

TOUReMO

DAS MAGAZIN FÜR ELEKTROMOBILITÄT
UND NACHHALTIGEN GENUSS

„Fußball unter Strom“

Ergebnisse der Befragung Deutscher Profi-Fußballvereine zur
„Elektromobilität und erneuerbaren Energie“

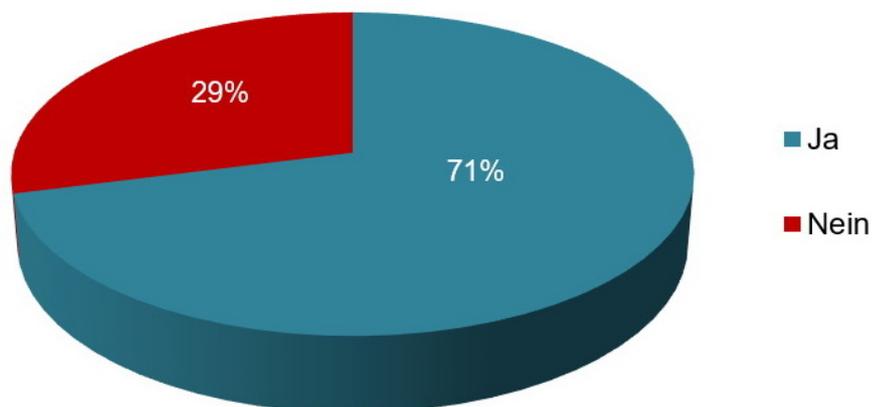
Powered by



A) Einsatz elektrischer Fahrzeuge

Frage 1

Setzen Sie elektrische PKW oder Transporter (vollelektrisch oder hybrid, mit E-Kennzeichen) ein?

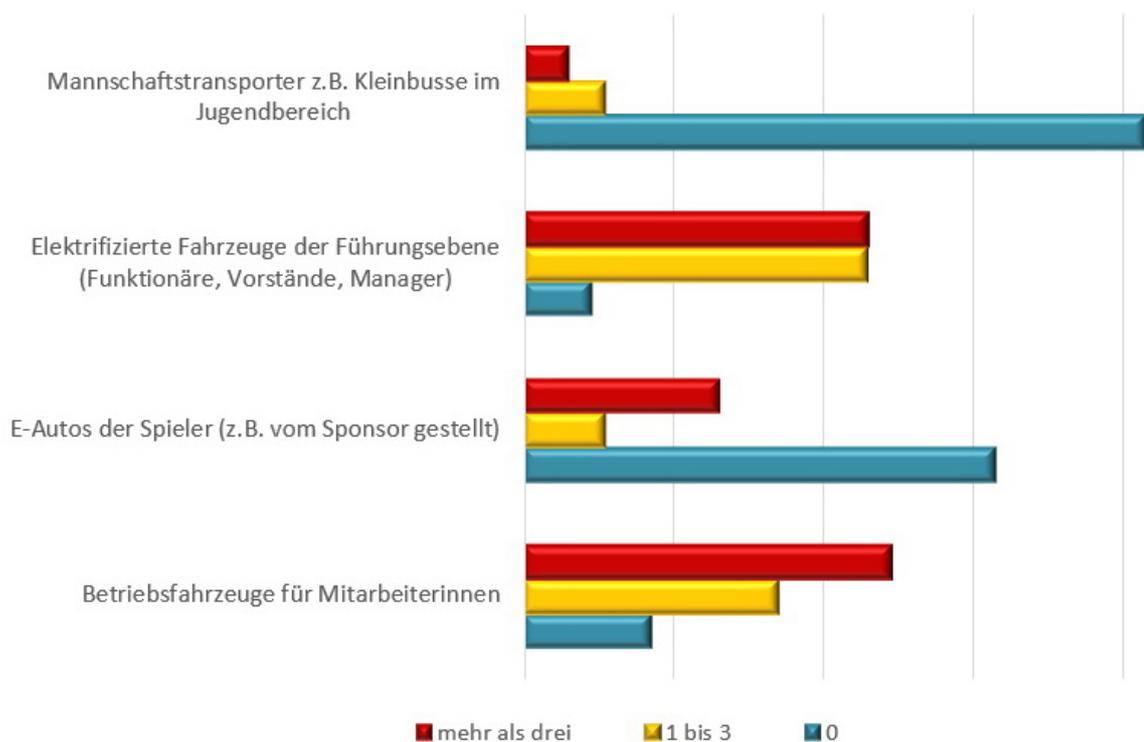


Kommentar:

