Elektromobilität in Unternehmen – wie sich die Risikolandschaft von Fahrzeugflotten verändert



Sejdin Sejdini, Geschäftsführer, ProFina Deutschland GmbH

Nachhaltige Transformation, die Reduzierung von CO_2-Emissionen und die Erfüllung regulatorischer Nachhaltigkeitsanforderungen sind für Unternehmen längst mehr als freiwillige Maßnahmen. Sie werden zunehmend zu einem festen Bestandteil der Unternehmensstrategie. Eine wesentliche Stellschraube ist dabei die Elektrifizierung betrieblicher Fuhrparks.

Wie weit die Elektrifizierung bereits in der Unternehmenspraxis angekommen ist, veranschaulicht das Fuhrpark- und Mobilitätsbarometer 2026 des Arval Mobility Observatory: 70 % der befragten Unternehmen in Deutschland setzen bereits Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb ein, während 84 % mindestens eine alternative Antriebstechnologie nutzen oder deren Einführung innerhalb der kommenden drei Jahre planen. Als zentrale Treiber nennen die Unternehmen dabei neben CSR-Anforderungen und der Reduzierung von Umweltauswirkungen auch die Senkung der Kraftstoffkosten.

Der Umstieg verändert jedoch nicht nur Antrieb und Betriebskosten, sondern bringt auch neue Risikostrukturen mit sich – und damit neue Anforderungen an das Risikomanagement und die Absicherung von Unternehmen.

Elektrifizierung erhöht die Komplexität bei Schäden

Mit der Elektrifizierung von Kraftfahrzeugen erhöht sich nicht unmittelbar die Schadenswahrscheinlichkeit. Bestimmte Komponenten wie die Hochvoltbatterie und komplexe Fahrzeugelektronik können jedoch die Schadensregulierung und Reparatur aufwendiger machen und dadurch Kosten sowie Reparaturzeiten erhöhen. Dies unterstreicht eine Auswertung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) aus dem Jahr 2025: Der durchschnittliche Schadensaufwand in der Vollkaskoversicherung lag bei reinen Elektrofahrzeugen im Untersuchungszeitraum 2021 bis 2023 noch 15 bis 20 % über dem vergleichbarer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.

Ein wesentlicher Grund für diese Diskrepanz ist unter anderem die Hochvoltbatterie. Bei Elektrofahrzeugen befindet sich diese üblicherweise als großer Batterieblock im Unterboden und wird durch ein robustes Gehäuse geschützt. Wird dieses infolge eines Unfalls verformt oder beschädigt, reicht eine reine Funktionsprüfung der Batterie oftmals nicht aus. Stattdessen muss sie umfassend auf elektrische und mechanische Schäden untersucht werden.

Problematisch wird es, wenn Schäden an einzelnen Batteriezellen übersehen werden und es zu einem sogenannten „Thermal Runaway" kommt. Dabei kann eine beschädigte oder überhitzte Zelle eine Kettenreaktion auslösen, bei der sich benachbarte Zellen ebenfalls stark erhitzen. Im Extremfall kann dies zu Rauchentwicklung, einem Brand oder zur Entzündung freigesetzter Gase führen.

Zudem verfügen elektrifizierte Kraftfahrzeuge über eine Vielzahl von Sensoren und elektronischen Komponenten, darunter Assistenzsysteme, Kameras und Radarsensoren. Werden diese bei einem Unfall beschädigt, reicht ein bloßer Austausch häufig ebenfalls nicht aus. Vielmehr müssen die Systeme anschließend neu eingestellt und kalibriert werden, um ihre einwandfreie Funktion sicherzustellen.

