

Säulen der Entwicklung

Noch spielen Elektroautos bei Gewerbetreibenden eine Nebenrolle. Doch der Einsatz lohnt sich

VON MARKUS MECHNICH

Wenn Thomas Grahn auf seine Elektrofahrzeuge im Fahrzeugpool angesprochen wird, dann schlagen zwei Herzen in seiner Brust. „Jeder, der mit unseren Vito E-Cell bisher gefahren ist, war begeistert“, sagt das Mitglied der Geschäftsführung des Albert-Schweitzer-Kinderdorfs in Berlin. „Aber leider bereiten sie uns auch Probleme.“ Sein Bericht steht fast stellvertretend für die Situation von gewerblichen Nutzern von Elektroautos. Die Ladesäule auf dem Hof kam erst spät, dann sollten noch alle drei möglichen Stromanbieter angezapft werden können. Das funktionierte nicht, die Säule musste neu aufgebaut werden.

Wenn das Ziel von einer Million Elektroautos in Deutschland bis 2020 erreicht werden soll, dann spielen gewerbliche Flotten eine entscheidende Rolle. Zu diesem Schluss kommt auch das Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung in der Studie zu „Markthochlaufszenerarien für Elektrofahrzeuge“ vom Herbst vergangenen Jahres. Zwar sind die gewerblichen Nutzer sehr kostensensibel. Aber gerade bei den ökonomischen Aspekten liegt auch eine

Chance für E-Autos. Die Voraussetzungen vieler gewerblicher Flotten sind ideal. Die meisten fahren mit ihren Autos feste Routen oder zumindest täglich ähnliche Distanzen. Am Abend kehren die Fahrzeuge an die immer gleichen Stellplätze zurück, die oft auf einem Betriebsgelände zu finden sind. Über Nacht gibt es so ausreichend Zeit die Batterien wieder aufzuladen. Besser geht es kaum. Auch VDA-Präsident Matthias Wissmann sieht beim Gewerbe großes Potenzial: „Gerade in gewerblichen Flotten – die rund 30 Prozent des Neuwagenmarktes ausmachen – können Elektrofahrzeuge besonders sinnvoll und wirtschaftlich eingesetzt werden.“

„Unbezahlbare Blicke, wenn wir vorbeisurren“

Aber noch zögern viele Gewerbetreibende bei der Einführung von E-Autos in ihre Fuhrparks. Noch immer gibt es Vorbehalte gegenüber E-Autos. Michael Blumenstein von Opel kennt das Problem: „Es ist mehr Potenzial da als genutzt wird“, weiß der Sprecher für



Leise und sauber unterwegs. Das Albert-Schweitzer-Kinderdorf Berlin e.V. nutzt einen Mercedes Vito E-Cell für seine Touren. Foto: promo

Produkt- und Vertrieb beim Rüsselsheimer Hersteller.

Begründet sind die Zweifel selten, denn die meisten Produkte stehen den Verbrennern in puncto Qualität und Wiederverkaufswert kaum nach. Der Grund liegt meist bei den Nutzern. Angestellte mit Dienstwagenprivileg greifen lieber zum Premiumwagen als das Elektroauto zu bestellen. Man will vielleicht auch mal in den Urlaub mit dem Fahrzeug. Deshalb betrachten die Forscher vom Fraunhofer-Institut die klassischen Dienstwagen auch eher als schwierigen Bereich.

Denn dort halten sich die Interessen der Firmen und Nutzer in etwa die Waage.

Bei Dienstleistern, die täglich unterwegs sind, passen die aktuellen Elektroautos besser ins Anforderungsprofil. Dennoch ist auch die Politik gefragt, wenn die Elektromobilität im gewerblichen Bereich erfolgreich sein soll. Das bestätigen die Ergebnisse des Fraunhofer Instituts. Zinsgünstige Kredite und vor allem die Möglichkeit von Sonderabschreibungen halten die Forscher für zielführender als eine pauschale Subvention von

Elektroautos. VDA-Präsident Wissmann pflichtet bei: „Damit der Markthochlauf gelingt, sollte die Politik die Vorschläge der Nationalen Plattform Elektromobilität aufgreifen und Unternehmen durch Möglichkeiten zur Sonderabschreibung unterstützen.“ Noch einen Tipp hat der Autolobbyist für die Politik: „Bund, Länder und Kommunen sollten bei der Erneuerung ihres Fuhrparks Zeichen setzen.“

Um aufzuklären und Ängste zu nehmen veranstaltet der Verband Ende März einen Kongress zu Fragen wie Wirtschaftlichkeit, Nutzungsprofile und Ladeinfrastruktur. Dabei will der VDA zeigen, in welchen Bereichen sich E-Autos heute schon lohnen können.

Zumindest diese Sorgen hat Thomas Grahn vom Albert-Schweitzer-Kinderdorf nicht. Seine Elektrobusse sind Teil eines Forschungsprojektes im Rahmen des Schaufensters für Elektromobilität in Berlin und Brandenburg und daher für die Soziale Einrichtung gratis. Und beirren lassen will er sich auch nicht. „Die Blicke sind unbezahlbar, wenn unsere Elektro-Vitos vorbeisurren“, sagt er. Eine bessere Werbung kann er sich deshalb kaum vorstellen – auch für die gewerbliche Elektromobilität.