Der allgemeine Trend zur E-Mobilität schlägt sich auch im Profifußball nieder. Dennoch überrascht die Tatsache, dass bereits bei zwei Dritteln der Profivereine elektrifizierte Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Auch wenn nicht explizit nach den zugrundeliegenden Motiven gefragt wurde, ist davon auszugehen, dass der hohe Grad der „E-Mobilisierung“ mit dem zunehmenden Nachhaltigkeitsengagement der Vereine korreliert. Viele der entsprechenden Maßnahmen bleiben jedoch für die Öffentlichkeit im Verborgenen; ein E-Fahrzeug, das etwa vor der Geschäftsstelle an einer Ladesäule „tankt“, ist hingegen ein sichtbares und imageträchtiges Symbol der Eco-Bemühungen der Vereine. Auch die automobilen Sponsoren der Vereine legen zusehends Wert darauf, dass Spieler und Funktionäre möglichst ihre (teil-) elektrischen Gefährte bewegen. Jedoch einzig Imagegründe für den e-mobilen Trend im Profifußball verantwortlich zu machen, greift zu kurz. So kommt hinzu, dass die „Stromer“ über Eigenschaften verfügen, die viele Fahrdynamik-affine Kicker durchaus begeistern. Doch sind es überwiegend die Spieler, die E-Autos fahren oder doch ganz andere Nutzergruppen im Vereinsumfeld? Zur Klärung tragen die Antworten auf die nächste Frage bei:

Frage 2

Zu welchem Zweck und wie viele elektrische PKW oder Transporter setzen Sie ein?



Kommentar:

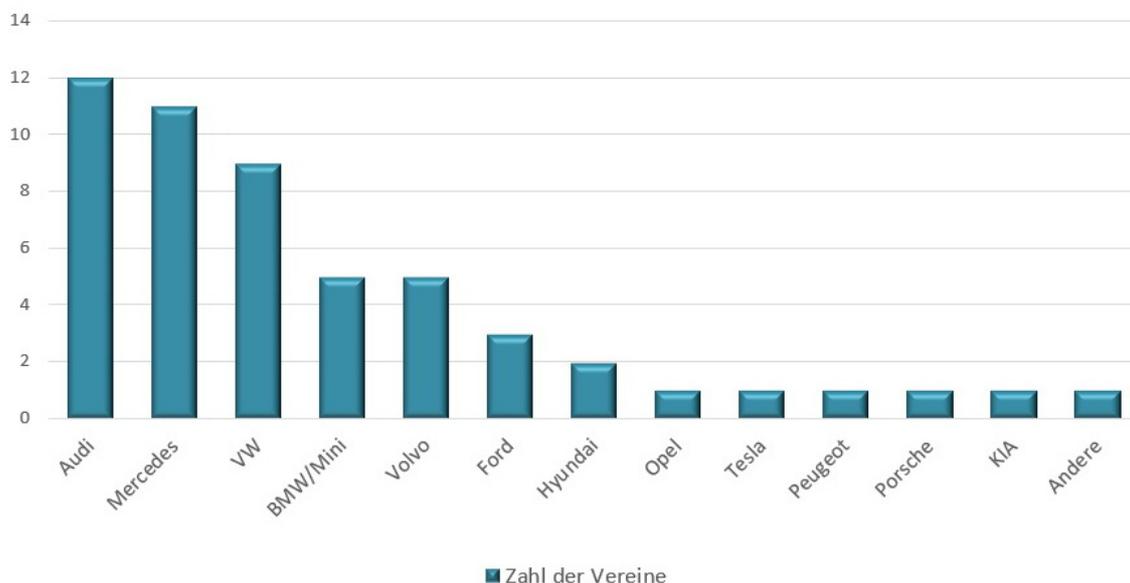
Dass bisher nur in Ausnahmefällen elektrische Busse oder Transporter zum Einsatz kommen, ist wenig überraschend. So sind die Strecken, die zu Auswärtsspielen zurückgelegt werden, häufig zu lang, um sie ohne Zwischenstopps reinelektrisch zu bewältigen. Zudem entwickelt sich der Markt für elektrische Reisebusse erst allmählich, könnte aber durch den Einsatz von wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenfahrzeugen an Dynamik zulegen. Um Kinder und/oder Ausrüstungen im näheren geografischen Umfeld zu transportieren, reicht die elektrische Range heutiger E-Transporter durchwegs aus. Da es in diesem Segment inzwischen eine große Auswahl an geeigneten Fahrzeugen gibt, ist zu erwarten, dass diese künftig auch von den Vereinen vermehrt eingesetzt werden.

