen das Zitiergebot nach Art. 80 Abs. 1 S. 3 GG zu erblicken ist und ob dieser gegebenenfalls die (Teil-)Nichtigkeit der Bußgeldkatalog-Verordnung zur Folge hätte. Denn selbst bei einer Nichtigkeit der 54. VO zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. April 2020 bleibt die Bußgeldkatalog-Verordnung in ihrer bisherigen Fassung weiterhin Grundlage für die Ahndung. Die Bußgeldkatalog-Verordnung ist lediglich ein Instrument zur Sicherstellung einer einheitlichen Rechtsanwendung. Die Rechtsgrundlage für die Verhängung von Geldbußen beziehungsweise die Anordnung von Fahrverboten folgt aber weiterhin unmittelbar aus §§ 24, 24a, 25 StVG i. V. m. § 49 StVO, § 17 OWiG. BayObLG, Beschluss vom 11.11.2020, Az. 201 ObOWi 1043/20

Corona: Aufenthalt von fünf Personen mit unterschiedlichen Wohnsitzen in Privat-Pkw
Ein Privatfahrzeug ist kein öffentlicher Raum im Sinne von § 3 Abs. 1 S. 1 i. V. m. Abs. 2 CoronaVO BW in der vom 20. bis 26. April 2020 geltenden Fassung.

Das Amtsgericht Stuttgart hat eine Autofahrerin aus rechtlichen Gründen auf Kosten der Staatskasse vom Vorwurf des Verstoßes gegen § 3 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 2 CoronaVO BW (i. d. F. v. 20. bis 26.04.2020) freigesprochen. Der Betroffenen wurde vorgeworfen, sie habe sich am 24. April 2020 mit mehr als einer weiteren Person, die nicht zu den Angehörigen ihres eigenen Hausstandes gehörte, im öffentlichen Raum aufgehalten. Ausweislich der Strafanzeige befand sich die Betroffene zusammen mit vier anderen Personen, die alle einen unterschiedlichen Wohnsitz hatten, in einem Privat-Pkw.

Der gemeinsame Aufenthalt von fünf Personen in einem Privat-Pkw stellt aber keinen Aufenthalt im öffentlichen Raum dar. Öffentlicher Raum im Sinne der Corona-VO sind der öffentliche Verkehrsraum i. S. v. § 2 LBO, öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Taxi) oder öffentliche Gebäude, soweit sie öffentlich zugänglich sind, nicht aber private Wohnräume oder andere vom öffentlichen Raum klar abgegrenzte Bereiche (privater Garten, Terrasse). Ein Privatfahrzeug wie der in diesem Fall genutzte Pkw ist nicht dem öffentlichen Raum zuzuordnen, denn es ist im Gegensatz zu einem öffentlichen Verkehrsmittel nicht öffentlich zugänglich. Über den Zugang zu einem Privat-Pkw bestimmen nach dessen Nutzungszweck wie auch nach der Verkehrsanschauung ausschließlich der Pkw-Halter und/oder der Pkw-Führer. Außerhalb des öffentlichen Raumes war am 24. April 2020 ein Zusammenkommen von bis zu fünf Personen unabhängig von verwandtschaftlichen Beziehungen oder einer häuslichen Gemeinschaft nach § 3 Abs. 1 S. 1 i. V. m. Abs. 2 CoronaVO BW in der vom 20. bis 26.04.2020 geltenden Fassung erlaubt. AG Stuttgart, Beschluss vom 08.09.2020, Az. 4 OWi 177 Js 68534/20

Kein Einspruch gegen Bußgeldbescheid durch E-Mail
Der Einspruch gegen einen Bußgeldbescheid durch eine einfache E-Mail ist unzulässig, sofern diese nicht von der Behörde innerhalb der Einspruchsfrist ausgedruckt und zur Akte genommen wird und ihrerseits den Anforderungen der Schriftlichkeit nach der Rechtsprechung des Gemeinsamen Senats der Obersten Gerichtshöfe des Bundes genügt. Der Einspruch gegen einen Bußgeldbescheid durch E-Mail ist ohne Ausdruck nur zulässig, sofern die E-Mail den Anforderungen des § 110c OWiG i. V. m. § 32a StPO (elektronischer Rechtsverkehr mit Strafverfolgungsbehörden und Gerichten) genügt.
AG Baden-Baden, Beschluss vom 24.08.2020, Az. 14 OWi 308 Js 3503/20

Fahrzeughalter oder Fahrzeugdisponent kein Adressat des Sonn- und Feiertagsfahrverbots
Nach § 30 Abs. 3 S. 1 StVO in der seit dem 19. Oktober 2017 geltenden Fassung ist der Fahrzeughalter oder ein von ihm beauftragter Fahrzeugdisponent in dieser Eigenschaft nicht mehr Normadressat des Sonn- und Feiertagsfahrverbots.

Führer eines Fahrzeugs kann nach ständiger Rechtsprechung jedoch nur derjenige sein, der sich selbst aller oder wenigstens eines Teils der wesentlichen technischen Einrichtungen des Fahrzeugs bedient, die für seine Fortbewegung bestimmt sind, also das Fahrzeug unter bestimmungsgemäßer Anwendung seiner Antriebskräfte unter eigener Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung setzt oder das Fahrzeug unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen während der Fahrbewegung durch den öffentlichen Verkehrsraum ganz oder wenigstens zum Teil lenkt. Dies trifft auf den Disponenten eines Transportunternehmens nicht zu. Er führt das Fahrzeug in dieser Eigenschaft nicht eigenhändig. Nach dem eindeutigen Wortlaut des neu gefassten § 30 Abs. 3 S. 1 StVO kann der vom Fahrzeughalter beauftragte Disponent in dieser Eigenschaft nicht mehr als Normadressat des § 30 Abs. 3 S. 1 StVO n. F. angesehen werden. Seine Verurteilung kommt nur unter dem Gesichtspunkt der Beteiligung im Sinne des § 14 Abs. 1 OWiG in Betracht. Hans. OLG Bremen, Beschluss vom 01.10.2020, Az. 1 SsRs 54/20

Verbotenes Kraftfahrzeugrennen: Vorsatz betreffend „höchstmögliche" Geschwindigkeit
§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB soll nach dem Willen des Gesetzgebers im Sinne eines abstrakten Gefährdungsdelikts diejenigen Fälle erfassen, in denen ein einzelner Fahrer objektiv und subjektiv ein Kraftfahrzeugrennen nachstellt. Entgegengewirkt werden soll nach der Vorstellung des Gesetzgebers den besonderen Gefahren, die dadurch entstehen, dass der Fahrer durch den (nachgestellten) Wettbewerbscharakter Fahr- und Verkehrssicherheit außer Acht lässt und für einen Zuwachs an Geschwindigkeit den Verlust der Kontrolle über sein Fahrzeug in Kauf nimmt. In subjektiver Hinsicht muss hinzukommen, dass der Täter das Erreichen einer unter Berücksichtigung der fahrzeugspezifischen Beschleunigung, des subjektiven Geschwindigkeitsempfindens und der konkreten Verkehrssituation möglichst hohen „relativen" Geschwindigkeit beabsichtigt hat; der Begriff der „höchstmöglichen" Geschwindigkeit stellt dabei die Wortlautgrenze der Norm dar. Nicht erforderlich ist zwar, dass der Täter tatsächlich mit der fahrzeugspezifisch und nach den sonstigen Umständen höchstmöglichen Geschwindigkeit gefahren ist. Hierauf muss es dem Täter aber zumindest angekommen sein. Vorliegend ließ der Angeklagte bei Einfahrt in den Verkehrskreisel den Motor seines Fahrzeugs „aufheulen" und „beschleunigte daraufhin voll, sodass das Heck des Fahrzeugs ausbrach". Anschließend fuhr er driftend durch den Kreisverkehr. Bei der Ausfahrt brach das Heck des Fahrzeugs aus, wodurch es auf die Gegenfahrbahn geriet. Der Angeklagte steuerte sein Fahrzeug wieder nach rechts und beschleunigte für circa zwei Sekunden voll unter gleichzeitiger Betätigung der Bremse, wodurch er, wie von ihm beabsichtigt, ein Durchdrehen der Hinterreifen mit Quietschgeräuschen bewirkte (sogenanntes Burnout). Hierdurch brach das Heck des Fahrzeugs erneut nach links aus. Der Angeklagte fing durch mehrfaches Gegenlenken sein Fahrzeug ein und fuhr anschließend unter weiterem Beschleunigen davon. Die Feststellung, es sei dem Angeklagten bei dem beschriebenen Fahrmanöver darauf angekommen, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, hat das Amtsgericht nicht tragfähig begründet. Auf seine Revision wurde der Angeklagte freigesprochen. OLG Zweibrücken, Beschluss vom 19.05.2020, Az. 1 OLG 2 Ss 34/20

FORD FOCUS

BESTENS FÜR IHR BUSINESS GERÜSTET

FLEXIBLES LADERAUMKONZEPT
HEAD-UP-DISPLAY*
BIS ZU 13 FAHRER-ASSISTENZSYSTEME*

Ford | BEREIT FÜR MORGEN

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km nach § 2 Nrn. 5, 6, 6a Pkw-EnVKV in der jeweils geltenden Fassung): Ford Focus ST Turnier: 12 – 5,9 (innerorts), 6,2 – 4,2 (außerorts), 8,2 – 4,8 (kombiniert); CO_2-Emissionen: 186 – 125 g/km (kombiniert).

* Wunschausstattung gegen Mehrpreis.

Flugtaxis gehören in viele Zukunftsvisionen von Mobilität

NEUE MOBILITÄT

„New Mobility" lautet der Titel des aktuellen Flottenmanagement-Themenspecials und stellt ein thematisches Novum in der fast 20-jährigen Geschichte des Fachmagazins dar. Zwar erschienen immer wieder Artikel zu einzelnen Teilaspekten aus dem Bereich New Mobility; in dieser gebündelten Form allerdings haben wir uns noch nicht mit dem Thema auseinandergesetzt. Doch was bedeutet New Mobility überhaupt und welchen Einfluss hat die Corona-Krise auf die aktuellen Mobilitätsfragen?

Mobilität ist die Grundlage für eine Teilhabe an vielen gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Prozessen und kann daher als eine Grundbedingung für Demokratie bezeichnet werden. Auch der Freiheitsbegriff vieler Menschen ist unabdingbar mit der Möglichkeit verbunden, zu jeder Zeit überall hinfahren zu können. Kein anderes Verkehrsmittel ist mit diesem Freiheitsverständnis so eng verknüpft wie das Automobil. Es ist daher nicht weiter verwunderlich, dass der eigene Pkw Jahrzehnte als Must-have gegolten hat. Mittlerweile kommen jedoch immer mehr die Nachteile des steigenden Mobilitätskonsums und damit auch des zunehmenden Individualverkehrs zum Tragen. Ein beschleunigter Klimawandel, ein erhöhtes Verkehrsaufkommen oder Parkplatzmangel in den Städten sorgen dafür, dass nach neuen Formen der Mobilität gesucht wird. Zukunftsfähige Mobilitätskonzepte, die effizient, umwelt- und ressourcenschonend sind und gleichzeitig die Lebensqualität der Menschen erhalten, werden unter dem Begriff „New Mobility" zusammengefasst. Darunter finden sich etablierte Ansätze wie das Carsharing (S. 73), aber auch Zukunftsthemen wie das autonome Fahren (S. 64).

Allzu weit in die Zukunft zu blicken, das hat die aktuelle Krise gezeigt, ist für Flotten etwas schwierig. Ein Beispiel: Vor einem Jahr haben viele Fuhrparkleiter überlegt, die Flottengröße zu reduzieren und durch Corporate Carsharing oder Mitfahrerbörsen eine höhere Auslastung der Fahrzeuge zu erreichen. Wenige Monate später beginnt die Renaissance des persönlich zugeordneten Dienstwagens, weil jeder aufgrund von Hygienebestimmungen und Abstandsregeln den Wert des eigenen Fahrzeugs neu definiert. Daher richten wir auch den Blick auf die neuen Fahrzeugmodelle, die 2021 auf den Markt kommen werden (S. 58). Darunter sind hauptsächlich batterieelektrische Modelle, denen zumindest mittelfristig die Zukunft gehören wird. Für den anstehenden Siegeszug der Batteriefahrzeuge sprechen auch Entwicklungen wie eine Tesla-Gigafabrik in Brandenburg und die zahlreichen staatlichen Anreize für einen Umstieg auf die Elektromobilität. Neben der Modellvielfalt an sich spricht aber auch der massive Ausbau der Ladeinfrastruktur für einen baldigen Umstieg auf batteriebetriebene Fahrzeuge (S. 66). Die großen Player im Tankkartengeschäft sind jedenfalls auf die steigende Nachfrage eingestellt und können Flottenkunden in Sachen Ladekarte den gleichen Service bieten wie den Besitzern der Tankkarten für Benzin oder Diesel.

Angesichts der beschriebenen Wiederentdeckung des Dienstwagens erscheint das Aufkommen der Auto-Abo-Modelle nur eine logische Konsequenz (S. 70). Im Abo-Modell erhält man das Wunschauto auf Abruf und nur solange man es braucht. Mehr flexible Mobilität scheint derzeit nicht möglich zu sein. Im Vergleich mit anderen New-Mobility-Konzepten sind Auto-Abos zurzeit auf der Überholspur und bieten Mobilitätsdienstleistern wohl ein enormes Wachstumspotenzial: Bis 2030 werden bis zu einer Million abgeschlossene Verträge pro Jahr erwartet, so das Ergebnis zweier Studien, die zum Thema „Das Marktpotenzial von Car-Abos" von IBM-CAR und Fleetpool-CAR in Zusammenarbeit mit dem Wirtschaftswissenschaftler und Auto-Experten Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer durchgeführt wurden.

Doch mal ehrlich: Wie häufig kommen neue Mobilitätsformen in den Flotten bereits zum Einsatz? Ist der Ruf nach mehr Flexibilität auch in den Unternehmen angekommen? Die Ergebnisse unserer aktuellen Onlineumfrage geben Aufschluss über den Ist-Stand der Unternehmensmobilität und die damit verknüpfte Erwartungshaltung der Fuhrparkleiter in Sachen New Mobility (S. 56). Ziel der Umfrage war es auch, einen tatsächlichen Bedarf an neuer Mobilität zu ermitteln. Nach einem Jahr E-Scooter-Verleih in deutschen Städten scheint diese Frage besonders interessant zu sein. So waren die Diskussionen um die Einführung der öffentlichen Verleihsysteme groß, in der Unternehmensmobilität spielen sie jedoch keine Rolle und das innerstädtische Verkehrsproblem konnten sie auch nicht lösen (S. 72).

Die Zukunft wird auch bei der Mobilität von der technischen Speerspitze her betrachtet und so ziehen Pilotprojekte, die autonomes Fahren umsetzen, die meisten Interessenten an, auch wenn diese Projekte im Mobilitätsalltag kaum eine Rolle spielen. Doch natürlich ist es interessant zu sehen, was technisch bereits möglich ist. In diesem Zusammenhang ist es spannend, sich die Mobilität von morgen vorzustellen – mit allen technischen, ethischen und wirtschaftlichen Konsequenzen, die beispielsweise das autonome Fahren mit sich bringt.

MITSUBISHI MOTORS

MEISTVERKAUFTER

PLUG-IN HYBRID IN EUROPA[1]

Sofort verfügbar:
Der Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid[2]

JETZT AUCH ALS SPIRIT SONDERMODELLE

Bei Dienstwagen:
Nur noch 0,5 %
~~1,0 %~~
monatliche Besteuerung des geldwerten Vorteils dank E-Kennzeichen

Ein neuer Outlander Plug-in Hybrid als Dienstwagen rechnet sich jetzt ganz besonders:
Bei Neuanschaffung seit dem 01.01.2019 wird der Brutto-Listenpreis als Bemessungsgrundlage für die Besteuerung der privaten Nutzung halbiert, sowohl für die 1%-Versteuerung als auch für die Versteuerung der Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte bzw. der Wochenendheimfahrten. Damit liegt das ab 37.032,27 EUR[3] erhältliche Technologie-Flaggschiff auf dem gleichen Steuer-Niveau wie ein konventionell angetriebener Klein- oder Kompaktwagen. Und sein Verbrauch? Auch der rechnet sich, u.a. dank bis zu 54 km rein elektrischer, pendlertauglicher Reichweite bei bis zu 800 km insgesamt[4].

Mehr Argumente, die sich rechnen? Gleich beim Mitsubishi Green Mobility Center in Ihrer Nähe: www.mein-haendler.de

---

* 5 Jahre Herstellergarantie bis 100.000 km bzw. 8 Jahre Herstellergarantie auf die Fahrbatterie bis 160.000 km, Details unter www.mitsubishi-motors.de/herstellergarantie

NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) Messverfahren ECE R 101 Outlander Plug-in Hybrid Gesamtverbrauch: Stromverbrauch (kWh/100 km) kombiniert 14,8. Kraftstoffverbrauch (l/100 km) kombiniert 1,8. CO_2-Emission (g/km) kombiniert 40. Effizienzklasse A+. Die tatsächlichen Werte zum Verbrauch elektrischer Energie/Kraftstoff bzw. zur Reichweite hängen ab von individueller Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Klimaanlageneinsatz etc., dadurch kann sich die Reichweite reduzieren.
Die Werte wurden entsprechend neuem WLTP-Testzyklus ermittelt und auf das bisherige Messverfahren NEFZ umgerechnet.

Abb. zeigt Outlander Plug-in Hybrid PLUS Spirit 2.4 Benziner 99 kW (135 PS) 4WD.

1 | Quelle: European Alternative Fuels Observatory, www.eafo.eu vom 01.09.2020 **2 |** Nahezu alle Modellvarianten sofort verfügbar **3 |** Unverbindliche Preisempfehlung der MMD Automobile GmbH, ab Importlager, zzgl. Überführungskosten, Metallic-, Perleffekt- und Premium-Metallic-Lackierung gegen Aufpreis. Gültig vom 01.07.2020 bis 31.12.2020, vorbehaltlich gesetzlicher Änderungen **4 |** Mit einer Tankfüllung und voller Ladung der Batterie

5 JAHRE HERSTELLER GARANTIE*

8 JAHRE FAHRBATTERIE GARANTIE*

Veröffentlichung von **MITSUBISHI MOTORS in Deutschland**,
vertreten durch die **MMD Automobile GmbH**, Emil-Frey-Straße 2, 61169 Friedberg

Die Welt ist im Wandel und mit ihr die Mobilität. Autos werden nicht mehr nur gekauft oder geleast, sondern geteilt oder im Monatsabo gemietet. Dieser Ruf nach mehr Flexibilität hängt sicher auch mit einer immer rasanteren technischen Weiterentwicklung der Fahrzeuge zusammen – Stichwort: automatisiertes Fahren. Immer das technisch neueste Modell zu fahren macht sicher den Reiz an einem Auto-Abonnement aus. Doch wie viel der schönen neuen Mobilität ist schon in den Flotten angekommen? Was erwarten die Fuhrparkleiter an technischen Weiterentwicklungen in den nächsten Jahren? Wir wollten in unserer neuesten Flottenmanagement-Onlineumfrage wissen, wohin die Reise in Sachen Unternehmensmobilität geht.

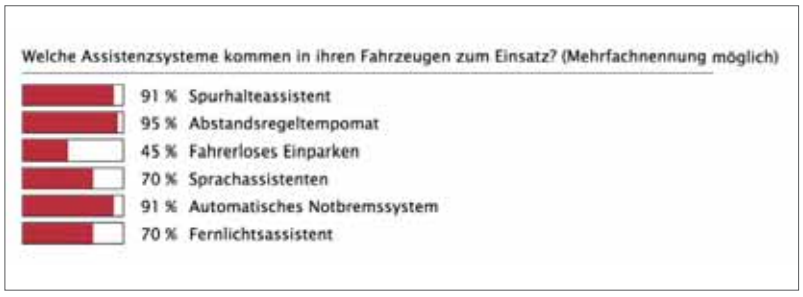
Zeitenwende

Rund 250 Fuhrparkleiter mit überwiegend großen Flotten haben an der Umfrage teilgenommen. So leiten 63 Prozent der Umfrageteilnehmer eine Flotte von mehr als 50 Fahrzeugeinheiten, 15 Prozent sogar eine mit mehr als 500 Fahrzeugen. Das Thema New Mobility scheint demnach vor allem etwas für große Unternehmen mit vielen Fahrzeugen zu sein. Ein Befund, der sicherlich mit den Möglichkeiten eines großen Fuhrparks zusammenhängt. Die Anschaffung alternativer Antriebe und der dazu passenden Ladelösungen beispielsweise ist bei großen Unternehmen mit einem geringeren finanziellen Risiko verbunden, zumindest wenn es darum geht, neue Antriebe zu testen. Zudem ist der Mobilitätsbedarf in großen Firmen oft auch höher, sodass der Fuhrparkleiter immer auch auf der Suche nach neuen Lösungen ist. Nicht zuletzt gibt es in kleinen Flotten oftmals die Position des Fuhrparkleiters nicht. Das heißt, die Verwaltung der Fahrzeuge wird von jemandem neben seinen eigentlichen Aufgaben übernommen. Die Zeit, sich über die Mobilität der Zukunft Gedanken zu machen, bleibt da oft nicht.

Die Frage nach den alternativen Antrieben der Gegenwart ist relativ einfach zu beantworten: Die Flotten mit Fahrzeugen, die mit neuen Antrieben ausgestattet sind, setzen derzeit vor allem auf den E-Antrieb und Plug-in-Hybride (Grafik 1). Ein Ergebnis, das angesichts der Förderprogramme der Bundesregierung nicht sonderlich überrascht. Auch Erdgas ist aufgrund des Tankstellennetzes und des Fahrzeugangebots mit 29 Prozent stark vertreten. Angesichts der geringen Auswahl an Fahrzeugmodellen und der noch spärlichen Zahl an Tankmöglichkeiten überraschen die 18 Prozent der Flotten, die bereits ein Fahrzeug mit Brennstoffzellen einsetzen. Eine mögliche Erklärung ist die Teilnahme einer größeren Anzahl Fuhrparkleiter aus dem kommunalen Bereich, in dem bereits Wasserstoffbusse eingesetzt werden. Bestätigung findet diese Annahme in der Zusammensetzung der Fahrzeuge der Umfrageteilnehmer. Hier sind mit 68 Prozent erstaunlich wenige Pkw angegeben worden und mit 17 Prozent verhältnismäßig viele in der Kategorie sonstige Fahrzeuge. Da die Umfragestruktur allerdings keine genauere Aufschlüsselung erlaubt, muss es bei der genannten Annahme bleiben.

Grafik 1

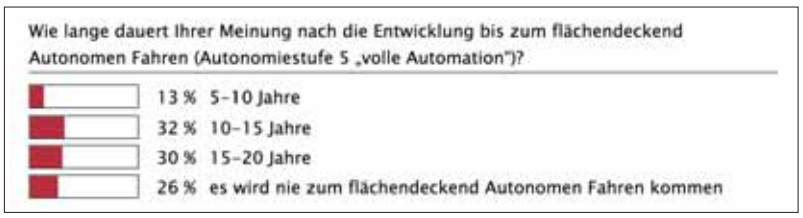
Grafik 2



Neben dem Antrieb verändert sich beim modernen Pkw auch bei den Assistenzsystemen eine Menge. Erfreulich gut ausgestattet scheinen viele der Fahrzeuge der Umfrageteilnehmer zu sein (Grafik 2). Die Kombination von Spurhalteassistent und Abstandstempomat, die über 90 Prozent der Teilnehmer in mindestens einem Flottenfahrzeug im Bestand haben, vermittelt bereits einen Eindruck, wie hochautomatisiertes Fahren in Zukunft sein wird. Auch das fahrerlose Einparken ist längst nicht mehr Zukunftsmusik. So haben bereits 45 Prozent der Umfrageteilnehmer mit dieser Technologie

im Flottenalltag zu tun gehabt. Doch der Weg zur Autonomiestufe 5 nach dem Modell der SAE International, das in Europa und USA viele als Grundlage nehmen, ist noch weit (Grafik 3). Die volle Automation der Pkw wird

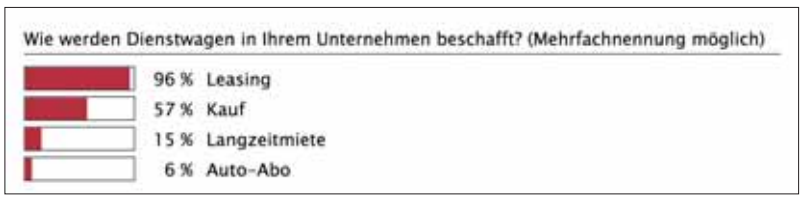
Grafik 3



nach der Meinung von 88 Prozent der Umfrageteilnehmer nicht in diesem Jahrzehnt erreicht werden. Davon gehen nur 13 Prozent aus. 26 Prozent glauben gar, dass es nie zu einem flächendeckenden autonomen Fahren kommen wird. Die Hürden für die Automobilindustrie bei der Entwicklung des autonomen Pkw liegen auch in der Abhängigkeit von der Infrastruktur. So bedarf es zum Beispiel eines flächendeckenden 5G-Mobilfunknetzes, um das autonome Fahren überall zu ermöglichen. Wenn man nur die Technik im Fahrzeug in den Blick nimmt, könnte es wohl bis 2030 bereits autonome Fahrzeuge geben.

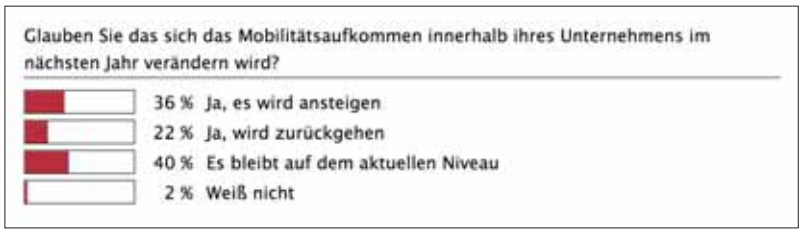
Der Begriff New Mobility beschreibt natürlich noch deutlich mehr als nur die Frage nach dem Pkw der Zukunft (siehe dazu die Special-Einleitung S. 54). Darunter fällt durchaus die Frage nach dem Zugang zu Mobilität. Aktuell scheint die Flottenwelt hier noch eher klassisch aufgestellt zu sein. Mit 96 Prozent der Umfrageteilnehmer leasen fast alle zumindest Teile ihrer Fahrzeugflotte (Grafik 4). 57 Prozent kaufen Fahrzeuge und nur 15 Prozent setzen auf Langzeitmiete beziehungsweise 6 Prozent auf Auto-Abo-Modelle. Die Frage nach der Anschaffung von Fahrzeugen im Unternehmen ist, im Sinne des New-Mobility-Ansatzes, bereits veraltet. Denn sie zielt auf den Besitz des Fahrzeugs ab. In den meisten Zukunftsvisionen wird aber der Besitz unwichtiger als der Zugang zu Mobilität an sich. Carsharing und Auto-Abo werden demnach an Bedeutung gewinnen können. Es wird zudem eine Aufsplitterung der Mobilitätsformen geben. Hier lautet das Stichwort:

Grafik 4



Mikromobilität. Die Herausforderung besteht vor allem darin, die unterschiedlichen Verkehrsmittel wie Pedelec, E-Scooter, Pkw und ÖPNV zu verknüpfen.

Grafik 5



Diese Verknüpfung ist ein durchaus bekanntes Problem auf Dienstreisen. Schon hierbei ist es nicht einfach, den schnellsten Weg zum Ziel zu finden, einfach weil die meisten Mobilitätsanbieter nicht verkehrsmittelübergreifend arbeiten. Spannend wird vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie die Entwicklung der beruflichen Mobilität insgesamt sein. Unbestritten ist der Mobilitätsbedarf 2020 deutlich gesunken (siehe dazu auch S. 80) und 40 Prozent der Umfrageteilnehmer gehen auch davon aus, dass der Bedarf auf diesem Niveau bleibt (Grafik 5). Nur 36 Prozent der Flottenmanager gehen demnach von einem Anstieg der Mobilität im Jahr 2021 aus. 22 Prozent rechnen sogar mit einem weiteren Rückgang des Mobilitätsaufkommens. Angesichts dieser Zukunftsprognosen könnte sich die Entwicklung und Verbreitung verschiedener New-Mobility-Konzepte verlangsamen. Fest steht, dass die Unternehmensmobilität derzeit vor einer Zäsur steht, die maßgeblich von der Digitalisierung geprägt ist. Es bleibt also spannend, den Mobilitätsmarkt zu beobachten.

E-Transporter aus Deutschland

SO GROSS KANN KLEIN SEIN.
Der Tropos ABLE. 100% elektrisch.

TROPOS MOTORS

JETZT UMSTEIGEN!

Abb. zeigen Sonderausstattung.

Platz für 2 Europaletten + 1 Gerätebox. 4,5 m³ Ladevolumen.
1,40 m breit. 3,70 m lang. Bis 700 kg Nutzlast. Bis 260 km Reichweite.
Wechselbare Aufbauten. Databox Schnittstelle.

tropos-motors.de

AUDI Q8 TFSI E QUATTRO (PLUG-IN-HYBRID)

Mit dem Q8 TFSI e quattro führt Audi seine Elektrifizierungsoffensive fort: Das SUV-Coupé ist bereits das siebte Modell mit Plug-in-Hybrid-Antrieb, das seit Mitte 2019 neu auf den Markt kommt. Die Ingolstädter werden die Plug-in-Hybrid-Variante des Q8 in zwei Leistungsstufen anbieten, die sich unter anderem bei der Boost-Strategie unterscheiden. Im rein elektrischen Betrieb erzielt die stärkere Variante mit einer Systemleistung von 340 kW (462 PS), der Q8 60 TFSI e quattro, eine Reichweite bis zu 56 Kilometer im NEFZ und bis zu 45 Kilometer im WLTP-Messverfahren, das über die steuerliche Einstufung des Autos entscheidet. Der Q8 55 TFSI e quattro mit einer Systemleistung von 280 kW (381 PS) erreicht im NEFZ eine elektrische Reichweite bis zu 59 Kilometer, im WLTP sind es bis zu 47 Kilometer. Bis 135 km/h können ihre E-Maschinen den Antrieb allein leisten.

Marktstart: Oktober 2020 // **Nettolistenpreis:** ab 64.957,99 € (Q8 55 TFSI e quattro); ab 80.000,00 € (Q8 60 TFSI e quattro)

BMW IX3 (ELEKTRO)

Der BMW iX3 ist das erste rein elektrisch angetriebene BMW X-Modell und soll nicht weniger als lokal emissionsfreie Fahrfreude mit BMW-typischer Sportlichkeit sowie mit dem Komfort, der vielseitigen Funktionalität und der Geräumigkeit eines Sports Activity Vehicles (SAV) kombinieren. Gleichzeitig hat in diesem Modell die fünfte Generation der BMW-eDrive-Technologie ihre Premiere. Die neue Antriebseinheit erzeugt eine Höchstleistung von 210 kW (286 PS) sowie ein maximales Drehmoment von 400 Nm, das auch bei hohen Drehzahlen, anders als bei gebräuchlichen Elektromotoren, weniger abfällt. Mit einem Brutto-Energiegehalt von 80 kWh, wovon 74 kWh genutzt werden, und dank der hohen Effizienz des Antriebs kommt der neue BMW iX3 auf eine Reichweite von bis zu 460 Kilometern im Testzyklus WLTP und bis zu 520 Kilometern im Testzyklus NEFZ.

Marktstart: Ende Januar 2021 // **Nettolistenpreis:** ab 55.714,29 €

FORD MUSTANG MACH-E (ELEKTRO)

Mit dem Mustang Mach-E präsentiert Ford erstmals eine rein elektrisch angetriebene Modellvariante im Crossover-Stil. Die Anlehnung an den Namen der legendären Sportwagen, die erstmals 1964 auf den Markt kamen, kommt nicht von ungefähr: Der Mustang Mach-E sei von der gleichen Sehnsucht nach Freiheit, Fortschritt und herausragenden Fahrleistungen geprägt wie seine Vorfahren. Ford bietet den Mustang Mach-E mit zwei Batterieoptionen, mit Heck- oder Allradantrieb sowie in verschiedenen Leistungsstufen an: Die Standardbatterie besitzt eine Speicherkapazität von 75 kWh – das reicht für eine WLTP-Reichweite von bis zu 450 Kilometern. Die optionale Extended-Range-Batterie mit 99 kWh ermöglicht in der heckangetriebenen Variante gemäß WLTP-Zyklus eine Reichweite von bis zu 600 Kilometern. Mit Allradantrieb (Dual-Elektromotor) leistet das „Elektro-Pony" 248 kW (338 PS) und ein maximales Drehmoment von 581 Nm.

Marktstart: Frühjahr 2021 // **Nettolistenpreis:** ab 39.411,77 € (75 kWh); ab 45.777,31 € (90 kWh)

KIA SORENTO PLUG-IN-HYBRID

Nachdem der neue Kia Sorento zunächst als Hybrid-Benziner und Diesel auf den Markt gekommen ist, folgt Anfang 2021 mit dem Plug-in-Hybrid die dritte Antriebsvariante: Der serienmäßig allradgetriebene Teilzeitstromer verfügt neben einem 1,6-Liter-Turbobenziner über einen vollwertigen Elektroantrieb mit 66,9 kW starkem E-Motor und ist mit seiner Gesamtleistung von 195 kW (265 PS) die Topmotorisierung der vierten Sorento-Generation. Der 13,8-kWh-Akku befindet sich unterhalb der Vordersitze im Fahrzeugboden. Er ist aufgrund des Allradantriebs so geformt, dass er wie ein Sattel über der Kardanwelle liegt. Ebenfalls in den Boden integriert ist der 67 Liter fassende Benzintank, der sich unter der zweiten Sitzreihe befindet. Diese Anordnung der Komponenten ermöglicht neben einen Gepäckraum von bis zu 898 Litern für den Fünfsitzer (bis zu 809 Liter beim Siebensitzer mit eingeklappter dritter Reihe) eine sehr komfortable Sitzposition in der dritten Reihe mit viel Beinfreiheit.

Marktstart: Anfang 2021 // **Nettolistenpreis:** ab 45.327,73 €

DER NEUE FIAT 500.
WELCOME BACK FUTURE.

DIE ELEKTRISCHE LÖSUNG FÜR IHR BUSINESS. ALL NEW. ALL ELECTRIC. ALL-IN.

FÜR DIE STADT ENTWORFEN	SCHNELLES LADEN	SHERPA-MODUS	10,25"-INFOTAINMENT-SYSTEM	TECHNOLOGIE
REICHWEITE VON BIS ZU 320 KM[1]	IN NUR 5 MINUTEN 50 KM[2] LAUFLEISTUNG	DIESER INTELLIGENTE FAHRMODUS SPART ENERGIE	DIE NATÜRLICHE ERWEITERUNG IHRES SMARTPHONES*	AUTONOMES FAHREN AUF LEVEL 2

JETZT ALS LIMOUSINE ODER ALS CABRIO BEI IHREM FIAT PARTNER BESTELLEN.

MEHR INFORMATIONEN AUF FIAT.DE

Werte nach dem gesetzl. Messverfahren: CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km; Stromverbrauch (kWh/100 km) kombiniert: bis zu 14,9; CO_2-Effizienzklasse: A+.

* Kompatibilität vorausgesetzt.
[1] Werte nach WLTP-Testverfahren. Die tatsächliche Reichweite kann aufgrund zahlreicher Faktoren wie Fahrstil, Route, Wetter und Straßenbedingungen sowie Zustand, Gebrauch und Ausstattung des Fahrzeugs variieren.
[2] Nur mit der DC-Schnellladestation und mit dem Mode-4-Ladekabel.

LAND ROVER DEFENDER 110 P400E (PLUG-IN-HYBRID)

Die komplett neu entwickelte Generation der britischen Allradlegende steht im Modelljahr 2021 erstmals als Plug-in-Hybrid bereit. Im neuen Defender P400e arbeiten ein 2.0-Liter-Vierzylinder-Benzinmotor und ein 105 kW (143 PS) starker Elektromotor zusammen. Gemeinschaftlich erzeugt das System eine Leistung von 297 kW (404 PS) und ein Drehmomentmaximum von 640 Nm. Rein elektrisch lässt sich der Defender Plug-in-Hybrid dank eines 19,2-kWh-Akkus (15,4 kWh effektiv) über eine Distanz von 53 Kilometer bewegen und kann sogleich mit normaler sowie mit Geländeuntersetzung betrieben werden. Da die neue Plug-in-Hybrid-Variante die gleiche Fahrzeuggeometrie wie die übrige Defender-Palette aufweist, macht der Defender im Hinblick auf seine Fähigkeiten keinerlei Unterschiede – ganz gleich, welcher Antrieb unter der Motorhaube steckt.
Marktstart: Anfang 2021 // **Nettolistenpreis:** ab 61.008,41 €

MERCEDES-BENZ S 580 E (PLUG-IN-HYBRID)

Die neue S-Klasse-Generation der Baureihe 223 kommt im Sommer 2021 auch in einer Plug-in-Hybrid-Variante mit einer Systemleistung von rund 510 PS und einer elektrischen Reichweite von über 100 Kilometern (nach WLTP) auf den Markt. Der S 580 e kombiniert voraussichtlich einen 6-Zylinder-Benziner mit 270 kW (367 PS) und einen E-Motor mit 110 kW (150 PS). Die verbaute Batterie soll über eine Brutto-Kapazität von 28,6 kWh verfügen und mittels AC (Typ 2) sowie DC (CCS, maximal 60 kW Peak) geladen werden können. Mit einer Reichweite im reinen E-Betrieb von über 100 Kilometern ist der Plug-in-Hybrid auch auf die strengeren E-Kennzeichen-Regelungen in Deutschland ab 2024 gut vorbereitet, dann sind mindestens 60 Kilometer E-Reichweite gefordert. Der S 580 e wird wahrscheinlich als Limousine mit langem Radstand (V 223) angeboten, optional auch in Kombination mit 4MATIC. Durch eine deutlich bessere Integration der Fahrbatterie soll das Kofferraumvolumen vergleichbar mit den konventionell angetriebenen S-Klasse-Varianten sein.
Marktstart: Sommer 2021 // **Nettolistenpreis:** k. A.