Hinzu kommt, dass Arbeiten an Hochvoltsystemen, Sensorik und komplexer Fahrzeugelektronik entsprechend qualifizierte Fachkräfte und geeignete Werkstätten erfordern. Die begrenzte Verfügbarkeit spezialisierter Reparaturbetriebe kann die Reparaturdauer verlängern und die Kosten erhöhen. Darüber hinaus besteht das Risiko eines wirtschaftlichen Totalschadens bei vergleichsweise geringfügig erscheinenden Schäden. Ist beispielsweise eine beschädigte Hochvoltbatterie technisch nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand reparierbar, können die hierfür anfallenden Kosten den Wiederbeschaffungswert des Fahrzeugs übersteigen und eine Reparatur wirtschaftlich unrentabel machen.

Ladeinfrastruktur im Unternehmen

Verlängerte Reparaturprozesse und erhöhte Kostenaufwendungen sind nur eine Seite der Medaille. Zwar gibt es insbesondere in Großstädten zunehmend öffentliche E-Ladestationen, im Vergleich zum flächendeckenden Tankstellennetz für konventionelle Fahrzeuge ist das Angebot jedoch weiterhin begrenzt. Um unabhängiger von externen E-Ladestationen zu sein, entscheiden sich Unternehmen und Betriebe deshalb vermehrt dafür, eine Ladeinfrastruktur auf dem Unternehmensgrundstück zu realisieren.

Während schlichte Parkflächen bis auf normale Kollisionsrisiken beim Ein- und Ausparken wenig zusätzliche Gefahren aufweisen, erhöht sich das Risikospektrum durch die Installation von Ladestationen und die Verwendung von Ladekabeln. Unter diesen Aspekt fallen zum Beispiel Beschädigungen an Ladestationen und Ladekabeln, die aus gescheiterten Rangier- oder Einparkvorgängen resultieren und zu einem technischen Ausfall führen können. Hinzu kommt das Risiko möglicher technischer Defekte an den elektronischen Komponenten, wie den Steckverbindungen oder Kabeln.

Darüber hinaus bestehen Brand- und Überhitzungsrisiken bei der Nutzung. Beim Ladevorgang fließen über einen längeren Zeitraum hohe elektrische Ströme. Liegen Fehler in der elektrischen Installation, beschädigte Kabel oder technische Defekte vor, führen diese unter Umständen zu einer Überhitzung und im Ernstfall zu einem Brand. Befinden sich mehrere Ladestationen und Fahrzeuge in unmittelbarer Nähe, droht ein großflächiger Brand, wodurch erhebliche Sach- und Personenschäden entstehen können.

Was die veränderte Risikolandschaft für den Versicherungsschutz bedeutet

Während eine Kfz-Haftpflichtversicherung für gewerblich genutzte Fahrzeuge gesetzlich vorgeschrieben ist und Schäden Dritter absichert, gewinnt die Frage nach einem bedarfsgerechten Kaskoschutz mit zunehmender Elektrifizierung der Fahrzeugflotten an Bedeutung. Unternehmen sollten dabei nicht allein die klassischen Risiken eines Unfalls oder Diebstahls betrachten, sondern auch die Besonderheiten elektrifizierter Fahrzeuge berücksichtigen.

Eine Teilkaskoversicherung schützt das betriebliche Fahrzeug gegen bestimmte, im Vertrag definierte äußere Ereignisse. Hierzu zählen beispielsweise Wettereinflüsse wie Hagel, Überschwemmungen oder Sturm sowie Schäden durch Tiere, Brände oder Explosionen. Gerade bei Elektrofahrzeugen empfiehlt sich ein genauer Blick auf den jeweiligen Tarif und die darin eingeschlossenen Komponenten. Dies gilt insbesondere für die kostenintensive Hochvoltbatterie, die durch entsprechende Ereignisse beschädigt werden kann. Ein schwerwiegender Batterieschaden kann im Einzelfall erhebliche Reparaturkosten verursachen und sogar zu einem wirtschaftlichen Totalschaden des Fahrzeugs führen. Ist das Unternehmen hierbei nicht vollumfänglich abgesichert, droht es auf diesen Kosten sitzen zu bleiben.