Was die Nutzung elektrischer PKW betrifft, so sind es nicht die Spieler, die diese vorrangig nutzen, sondern primär Vereinsmitarbeiterinnen und Funktionsträger. Dabei fällt auf, dass der entsprechende Fuhrpark in der Regel nicht auf vereinzelte

„Stromer“ beschränkt bleibt, sondern oftmals mehr als drei E-Fahrzeuge umfasst. Von welchen Herstellern diese stammen haben wir anhand der nächsten Fragestellung erfasst.

Frage 3

Von welchen Automarken stammen die eingesetzten Fahrzeuge?



Kommentar:

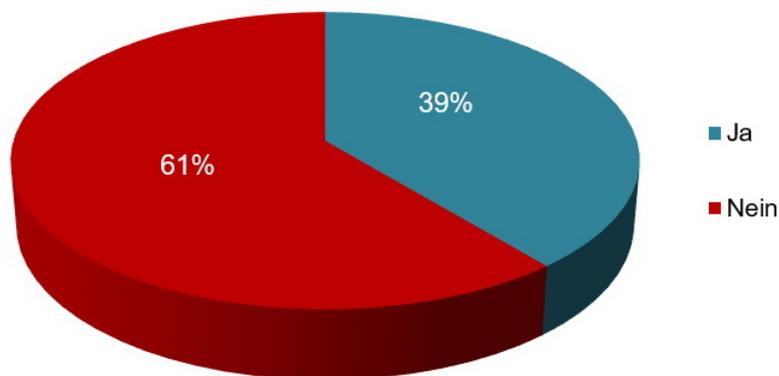
Es sind insbesondere deutsche Automobilmarken, die im Profifußball präsent sind. Allein Audi, als Spitzenreiter im Ranking, ist bei drei Erstliga- und zwei Zweitliga-Vereinen als Mobilitätspartner vertreten. Im Zuge dieser Kooperation erhalten die Vereine zwischen 15 und 30 Fahrzeuge, wobei der Anteil der „e-tron“-Modelle stetig zunimmt.

Ein interessanter Aspekt ist auch, wie Anbieter und Vereine ihre jeweilige (e-mobile) Partnerschaft „leben“, d.h. wie offensiv sie ihr eMob.-Engagement in Ihre Kommunikation und Marketingaktivitäten einbinden. In diesem Zusammenhang sind als positive Beispiele insbesondere Volkswagen (u.a. auch als Hauptsponsor beim Deutschen Fußball Bund), Hyundai (bei Eintracht Frankfurt und Hertha BSC) und Opel (beim BVB) zu nennen.

Wie unsere Statistik ausweist legen sich auch jenseits solcher Sponsoring-Deals mehr und mehr Vereinsvertreterinnen E-Autos zu.