PORSCHE PANAMERA TURBO S E-HYBRID (PLUG-IN-HYBRID)

Porsche vervollständigt das Angebot beim neuen Panamera – unter anderem mit einem 515 kW (700 PS) starken Topmodell mit 870 Nm Drehmoment. Der neue Panamera Turbo S E-Hybrid mit der Kombination aus Vierliter-V8-Biturbo mit 420 kW (571 PS) und 100 kW (136 PS) starkem Elektromotor markiert ab sofort die Leistungsspitze der rundum erneuerten Modellreihe. Die rein elektrische Reichweite konnte durch eine neue 17,9-kWh-Batterie und optimierte Fahrmodi um bis zu 30 Prozent auf bis zu 50 Kilometer im Zyklus WLTP EAER City (NEFZ: bis zu 59 Kilometer) gesteigert werden. Beim neuen Panamera 4 E-Hybrid kooperiert der gleiche Elektromotor mit einem 243 kW (330 PS) starken 2,9-Liter-V6-Biturbo, was zu einer Systemleistung von 340 kW (462 PS) führt. Bis zu 56 Kilometer nach WLTP EAER City (NEFZ: bis zu 64 Kilometer) lässt sich der Panamera 4 E-Hybrid lokal emissionsfrei fahren. Die neuen Panamera-Modelle sind ab sofort bestellbar und kommen Anfang Dezember zu den Händlern.
Marktstart: Dezember 2020 // **Nettlistenpreis:** ab 95.145,69 € (Panamera 4 E-Hybrid); ab 159.945,69 € (Panamera Turbo S E-Hybrid)

RENAULT CAPTUR E-TECH PLUG-IN 160 (PLUG-IN-HYBRID)

Als erstes Renault-Modell ist der Captur mit Plug-in-Hybrid-Antrieb verfügbar. Der neu entwickelte E-TECH Plug-in 160 ermöglicht eine elektrische Reichweite von bis zu 54 Kilometern bei Fahrgeschwindigkeiten bis 135 km/h im Mix aus Stadt- und Überlandfahrten. Das System besteht aus einem 1,6-Liter-Benzinmotor mit 68 kW (92 PS) sowie zwei Elektromotoren mit 25 kW (34 PS) und 49 kW (67 PS) Leistung. Der Hauptelektromotor ist ins Getriebe integriert, dient dem Antrieb und wechselt die Fahrstufen. Das schwächere Aggregat dient als Starter-Generator und sorgt für die ruckfreie Verbindung mit dem Verbrennungsmotor während der Fahrt. Herzstück des E-TECH Plug-in 160 mit einer Systemleistung von 116 kW (158 PS) ist das kupplungslose Multi-Mode-Getriebe, welches über zwei Fahrstufen für den elektrischen Antrieb und vier Fahrstufen für den Verbrennungsmotor verfügt. Ähnlich wie beim rein elektrischen Renault ZOE ermöglicht das Plug-in-Hybrid-Modell das effizienzsteigernde Ein-Pedal-Fahren mit dem B-Modus.
Marktstart: Juli 2020 // **Nettolistenpreis:** ab 28.235,29 €

iV

ŠKODA
SIMPLY CLEVER

WAS, WENN IHR FIRMENWAGEN NACHHALTIG BEEINDRUCKT?

RECHARGE LIFE
DER NEUE, 100% ELEKTRISCHE ŠKODA ENYAQ iV

Für Unternehmen beginnt mit dem Neuen ŠKODA ENYAQ iV eine neue Ära. Der vollelektrische SUV ist das neueste Mitglied unserer wachsenden iV-Familie: Auf elegante Weise verbindet er ein hohes Ausstattungsniveau mit einer beeindruckenden Reichweite von über 500 km[1] und ist zudem in gerade einmal 40 Minuten wieder auf bis zu 80%[2] geladen. So ist der ENYAQ iV uneingeschränkt auch für längere Dienstreisen geeignet – und setzt gleichzeitig ein klares Zeichen für Innovation und nachhaltige Mobilität.

Entdecken Sie den Neuen ŠKODA ENYAQ iV auf skoda.de/enyaq

[1] Der Neue ŠKODA ENYAQ iV 80. Wert im WLTP-Messverfahren ermittelt. Tatsächliche Reichweite abhängig von individuellen Faktoren Ihrer Fahrt. [2] Theoretischer Wert bei Ladung von 10% auf 80% an einer öffentlichen HPC-Schnellladestation. Tatsächliche Ladedauer abhängig von äußeren Faktoren wie Leistung der Ladestation, Außentemperatur etc.

125 ŠKODA AUTO JAHRE

ŠKODA ENYAQ IV (ELEKTRO)

Mit dem neuen ENYAQ iV geht ŠKODA den nächsten konsequenten Schritt bei der Umsetzung seiner E-Mobilitäts-Strategie. Das rein batterieelektrische SUV basiert als erstes Serienmodell des tschechischen Automobilherstellers auf dem Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) des Volkswagen Konzerns. Kern des MEB ist die sogenannte Skateboard-Architektur, bei der die Batterie platzsparend im Unterboden verbaut ist. Drei Akkugrößen, fünf Leistungsstufen von 109 bis 225 kW (148 bis 306 PS) sowie Heck- oder Allradantrieb decken zahlreiche verschiedene Anforderungen und Einsatzbereiche ab. Mit Reichweiten von bis zu 510 Kilometern im WLTP-Zyklus ist der ENYAQ iV der optimale Begleiter im Alltag, die Anhängelast liegt bei bis zu 1.400 Kilogramm (8 Prozent Steigung) beziehungsweise 1.200 Kilogramm (12 Prozent Steigung). Wie gewohnt halten auch „Simply Clever"-Features Einzug in den tschechischen Elektro-SUV: So kann das Ladekabel einfach unterhalb des Kofferraumbodens verstaut werden. Ebenfalls an Bord sind der Regenschirm in der Fahrertür und der Eiskratzer mit einer Profiltiefenskala in der Heckklappe.

Marktstart: Frühjahr 2021 // **Nettolistenpreis:** ab 28.403,36 € (für den ENYAQ iV 50)

TOYOTA MIRAI (BRENNSTOFFZELLE)

Im November 2020 startete Toyota die Produktion der zweiten Generation des Mirai und erhöhte gleichzeitig die Fertigungskapazitäten auf 30.000 Einheiten pro Jahr. Das vollständig neu entwickelte Modell soll dank eines optimierten Brennstoffzellensystems und drei Wasserstofftanks mit einem insgesamt größeren Volumen eine bis zu 30 Prozent höhere Reichweite gegenüber dem Vorgängermodell ermöglichen. Als Basis dient die neue modulare Toyota-Plattform für Fahrzeuge mit Hinterradantrieb, die von Beginn an für verschiedene Antriebsarten ausgelegt wurde. Sie verleiht der Limousine eine höhere Karosseriesteifigkeit und einen niedrigeren Fahrzeugschwerpunkt, was Agilität und Ansprechverhalten steigert. Auch spricht der neue Mirai direkter und gleichmäßiger auf Gaspedalbewegungen an. Dies sorgt gleichermaßen für mehr Komfort und Fahrspaß. Nicht zuletzt finden nun fünf statt vier Personen bequem Platz, was den neuen Mirai noch alltagstauglicher macht.

Marktstart: Dezember 2020 // **Nettolistenpreis:** ab 53.697,48 €

VOLVO XC40 RECHARGE P8 AWD (ELEKTRO)

Der Volvo XC40 Recharge P8 AWD ist der erste vollelektrische Volvo. Wie die konventionell angetriebene Variante basiert das Elektrofahrzeug auf der gemeinsam mit Geely entwickelten kompakten Modular-Architektur (CMA). Für Vortrieb sorgt ein moderner, vollelektrischer Allradantrieb, der im Zusammenspiel mit der im Fahrzeugboden integrierten 78-kWh-Hochvoltbatterie eine Reichweite von 418 Kilometern (WLTP) ermöglicht. Der Volvo XC40 Recharge P8 AWD verfügt an jeder Achse über einen Elektromotor, der jeweils 150 kW (204 PS) entwickelt und so zusammen ein Drehmoment von 660 Nm bereitstellt. Als erstes Modell der schwedischen Premiummarke fährt der Elektro-SUV mit einem neuen Infotainmentsystem auf Basis des Google-Betriebssystems Android vor. Es soll eine beispiellose Personalisierung, intuitive Bedienbarkeit und neue integrierte Google-Dienste wie Google Assistant, Google Maps und den Google Play Store ermöglichen.

Marktstart: Ende 2020 // **Nettolistenpreis:** ab 52.100,84 €

VW ID. 4 (ELEKTRO)

Die Elektro-Offensive von Volkswagen nimmt weiter Fahrt auf: Der ID. 4 ist nach dem ID.3 das zweite Modell, das auf dem Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) basiert, und zugleich der erste vollelektrische SUV der Marke. Er soll die saubere Mobilität hinaus in die Berge und Wälder bringen und eine große Stärke des Unternehmens demonstrieren: moderne Elektroautos zu entwickeln, bei denen Preis, Performance und Nachhaltigkeit für den Kunden zusammenpassen. Ein Elektromotor, der unmittelbar vor der Hinterachse des ID. 4 liegt, leistet in den beiden zum Marktstart verfügbaren Editionsmodellen 150 kW (204 PS) sowie 310 Nm Drehmoment. Damit dauert der Sprint von null auf 100 km/h nur 8,5 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit ist auf 160 km/h begrenzt. Bei den ID. 4 1ST-Modellen dient eine Batterie mit 77 kWh Netto-Energieinhalt als Stromspeicher und ermöglicht circa 490 Kilometer Reichweite (WLTP).

Marktstart: Ende 2020 // **Nettolistenpreis**: ab 41.974,79 € (ID.4 1ST)

Das erste große Flottenevent des Jahres 2021!

Flotte! Der Branchentreff

„Flotte! Der Branchentreff“

am 24.+25. März 2021 in der Messe Düsseldorf

Das erwartet Sie:

- rund 250 Aussteller auf mehr als 12.000 m²*
- Vorträge
- Workshops
- Roundtables
- Expertentreffs

Ganztägig Catering + Netzwerk-Abend inklusive!

Jetzt vormerken!

Jetzt informieren und mit dabei sein!
derbranchentreff.de

* geschätzte Werte für 2021

In Kooperation mit DATAFORCE, Bundesverband Fuhrparkmanagement, Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen, Flottentermine.de

Medienpartner FIRMENAUTO, DMB, Travel Industry Club, BEM Bundesverband eMobilität, Mobilitäts Partnerschaft Düsseldorf, bcs, FMFE, ITS Germany, KOMMUNAL., Media Planet

Nicht einmal fünf Jahre ist es her, da galt das autonome Fahren als die Lösung für alle Probleme im Mobilitätsbereich. Die Automobilhersteller überboten sich fast wöchentlich mit Ankündigungen von Studien zu selbstfahrenden Modellen. Doch nicht erst seit der COVID-19-Pandemie gerät dieser Mobilitätstrend ins Hintertreffen. Flottenmanagement gibt einen Überblick über die aktuellen Entwicklungen.

Vollautomatisiertes und fahrerloses Parken kommt mit der neuen Mercedes-Benz S-Klasse an den Flughafen Stuttgart

(Quelle: Daimler)

Autonomes Fahren: nein, danke?

Die Überraschung konnte größer nicht sein: Vor einigen Wochen präsentierte Mercedes-Benz die neue S-Klasse erstmals einer breiten Öffentlichkeit. Doch anstatt das Flaggschiff der Marke in neue Sphären in puncto eines automatisierten oder gar autonomen Fahrens zu hieven, bleibt es bei einer Teilautomatisierung (Anm. d. Red.: Stufe 2 laut SAE-Norm J3016) der Fahrzeuge. Die neue S-Klasse soll durch zahlreiche neue oder erweiterte Fahrassistenzsysteme den Fahrer in Alltagssituationen unterstützen. Sie bietet aber kein automatisiertes Fahren mit der Erwartung, dass der Fahrer auf Anforderung zum Eingreifen reagieren muss, wie es die Norm SAE J3016 der SAE International für das automatisierte Fahren der Stufe 3 vorsieht. Damit darf der Fahrer auch in der Generation W 223 des Stuttgarter Flaggschiffs noch immer nicht die Hände auf längeren Passagen vom Steuer nehmen und sich anderen Aufgaben im Auto widmen. Jedoch wurde die Hands-off-Erkennung verbessert: Nun befindet sich im Lenkradkranz eine Zwei-Zonen-Sensormatte, welche erfasst, ob das Lenkrad umfasst wird. Lenkbewegungen zur Signalisierung, dass man das Fahrzeug kontrolliert, sind somit nicht mehr erforderlich. Daneben ist die neue S-Klasse für fahrerloses, vollautomatisiertes Parken gemäß Stufe 4 der SAE-Norm vorgerüstet. Die vierte Stufe, die sogenannte Hochautomatisierung, bedeutet, dass das Fahrzeug unter bestimmten Randbedingungen (zum Beispiel ausgesuchte Straßen, nicht bei jedem Wetter) alle Verkehrssituationen selbstständig meistert. Ein Fahrer braucht nicht an Bord zu sein. So ist es dann auch möglich, dass Fahrzeuge künftig fahrerlos und vollautomatisiert parken. Ein entsprechendes Projekt zum weltweit ersten Serieneinsatz dieser Funktion haben APCOA, Bosch und Mercedes-Benz am Stuttgarter Flughafen im Parkhaus P6 bereits gestartet.

Im Februar 2019 hatten der Stuttgarter Autobauer und BMW zudem bekannt gegeben, ein Bündnis für die gemeinsame Entwicklung der nächsten Technologiegeneration für Fahrassistenzsysteme und automatisiertes Fahren auf Autobahnen sowie automatisierte Parkfunktionen einzugehen. Ein entsprechender Vertrag für die langfristig gedachte Zusammenarbeit wurde im Juli des vergangenen Jahres unterschrieben. Grundlegendes Ziel des Bündnisses sei unter anderem eine schnelle Markteinführung der Technologie: „Ab dem Jahr 2024 sollen entsprechende Systeme in Pkw für Privatkunden verfügbar sein. Jedes Unternehmen wird die Ergebnisse der Entwicklungskooperation individuell in seine Serienprodukte umsetzen. Im Rahmen der Kooperation werden über 1.200 Fachleute zusammenarbeiten, zum Teil auch in gemischten Teams. Zu den Standorten zählen das Mercedes Benz Technology Center (MTC) in Sindelfingen, das Daimler Prüf- und Technologiezentrum in Immendingen und der BMW Group Autonomous Driving Campus in Unterschleißheim bei München. Die Aufgaben sind unter anderem, eine skalierbare Architektur für Fahrassistenzsysteme inklusive Sensoren zu konzipieren, ein gemeinsames Rechenzentrum zur Speicherung, Verwaltung und Weiterverarbeitung von Daten aufzubauen sowie Funktionen und Software zu entwickeln“, heißt es in einer entsprechenden Presseerklärung der Daimler AG vom 4. Juli 2019. Nicht einmal ein Jahr später, am 19. Juni 2020, erklärten beide Automobilkonzerne, die Entwicklungskooperation für automatisiertes Fahren vorerst ruhen zu lassen, jedoch wäre eine spätere Wiederaufnahme möglich. „Angesichts des hohen Aufwands für eine gemeinsame technologische Basis und vor dem Hintergrund der gesamtunternehmerischen und konjunkturellen Rahmenbedingungen [sei] derzeit [nicht] der richtige Zeitpunkt für eine erfolgreiche Umsetzung der Kooperation gegeben“, wird als Grund für das Ruhen der Kooperation von beiden Unternehmen angeführt. Zugleich betonen beide Unternehmen, dass sie ihre erfolgreiche und vertrauensvolle Zusammenarbeit in den übrigen Themenfeldern wie geplant fortsetzen werden. So haben beide Häuser im Jahr 2015 gemeinsam mit der Audi AG die Location- und Technologieplattform HERE erworben, die inzwischen über eine sehr breite und internationale Anteilseignerstruktur verfügt. Anfang 2019 haben die beiden Unternehmen zudem ihre Mobilitätsdienste in einem Joint Venture unter dem Dach der NOW-Familie gebündelt.

Die Audi AG hat für die Initiative „&Audi“ 21.000 Menschen zu ihrer Einstellung zum autonomen Fahren befragt: Die Befragten stammen aus neun Ländern auf drei Kontinenten – Europa, Asien und Amerika. Die Ergebnisse zeichnen ein differenziertes Bild: Länderübergreifend besteht großes Interesse am autonomen Fahren (82 Prozent). Ebenfalls gibt es eine hohe Neugier darauf (62 Prozent). Die Befragten sehen in der neuen Technologie Potenzial für Individuum und Gesellschaft – vom leichteren Zugang zu Mobilität (76 Prozent) über mehr Komfort (72 Prozent) bis hin zu mehr Sicherheit (59 Prozent). Mehr als die Hälfte der Befragten würden autonomes Fahren gerne testen. Zugleich gibt es Bedenken, allen voran die Sorge vor Kontrollverlust (70 Prozent) und möglichen Restrisiken (66 Prozent). 41 Prozent stehen der Technologie misstrauisch gegenüber, etwas mehr als ein Drittel ist ängstlich. Gering erscheint bei alledem das Wissen über autonomes Fahren: Nur acht Prozent geben an, das Thema erklären zu können. Aber ist es denn überhaupt notwendig, diese Technologie erklären zu können? Im Vordergrund aller Entwicklungen in diesem Bereich stehen Entlastungen für den Fahrer, Komfort und Sicherheit für alle Insassen.

Im Januar hatten die Ingolstädter ein weiteres autonom fahrendes Visionsfahrzeug der AI-Concept-Familie auf der Consumer Electronic Show (CES) in Las Vegas präsentiert – den AI:ME. Die vier Modelle der Familie, die 2017 gestartet sind und rein elektrisch angetrieben werden, sind speziell auf definierte Einsatzbereiche zugeschnitten: der Audi AI:CON für die Langstrecke, der AI:RACE für die Rennstrecke und der AI:TRAIL fürs Gelände. Wie die Bezeichnung AI:ME bereits vermuten lässt, wird der Nutzer in dem 2020er Visionsfahrzeug mit der Audi Intelligence verbunden. Die vielen neuen Systeme, die hinter diesem Kürzel stehen, kombinieren zweierlei: die Fahrzeugintelligenz, die das automatisierte Fahren ermöglicht, mit der Interaktionsintelligenz, die das Auto zum Partner seiner Passagiere macht. Die Systeme „denken“ mit und sind lernfähig, zudem agieren sie proaktiv und individuell. Damit versetzen sie das Auto in die Lage, sich ge-

genüber seinen Passagieren intelligent und empathisch zu verhalten. Der Audi AI:ME erkennt etwa Vorlieben bei Klimatisierung und Innenraumbeleuchtung, außerdem macht er Vorschläge für eine ideale Routenführung.

Neben den drei deutschen Premiumherstellern zählt auch die zum Google-Mutterkonzern Alphabet gehörende Firma Waymo zu den Pionieren im Feld der autonomen Fahrzeuge. Im Oktober 2020 gab die Google-Schwester bekannt, dass sie künftig in einigen Fahrzeugen ihres Shuttle-Services auf den Sicherheitsfahrer an Bord verzichten werde; an dessen Stelle soll ein Operator rücken, der das Auto aus der Ferne überwacht. Bereits seit einigen Jahren betreibt Waymo in Phoenix, einer Stadt im US-Bundesstaat Arizona, eine Flotte von Shuttle-Fahrzeugen, die hochautomatisiert unterwegs sind. Die Fahrzeugbasis stellt der Van Chrysler Pacifica. Bislang war ein Sicherheitsfahrer, der im Notfall umgehend in die Steuerung des Autos eingreifen kann, bei einem Großteil der Fahrten an Bord; auch wenn bereits einzelne Fahrten ohne Fahrer durchgeführt wurden. Zu diesen Fahrten waren nur bestimmte Personen zugelassen, die zudem eine Geheimhaltungsvereinbarung unterzeichnen mussten. Nun sollen aber auch Begleitpersonen von registrierten Nutzern des „Waymo One"-Programms zugelassen werden; auch die Pflicht zur Verschwiegenheit entfällt. Wenngleich dies ein wichtiger Schritt hin zum autonomen Fahren ist, zeigt es doch sehr deutlich, dass die Serienreife dieser Technologie wohl noch Jahre oder gar Jahrzehnte in Anspruch nehmen wird; ganz anders als Autohersteller, Software-Entwickler und einige Kunden es angenommen hatten.

Doch auf welchem Stand befindet sich die seriennahe Entwicklung im Bereich des autonomen beziehungsweise hochautomatisierten Fahrens? Einen Anhaltspunkt gibt das European New Car Assessment Programme (kurz: Euro NCAP), welches seit Oktober 2020 verstärkt Fahrzeuge mit einem Autobahnassistenten unter die Lupe nimmt. Solche Systeme regulieren (unter bestimmten Voraussetzungen) nicht nur die Geschwindigkeit und den Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, sie unterstützen den Fahrer auch bei der Lenkarbeit – eine willkommene Komfortfunktion für immer mehr Autofahrer. Die heutigen Assistenzsysteme erreichen auf dem Weg zum autonomen Fahren lediglich die Stufe 2 von den insgesamt fünf Stufen, die der Verband der Automobilindustrie (VDA) definiert hat. Der ADAC als Mitglied und Testeinrichtung des Euro NCAP klassifiziert hingegen drei Stufen und bezeichnet den Bereich Stufe 2 als assistiertes Fahren. Auf diesem technischen Niveau gilt von Rechts wegen, dass der Fahrer jederzeit wachsam sein und die volle Kontrolle über das Fahrzeug behalten muss.

Der neue Teststandard bei Euro NCAP untersucht seit Oktober nun, ob solche fortgeschrittenen Systeme die Sicherheit erhöhen – oder ob sie möglicherweise sogar neue Risiken für die Verkehrsteilnehmer mit sich bringen. Zum Beispiel, weil es Situationen geben kann, in denen nicht klar ist, inwieweit nun der Fahrer oder das System gerade die Fahraufgaben kontrolliert und ausübt. Es ist also nicht nur die Technik, die einwandfrei funktionieren muss, sondern auch die Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine. Die ersten ausführlichen Testergebnisse von zehn Pkw aus verschiedenen Fahrzeugklassen liegen inzwischen vor. Das Feld reicht vom preisgünstigen Kleinwagen Renault Clio bis zum teuren Oberklasse-SUV Audi Q8. Entsprechend breit gestreut sind die Ergebnisse des Tests. Sieger wird der Mercedes GLE, der laut Euro NCAP das im Moment ausgereifteste System bietet und dem Ideal der kooperativen Assistenz am nächsten kommt. Fast gleichauf mit nur zwei Punkten Rückstand folgt der BMW 3er, der ebenfalls sehr ordentlich entwickelt worden ist. Auf dem dritten Platz rangiert der Audi Q8. Weniger hätte man von dem teuren Oberklasse-SUV auch nicht erwartet. Dem Tesla Model 3, das die am weitesten entwickelten Assistenzsysteme hat und mit 95 Punkten bei der Notfall-Assistenz (Safety Backup) sowie 91 Punkten bei der technischen Assistenz den Mercedes GLE mit immerhin 11 Punkten schlagen würde, werden viele Punkte im Bereich Fahrerunterstützung aberkannt. Dies vor allem, da gemäß Euro NCAP einerseits dem Fahrerwunsch bei einer Lenkkorrektur nicht genügend nachgekommen wird und andererseits, weil Tesla unverantwortlich mit dem Begriff „Autopilot" umgeht – ein noch viel schwerwiegenderer Grund. Laut der europäischen Organisation sei der Begriff „Autopilot" unangebracht, da er eine vollständige Automatisierung suggeriere.. Ein guter Systemname sollte nicht irreführend sein und Assistenz enthalten, um das Systemdesign und seinen Zweck zur Unterstützung des Fahrers klar zu identifizieren. Darüber hinaus sollte der Systemname niemals das Wort „Auto" oder einen Hinweis auf die Automatisierung enthalten, wird vom Euro NCAP weiter erörtert. Auch ein Münchener Gericht urteilte Mitte Juli 2020, dass der Begriff „Autopilot" irreführende Werbung sei. Der Richter erklärte, dass Tesla angibt, das System arbeite autonom sowie automatisch. Somit sei der Name „Autopilot" irreführend, da er etwas verspreche, das er weder technisch biete noch rechtlich bieten dürfe. Zitat: „Durch die Verwendung der Terminologie Autopilot und anderer Definitionen suggeriert der Angeklagte jedoch, dass seine Fahrzeuge in der Lage wären, völlig autonom zu fahren."

Fazit: Innerhalb von zwei Jahren sollen Fahrzeuge mit autonomen Fahrfunktionen auf deutschen Straßen unterwegs sein, wie es von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer im Oktober 2020 hieß. Damit möchte man als erstes Land weltweit autonome Fahrzeuge aus den Forschungslaboren auf die Straße holen. Derzeit sind aber lediglich hochautomatisierte Fahrzeuge erlaubt, und das nur für bestimmte Teilaufgaben. Ein neues Gesetz, welches Mitte 2021 beschlossen werden soll, muss unter anderem technische Anforderungen an Bau, Beschaffenheit und Ausrüstung von autonomen Fahrzeugen festlegen. Auch die Verarbeitung von Daten beim Betrieb der Fahrzeuge soll geregelt werden.

carano
Software Solutions GmbH

Den Fuhrpark immer
und überall im Blick

Ob Manager, Fahrer oder Dienstleister:
Mit Fleet+ teilen Sie Informationen auch im
Homeoffice zielgerichtet und DSGVO-konform.

Jetzt anfragen:
www.carano.de/fleet

Fuhrparkverantwortliche wünschen sich eine einheitliche Abrechnung für alle Energieträger

(Quelle: Shell / Daimler)

Eine Karte **für alles**

Je mehr unterschiedliche Antriebsarten auf der Straße unterwegs sind, desto schwieriger wird es für die etablierten Tankkartenanbieter, alles mit einem Kartensystem abzuwickeln. Aber Fuhrparkverantwortliche wollen genau das: eine einheitliche Abrechnung für alle Energieträger – seien es herkömmliche Kraftstoffe, Auto- beziehungsweise Erdgas, Strom oder Wasserstoff. Welche Herausforderungen hier im Detail stecken, erklärt Flottenmanagement in seiner Übersicht zu Tankkarten.

„New Mobility", wie unser Special in dieser Ausgabe heißt, befasst sich nicht nur mit neuen Mobilitätsformen, sondern nimmt auch die unterschiedlichen Antriebsarten sowie deren Infrastruktur unter die Lupe. Bereits bei der Einführung von Autogas- beziehungsweise Erdgasfahrzeugen stellte sich die Frage, wo der entsprechende Kraftstoff bezogen werden kann. Der Durchbruch einer neuen Antriebstechnologie ist daher immer an die Verfügbarkeit einer entsprechenden Infrastruktur gekoppelt. Dies zeigt sich insbesondere bei elektrisch angetriebenen Fahrzeugen, ganz gleich, ob es sich dabei um batterieelektrische oder mit einer Brennstoffzelle ausgerüstete Modelle handelt. So erklärten sich Fahrzeughersteller vor ein paar Jahren noch das Zögern der Kunden beim Thema Elektromobilität damit, dass eine entsprechend ausgebaute Ladeinfrastruktur fehlte. Auch heute sind noch Vorbehalte gegenüber dieser Antriebsform vorhanden, wenngleich die durchschnittliche Länge der Arbeitswege laut der Auswertung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) 2018 bei gerade einmal 17 Kilometern lag. Auch die besonders langen Wege zu Arbeitsmarktzentren aus den dünn besiedelten Gegenden abseits der Ballungsräume, wie sie beispielsweise in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt zu finden sind, betragen im Durchschnitt nur etwas mehr als 30 Kilometer. Beide Streckenprofile stellen nahezu keine Herausforderung für moderne Elektrofahrzeuge dar, die in der Regel mit einer Ladung mehrere Hundert Kilometer schaffen. Gleichzeitig steigt die Zahl der öffentlichen Ladesäulen kontinuierlich.

Bei der Energieversorgung von Elektroautos haben allerdings nicht mehr wie beim Verbrenner-Pkw die Tankstellen und die Mineralölkonzerne die Nase vorn. Dezentrale Energieversorgung, da wo das Fahrzeug parkt, also in der Stadt, auf der Arbeit oder zu Hause, ist hier wohl die Zukunft. Doch deswegen haben die Tankkartenanbieter längst noch nicht ausgedient. Im Gegenteil, die Elektromobilität ist auch für die Anbieter von Multi-Energiekarten oder Hybridtankkarten ein Gewinn: „Neben der Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern bauen wir auch ein Shell-eigenes Netz mit Schnellladesäulen an unseren Stationen auf. Kunden an Shell Recharge Ladesäulen dürfen sich auf sehr schnelles Laden ihrer Elektrofahrzeuge mit 100 Prozent Strom aus erneuerbaren Energien freuen. Wir sind überzeugt, dass die Bedeutung der Elektromobilität im Pkw-Sektor zunehmen wird und mit steigenden E-Auto-Zulassungen wird auch die Nachfrage nach Schnellladepunkten steigen", erklärt Rainer Klöpfer, Geschäftsführer der euroShell Deutschland GmbH & Co. KG.

Gerade auf der Langstrecke und bei Reisen wird die Tankstelle als Energielieferant auch für Elektrofahrzeuge nach wie vor interessant bleiben. Der Aufbau einer Schnellladeinfrastruktur ist beispielsweise über das Tankstellennetz vorstellbar. Jan Petersen, Direktor Mobilität und Neue Energien bei der TOTAL Deutschland GmbH, beschreibt daher: „Bis Ende 2022 wird die TOTAL Gruppe in Westeuropa an 300 Standorten rund 1.000 Ladepunkte mit sogenannten Ultraschnellladesäulen mit einer Leistungsfähigkeit von je bis zu 175 kW installieren. Auf Deutschland entfallen laut aktueller Planung knapp 70 Standorte mit rund 200 Ladepunkten. Wir sehen den Bedarf an ultraschnellem Laden derzeit vor allem entlang von Autobahnen. Für ein möglichst dichtes Netz werden wir alle 150 Kilometer HPC Säulen (High Power Charging) aufstellen."

Natürlich hängt die Entwicklung des Tankstellen- und Tankkartengeschäfts auch stark davon ab, welcher alternative Antrieb sich letztlich flächendeckend durchsetzen wird: „In welchem Maße alternative Antriebe Tankstellen und Tankstellengeschäft verändern werden, ist für uns immer noch nicht abzusehen. Dies zeigen die vielfältigen Ansätze aus der Branche und auch externer Dritter, die sogenannte Tankstelle der Zukunft zu definieren. Prognosen sehen hier einen Mobilitätshub, der einerseits einen technischen Schnittpunkt unterschiedlicher Formen digital gemanagter Mobilität darstellt, andererseits aber auch einen realen Treffpunkt für Nutzer dieser modernen Mobilitätsalternativen, die auf ihrem Weg umsteigen, rasten und sich versorgen wollen. Das Bezahlen netzgebundener Medien (beispielsweise Strom) dürfte weitestgehend kontaktlos oder eben via App erfolgen. Allianzen, um zum Beispiel das Potenzial von eFuels besser zu nutzen, dürften auch das Angebot an mit Tankkarten zu beziehenden Produkten erweitern“, gibt Holger Mark, Vorstand der AVIA AG, zu verstehen.

Die angesprochene Tankstelle der Zukunft ergänzt somit das derzeit vorherrschende Tankstellenkonzept aus Tanken, Shop und Autowäsche um weitere Serviceleistungen. So schildert Romana Blume, Vertriebsleiterin Car & Van Deutschland bei Aral Fleet Solutions: „Die Mobilitäts- und Energiebedürfnisse sowie das CO_2-Reduktionsverlangen der Kunden haben sich stark verändert, der Einfluss der Digitalisierung bestimmt immer stärker das Kundenverhalten. Diese Veränderungen begleiten wir durch ein angepasstes Angebot, das schon lange über den Bezug von Kraftstoffen oder Energie hinausgeht. Egal welcher Energiequelle sich ein Fuhrpark jetzt und in Zukunft bedienen wird, haben wir dies für Kunden gebündelt. Alles in bewährten Abrechnungsprozessen über eine Karte, eine Rechnung.“ Demnach könnte die Tankstelle der Zukunft zu einem Wechselplatz der Mobilität werden. Zugute kommt den rund 15.000 Tankstellen in Deutschland die verkehrsgünstige Lage, daher finden Mobilitätsdienstleister wie zum Beispiel Carsharing-Unternehmen dort ideale Bedingungen vor. Aral eröffnete erst im Oktober den ersten „Mobility Hub“ im Zentrum von Berlin. Die multifunktionale Station an der Holzmarktstraße soll als Testfeld für die sich verändernden Kundenbedürfnisse in puncto Mobilität dienen. Neben dem klassischen Kraftstoffangebot und einem „REWE To Go“-Shop will Aral mit der ersten Stufe eines sogenannten Microgrid aus Ladesäule und Batterie neue Maßstäbe bei den Ladeoptionen für Elektrofahrzeuge in Ballungszentren setzen. In Kooperation mit verschiedenen Sharing- und Mobilitätsanbietern, einem Akku-Wechselautomaten sowie der Anknüpfung an den ÖPNV wird die Aral Station außerdem zu einem Umsteigeplatz für verschiedene Verkehrsträger.

Das Aufkommen von alternativen Antriebsformen wird die Tankstelle der Zukunft verändern, genauso wie das Tankkartengeschäft. Hybridtankkarten bieten Flotten mit verschiedenen Pkw-Antrieben die Möglichkeit, flexibel auf die Anforderungen zu reagieren. Gerade in Zeiten der COVID-19-Pandemie trägt die Nutzung von Tankkarten auch dazu bei, den Infektionsschutz für Fahrer und Tankstellen-Mitarbeiter sicherzustellen. „Generell ist durch die Pandemie ein verstärktes Interesse an digitalen Abrechnungsverfahren, zum Beispiel per Smartphone und unter Vermeidung jeglichen Personenkontakts, festzustellen. Mit der geplanten Digitalisierung der Prozesse tragen wir dieser Nachfrage auch in unserem Geschäftsfeld Rechnung“, wie Carsten Bettermann, CEO der Union Tank Eckstein GmbH & Co. KG (UTA), abschließend zu verstehen gibt.

(Tabelle ab S. 68)

Das Laden auf E-Parkplätzen jeder Größe muss einfach abzurechnen sein

(Quelle: MENNEKES)

AVIACARD – Diese Karte hält Ihre Flotte in Bewegung

Jedes Flottenmanagement stellt andere Anforderungen. Bei AVIA erhalten Sie ein Tankkarten-Angebot, das auf Ihren Fuhrpark und Ihren individuellen Bedarf maßgeschneidert wird. Mit uns sind Ihre Fahrer und Fahrzeuge unterwegs immer optimal versorgt – und Ihre Flottenverwaltung entlastet.

