



Eine Frage des Einsatzes | LPG ist emissionsärmer und günstiger als Diesel und Benzin. Die Infrastruktur für LPG-Autos ist gut – dennoch ist die Verbreitung gering

Foto: LianeM/AdobeStock

Vielfalt der Antriebe, Qual der Wahl

Praxistipps | „Wichtig sind systematische Konzepte, die sich nicht alleine mit der Antriebstechnik beschäftigen“, sagt Marc-Oliver Prinzing, Vorstandsvorsitzender vom Fuhrparkverband.

— Die Verantwortlichen in den Unternehmen sind mehr als sensibilisiert. Ein Fuhrpark sollte auf Nachhaltigkeit ausgerichtet sein. Geachtet wird auf Emissionen, die Wirtschaftlichkeit, das konkrete Fahrzeugangebot, die Infrastruktur oder Möglichkeiten zum Tanken respektive Aufladen sowie den konkreten geplanten Einsatz im Unternehmen. „Green Fleet“ spielt zunehmend eine Rolle. Dabei stehen das Fahrverhalten der Nutzer und vor allem die Technik der Fahrzeuge im Fokus.

Unternehmen investieren in Fahrsicherheitstrainings und lassen spritsparendes Fahren trainieren. Dazu kommen Bonusssysteme, die eine zeitgemäße sparsame Fahrweise belohnen, denn das Fahrverhalten hat erheblichen Einfluss auf den Verbrauch und die Emissionen. Wichtig sind also systematische Konzepte, die sich nicht alleine mit der Antriebstechnik beschäftigen.

Optimierung der Fahrzeugauswahl | Die Vielfalt der Fahrzeug- und Antriebsmöglichkeiten kann sehr begrüßt werden, macht die Entscheidung für den Fuhrparkmanager aber nicht leichter. Noch ist nicht erkennbar, welche der neuen Antriebsarten sich langfristig durchsetzen wird. Oder wird überhaupt eine von ihnen die Zukunft ganz für sich entscheiden können?

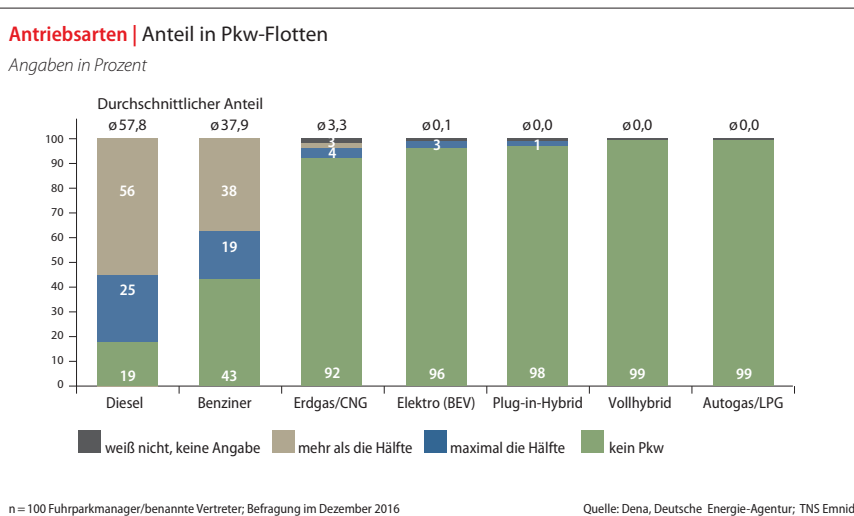
Schlechte Entscheidungen bei der Anschaffung wirken über mehrere Jahre. Vor der Beschaffung sollte daher genau geprüft werden, für welchen Zweck und wo das Fahrzeug eingesetzt wird. Das beeinflusst die Größe, die Wahl des Antriebes oder die benötigte Leistung. Generell gilt: Ein Fahrzeug und auch sein Motor sollte nur so groß wie nötig, aber so klein wie möglich sein. Ausschlaggebend ist dabei nicht der seltene Extremfall, sondern der Normalfall.

Für einen Außendienstmitarbeiter, der tagtäglich lange Strecken auf der Autobahn

unterwegs ist und dabei auch noch Material transportieren muss, ist ein Diesel-Kombi die erste Wahl. Um im unteren oder mittleren Drehzahlbereich zu bleiben, der für den Verbrauch optimal ist, darf in diesem Beispiel der Wagen auch nicht zu schwach motorisiert sein. Das Basismodell, das vom Papier her zwar den niedrigsten Verbrauch hat, würde dagegen die ganze Zeit sehr hochtourig gefahren werden – mit entsprechendem Mehrverbrauch.

Die Alteingesessenen: Benziner oder Diesel? | Die gesunkenen Spritkosten lassen die Fuhrparkmanager verstärkt sinnieren, ob es zwingend ein Diesel sein muss. Immerhin machen die Spritkosten bis zu 30 Prozent an den Gesamtkosten eines Firmenwagens aus.

Es gilt: Diesel konsumieren immer noch weniger als Benziner, zumindest wenn man die Realverbräuche betrachtet, auch wenn Ottomotoren bezüglich der Verbrauchsoptimierung in den letzten Jahren einen großen Entwicklungsschritt gemacht haben. Entscheidend für finanzielle Einsparungen im Fuhrpark sind aber nicht allein der aktu-



elle Benzin- oder Dieselpreis sowie der Verbrauch, sondern auch noch andere Faktoren wie Jahreskilometerleistung, Kfz-Steuer, Anschaffungspreis oder Wiederverkaufswert. Dieselmotoren sind von Natur aus sparsamer, weil der Kraftstoff energiereicher als Benzin ist. Auch haben sie eine höhere Verbrennungseffizienz. Aufwendige Abgas-Reinigungstechnologien haben aus den Dreckschleudern „Diesel“ längst salonfähige Dienstwagen gemacht, die auch in der Besteuerung nach Schadstoffklassen aufgeholt haben.