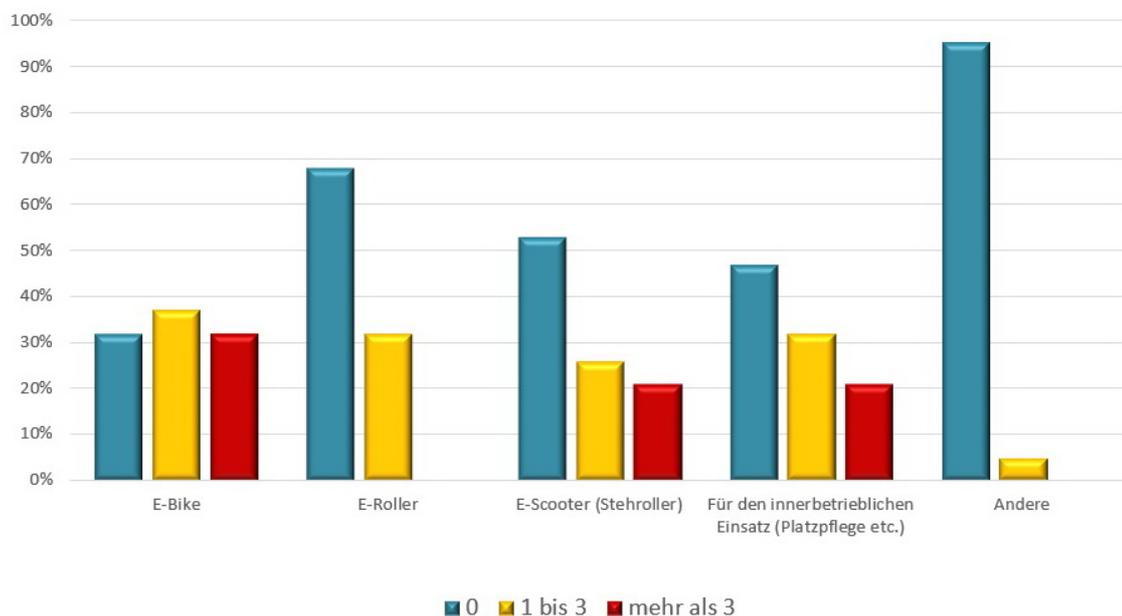
Frage 4

Gibt es andere (teil-)elektrische Fahrzeuge wie z.B. E-Bikes oder E-Roller, die genutzt werden?



Frage 5

Wenn ja, welche und wie viele?



Kommentar:

Keine Überraschung ist die Nutzung von elektrischen Zweirädern bei mehr als einem Drittel der Vereine, denn diese Produktgruppe ist, zumindest was E-Bikes betrifft, schon länger etabliert als Elektroautos. Speziell in Trainingslagern unternehmen manche Teams zwischen den Einheiten gerne mal Ausflüge auf Fahrrädern mit „eingebautem Rückenwind“. Interessant ist, dass auch E-Roller (der Kategorie Moped) bei über 30 % der Clubs zum Einsatz kommen, drei oder mehr Elektro-Scooter sogar bei über 20 Prozent, bis zu drei bei fast einem Drittel. Welche E-Fahrzeuge oder Geräte im Einzelnen für den innerbetrieblichen Einsatz Verwendung finden wurde im Rahmen dieser Erstbefragung (noch) nicht ermittelt. Ebenso, wer diese benutzt.

E-Bikes mit ADAC Vorteilen!

ADAC e-Ride.

- **Hochwertige E-Bikes** für Alltag und Freizeit
- **Flexibles Abo** oder **günstiger Gebrauchtkauf**
- **Attraktive Preisvorteile** und **Lieferung frei Haus**

Jetzt aufsteigen

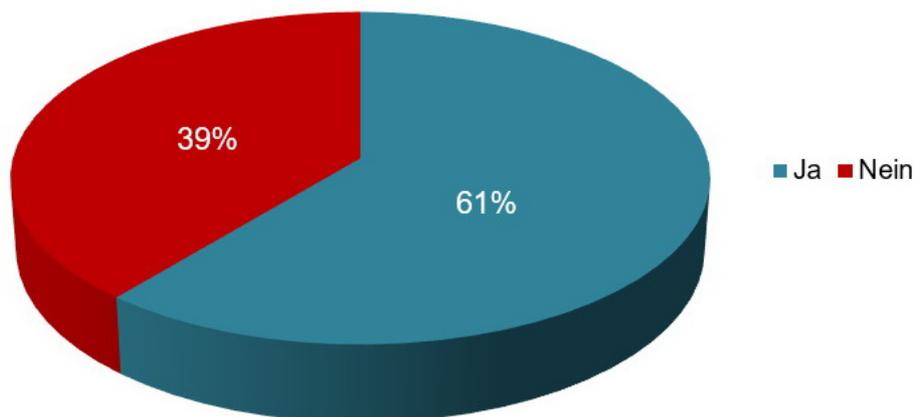


ADAC

B) Installation von Ladeeinrichtungen

Frage 1

Wurden bereits Ladeeinrichtungen (Wallboxen oder Ladesäulen) installiert?