Bequem tanken an über 2.400 Tankstellen

Wir beraten Sie gerne persönlich:
aviacard@avia.de

www.avia.de

AUSGEWÄHLTE ANBIETER IM BEREICH TANKKARTEN

	Unternehmen	Aral Fleet Solutions | Aral – ein Unternehmen der bp-Gruppe	BayWa Mobility Solutions GmbH	Deutsche AVIA Mineralöl GmbH	Deutsche Tamoil GmbH	DKV EURO SERVICE GmbH + Co. KG	DKV EURO SERVICE GmbH + Co. KG	Eni Deutschland GmbH
Anbieter	Name der Tankkarte	Aral Plus	BayWa Tankkarte	AVIACARD	mycard HEM	DKV CARD (DKV CARD +CHARGE)	NOVOFLEET Card (NOVOFLEET Card +Charge)	eni multicard
	Internetadresse	www.aral.de/fleet	www.baywa-mobility.de	www.avia.de	www.hem-tankstellen.de	www.dkv-euroservice.com	www.dkv-euroservice.com	www.agip.de
	Akzeptanzstellen in Deutschland / in Europa	rund 4.400 / rund 24.000 in 32 europ. Ländern	2.500 / –	2.100 / 2.400	414 / –	13.500 / 60.000	5.000 / 5.200 (in Deutschland, Österreich und Luxemburg)	4.600 / 22.000
	Kooperationspartner (auch im Roamingbereich für Stromlade-Optionen)	Tankstellen: Aral, bp, Circle K, Eni, OMV, TOTAL und Westfalen Ladesäulen: Hubject, Trafineo und Vattenfall	Tankstellen: ALLGUTH, Alternoil, AVIA, BayWa, Genol, Gunvor, Hoyer, Lagerhaus Tankstellen, star, Raiffeisen und Tank-Netz-Deutschland Ladesäulen: be.ENERGISED, Ladenetz und Hubject	Tankstellen: AVIA NL, BayWa, TOTAL und Westfalen	k. A.	Tankstellen: Benzin-Kontor Ladesäulen: u. a. Allego, ChargeIT, Chargecloud, Digital Energy Solutions, EnBW, Enel X, EVBox, has to be, Innogy, IONITY, Ladenetz, MENNEKES, rev, Robert Bosch und Waydo	Tankstellen: u. a. ALLGUTH, AVEX, AVIA, BayWa, Benzin-Kontor, bft, Diskont (Österreich), ED, GO, HEM, Hoyer, JET, Mundorf Tank, OIL!, Q1, star, TAMOIL und TEAM Ladesäulen: k. A.	k. A.
Kraftstoffe	Benzin	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	Diesel	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	Autogas	ja	ja	ja	ja, Angebot nicht im Gesamtnetz	ja	ja	ja
	Erdgas	ja	ja	ja	ja, Angebot nicht im Gesamtnetz	ja	ja	ja
	Strom	ja	ja	nein	ja, Angebot nicht im Gesamtnetz	ja	ja	nein
	Wasserstoff	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Elektro- und Brennstoffzellenmobilität	Anzahl der Ladepunkte	in Deutschland: 35.500 / in Europa: rund 125.000	in Deutschland: 95 % der öffentlichen Ladestationen / in Europa: k. A.	-	in Deutschland: 50 / in Europa: k. A.	in Europa: 100.000	in Deutschland: 5.200 / in Europa: k. A.	-
	Roamingpartner	siehe Kooperationspartner	siehe Kooperationspartner	-	Allego	siehe Kooperationspartner	k. A.	-
	Unterscheidung dienstliches/privates Laden	ja	ja	-	keine direkte Abrechnung über mycard HEM Tankkarte möglich	nein	nein	-
	Anzahl der Wasserstofftankstellen	-	-	-	-	-	-	-
	Welche Wasserstofftankstellen können abgerechnet werden? (Partnerunternehmen)	-	-	-	-	-	-	-
	Besonderheiten bei der Verrechnung von Wasserstoff	-	-	-	-	-	-	-
Zusatzleistungen	Führerscheinkontrolle	ja	nein	nein	nein	ja	nein	nein
	Maut- und Tunnelgebührenabrechnung	nein	nein	nein	nein	ja	nein	ja
	Bußgeldservice	ja	nein	nein	k. A.	ja	nein	nein
	Pannenservice	ja	nein	nein	nein	ja	nein	ja
	Waschanlagenservice	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja
	Schmierstoffe	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	Shopprodukte	ja	nein	ja, Fahrzeug bezogene Produkte	ja	nein	nein	nein
	MwSt.-Rückerstattung	ja	nein	nein	nein	ja	nein	nein
Verwaltungsfunktionen	Kartenverwaltung	ja	ja, auf Anfrage	ja, Verfügbarkeit vom Kartenherausgeber abhängig	nein	ja	ja	ja
	Ausreißeralarm	ja	nein	nein	nein	ja	ja	ja
	Analysen und Reportings	ja	ja, auf Anfrage	ja	ja	ja	ja	ja
	Apps	ja	ja	ja	nein	ja	ja	nein
	Kontaktloses Bezahlen	ja	ja	ja, Verfahren in Ausrollung in Q4/2020	nein	nein, in Vorbereitung	nein	nein
	CO_2-Ausgleichsprojekte	ja, über BP Target Neutral	nein	ja, über die AVIACARD CO2-NEUTRAL	nein	ja, über die DKV CARD CLIMATE	ja, über die NOVOFLEET Card Climate	nein
Kontakt	Name / Position im Unternehmen	Aral Fleet Solutions Kundenservice	Marcel Heinze (Leiter Profitcenter Digital Mobility & Tankkarten)	Michael J. Marzari Produktmanager Non-Cash-Payment)	Oliver Behrens (Zahlungssysteme und Mobilitätstechnologien)	Volkmar Link (Director Sales D-A-CH)	Volkmar Link (Director Sales D-A-CH)	eni multicard Team
	Telefonnummer	0800/7237115 (Mo.-Fr., 7-19 Uhr, kostenfrei)	0162/2828777 (Mobil)	089/455045-56	040/524744195	02102/5518520	02102/5518520	089/4907-470
	E-Mail	info@aralcard.de	marcel.heinze@baywa.de	aviacard@avia.de	obehrens@tamoil.com	volkmar.link@dkv-euroservice.com	volkmar.link@dkv-euroservice.com	cardservice@agip.de

euroShell Deutschland GmbH & Co. KG	JET Tankstellen Deutschland GmbH	LogPay Transport Services GmbH	ORLEN Deutschland GmbH	Roadrunner Service GmbH mit Sitz in Gevelsberg	TOTAL Deutschland GmbH	UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG	Westfalen AG
Shell Card	JET Card	LogPay Card	star Flottenkarte	Roadrunner Tank- und Servicekarte	TOTAL Card	UTA Tankkarte	Westfalen Service Card
www.shell.de/shellcard	www.jet-tankstellen.de/flottenkarte	www.logpay-ts.de	www.star.de	www.roadrunner-card.com	www.totalcards.de	cars.uta.com	www.westfalen-service-card.de
4.500 / 21.000	815 / –	10.000 / 17.000 in 20 Ländern	582 / –	1.500 / –	mehr als 4.500 / mehr als 18.000	18.000 / über 68.000	5.500 / –
Tankstellen: AVIA, Esso, OMV und Westfalen Ladesäulen: EnBW, IONITY und NewMotion	k. A.	über 200 nationale und internationale Kooperationspartner im Bereich Tanken und Laden	Tankstellen: BayWa Ladesäulen: k. A.	Tankstellen: 125 mittelständisch geprägte Unternehmen Ladesäulen: k. A.	Tankstellen: Aral, AVIA und Westfalen (in Deutschland); AS24, MOL, CEPSA, Gruppo api, Shell, OMV, BP, Slovnaft (zusätzlich in EU) Ladesäulen: NewMotion	Tankstellen: über 1.000 Partner, darunter auch alle großen Mineralölkonzerne Ladesäulen: NewMotion	Tankstellen: Aral, AVIA, Agip, OMV und TOTAL Ladesäulen: Intercharge-Netzwerk (Hubject)
ja	ja	ja	ja	ja	ja, inkl. Premiumkraftstoffen	ja	ja
ja	ja	ja	ja	ja	ja, inkl. Premiumkraftstoffen	ja	ja
ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
ja	nein	ja	nein	nein	ja	ja	ja
ja	nein	nein	nein	nein	ja, über H2 Mobility	ja	nein
in Europa: 155.000	-	160.000 Ladepunkte in 12 europ. Ländern	4 + 2 Tesla-Ladepunkte	-	mehr als 150.000 Ladepunkte in Europa	mehr als 150.000 Ladepunkte in Europa	in Europa: rund 25.000
siehe Kooperationspartner	-	k. A.	-	-	siehe Kooperationspartner	siehe Kooperationspartner	siehe Kooperationspartner
ja	-	in Planung	nein	-	nein	ja	nein
33 im Shell-Netz; 86 über H2 Mobility	-	-	2	-	24 im TOTAL-Netz; 86 über H2 Mobility	derzeit 4 Stationen	1
eigene Shell-H2-Stationen und alle, die zu H2 Mobility gehören	-	-	k. A.	-	Abrechnung erfolgt über H2 Mobility	OMV und Eni (Agip)	k. A.
Posten wird auf Gesamtrechnung ausgewiesen und kann im Shell Fleet Hub eingesehen werden	-	-	-	-	Abrechnung erfolgt über H2 Mobility	-	-
ja	nein	nein	nein	nein	ja	ja	ja
ja	nein	ja	nein	nein	ja	ja	ja
nein	nein	nein	nein	nein	ja	ja	nein
ja	nein	ja	nein	nein	ja	ja	nein
ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
ja	ja	ja	nein	ja	ja, fahrzeugbezogene Waren und Dienstleistungen	ja	ja
ja	nein	ja	nein	nein	ja	ja	nein
ja	ja	k. A.	ja	ja	ja	ja	ja
ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	nein
ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
ja	ja	ja	nein	nein, in Vorbereitung	ja	ja	ja
ja, mit Shell SmartPay für Geschäftskunden	nein	ja, für das Laden	nein	nein, in Vorbereitung	ja	nein	nein
ja, Katingan Peatland Restoration & Conservation Project	nein	k. A.	nein	nein	nein	nein	nein
Shell Card Team	JET Card Team	Matthias Striegel (Leitung Vertrieb)	Flottenkarten Serviceteam	Ingo Meyer (Geschäftsführer)	TOTAL Card Kundenservice	Nico Winkels (Head of Sales)	Service Card Team
k. A.	040/63801-620	06196/8012-724	04121/4750-1220	02332/918734	030/20278722	k. A.	0800/3335023
www.shell.de/shellcard-kontakt (Kontaktwebsite)	jetcard@p66.com	sales.support@logpay-ts.de	flottenkarte@orlen-deutschland.de	ingo.meyer@roadrunner-service.de	card.services@total.de	nico.winkels@uta.com	cardservice@westfalen.com

Digitaler, schneller und flexibler als ein Mietwagen soll das Auto-Abo sein

MAXIMALE FLEXIBILITÄT

Ein Trend der vergangenen Dekade ist zweifelsohne das Streaming von Musik, Filmen und Serien. Allein Netflix hat 195 Millionen Abonnenten weltweit (Stand: September 2020) und sorgt mit dem Streaming-Angebot zunehmend für den Rückgang der Leih- oder Kaufgeschäfte mit Medien. Doch lässt sich der Erfolg des Abo-Modells so ohne Weiteres auch auf die Automobilbranche übertragen? Wie relevant sind diese Abonnement-Angebote für Fuhrparks? Flottenmanagement hat bei Anbietern nachgefragt.

Der aktuelle Zeitgeist kann mit den Schlagworten Individualismus und Flexibilität umschrieben werden. Ein Fahrzeug zu besitzen, es über Jahre abzubezahlen und sich um Versicherung, Reifenwechsel und Wartung zu kümmern, passt in dieses Weltbild nicht mehr hinein. Da scheint ein Auto-Abo genau die richtige Alternative zum Kauf zu sein. So schildert Armin Villinger, Generalbevollmächtigter und Leiter Vertrieb Deutschland der Volkswagen Leasing GmbH: „Auto-Abos bieten die Möglichkeit, schnell und unkompliziert an ein Auto zu kommen, ohne sich langfristig vertraglich zu binden oder sich um Themen wie Anmeldung, Steuern oder Versicherung des Fahrzeugs kümmern zu müssen. Darüber hinaus können Kunden schnell reagieren und in eine andere Fahrzeugklasse wechseln, sofern sich der Bedarf beziehungsweise die Lebenssituation ändert." Doch welchen Preis hat diese Freiheit und gibt es neben der maximalen Flexibilität noch weitere Vorteile?

Wenn man den Werbeversprechen der Anbieter glauben mag, dann sind Abos günstiger, flexibler und digitaler als Konkurrenzmodelle wie Miete oder Leasing. Doch diese Versprechen lassen sich nicht auf jeden Mobilitätsbedarf übertragen. Nimmt man beispielsweise die Kosten in den Blick, so ist es entscheidend, wie lange und wie häufig man das Fahrzeug nutzen will. Für sehr kurze Nutzungszeiträume dürften Mietmodelle günstiger sein und bei längerer Haltedauer spielt das Fahrzeugleasing seine Vorteile aus. Dazwischen sortiert sich das Abo-Modell ein, das vor allem dadurch punktet, feste Fixkosten und variable Laufzeiten mit kurzen Kündigungsfristen bieten zu können. Diese Vorteile sind natürlich auch für gewerbliche Kunden interessant, wie Gert Schaub, CEO der Fleetpool Group, weiß: „Große Flotten oder gut organisierte Fuhrparks nutzen das Auto-Abo sicherlich nur für den temporären Bedarf. Wir gehen auch nicht aktiv auf diese Flottenbetreiber zu. In der Mehrzahl sind es kleinere Unternehmen und Freiberufler, die eigenständig entscheiden.

Wir haben aber zunehmend Unternehmen als Partner, die den Mitarbeitern, die nicht im Außendienst tätig sind, anstatt eines Dienstwagens eine Pauschale bezahlen und die dafür den Mitarbeitern eine Alternative anbieten möchten. Vorteil für das Unternehmen: Das Handling liegt komplett bei uns und trotzdem haben die berechtigten Personen keinen Aufwand bei der Beschaffung. Der Kunde bekommt eine Rechnung, die alles inkludiert, und er wird über die gesamte Dauer von uns begleitet. Sprich, es bringt auch ganz viel Komfort."

Unterschiedliche Ansätze

Eine pauschale Antwort auf die Frage nach den Vorteilen von Auto-Abo-Modellen zu finden ist nur schwer möglich. Dazu unterscheiden sich die Angebote auf dem noch jungen Abo-Markt zu stark voneinander, was auch daran liegt, dass vom Start-up-Unternehmen bis hin zum etablierten Automobilhersteller oder zur Leasinggesellschaft die unterschiedlichsten Player im Abo-Markt auftreten. Damit unterscheiden sich auch die unternehmerischen Zielsetzungen. So ist das Volkswagen Konzept Abo-a-car zunächst nur auf Privatkunden ausgerichtet. Das Porsche-Abo soll laut Holger Peters, Sprecher der Geschäftsführung der Porsche Financial Services GmbH, erst einmal Neukunden sowohl im privaten als auch gewerblichen Bereich generieren: „Wir haben grundsätzlich gesehen, dass sich flexible Mobilitätslösungen als Einstiegsszenario in die Marke Porsche für neue Kunden anbieten, da die Nutzer im Durchschnitt deutlich jünger waren, und somit eine wertschöpfende Ergänzung zum klassischen Fahrzeugvertrieb darstellen und auch im Premium-Sportwagensegment funktionieren." Die bereits genannte Fleetpool Group bietet Mobilitätslösungen für B2B- und B2C-Kunden an und steht beispielsweise hinter den Angeboten von KINTO Flex (Toyota), eazycars oder eazyway (Seat). Das Unternehmen FAAREN bietet eine Onlineplattform für Fahrzeughändler an, mit deren Hilfe sämtliche Prozesse rund um das Abo organisiert werden können. „Mit FAAREN ermöglichen wir es dem Autohändler, selber zum Auto-Abo-Anbieter zu werden und bieten ihm den Zugang zum neuen Markt", schildert Daniel Garnitz, Geschäftsführer und Mitgründer des Unternehmens.

Zukunftspotenzial

Sicherlich wird sich der Markt in den nächsten Jahren konsolidieren und damit etwas übersichtlicher werden. In einem sind sich die Anbieter von Auto-Abos jedoch einig: Die Erfolgsgeschichte hat gerade erst begonnen. „Das starke Wachstum bei Bekanntheit, Zuspruch und den Abschlüssen deutet darauf hin, dass das Auto-Abo in den nächsten Jahren zu einem Erfolgsgaranten der Automobilbranche werden könnte. Eine der Voraussetzungen dafür ist, dass es uns gelingt, die Kunden mit guten Angeboten dauerhaft zu begleiten", so Gerd Schaub von Fleetpool. Besonders Unternehmen können von einem Abo-Modell profitieren, daher geht Jan Hansen, Head of Business Development bei finn.auto, davon aus, dass das Auto-Abo „sehr bald auch im Flottenumfeld als relevanter Bezugskanal für Firmenwagen ankommen" wird. „Seine Vorteile wie schnelle Verfügbarkeit, flexible Laufzeiten, transparente Kosten und geringer operativer Aufwand sind für Firmen höchst relevant. Zusätzlich kann das Auto-Abo durch kurze Laufzeiten und faire Preise auch ein Enabler von nachhaltigeren Firmenflotten werden", führt Hansen weiter aus.

Auf leisen Sohlen

Das sanfte Facelift der Mercedes-Benz V-Klasse gipfelt beim EQV im markant gestalteten Grill nach EQC-Manier, dem ersten batterieelektrischen Fahrzeug der Marke. Wie fährt der große Van mit E-Maschine denn nun?

Das EQV-Interieur präsentiert sich fein verarbeitet (li.)

Für die erste Testfahrt mit dem EQV 300 wählte Flottenmanagement „extralang“. Das bedeutet satte 5,37 Meter feinste Großraumlimousine. Und Mercedes ist es längst gelungen, die schnöden Menschentransporter über die Jahre zu nobel angehauchten Luxusgefährten zu entwickeln, die locker auf dem Preislevel einer S-Klasse rangieren. Insofern passt die Elektrifizierung recht gut zu diesem Segment, dessen Kernanliegen ja Fahrkomfort ist – und da macht sich der lautlose Antrieb geradezu perfekt. Mit einer Leistung von 204 PS powert die E-Maschine auf die Vorderräder – wer Angst hat, Antriebseinflüsse im Lenkrad zu spüren, sei unbesorgt. Der 2,7-Tonner kommt zwar durchaus druckvoll in Fahrt, ist aber kein wilder Dynamiker angesichts seiner Leermasse. Dafür fährt er satt und komfortabel, federt flauschig und entpuppt sich als ausgezeichneter Langstreckler, in dem bis zu acht Personen gut unterkommen.

Damit die Fahrt nicht rasch wieder endet, spendiert Mercedes dem elektrischen Van 90 kWh Akkukapazität – reicht für rund 400 Kilometer. Wer forscher fährt, muss freilich häufiger die Schnellladesäule aufsuchen und kann immerhin mit bis zu 110 kW Ladeleistung Strom aufnehmen. Und das Ladenetzwerk ist aktuell schon recht dicht – auf den meisten Autobahn-Rastplätzen gibt es heute bereits entsprechende Ladeplätze. Neben der ausgeprägten Bequemlichkeit ist der EQV 300 – die Zahl orientiert sich übrigens an der Leistungsklasse – ein veritabler Nutzwerter. Das Gepäckraumvolumen von über 5.000 Litern je nach Sitzkonfiguration sind ein Wort. Mit einem Nettolistenpreis von 60.740 Euro darf sich der Interessent auf 7.500 Euro Förderung von Hersteller und Staat freuen, und der private Fahranteil ist pauschal mit lediglich einem viertel Prozent zu versteuern.

Mercedes-Benz EQV 300

Motor:	**E-Maschine**
kW (PS):	**150 (204)**
Drehmoment:	**362 Nm**
Getriebe:	**eine Übersetzung**
Schadstoffkl./CO_2-Ausstoß:	**keine/0 g/km**
0-100 in sek/V-max. in km/h:	**k. A./160**
EU-Verbrauch/Reichweite:	**24,6 kWh/417 km**
Zuladung kg/Ladevolumen l:	**840/1.410-5.010**
Typklasse HP/VK/TK:	**22/25/23**
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	**31,1 %**
Dieselanteil:	**0 %**
Basispreis (netto):	**ab 60.740 Euro**
Betriebskosten pro Monat/km**:	**k. A.**

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Das **business car-abo**:
Ihr zuverlässiger
Mobilitätspartner!

like2drive
business car-abo

Firmenwagen neu gedacht:
Mit dem **like2drive business car-abo** fährt Ihr Unternehmen "auto all-inclusive*" – dank Fuhrpark-Outsourcing mit maximaler Flexibilität, voller Kostenkontrolle und unkomplizierter Abwicklung.

* zzgl. Strom, Kraft- und Betriebsstoffe

www.like2drive.de

Mehr als ein Jahr nach der Einführung von E-Scooter-Verleihsystemen in deutschen Großstädten ist es etwas ruhiger um die kleinen Elektrofahrzeuge geworden. Im Vorfeld des Inkrafttretens der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) vom 15. Juni 2019, die eine Nutzung der E-Scooter im Straßenverkehr regelt, hatte es viele Diskurse bezüglich der Sicherheit und der Umweltbilanz der E-Scooter und deren Verleihsysteme gegeben. Nach 18 Monaten zeigt sich, dass sowohl Kritiker als auch Befürworter in vielen Punkten recht behielten.

Der Rebound-Effekt

Sicherheit

Kritiker der motorisierten Tretroller hatten befürchtet, dass es zu einer Vielzahl folgenreicher Verkehrsunfälle kommen wird, wenn die Kleinstfahrzeuge erst einmal auf den innerstädtischen Straßenverkehr losgelassen würden. Zugegeben, auch innerhalb der Flottenmanagement-Redaktion gab es einige Stimmen, die vor einer nicht abzuschätzenden Gefahr warnten. Seit Januar 2020 werden Unfälle mit einem E-Scooter in den bundesweiten Statistiken separat erfasst und widerlegen die Aussagen der Skeptiker. Im ersten Quartal 2020 gab es laut dem Statistischen Bundesamt 251 Unfälle mit Personenschäden, in die mindestens ein E-Scooter verwickelt war. Dabei gab es 39 Schwerverletzte und einen getöteten Fahrer, 182 blieben leicht verletzt. Im gleichen Zeitraum kam es zu 12.727 Verkehrsunfällen mit Fahrrädern. Gleichwohl Fahrräder deutlich verbreiteter sind, häufiger genutzt werden und damit längere Strecken zurückgelegt werden, zeigt der Vergleich der Unfallstatistiken, dass das E-Scooter-Fahren per se kein höheres Unfallrisiko birgt als beispielsweise Fahrradfahren. Dennoch warnt Clemens Klinke, Mitglied des Vorstands bei DEKRA und Vizepräsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR): „Das Zusammentreffen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten auf engem Verkehrsraum birgt Risiken. Deshalb muss jeder, der sich im Straßenverkehr bewegt, die Regeln kennen. Mit unseren Vorschlägen wollen wir einen Beitrag für mehr Sicherheit im Umgang mit E-Scootern leisten." In diesem Kontext haben der DVR und die DEKRA elf Vorschläge zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr veröffentlicht, die der DVR auch in seiner Kampagne „Roll ohne Risiko" zum Thema Sicherheit beim E-Scooter-Fahren aufgreift. Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass das Unfallrisiko nicht allein am Fahrzeug selbst festgemacht werden kann und es eher eine generelle Aufgabe der Verkehrsplaner ist, schwächere Verkehrsteilnehmer besser zu schützen.

Umwelt

Die Verleiher von E-Scootern erheben mit ihrer Geschäftsidee den Anspruch, die urbane Mobilität umweltfreundlicher und staufreier zu gestalten. Diese Annahme zu bestätigen oder zu widerlegen ist nicht ganz so einfach, denn die Umweltbelastung durch die Kleinstfahrzeuge setzt sich aus vielen verschiedenen Faktoren zusammen. Neben der CO_2-intensiven Produktion, dem Laden und der Entsorgung der Akkus von E-Scootern ist es aber vor allem der Fahrtgrund, der Kritikern eine Grundlage bietet, E-Scootern eine schlechte Umweltbilanz auszustellen. Eine Grundannahme der Befürworter ist es nämlich, dass die Fahrt mit einem E-Scooter die Kurzfahrt mit den Pkw ersetzen könne. An diesem Beispiel zeigt sich jedoch das, was Experten den Rebound-Effekt nennen: Demnach verschlechtert sich die tatsächliche Umweltbilanz eines theoretisch sauberen Verkehrsmittels durch ein verändertes Nutzerverhalten. Am Beispiel der E-Scooter lässt sich beobachten, dass ein gewisser Prozentsatz an Fahrten allein durch das Vorhandensein der Roller entsteht, durch sogenannte Spaßfahrten oder das Zurücklegen von Strecken, die ansonsten zu Fuß zurückgelegt worden wären. Ähnliche Effekte konnte man bereits beim Thema Carsharing beobachten. So steigen ÖPNV-Nutzer für bestimmte Strecken auf Carsharing-Modelle um und verschlechtern damit die reale Umweltbilanz von Carsharing-Systemen. Das Umweltbundesamt (UBA) schätzt, dass Rebound-Effekte durchschnittlich etwa 10 bis 30 Prozent der möglichen Einsparungen durch energieeffiziente Technologien wieder aufheben. Im Falle eines breiteren Mobilitätsangebots wird also auch deutlich mehr Mobilität in Anspruch genommen.

Haben die Kritiker der E-Scooter also bei der schlechten Umweltbilanz der elektrischen Tretroller recht behalten? Ja und nein müsste die Antwort lauten. Tatsächlich dürfte die CO_2-Belastung durch die neue Mikromobilitätsform nicht drastisch gesunken sein, wie im Übrigen im gesamten Verkehrssektor nicht, und das trotz sparsamer Motoren, Carsharing und Ähnlichem. Dennoch können E-Roller eine sinnvolle Ergänzung im urbanen Mobilitätsmix der Zukunft sein. Die Herausforderung besteht darin, die einzelnen Verkehrsmittel miteinander zu verknüpfen. So können sich E-Scooter und der ÖPNV ergänzen, wenn die Verkehrsmittel aufeinander abgestimmt sind. Damit würde sich der Rebound-Effekt verringern. Entscheidend für den Erfolg von Verkehrsmitteln ist, dass deren Nutzung für die Menschen bequem und schnell ist. Dazu bedarf es einer entsprechenden Infrastruktur, die das Nutzerverhalten in gewisser Weise lenkt.

Flottentauglich?

Aus Sicht der Unternehmensmobilität stellt sich die Frage, ob die Kleinstfahrzeuge flottentauglich sind. Der Bundesverband Fuhrparkmanagement e. V. (BVF) riet aus Sicherheitsgründen von einer dienstlichen Nutzung der neuen E-Scooter in einem Statement kurz nach Erscheinen der Gesetzesnovelle ab. Auch der stellvertretende Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der Berufsgenossenschaft Verkehr, Dr. Klaus Ruff, betonte 2019: „Die Elektrokleinstfahrzeuge fallen unter den Anwendungsbereich der Betriebssicherheitsverordnung und der Unfallverhütungsvorschrift Fahrzeuge. Sie müssen somit auch regelmäßig geprüft und in der Gefährdungsbeurteilung berücksichtigt werden." Ist diese Form der Mikromobilität also gänzlich ungeeignet in der Unternehmensmobilität? Nicht zwingend: Für große Hotelanlagen und im Werksverkehr sind solche Fahrzeuge sicherlich interessant. Auf Dienstreisen und für Pendler können Verleihsysteme genutzt werden. Bei allem kommt es allerdings auf eine gute Organisation und Planung an.

QUO VADIS, CARSHARING?

Wer an neue Mobilitätsformen denkt, kommt unweigerlich auf das Thema Carsharing. Lange Zeit galt das Teilen von Fahrzeugen als besonders innovativ und zukunftsorientiert, und das unabhängig davon, ob es sich um Free-Floating-Konzepte, stationsbasierte Verleihsysteme oder Corporate-Carsharing-Ansätze handelte. Doch die Corona-Krise und der damit verbundene Lockdown traf die Carsharing-Branche besonders hart. Wohin geht die Entwicklung der Carsharing-Konzepte?

Die Folgen der Krise

Als im März und April 2020 das wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben für einen Moment zum Stillstand gekommen ist, nahm auch das Mobilitätsaufkommen rapide ab. Vor allem Mobilitätskonzepte, die auf der gemeinsamen Nutzung vieler Menschen beruhten, wie der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) oder eben Carsharing, litten darunter. Bettina Dannheim, Leitung Fuhrpark cambio Mobilitätsservice GmbH & Co. KG, schildert diese Zeit als einen drastischen Einschnitt: „Zu Beginn der Corona-Krise ist die Nachfrage in allen cambio-Städten eingebrochen. Teilweise stellten wir in der Spitze im Vergleich zum Vorjahr Buchungsrückgänge von bis zu 80 Prozent fest. Neben privaten Anlässen fielen auch viele berufliche Fahrten weg, da die Unternehmen vermehrt auf Arbeit im Homeoffice setzten.“ Seit den Sommerferien kann Dannheim jedoch von einer deutlichen Besserung berichten, „da hätten wir gut und gern noch mehr Fahrzeuge einsetzen können, als wir hatten“, erläutert die Leiterin des cambio-Fuhrparks.

Nicht nur der Wegfall unzähliger beruflicher und privater Fahrten während dieser ersten Corona-Welle, sondern auch große Bedenken der Nutzer bezüglich der Hygiene machten es der Carsharing-Branche schwer. Rückblickend stellt sich diese Angst als unbegründet dar. Dies nicht zuletzt wegen ausgefeilter Hygienekonzepte der Carsharing-Anbieter. So schildert beispielsweise Dr. Max Kury, Geschäftsführer der Ubeeqo GmbH und Mitglied der Geschäftsführung der Europcar Mobility Group Germany: „Um unseren Kunden bestmögliche Sicherheit zu geben, haben wir von Anfang an unsere Reinigungsprozesse an die neue Situation angepasst und außerdem unsere Kolleginnen und Kollegen bezüglich Hygiene und Arbeitsschutz sensibilisiert. Auch anhand der Statistiken wird ersichtlich, dass Carsharing-Fahrzeuge keine Virenschleudern sind und durch deren Nutzung keine erhöhte Ansteckungsgefahr besteht. Gleiches gilt im Übrigen auch für den ÖPNV.

Wohin führt der Weg des Carsharings in Deutschland

Elektroantrieb und Carsharing

Dass Carsharing für viele als Hoffnungsträger für die Mobilität von morgen gilt, liegt auch daran, dass in den Verleihsystemen relativ einfach alternative Antriebe integriert werden können, insbesondere in stationsbasierten und Corporate-Carsharing-Konzepten. „Die größte Hürde beim Ausbau der Elektromobilität in unserer CarSharing-Flotte ist der Mangel an Stellplätzen mit Lademöglichkeit“, erläutert Anja Orth, Leitung Marketing, Stadtmobil CarSharing GmbH & Co. „Wir benötigen für unser Modell des stationsgebundenen CarSharing für jedes E-Auto einen festen Stellplatz mit Lademöglichkeit, in geeigneter Lage sind diese ein sehr rares Gut.“

Doch die Lade-Infrastruktur wächst derzeit und auch das Angebot an elektrischen Fahrzeugmodellen. Damit wächst auch die ökologische Bedeutung von Carsharing. So wird laut Ute Mundolf, Leiterin Unternehmenskommunikation, Ford-Werke GmbH, der Elektroantrieb ein wesentliches Kriterium in ökologischer Hinsicht darstellen. „Mit der Elektrifizierung unserer Fahrzeugflotte befinden sich elektrifizierte Fahrzeuge bereits in unserer Carsharing-Flotte. Mit der Markteinführung unserer reinen Elektro-Fahrzeuge werden auch diese sukzessive in die Ford Carsharing-Flotte aufgenommen werden“, berichtet Mundolf über die Zukunftsaussichten bei der Einführung alternativer Antriebe im Carsharing.

Vom Besitz zur Nutzung

Selbstverständlich gelten die Vorteile von Corporate-Carsharing-Konzepten auch bei allen anderen Antriebsarten: Firmen können Kosten einsparen, eine bessere Auslastung der Fahrzeuge erreichen und den Mitarbeitern zusätzliche Mobilitätsmöglichkeiten anbieten. So schildert der Geschäftsführer der WeGo Carsharing GmbH, einem Anbieter einer Software-Plattform für Carsharing, Willem Schonewille: „Wenn eine Firma die Carsharing-Flotte auch für die Privatnutzung zur Verfügung stellt, können Mitarbeiter möglichst auch auf ein (zweites) Privatfahrzeug verzichten. Einen Trend sehen wir in der Immobilienbranche, wo viele Wohnungsunternehmen und Vermieter auf den Bau mehrerer Parkplätze verzichten (oft in Städten auch gar nicht möglich) und stattdessen ihren Anwohnern eines oder mehrere ‚Sharing-Fahrzeuge‘ zur Verfügung stellen.“ Das Beispiel zeigt, dass Carsharing nach wie vor eine zentrale Rolle in der Mobilität von morgen spielen kann.

Geschäftsreise auf einen Klick

Die Optimierung von Dienstreisen mittels Apps, über die der Nutzer direkt eine transparente Auswahl sämtlicher Hotelanbieter und verschiedenster Verkehrsmittel inklusive einfacher Abrechnungsmöglichkeiten erhält, haben sich mehrere Start-ups auf die Fahne geschrieben. Eine Auswahl und ein Ausblick.

Die Organisation von Geschäftsreisen wollen Apps vereinfachen

Auch bei den Dienstreisen wirkte der Ausbruch der Corona-Pandemie wie eine Zäsur: Im März fanden so gut wie keine Reisen statt, die neuerlich gestiegenen Infektionszahlen im Herbst bewirken nach einer kurzen Erholung der Aktivitäten über den Sommer nun wieder eine Reduktion der Geschäftsreisen auf ein Minimum. Die meisten Unternehmen erlauben derzeit nur geschäftskritische Termine, analysierte der Verband Deutsches Reisemanagement e. V. kürzlich. Dennoch sind laut dessen Aussage Geschäftsreisen ein wesentlicher Motor für die Wirtschaft, persönliche Treffen entscheidend für die Kreativität. Eine Aufnahme der Geschäftsreisetätigkeit scheint daher nötig und sinnvoll.

Doch vorerst und wohl bis weit ins nächste Jahr erwarten die Experten hier wenig Besserung. Das wiederum bedeutet eine Durststrecke für viele vielversprechende Start-ups, die ihr Know-how, ihr Kapital und ihre Kreativität in die Entwicklung moderner Systeme gesteckt haben, die die Reiseplanung, -buchung und -abrechnung effizienter machen sollen. Und damit Unternehmen ansprechen wollen, denen schlanke, transparente Prozesse grundsätzlich gelegen kommen. Sollten Geschäftsreisen wieder verstärkt durchgeführt werden können, sollten Travelmanager jedoch die Aktivitäten solcher Start-ups auf dem Schirm haben. Budgetkürzungen bei Dienstreisen finden seit mehreren Jahren statt, mit der Folge, dass die Reisen auch immer kürzer werden. Das wiederum wirkt sich auf die etablierten Travelmanagementdienstleister aus, deren Aufträge sukzessive zurückgehen. Schon länger nehmen die Onlinebuchungen von Reisen zu, die direkt vom Reisenden getätigt werden statt über Dienstleister. Bei letzteren mehren sich nun die Zukäufe von Travel-Start-ups, die den Full-Service-Dienstleistern so das fertige digitale Equipment liefern können. Denn praktische Smartphone-Apps, die die Buchung direkt durch den Nutzer ermöglichen, fehlen oftmals im umfangreichen Portfolio.

Im nebenstehenden Kasten findet sich eine Auswahl an Travel Start-ups, die mit unterschiedlichen Schwerpunkten Geschäftsreisemanagement per Apps erleichtern wollen. In den jeweiligen Anwendungen lassen sich die individuellen Reise- und Genehmigungsrichtlinien, aber auch persönliche Präferenzen hinterlegen. Teilweise können Richtlinien auch auf einzelne Reisende oder auf Abteilungen zugeschnitten werden. Sämtliche Informationen, die die Buchhaltung benötigt, sind hinterlegt. Den Umfang der Buchungsmöglichkeiten sollte jedes Unternehmen, das Travel-Apps zur Organisation von Dienstreisen hinzunehmen möchte, hinsichtlich des eigenen Bedarfs prüfen. Alle Anbieter legen Wert auf intuitive Bedienung, 24/7-Support, per Chat oder telefonisch, und Transparenz. Über Reportings können die Verantwortlichen sich über die Buchungen informieren, auch verschiedene Rechnungsstellungen sind möglich, beispielsweise die Adressierung an firmeninterne Kostenstellen, Anbindungen an namhafte Anbieter von Reisekostenabrechnungsunternehmen wie Airplus et cetera. Was gerade bei Start-ups nicht fehlen darf, ist die Option, den CO_2-Ausstoß der Reisen direkt zu kompensieren.

Die mobilen Applikationen wollen alle eins: Die Reise von der Buchung bis zur Durchführung möglichst einfach und barrierefrei machen. Und genau über das technische Gerät, das idealerweise immer dabei ist, alles aus einer Hand liefern. Hierüber können alle notwendigen Dokumente wie Fahrkarten, Bordkarten und Hotelvouchers abgerufen werden. Bei Änderung des Reiseplans, sei es eigen- oder fremdbestimmt, können die Umbuchungen oder Stornierungen direkt über die Plattform zeitnah angewiesen werden. Wichtig ist die schlüssige End-to-End-Umsetzung, dass der Mitarbeiter auf Geschäftsreise seine Reise selbst steuern kann und nicht Externe bei Änderungen beauftragen muss. Ein weiterer wesentlicher Vorteil liegt unter anderem darin, dass kein Dienstreisender mit seinem eigenen Geld in Vorkasse gehen muss oder sich vor Ort darum kümmern muss. Firmenkonten, Kreditkarten und Ähnliches können hinterlegt werden, manche Anbieter wie TravelPerk oder Voya werben damit, dass durch sie Leistungen zentral bezahlt werden.

Fazit: Der Markt des Dienstreisemanagements konsolidiert sich – nicht zuletzt aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung und innovativer Ideen aus der Schmiede von Start-ups. Die Corona-Pandemie wird ihren Beitrag zu einer weiteren Verschlankung des Geschäftsreisebereichs leisten. Aber vor allem sind es die Unternehmen, die mit ihrem Handeln das Angebot bestimmen. Wenn die Travel-Apps halten, was sie versprechen, vereinfachen sie die Reisebuchung unter anderem durch den Einsatz von künstlicher Intelligenz und verschlanken die damit verbundenen Prozesse nahezu in Echtzeit.

Ausgewählte Travel-Start-ups:

Comtravo: *www.comtravo.com*

eWINGS (American Express Global Business Travel): *www.ewings.com*

GetYourGuide: *www.getyourguide.de*

Lanes & Planes: *www.lanes-planes.com*

TravelPerk: *www.travelperk.com*

TripActions: *www.tripactions.com*

Voya (Lufthansa City Center/VW): *www.voya.com*

MEILENSTEIN

Das Elektroautomobil-Startup Piëch Automotive AG mit Sitz in der Schweiz arbeitet mit prominenter Unterstützung auf die für 2022 geplante Markteinführung seines batteriebetriebenen Sportwagens Mark Zero hin: Matthias Müller, ehemaliger Vorstandsvorsitzender von Porsche und Volkswagen, sitzt ab sofort dem Aufsichtsrat vor. Das innovative modulare Fahrzeugkonzept der Piëch Automotive, das zahlreiche Karosserievarianten, Antriebsarten sowie fortwährend mögliche Upgrades in Hard- und Software erlaubt, will in seinen Wahlmöglichkeiten einzigartig sein. Es verfolgt neue Wege der Ressourcenschonung und sichert die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Damit setzen die Schweizer schon heute einen Meilenstein für nachhaltige individuelle Mobilität. Zum Start des ersten von drei bisher geplanten Fahrzeugkonzepten, eines zweisitzigen Elektrosportwagens, plant das Unternehmen Ende 2022 seine revolutionäre Batterie- und Ladetechnologie in Serie einzuführen. Sie erlaubt 80 Prozent Kapazität für 400 Kilometer Reichweite in weniger als fünf Minuten nachzuladen, was im weltweiten Vergleich einem absoluten Spitzenwert entspricht. Die maximal mögliche Reichweite beträgt 500 Kilometer (WLTP).