Marc-Oliver Prinzing | Vorstandsvorsitzender im Bundesverband Fuhrparkmanagement (BVF)

Allerdings fallen die Anschaffungskosten bei vielen Selbstzündern höher aus als die von Benzinern – bis zu rund 20 Prozent. Auch sind sie in Wartung/Inspektion und in der Vollkaskoversicherung deutlich teurer als Benziner, was sich in den Gesamtkosten beziehungsweise in den Kosten je gefahrenem Kilometer niederschlägt.

Deutlich weniger NOx bei Euro 6 | Mit der Abgasnorm 6 wurde die Emission von Stickoxiden (NOx) von Dieselfahrzeugen von bislang 180 Milligramm/km (Euro-5-Abgasnorm) auf 80 Milligramm/km reduziert. Und auch andere Schadstoffe wie Kohlenwasserstoffe und Stickoxide wurden mehr oder weniger deutlich reduziert. Um neue Dieselfahrzeuge für die Euro-6-Abgasnorm fit zu machen, ist ein erhöhter technischer Aufwand für die Schadstoffreinigung notwendig, spürbar an den Preisen.

Andererseits sind Ottomotoren durch Downsizing deutlich sparsamer geworden und daher durchaus in ein Konkurrenzverhältnis zum verbrauchsarmen Diesel getreten – das trifft zumindest für eine Reihe von Benzinern zu. Besonders in der Hybridbauweise als Kombination von Otto- und Elektromotor werden deutliche Spriteinsparungen erzielt. Mittlerweile führt nahezu jeder Autohersteller mindestens eine, meist aber mehrere Hybridversionen im Modellprogramm – Tendenz steigend. Auch Dieselhybride sind inzwischen verfügbar.

Die Alternativen | Alternative Antriebsformen sind heute schon in der Lage, die meisten Anforderungen von Fuhrparkbetreibern abzudecken. Allerdings gibt es noch Kinderkrankheiten und je nach Wahl bestimmte Probleme, die die Nutzung noch erschweren. Dies sollte aber Einzelfall für Einzelfall immer genau angesehen und analysiert werden.

Bei Elektrofahrzeugen lässt sich die Wirtschaftlichkeit nach wie vor nur schwer abbilden: Hohe Anschaffungskosten, gepaart mit nach wie vor noch geringen Reichweiten, langen Ladezeiten und ein zu lückenhaftes Netz an Aufladestationen sind wesentliche Problemfelder. Hybridfahrzeuge kommen derzeit insbesondere bei Taxiunternehmen sehr erfolgreich zum Einsatz.

Bei Gasfahrzeugen ist die Einschränkung der Nutzlast oft das Problem, doch durch die deutlichen Vorteile bei den Emissionen sind Erdgasfahrzeuge eine zunehmend interessante Alternative. Fakt ist: Erdgasfahrer sind besonders zufrieden mit ihrem Fahrzeug. Zu diesem Ergebnis kommt eine Kundenbefragung der Stadtwerke Konstanz. Durchschnittlich 86 Prozent würden sich bei einer Neuanschaffung oder Fuhrparkerweiterung wieder für ein Erdgasfahrzeug entscheiden.

Auch bei Modellauswahl und Infrastruktur hat sich viel getan. Und zu den inzwischen über 920 Tankstellen kommen laufend neue hinzu. Bei den Fahrleistungen gibt es keine Unterschiede mehr zum herkömmlichen Benzinern. Auch unter Kostengesichtspunkten können Erdgasfahrzeuge punkten: 40 bis 60 Prozent niedrigere Kraftstoffkos-

ten und eine positive Umweltbilanz mit 95 Prozent weniger CO₂-Emissionen (bei Bio-Erdgas) und 96 Prozent weniger Stickoxide sind für einige Unternehmen gute Gründe, ein Erdgasfahrzeug anzuschaffen.

Fazit: Passgenaues Portfolio kreieren | Fuhrparkverantwortliche haben die Qual der Wahl – und gleichzeitig heute umso mehr die Möglichkeit, eigene Akzente zu setzen. Eine Vielzahl weiterer Faktoren sollte neben der Antriebsart

mit in die Entscheidung einfließen. Einer der wichtigsten ist das Image: Wer sich „grün“ durch seine Umwelt bewegt, genießt in der Öffentlichkeit häufig ein höheres Ansehen – auch bei seinen Geschäftspartnern.

Ein weniger softer Faktor sind mögliche Fördermöglichkeiten für alternative Antriebe. Außerdem stellt sich mehr und mehr die Frage nach Mobilitätsmanagement und damit dem Schnittstellenmanagement zu Carsharing, Bahn, Rad und mehr. Die vielen Optionen bieten die Chance, sich ein passgenaues Portfolio zusammenzustellen, das den Bedarf und die Einsatzarten des Unternehmens exakt trifft. Die Komplexität erfordert eine intensive Analyse, führt aber nur dann zu optimierten Entscheidungen und öffnet Türen für deutliche Einsparungen.

| Marc-Oliver Prinzing,
Vorstandsvorsitzender Bundesverband Fuhrparkmanagement

Anzeige

w wash-app

**Sauberer Fuhrpark.
Sauberer Auftritt.
Saubere Rabatte.**

Glänzen Sie mit günstigen Preisen
und unserem deutschlandweiten
Waschstraßen-Netz.

Jetzt Informationen anfordern!
info@meine-waschstrasse.de

www.meine-waschstrasse.de

Ein Produkt der SAITOWAG