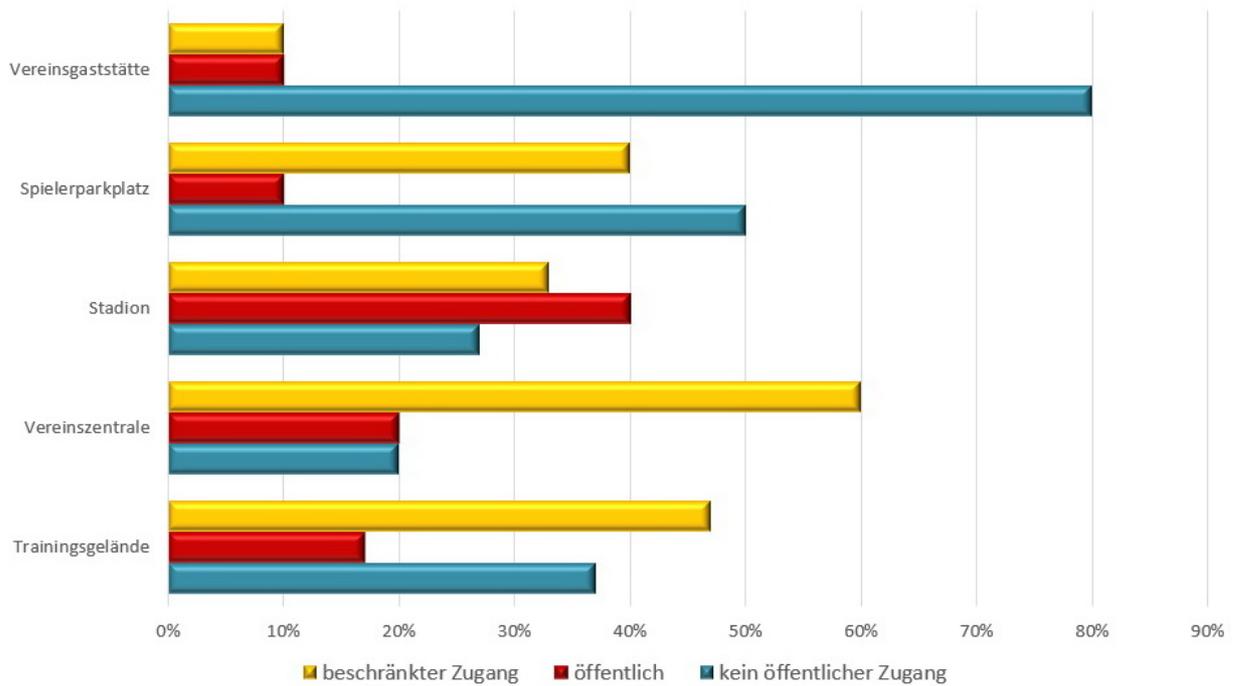


Kommentar:

Mehr als die Hälfte der befragten Profivereine hat inzwischen Charger installiert. Diese Tatsache steht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem verstärkten Einsatz von Elektroautos. Erkenntnisse über die Platzierung der Ladeeinrichtungen und die Nutzergruppen erbrachten die Antworten auf folgende Fragen:

Frage 2

Wo befinden sich die Ladeeinrichtungen und für wen sind diese zugänglich?



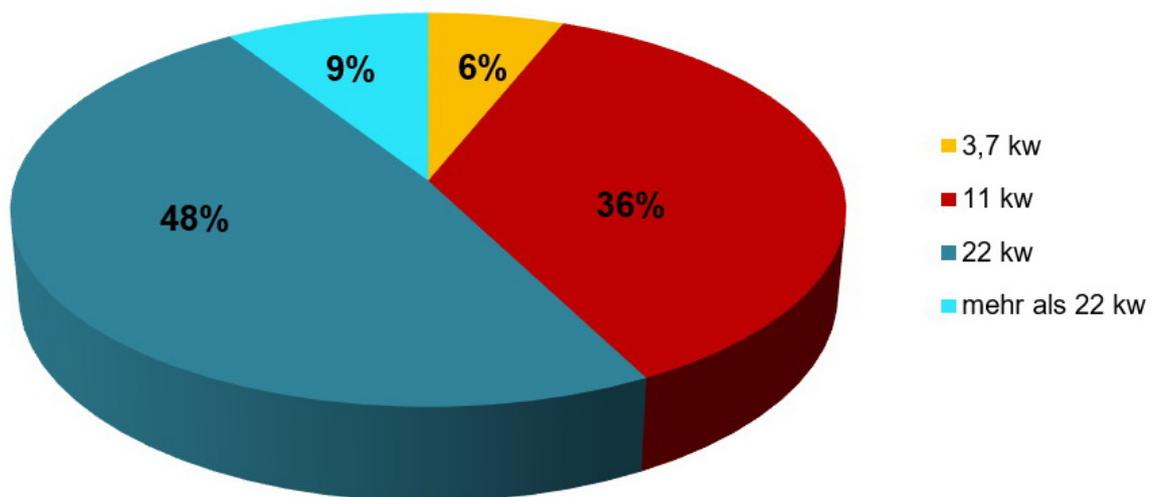
Kommentar:

Dass sich die meisten Wallboxen oder Ladesäulen an der Vereinszentrale, auf dem Trainingsgelände und den Spielerparkplätzen befinden verwundert nicht. Da sich die genannten Örtlichkeiten wie auch die ebenfalls zur Auswahl stehende Vereinsgaststätte in den überwiegenden Fällen an einer Location befinden, lässt sich festhalten, dass die Platzierung der Charger in diesem Umfeld deutlich gegenüber der am Stadion überwiegt. Doch verfügt inzwischen auch ein Drittel der Spielstätten selbst über eine Ladeinfrastruktur, auch wenn diese in der Mehrzahl der Fälle nicht öffentlich zugänglich ist. Wie die Einzelauswertung ergab, bleibt die Nutzung meist den Stadionbesuchern, Funktionsträgern der Vereine und Spielern vorbehalten. Im Zuge der weiteren Dynamisierung des Marktes von „Steckerfahrzeugen“ ist jedoch zu erwarten, dass auch der Ausbau der Ladeinfrastruktur im Bereich der Zuschauerparkplätze voranschreiten wird. Hier stellt sich jedoch die Frage nach der Rentabilität für den Betreiber, wenn in den meisten Fällen nur alle zwei Wochen an Spieltagen geladen wird. Es sei denn, die Charger wären öffentlich zugänglich und würden im Idealfall über eine Ladeleistung von mindestens 22 KW verfügen. Damit könnten sie einen essentiellen Beitrag zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur der jeweiligen Kommune leisten. Nur: welche E-Driver und E-Autofahrerinnen möchten schon in der Ödnis eines Parkhauses oder einer großen Parkfläche während des Ladevorgangs im Wagen verharren? Selbst wenn Fast- und Hypercharger vorhanden wären, die eine deutliche Verkürzung der Ladezeit ermöglichen, sollten im Ladeumfeld Angebote offeriert werden, um zumindest ein paar Snacks in angenehmer Atmosphäre konsumieren zu können.

Zudem müssten WLAN und andere Medienangebote vorhanden sein. Dort, wo keine Stadiongaststätte bereitsteht, wäre es erforderlich, „e-Mobility Hubs“ – von einer einfachen Container-Lösung bis zur schicken Immobilie - zu errichten. Diesbezüglich werden bereits erste Konzepte erarbeitet. Eine weitere Option bestünde in einer automatisierten Verleihstation von E-Zweirädern wie Scooter oder Bikes, mit denen die Autofahrerinnen etwa zum nächsten Café cruisen könnten, um dort die Ladezeit in angenehmer Umgebung zu überbrücken.

Frage 3

Über welche Ladeleistung verfügen die Charger jeweils?



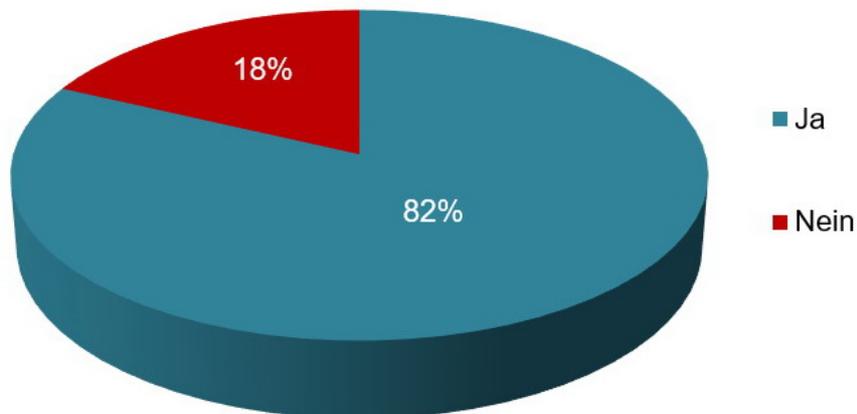
Kommentar:

Auf den ersten Blick erscheint es erstaunlich, dass an fast der Hälfte der Charger mit 22 kw geladen werden kann. Wir haben den Zusammenhang von Ladeleistung und Positionierung nicht ermittelt, aber wir gehen davon aus, dass sich die Charger mit dieser überdurchschnittlichen Ladeleistung überwiegend am Stadion und auf Spielerparkplätzen befinden, nämlich dort, wo die Aufenthaltsdauer der Nutzer bei durchschnittlich etwa drei Stunden liegen dürfte. „Echte“ Schnelllader mit einer Ladeleistung zwischen 50 und 150 kw wurden vereinzelt zwar auch installiert, werden aber zumindest auf dem Vereinsgelände auch in Zukunft eine Ausnahme bilden. Dort, wo sie sich auf Besucherparkplätzen an den Stadien befinden, könnten sich jedoch die vergleichsweise hohen Investitionskosten amortisieren, sofern die Fastcharger auch zwischen den Spielen unter der Woche öffentlich zugänglich sind. Dass etwa ein Drittel der Wallboxen und Ladesäulen über eine Leistung von 11 kw verfügen, kann nicht verwundern, denn diese ist für Vereinsangestellte und Funktionsträger, die während ihrer Arbeitszeit von ca. acht Stunden laden, völlig ausreichend.

C) Gewinnung und Nutzung von Ökostrom

Frage 1

Wird im Betrieb – zumindest teilweise – Ökostrom verwendet?

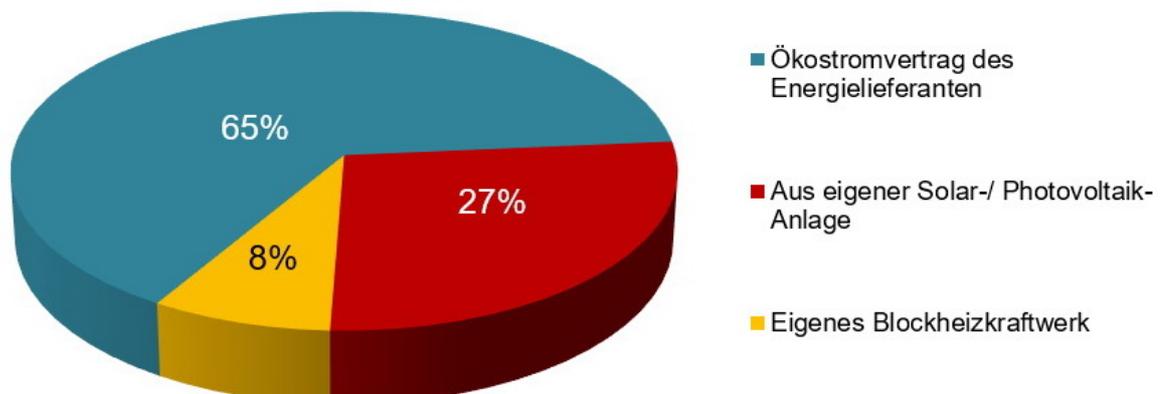


Kommentar:

Ausgesprochen erfreulich ist die Tatsache, dass bereits über 80 Prozent aller Vereine Strom aus regenerativen Quellen nutzen. Auf dem Energiesektor haben folglich die meisten Clubs bereits ihre Nachhaltigkeitsaufgaben erledigt, was zur Folge hat, dass die eingesetzten E-Fahrzeuge überwiegend als „real zero emission vehicles“ gelten können.

Frage 2

Aus welchen Quellen stammt der Ökostrom?