LEISTUNGSSTARK

Eine neuartige Akkutechnologie mit der Bezeichnung „Spatial Atom Layer Deposition“ (SALD) soll E-Autos künftig weit über 1.000 Kilometer und gegebenenfalls sogar über 2.000 Kilometer Reichweite ermöglichen. Das Verfahren ist von den deutschen Fraunhofer-Instituten, der größten Organisation für angewandte Forschung in Europa, und der staatlichen niederländischen Forschungseinrichtung The Netherlands Organisation (TNO) gemeinsam entwickelt worden. Die Vermarktung zur industriellen Massenfertigung obliegt der eigens dazu gegründeten Firma SALD BV (Eindhoven). SALD-Akkus ermöglichen nicht nur dreimal mehr Reichweite für E-Autos als heutige Batteriezellen, sondern können auch fünfmal schneller geladen werden, teilt die SALD BV mit. Damit könnte ein E-Auto binnen zehn Minuten zu etwa 80 Prozent und in 20 Minuten vollständig geladen werden. Gespräche mit Automobilherstellern will das Unternehmen eigenen Angaben zufolge bereits führen, Namen werden allerdings nicht genannt. Die neue Akkugeneration soll frühestens 2022/23 in E-Autos eingebaut werden können.

TANK-APP

Durch die Vernetzung von Tankstellenbetreibern mit Fahrern will das Unternehmen CarPay Diem mit seiner innovativen Mobilitätslösung Anreize schaffen, bei teilnehmenden Tankstellen einen Stopp einzulegen. Eine Vielzahl von Apps, beispielsweise Navigations- oder Banking-Apps, aber auch vernetzte Fahrzeuge können die CarPay-Diem-Funktion integrieren. Sobald das Fahrzeug an die Zapfsäule fährt, meldet sich die App (oder die Fahreranzeige), lädt den Fahrer dazu ein, die Tankabsicht zu bestätigen und die entsprechende Zapfsäulennummer einzugeben. Nach dem Einhängen der Zapfpistole wird der Vorgang über das hinterlegte Zahlungsmittel verbucht und der Fahrer erhält einen elektronischen Beleg sowie seine Treuepunkte (falls vorhanden). Zeitgleich bekommt der Tankstellenbetreiber die Möglichkeit, den Fahrer über die App oder sein Display mit einem entsprechenden Angebot einzuladen, seinen Shop zu besuchen, um seinen Einkauf fortzusetzen.

Halt unter widrigsten Bedingungen

„Schneeflöckchen, Weißröckchen, wann kommst du geschneit?" Bei dieser Liedzeile werden die schönsten Kindheitserinnerungen wieder wach. Wie gern hat man Schneemänner gebaut oder ist mit dem Schlitten beziehungsweise auf Skiern den Berg runtergefahren. Doch gerade das „Schlittern" auf einer glatten Eis- oder Schneedecke kann im Straßenverkehr verheerende Folgen haben. Flottenmanagement hat sich daher einmal diesem Thema angenommen und Lösungsansätze zusammengetragen, die das „Schlittern" verhindern sollen.

Guten Halt auf Eis und Schnee versprechen Spike-Reifen, sind in Deutschland auf vielen Strekken aber verboten

Grundsätzlich steht die Sicherheit der Fahrer für jeden Fuhrparkverantwortlichen im Fokus seiner Arbeit. Daher wird – anders als bei einigen Privatfahrzeugen – je nach Saison ein Reifenwechsel vorgenommen, um den Firmenwagennutzern auch in puncto Reifen ein Höchstmaß an Sicherheit bieten zu können. Dass hier vor allem der Sicherheitsaspekt im Vordergrund steht, zeigt sich auch beim Blick in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO): Laut § 2 (Straßenbenutzung durch Fahrzeuge) Absatz 3a der StVO ist das Führen eines Kraftfahrzeugs bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eisglätte oder Reifglätte nur dann erlaubt, „wenn alle Räder mit Reifen ausgerüstet sind, die unbeschadet der allgemeinen Anforderungen an die Bereifung den Anforderungen des § 36 Absatz 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung genügen."

In § 36 (Bereifung und Laufflächen) Absatz 4 StVZO steht wiederum geschrieben: „Reifen für winterliche Wetterverhältnisse sind Luftreifen im Sinne des Absatzes 2, 1. durch deren Laufflächenprofil, Laufflächenmischung oder Bauart vor allem die Fahreigenschaften bei Schnee gegenüber normalen Reifen hinsichtlich ihrer Eigenschaft beim Anfahren, bei der Stabilisierung der Fahrzeugbewegung und beim Abbremsen des Fahrzeugs verbessert werden, und 2. die mit dem Alpine-Symbol (Bergpiktogramm mit Schneeflocke) nach der Regelung Nr. 117 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Reifen hinsichtlich der Rollgeräuschemissionen und der Haftung auf nassen Oberflächen und/oder des Rollwiderstandes (ABl. L 218 vom 12.8.2016, S. 1) gekennzeichnet sind." Die Ergänzung um das Alpine-Symbol hielt im Januar 2018 Einzug in die StVO. Zuvor war es bis Ende 2017 noch ausreichend, dass Winterreifen mit M+S-Zeichen (Matsch und Schnee) gekennzeichnet waren. Es gibt jedoch eine Übergangsregelung bis zum 30. September 2024. Vor 2018 gekaufte Winterreifen mit M+S-Kennzeichnung erfüllen ebenfalls bis zu diesem Tag die Winterreifenpflicht. Das soll die Verbraucher entlasten, die so nicht sofort Geld in neue Winterreifen stecken müssen.

Wer sich diese Gesetzespassagen einmal genauer anschaut, wird dabei keine generelle Winterreifenpflicht entdecken. Hierzulande gibt es lediglich eine situative Winterreifenpflicht, das heißt, die oft zitierte Regelung „von O bis O" (Anm. d. Red.: von Oktober bis Ostern) dient nur als Orientierung beziehungsweise allgemeine Empfehlung. Dennoch handelt es sich bei der Nutzung von Sommerreifen bei winterlicher Witterung in der Regel um eine Ordnungswidrigkeit, die mit einem Bußgeld sowie Punkten in Flensburg geahndet wird: Nutzen Verkehrsteilnehmer also bei Wetterbedingungen, wie sie in der StVO beschrieben sind, die falschen Reifen, werden 60 Euro fällig. Bereits hier wird auch ein Punkt eingetragen. Wurden durch Sommerreifen im Winter andere Verkehrsteilnehmer behindert, weil zum Beispiel das Fahrzeug quer stand, sind ein Bußgeld von 80 Euro sowie ebenfalls ein Punkt vorgesehen. Handelt es sich bei der Nutzung von Sommerreifen im Winter dann um eine Gefährdung, steigt das Bußgeld auf 100 Euro. Führen die ungeeigneten Reifen zu einem Unfall, muss der Fahrer neben den Sanktionen von 120 Euro und einem Punkt oft auch mit einem verminderten Versicherungsschutz rechnen. Auch kann der Halter zur Rechenschaft gezogen werden, wenn er das Fahren mit Sommerreifen im Winter anordnet oder dies zulässt. In diesem Fall wird ein Bußgeld von 75 Euro für den Halter des Fahrzeugs fällig.

Diese situative Winterreifenpflicht ist keineswegs eine ausschließlich deutsche Regelung, sondern sie ist in vielen Ländern zu finden. Dazu zählen beispielsweise auch die Nachbarländer Luxemburg, Österreich und die Tschechische Republik. Zusätzlich muss in Tschechien beachtet werden, dass auch die Außentemperatur über die Winterreifenpflicht entscheidet. In Frankreich oder Italien kann hingegen durch Beschilderung bei entsprechenden Witterungsverhältnissen eine Winterreifenpflicht kurzfristig ausgerufen werden, dies gilt insbesondere bei Gebirgsstraßen oder in höheren Lagen. Obwohl die Schweiz an Länder mit situativer wie auch kurzfristig ausgerufener Winterreifenpflicht grenzt – gleichzeitig viele höhere Lagen aufweist –, gibt es weder eine generelle noch eine situative Winterreifenpflicht. Aber: Wer auf verschneiten schweizerischen Straßen mit Sommerreifen unterwegs ist, haftet bei einem Unfall allerdings zu einem erheblichen Teil mit. Bei Verkehrsbehinderung wegen ungeeigneter Bereifung droht außerdem ein Bußgeld.

Doch was ist, wenn Winterreifen aufgrund der winterlichen Straßenverhältnisse an ihre Grenzen stoßen? Dann helfen oft nur noch Schneeketten oder Spike-Reifen. Jedoch gilt es hier zu beachten, dass beide Hilfsmittel Sonderregelungen unterliegen. So sind Schneeketten zwar bis auf Irland in allen europäischen Ländern erlaubt – dies jedoch meist nur auf vollständig schneebedeckter Straße. In Deutschland besagt das Verkehrszeichen 268 (Anm. der Red.: Rundes Schild mit blauem Hintergrund, das ein schwarz-weißes Piktogramm mit einem Autoreifen mit Schneeketten zeigt): Ab hier geht es nur mit Schneeketten weiter. Wer auf schneebedeckter Fahrbahn ohne diese fährt, riskiert ein Verwarnungsgeld in Höhe von 20 Euro. Wichtig ist, dass das Zeichen 268 auch für Fahrzeuge mit Allradantrieb gilt, jedoch müssen Schneeketten bei diesen nur an mindestens zwei Rädern einer Antriebsachse angelegt werden – wo genau, zeigen die Herstellerangaben in der Bedienungsanleitung. Ohnehin ist es besser, die Schneeketten vorab einmal „im Trockenen" zu montieren. In der Hektik, beispielsweise bei heftigem Schneefall, erstmals Schneeketten aufzuziehen, birgt die Gefahr der falschen Montage beziehungsweise eines Schadens an Kette oder Fahrzeug. Dabei gilt es grundsätzlich zu beachten,

dass Schneeketten bei Pkw auf der Antriebsachse angebracht werden müssen. Bei Fahrzeugen mit Allradantrieb genügt wie zuvor beschrieben die Anbringung an mindestens zwei Rädern einer Antriebsachse. Jedoch ist es sinnvoll, alle Achsen mit den Traktionshilfen auszustatten, um bei sehr widrigen Witterungsbedingungen die volle Wirkung der Ketten auch beim Bremsen bergab nutzen zu können.

Wann sollten die Schneeketten aufgezogen werden? Da das Fahren mit Schneeketten nur auf vollständig schneebedeckter Straße erlaubt ist, sollte man sich bei Näherung einer beispielsweise schneebedeckten Passauffahrt einen ebenen, abseits liegenden Montageplatz suchen, die Sicherheitsweste anziehen und gegebenenfalls die Warnblinkanlage einschalten. Danach muss der Schnee rund um die Reifenaufstandsfläche entfernt werden, damit Kette und Verschlusselemente bei der Montage sauber bleiben. Nun die Kette entsprechend der Montageanleitung über den Reifen legen. Meist wird im zweiten Schritt das Fahrzeug wenige Meter bewegt, um die Kette komplett aufzulegen. Abschließend die Kette verschließen und dabei auf die richtige Spannung achten: Sie sollte nicht zu locker sein, denn dann könnten Teile der Kette am Fahrzeug anschlagen und Schäden an Bremsleitungen, ABS-Sensoren und Radaufhängung verursachen. Aber auch zu fest darf die Kette nicht gespannt sein, sonst könnte sie reißen und das Fahrzeug ebenfalls beschädigen. Korrekt gespannt ist eine Schneekette, wenn sie sich während der Fahrt kontinuierlich vor der Reifenaufstandsfläche auf die Straße legt. Beachten sollte man zudem, dass – ähnlich wie bei der Reifenmontage – die Kettenspannung nach 100 Metern kontrolliert werden muss und gegebenenfalls nachjustiert werden sollte.

Insbesondere neue Fahrzeugmodelle verfügen oftmals über unterschiedliche Fahrprogramme. Daher sollte vor der Abfahrt mit den Schneeketten ein weiterer Blick in die Bedienungsanleitung erfolgen, um die Fahrtipps und Einstellungen des Fahrzeugherstellers nachzulesen: Ist ein besonderes Fahrprogramm für das Fahren mit Schneeketten vorgesehen oder muss gar die Traktionskontrolle abgestellt werden? Außerdem, auch wenn nicht immer in der Bedienungsanleitung zu lesen, gilt für das Fahren mit Schneeketten eine Höchstgeschwindigkeit von 50 Stundenkilometern. Dabei ist während der Fahrt auf Geräusche zu achten: Sobald es laut oder unruhig wird, sollte man anhalten und die Kette überprüfen. Sind die Straßen wieder eis- und schneefrei, die Schneeketten abnehmen, andernfalls werden Ketten und Straßenbelag beschädigt.

Auch wenn Schneeketten sich rein äußerlich nicht stark voneinander unterscheiden zu scheinen, müssen sie ganz genau zum jeweiligen Fahrzeug und natürlich auch zur Reifengröße passen. Denn die aufgezogenen Schneeketten sollen ein Netz auf der Lauffläche des Pneus bilden, welches die Reifen daran hindert, durchzudrehen, und dem Fahrzeug mehr Grip und Haftung auf rutschigem Untergrund verleiht. Meist bestehen die Schneeketten aus widerstandsfähigem Stahl, doch auf dem Markt gibt es auch Schneeketten aus Kunststoff oder Textil. Die Kettenglieder sind dabei meist sehr kantig und bei einigen Modellen mit zusätzlichen Greifstegen mit Eiskanten versehen, die für eine besonders gute Haftung sorgen. Einige Ketten sind zudem mit lockeren, runden Kettengliedern ausgestattet, deren Aufgabe es ist, die Kette von Schneeanhaftungen und Verklumpungen zu befreien. Ähnlich wie beispielsweise Schuhe mit Spikes entfalten die Schneeketten also ihre Wirkung dadurch, dass sie dem Fahrzeug zu einer besseren Haftung und einem besseren Grip verhelfen und ein Wegrutschen vermeiden.

Neben dem Material unterscheiden sich Schneeketten auch in ihrer Art: Grundsätzlich muss zunächst zwischen Anfahrhilfen und vollwertigen Schneeketten unterschieden werden. Bei den vollwertigen Schneeketten wird außerdem noch einmal in Antriebsketten und Spurketten unterschieden. Anfahrhilfen bedecken anders als die vollwertigen Schneeketten nicht den gesamten Reifen. Es handelt sich bei ihnen vielmehr um Kunststoff-Spikes oder kleine Kettennetze, die an der Felge angebracht werden. Sie bedecken nur ein Teilstück des Reifens und sind geeignet, um kurze Teilstrecken, Steigungen oder Gefälle zu überwinden, für die der Einsatz von vollwertigen Schneeketten nicht erforderlich ist, oder um das bereits festgefahrene Fahrzeug aus seiner misslichen Lage zu befreien. Antriebsketten, die auf den Reifen der Antriebsachse montiert werden, verhindern vor allem das Rutschen und Durchdrehen der Reifen. Dazu verlaufen die Ketten quer über die Lauffläche. Bei den Spurketten, die auf den Reifen der Lenkachse angebracht werden, wird hingegen ein seitliches Wegrutschen der Räder verhindert. Dazu verlaufen die Kettenstücke längs gerichtet zur Laufrichtung. Moderne Schneeketten sind in aller Regel eine Kombination aus Spurketten und Antriebsketten, die auf der Antriebsachse angebracht werden. Die Kettensegmente bei diesen kombinierten Schneeketten sind oftmals kreuz und quer angeordnet und die quer laufenden Kettensegmente sind immer wieder durch Längsstücke verbunden.

Während Schneeketten durchaus üblich sind und für diese sogar in einigen Ländern wie Serbien vom 1. November bis zum 1. April eine Mitnahmepflicht besteht oder gar wie in Ungarn ein Einreiseverbot droht, wenn eine Schneekettenpflicht kurzfristig angeordnet ist und Einreisewillige keine Ketten mitführen, sind Spike-Reifen in vielen Ländern verboten. Aber auch hier gibt es Ausnahmen, wie beispielsweise Finnland, Norwegen sowie unsere Nachbarländer Österreich und die Schweiz. Selbst in Deutschland, wo eigentlich ein generelles Verbot gilt, sind sie im „Kleinen Deutschen Eck“ erlaubt – also auf der Strecke von Lofer bis Bad Reichenhall sowie 15 Kilometer vor der österreichischen Grenze.

Fazit

Auch wenn es in den letzten Jahren immer seltener zu winterlichen Wettereinbrüchen kam, die den Einsatz von Schneeketten oder Spike-Reifen erforderten, sollte man sich zumindest immer mal wieder über diese Produkte informieren. Denn gerade in den höheren Lagen und in Alpennähe können diese von jetzt auf gleich über die Weiterfahrt entscheiden.

car.aktiv

PROFESSIONELLES SCHADEN- UND FLOTTEN-MANAGEMENT

- Schaden- und Flottenmanagement – Reibungslose Abwicklung im Schadensfall. Schnell. Transparent. Kostengünstig.
- Leasingrückgabe – Sicher, Zeit und Kosten sparen
- Fahrzeugaufbereitung – Sparen Sie Kosten bei der Leasingrückgabe.

www.car-aktiv.de

UMWELTFREUNDLICH

Mit dem MICHELIN e.Primacy bringt MICHELIN seinen bisher umweltfreundlichsten Reifen ab dem Frühjahr auf den Markt. Bereits bei der Entwicklung spielte die Ökobilanz eine bedeutende Rolle, um sämtliche Umweltauswirkungen seiner gesamten Lebensdauer berücksichtigen zu können. Durch seinen geringeren Rollwiderstand trägt er dazu bei, den CO_2-Ausstoß zu verringern und die Kraftstoffeffizienz zu verbessern. Bei der Entwicklung wurden erstmals Umweltverträglichkeitssimulationen als Teil des Entscheidungsprozesses herangezogen. Mithilfe standardisierter Ökobilanzmethoden wurden alle Auswirkungen des Pneus berechnet und optimiert – von der Rohstoffgewinnung bis hin zum Recycling. Durch die Rollwiderstandsleistung des MICHELIN e.Primacy im hochwertigen Ersatzreifenmarkt soll sich auch die Energieeffizienz eines Elektrofahrzeugs verbessern lassen: So sei es möglich, die Reichweite um bis zu sieben Prozent beziehungsweise etwa bis zu 30 Kilometer bei einem Fahrzeug mit einer Reichweite von 400 Kilometern zu erhöhen. Der umweltfreundliche Reifen ist ab Frühjahr 2021 in 56 Reifendimensionen von 15 bis 20 Zoll erhältlich und kann auf den gängigsten Verbrennungs- und Elektrofahrzeugtypen montiert werden.

MOBILITÄTSPARTNERSCHAFT

Continental und MOIA gehen gemeinsam in die nachhaltige Zukunft der Mobilität. Der Premiumreifenhersteller unterstützt MOIA, den Anbieter von Ridepooling in Hamburg und Hannover, im Rahmen des Conti360° Fleet Solutions-Kilometer-Vertrags mit Reifen und Service. „Den ‚VanContact 4Season'-Reifen für das Fahrzeug haben wir entlang der Anforderungen von VW entwickelt", sagt Annika Lorenz, Leiterin Flottengeschäft Deutschland von Continental, und weiter: „Es ist ein Ganzjahresreifen mit einem niedrigen Rollwiderstand für einen effizienten Energieverbrauch bei gleichzeitig guter Bremsleistung auch auf nasser, matschiger Fahrbahn, mit maximalem Fahrkomfort und bester Sicherheit." Die Kooperation mit Continental bringt dem Ridepooling-Anbieter viele Vorteile: „Mit dem eigens für uns entwickelten Ganzjahresreifen in Kombination mit dem Conti360° Fleet Solutions-Konzept gewährleisten wir noch mehr Sicherheit und steigern mit dem 24-Stunden-Reifenservice unsere Flotteneffizienz", sagt Jens-Michael May, CEO der MOIA Operations Germany GmbH. Der Mobilservice wird von Continental und Servicepartner Vergölst sichergestellt.

SICHER UNTERWEGS

Wenn die Tage kurz sind, die Luft feucht und kalt, die Straße nass und eisig ist, dann kann die Autofahrt gefährlich werden, speziell mit den falschen Reifen. Experten von Goodyear Dunlop empfehlen, ab einer Tagesdurchschnittstemperatur von 7 °C auf Winterreifen umzurüsten, auch wenn in Deutschland nur eine situative Winterreifenpflicht besteht. Demnach dürfen Fahrzeuge bei winterlichen Verhältnissen nur fahren, wenn sie mit speziell gekennzeichneten Winter- oder Ganzjahresreifen ausgerüstet sind. Nur derart gekennzeichnete Winterreifen, wie der aktuelle Testsieger laut AUTO BILD Allrad Goodyear UltraGrip Performance+, haben eine weichere Gummimischung, die dafür sorgt, dass der Reifen auch bei tiefen Temperaturen elastisch bleibt und optimalen Grip bietet. Mithilfe vieler Profilblöcke mit unzähligen feinen Einschnitten, den Lamellen, kann er auf Schnee guten Grip aufbauen. Das sorgt für Stabilität und der Fahrer hat mehr Kontrolle über das Fahrzeug, besonders beim Anfahren, Bremsen und bei Kurvenfahrten. In Kombination mit einem speziellen Profil bieten Winterreifen optimalen Grip und Komfort in der kalten Jahreszeit.

ELEKTROTRANSPORTER

Mit dem neuen E-Transit stellt Ford erstmals eine vollelektrische Variante seines Transporters im 2-Tonnen-Segment vor: Es handelt sich bei diesem Null-Emissions-Fahrzeug mit Heckantrieb um eine komplette Ford-Eigenentwicklung mit einer neu konstruierten Hinterachse und einer Heavy-Duty-Einzelradaufhängung. Die im Unterboden installierten flüssigkeitsgekühlten 400-Volt-Lithium-Ionen-Akkus haben eine Kapazität von 67 kWh. Damit erzielt der E-Transit nach WLTP-Norm eine kombinierte Reichweite von voraussichtlich bis zu 350 Kilometern. Der Elektromotor des E-Transit mobilisiert eine Leistung von 198 kW (269 PS) und ein Drehmoment von 430 Nm. Außer der Vielseitigkeit und Robustheit eines typischen Ford Transit bietet der neue E-Transit neben einem unveränderten Laderaumvolumen von bis zu 15,1 Kubikmetern auch clevere Software-Lösungen für mehr Effizienz und eine Option, die das Fahrzeug zu einer mobilen Stromquelle für externe Werkzeuge und Akkus macht. Abgerundet wird das Profil des neuen E-Transit durch deutlich reduzierte Aufwendungen für Wartung und Service. Der neue E-Transit soll in Europa im Frühjahr 2022 auf den Markt kommen.

DIGITALE SERVICEWELT

IVECO erweitert seine kundenorientierten Angebote mit der Einführung von IVECO ON. Darunter sind alle integrierten Service- und Transportlösungen vereint, welche die Kunden dabei unterstützen sollen, ihren Fuhrpark und ihre Geschäfte effizient zu verwalten und wettbewerbsfähiger, profitabler und nachhaltiger zu betreiben. Mit IVECO ON stehen die Kunden in ständigem Kontakt mit den Experten und Händlern von IVECO und erhalten genau die Unterstützung, die ihre Fahrzeuge auf der Straße und ihr Geschäft am Laufen halten. „Es schafft ein Ökosystem integrierter Lösungen, die unseren Kunden helfen sollen, ihre Geschäfte effizienter, einfacher und profitabler zu führen. Wir entwickeln ständig neue Services, um unsere Kunden auf eine neue Art und Weise zu unterstützen. Die Connected Services von IVECO ON stellen einen zweifachen Meilenstein in der Kundenbetreuung dar: Zum einen verwandeln sie das Fahrzeug in eine Plattform, die in Echtzeit kommuniziert und Daten empfängt. Zum anderen wird IVECO dadurch zu einem echten Ansprechpartner für den Kunden und den Fahrer. Wir verändern damit das Servicekonzept an sich", sagte Thomas Hilse, Brand Präsident bei IVECO.

NEUE KANGOO-FAMILIE

Renault präsentierte Anfang November die dritte Generation der Kangoo-Familie. Ein komplett neues Design, durchdachte Transportlösungen, noch mehr Komfort sowie moderne Fahrerassistenzsysteme sollen die Modelle auszeichnen. Wie bei den Vorgängern wird auch vom neuen Modell wieder eine Nutzfahrzeugvariante verfügbar sein. Ergänzend zum höher ausgestatteten und in zwei Längen verfügbaren Kompakttransporter Kangoo Rapid wird Renault das Modell Renault Express anbieten. Das Ladevolumen des Rapid beträgt je nach Version 3,3 bis 3,9 Kubikmeter oder 4,2 bis 4,9 Kubikmeter. Die Transportervariante verfügt mit „Easy Side Access" und „Easy Inside Gallery" über zwei Innovationen, die den Zugang zum Ladeabteil und das Beladen erleichtern. „Easy Side Access" steht laut Renault für die mit 1.446 Millimetern breiteste seitliche Ladeöffnung auf dem Markt. Die „Easy Inside Gallery" erlaubt es, langes und sperriges Ladegut oben im Laderaum zu transportieren. Der Kompakttransporter wird mit manuellem und automatischem Getriebe sowie in Diesel-, Benzin- und zu einem späteren Zeitpunkt auch in Elektroausführung verfügbar sein. Der Marktstart für die neue Kangoo-Modellgeneration erfolgt im Frühjahr 2021.

Das Fahrzeugdach als Laderaumerweiterung

Es vergeht kein Tag, an dem nicht in den Verkehrsnachrichten der Radiosender vor Gefahren durch „Gegenstände auf der Fahrbahn“ gewarnt wird. Unter diesen Verkehrshindernissen befindet sich vom Autoreifen über Europaletten bis hin zu ganzen Sofagarnituren alles, was auf Fahrzeuge verladen werden kann. Der Grund, warum diese Dinge auf der Straße landen und eine Gefahr für Verkehrsteilnehmer darstellen, ist fast immer eine schlechte Ladungssicherung. Allzu oft wird dabei die Sicherung von Gegenständen auf dem Fahrzeugdach vernachlässigt.

Es sollte eine Selbstverständlichkeit sein, die öffentlichen Verkehrswege sauber zu halten und verlorene Ladung oder Ähnliches selbstständig zu entfernen. Doch es ist nicht nur dem Verantwortungsbewusstsein der Bürger überlassen, es gibt laut der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auch die gesetzliche Pflicht dazu. In Paragraf 32 heißt es: „Es ist verboten, die Straße zu beschmutzen oder zu benetzen oder Gegenstände auf Straßen zu bringen oder dort liegen zu lassen, wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann.“ Auch wenn die Gegenstände nicht absichtlich auf der Straße abgeladen wurden, sondern verloren gehen, ist man laut StVO verpflichtet, die Gegenstände zu entfernen oder den nachfolgenden Verkehr vor der Gefahr zu warnen. Wer Teile seiner Ladung verliert und dadurch den Verkehr gefährdet, riskiert ein Bußgeld von mindestens 60 Euro und einen Punkt in Flensburg. Die Pflicht, das Hindernis selbst zu beseitigen, gilt nicht auf Autobahnen. Die Gefahr, durch das Betreten der Fahrbahn sich und andere Verkehrsteilnehmer in lebensbedrohliche Situationen zu bringen, ist zu hoch. Wer feststellt, dass er Ladung auf der Autobahn verliert, der sollte mit eingeschaltetem Warnblinker auf dem Standstreifen halten und die Polizei verständigen. Auch wenn man nicht selbst Ladung verliert, sind Gegenstände auf der Fahrbahn unbedingt der Polizei zu melden.

Damit es erst gar nicht so weit kommt, schreibt die StVO in Paragraf 22 gewisse Ladungssicherungsregeln fest, nach denen die mitgeführten Gegenstände gegen ein Herab- oder Umfallen gesichert sein müssen, auch wenn der Fahrer eine Vollbremsung oder ein Ausweichmanöver durchführt. Diese betreffen auch Ladung, die auf dem Dach des Fahrzeugs transportiert wird. In Absatz 2 heißt es dort unter anderem: „Fahrzeug und Ladung dürfen zusammen nicht breiter als 2,55 m und nicht höher als 4 m sein.“ Weiterhin dürfen die Gegenstände nach vorne 50 cm und nach hinten 1,50 m das Fahrzeug überragen, müssen dann aber auch entsprechend gekennzeichnet werden. Wie genau die Ladung gesichert werden soll, hängt vom Fahrzeugtyp und von den Sicherungssystemen des Fahrzeugs ab. In jedem Falle ist es die Pflicht des Unternehmens, die Unfallverhütungsvorschriften (DGUV Vorschrift 70) einzuhalten und das Fahrzeug jährlich durch einen Sachverständigen auf die Betriebssicherheit untersuchen zu lassen sowie den Fahrer jährlich in die Bedienung des entsprechenden Fahrzeug einzuweisen. Doch Vorsicht: Diese Unterweisung muss wiederholt werden, wenn sich das Gefahrenpotenzial des Fahrzeugs ändert, beispielsweise wenn nachträglich ein Dachträgersystem angebracht wird. Bei der Nachrüstung solcher Systeme sollte darauf geachtet werden, dass sie den geforderten Richtlinien und DIN-Normen entsprechen. Als Fuhrparkverantwortlicher muss man seinen Fahrern alle notwendigen Bestandteile, die eine Ladungssicherung nach Paragraf 22 Absatz 1 StVO gewährleisten, zur Verfügung stellen. Hinsichtlich der Mindestanforderungen von Stabilität und zulässigem Ladungsgewicht in Nutzfahrzeugen greift die DIN-Norm 75410-2. Im Nutzfahrzeugbereich bieten Hersteller wie Ford oder Renault passende Dachträgersysteme für ihre Modelle mit an und auch die gängigen Anbieter von Einbaulösungen verfügen über eine breite Palette an Dachträgersystemen. Der Fuhrparkleiter sollte die durchgeführten Unterweisungen und die Fahrzeuguntersuchungen dokumentieren, da bei unzureichender Umsetzung der Vorschriften ein Bußgeld der Berufsgenossenschaft droht und der Versicherungsschutz erlöschen kann.

Dass Handwerksbetriebe hin und wieder etwas auf dem Dach eines Nutzfahrzeugs transportieren, ist oft nicht vermeidbar, man denke beispielsweise an Leitern eines Dachdeckerbetriebs. Doch ist die Nutzung eines Dachgepäckträgers auch bei privaten Urlaubsfahrten mit dem Dienstwagen erlaubt? Darf der Mitarbeiter so ohne Weiteres seine E-Bikes auf das Dach des Firmenwagens packen? Es lohnt sich, hierfür entsprechende Regelungen in den Dienstwagen-Überlassungsvertrag und die Car-Policy mit aufzunehmen, wie im Übrigen auch für das Nachrüsten einer Anhängerkupplung. Dienstwagenfahrer sollten ohne die Erlaubnis des Arbeitgebers privat angeschaffte Halterungssysteme nicht auf dem Dach des Dienstwagens montieren. Aus Unternehmenssicht empfiehlt es sich, die Nutzung von Dachträgern bei User-Chooser-Fahrzeugen einzuschränken, da es bei der Montage und dem Be- und Entladen der Trägersysteme und Boxen gerne auch mal zu Lackschäden kommen kann. Hinzu kommen noch offene Fragen zu Versicherung, Haftung und Kosten.

HUMBAUR

MACHT'S MÖGLICH

HUMBAUR FEIERT 1000000 ANHÄNGER

Wir machen´s möglich

1 000 000 gebaute Anhänger. Wenn das kein Grund zum Feiern ist. Aber wie hat eigentlich alles begonnen? Entdecken Sie jetzt die Humbaur Geschichte und spannende Fakten rund um unsere Jubiläumsanhänger.

Jetzt mitfeiern auf 1million.humbaur.com

Humbaur GmbH
Mercedesring 1 / 86368 Gersthofen

Der Flugverkehr war 2020 nur sehr eingeschränkt möglich und viele Flieger blieben am Boden

Geschäftsreiseklima

Eine Weisheit, die man seit Beginn der Corona-Pandemie immer wieder hört, ist, dass eine Krise immer auch eine Chance sein kann. Übertragen auf die Unternehmensmobilität bedeuten Kontaktbeschränkungen, Homeoffice und Videokonferenzen einen drastischen Rückgang des Mobilitätsbedarfs. Die Chance für die Unternehmen in dieser Krise besteht darin, das Mobilitätsverhalten insgesamt kritisch zu hinterfragen und neu zu gestalten. Spannend ist daher die Frage, was Mobilitätsmanager und die Dienstreisebranche für 2021 erwarten.

Der Pkw im Trend

Der Verband Deutsches Reisemanagement e. V. (VDR) veröffentlicht seit Juli 2020 alle 14 Tage ein Stimmungsbild der deutschen Wirtschaft zum Thema Geschäftsreisen. Diese VDR-Barometerumfragen zu den Auswirkungen der Corona-Krise werden unter den Verbandsmitgliedern durchgeführt und geben ein aussagekräftiges Meinungsbild über die letzten Monate hinweg ab. Dabei zeigen die Unternehmen eine recht homogene Einstellung zur Reisepolitik: Seit Beginn der VDR-Umfragen sind Geschäftsreisen in über 90 Prozent der befragten Unternehmen nur mit einem triftigen Grund erlaubt. Mit dem zweiten Corona-Lockdown Anfang November 2020 stieg der Wert auf 97,5 Prozent der Befragten an. Wenn eine Dienstreise jedoch nicht zu vermeiden ist, dann wird immer häufiger auf den Pkw zurückgegriffen. Ein Trend, der zwischen Juli und November laut der genannten Umfrage sogar noch zugenommen hat. 75,3 Prozent der Befragten gaben an, dass sie aufgrund der Corona-Krise für innerdeutsche Reisen verstärkt auf das Automobil zurückgreifen. Ein Wert, der sich auch mit dem Umfrageergebnis der Flottenmanagement-Onlineumfrage aus Ausgabe 5/2020 deckt. Man kann daher zu Recht von einer kleinen Renaissance des Dienstwagens sprechen.

Ausblick 2021

Einer der großen Verlierer in der Corona-Pandemie ist der Flugverkehr. Nur 1,2 Prozent gaben laut VDR an, dass sie häufiger auf das Flugzeug ausweichen werden. Im Gesamtjahr 2020 kalkuliert der Dachverband der Fluggesellschaften, die International Air Transport Association (IATA), mit einem Nachfragerückgang von 66 Prozent, im kommenden Dezember sogar von 68 Prozent. Ursprünglich ging man von einer Nachfrageerholung im vierten Quartal 2020 aus. Laut dem Verband gibt es auch kaum Hinweise auf eine Besserung im ersten Halbjahr 2021. Den Fluggesellschaften und Flughäfen, wie dem gerade neu eröffneten Berliner Flughafen (BER), droht also eine schwere Zeit auch über den November-Lockdown hinaus.

Dabei sollte erwähnt werden, dass Fliegen an sich keine erhöhte Ansteckungsgefahr birgt. Dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL) zufolge ist das Flugzeug sogar das öffentliche Verkehrsmittel mit dem geringsten Infektionsrisiko. Die IATA untermauert das mit Zahlen: So seien weltweit lediglich 44 Fälle einer Ansteckung im Flugzeug bekannt. Das entspreche einem von 27,3 Millionen Reisenden. Als Grund für die hohe Sicherheit geben die Verbände neben wirksamen Hygienekonzepten an Bord und am Boden die saubere Kabinenluft an. Alle drei Minuten gebe es einen vollständigen Luftaustausch, ein Hepa-Filter entferne zudem zuverlässig Viren und Bakterien, so der BDL.

Dass die Auswirkungen der Krise auf die Luftfahrtbranche nachhaltig sein können, dafür spricht auch, dass die meisten Unternehmen die Reiserichtlinien überarbeiten und die Notwendigkeit von Reisen sorgfältiger überprüfen werden. Diese Unternehmenspolitik halten zumindest 43,9 Prozent der vom VDR befragten Unternehmen für „sehr wahrscheinlich". Zudem gehen 30,6 Prozent der Firmen inzwischen davon aus, dass die Corona-Krise über das erste Quartal 2021 hinaus andauern wird. Und 67,1 Prozent sind der Meinung, dass die Zahl der Geschäftsreisen um bis zu 30 Prozent abnehmen wird – und das unabhängig von der aktuellen Pandemie. Folgerichtig droht laut den Teilnehmern des VDR-Barometers eine Pleitewelle unter den Reisedienstleistern. Ein Szenario, das Anfang November 69,5 Prozent für sehr wahrscheinlich hielten.

Des einen Freud, des anderen Leid, wie es häufig heißt. Und so gibt es vor allem zwei Profiteure der Krise: die Umwelt und die IT-Branche. Während des ersten Lockdowns im ersten Quartal 2020 sank der CO_2-Ausstoß europaweit um durchschnittlich fünf Prozent (Quelle: Dataforce) und in Verbindung mit der Erwartung, dass Reisen generell zurückgehen könnten, kann dies eine nachhaltige positive Entwicklung für die Umwelt sein.

Der zweite Profiteur ist die IT-Branche: Unternehmen wie Google, Zoom, TeamViewer und Microsoft konnten durch die Zunahme an Videokonferenzen und digitalen Messeangeboten ein enormes Wachstum erreichen. Die Digitali-

sierung des gesellschaftlichen Lebens und der Arbeitswelt hat sich durch Kontaktverbote, Reiseeinschränkungen und neue Arbeitsabläufe enorm beschleunigt und wird in vielen Punkten nicht mehr auf den Stand vor der Pandemie zurückzudrehen sein.

Die Dienstreise als Auslaufmodell?

Der US-Technologieriese Amazon gab bei der Präsentation der Unternehmenszahlen nach Abschluss des dritten Quartals an, durch die strikte Reduzierung der Dienstreisen Kosten von rund einer Milliarde US-Dollar eingespart zu haben. Auch wenn diese Einsparungen durch die coronabedingten Verluste, beispielsweise durch die eingeschränkte Produktivität, relativiert werden müssen, so dürften doch einige Unternehmen angesichts solcher Einsparpotenziale nachdenklich werden. Bedeutet das nun das Ende der Dienstreisen? Was spricht nach wie vor für Geschäftsreisen?

