

Wirtschafts Woche

Geld über die Grenze
Kapitalflucht beschleunigt
Griechenlands Absturz

Betongold für alle
Was Immobilienfonds
Anlegern jetzt bieten

Milliarden auf dem Konto
Wo Metro-Chef Koch den
Kaufhof-Erlös investiert

26

19/06/2015
Deutschland
€5,50

Die Märkte des Bösen

Interview:
Sigmar
Gabriels
Agenda
2025

Sonderdruck für

 **bridging IT**
Menschen Methoden Lösungen

der Datendiebe,
Waffenschieber
und Drogenhändler

Italien €6,50 | Polen PLN 29,90 | Portugal €6,50 | Slowakei €6,50 | Spanien €6,50 | Tschechische Rep. CZK 210,- | Ungarn FT 2360,-

Schweiz CHF 8,50 | Österreich €5,80 | Benelux €5,50

4 198065 805503 26

Kosten von Elektroautos smart berechnet

FUHRPARK

Ein Mannheimer Unternehmer zeigt, wie sich gleich elf elektrische Tesla-Limousinen trotz ihres hohen Preises als Dienstwagen auszahlen könnten.

Klaus Baumgärtner hat das Brückenbauen zu seinem Geschäft gemacht. BridgingIT heißt sein Unternehmen in Mannheim, mit dem er im vergangenen Jahr gut 40 Millionen Euro umsetzte. Der 45-Jährige und seine gut 330 Mitarbeiter beraten Firmen zu klassischen Feldern wie IT, aber auch bei zukunftsweisenden Fragen wie Smart Mobility und Smart Energy – also intelligenter Mobilität und Energie.

Für das eigene Unternehmen hat Baumgärtner sich einen besonders smarten Dreh ausgedacht. Er will zeigen, dass sich teure Elektroautos rechnen können. Dazu hat er elf

Tesla Model S zum Preis von 85 000 Euro pro Stück geleast. Damit besitzt er nach eigenen Angaben die größte langstreckentaugliche E-Mobil-Flotte Deutschlands.

Das Projekt soll Vorbild für alle Unternehmen sein, die erwägen, ihre Dienstwagenflotte auf Elektrofahrzeuge umzustellen, und eine wirtschaftliche Begründung dafür suchen. „Unternehmer und Mitarbeiter sollten überlegen, was ihnen ein Elektroauto wirklich wert ist“, sagt Baumgärtner.

In Euro und Cent lohnt sich ein Fuhrpark aus Elektroautos gegenüber konventionellen Fahrzeugen nicht, egal, ob gekauft oder geleast wie bei BridgingIT. Auch Förderprämien durch Teilnahme an einem Forschungsprojekt und die Ökopremie von Tesla verhindern nicht, dass Elektroautos teurer sind als Verbrenner. Also muss ungewöhnlich gerechnet werden.

Mehrkosten spüren vor allem die Mitarbeiter des Unternehmens, die einen elektrischen Dienstwagen auch privat nutzen. Denn die müssen nicht nur mehr Einkommensteuer bezahlen (siehe Seite 54), sondern auch den Teil der Leasingraten tragen, der über den firmeninternen Richtlinien liegt. Und sie müssen die Kosten für die Ladebox in der privaten Garage übernehmen. Gegenüber einem BMW 520 Diesel-Touring kostet der Tesla monatlich 368 Euro mehr.

Einen Teil davon tragen Mitarbeiter gern – mehr Prestige ist der Lohn. Zusätzlich hat Baumgärtner ein System entwickelt, das sämtliche wirtschaftlichen Effekte des E-Autos bewertet. Auf Basis dieses Systems müssen E-Auto-Fahrer eine Extraleistung erbringen, die laut Baumgärtner die Mehrkosten des Tesla zumindest in Teilen aufwiegt. Wer zum Beispiel neue Kunden oder Projekte gewinnt, die nachweislich auf den elektrischen Fuhrpark zurückgehen, erhält zehn Prozent der Einnahmen daraus über maximal drei Jahre gutgeschrieben.

Zudem kalkuliert Baumgärtner – auf dem Papier – Prämien, die er Mitarbeitern bezahlt, wenn diese mithilfe des Tesla neue Kollegen anwerben. Einen Teil dieser fiktiven Prämien bucht Baumgärtner um und finanziert so die Elektrifizierung des Fuhrparks, etwa neue Ladesäulen an den sieben



Elektrifiziert
BridgingIT-Geschäftsführer Baumgärtner fährt nur noch mit Strom

„Wir werden nach der Hälfte der Leasingzeit den Break-even erreichen“

Standorten des Unternehmens. Die Teslas – 11 von 140 Dienstwagen der Firma – sind für Baumgärtner schließlich auch ein Marketinginstrument. Mit ihnen will er BridgingIT als Unternehmen präsentieren, das durch Innovationskraft, Modernität und Nachhaltigkeit glänze. Für den Chef geht die Rechnung auf. Die Teslas machen es einfacher, mit potenziellen Kunden ins Gespräch zu kommen. „Wir haben über sie einen Auftrag im sechsstelligen Bereich von einem Neukunden bekommen, zwei weitere Aufträge bahnen sich an“, sagt Baumgärtner. Mit seinem Projekt ist BridgingIT eine Ausnahme in der deutschen Wirtschaft. Abgesehen von den Autokonzernen und der Deutschen Post, die schon mehrere Tausend Fahrzeuge mit alternativen Antrieben einsetzt, tun sich die Unternehmen schwer mit elektrischen oder teil-elektrischen Autos. Siemens etwa hat in Deutschland nur sieben Elektro- und fünf Hybridflitzer. Beim Waschmittel- und Klebstoffkonzern Henkel gibt es 20 E-Autos im deutschen Fuhrpark.

Besser als EU-Grenzwerte

Andere Dax-Konzerne sind da schon weiter. E.On fährt schon mit 103 Elektro- und Hybridautos vor. Die Deutsche Telekom testet in Ballungsräumen wie Berlin und Hamburg, wie sich E-Autos sinnvoll einsetzen lassen. Und der Chemiekonzern BASF hat jüngst seinen Fuhrpark um 100 Renault Zoe und Kangoo Z.E. auf nun 154 Stromer aufgestockt. Konkurrent Bayer zählt neben fünf reinen E-Autos 1341 Hybride weltweit – immerhin fünf Prozent aller Fuhrparkfahrzeuge.

Die BridgingIT-Mitarbeiter haben inzwischen 155 000 Kilometer elektrisch zurückgelegt, pro Monat 25 000 Kilometer. Da Tesla-Kunden an den Schnellladestationen des Herstellers kostenlos Strom zapfen, sparte das über 6000 Euro Betriebskosten. „Wir sind zuversichtlich, dass wir nach der Hälfte der 36-monatigen Leasinglaufzeit für unsere Teslas den Break-even erreicht haben werden“, sagt Baumgärtner.

Er hat noch einiges vor. Im Schnitt blasen seine Dienstwagen 114 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer aus. Bis 2020 will er auf höchstens 95 Gramm pro Kilometer kommen. Damit läge er unter der Marke, die die Autohersteller in der EU von 2021 an für ihre Neuwagen im Schnitt erreichen müssen. ■

rebecca.eisert@wiwo.de

BridgingIT GmbH
N7, 5-6
68161 Mannheim
Tel.+49 621 370 902 - 0
www.bridging-it.de

E-Mobility@bridging-it.de