Anstelle einer Teilkasko- kann auch eine Vollkaskoversicherung in Betracht gezogen werden. Diese umfasst sämtliche Leistungen der Teilkaskoversicherung und deckt zusätzlich selbst verschuldete Unfälle sowie mutwillige Beschädigungen durch Dritte ab. Fährt beispielsweise ein Firmenfahrzeug über ein Hindernis und wird dabei der Unterboden beschädigt, kann neben einem klassischen Karosserieschaden auch das Batteriegehäuse betroffen sein. Erleidet die Hochvoltbatterie infolge des selbst verschuldeten Unfalls erhebliche Schäden und muss gegebenenfalls ersetzt werden, schützt die Vollkaskoversicherung, je nach Tarif und vertraglichen Vereinbarungen, vor erheblichen Kosten. Auch hier empfiehlt sich daher ein genauer Blick auf den vereinbarten Versicherungsschutz für Batterie, Sensorik und weitere elektronische Komponenten.

Wenn Unternehmen über einen größeren Fuhrpark verfügen, kann sich zudem eine Flottenversicherung als sinnvoll erweisen. Sie ermöglicht es, den Versicherungsschutz für mehrere betriebliche Fahrzeuge gebündelt zu organisieren und dabei je nach Bedarf unterschiedliche Deckungsumfänge, beispielsweise Haftpflicht- sowie Teil- oder Vollkaskoschutz, zu vereinbaren. Dies kann insbesondere bei gemischten Fuhrparks aus konventionell angetriebenen Fahrzeugen und Elektrofahrzeugen von Vorteil sein, da sich aufgrund der unterschiedlichen technischen Komponenten und Risikoprofile auch unterschiedliche Anforderungen an den Versicherungsschutz ergeben können.

Neben den Fahrzeugen selbst rückt mit dem Ausbau der betrieblichen Ladeinfrastruktur auch der Schutz der dazugehörigen technischen Anlagen in den Fokus. Fest installierte Ladesäulen oder Wallboxen können dabei je nach Ausgestaltung und Versicherungsbedingungen beispielsweise über eine Elektronik- oder Sachversicherung abgesichert werden. Diese bieten je nach Vertragsumfang Schutz etwa bei technischen Defekten, Kurzschluss oder Überspannung sowie bei Schäden durch Feuer, Sturm, Leitungswasser, Vandalismus oder Einbruchdiebstahl.

Welche Risiken tatsächlich abgedeckt sind, hängt von der jeweiligen Versicherung und den vereinbarten Bedingungen ab. Auch die Gebäudeversicherung kann relevant werden, wenn die Ladeinfrastruktur fest mit einem Gebäude verbunden ist. Für Unternehmen empfiehlt sich daher eine ganzheitliche Betrachtung, um mögliche Versicherungslücken zwischen Fahrzeug, Ladeinfrastruktur und Gebäude zu vermeiden.

Fazit und Ausblick

Die Elektrifizierung betrieblicher Fahrzeugflotten verändert damit nicht nur Antrieb und Betrieb, sondern auch die damit verbundenen Schadens- und Kostenrisiken für Unternehmen. Hochvoltbatterien, komplexe Fahrzeugelektronik und eine zunehmend eigene Ladeinfrastruktur erweitern das Risikospektrum und können im Schadensfall zu höheren Aufwendungen und längeren Wiederherstellungszeiten führen.

Für Unternehmen gewinnt damit ein auf die individuellen Risiken der elektrifizierten Fahrzeugflotte abgestimmter Versicherungsschutz an Bedeutung. Entscheidend ist, dass dieser sowohl die technischen Besonderheiten der Fahrzeuge als auch die individuellen Strukturen des Fuhrparks und der Ladeinfrastruktur berücksichtigt. ■

Sie haben Feedback für uns?

Schreiben Sie uns: gvnw@gvnw.de