Auch wenn es angesichts der rasanten Pandemie-Entwicklung im November 2020 und der vorgestellten Prognosen und Einschätzungen der Verbände vielleicht anders erscheint, die Geschäftsreise wird auch in den nächsten Jahren eine wichtige Rolle im Wirtschaftssystem spielen. Dafür spricht eine Reihe von Gründen, die statistisch jedoch schlechter zu erfassen sind. Zunächst spricht für die Dienstreise, dass ein Video-Call ein physisches Treffen nur schlecht, in manchen Fällen gar nicht, ersetzen kann. So lassen sich einige Aufgaben nur vor Ort lösen, beispielsweise wenn es um handwerkliche oder technische Dinge geht. Auch sollte das Zwischenmenschliche insbesondere bei einem Erstkontakt nicht unterschätzt werden. Wer ein Geschäft abschließt oder einen Vertrag unterzeichnet, der möchte in der Regel seinen Vertragspartner kennenlernen. Das geht am besten bei einem physischen Treffen. Hinzu kommen Messen und ähnliche Veranstaltungen, die eine Branche zusammenführen und ebenfalls nur mit erheblichen Abstrichen in die digitale Welt transferiert werden können. Bei einer Onlinemesse kommt es zu einer geringeren Interaktion zwischen den Teilnehmern und nur zu wenigen zufälligen Begegnungen mit potenziellen Kunden oder Kontakten. Daher werden nach der Pandemie auch solche Netzwerkveranstaltungen wieder stattfinden und Dienstreisen nötig machen.

Fazit

Die Reisebranche hat die Corona-Krise mit am härtesten getroffen. Vor allem der Flugverkehr ist zeitweise vollständig zum Erliegen gekommen. Es wird Jahre dauern, bis man wieder auf dem Niveau des Reiseaufkommens von 2019 angekommen ist. Zumal die Chance für Unternehmen, das Travelmanagement nachhaltiger und kosteneffizienter zu gestalten, verlockend ist. Digitale Treffen werden physische Meetings ergänzen und die Zahl der Dienstreisen vermindern. In welchem Maße dies geschieht, hängt nicht zuletzt vom weiteren Pandemie-Verlauf ab und lässt sich daher nur schwerlich vorhersagen.

Effizienteste **Antriebsquelle?**

Derzeit sieht es so aus, als gehe die Reise Richtung „Elektro“

Warum spricht alle Welt eigentlich vom batteriegespeisten Elektroantrieb, obwohl es doch auch andere umweltfreundliche Lösungen gibt, die vor allem den Verbrenner erhalten könnten? Biomethan, synthetische Kraftstoffe oder Biodiesel? Auch der E-Antrieb aus der wasserstoffbetriebenen Brennstoffzelle ist noch im Rennen. Flottenmanagement hat sich die Energiebilanzen angesehen.

Der gute alte Verbrenner scheint ausgedient zu haben. Immer wieder werden hier und da noch E-Fuels ins Spiel gebracht, die vielleicht am Ende doch lebensverlängernd wirken könnten. Aber die Vorstöße scheinen im lauten Abgesang auf den Hubkolbenmotor einfach zu verhallen und die Autoindustrie hat sich gedanklich längst von der Technik verabschiedet, die weit über hundert Jahre das Maß der Dinge war. Doch ist das Elektroauto bilanziell wirklich das Allheilmittel schlechthin, um den CO_2-Ausstoß herunterzubringen? Schließlich kommt es auf den Strommix an und wer exakt rechnet, muss immerhin auch die Energie mit in seine Kalkulation einbeziehen, die bei den Produktionsprozessen anfällt – dazu gehört auch die aufzuwendende Energie, die bei der Herstellung von konventionellen Kraftstoffen anfällt. Ganz zu schweigen vom Umstand, wie sich die aktuelle Akkutechnik auf die Umwelt auswirkt, seien es Dinge wie der Abbau von Lithium oder Kobalt, der zumindest unter fragwürdigen Umweltbedingungen erfolgt. Und natürlich nicht zu vergessen, was mit den Akkus am Ende ihrer Lebensdauer passiert.

Der Elektromotor hat gegenüber dem Verbrenner zwei handfeste Vorteile, da muss man sich nichts vormachen. Der Wirkungsgrad am Motor liegt im Falle der E-Maschine bei über 95 Prozent, während er beim Verbrenner kaum 45 Prozent überschreitet. Elektroautofahrer spüren diesen Umstand sozusagen am eigenen Leib: Wer winters die Heizung aufdreht, erlebt die Reichweite dahinschmelzen, denn es muss aus der Traktionsbatterie zugefüttert werden, während die Abwärme des Verbrenners dicke ausreicht, um es selbst bei minus fünf Grad Außentemperatur innen mollig warm zu halten. Der zweite Vorteil ist die Emissionsfreiheit der E-Maschine – der Verbrenner ist nur mit maximalem Aufwand, wie es die EU-Kommission jetzt beispielsweise für die Euro-7-Grenzwertgesetzgebung vorschlägt, wirklich nahezu vollständig von Schadstoffemissionen zu befreien. Dann allerdings wird es komplex – wie kommt die Energie in das Elektroauto und wie in den Verbrennungsmotor? Bei Wasserstoff geht besonders viel Energie für Herstellung und Infrastruktur drauf, doch dazu später mehr.

Das eng mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zusammenarbeitende Forschungs-Informations-System (FIS) hat einmal herausgearbeitet, wie der CO_2-Ausstoß g/km aussieht, wenn man die Herstellungsprozesse der Energieträger mit einrechnet. Hier schneidet das batterieelektrische Fahrzeug extrem gut ab, sogar unter der Berücksichtigung des europäischen Strommixes mit einem gemittelten CO_2-Ausstoß Well-to-Wheel (das bedeutet: vom Bohrloch bis zum Rad) von 87 Gramm je Kilometer. Das bedeutet, wie viel Energie nötig wird von dem Moment des Kohleabbaus über die Verfeuerung bis zur Einspeisung ins Netz und zur

Ankunft der Energie am Auto. Kommt der Strom aus reiner Windproduktion, sinkt der Ausstoß gar auf nur 2 Gramm je Kilometer – und ist quasi unschlagbar. Bis das Benzin oder der Dieselkraftstoff in den Tanks konventionell angetriebener Autos landet, muss viel passieren – von der Förderung des Rohöls über den Herstellungsprozess des Kraftstoffs bis zur Anlieferung zur lokalen Tankstelle. Am Ende liegt der kilometerbasierte CO_2-Ausstoß in einer Bandbreite von 83 bis 164 Gramm je nach Szenario, ob man mit Biodiesel, CNG oder herkömmlichem Benzin fährt. Doch hier ist der Lebenszyklus des Fahrzeugs zunächst noch nicht mit eingerechnet.

Schnell wird klar, dass Elektroautos, deren Strom aus der Brennstoffzelle stammt, recht schlecht abschneiden müssen. Aus heutiger Sicht besteht der Vorteil des Wasserstofffahrzeugs lediglich aus der technischen Möglichkeit der schnellen Betankung. Doch genau hier liegt das CO_2-Problem, denn die Wasserstofflagerung ist mit hohem Energieaufwand verbunden genauso wie der Transport, der auch etwa mit einem Drittel an Verlust verbunden ist. Außerdem wird für die Herstellung reines Trinkwasser nötig, was unter Ressource-Gesichtspunkten ungünstig ist. Das FIS ermittelt die Well-to-Wheel-Emissionen unter Berücksichtigung des europäischen Strommixes mit eher bescheidenen 196 Gramm CO_2. Das liegt am Umstand, dass man zunächst einmal mit Strom beginnt, der dazu benötigt wird, um den Wasserstoff überhaupt per Elektrolyse herzustellen. Hier ist der Wirkungsgrad allerdings nicht so günstig und liegt bei lediglich knapp über 50 Prozent. Bei der Rückverstromung des Wasserstoffs am Fahrzeug, also in der Brennstoffzelle, rangiert der Wirkungsgrad zwischen 50 und 60 Prozent – Effizienz sieht anders aus.

Entstammt der Strom für die Wasserstoffherstellung allerdings allein aus Windkraft, dreht sich die Bilanz plötzlich massiv: Jetzt werden lediglich 5 Gramm CO_2 je Kilometer emittiert. Allerdings muss man ja auch mit den regenerativen Ressourcen sparsam umgehen, denn auch die sind begrenzt angesichts des hohen Strombedarfs für das ganze Land. Schaut man sich den aktuellen Markt an, scheint das Wasserstofffahrzeug eher abgehängt – das Angebot batterieelektrischer Fahrzeuge hingegen explodiert förmlich, es werden Milliardensummen investiert, die Industrie scheint sich einig zu sein.

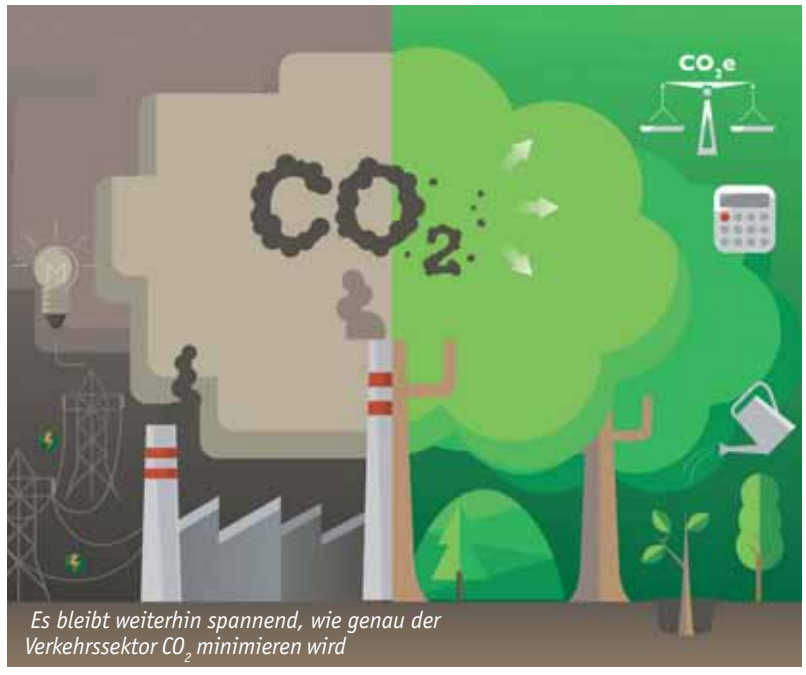
Ob konventionelle oder elektrische Antriebe besser für die Umwelt sind, ist nicht immer eindeutig

Allerdings muss die Frage gestellt werden, wie die Gesamtbilanz unter der Berücksichtigung der gesamten Fahrzeuglebensdauer aussieht. Diese Betrachtung ist wesentlich komplexer, da sie von ganz vielen Faktoren abhängt. Ein Forschungsprojekt der Hochschule Trier hat sich damit beschäftigt, ab welcher Kilometerlaufleistung ein Break-even beim Elektroauto erreicht wird, also wie viel das E-Auto fahren muss, um die Ökobilanz besser als bei einem Verbrenner ausfallen zu lassen. Elektroautos mit großen Akkus, also mehr als 50 kWh Kapazität, schneiden eher schlecht ab. Wird ein Fahrzeug mit Batterien in dieser Größenordnung auch noch mit Strom aus einem schlechten Mix, also vorwiegend Kohle, geladen, müsste man mindestens 310.000 Kilometer zurücklegen, um ökologisch besser dazustehen als mit einem Verbrenner. Nutzt man dagegen ein BEV (Battery Electric Vehicle) mit nur 25 kWh großer Batterie und lädt ausschließlich Windkraft, fährt man schon nach weniger als 20.000 Kilometern sauberer als mit einem Verbrenner. Genau hier liegt die Krux, denn gerade Dienstwagennutzer haben ja häufig weitere Entfernungen zu überwinden.

Doch da wären ja auch noch die Plug-in-Hybride (PHEV). Sie leiden unter einem schlechten

(Fortsetzung auf S. 84)

Alles läuft auf batterieelektrische Mobilität hinaus



Es bleibt weiterhin spannend, wie genau der Verkehrssektor CO_2 minimieren wird

Ruf, was verschiedene Gründe hat. Denn erstens werden sie häufig gar nicht geladen, sodass sie nur „hybridisch" unterwegs sind. In diesem Falle ist die Betriebsstrategie identisch mit jener eines konventionellen Vollhybrids. Das heißt, es wird der Teil an Energie in die Batterie zurückgespeist, der sonst an Wärme verloren gegangen wäre durch das Bremsen, allerdings liegt der Wirkungsgrad hier bei mageren 60 Prozent. Zweitens schleppen Hybride zwei Antriebsstränge mit sich herum, was Mehrgewicht bedeutet.

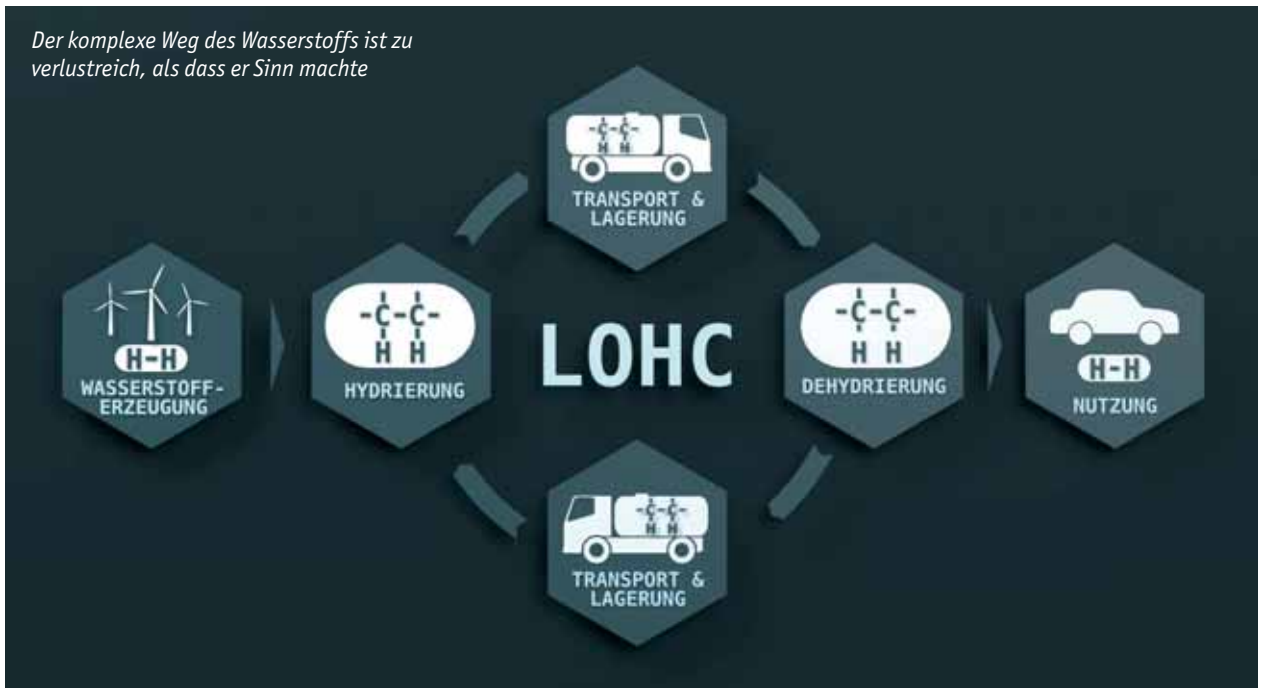
Werden sie konsequent geladen – und man kann mit modernen PHEV immerhin 50, mit manchen inzwischen sogar nahezu 100 Kilometer rein elektrisch zurücklegen, sieht die Ökobilanz gar nicht so schlecht aus. Allerdings nur, wenn über das gesamte Fahrzeugleben viele Kilometer rein elektrisch zustande kommen. Derzeit ist es so, dass als Dienstwagen genutzte PHEV, die nach WLTP-Norm mindestens 40 Kilometer rein elektrisch fahren, beim pauschal zu versteuernden Privatanteil (0,5 statt 1 Prozent) begünstigt werden. Längst arbeiten Expertenkommissionen im Hintergrund an Modellen, wie man dieses Privileg an die tatsächliche Nutzung anpassen könnte. Denkbar ist ein Monitoring-System, um die elektrische Nutzung zu erfassen und das Steuerprivileg entsprechend zu justieren.

Wer zu Hause laden kann und, in der Garage angekommen, nur kurz das Kabel einstecken muss, fährt sicherlich eher elektrisch als Stadtbewohner, die zunächst mal eine unbelegte Ladesäule auffinden müssen. Immerhin – einhundert Kilometer Batteriereichweite dürfte für Kunden, die nicht zwingend zu den Außendienstlern gehören, einige Tage ausreichen.

Aktuell ist es bei rein batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen so, dass die Reichweite stark von den Wetterbedingungen abhängt. Denn ist es kalt, wird Strom für die Heizung abgeführt und der Akku performt freilich schlechter. Wirklich langstreckenfähig unter komfortablen Bedingungen sind daher erst Fahrzeuge mit Akkugrößen von jenseits der 70 kWh – und die sind bilanziell eher schlecht aufgestellt. Noch. Denn die Bundesregierung möchte den Strommix ja schließlich „grüner" machen. Und auch die Autohersteller arbeiten daran, sowohl die Herstellung ihrer Produkte effizienter zu machen, indem sie beispielsweise auch Produktionsanlagen mit regenerativ hergestelltem Strom erzeugen, als auch umweltschädliche Rohstoffe aus der Batterie zu verbannen. Es geht auch ohne seltene Erden und mit viel Recycling. Dennoch wird man in nächster Zeit mehr Zeit einplanen müssen, um seine Batterie wieder aufzuladen, als das beim Tanken der Fall ist. Insofern werden Langstreckenfahrer zu den Kunden zählen, die dem Verbrenner am längsten die Treue schwören.

Langfristig sind jedoch Entwicklungssprünge sowohl bei den Akkus als auch bei der Ladeinfrastruktur zu erwarten und dann wird auch das BEV vollends reisetauglich. Bereits in naher Zukunft werden die Autohersteller Serienmodelle auf den Markt bringen, die mit 350 kW Ladeleistung aufwarten – das bedeutete etwa hundert Kilometer Reichweitenzuwachs binnen fünf Minuten. Allerdings ist schnelles Laden auch mit Wärmeverlusten verbunden. Doch die Technik schreitet voran und wir stehen gerade am Anfang des Elektrozeitalters. Schon jetzt ist absehbar, dass innerhalb der nächsten ein bis zwei Autogenerationen Feststoffakkus zum Einsatz kommen könnten, die weniger temperaturempfindlich sind. Und auch für die noch relativ langen Ladezeiten wird es Lösungen geben. Allerdings muss, sollte der Bestand an Elektroautos stark ansteigen, wovon auszugehen ist, die Ladeinfrastruktur mächtig ausgebaut werden, damit künftige Autofahrer nicht fluchend vor belegten Ladesäulen warten werden. Eine vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beauftragte und vom Reiner Lemoine Institut durchgeführte Studie rechnet mit nahezu 15 Millionen BEV und PHEV in Deutschland und da brauchte es über 800.000 Ladepunkte. Heute sind es gerade eimal knapp über 30.000. Es bleibt also spannend an der Front der E-Mobilität.

Der komplexe Weg des Wasserstoffs ist zu verlustreich, als dass er Sinn machte



Die Sieger bei Kombimodellen der Oberen Mittelklasse:

Škoda Superb Combi iV 1,4 l TSI DSG
und VW Arteon Shooting Brake 2.0 TDI SCR DSG

Kraftvolle Kombinationskraftwagen

In der 110. Folge unserer großen Flottenmanagement-Vergleichsserie konkurrieren die Kombimodelle der Oberen Mittelklasse miteinander. Seitdem Volkswagen dem Arteon eine Kombivariante spendiert hat, die zukünftig auch als Plug-in-Hybrid erhältlich ist, und Jaguar dem XF ein umfassendes Facelift samt neuen Motoren verpasst hat, ist die Zahl der großen Kombimodelle auf ein neues Hoch gestiegen. Am Ende des Kostenvergleichs stehen der **VW Arteon Shooting Brake 2.0 TDI SCR DSG** bei den Dieselvarianten und der **Škoda Superb Combi iV 1,4 l TSI DSG** bei den Plug-in-Hybriden auf dem obersten Podiumsplatz.

Fahrzeuge der Oberen Mittelklasse werden fast ausschließlich gewerblich genutzt, sagt das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) und verzeichnet für das Jahr 2019 Neuzulassungszahlen von rund 131.250 Stück mit über 80 Prozent gewerblicher Nutzung. Der Großteil, sprich 123.251 Einheiten, entfällt auf die Modelle Audi A6, RS6, S6, BMW 5er und Mercedes E-Klasse. Davon gehören wiederum der Audi A6 auf Platz neun, die Mercedes-Benz E-Klasse auf Platz zehn und der BMW 5er auf Platz elf zu den beliebtesten und meistverkauften Flottenfahrzeugen im Jahr 2019, wie die Topseller in der Flotte 2019 (Flottenmanagement 1/2020, S. 30) belegen. Klassischerweise kommen diese Fahrzeuge in vielen Flotten, dort aber zumeist als User-Chooser-Fahrzeuge in kleineren Stückzahlen im gehobenen Management oder in der Geschäftsführung vor. Sie gelten als Vorzeigefahrzeuge, nicht nur für die Hersteller.

Und sie können es in Sachen Annehmlichkeit und Fahrkomfort durchaus mit der Oberklasse aufnehmen, ohne gleich abgehoben zu wirken. Die Komfort- und Sicherheitsausstattung ist je nach Modell schon in der Basisversion relativ hoch, die Liste der Extras allerdings ist bekanntermaßen lang und umfangreich. Preislich macht sich das Downgrading natürlich bemerkbar, aber mehr dazu später. Dass nicht nur die bekannten und beliebten deutschen Premiummodelle in der Oberen Mittelklasse vertreten sind, sondern auch europäische Hersteller wie Jaguar, Škoda und Volvo, asiatische Hersteller wie Genesis (Hyundai-Tochter) sowie Lexus (Toyota-Tochter) und nicht zuletzt Volkswagen, der weltweit größte Automobilhersteller, zeigt die internationale Bedeutung dieser Klasse auch für den deutschen Markt. Innerhalb Europas hat diese Klasse aber vornehmlich in Deutschland und Schweden Bedeutung, im Rest von Europa liegt ihr Marktanteil im niedrigen einstelligen Bereich. Aber es ist auch eine Klasse, in der in Europa im Gegensatz zum asiatischen Raum nicht jeder Hersteller vertreten sein will. Seit den 1990er-Jahren hat sich das Angebotsspektrum wesentlich geändert. Vornehmlich Premium- und Luxusmarken tummeln sich heute dort, Hersteller funktioneller Fahrzeugmodelle kommen üblicherweise gar nicht oder nicht mehr vor. So verwundert es umso mehr, dass sich der Volkswagen Konzern mit seiner Pkw-Sparte sowie Škoda als typischem Vertreter der günstigeren Fahrzeugbaukunst einreiht und mit dem Arteon Shooting Brake gleich auch eine Neuheit an den Start bringt.

Definition

Das gesamte Segment der Mittelklasse hat in Deutschland einen Sonderstatus. Hier wird noch einmal in die Untere Mittelklasse, die Mittelklasse und die Obere Mittelklasse unterteilt. In der Nomenklatur der Fahrzeugsemente der Europäi-

(Fortsetzung auf S. 89)

KOMBI-MODELLE DER OBEREN MITTELKLASSE MIT DIESELMOTOR

Ein Service von

Flotten management

Hersteller Modell + Motorisierung *(Kosten netto in Euro)*	Volkswagen Arteon Shooting Brake 2.0 TDI SCR DSG	Škoda Superb Combi 2.0 l TDI SCR DSG	Volvo V90 B4 Diesel (48-Volt-Mild-Hybrid)	BMW 520d Touring (48-Volt-Mild-Hybrid)
Technische Daten*				
Außenmaße in mm (L x B x H)	4.866 x 1.871 x 1.462	4.862 x 1.864 x 1.462	4.936 x 1.879 x 1.475	4.963 x 1.868 x 1.498
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Hinterradantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe	7-Gang-Automatikgetriebe	8-Gang-Automatikgetriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Systemleistung in kW (PS)	147 (200)	147 (200)	145 (197)	140 (190)
Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in s	7,9	8,0	8,5	7,6
Höchstgeschwindigkeit in km/h	233	243	180	225
Durchschnittsverbrauch in l/100 km	4,6	4,6	5,0	4,3
CO_2-Ausstoß in g/km	122	122	128	113
Energieeffizienzklasse	A	A	A+	A+
Abgasnorm	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM
Tankgröße in l	66	66	60	66
Reichweite in km	1.435	1.435	1.200	1.535
Reinelektrische Reichweite (kombiniert) in km°	–	–	–	–
Kofferraumvolumen in l	565	660	560	560
Max. Laderaumvolumen in l	1.632	1.950	1.526	1.700
Zuladung in kg	564	504	516	615
Anhängelast gebr. (12 %) / ungebr. in kg	2.000 / 750	2.000 / 750	1.800 / 750	2.000 / 750
Flottenrelevante Fakten				
Dichte Servicenetz	1.968	1.400	332	733
Laufzeit der Fahrzeuggarantie	2 Jahre	2 Jahre	2 Jahre	2 + 2 Jahre
Erster Wartungsintervall	nach Serviceintervallanzeige	nach Serviceintervallanzeige	nach Serviceintervallanzeige	nach Serviceintervallanzeige
Fahrzeugkosten				
Ausstattungslinie	Elegance	Ambition	Momentum	Basis
Nettolistenpreis in €	43.537,81	34.050,00	45.294,12	44.957,98
Nettogesamtpreis in €**	44.785,71	37.962,92	47.521,01	46.554,61
Serienmäs. dienstwagenrel. **Ausstattung,** Anzahl	10	7	9	9
Serienmäßige Mehrwertausstattung, Anzahl	5	1	5	2
Full-Service-Leasingrate mtl. in €* **				
Bei 20.000 km Laufleistung p. a.	686,32	594,08	593,70	702,71
Bei 40.000 km Laufleistung p. a.	822,99	718,84	731,99	837,87
Bei 60.000 km Laufleistung p. a.	979,61	864,36	888,76	991,09
Betriebskosten mtl. in €** **				
Bei 20.000 km Laufleistung p. a.	753,90	661,66	667,16	765,89
Bei 40.000 km Laufleistung p. a.	958,16	854,01	878,91	964,22
Bei 60.000 km Laufleistung p. a.	1.182,36	1.067,11	1.109,14	1.180,62
Dienstwagenrelevante Ausstattung				
Rundum-Airbagschutz für Fahrer und Beifahrer	Serie	Serie	Serie	Serie
Aktiver Bremsassistent	Serie	Serie	Serie	Serie
Bluetooth-Freisprechanlage	Serie	Serie	Serie	Serie
E-Call / Notrufsystem	Serie	Serie	Serie	Serie
Einparkhilfe vorn und hinten	Serie	260,34 €	630,25 € (Paket)	Serie
Klimaautomatik	449,58 €	Serie	Serie	Serie
Licht- und Regensensor	Serie	Serie	Serie	Serie
Navigationssystem	Serie	1.142,24 € (Paket)	Serie	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie	Serie	1.092,44 € (Paket)	Serie
Rückfahrkamera	344,54 €	301,72 €	630,25 € (Paket)	588,24 €
Sitzheizung vorn	Serie	209,48 €	Serie	336,13 €
Spurhalteassistent	Serie	3.652,58 € (Paket)	Serie	1.260,50 € (Paket)
Totwinkel-Assistent	798,32 € (Paket)	3.652,58 € (Paket)	504,20 €	1.260,50 € (Paket)
Mehrwertausstattung				
Adaptiver Tempomat	Serie	3.652,58 € (Paket)	Serie	1.008,40 €
Anhängerkupplung	777,31 €	697,41 €	932,77 €	1.008,40 €
Elektrische Heckklappe	Serie	402,59 €	Serie	Serie
Größerer Kraftstofftank	–	–	–	–
Schlüsselloser Start	Serie	Serie	Serie	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie	3.652,58 € (Paket)	Serie	1.260,50 € (Paket)
WLAN-Hotspot	Serie	1.142,24 € (Paket)	Serie	504,20 € (Paket)

Plätze 1 bis 3 Plätze 4 bis 6 beziehungsweise nicht alles lieferbar

	Audi A6 Avant 40 TDI S tronic (12-Volt-Mild-Hybrid)	Mercedes-Benz E 220 d T-Modell
	4.939 x 1.886 x1.467	4.945 x 1.852 x 1.460
	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
	7-Gang-Automatikgetriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
	150 (204)	143 (194)
	8,3	7,7
	241	235
	4,5	4,9
	118	128
	A+	A
	Euro-6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM
	63	50
	1.400	1.020
	–	–
	565	640
	1.680	1.820
	550	680
	2.000 / 700	2.100 / 750
	1.376	1.000
	2 Jahre nach Serviceintervallanzeige	2 Jahre nach Serviceintervallanzeige
	Basis	Basis
	44.445,38	45.705,00
	46.521,01	47.795,00
	8	8
	3	3
	775,33	737,30
	915,81	886,97
	1.076,63	1.059,66
	841,44	809,29
	1.048,04	1.030,95
	1.274,97	1.275,63
	Serie	Serie
	Serie	Serie
	Serie	Serie
	Serie	Serie
	714,29 €	650,00 €
	Serie	Serie
	302,52 €	Serie
	Serie	Serie
	Serie	Serie
	1.050,42 € (Paket)	400,00 €
	319,33 €	360,00 €
	Serie	1.330,00 € (Paket)
	1.453,78 € (Paket)	1.000,00 € (Paket)
	2.302,53 € (Paket)	4.665,00 € (Paket)
	831,93 €	960,00 €
	Serie	Serie
	92,44 €	50,00 €
	Serie	Serie
	168,07 €	2.185,00 € (Paket)
	Serie	Serie

Kombi-Modelle der Oberen Mittelklasse als Plug-in-Hybrid siehe nächste Seite

Sonderwertungen Kombi-Modelle der Oberen Mittelklasse mit Dieselmotor:

Kraftstoffverbrauch in l/100 km

1.	BMW 5er Touring	4,3
2.	Audi A6 Avant	4,5
3.	VW Arteon Shooting Brake	4,6
3.	Škoda Superb Combi	4,6
5.	Mercedes-Benz E-Klasse T-Modell	4,9
6.	Volvo V90	5,0

Maximales Laderaumvolumen in l

1.	Škoda Superb Combi	1.950
2.	Mercedes-Benz E-Klasse T-Modell	1.820
3.	BMW 5er Touring	1.700
4.	Audi A6 Avant	1.680
5.	VW Arteon Shooting Brake	1.632
6.	Volvo V90	1.526

Maximale Zuladung in Kilogramm

1.	Mercedes-Benz E-Klasse T-Modell	680
2.	BMW 5er Touring	615
3.	VW Arteon Shooting Brake	564
4.	Audi A6 Avant	550
5.	Volvo V90	516
6.	Škoda Superb Combi	504

Sonderwertung Kombi-Modelle der Oberen Mittelklasse als Plug-in-Hybrid:

Elektrische Reichweite in km

1.	Škoda Superb Combi iV	60
2.	Volvo V90 Recharge T6	57
3.	Mercedes-Benz E300 e T-Modell	56
4.	Mercedes-Benz E 300 de T-Modell	55
5.	BMW 530e xDrive Touring	53
6.	Audi A6 Avant sport 55 TFSI e quattro	51

**Herstellerangaben*

°gemäß Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP)

***Listenpreis zuzüglich dienstwagenrelevanter Ausstattumgsoptionen*

****Kalkulation erfolgte über den ALD Automotive Online, der Leasingkonfigurator für Geschäftskunden, bei einer Laufzeit von 36 Monaten ohne Anzahlung inkl. Technik-Service, Versicherung und GAP-Deckung*

*****monatliche Full-Service-Leasingrate kombiniert mit jeweiligen Kraftstoffkosten*

KOMBI-MODELLE DER OBEREN MITTELKLASSE ALS PLUG-IN-HYBRID

Ein Service von

Flotten management

Hersteller Modell + Motorisierung *(Kosten netto in Euro)*	Škoda Superb Combi iV 1,4 l TSI DSG (Benzin-Plug-in-Hybrid)	Mercedes-Benz E300 e T-Modell (Benzin-Plug-in-Hybrid)	BMW 530e xDrive Touring (Benzin-Plug-in-Hybrid)	Mercedes-Benz E 300 de T-Modell 4MATIC (Diesel-Plug-in-Hybrid)
Technische Daten*				
Außenmaße in mm (L x B x H)	4.862 x 1.864 x 1.477	4.945 x 1.852 x 1.460	4.963 x 1.868 x 1.498	4.945 x 1.852 x 1.460
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Allradantrieb	Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe	9-Gang-Automatikgetriebe	8-Gang-Automatikgetriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Systemleistung in kW (PS)	160 (218)	235 (320)	215 (292)	225 (306)
Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in s	7,8	5,9	6,1	6,0
Höchstgeschwindigkeit in km/h	225	245	225	250
Durchschnittsverbrauch in l/100 km	1,5	1,9	2,2	1,6
CO_2-Ausstoß in g/km	35	44	50	42
Energieeffizienzklasse	A+	A+	A+	A+
Abgasnorm	Euro 6d-ISC	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM
Tankgröße in l	50	50	46	50
Reichweite in km	3.333	2.632	2.091	3.125
Reinelektrische Reichweite (kombiniert) in km°	60	56	53	55
Kofferraumvolumen in l	510	480	430	480
Max. Laderaumvolumen in l	1.800	1.660	1.560	1.660
Zuladung in kg	508	680	650	635
Anhängelast gebr. (12 %) / ungebr. in kg	1.600 / 750	2.100 / 750	2.000 / 750	2.100 / 750
Flottenrelevante Fakten				
Dichte Servicenetz	1.400	1.000	733	1.000
Laufzeit der Fahrzeuggarantie	2 Jahre	2 Jahre	2 + 2 Jahre	2 Jahre
Erster Wartungsintervall	nach Serviceintervallanzeige	nach Serviceintervallanzeige	nach Serviceintervallanzeige	nach Serviceintervallanzeige
Fahrzeugkosten				
Ausstattungslinie	Ambition	Basis	Basis	Basis
Nettolistenpreis in €	35.789,66	50.520,00	51.260,50	54.270,00
Nettogesamtpreis in €**	40.274,13	52.610,00	52.857,13	56.360,00
Serienmäs. dienstwagenrel. **Ausstattung,** Anzahl	8	8	9	8
Serienmäßige Mehrwertausstattung, Anzahl	2	3	2	3
Full-Service-Leasingrate mtl. in €* **				
Bei 20.000 km Laufleistung p. a.	495,91	769,18	710,66	806,75
Bei 40.000 km Laufleistung p. a.	631,46	932,91	860,70	977,19
Bei 60.000 km Laufleistung p. a.	790,37	1.121,55	1.029,82	1.172,25
Betriebskosten mtl. in €** **				
Bei 20.000 km Laufleistung p. a.	522,07	802,31	749,02	830,26
Bei 40.000 km Laufleistung p. a.	683,77	999,17	937,42	1.024,20
Bei 60.000 km Laufleistung p. a.	868,84	1.220,94	1.144,90	1.242,77
Dienstwagenrelevante Ausstattung				
Rundum-Airbagschutz für Fahrer und Beifahrer	Serie	Serie	Serie	Serie
Aktiver Bremsassistent	Serie	Serie	Serie	Serie
Bluetooth-Freisprechanlage	Serie	Serie	Serie	Serie
E-Call / Notrufsystem	Serie	Serie	Serie	Serie
Einparkhilfe vorn und hinten	260,34 €	650,00 €	Serie	650,00 €
Klimaautomatik	Serie	Serie	Serie	Serie
Licht- und Regensensor	Serie	Serie	Serie	Serie
Navigationssystem	Serie	Serie	Serie	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie	Serie	Serie	Serie
Rückfahrkamera	301,72 €	400,00 €	588,24 €	400,00 €
Sitzheizung vorn	209,48 €	360,00 €	336,13 €	360,00 €
Spurhalteassistent	4.224,13 € (Paket)	1.330,00 € (Paket)	1.260,50 € (Paket)	1.330,00 € (Paket)
Totwinkel-Assistent	4.224,13 € (Paket)	1.000,00 € (Paket)	1.260,50 € (Paket)	1.000,00 € (Paket)
Mehrwertausstattung				
Adaptiver Tempomat	4.224,13 € (Paket)	4.665,00 € (Paket)	1.008,40 €	4.665,00 € (Paket)
Anhängerkupplung	697,41 €	960,00 €	1.008,40 €	960,00 €
Elektrische Heckklappe	402,59 €	Serie	Serie	Serie
Größerer Kraftstofftank	–	50,00 €	–	50,00 €
Schlüsselloser Start	Serie	Serie	Serie	Serie
Verkehrszeichenerkennung	4.224,13 € (Paket)	2.185,00 € (Paket)	1.260,50 € (Paket)	2.185,00 € (Paket)
WLAN-Hotspot	Serie	Serie	504,20 € (Paket)	Serie

	Volvo V90 Recharge T6 AWD (Benzin-Plug-in-Hybrid)	Audi A6 Avant sport 55 TFSI e quattro S tronic (Benzin-Plug-in-Hybrid)
	4.936 x 1.879 x 1.475	4.939 x 1.886 x1.467
	Allradantrieb	Allradantrieb
	8-Gang-Automatikgetriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
	251 (341)	270 (367)
	5,9	5,7
	180	250
	1,7	1,9
	40	44
	A+	A+
	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC
	60	52
	3.529	2.737
	57	51
	560	405
	1.526	1.535
	510	525
	2.100 / 750	2.000 / 750
	332	1.376
	2 Jahre	2 Jahre
	nach Serviceintervallanzeige	nach Serviceintervallanzeige
	R Design	Sport
	60.714,29	60.453,78
	62.689,08	62.529,41
	9	8
	5	3
	886,14	953,07
	1.061,26	1.123,31
	1.257,70	1.313,15
	915,78	986,20
	1.120,55	1.189,57
	1.346,63	1.412,54
	Serie	Serie
	Serie	Serie
	Serie	Serie
	Serie	Serie
	630,25 € (Paket)	714,29 €
	Serie	Serie
	Serie	302,52 €
	Serie	Serie
	840,34 € (Paket)	Serie
	630,25 € (Paket)	1.050,42 € (Paket)
	Serie	319,33 €
	Serie	Serie
	504,20 €	1.453,78 € (Paket)
	Serie	2.302,53 € (Paket)
	932,77 €	831,93 €
	Serie	Serie
	–	–
	Serie	Serie
	Serie	168,07 €
	Serie	Serie

schen Kommission nennt sich die Obere Mittelklasse E-Segment. Der Begriff Obere Mittelklasse wurde bereits in den 1950er-Jahren geprägt, wie es bei Wikipedia zu lesen ist, um Fahrzeuge, die höherwertiger als die Fahrzeuge der Mittelklasse waren, jedoch nicht Ausstattung, Preis und Abmessungen von Oberklassefahrzeugen erreichten, einordnen zu können.