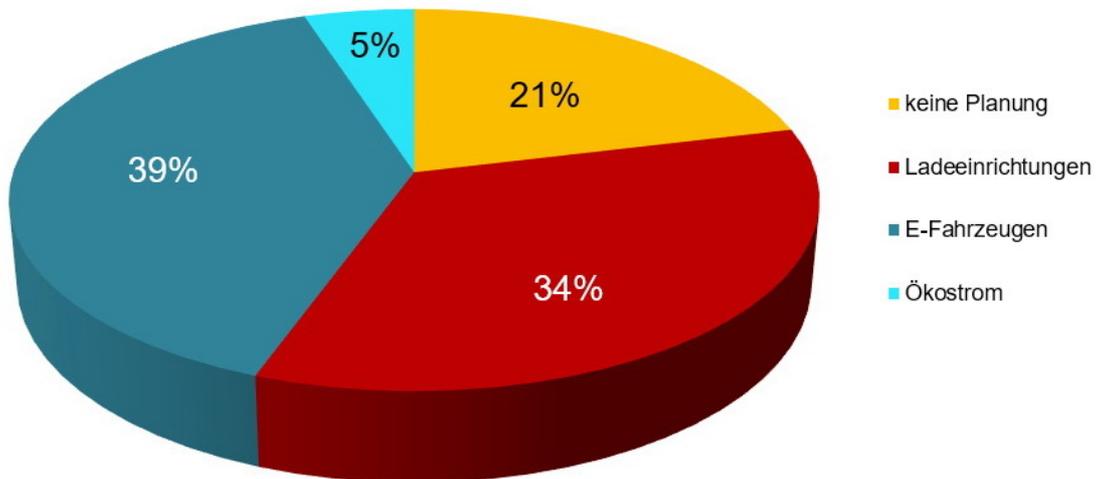
Kommentar:

Der verwendete „Grünstrom“ wird in den meisten Fällen von den Clubs zugekauft, eine weitere Differenzierung bezüglich dessen „Herkunft“ wurde nicht vorgenommen. Immerhin produzieren über ein Drittel der Vereine ihren Ökostrom sogar selbst, überwiegend über Solarenergieanlagen auf den Stadionsdächern. Inwiefern dabei auch diejenigen angegeben wurden, bei denen sich das Stadion in kommunaler Trägerschaft und nicht oder nur teilweise in der der Vereine befindet, konnte nicht ermittelt werden.

D) Zukunftsplanungen

Frage

Die Inbetriebnahme/Anschaffung ist zeitnah geplant von...



Kommentar:

Die Antworten auf die Frage nach geplanten Investitionen in Elektromobilität und regenerative Energien zeigen, dass noch ein erhebliches Marktpotential für die entsprechenden Anbieterbranchen besteht. Dass nur wenige Vereine in der Zukunft vorhaben, künftig Ökostrom einzusetzen oder gar zu produzieren, erklärt sich aus dem hohen Sättigungsgrad in diesem Sektor. Unter den ca. 20 Prozent der Vereine, die nicht vorhaben, zeitnah Anschaffungen in den abgefragten Bereichen zu tätigen, befinden sich mit Sicherheit solche, die bereits entsprechende Projekte umgesetzt haben und derzeit keinen „Nachrüstungsbedarf“ sehen.

Advertisement for Webasto's Easy Charging system. The image shows a man in a brown jacket looking at his smartphone next to a charging station. A woman is visible in the background. The text on the left reads: 'Easy Charging Einfach, schnell und effizient – E-Autos aufladen mit Wallboxen von Webasto'. A blue button with a right arrow and the text 'Mehr erfahren' is located at the bottom left. The Webasto logo and tagline 'Feel the Drive' are in the top right corner.

Zusammenfassung:

- Die Rücklaufquote der Fragebögen an alle deutschen Profifußballvereine war mit über 90 Prozent ausgesprochen hoch. Ein deutlicher Beleg für die Relevanz des Themas.
- Über 70 % der Befragten setzen bereits elektrische PKW oder Transporter ein, die überwiegend von Mitarbeiterinnen und Funktionsträgern der Clubs gefahren werden.
- Die Mehrzahl der Fahrzeuge stammt dabei von deutschen Herstellern
- Bei 40 % der Vereine kommen auch elektrische Zweiräder wie E-Bikes, Scooter und Roller zum Einsatz.
- Bei mehr als der Hälfte wurden bereits Ladeeinrichtungen – vornehmlich auf dem Vereinsgelände - installiert. Deren Ladeleistungen liegen hauptsächlich bei 22 und 11 kw.
- Ökostrom nutzen über 80 % der Fußballclubs. Zumeist wird dieser bei Energielieferanten zugekauft, z.T. aber auch auf den Stadionsdächern selbstproduziert.
- Die meisten Vereine planen in naher Zukunft den Aufbau bzw. Ausbau der Ladeinfrastruktur und den vermehrten Einsatz von Elektrofahrzeugen.