Ab der Oberen Mittelklasse gehört die Limousinenform, also das klassische Stufenheck, welches früher den Inbegriff des Autos darstellte, fest zum Erscheinungsbild. Während in den niedrigeren Klassen vor allem in Deutschland der Kombi die beliebtere und häufiger gewählte Karosserieform darstellt und auch das Kombi-Modellangebot wesentlich größer ist, schrumpfte das Angebot in den letzten Jahren, je höher die Klasse ist. Derzeit erfährt der Kombinationskraftwagen, wie die Karosserieform eigentlich heißt, eine Art Renaissance: So gibt es seit 2019 vermehrt Ambitionen der Hersteller, selbst für Oberklassemodelle eine Kombiversion anzubieten. Mercedes-Benz war mit dem CLS Shooting Brake einer der Vorreiter dieser Idee, wird das Konzept in dieser Art aber nicht weiterverfolgen. Den Shooting Brake, sprich eine Kombination von Designmerkmalen von Coupé und Kombinationskraftwagen, hatte Porsche zuletzt in der Oberklasse eingeführt – den Panamera Sport Turismo. Der italienische Karosseriebauer Castagna Milano präsentierte 2019 eine Kombivariante des Audi A8 und auch Illustrationen eines BMW 7er Touring tauchen immer wieder auf. Beide Modelle wird es wohl nie geben, denn die beiden bayrischen Autobauer haben große SUV in ihrem Portfolio, welche den Wünschen nach mehr Raum in einem Oberklassefahrzeug mehr als gerecht werden. Somit werden die Fahrzeughersteller – bis auf Porsche – die größten Kombimodelle in der Oberen Mittelklasse anbieten. Auch Jaguar, die dem XF gerade erst ein umfangreiches Facelift spendiert haben (Anm. d. Red.: Details zum neuen XF Sportbrake finden Sie auf S. 90), wird beim nächsten Kostenvergleich der Kombimodelle der Oberen Mittelklasse wieder mit von der Partie sein.

Aktualität

Nicht nur der Jaguar XF ist auf der Höhe der Zeit, sondern alle Modelle in unserem Kostenvergleich haben innerhalb der letzten zwei Jahre zumindest ein umfangreiches Facelift erfahren. Den Grund für die Überarbeitung findet man bei der Motorisierung: Jedes Modell erfüllt bereits jetzt die Abgasnorm Euro 6d-ISC-FCM, die ab dem 1. Januar 2021 bindend ist für die Zulassungsfähigkeit eines Neuwagens. Die Norm Euro 6d-ISC-FCM unterscheidet sich gegenüber den anderen Euro-6d-Normen beim Fuel Consumption Monitoring, das heißt, dass der tatsächliche Kraftstoffverbrauch eines Fahrzeugs in den Fokus rückt. Dafür wird ein Verbrauchsmessgerät, das On-Board-Fuel Consumption Meter (OBFCM) in die Fahrzeuge installiert. Dabei handelt es sich um eine reine Software, die bei Verbrennungsmotoren den Kraftstoff- und bei Elektrofahrzeugen den jeweiligen Energieverbrauch misst. Bei Plug-in-Hybridmodellen werden beide Werte erfasst und es wird zudem darauf geachtet, wie oft elektrisch oder wie oft mit Unterstützung des Verbrennungsmotors gefahren wird. Die Daten werden über die gesamte Lebensdauer anonymisiert erfasst und müssen ab 2021 zudem an eine von der EU beauftragte Stelle übertragen werden. Das genaue Prozedere dazu ist bislang aber noch nicht geregelt.

Das hohe technische Niveau der Oberen Mittelklasse zeigt sich aber auch beim Grad der Elektrifizierung: So verfügt der Großteil unserer Vergleichskandidaten zumindest über ein Mild-Hybrid-System. Einzig der neue VW Arteon Shooting Brake war zum Zeitpunkt der Datenerfassung weder als Mild-Hybrid noch als Plug-in-Hybrid kalkulierbar. Plug-in-Hybridvarianten des VW Flaggschiffs werden aber in den nächsten Wochen folgen. Im Gegensatz zum Wolfsburger sind für die Mercedes-Benz E-Klasse und den Volvo V90 gleich zwei unterschiedliche Plug-in-Hybride verfügbar: Der schwedische Kombi kann in zwei unterschiedlichen Leistungsstufen (Recharge T6 beziehungsweise T8) bestellt werden; aufgrund der Vergleichbarkeit hat Flottenmanagement lediglich den Volvo V90 Recharge T6 AWD gewählt. Mercedes-Benz geht einen anderen Weg und bietet neben dem etablierten Benzin-Plug-in-Hybrid für das Facelift der E-Klasse zusätzlich auch einen Diesel-Plug-in-Hybrid. Beide Modelle, die in etwa über das gleiche Leistungsniveau verfügen, sind in unserem Kostenvergleich der Kombimodelle der Oberen Mittelklasse zu finden.

(Fortsetzung auf S. 90)

Plätze 1 bis 3 **Plätze 4 bis 6 beziehungsweise nicht alles lieferbar**

**Herstellerangaben*

°gemäß Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP)

***Listenpreis zuzüglich dienstwagenrelevanter Ausstattumgsoptionen*

****Kalkulation erfolgte über den ALD Automotive Online, der Leasingkonfigurator für Geschäftskunden, bei einer Laufzeit von 36 Monaten ohne Anzahlung inkl. Technik-Service, Versicherung und GAP-Deckung*

*****monatliche Full-Service-Leasingrate kombiniert mit jeweiligen Kraftstoffkosten*

Dieselvarianten
Aufgrund der vielfältigen Antriebskonzepte haben wir uns entschieden, den Kostenvergleich in zwei Teile aufzuteilen: Kombimodelle der Oberen Mittelklasse mit Dieselmotor und Kombimodelle, die als Plug-in-Hybrid erhältlich sind. Die Modellauswahl unseres Kostenvergleichs umfasst daher jeweils sechs Modelle: Das umfassende Facelift des Jaguar XF Sportbrake war zum Zeitpunkt der Datenerhebung noch nicht über die ALD Automotive Online kalkulierbar. Das Modell wird Anfang Dezember jedoch auch über den Konfigurator bestellbar sein. Für die Fahrzeugauswahl bei den Dieselvarianten haben wir folgende Vorgaben gemacht: ein Dieselmotor mit einer Leistung von etwa 145 kW (197 PS) sowie mindestens das Erfüllen der Abgasnorm Euro 6d-ISC-FCM. Bei der Grundausstattung waren uns vor allem die Bereiche Assistenz, Konnektivität und Sicherheit wichtig: So stand im Vergleich zu anderen Fahrzeugsegmenten besonders die Ausstattung mit Assistenzsystemen im Fokus unserer Betrachtung. Das heißt, aktiver Bremsassistent, Spurhalteassistent und Totwinkel-Assistent gehörten zu den dienstwagenrelevanten Ausstattungen in der Oberen Mittelklasse genauso wie Komfortsysteme á la Klimaautomatik, Licht- und Regensensor, Navigationssystem sowie Sitzheizung in den vorderen Sitzen. Die hohen Quoten bei der serienmäßig verbauten dienstwagenrelevanten Ausstattung sowie der Mehrwertausstattung zeigen einmal mehr die Nähe zum Oberklassesegment.

In unserem Vergleich bewegt sich die Leistungsstärke der Dieselvarianten der Kombis zwischen 140 kW/190 PS und 150 kW/204 PS. Damit beschleunigen die Raumwunder in durchschnittlich acht Sekunden auf Landstraßentempo. In der Spitze erreicht ein Kombi der Oberen Mittelklasse in dieser Leistungsstärke eine Höchstgeschwindigkeit von 243 Stundenkilometern; einzig der Volvo V90 B4 Diesel ist bei Tempo 180 abgeriegelt. Der Durchschnittsverbrauch aller sechs Modelle liegt bei 4,7 Litern, im Einzelnen zwischen 4,3 und 5,0 Litern. Bei Kohlendioxidausstößen zwischen 113 und 128 g/km zeigt sich, dass selbst Fahrzeuge dieser Größe nicht unbedingt an den vorherrschenden CO_2-Reglementierungen in der Car-Policy scheitern müssen. Die Grenze liegt in der Regel bei 120 g/km.

Nun zu den Kosten: Für einen Kombi der Oberen Mittelklasse aus unserem Kostenvergleich werden mindestens 34.050 Euro (Škoda Superb Combi 2.0 l TDI SCR DSG) netto fällig. Um alle Kriterien bei der dienstwagenrelevanten Ausstattung zu erfüllen, sollte man bei der Anschaffung jedoch 37.962,92 Euro netto einplanen. Mit einem Aufpreis von fast 4.000 Euro für die geforderten Ausstattungsmerkmale liegt der Tscheche am oberen Ende bei den Zuzahlungen. Dies liegt vor allem an den Assistenzsystemen, die in der Ausstattungslinie „Ambition“ ausschließlich im Paket angeboten werden. Trotz dieses Aufpreises bleibt der Škoda Superb Combi die günstigste Variante in dieses Segment einzusteigen. Im Durchschnitt kostet ein Kombi der Oberen Mittelklasse mit einem 145 kW starken Dieselmotor 45.190 Euro netto (inklusive der geforderten dienstwagenrelevanten Ausstattung).

Wenn man sich in der Oberen Mittelklasse für die Kombivariante entscheidet, spielen natürlich auch Ladedaten eine entscheidende Rolle: Im Schnitt bietet ein Kombi dieses Segments ein maximales Laderaumvolumen von etwa 1.700 Litern; möchte man die zweite Sitzreihe nicht als Stauraum nutzen, stehen noch gut 590 Liter unter der Hutablage zur Verfügung. Spitzenreiter in beiden Wertungen ist der Škoda Superb Combi mit 660 (Kofferraumvolumen) beziehungsweise 1.950 Litern. Obwohl der Tscheche über gut 250 Liter mehr Fassungsvermögen verfügt, bietet er lediglich eine Zuladung von 504 Kilogramm. Im Schnitt liegt die Nutzlast bei 572 Kilogramm; mit 680 Kilogramm Zuladung markiert das Mercedes-Benz E 220 d T-Modell hier den Spitzenwert.

Doch unser Kostenvergleich wäre nicht vollständig, wenn wir nicht die monatlichen Full-Service-Leasingraten und die Betriebskosten im Blick hätten. Mit sehr guten Full-Service-Leasingraten in allen drei Laufleistungen heben sich Volvo V90, Škoda Superb Combi sowie VW Arteon Shooting Brake von den restlichen Vergleichskandidaten ab. Jedes der drei Modelle liegt unter den

Der neue Jaguar XF Sportbrake

Mit markanterem Exterieur, einem komplett neuen und dezent luxuriösen Interieur sowie nahtlos integrierten, vernetzten Technologien geht XF Sportbrake ins Modelljahr 2021. Ein neuer Turbodiesel mit Mild-Hybrid-Technologie soll dabei neue Bestwerte bei Leistung, Verbrauch und CO_2-Emissionen setzen; zwei Zweiliter-Vierzylinder-Turbobenziner verbinden hervorragende Beschleunigung mit weiter optimierter Effizienz. Alle Motoren sind mit der ZF-Achtstufenautomatik ausgestattet und ein Allradantrieb ist ebenfalls erhältlich. Der Selbstzünder des XF D200 leistet in Kombination mit dem Mild-Hybrid 150 kW (204 PS) und beschleunigt mithilfe eines maximalen Drehmoments von 430 Nm den Kombi mit Allradantrieb in 7,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Dem gegenüber stehen ein Durchschnittsverbrauch von 4,6 l/100 km und CO_2-Emissionen von 121 g/km. Die im neuen XF zum Zuge kommende EVA 2.0 (Electronic Vehicle Architecture) unterstützt eine Reihe neuer Technologien, die den Kombi wie auch die Limousine mit Blick auf künftige Infotainmentanforderungen zukunftsfest machen. Das Motto dabei: „always on, always connected, always up-to-date“. Der Zugang zur aktuellen „Pivi Pro“-Infotainmenttechnologie erfolgt über einen besonders attraktiven gewölbten Glas-HD-Touchscreen im Format 11,4 Zoll. Die Preise für den überarbeiteten Jaguar XF Sportbrake beginnen bei 45.663,85 Euro netto.

So haben wir gewertet

Der Flottenmanagement-Kostenvergleich setzt sich aus fünf Hauptkriterien – den Kosten über Laufzeit und -leistung, den technischen Daten, den flottenrelevanten Daten, der Ausstattung und den einmaligen Kosten beim Kauf – zusammen. Dabei erhalten die jeweils drei günstigsten Modelle eine grüne Markierung und die drei teuersten eine rote Markierung. Ebenfalls werden flottenrelevante Fakten wie die Dichte des Servicenetzes und die Garantiezeiten grün beziehungsweise rot markiert und dementsprechend bewertet. Die technischen Daten eines jeden Modells werden unter den Gesichtspunkten des Durchschnittsverbrauchs in l/100 km laut WLTP-Fahrzyklus (zurückgerechnet auf NEFZ-Werte), des CO_2-Ausstoßes in g/km, der Reichweite in km sowie der Ladungsdaten – Kofferraumvolumen in l, maximales Laderaumvolumen in l und Zuladung in kg – beurteilt und entweder mit Grün für die drei Bestwerte beziehungsweise Rot für die drei schlechtesten Werte gekennzeichnet. Zusätzlich erhalten segmentspezifische technische Daten, wie beispielsweise die Anhängelast gebremst bei mittelgroßen SUV, eine entsprechende Grün-Rot-Bewertung. Zudem erhalten Modelle, welche die Vergleichsmotorleistung stark unterschreiten oder zum Zeitpunkt der Datenerhebung noch nicht die Abgasnorm Euro 6d-ISC-FCM erfüllen, eine Negativbewertung. Eine positive Bewertung erfolgt dementsprechend bei einer deutlich höheren Motorleistung.

Daneben wird eine besonders lange Laufzeit der Fahrzeuggarantie mit einem Pluspunkt respektive einer grünen Markierung hervorgehoben. Falls Elemente der dienstwagenrelevanten Ausstattung nicht lieferbar sind, werden diese rot gekennzeichnet und dementsprechend gewertet. Eine grüne Kennzeichnung im Bereich Ausstattung kann aufgrund einer hohen Anzahl an serienmäßig verbauten dienstwagenrelevanten Ausstattungselementen beziehungsweise einer Mehrwertausstattung erzielt werden, ebenso erfolgt eine Negativwertung bei einer geringen Anzahl.

Dienstwagenrelevante Ausstattung im Segment der Kombis der Oberen Mittelklasse:

- *Rundum-Airbag-Schutz für Fahrer und Beifahrer (Front-, Kopf- und Seitenairbags)*
- *aktiver Bremsassistent*
- *Bluetooth-Freisprechanlage*
- *E-Call/Notrufsystem*
- *Einparkhilfe mit Sensoren vorn und hinten beziehungsweise über die Rückfahrkamera*
- *Klimaautomatik*
- *Licht- und Regensensor*
- *Navigationssystem*
- *Nebelscheinwerfer*
- *Sitzheizung vorn*
- *Spurhalteassistent*
- *Totwinkel-Assistent*

Mehrwertausstattung im Segment der Kombis der Oberen Mittelklasse:

- *adaptiver Tempomat*
- *Anhängerkupplung*
- *elektrische Heckklappe*
- *größerer Kraftstofftank*
- *schlüsselloser Start/Zugang*
- *Verkehrszeichenerkennung*
- *WLAN-Hotspot*

durchschnittlichen Full-Service-Leasingraten für die entsprechenden Laufleistungen. Addiert man hier jedoch die Kraftstoffkosten, zieht der BMW 520d Touring bei einer jährlichen Laufleistung von 60.000 Kilometern aufgrund des niedrigeren Verbrauchs am VW Arteon Shooting Brake vorbei. Die Gesamtwertung entscheidet jedoch der Wolfsburger für sich, auf den Plätzen folgen Škoda Superb Combi und der Volvo V90. Wesentlich für diese guten Wertungen waren die günstigen Kosten, bei den Volumenherstellern aus dem VW-Konzern kamen noch überzeugende Ladedaten hinzu. Gerade die umfangreiche Serienausstattung verhalf dem VW Arteon gegenüber seinem Konzernbruder zum Sieg bei den Dieselvarianten der Oberen-Mittelklasse-Kombis.

Plug-in-Hybride

Während sich der Tscheche zuvor noch mit einem zweiten Platz begnügen musste, konnte sich der Škoda Superb Combi iV 1,4 l TSI DSG bei den Plug-in-Hybriden den „Platz an der Sonne" sichern. So viel schon einmal vorab. Anders als bei den Dieselvarianten könnte man das Teilnehmerfeld der teilelektrisierten Kombis eher als heterogen bezeichnen: Wie bereits erwähnt, ist neben fünf Benzin-Plug-in-Hybriden auch ein Diesel-Plug-in-Hybrid unter den Vergleichskandidaten zu finden. Gleichzeitig reicht die Systemleistung von 160 kW (218 PS) beim Škoda Superb Combi iV bis 270 kW (367 PS) für den Audi A6 Avant sport 55 TFSI e.

Trotz der unterschiedlichen Leistungsdaten begnügen sich die Plug-in-Hybride mit rund zwei Litern Kraftstoff auf 100 Kilometern, dies natürlich vor allem dann, wenn der Akku zu Fahrtbeginn vollständig aufgeladen ist. Denn so lässt sich die Hälfte der Strecke bereits rein elektrisch zurücklegen. Den Spitzenwert bei der rein elektrischen Reichweite liefert der Škoda Superb Combi iV mit 60 Kilometern. Doch auch, wenn der Akku einmal leer gefahren ist, lassen sich die teilelektrisierten Kombimodelle bei entsprechender Fahrweise verbrauchsarm bewegen. Grund hierfür ist die Rekuperation, also die Rückgewinnung von Energie über das Rollen des Fahrzeugs: Sobald ein Motor in Gang gesetzt wird, wandelt er elektrische Energie in Bewegungsenergie um. Energie, die im Fall des Autos dafür sorgt, dass das Fahrzeug über die Straßen rollt. Muss der Fahrer bremsen, erhitzen sich die Bremsen und ein nicht unerheblicher Teil der Energie geht verloren, zumindest bei Verbrennern. Elektromotoren hingegen besitzen die Fähigkeit, ihre Funktionsweise umzukehren, was es ihnen ermöglicht, auch als Generator zu fungieren. Somit wird die Bewegungsenergie des Autos in elektrische Energie zurückgewandelt, die anschließend wieder in den Akku geleitet wird. Die Intensität der Rekuperation wird von der Elektronik in Abhängigkeit von Gaspedal-Stellung, Bremspedal-Druck und zusätzlichen Einstellungen beziehungsweise Bedienelementen gesteuert. Bei einigen Herstellern gibt es am Lenkrad einen Schalter, mit dem die Rekuperation verstärkt wird. Bei maximaler Rekuperationseinstellung ist es übrigens oft möglich, das Auto im normalen Straßenverkehr lediglich mit dem Gaspedal zu fahren. Die konventionelle Bremse kommt dann nur noch im Falle einer Vollbremsung zum Einsatz.

Im Gegensatz zu reinen Elektroautos, die bereits in der Fahrzeugkonstruktion auf diese Antriebsform optimiert wurden, finden sich die Akkus von Plug-in-Hybriden meist unter der Rückbank und/oder im Kofferraum. Dies hat natürlich auch Auswirkungen auf die Ladedaten: Obwohl 150 Liter im Vergleich zur Dieselvariante des Škoda Superb Combi fehlen, bietet der tschechische Plug-in-Hybrid noch immer ein maximales Laderaumvolumen von 1.800 Litern, was ihm Platz drei in dieser Kategorie bei den Dieselkombis der Oberen Mittelklasse einbringen würde. Im Schnitt müssen rund 75 Liter des Gesamtladevermögens für den Akku abgezogen werden. Vergleicht man die durchschnittliche Größe des Kofferraums, bleiben von den 592 Litern in den Dieselvarianten lediglich 478 Liter bei einem Plug-in-Hybrid übrig. Einzig der Volvo V90 Recharge T6 AWD bietet einen gleich großen Laderaum wie die Dieselvariante. Die Schweden platzieren die Batterie im Kardantunnel und damit an der im Falle eines Unfalls geschütztesten Position tief im Inneren des Fahrzeugs.

Ein Plug-in-Hybrid-Kombi der Oberen Mittelklasse kostet mindestens 35.789,66 Euro netto (Škoda Superb Combi iV 1,4 l TSI DSG). Soll der teilelektrisierte Kombi die Anforderungen an die dienstwagenrelevante Ausstattung erfüllen, werden hingegen mindestens 40.274,13 Euro fällig. Auch bei den Full-Service-Leasingraten und den Betriebskosten liegt der Tscheche vorn. Auf Platz zwei folgt der BMW 530e xDrive Touring, dicht gefolgt vom Mercedes-Benz E300 e T-Modell, welches jedoch beim Kauf rund 250 Euro günstiger wäre als der Bayer. In der Summe aller Vergleichskriterien landet der Škoda Superb Combi iV souverän auf dem Platz eins, lediglich die Anzahl der serienmäßigen Mehrwertausstattung und die Zuladung führen zu Abzügen. Der zweite Platz geht an das Mercedes-Benz E300 e T-Modell, welches sich die Schwächen des Tschechen zunutze macht, aber aufgrund der höheren Verbrauchswerte nur auf diesem Platz landet. Der BMW 530e xDrive Touring komplettiert das Podium bei den Plug-in-Hybrid-Kombis der Oberen Mittelklasse.

And the winners are ...

Škoda Superb Combi iV 1,4 l TSI DSG und VW Arteon Shooting Brake 2.0 TDI SCR DSG

Kann der ID.Buzz 2022 das Erbe des „Bulli" antreten?

Oft kopiert, nie erreicht

Marktübersicht flottenrelevanter Fahrzeuge von Volkswagen Nutzfahrzeuge

1950, also vor exakt 70 Jahren, lief der erste Transporter (T1) in Wolfsburg vom Band und legte damit den Grundstein für die Erfolgsgeschichte der T-Baureihe, welche von Fans häufig als „Bulli" bezeichnet wird. Der Käufer des ersten T1 war damals ein Gewerbetreibender aus Hildesheim. Bis heute, mittlerweile sind wir beim T6.1 angekommen, erfreut sich die Baureihe größter Beliebtheit, und das sowohl bei gewerblichen als auch bei privaten Kunden. Im nächsten Jahr wird Volkswagen den mit Spannung erwarteten T7 präsentieren.

In diesem Jahr wurde bereits der kleine Bruder des Transporters, der Caddy, neu aufgelegt. Dank des Modularen Querbaukastens (MQB), auf dem auch der VW Golf 8 beruht, ist der neue Caddy in allen Bereichen näher an einem Pkw als an einem Nutzfahrzeug, ohne dabei seine Praktikabilität zu verlieren. Das Konzept hat wohl auch Ford gut gefallen und so kooperiert das Unternehmen mit dem norddeutschen Autobauer bei der Produktion des Caddy beziehungsweise des Ford Transit Connect. Die Zusammenarbeit geht sogar noch einen Schritt weiter, denn der Amarok, das Pick-up-Modell von Volkswagen, bekommt 2022 auf der Plattform des Ford Rangers einen Nachfolger und wird wohl im gleichen Werk in Südafrika gebaut werden. Weitere gemeinsame Entwicklungen der beiden Automobilkonzerne in Sachen autonomes Fahren, Elektromobilität und der Produktion von Nutzfahrzeugen sind ebenfalls geplant.

Der Bulli freilich bleibt einzigartig. Wobei er in Zukunft Konkurrenz aus den eigenen Reihen bekommt. Der T6 ist ein umfangreiches Facelift des seit 2003 gebauten T5, der aktuelle T6.1 wiederum ein Facelift des T6. Diese letzte Version wird vermutlich auch nach dem Erscheinen des T7 weiter auf dem Markt bleiben. Der Grund dafür liegt in der bereits angesprochenen MQB-Plattform, auf der nun auch der neuen Transporter beruhen soll. Für den harten Nutzfahrzeug-Alltag ist diese wohl nicht ausgelegt, was die Weiterführung des T6.1 in der Cargo-Variante nötig macht. Hinzu kommen ab 2022 noch der rein elektrische ID.Buzz und dessen Nutzfahrzeug-Variante, sodass in der „Bulli-Klasse" bei Volkswagen Nutzfahrzeuge dann drei Fahrzeuge an den Start gehen.

Etwas größer als der Caddy und die T-Modelle ist der Crafter, der seit diesem Sommer auch als e-Crafter vom Band läuft. Im Werk Września in Polen wird das erste rein elektrische Nutzfahrzeug von Volkswagen produziert. Übrigens beruht die Produktion auf erneuerbaren Energien. Der Caddy und der T6.1 sind zwar mittlerweile auch in einer Stromer-Variante zu haben, allerdings werden die Fahrzeuge von Fahrzeugveredler Abt auf den umweltfreundlichen Antrieb umgerüstet. Das Volkswagen-Trio aus Caddy, Transporter und Crafter geht also geradewegs ins elektrische Zeitalter.

VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE FLOTTENGESCHÄFT 2020

Topseller im Flottengeschäft (Modelle):
T6.1, Crafter und Caddy

Händlernetz: *k. A.*

Anteile Leasing/Finanzierung gegenüber Kauf:
Anteil Leasing bei ca. 70 Prozent

Kooperationspartner/Leasinggesellschaften/Banken:
VWFS AG

Ansprechpartner Großkunden:
Axel Czora

Internetseite(n) für Flottenkunden:
www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/de/fahrzeugkauf/geschaeftskundenvorteile/grosskunden.html

KURZINTERVIEW

AXEL CZORA

Leiter Vertrieb Großkunden Deutschland Volkswagen Nutzfahrzeuge

Flottenmanagement: Welche Innovationen hält der neue Caddy für den Gewerbekunden bereit?

Axel Czora: Traditionell schließt der Caddy in unserem Portfolio seit 40 Jahren extrem erfolgreich die Angebotslücke unterhalb unseres Bulli: kleiner und günstiger. Die neue Generation steht auf dem Modularen Querbaukasten (MQB), wie er auch im Golf 8 eingesetzt wird. Mit dem MQB der aktuellsten Entwicklungsstufe halten zahlreiche neue Technologien ihren Einzug in die Caddy-Baureihe: Innovative Assistenzsysteme wie der „Travel Assist" und ein neuer Abbiegeassistent erhöhen die Sicherheit und den Komfort; vernetzte Infotainment- und digitalisierte Bediensysteme machen den Caddy zum Smartphone auf Rädern und das neue Twindosing wandelt die Stickoxidemissionen der sparsamen Turbodiesel in Wasser und harmlosen Stickstoff um. Interessant für Dienstleistungs-, Handel- und Gewerbekunden: Der Caddy Cargo hat 3,1 Kubikmeter Laderaum, beim Caddy Cargo Maxi sind es 3,7 Kubikmeter. In den Cargo mit normalem Radstand passen bis zu zwei Paletten quer zwischen die Radkästen, beim Cargo Maxi geht sogar eine quer durch die neue größere Schiebetür mit über 84 Zentimetern Breite, ein Benchmark im Segment, und eine weitere wahlweise quer oder längs durch die Heckflügeltüren hinein.

Flottenmanagement: Welche Strategie verfolgt Volkswagen Nutzfahrzeuge in Sachen alternative Antriebe?

Axel Czora: Mit dem Blick auf den Klimaschutz brauchen wir einen schnellen Umstieg auf alternative Antriebe. Elektromobilität spielt dabei eine zentrale Rolle, vor allem für Pkw. Im innerstädtischen Lieferverkehr mit geringer täglicher Fahrleistung sind batterieelektrische Antriebe auch für leichte Nutzfahrzeuge die ökologisch und wirtschaftlich beste Wahl. Wir haben 2019 den T6.1 gelauncht und soeben den Caddy 5, die sowohl mit konventionellen, modernen Verbrennern angeboten werden als auch zum e-Abt T6.1 umgerüstet werden können oder bald als Caddy 5 mit CNG oder als Plug-in-Hybrid bestellbar sind. Der e-Crafter ist schon als KEP-Fahrzeug im Einsatz. 2022 wird dann noch der vollelektrische ID. Buzz gelauncht. Unsere Flottenkunden können dann aus einem guten Mix der Antriebe aus Verbrenner, CNG, Hybrid bis rein elektrisch für jeden Einsatzzweck die richtige Lösung wählen.

Flottenmanagement: Welche Neuheiten werden in den nächsten zwölf Monaten gelauncht?

Axel Czora: Neben dem nun anlaufenden Marktstart des neuen Caddy und seiner zahlreichen sowie vielfältigen Varianten, die wir in den nächsten Monaten bringen, können Sie sich auf den neuen T7 freuen. Die Architektur des komplett neu entwickelten Fahrzeugs macht es möglich, einerseits modernste, effiziente Otto- und Dieselmotoren anzubieten, ihn aber auch als Plug-in-Hybrid zu elektrifizieren.

FLOTTENRELEVANTE FAHRZEUGE VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE (Auswahl)

Caddy Cargo EcoProfi 2,0-l-TDI BMT

Motorleistung kW/PS: 75/102
Zuladung in kg: 674
max. Kofferraumvolumen: 3,1 m³
Verbrauch je 100 km Ø in l: 4,5
CO_2-Ausstoß: 119 g/km

Netto-Einstiegspreis: 19.690 €

technische Unterschiede zum Basismodell:
Motorleistung: 55 kW / 75 PS
alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis): –
businessrelevante Optionen: –

Caddy Kombi EcoProfi 2,0-l-TDI BMT

Motorleistung kW/PS: 75/102
Zuladung in kg: 582
max. Kofferraumvolumen in l: 2.556
Verbrauch je 100 km Ø in l: 4,7
CO_2-Ausstoß: CO_2: 123 g/km

Netto-Einstiegspreis: 21.590 €

technische Unterschiede zum Basismodell: –
alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis): –
businessrelevante Optionen: –

T6.1 Kastenwagen EcoProfi 2,0-l-TDI BMT

Motorleistung kW/PS: 66/90
Zuladung in kg: 989
max. Kofferraumvolumen: 5,8 m³
Verbrauch je 100 km Ø in l: 6,1
CO_2-Ausstoß: CO_2: 160 g/km

Netto-Einstiegspreis: 22.990 €

technische Unterschiede zum Basismodell: –
alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis): –
businessrelevante Optionen: –

T6.1 Kombi EcoProfi 2,0-l-TDI BMT

Motorleistung kW/PS: 81/110
Zuladung in kg: 916
max. Kofferraumvolumen: 5,8 m³
Verbrauch je 100 km Ø in l: 6,3
CO_2-Ausstoß: CO_2: 167 g/km

Netto-Einstiegspreis: 30.245 €

technische Unterschiede zum Basismodell: –
alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis): –
businessrelevante Optionen: –

Crafter 30 EcoProfi 2,0-l-TDI BMT

Motorleistung kW/PS: 75/102
Zuladung in kg: 888
max. Kofferraumvolumen: 9,9 m³
Verbrauch je 100 km Ø in l: 7,5
CO_2-Ausstoß: CO_2: 196 g/km

Netto-Einstiegspreis: 23.990 €

technische Unterschiede zum Basismodell: –
alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis):
e-Crafter (53.900 €)
businessrelevante Optionen: –

Power-Komfortgleiter

Im Volvo V90 B6 AWD schlagen zwei Herzen, wobei der Ottomotor in diesem Fall deutlich stärker ist als der Elektromotor. Fahrspaß bereitet der Schwede dennoch, und er bietet außerdem jede Menge Fahrkomfort.

Feine Holzintarsien und viel Infotainment zeugen von einem luxuriösen Innenraum (li.)

Dass im Volvo V90 B6 mit Allradantrieb eine E-Maschine werkelt, merkt man eigentlich nicht. Das heißt, indirekt merkt man es schon, denn das Bremspedal (by wire) fühlt sich leichtgängiger an, und demnach will die Verzögerung wohldosiert sein. Denn immer, wenn das Antriebssystem zwischen Rekuperation und mechanischer Bremse umzuschalten in der Lage ist, lassen die Ingenieure lieber gleich alles vom Mikroprozessor steuern. Dass beim B6 gleich beide Achsen angetrieben werden, hat übrigens einen guten Grund – anders wären die 300 PS kaum auf die Straße zu bringen. Diese stammen aber aus dem Hubraum des Benziners, die 420 Nm Drehmoment, die der 14 PS starke Elektromotor mobilisiert, dienen lediglich dazu, die betriebsungünstigen Bereiche des Verbrenners mit Leben zu füllen.

Leben gibt es übrigens auch im Innenraum des großen Kombis. Nicht nur, dass er mit über 1.500 Litern Gepäckraumvolumen ein ganz ordentlicher Praktiker ist, auch die junge Infotainment-Generation kommt auf ihre Kosten. Head-up-Display, großer Touchscreen in der Mitte (neun Zoll) und Tacho ohne mechanische Anzeigen sind Standard. Dagegen kostet das variable Luftfahrwerk netto 1.655 Euro und sorgt nicht nur für Fahrkomfort, sondern auch für ein ausgeglichenes Fahrverhalten unabhängig von der Beladung. Mindestens 57.436 Euro netto kostet der 300 PS starke Businessklässler und ist damit zwar nicht gerade ein Schnäppchen, aber doch ordentlich ausgestattet. Das komplette Assistenten-Arsenal samt vielen unterschiedlichen autonomen Bremsszenarien weilt an Bord inklusive aktivem Tempomat, der vor allem Vielfahrern zupass kommt. LED-Scheinwerfer und Navigationssystem plus zusätzlicher Smartphone-Integration zählen ebenfalls zum Serienumfang.

Volvo V90 B6 AWD

Motor/Hubraum in ccm:	**Vierzyl.-Otto/1.969**
kW (PS) bei U/min:	**220 (300) bei 5.700**
E-Leistung (Boost) kW (PS):	**11 (14)**
Drehmoment bei U/min:	**420 Nm bei 2.100-4.800**
Getriebe:	**8-Gang-Wandlerautom.**
Schadstoffkl./CO_2-Ausstoß:	**Euro 6d/153 g/km**
0-100 in sek/V-max. in km/h:	**6,2/180**
EU-Verbrauch/Reichweite:	**6,7 l /896 km (60 l)**
Zuladung kg/Ladevolumen l:	**512/547 bis 1.513**
Typklasse HP/VK/TK:	**16/22/23**
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	**47,3 %**
Dieselanteil:	**64 %**
Basispreis (netto):	**57.436 Euro**
Betriebskosten pro Monat/km**:	**934,90/0,37 Euro**

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Schnell genug!

Nachdem Porsche die schier unendlich performanten Taycan Turbo-Modelle in den Markt gebracht hat, schiebt der Sportwagenhersteller die braveren 4S-Varianten nach. Brav? Von wegen.

Wer einmal Taycan Turbo gefahren hat, weiß, was vorher zu tun respektive zu lassen ist: essen. Das batterieelektrische Modell schiebt so mächtig an, dass es den Passagieren flau im Magen wird. Okay, inzwischen kann man Taycan ja auch etwas milder und vor allem günstiger erleben, wenn auch nicht günstig: Ab netto 89.484 Euro startet die 4S-Ausgabe – und wer netto fünfeinhalb tausend Euro draufpackt, erhält die so genannte Batterie Performance Plus – macht noch einmal 41 PS mehr und in Summe 571 PS. So weit die Theorie, nun ist eine Probefahrt angesagt. Fahrstufe „D“ rein, und los gehts. Das mit dem Magen gilt irgendwie auch für die 4S-Varianten, der ansatzlose Schub ist noch immer gigantisch. Und da beide Achsen mit Power versorgt werden, ist auch Traktion kein Thema, zumindest nicht bei trockenen Straßenverhältnissen. So viel Leistung will erst einmal verdaut werden.

Am besten bei einer weiteren Runde mit behutsam angefasstem Fahrpedal und einem präzisen Blick Richtung Infotainment. Porsche spendiert jetzt auch dem Beifahrer auf Wunsch ein Display, auf dem er noch treffsicherer Ziele eingeben kann oder das Radioprogramm ändern. Ansonsten gibt es bei dem elektrisch angetriebenen Zuffenhausener eigentlich keine neumodischen Überraschungen abgesehen von dem Umstand, dass physische Tasten wirklich auf ein absolutes Minimum reduziert wurden. Und der Anspruch an die Ästhetik ist hier wahrlich besonders ausgeprägt. So reichte den Interieur-Verantwortlichen nicht einfach eine große Displayfläche für das Kombiinstrument, sondern es handelt sich hierbei um ein veritables Meisterstück in Form eines grazil gebogenen Elementes mit Hingucker-Faktor. Das gilt für das ganze Auto übrigens ebenso.

Physische Tasten sind im Taycan passé

Porsche Taycan 4S

Motor:	**Zwei permanenterr. Synchron-Elektromaschinen**
kW (PS):	**420 (571)**
Drehmoment:	**650 Nm**
Getriebe:	**2-Gang-Automatik**
Schadstoffkl./CO_2-Ausstoß:	**A+/0 g/km**
0-100 in sek/V-max. in km/h:	**4,0/250**
NEFZ-Verbrauch/Reichweite:	**24,6 kWh/100 km /464 km**
Zuladung kg/Ladevolumen l:	**660/488**
Typklasse HP/VK/TK:	**20/28/30**
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	**34,1 %**
Dieselanteil:	**0 %**
Basispreis (netto):	**ab 89.484 Euro**
Betriebskosten pro Monat/km**:	**k. A.**

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Mehr Komfort geht nicht

Nach sieben Jahren ist es mal wieder so weit und eine neue S-Klasse schickt sich an, das Autofahrer-Leben noch komfortabler und entspannter zu machen. Geht das überhaupt? Lesen Sie selbst!

So viel Displayfläche hatte Mercedes noch nie (li.)

Es ist immer ein besonderer Moment, wenn man das erste Mal in die gerade frisch auf die Straße gelassene Mercedes S-Klasse steigt. Denn bei dieser Oberklasse mit einer Tradition bis in die Fünfzigerjahre (oder je nach Sicht- und Zählweise noch früher) sind die Maßstäbe strenger. Klappert auch wirklich nichts? Ist das Fahrwerk samtig genug, ohne gleichzeitig die Fahrdynamik zu ersticken? Die erste Ausfahrt erfolgt mit einem S 500 4Matic – und der geneigte S-Klasse-Enthusiast muss sich auf eine Änderung einstellen. Denn der Fünfhunderter ist ab sofort kein Acht-, sondern ein profanerer Sechszylinder. Auch okay, schließlich wird der V8 in Kürze nachgeliefert. Dem 435 PS-Brocken mit elektrischer Unterstützung von einem 22 PS starken Kurbelwellenstarter kann man jedenfalls keine Schwachbrüstigkeit vorwerfen, und die Laufkultur der distinguierten Dreiliter-Maschine geht auch mehr als in Ordnung. Mercedes hat ein feines Händchen für Akustik, lässt das Triebwerk in der Teillast flüstern und bei forcierter Fahrt sportiv singen, ohne den Hauch von Aufdringlichkeit.

Die neue S-Klasse ist vollgestopft mit Technik – um alle Innovationen beschreiben zu können, müsste man ein Buch füllen. Viele der komplexen Funktionalitäten werden sich in einem späteren Test beweisen müssen. Augenfällig ist natürlich der Monitor in der Mitte, der sich den vorderen Passagieren in der Größe eines XL-Tablets entgegenstreckt. Dass auch das Kombiinstrument aus Displayfläche besteht, ist klar – das war ja schließlich beim Vorgänger schon so. Allerdings beherrscht die Anzeige nun auch 3D-Fertigkeiten, und die Augmented Reality-Anwendung des Navigationssystem wird teilweise auch per Head-up-Display in die Windschutzscheibe projiziert. Kostenpunkt beim hier als Langversion angetretenen S 500: 102.900 Euro netto.

Mercedes-Benz S 500 4Matic

Motor/Hubraum in ccm:	**Sechszyl.-Otto/2.999**
kW (PS) bei U/min:	**320 (435) bei 1.800-5.800**
E-Leistung /Boost) kW (PS):	**16 (22)**
Drehmoment bei U/min:	**520 Nm bei 1.800-5.800**
Getriebe:	**9-Gang-Wandlerautom.**
Schadstoffkl./CO_2-Ausstoß:	**Euro 6d/179 g/km**
0–100 in sek/V-max. in km/h:	**4,9/250**
EU-Verbrauch/Reichweite:	**7,8 l/833 km (65 l)**
Zuladung kg/Ladevolumen l:	**755/550**
Typklasse HP/VK/TK:	**k. A.**
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	**35,6 %**
Dieselanteil:	**51,4 %**
Basispreis (netto):	**102.900 Euro**
Betriebskosten pro Monat/km**:	**k. A.**

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Entdecke den Sparspaß

Dank moderner Plug-in-Hybride gelingt Land Rover die Senkung der CO_2-Emissionen. Und Fahrspaß machen die neuen Dreizylinder-Einheiten obendrein. Flottenmanagement war mit dem entsprechenden Discovery Sport unterwegs.

Land Rover setzt mit seiner im wahren Sinne des Wortes schweren Modellpalette auf Elektrifizierung. Und wenn die Ingenieure es geschickt anstellen, geht die CO_2-Ersparnis mit Fahrspaß einher, denn Elektrifizierung bedeutet auch immer Drehmoment, und zwar viel davon. Die Modellbezeichnung „P300e“ ist durchaus ernstgemeint – satte 309 PS wirken auf die beiden Achsen des Hybriden, wenn sich Verbrenner (200 PS vorn) und E-Maschine (109 PS hinten) zusammentun. Dass das Gewicht des 2,2 Tonnen wiegenden Disco Sport nicht vollends aus dem Ruder läuft, liegt daran, dass pro Achse ein Motor arbeitet und daher die gewichtigen Komponenten Differenzial und Kardanwelle entfallen. Immerhin kann man mit dem Strom aus der rund 13 kWh großen Batterie 55 Kilometer nach WLTP-Norm zurücklegen, was für eine sparsame E-Maschine spricht. Beim P300e ist es so, dass er im EV-Modus tatsächlich so lange ohne Verbrenner fährt, bis man den Kickdown-Schalter bemüht. Und dann marschiert der knapp 4,60 Meter lange Offroader so richtig los, seine Aggregate verwandeln den großen Briten in einen sportiven Sprinter, der nur 6,6 Sekunden bis Landstraßentempo benötigt. Der Dreizylinder bleibt akustisch übrigens zurückhaltend selbst bei hoher Drehzahl. Zudem ist der kräftigste Discovery Sport auch noch richtig praktisch, bietet herrschaftliche Platzverhältnisse sowohl in der ersten wie auch in der zweiten Reihe. Ganz unerheblich ist der finanzielle Aufwand für den Plug-in natürlich nicht – aber es handelt sich schließlich um das Topmodell. So verlangt Land Rover ab 47.798 Euro netto, wobei das Gefährt mit 5.625 Euro gefördert wird. Serienmäßig sind autonomes Bremssystem, LED-Scheinwerfer, Parksensoren, Rückfahrkamera, Smartphone-Integration und Tempomat.

Der Land Rover Discovery Sport punktet mit seinem modernen Cockpit

Land Rover Discovery Sport P300e

Motor/Hubraum in ccm:	**Dreizyl.-Otto/1.498**
kW (PS) bei U/min:	**147 (200) bei 5.500**
Drehmoment bei U/min:	**280 Nm bei 2.000**
Systemleistung kW (PS):	**227 (309)**
Systemdrehmoment U/min:	**540 Nm bei 2.000-2.500**
E-Motor kW (PS) bei U/min:	**80 (109) bei k. A.**
Getriebe:	**8-Stufen-Automatik**
Schadstoffklasse/CO_2-Ausstoß:	**Euro 6d/46 g/km**
0–100 in sek/V-max. in km/h:	**6,6/209**
EU-Verbrauch/Reichweite:	**2,0 l/k. A. (57 l)**
Zuladung kg/Ladevolumen l:	**582/k. A. bis 1.794**
Typklasse HP/VK/TK:	**22/22/21**
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	**38,9 %**
Dieselanteil:	**18,9 %**
Basispreis (netto):	**47.798 Euro**
Betriebskosten pro Monat/km**:	**k. A.**

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Nicht mittel, aber klasse

BMW hat längst ein breites Hybrid-Programm quer durch die Modellpalette angelegt mit verschieden starken Antriebssträngen. Flottenmanagement war diesmal mit dem X3 xDrive30e unterwegs.

Der Tacho besteht beim X3 selbstverständlich aus Displayfläche (li.)

Leistungsstarke Autos müssen per Definition keine Umweltsünde mehr bedeuten dank Plug-in-Hybrid-Technik. Voraussetzung: Ihre Akkus werden regelmäßig geladen, um emissionsfrei unterwegs zu sein – am besten noch mit grünem Strom. Okay, an der Ladenetzwerk-Dichte muss es heutzutage nicht mehr liegen, denn mit fast 30.000 (teil-)öffentlichen Ladepunkten in Deutschland hat man schon eine propere Auswahl. Die Batterie des X3 PHEV-Strangs fasst netto nahezu elf kWh – genug elektrische Power, um realistisch 50 Kilometer völlig ohne Verbrenner zu fahren. Und weil das kleine, kompakte Kraftpaket immerhin 109 PS mobilisiert, sind selbst im Elektrobetrieb keine mageren Zeiten angesagt. Hurtig legt der dann als Stromer agierende X3 los und wird bis zu 135 km/h schnell, damit kann man definitiv arbeiten.

Wer beide Motoren zusammennimmt, erlebt eine richtig sportliche X3-Version, die dann mit 292 PS unterwegs ist. Binnen 6,1 Sekunden stürmt der Bayer auf 100 km/h und erreicht 210 Sachen in der Spitze. Doch ambitionierte Fahrleistungen alleine machen natürlich noch keinen guten Allrounder. Zum Glück gelang den BMW-Ingenieuren darüber hinaus ein ausgewogenes Fahrwerk, das den Praktiker mit immerhin 1.500 Litern Kofferraumvolumen sowohl geschmeidig über Bodenwellen rollen als auch schwungvoll durch Kehren schöner Landstraßen zirkeln lässt. Dass der Hybridantrieb recht aufwendig ist, lässt sich an der Preisgestaltung des mindestens netto 48.403 Euro teuren X3 ablesen – aber immerhin winkt eine Förderung von 5.625 Euro, von der pauschalen Versteuerung privater Fahrten beim Dienstwagen von lediglich einem halben Prozent einmal abgesehen. Zur Serienausstattung gehören neben den üblichen Sicherheitsassistenten auch LED-Scheinwerfer und Tempomat.

BMW X3 xDrive 30e

Motor/Hubraum in ccm:	**Vierzyl.-Otto/1.998**
kW (PS) bei U/min:	**135 (184) bei 5.000-6.500**
Drehmoment bei U/min:	**300 Nm bei 1.350-4.000**
Getriebe:	**8-Stufen-Automatik**
E-Motor kW (PS):	**80 (109)**
Systemleistung kW (PS):	**215 (292)**
Systemdrehmoment:	**420 Nm**
0-100 in sek/V-max. in km/h:	**6,1/210**
EU-Verbrauch/Reichweite:	**2,1 l /k. A. (50 l)**
Schadstoffkl./CO_2-Ausstoß:	**Euro 6d/48 g/km**
Zuladung kg/Ladevolumen l:	**630/450 bis 1.500**
Typklasse HP/VK/TK:	**18/26/25**
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	**41,3 %**
Dieselanteil:	**54,6 %**
Basispreis (netto):	**48.403 Euro**
Betriebskosten pro Monat/km**:	**k. A.**

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

In aller Frische

Mit einem moderaten optischen Facelift und der Auffrischung sämtlicher Antriebe hält Opel den Insignia aktuell. Flottenmanagement war mit dem Benziner unterwegs, dessen Kraft neuerdings an eine Neungang-Automatik weitergeleitet wird.

Geräumig und kommod geht es im Insignia zu

Auch wenn der SUV-Trend ungebrochen ist – die klassische Mittelklasse-Limousine macht auch anno 2020 noch einen schlanken Fuß. Grund genug also, dass Opel seinen eleganten Insignia frisch hält. Neben leichten optischen Retuschen werken unter dem Blech neue Antriebe – vor allem die in Kombination mit dem 200 PS starken Zweiliter-Turbobenziner eingesetzte Neungangautomatik (34.962 Euro netto) wirkt sich nicht nur ökologisch aus in Form eines geringeren Kraftstoffverbrauchs, sondern sorgt darüber hinaus für deutlich besseren Geräuschkomfort. So rotiert das Otto-Kraftwerk bei Richtgeschwindigkeit nicht weit von der Leerlaufdrehzahl entfernt vor sich hin und bleibt entsprechend leise. Dass der Vortrieb außerdem souverän erfolgt, bedarf keiner Diskussion – nicht einmal acht Sekunden benötigt der Rüsselsheimer, bis Landstraßentempo ansteht.

Top aktuelle Infotainment-Funktionen bekunden die zeitliche Höhe. Beim Kombiinstrument setzt die Mittelklasse auf einen Mix aus Tradition und Moderne, liefert hier TFT-Fläche plus klassische Anzeigen. Wer die Basis (GS-Line) wählt, muss für das umfangreiche Navigationssystem 1.415 Euro netto bezahlen. Dafür gibt es allerdings viele spannende Goodies wie das Anzeigen von aktuellen Kraftstoffpreisen und selbstredend Staumeldungen in Echtzeit. Frei Haus selbst beim Grundmodell ist beispielsweise der ergonomische Aktivsitz – ein wahrlich komfortables Möbelstück zur ermüdungsfreien Bewältigung vieler hundert Kilometer am Stück. Dinge wie die üblichen Sicherheitsfeatures, zu denen autonome Bremsfunktionen, Spurhalte-Warner, Totwinkelassistent und Verkehrszeichen-Erkennung gehören, zählen ebenso zur Serie wie Bluetooth-Freisprecheinrichtung und Tempomat. Für LED-Scheinwerfer und die Smartphone-Integration gilt selbiges.

Opel Insignia Grand Sport DIT

Motor/Hubraum in ccm:	**Vierzyl.-Otto/1.998**
kW (PS) bei U/min:	**147 (200) bei 4.250-6.000**
Drehmoment bei U/min:	**350 Nm bei 1.500-4.000**
Getriebe:	**9-Stufen-Wandlerautom.**
Schadstoffklasse/CO_2-Ausstoß:	**Euro 6d/145 g/km**
0-100 in sek/V-max. in km/h:	**7,7/235**
EU-Verbrauch/Reichweite:	**6,4 l/969 (62 l)**
Zuladung kg/Ladevolumen l:	**565/490-1.450**
Typklasse HP/VK/TK:	**17/22/23**
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	**60,7 %**
Dieselanteil:	**75 %**
Basispreis (netto):	**34.962 Euro**
Betriebskosten pro Monat/km**:	**722,04/ 0,29 Euro**

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Trail-Way

Die burschikos-stylischen Trail-Varianten des Ford Transit stechen optisch aus der Gesamtpalette hervor. Wenn dann noch der Allradantrieb dazukommt, avancieren sie zu schicken Arbeitsgeräten.

Funktionales Transitcockpit mit einem gerüttelt Maß Infotainment (li.)

Es ist ja schon allgemeine Tradition, dass auch Nutzfahrzeuge mit Allradantrieb ausgerüstet werden. Daher gibt es auch den Transit ebenfalls mit zwei angetriebenen Achsen, und diese Varianten werden von jenen Kunden geschätzt, die häufiger mal schlammigen Boden unter die Räder nehmen – etwa im Bereich von Baustellen, am Rande von Feldwegen respektive Wiesen oder im Tagebau. Ford setzt den optisch attraktiven Trail-Ausgaben das Sahnehäubchen auf und verpasst ihnen ein „Crossover-Design", wie der Hersteller die Formensprache selbst nennt. Dem Produkt wird es keineswegs schaden, die Front des „Trails" wirkt schick, hat etwas von Trekking und verleiht dem schnöden Transporter Pep. Dennoch bleibt er im Kern das Arbeitsgerät, das der Kunde erwartet. So nimmt der Kasten mit dem hohen Dach und langem Radstand 9,5 Kubikmeter Ladegut auf und besticht durch eine Nutzlast von bis zu 1,2 Tonnen.

Damit das Schwergewicht auch noch gut vom Fleck kommt, verbaut Ford beispielsweise den Zweiliter-Diesel mit 170 PS. Das ist auf den ersten Blick betrachtet zwar keine sonderlich abgehobene Leistung, aber dank kurz übersetztem Getriebe erfreuen sich die großen Transit ordentlicher Beschleunigung. Und sie erfreuen sich eines ansehnlichen Infotainment-Programms, das in dieser Klasse heutzutage nicht mehr wegzudenken ist. Allerdings werden für das Navigationssystem inklusive großem Touchscreen mit 20 Zentimetern Bildschirm-Diagonale 1.530 Euro (netto) extra fällig; darin enthalten sind dann Bluetooth-Freisprechanlage plus Audio-Streamingfunktionen. Übrigens kommt eine Klimaanlage serienmäßig zum Einsatz, schließlich soll es den Berufsfahrern ja gut gehen. Viele Sicherheitsassistenten, Parkpiepser und Tempomat weilen ebenfalls an Bord.

Ford Transit Trail 2.0 EcoBlue AWD L2

Motor/Hubraum in ccm:	**Vierzyl.-Diesel/1.995**
kW (PS) bei U/min:	**125 (170) bei k. A.**
Drehmoment bei U/min:	**390 Nm bei k. A.**
Getriebe:	**6-Gang-Schaltung**
Schadstoffkl./CO_2-Ausstoß:	**Euro 6d-TEMP/250 g/km**
0–100 in sek/V-max. in km/h:	**k. A.**
EU-Verbrauch/Reichweite:	**9,5 l/841 km (80 l)**
Zuladung kg/Ladevolumen l:	**1.235/9.500**
Typklasse HP/VK/TK:	**21/21/24**
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	**k. A.**
Dieselanteil:	**100 %**
Basispreis (netto):	**44.650 Euro**
Betriebskosten pro Monat/km**:	**812,77/0,32 Euro**

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Leise und schnell

Dass Škoda sein Portfolio an Plug-in-Hybriden erweitern würde, war ja nur eine Frage der Zeit. Mit dem Octavia iV führen die Tschechen jetzt also eine weitere Version ein. Flottenmanagement war mit dem Kompakten unterwegs, der zwei Herzen unter dem Blech trägt.

Ohne Elektrifizierung geht nicht mehr viel bei den Autoherstellern – die EU sitzt ihnen schließlich im Nacken und wird in Kürze deftige Strafzahlungen aufrufen, falls die tatsächlich verkaufte Fahrzeugflotte eines Autolabels zu viel verbraucht im Mittel. Schön ist dabei, dass die elektrischen Anteile immer mit null Gramm CO_2 ausgewiesen werden, also machen Autos Sinn, die möglichst weite Strecken rein elektrisch fahren können. Der taufrische Octavia kann das nach WLTP-Norm sogar bis zu 69 Kilometer dank seines 13 kWh großen Akkus. Die erste Ausfahrt mit dem Tschechen erfolgt mit voller Batterie, also geht es zunächst rein elektrisch über die Landstraße – und der 115 PS starke Elektromotor hat keine Mühe damit, den 1,7-Tonner nachdrücklich auf Trab zu bringen, es ist also keineswegs so, dass der Verbrenner ständig nachhelfen müsste. Dieses Detail ist nicht unwichtig, wenn man in der Praxis auch wirklich elektrisch fahren möchte. Wer die Power beider Motoren – unter der Haube steckt ja noch ein mit 150 PS durchaus kräftiger 1,4 Liter großer Benziner – zusammennimmt, kann sich auf 204 PS und damit auf sportive Fahrleistungen gefasst machen. Keine acht Sekunden genügen dem Fronttriebler bis 100 km/h – da steckt ein Hauch von Sportwagen drin. Derzeit bietet Škoda den Octavia iV als First Edition für netto 32.428 Euro an mit reichhaltiger Ausstattung, darunter auch so manche Features, über die sich Infotainment-Fans freuen dürften. Das umfangreiche Navigationssystem ist hier enthalten und der Zehnzoll-Touchscreen sowieso. Und abgesehen von vielen Sicherheitsassistenten gibt es Dinge wie Bluetooth-Freisprechanlage, Digitalradio, Kombiinstrument mit elektronischer Anzeigefläche, LED-Scheinwerfer, schlüsselloses Schließsystem, Smartphone-Integration und zahlreiche USB-Anschlüsse kostenlos dazu.

Display bestimmt den Innenraum des modernen Škoda Octavia

Škoda Octavia iV Combi

Motor	**Vierzyl.-Otto/1.395**
kW (PS) bei U/min:	**110 (150) bei 5.000–6.000**
Drehmomen bei U/min:	**250 Nm bei 1.550–3.500**
E-Motor	
kW (PS) bei U/min:	**85 (115) bei k. A.**
Drehmoment:	**330 Nm**
Systemdrehmoment:	**350 Nm**
Systemleistung kW (PS):	**150 (204)**
Getriebe:	**6-Gang-Doppelkuppl.**
Schadstoffklasse/CO_2-Ausstoß:	**Euro 6d-ISC-FCM/31 g/km**
0–100 in sek/V-max. in km/h:	**7,8/220**
EU-Verbrauch/Reichweite:	**1,4 l/nicht ermittelb.**
Zuladung kg/Ladevolumen l:	**512/490–1.555**
Typklasse HP/VK/TK:	**12/20/19**
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	**53,9 %**
Dieselanteil:	**59,5 %**
Basispreis (netto):	**33.016 Euro**
Betriebskosten pro Monat/km**:	k. A.

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Eine Frage des X

Der Kia XCeed ist mehr sportive Schrägheck-Limousine als SUV, wenngleich die Applikationen an Schürze und Schweller burschikos aussehen. Flottenmanagement war mit dem Plug-in-Hybriden unterwegs.

Wertige Verarbeitung gehört heute zu den Kia-Stärken (li.)

Optik spielt beim Autokauf eine durchaus zentrale Rolle, und deshalb ist der Kia XCeed nicht einfach nur ein lauer Aufguss der bestehenden Ceed-Varianten, sondern ein eigenständiges Modell, das sich in verschiedenen Disziplinen absetzt. So steht der X satter da mit breiterer Spur und fast drei Zentimetern Zuwachs in der Gesamtbreite. Und er baut ebenfalls rund drei Zentimeter höher, was ihn deutlich bulliger erscheinen lässt, während die coupéartig abfallende Dachlinie den sportiven Auftritt untermauert. Der angedeutete Unterfahrschutz erinnert an SUV-Formensprache, dabei verzichtet der XCeed jedoch auf die bauartbedingten Nachteile eines ausladenden Geländegängers und ist betont sparsam.

Das gilt vor allem für die inzwischen lieferbare Plug-in-Version, deren 61 PS starke E-Maschine mühelos als Hauptantriebsquelle dienen kann im Alltag. Und das tut sie bis zu 58 Kilometer weit, so viel Energie speichert die rund neun kWh große Batterie nämlich. Nimmt man den 1,6 Liter großen Benzindirekteinspritzer hinzu, powert der XCeed mit 141 PS und beschleunigt binnen elf Sekunden auf 100 km/h. Und bezüglich Infotainment: Der große Touchscreen (10,25 Zoll) in der Mitte reagiert blitzschnell, und über ihn lassen sich die meisten Fahrzeugfunktionen intuitiv abhandeln. Übrigens verfügt schon die netto 30.243 Euro teure Basis (Vision) über Features wie Bluetooth-Freisprechanlage, LED-Scheinwerfer, Parkpiepser, Rückfahrkamera, Sitzheizung, Smartphone-Integration und Tempomat. Das Sicherheitsarsenal umfasst diverse Assistenten wie autonomer Bremseingriff und aktive Lenkung. Interessant auch, dass beim Plug-in-Hybriden 7.210 Euro Förderung winken. Die pauschale Versteuerung des privaten Fahranteils beträgt hier außerdem nur ein halbes Prozent.

Kia XCeed PHEV

Motor/Hubraum in ccm:	**Vierzyl.-Otto/1.580**
E-Motor	
kW (PS) bei U/min:	**45 (61) bei 1.798-2.500**
Drehmoment bei U/min:	**170 Nm bei 0-1.798**
Systemleistung kW (PS):	**104 (141) bei 5.700**
Systemdrehmoment:	**265 Nm bei 1.000-2.400**
kW (PS) bei U/min:	**77 (105) bei 5.700**
Drehmoment bei U/min:	**147 Nm bei 4.000**
Getriebe:	**6-Gang-Doppelkuppl.**
Schadstoffkl./CO_2-Ausstoß:	**Euro 6d-ISC-FCM/29 g/km**
0-100 in sek/V-max. in km/h:	**11,0/193**
EU-Verbrauch/Reichweite:	**1,2 l /nicht ermittelb.**
Zuladung kg/Ladevolumen l:	**511/291 bis 1.243**
Typklasse HP/VK/TK:	**14/20/21**
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	**14,5 %**
Dieselanteil:	**9,2 %**
Basispreis (netto):	**ab 30.243 Euro**
Betriebskosten pro Monat/km**:	**k. A.**

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Praktisch und flexibel

Nissan geht nun auch mit einem Hochdach-Kombi in den Markt, dem NV250 – kein Wunder, dieses Fahrzeugsegment ist ein guter Kompromiss aus Personen- und Nutzwertfahrzeug. Flottenmanagement war mit dem starken Diesel unterwegs.

Hochdachkombis sind längst Kult geworden, keine Frage. Nissan bietet in diesem Segment nun den NV250 an und dürfte auf eine dankbare Klientel stoßen. Schließlich sind die charmanten Transporter einerseits praktisch dank geschickter Raumausnutzung, fühlen sich aber dennoch mehr nach Personenwagen als nach Transporter an. Zahlen gefällig? Die von Flottenmanagement getestete längere Version des Allrounders ist in der Lage, satte 4.600 Liter Transportgut einzuladen, das ist ein Wort. Praktisch ist auch das Handling im täglichen Betrieb – denn dank breiter Schiebetür lässt sich der multifunktionale Wagen recht bequem bestücken. Dazu kommt maximale Flexibilität – ob der Kunde lieber mehr Sitze oder mehr Transportfläche wünscht, bleibt ihm überlassen, es gibt reichlich Modellvielfalt.

Und wie viel Motor darf er sich wünschen? Maximal 115 PS sind drin, was aber auch genügt, um den mit 1,5 Tonnen Leergewicht nicht allzu schweren Japaner auf Trab zu bringen. So lässt er sich behände bewegen und fährt dabei wirtschaftlich, denn der lediglich 1,5 Liter große Diesel-Vierzylinder nippt nur verhalten am Kraftstoffvorrat. Ein leichtgängig schaltbares Sechsganggetriebe sorgt für niedrige Drehzahlen und damit nicht nur für Effizienz, sondern ebenso für Ruhe im Fahrgastraum. Übrigens kommt auch die Infotainment-Fraktion auf ihre Kosten, das ist heutzutage schließlich auch im Transporter-Bereich ein sensibles Thema. So schauen die vorderen Passagiere auf einen großen Zentralmonitor mit berührungsempfindlicher Oberfläche; ihn gibt es zusammen mit dem umfangreichen Navigationssystem gegen faire 630 Euro netto. Wer den Nissan NV250 erwerben möchte und auch noch die hier besprochene Langversion mit dem starken Diesel schätzt, muss netto mindestens 22.320 Euro ausgeben.

Der große Zentralbildschirm ist Tribut an die Infotainment-Fraktion

Nissan NV250 DCI115 L2H1 Kasten

Motor/Hubraum in ccm:	**Vierzyl.-Diesel/1.461**
kW (PS):	**85 (115) bei 3.750**
Drehmoment bei U/min:	**260 Nm bei 1.750**
Getriebe:	**6-Gang-Schaltung**
Schadstoffklasse/CO_2-Ausstoß:	**Euro 6d-TEMP/128 g/km**
0-100 in sek/V-max. in km/h:	**k. A.**
EU-Verbrauch/Reichweite:	**4,9 l/1.225 (60 l)**
Zuladung kg/Ladevolumen l:	**707/4.000-4.600**
Typklasse HP/VK/TK:	**k. A.**
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	**k. A.**
Dieselanteil:	**100 %**
Basispreis (netto):	**22.320 Euro**
Betriebskosten pro Monat/km**:	**422,26/ 0,17 Euro**

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Im Compass-Innenraum gehen Knöpfchen und Displayfläche Hand in Hand

Hier passt so manches rein

Elektrifizierung ist das große Thema der Zwanzigerjahre – auch für Jeep. Mit den 4xe-Varianten schlagen die Geländewagenspezialisten zwei Fliegen mit einer Klappe, werden effizient und leistungsstark zugleich. Flottenmanagement war mit dem 240 PS starken Compass 4xe unterwegs.

Compass ausgerichtet

Das hätte man vor wenigen Jahren mal jemandem erzählen müssen – ein kompakter Jeep mit 240 PS. Und dann auch noch aus 1,3 Litern Hubraum. Verrückte Welt. Naja, ganz so ist es ja nicht, schließlich bildet der Benziner unter der Motorhaube nur die halbe Wahrheit ab. Denn obwohl der Vierzylinder-Turbo mit 180 PS recht proper ausfällt, muss erst die 60 PS starke E-Maschine ihren Output in die Waagschale werfen, um auf diesen Sehnsuchtswert zu kommen. Und genau der lockt hinter das Steuer. Ist die gut 11 kWh große Traktionsbatterie leer, fährt der stärkste Compass hybridisch – ganz leer wird der Akku nie, der Stromvorrat reicht immer zum Boosten. Bei geladenem Stromspeicher sind etwa 40 Kilometer rein elektrische Reichweite nach WLTP-Norm drin. Übrigens nutzen die Ingenieure das Antriebssystem gleichzeitig als Allradlösung – so treibt die elektrische Maschine die Hinterräder an, während der Benziner seine Kraft per Sechsgang-Automatik auf die Vorderräder überträgt. Wie fährt der Power-Compass denn nun? Bei hybriden Antriebssystemen ist immer spannend, welche Maschine gerade aktiv ist und wie geschmeidig sich die Übergänge gestalten. Das Jeep-System hat den Vorteil, dass die Hinterachse völlig unabhängig angesteuert werden kann; ist der Verbrenner am Werk, bürgt der Automat für sanftes Gebaren samt Übersetzungswechsel. Und der Start an der Ampel vollzieht sich stets kräftig, weil die Elektromaschine gleich vom Start weg mit 250 Nm Drehmoment an den Pneus reißt. Im Alltag gibt dieser Compass den souveränen Cruiser, verwöhnt mit ansatzlosem Vortrieb und legt auf Befehl des rechten Pedals auch mal einen heißen Sprint hin. Dann geht es mit vereinten Kräften beider Aggregate innerhalb von 7,3 Sekunden auf 100 km/h – damit können sogar sportwagenverwöhnte Kunden leben. Im Gegenzug kommt der kommode Allrounder mit äußerst kleinen Portionen fossilen Brennstoffs zurecht, sofern man häufig von der Möglichkeit Gebrauch macht, ihn mit Ökostrom aufzuladen. Zumindest aber lässt sich mit ihm häufig lokal emissionsfrei unterwegs sein, denn die Ladeinfrastruktur ist mittlerweile recht gut ausgebaut hierzulande mit weit über 20.000 öffentlichen Ladepunkten.

Hinter dem 4xe-Emblem verbergen sich Strom und Biss

Um Ladepunkte aufzuspüren, dient das serienmäßige Navigationssystem. Generell ist der Compass in puncto Infotainment gut gerüstet, bietet neben dem großen Touchscreen in der Mittelkonsole auch noch eine üppige TFT-Fläche im Kombiinstrument, um viele Informationen an den Fahrer zu leiten. Dennoch gibt es darüber hinaus mechanische Anzeigenadeln – hier ist der Jeep klassisch unterwegs. Mit einem Netto-Einstiegstarif von 39.159 Euro ist der kräftige Compass so eingepreist, dass den Kunden eine Gesamtförderung von 6.750 Euro winkt. Über mangelnde Ausstattung können sich Compass-Kunden ebenfalls nicht beklagen. Elektrische Heckklappe, Parkpiepser, schlüsselloses Schließsystem, Sitzheizung und Tempomat werden frei Haus geliefert. Und bitte unbedingt zum aktiven Tempomat greifen, der Komfort und Sicherheit bringt – mit 210 Euro netto geht er als Schnäppchen durch.

Jeep Compass 4xe

Motor/Hubraum in ccm:	**Vierzyl.-Otto/1.332**
kW (PS) bei U/min:	**133 (180) bei 5.570**
Drehmoment bei U/min:	**270 Nm bei 1.850**
Getriebe:	**6-Stufen-Automatik**
E-Motor Hinterachse kW (PS):	**44 (60)**
Drehmoment:	**250 Nm**
Systemleistung kW (PS):	**177 (240)**
Schadstoffklasse/CO_2-Ausstoß:	**Euro 6d/48 g/km**
0–100 in sek/V-max. in km/h:	**7,3/200**
EU-Verbrauch/Reichweite:	**2,1 l/k. A. (37 l)**
Zuladung kg/Ladevolumen l:	**465/420–1.230**
Typklasse HP/VK/TK:	**k. A.**
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	**15 %**
Dieselanteil:	**28,5 %**
Basispreis (netto):	**39.159 Euro**
Betriebskosten pro Monat/km**:	**k. A.**

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Prägnante Heckleuchten verleihen dem Nordlicht Wiedererkennungswert

Volvo ist noch immer eine namhafte Größe, wenn es um automobile Premium-Ware geht. Flottenmanagement war mit dem V60 B5 unterwegs und hat ihn auf Herz und Nieren getestet.

Weiße Weste

Auch hinten genießen die Passagiere Mitbestimmungsrecht bei der Temperatur

Reisetauglich auch in der zweiten Reihe, selbstverständlich für die Mittelklasse

Wo „B" draufsteht, kann auch ein Benzinmotor drinstecken

Volvos neue Modellbezeichnungen mögen zunächst verwirren, sind aber schnell aufgeklärt. So steht das „B" wohl für „Batterie", das wäre jedenfalls eine Variante, die man sich merken kann. Nicht mehr so einfach von außen erkennbar ist, ob es sich dabei um einen Benziner oder Diesel handelt (beides möglich), weil die Modellbezeichnung diese Information nicht mehr hergibt. Der hier besprochene V60 B5 trägt jedenfalls einen Vierzylinder-Benziner mit zwei Litern Hubraum unter der Motorhaube und gibt 250 PS auf die Vorderachse ab. Dazu kommen 14 PS und 40 Nm Boost-Drehmoment aus der Elektromaschine des integrierten Startergenerators. Der Fahrer merkt von dieser Technik allerdings nur indirekt etwas: Nämlich, dass der Benziner nicht mehr orgelt beim Anlassprozess – denn der starke E-Motor zieht die Maschine blitzschnell hoch, so dass er nur noch „anploppt". Vorteil ist, dass man an der Ampel schneller wegkommt, zumal der Elektromotor auch noch mit seiner Zugkraft auf die Kurbelwelle wirkt, wenn der Benziner in Ermangelung an Drehzahl noch keine Puste entwickelt.

Zudem erkennen feinfühlige Autofahrer, dass das Bremspedal eine andere Charakteristik aufweist. Das liegt an der inzwischen eingesetzten „by Wire"-Technologie, bei welcher der Pedalwiderstand lediglich simuliert wird. Grund hierfür ist der Wechsel zwischen Rekuperation und Reibbremse. Zunächst einmal wird die Bremsleistung nämlich über Energierückgewinnung erzeugt, erst bei stärkerer Verzögerung kommen die Bremsbeläge zum Einsatz, was übrigens deren Verschleiß vermindert und sich in barer Münze auszahlt. Ansonsten ist der Mittelklasse-Kombi technisch konventionell gestrickt, überträgt seine 350 Turbo-Newtonmeter per geschmeidiger Achtgang-Wandlerautomatik und liefert somit die für das Segment gebotene Souveränität. Schon bei niedriger Drehzahl schiebt der Schwede füllig, und wer das rechte Pedal zu hurtig tiefer drückt, stellt die Vorderreifen auf eine Probe und bringt sie rasch an ihre Traktionsgrenze. Wer es darauf anlegt, fährt schon nach weniger als sieben Sekunden Landstraßentempo.

Doch fast noch ein Quäntchen relevanter beim V60 sind Sitze und generelle Fahrkomfort. Immer wieder aufs Neue frappieren Volvos anschmiegsame Ledersitze, die wahrlich durch feinen Langstrecken-Komfort auffallen. Je nach Ausstattungslinie verfügen diese (gegen 579 Euro netto Aufpreis) auch noch über eine Massagefunktion, um Ermüdung auf langen Distanzen vorzubeugen. Wer noch 756 Euro netto im Budget hat, sollte die elektronisch verstellbaren Dämpfer wählen, um das Fahrwerk auf spezielle Bedürfnisse anpassen zu können. Im sportlichen Modus bereitet der mit 4,78 Längenmetern ausgesprochen erwachsene Skandinavier viel Fahrfreude auf kurvigen Strecken, während er bei „Comfort"-Stellung den sanften Gleiter mimt, obwohl er auf potenten 19-Zoll-Rädern mit 40er Niederquerschnitt steht. Das zurückhaltende Geräuschlevel sogar jenseits von Richtgeschwindigkeit trägt zusätzlich zum Komfort bei und schafft eine soziale Atmosphäre, in der man sich mit allen Passagieren unterhalten kann, ohne die Stimme sonderlich anheben zu müssen.

Beim Thema Infotainment zieht Volvo alle Register – der große Touchscreen lädt ja geradezu ein, ihn fleißig zu bedienen, zumal er die meisten physischen Tasten ersetzt. Es gibt einen Internetzugang, und darüber dürfen die Nutzer beispielsweise aus dem schier unendlichen Programm des Webradios schöpfen. Ohne Frage bietet die Mittelklasse serienmäßig eine Bluetooth-Freisprechanlage und ein nützliches Head-up-Display, für das der Kunde allerdings 1.008 Euro netto extra bezahlen muss. Auch das Navigationssystem muss zusätzlich eingekauft werden, und zwar für exakt den gleichen Betrag. Dafür fallen die mechanischen Anzeigen im Kombiinstrument unweigerlich weg und werden durch einen Monitor ersetzt, der über 30 Zentimeter in der Diagonalen misst und alle für den Fahrer wichtigen Informationen optisch angenehm aufbereitet darbietet. Fans klassischer Instrumentierung dürfen unbesorgt sein – denn das nachgebildete Rundskalen-Design versöhnt in diesem Punkt und bildet somit einen Kompromiss aus Tradition und Moderne.

Skandinavisch-kühl und durchgestylt geht es im V60 zu

Wie ist es eigentlich um die klassischen Volvo-Tugenden bestellt? Schließlich müssen die Produkte der skandinavischen Marke nicht nur ihrem Auftrag gerecht werden, zu einer stylischen Lebensart zu passen, sondern auch praktische Eigenschaften aufweisen. Okay, über 1.400 Liter Kofferraumvolumen bei umgeklappter zweiter Sitzreihe sind der gut annehmbare Kompromiss aus modernem, ansprechendem Design (schräges Heck) und der Erwartung an die praktischen Fähigkeiten. Eine obligatorische 12 Volt-Steckdose im Gepäckraum ist ein kleiner Wink an die Kunden, die bei diesem Kombi Vielseitigkeit wünschen. Der Raum für die Passagiere kann sich übrigens sehen lassen, ein kleiner Tipp an künftige Interessenten: Unbedingt mal den Fond ausprobieren, wo Beinfreiheit wirklich keine Mangelware ist. Und die Tatsache, dass man hinten sowohl die Innenraumtemperatur getrennt regeln als auch eine Sitzheizung genießen darf – 277 Euro netto extra –, zeigt, dass Volvo durchaus im Sinn hat, die menschliche Fracht hier länger zu transportieren – was ja auch in wohltuender Art und Weise gelingt.

Bei der Preisgestaltung wird natürlich deutlich, dass es sich bei Volvo um Premiumprodukte handelt – netto 39.117 Euro bilden den Einstieg, allerdings ist das Automatikgetriebe bereits enthalten. Die dann erworbene Ausstattungslinie „Momentum" bringt immerhin zahlreiche Sicherheitsfeatures mit, zu denen verschiedene autonome Notbrems-Szenarien zählen. Die Sensoren erkennen nicht nur Fahrradfahrer und Fußgänger, sondern auch Tiere. Selbsttätig verzögert wird auch, wenn ein Verkehrsteilnehmer seitlich aus Richtung Kreuzung anschießt. Parkpiepser, Spurhaltewarnung, Verkehrszeichen-Detektion und Tempomat gehören ebenfalls zum Serienumfang. So manche Pakete könnten interessant sein, für Dienstwagenfahrer kommt das 1.386 Euro netto teure „IntelliSafe"-Paket gelegen mit diversen weiteren Sicherheitsassistenten. So warnt und bremst das System im schlimmsten Falle, wenn man sich rückwärts in den fließenden Verkehr tastet und ein anderes Auto oder auch einen Radfahrer übersieht. Der aktive Tempomat ist in diesem Package übrigens auch enthalten – äußerst nützlich für Vielfahrer.

Das Gepäckraumvolumen ist für einen Lifestyle-Kombi völlig in Ordnung

Am LED-„Thorshammer" erkennt man den Schweden natürlich auch

Volvo baut immer noch schnörkellose Autos

Volvo V60 B5

Motor	Vierzylinder-Otto
Hubraum in ccm	1.969
kW (PS) bei U/min	184 (250) bei 5.400–5.700
Nm bei U/min	350 Nm bei 1.800–4.800
Schadstoffklasse	Euro 6d
Antrieb/Getriebe	8-Gang-Automatik
Höchstgeschw. km/h	180
Beschleunigung 0–100/h	6,8 s
EU-Verbrauch	6,3 l auf 100 km
EU-Reichweite	952 km
Testverbrauch	8,5 l auf 100 km
CO_2-Ausstoß	142 g/km
Effizienzklasse	B
Tankinhalt	60 l
Zuladung	463 kg
Laderaumvolumen (VDA)	505–1.417 l

Kosten:

Steuer pro Jahr	134 Euro
Typklassen HP/VK/TK	15/23/22

Garantie:

Fahrzeug	2 Jahre
Durchrostung	12 Jahre

Sicherheit/Komfort:

Kopf- und Seiten-Airbags	Serie
Klimaautomatik	Serie
Radioanlage	Serie
Tempomat (aktiv)	ab 1.361 Euro
autonomes Bremssystem	Serie
Smartphone-Integration	Serie
elektr. Heckklappe	Serie (ab Momentum Pro)
Einparkautomatik	588 Euro
Elektr. verstellbare Sitze	ab 378 Euro
LED-Scheinwerfer	Serie
Rückfahrkamera (360°)	882 Euro
Head-up-Display	1.008 Euro

Kommunikation:

Bluetooth-Freisprechanlage	Serie
Bildschirm-Navigation	Serie

Basispreis:

Volvo V60 B5	ab 39.117 Euro
	(alle Preise netto)

Betriebskosten Schaltgetriebe	
20.000/30.000/50.000 km	–
Betriebskosten Automatik	
20.000/30.000/50.000 km	584,83/644,54/758,76
Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe*	
20.000/30.000/50.000 km	–
Full-Service-Leasingrate Automatik*	
20.000/30.000/50.000 km	716,08/841,41/1.086,88

Firmenfahrzeuganteil:	62 %
Dieselanteil:	38,3 %

Bewertung:

+
- solide Verarbeitung
- viel Platz auch hinten
- viele Infotainment-Features

–
- ambitionierte Preise

**Die ALD-Full-Service-Raten enthalten: Finanzrate, Wartung und Reparatur, Kfz-Steuer, Tankkarte und GEZ für eine Laufzeit von 36 Monaten*

Der A3 gehört zu den sportiven Kompaktklassen

Der A3 Sportback ist ein flexibler Praktiker

Die „35“ bedeutet 150 Pferdchen unter der Haube

Business as usual

Audis gerade erschienener A3 Sportback kommt dezent angepasst daher. Radikale Designänderungen sucht man hier vergebens. Unter dem Blech haben die Ingolstädter aber kräftig renoviert. Flottenmanagement hat den mild hybridisierten 150 PS-Benziner getestet.

Seien wir ehrlich: Ob hier nun der flammneue Audi A3 des 2021er Modelljahres steht oder sein ebenfalls moderner Vorgänger – der in durchschnittlichem Maße mit Autothemen vertraute Nachbar wird den Unterschied nicht erkennen. Das ist vom Kreativteam durchaus so gewollt, schließlich möchte man die Stammklientel mit dem noch alten Modell nicht vor den Kopf stoßen. Dabei gelang den Designern jedoch der Spagat, ein seriöses, erwachsen wirkendes und mit einer konservativen Note gesegnetes Auto auf die Räder zu stellen, ohne auf sportliche Attribute zu verzichten. So mangelt es dem neuen A3 ebenso wenig an glatten Flächen wie an Sicken und Kanten, um Spannung in den Designmix zu bringen. Für Aufsehen sorgt natürlich der große Kühlergrill – er unterstützt den erwachsenen Einschlag des Kompakten. Ein besonderes Augenmerk gilt übrigens auch den Rückleuchten bei Dämmerung. Vier unverwechselbare LED-Elemente lassen den Ingolstädter stets aus der Menge der A3-Generationen hervorstechen und helfen bei der Einordnung.

Zur Einordnung für diese Abhandlung sei gesagt, dass der A3-Testwagen hier als 35 TFSI antritt. Audi drückt mittlerweile keinen Hubraum mehr aus über den Modellschriftzug, sondern mit der zweistelligen Ziffer dafür den Leistungsbereich. „TFSI“ gibt die Motorenart an, hier arbeitet also ein Benzin-Direkteinspritzer mit 150 PS aus zwei Litern Hubraum. Was die Buchstaben und Zahlen auf dem Heckdeckel allerdings verschweigen, ist die Tatsache, dass noch etwas Extra-Drehmoment von einem kleinen Elektromotor stammt, das per Riemen auf die Kurbelwelle übertragen wird. Das heißt, dieser A3 fährt niemals rein elektrisch, erhält aber einen Boost, wenn der Verbrenner gerade nicht die volle Power hat. Beispielsweise beim Start, da der Turbolader aufgrund zu geringer Drehzahl und infolgedessen auch geringer Abgasströme außerhalb seines Leistungsbereiches liegt. Wer das Gaspedal bei grüner Ampel beherzt drückt, erlebt den unteren Mittelklässler losstürmen, von Anfahrschwäche kann hier keine Rede mehr sein.

Im Alltagsbetrieb zeichnet sich die Antriebseinheit insbesondere durch zurückhaltende Maschinentöne aus. Erst bei höherer Tourenzahl wird der Vierzylinder-Direkteinspritzer kernig, das darf er aber auch, um seine sportive Note zu unterstreichen. Immerhin sprintet der Kompakte binnen drahtigen 8,4 Sekunden auf 100 km/h, während die Topgeschwindigkeit 224 Sachen beträgt. Außerdem macht der hier verbaute Siebengang-Doppelkuppler seine Arbeit geschmeidig und ansatzlos, stellt in flinker Manier die richtigen Übersetzungen bereit. Bei Richttempo arbeitet die Maschine dann mit so niedriger Drehzahl, dass der untere Mittelklässler den komfortablen Langstreckler gibt. Zumal der A3 längst so erwachsen geworden ist, dass man auch in der zweiten Reihe genauso angenehm sitzt wie vorn. Zwei USB-Anschlüsse sowie eine individuelle Temperaturregelung im Fond zeigen, dass Audi seinen Kompakten als durchaus ernstzunehmenden Allrounder versteht, der auch mehr als zwei Personen bequem an weit entfernte Orte trägt.

Und er bewerkstelligt das inzwischen sehr digital. Das merken die Mitreisenden schon unmittelbar nach dem Einsteigen – nämlich wenn ihnen zwei große Bildschirme entgegenstrahlen. Da wäre das Kombiinstrument, das – State of the Art – keinerlei Mechanik mehr enthält und der zentrale Touchscreen in der Mitte. Allerdings hören die Ingolstädter ganz offenbar auch auf die kritischen Stimmen in diesem Kontext – denn es ist mittlerweile bekannt, dass physische Tasten während der Fahrt besser bedienbar sind, weil sie haptisch erfasst werden können. Grundeinstellungen für die Klimatisierung oder Features wie das automatische Einparken und auch Sitzhei-

Sicken und Falzen sorgen für Spannung im Blechkleid

Piekfeine Verarbeitung und schicke Architektur im Audi A3

zung gönnen die Architekten klassische Schalter, die übrigens wertig wirken und präzise klicken mit einem satten Geräusch. Auch das Lenkrad nutzt Audi, um fleißig bedienen zu können: Beispielsweise die vielfältigen Konfigurationen für das Kombiinstrument vornehmen. Alleine dieser Punkt kann schon eine Weile in Anspruch nehmen, bedient den Erwachsenen-Spieltrieb und ist nützlich im Rahmen der Infotainment-Darbietung.

Nicht zuletzt ein Punkt, da Audi mit dem A3 mächtig draufgesattelt hat. Denn ab sofort bietet der Oberbayer nicht nur viel Display-Fläche, sondern gegen 672 Euro netto auch noch ein Head-up-Display – ein wirklich hilfreiches Instrument, um den Fahrer viele Informationen aufnehmen zu lassen, ohne dass er den Blick von der Straße nehmen müsste. Außerdem ist der Sportback eifrig im Netz unterwegs, zieht sich Informationen wie Nachrichten oder Wetter, um sie den Fahrgästen mitzuteilen. In diesem Kontext werden weitere wissenswerte Parameter übermittelt, beispielsweise, wie es um die Parksituation vor Ort bestellt ist. Dass die Passagiere ihre mobilen Endgeräte per WLAN-Hotspot mit dem Fahrzeug verbinden können, ist selbstverständlich. Doch auch in den klassischen Disziplinen gibt der A3 eine gute Figur ab und bezirzt seine Interessenten mit einer überdurchschnittlich guten Verarbeitungsqualität. Auch das Mobiliar überzeugt, hält die Nutzer über größere Zeiträume bei Laune und schmeichelt den vier Buchstaben mit sportiver Ausrichtung. Bleibt das Preiskapitel.

Mindestens 25.966 Euro netto werden für den 150 PS starken, mild hybridisierten A3 namens 35 TFSI fällig, sofern der Kunde das Automatikgetriebe bestellt. Wie viel Auto gibt es für diesen Kurs? Bluetooth-Freisprechanlage und das digitale Cockpit werden frei Haus geliefert. Eine lange Aufpreisliste erlaubt einen hohen Individualisierungsgrad – darunter tummeln sich viele interessante Extras für Langstreckennutzer. Dazu zählt zweifellos der netto 487 Euro teure Tempomat mit aktiver Steuerung. So lässt sich assistiert unterwegs sein, das Fahrzeug ist in der Lage, automatisiert bis zum Stillstand abzubremsen, wenn der Vordermann es auch

In der zweiten Reihe gibt es viel Kniefreiheit

Ein großer Kühlergrill macht den Kompakten extrovertiert

Aus dem klassischen Wählhebel ist längst ein Schalter geworden (u.)

tut – damit fährt man entspannt über lange Strecken. Jeder Audi A3 wird mit einem autonomen Notbremssystem ausgerüstet, das im Falle eines Falles selbsttätig bremst und gar Fußgänger respektive Radfahrer in der Lage zu erkennen ist. Eine aktive Lenkung ergänzt das Assistentenarsenal, um Komfort und Sicherheit zu optimieren.

Audi A3 Sportback 35 TFSI

Motor	Vierzylinder-Otto
Hubraum in ccm	1.498
kW (PS) bei U/min	110 (150) bei 5.000-6.000
Nm bei U/min	250 Nm bei 1.500-3.500
Schadstoffklasse	Euro 6d-TEMP
Antrieb/Getriebe	7-Gang-Doppelkupplung
Höchstgeschw. km/h	224
Beschleunigung 0-100/h	8,4 s
EU-Verbrauch	4,8 l auf 100 km
EU-Reichweite	1.041 km
Testverbrauch	6,5 l auf 100 km
CO_2-Ausstoß	109 g/km
Effizienzklasse	A
Tankinhalt	50 l
Zuladung	475 kg
Laderaumvolumen (VDA)	380-1.220 l

Kosten:

Steuer pro Jahr	56 Euro
Typklassen HP/VK/TK	14/20/21

Garantie:

Fahrzeug	2 Jahre
Lack	3 Jahre
Durchrostung	12 Jahre

Sicherheit/Komfort:

Kopf- und Seiten-Airbags	Serie
Klimaanlage	Serie
Digitalradio	Serie
Tempomat	ab 252 Euro
autonomes Bremssystem	Serie
Spurwechselassistent	445 Euro
LED-Scheinwerfer	ab 747 Euro
Head-up-Display	672 Euro
elektr. Heckklappe	302 Euro
Verkehrszeichenerkennung	210 Euro
Massagefunktion Vorders.	378 Euro
Einpark-Automatik	672 Euro

Kommunikation:

Bluetooth-Freisprechanlage	Serie
Bildschirm-Navigation	1.504 Euro

Basispreis:

Audi A3 Sportback	25.966 Euro (S-Tronic)
35 TFSI	(alle Preise netto)

Betriebskosten Schaltgetriebe	
20.000/30.000/50.000 km	-
Betriebskosten Automatik	
20.000/30.000/50.000 km	k. A.
Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe*	
20.000/30.000/50.000 km	-
Full-Service-Leasingrate Automatik*	
20.000/30.000/50.000 km	k. A.

Firmenfahrzeuganteil:	37,7 %
Dieselanteil:	24,6 %

Bewertung:

\+
- sportiver Kompaktklässler
- hohe Effizienz
- geschmeidige Automatik

\-
- viele Features erfordern Aufpreise

**Die ALD-Full-Service-Raten enthalten: Finanzrate, Wartung und Reparatur, Kfz-Steuer, Tankkarte und GEZ für eine Laufzeit von 36 Monaten*

Autobahnausbau bleibt schwierig in Deutschland

Verkehrskonzept: los!

Die Zeit ist reif, denken viele Verkehrsämtler und nachgeordnete Planer, Konzepte aus der Schublade zu ziehen, die nie und nimmer unter normalen Bedingungen das diffuse Licht einer „pandemierten" Welt erblickt hätten. Dabei sind die „Konzepte" eigentlich nur lang gehegte Wünsche einzelner Personen oder Institutionen, unausgegoren und nicht abgesprochen, sozusagen als „Hut in den Ring geworfen". Nicht vorhandenes Geld spielt dabei erst mal keine Rolle.

Denn während die Wissenschaft sich noch streitet, oben Viren eigentlich Lebewesen sind oder nicht (nach herkömmlicher Definition wohl eher nicht), kostet doch dieses allein nicht mal existenzfähige Coronavirus laut Finanzministerium die öffentlichen Kassen in den Jahren 2020 und 2021 zusammen schlappe 1,5 Billionen Euro. Da ist man geneigt, mit De Bläck Fööss in den Refrain einzustimmen: „Häs de och kei Jeld, dat es janz ejal, drink doch met un kümmer dich nit dröm." So scheint es ja auch zu funktionieren! Schade nur, dass man aufgrund der Karnevalsabstinenz nun allein einen ‚metdrinken' muss ...

Nun, ein Ring für den Hut ist ja eigentlich auch nicht mehr da, außer vielleicht auf Sportkanälen online, denn Boxen gilt als Ausgangspunkt dieser Redewendung. Seinerzeit (erstmals 1805) erklärte man mit dem Wurf seine Bereitschaft, an Schauwettkämpfen teilzunehmen. Kein geringerer als Theodore Roosevelt machte den Ausdruck 1912 bei Bekanntgabe seiner Kandidatur zum US-Präsidenten salonfähig, als er sagte: „my hat's in the ring."

Dieser Theodore Roosevelt (wohl zu unterscheiden von Franklin D. Roosevelt) war immerhin Präsident der Vereinigten Staaten von 1901 bis 1909 (der andere von 1933 bis 1945). Von ihm stammt der auch gerade heute so passende Ausspruch in Bezug auf seine Außenpolitik, basierend auf einem afrikanischen Sprichwort: „Sprich sanft und trage einen großen Knüppel, [dann] wirst du weit kommen." Den ersten Teil der Aussage haben aktuellere US-Präsidenten vielleicht etwas anders interpretiert, denn der Knüppel (aus dem Sack?) gehört mittlerweile eigentlich überall zum Tagesgeschäft.

Doch so hoch nach den Sternen würden die Verkehrsauguren natürlich nicht greifen wollen, zu nah daran ist das in den Ring geworfene Handtuch als Zeichen der (ungelösten?) Aufgabe. Aber wie schon gesagt, es fehlt die Arena mit Publikum. In der nun häufig vorkommenden Homeoffice-Atmosphäre kann man natürlich den Gedanken freien Lauf lassen, ohne dass sofort Widerworte fallen. Mit Kampf hat das eh nicht mehr viel zu tun, der findet ja sowieso auf politischer Ebene schon statt (und endet vorübergehend nach der nächsten Wahl).

Man wird in der Zukunft sehen, wie stark der Einfluss nur noch medialer Interaktion bei der Umsetzung von Projekten ist und ob wir einfach nur den Stillstand verwalten, und das auch noch in Zeitlupe. Gebannt schaut man jeden Abend auf die neuen Infektionszahlen, die Inzidenzen und R-Werte, der Rest bleibt unter dem Motto ‚Mal sehen, was noch alles kommt" im Nebulösen, erst mal abwarten.

Aber auch ohne Corona, also ganz ohne Not, wurde vorher schon Stillstand erzeugt. Vor zwei Jahren wurde ja bekanntlich „Die Autobahn GmbH des Bundes" gegründet, um die Autobahnen in Deutschland komplett aus einer Hand zu planen, zu bauen, zu betreiben, zu erhalten und zu finanzieren. Zudem wurde parallel am 1. Oktober 2018 das Fernstraßen-Bundesamt (FBA) mit Hauptsitz in Leipzig „als unabhängige Aufsichts- und Genehmigungsbehörde im Geschäftsbereich des Bundesverkehrsministeriums" aus der Taufe gehoben. Also ist noch ein Papiertiger (nicht der im Tank!) auf den Autobahntrassen unterwegs. Umsetzen soll alles aber Die Autobahn GmbH.

Das Erste, was sie machte, war, mit zu hoch dotierten, außertariflichen Arbeitsverträgen (mit überzogenen Abfindungsregelungen) für Schlagzeilen zu sorgen. Sorgen hatte man sich nämlich darum gemacht, nicht genügend (qualifiziertes) Personal aus den Ländern anzuheuern. Die Sorge war berechtigt, statt erhoffter 15.000 waren es nur etwa 10.000, die unter den (unklaren) Bedingungen mitarbeiten wollten. Schwerer wog allerdings der Plan, zugerichtet à la Scheuer, die DEGES mit der Autobahngesellschaft zu verschmelzen.

Sie erinnern sich, die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, kurz DEGES, sollte ab 1991 für die Beschleunigung (!) der Planung und Baudurchführung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) zuständig sein. Und das würde sie dann in der Autobahn GmbH für ganz Deutschland übernehmen. Das Ganze sollte sich zur „größten Verwaltungsreform in der Geschichte der Autobahn" (BM Scheuer) entwickeln.

Das Konstrukt mit der DEGES entpuppte sich aber als größter Konstruktionsfehler in der Geschichte der Autobahnverwaltung. Niemand geringerer als der Bundesrechnungshof sah erhebliche verfassungsrechtliche Risiken in der Verschmelzung, denn Gesellschafter von der DEGES sind der Bund (knapp 30 Prozent) und zwölf Bundesländer (es fehlen Bayern, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz und Saarland), die damit offensichtlich die Mehrheit besitzen.

So bleiben Planung und Bau wortwörtlich erst mal auf der Strecke. Die Länder hatten zuvor auch schon nicht viel Neues auf den Weg gebracht, um nicht bereits laufende Projekte übergeben zu

müssen. Das Verkehrsministerium wird jetzt Mitte 2021 über das weitere Vorgehen entscheiden, die DEGES bleibt daher vorerst, was sie ist. Leider sind auch die IT-Strukturen der Länder nicht kompatibel (welche Überraschung!), doch die Vereinheitlichung soll (in Rekordgeschwindigkeit) bis „längstens" Ende 2023 erfolgen. Vorher machen die Länder eben auch weiter wie bisher. Würde unser antidigitales Hygienekonzept (inklusive Abstand halten!) bei Corona genauso gut funktionieren, müsste man sich wegen des Virus wirklich keine weiteren Gedanken mehr machen. Wir haben ja dazu immerhin schon die (kostengünstige!) Corona-App!

Insgesamt kommt das dann praktisch einem Baustopp auf den Autobahnen gleich, inklusive Schadensersatzforderungen (diesmal von Bauunternehmen), aber damit haben Minister Scheuer und seine Mitstreiter schon genügend Erfahrung! Natürlich wird eifrig abgewiegelt, doch die Bauindustrie ist verunsichert. Auch hat man Angst, dass Probleme entstehen, die die Autofahrer sofort bemerken, sogar Winterdienst und Baustellen soll es weiterhin geben, „pragmatische Zwischenlösungen" werden gesucht. Meistens bleibt es dann ja dabei ...

Eine solche Lösung wird auch für die durch den Brand zerstörten Eisenbahnbrücken auf der A40 gesucht. Ein Tanklaster mit angetrunkenem Fahrer touchierte in einem Baustellenbereich die seitlichen Abweiser und fing just unter einer wichtigen Eisenbahnverbindung (zwischen Duisburg und Essen) Feuer mit desaströsem Ausgang. Drei von fünf Brücken sind zu ersetzen, ein Abriss ist unabwendbar. Hier kann man nicht auf Verwaltungsreformen warten, schnelles, pragmatisches Handeln ist gefragt. Die Unwahrscheinlichkeit für das Unglück genau an der unglücklichsten Stelle (auch noch unter der mittleren der fünf Brücken) hilft einem da wenig weiter. Auch nicht der Hinweis eines anwohnenden Bauingenieurs, die Baustelle wäre nicht sachgerecht gesichert gewesen.

Man kann das Thema Autobahn aber noch deutlich radikaler angehen. Unter dem Motto „Wir brauchen eine andere Verkehrspolitik" (Parteivorsitzende Annalena Baerbock) wird von den Grünen ein Moratorium für den Neubau von Autobahnen und Bundesstraßen gefordert. Erst müsse eine Prüfung auf Klimaziele und Wirtschaftlichkeit hin erfolgen. Faktisch würde das natürlich einen kompletten (vorläufigen) Stopp aller diesbezüglichen Neubauprojekte bedeuten. Damit wäre das Thema DEGES eigentlich elegant vom Tisch gefahren. Allerdings fand sich im Bundestag für diese innovative Idee keine Mehrheit ...

Überhaupt gibt es interessante Entwicklungen auch rein sprachlicherseits. Die Grünen und die SPD haben in Berlin erfolgreich die Umbenennung der „Mohrenstraße" in „Anton-Wilhelm-Amo-Straße" (er war der erste Rechtsgelehrte und Philosoph afrikanischer Herkunft in Deutschland, geboren um 1700 in Ghana) vorangetrieben. Darüber hinaus hat der Berliner Senat im Rahmen eines „Diversity-Landesprogramms" einen Leitfaden für Mitarbeiter der Berliner Verwaltung („Vielfalt zum Ausdruck bringen!") verabschiedet. Dort wird das Vokabular zur Kommunikation im wahrsten Sinne des Wortes bereinigt. Denn verpönt ist nun „schwarzfahren", nicht nur sowieso, sondern auch als Ausdruck. Denn jetzt heißt das „Fahren ohne gültigen Fahrschein". Noch härter trifft es die Nachbarn, denn die darf man nicht mehr „anschwärzen", sondern muss sie jetzt denunzieren/melden oder ihnen etwas nachsagen. Mit welcher Farbe die Mitarbeiter jemanden ansprechen dürfen, der schlicht „Schwarz" heißt, lässt der Leitfaden allerdings offen. Auch in der Physik muss man sich für die so beliebten „schwarzen Löcher" etwas Neues einfallen lassen ...

AUTOR

PROFESSOR DR. MICHAEL SCHRECKENBERG, geboren 1956 in Düsseldorf, studierte Theoretische Physik an der Universität zu Köln, an der er 1985 in Statistischer Physik promovierte. 1994 wechselte er zur Universität Duisburg-Essen, wo er 1997 die erste deutsche Professur für Physik von Transport und Verkehr erhielt. Seit mehr als 15 Jahren arbeitet er an der Modellierung, Simulation und Optimierung von Transportsystemen in großen Netzwerken, besonders im Straßenverkehr, und dem Einfluss von menschlichem Verhalten darauf.

Seine aktuellen Aktivitäten umfassen Onlineverkehrsprognosen für das Autobahnnetzwerk von Nordrhein-Westfalen, die Reaktion von Autofahrern auf Verkehrsinformationen und die Analyse von Menschenmengen bei Evakuierungen.

Wie wichtig das Thema Infrastruktur ist, zeigt sich auch an dem Vorzeigeprojekt „Stuttgart 21". Dieser unterirdische Bahnhof wird irgendwann vielleicht sogar mal fertig, von 2025 war da zuletzt die Rede. Doch nun fällt plötzlich auf, dass noch zwei weitere Tunnel fehlen, oha. Zu den aktuell geschätzten Kosten von 8,2 Milliarden Euro kämen dann mindestens noch 0,002 Billionen hinzu. Wer sich erinnert: Ursprünglich sollte das Bahnprojektle „lediglich" 4,526 Milliarden Euro kosten.

Überhaupt erzeugen die raren Flächen in den Städten und ihre Nutzung immer mehr Begierden. Nicht nur mit Pop-up-Radwegen (mittlerweile auch Corona-Radweg genannt) und Umweltspuren ist der Kampf eröffnet, mit alternativer Nutzung von Parkplätzen für gastronomische Zwecke und verkehrsberuhigenden Maßnahmen geht er weiter. In Düsseldorf ist bei der OB-Wahl Verkehr ein zentrales Thema gewesen und hat den Amtsinhaber zu Fall gebracht, der neue lässt als Erstes die Umweltspuren beseitigen, sogar die Deutsche Umwelthilfe hängt nicht daran, sieh mal einer an. In Berlin tobt ein Streit um die Pop-up-Radwege, die das Verwaltungsgericht rückbauen lassen wollte, das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg sah das (natürlich!) anders, sie dürfen (vorerst, bis zu einer Entscheidung im Hauptsacheverfahren) bleiben.

Derweil sich Die Grünen weiter in das Thema Tempolimit verbissen haben. Nachdem sie mit der Forderung nach einer bundesweiten Obergrenze von 130 km/h nicht erfolgreich waren, versuchen sie nun, in die auf der Stelle tretende Novellierung der StVO eine Experimentierklausel einzuschleusen. Diese soll es allen Bundesländern ermöglichen, in zwei ausgewählten Städten drei Jahre lang flächendeckend Tempo 30 zu erproben, natürlich mit abschließender wissenschaftlicher Untersuchung. Interessant wird sein, für welche Städte sich Bremen und Hamburg entscheiden ...

In der Zwischenzeit tummeln sich auf Straßen und Plätzen demonstrativ die „Aluhüte", diese seltsame Spezies der Maskenverweigerer, Querdenker und Verschwörungstheoretiker. Wenn das Alu nicht auf dem Kopf Platz findet, dann zumindest als Bommel an einer Kette um den Hals.

Zurück geht dieser ganze Zauber auf eine Kurzgeschichte des Biologen und Autors Julian Huxley (Bruder von Aldous Huxley) aus dem Jahre 1926 mit dem Titel „The Tissue-Culture King" (siehe *archive.org*). Dort beschreibt er die abenteuerliche Reise des Arztes Dr. Hascombe nach Afrika, wo er in die Hände von Schwarzen fällt (in Berlin ist hier Ende). Mit allerhand Gewebekulturen Verstorbener („Tissue Culture") und Monsterzüchtungen (zweiköpfige Kröten, dreiköpfige Schlangen) imponiert er den religiösen Stammeshäuptlingen und entgeht so dem Tod.

Schließlich wendet er sich der Massen-Telepathie (Hypnose) zu, mit der man dem ganzen Volk Gedanken „einpflanzen" kann, auch Schlafbefehle oder Ähnliches. Er stellt aber fest, dass eine Kappe aus Metallfolie (Blech) die Wirkung zunichte macht. Später wurde daraus der Aluhut, dem eine hohe Abschirmwirkung unterstellt wird. So geschützt kann man nicht mehr „von oben" beeinflusst werden. Heute ist Aluhut ein Schimpfwort, das sich die Betroffenen zum Markenzeichen gemacht haben („Geusenwort").

Vielleicht mehr Menschen haben so einen Aluhut (versteckt) auf als gedacht, vor allem Verkehrsämtler und Planer, dadurch bleiben sie nahezu unbeeinflussbar. Übrigens schützt so ein Aluhut auch vor Überhitzung, aber da droht wahrscheinlich bei ihnen keine Gefahr.

Flotten management

IMPRESSUM

Herausgeber, Verlag und Redaktion:

FLOTTE MEDIEN

Flotte Medien GmbH
Theaterstraße 22, 53111 Bonn
Telefon: 0228/28 62 94-10
Fax: 0228/28 62 94-29
E-Mail: post@flotte.de
Internet: www.flotte.de

Geschäftsführer: Bernd Franke, Dipl.-Kfm.

Chefredakteur: Ralph Wuttke (V.i.S.d.P.)
E-Mail: rw@flotte.de
Stellv. Chefredakteur: Sebastian Heuft
E-Mail: seh@flotte.de

Redaktionsbeirat: Wolfgang Bock, Klaus Bockius, Stephan Faut, Melanie Gue, Thomas Herbstritt, Peter Insam, Ramona Knöpfel, Burkhardt Langen, Jörg Martini, Andreas Nickel, Dieter Prohaska, Sven Schulze

Redaktion: Steven Bohg, Julia Scheurell, Patrick Broich, Christian Löffler
E-Mail: post@flotte.de

Layout: Lisa Görner
E-Mail: lg@flotte.de

Schlusskorrektur: Christina A. Sieger

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Nathalie Anhäuser, Stefanie Borgert, Lutz D. Fischer, Prof. Dr. Michael Schreckenberg, Gerhard Trinkl

Fotos: Steven Bohg, Patrick Broich, Sebastian Heuft, Julia Scheurell; Creativa Images, flybot, Julien Tromeur, Kalyakan, Kruwt, lyudinka, Maria_Savenko, mpixfoto, navee, Olivier Le Moal, RioPatuca Images, sergeysan1, Seventyfour, Stockwerk-Fotodesign, svetazi, zephyr_p/stock.adobe.com

Anzeigen:
Bernd Franke (Leitung)
Telefon: 0228/28 62 94-11, E-Mail: bf@flotte.de
Sven Thielmann
Telefon: 0228/28 62 94-12, E-Mail: st@flotte.de

Sekretariat und Leserservice:
Nathalie Anhäuser
E-Mail: na@flotte.de

geprüft
1. Quartal 2020

Druckauflage: 33.100 Exemplare
Erscheinungsweise:
Flottenmanagement erscheint 6 x jährlich
Bezugspreise 2020: Einzelheft 4,– Euro
Inland jährlich 20,– Euro (inkl. MwSt.)
Auslandspreise auf Anfrage

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. Sie werden nur zurückgesandt, wenn Porto beigefügt ist. Beiträge, die mit Namen gekennzeichnet sind, stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Alle Rechte, soweit nicht anders gekennzeichnet, liegen beim Verlag. Eine Verwertung ist nur im Rahmen der gesetzlich zugelassenen Fälle möglich, eine weitere Verwertung ohne Einwilligung ist strafbar. Alle Rechte vorbehalten. © by Flotte Medien GmbH, Bonn. Gerichtsstand ist Bonn.

Niveau von Fahrzeugdiebstählen in Deutschland immer noch hoch

MICHAEL BUSCH,
Sachverständiger für Kraftfahrzeuge/Riskmanagement Motor bei der HDI Risk Consulting GmbH

Rund 90 Fahrzeuge pro Tag wurden 2019 laut Bundeskriminalamt (BKA) gestohlen; darunter auch Kleintransporter aller Hersteller. Diese Angaben sind in dem jüngst vom BKA veröffentlichten Bundeslagebild „Kfz-Kriminalität“ zu finden. Die Zahl der gestohlenen Kleintransporter ist nach wie vor auf einem hohen Niveau. Fahrzeuge werden ausgeschlachtet oder als Ersatzteilträger weiterveräußert. Eine hohe Stückzahl von Fahrzeugen wird ins Ausland gebracht. Das wirft die Frage auf, ob in den Zielstaaten eventuell Transportkapazitäten gebraucht werden. Fest steht: Der wirtschaftliche Schaden ist für einen Unternehmer meist deutlich größer als der eigentlich versicherte Schaden. Montageaufträge oder Lieferungen können nicht termingerecht ausgeführt werden. Dazu kommen Lieferfristen für Neufahrzeuge und deren Ausstattungsvarianten sowie gegebenenfalls Spezialeinbauten. Zusätzlich muss das entwendete Werkzeug neu angeschafft werden. Teilweise handelt es sich um teures Spezialwerkzeug.

Dabei muss es nicht immer die Totalentwendung sein. Neben dem Diebstahl von kompletten Fahrzeugen greifen die Diebe auch gern bei den hochwertigen Maschinen im Laderaum zu. Auch stehen Fahrzeuganbauteile, insbesondere die Partikelfilter der Abgasanlagen, hoch im Kurs bei den Tätern.

Wir als Flottenversicherer kennen die Problematik und unterstützen unsere Kunden, um derartige Risiken zu minimieren. Unsere langjährigen Schadenerfahrungen zeigen deutlich, dass herstellereigene Wegfahrsperren durch die professionellen Tätergruppen im einstelligen Minutenbereich außer Betrieb genommen werden. Durch Blitzeinbrüche werden hochwertige Maschinen aus dem Laderaum entwendet. Alles, was sich auf den Auktionsplattformen schnell veräußern lässt, ist beliebt und wird mitgenommen.

Daher empfehlen wir, Fahrzeuge mit zusätzlichen herstellerunabhängigen Wegfahrsperren und Alarmanlagen auszustatten und Maschinen oder Material in den Laderäumen mit Radarsensoren zu sichern. Um Blitzeinbrüche zu vermeiden, ist es notwendig, Maschinen im Laderaum nochmals mit einer mechanischen Sicherung zu versehen. So können zum Beispiel Transportkoffer mit Maschinen mit einem zusätzlichen Drahtseil gegen Wegnahme gesichert werden.

Ziel dieser Sicherungsmaßnahmen ist es, den Tatzeitraum so zu verlängern, dass entsprechende Gegenmaßnahmen eingeleitet werden können. Neben der akustischen und visuellen Alarmierung ist eine Alarmweiterschaltung zu veranlassen, beispielsweise zum Mobilfunktelefon des Fahrers.

Und bitte beachten Sie: Vor allem jetzt in der Vorweihnachtszeit sollten Transportfahrzeuge nicht mit laufendem Motor vor den Häusern stehen gelassen werden, solange der Fahrer damit beschäftigt ist, Pakete zu verteilen. Andernfalls freut sich jemand anders über einen ganzen Transporter voller Weihnachtsgeschenke!

Gutachten. Kalkulation. Kompetenz.

GKK

- Individuelle Produktgestaltung
- Zentraler Ansprechpartner
- Bundesweit einheitliche Abläufe
- Qualitätsgesicherte Gutachten
- Attraktive Produktpreise
- Maßgeschneiderte Schnittstellen

GKK Gutachten GmbH
Ihr Ansprechpartner
Marius Klosa

Telefon 0211.687806-30
Mobil 0170.5628200
marius.klosa@gkk-gutachten.de

Wir wünschen unseren Geschäftspartnern, Branchenkollegen und Lesern des „Flottenmanagement“ ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Start ins neue Jahr.

DER NEUE JAGUAR F-PACE PLUG-IN HYBRID

LÄDT SOGAR IHR KONTO AUF.

JAGUAR

Spüren Sie die Performance eines modernen Turbobenziners und die Power eines innovativen Elektroantriebs mit einer Gesamtsystemleistung von 297 kW (404 PS), während Sie Komfort und Konnektivität auf einem völlig neuen Level erleben. Und das Beste: Der neue F-PACE Plug-in Hybrid verdoppelt nicht nur die Fahrfreude und den Luxus, sondern halbiert dazu auch noch die Steuer auf den geldwerten Vorteil.

jaguar.de/fleet-and-business

Kraftstoff-/Stromverbrauch (jeweils kombiniert) Jaguar F-PACE P400e Plug-in Hybrid: ab 2,4 l/100 km, 17,6–17,5 kWh/100 km, CO_2-Emissionen: ab 54 g/km