

# Mittelfristig wenige Auswirkungen

**Diesellaffäre** | „Es ist immer erst zu prüfen, ob bei Diesel-Bestandsfahrzeugen ein Software-Update ausreicht oder ob über Hardware-Nachrüstungen verhandelt werden muss“, sagt BVF-Geschäftsführer Axel Schäfer.



**Für viele Fuhrparks unersetzlich** | Auch wenn es Alternativen zum Selbstzünder gibt, sind sie nicht für alle Einsatzzwecke zu nutzen

— Die Dieselsechnologie wurde noch nie so stark diskutiert wie heute. Gerade private Dieselfahrer mit älteren Fahrzeugen haben Befürchtungen, ihr Fahrzeug nicht oder zu einem schlechten Preis wieder verkaufen zu können. Autohändler melden längere Standzeiten. Ob sich das durch die neuen „Umweltprämien“ ändert, wird sich zeigen.

Die so genannten Dieseltipfel zwischen Autoindustrie und Politik tragen sicher noch nicht dazu bei, das Vertrauen in die Dieselsechnologie wiederherzustellen. Im Gegenteil, der Vorwurf wurde laut, die Politik sei gegenüber der Wirtschaft eingeknickt.

Konzerne mit Milliardengewinnen in den vergangenen Jahren konnten die vermeidliche Minimal-Lösung durchsetzen: ein Software-Update. Doch die rein softwareseitige Umrüstung ist noch kein Garant dafür, dass Dieselfahrverbote vermieden werden können. Dies wäre aber fatal für Fuhrparks und für die Wirtschaft insgesamt. Hersteller und Politik sind in der Verantwortung, wobei die Autoindustrie die Kosten für Umrüstungen oder Softwareupdates übernehmen muss.

**Risiken** | Fuhrparkbetreiber tragen im Zuge der vermeintlich kostenfreien Behebung des Dieselskandals einen hohen Aufwand. Jeder Fuhrparkprofi weiß, dass Transaktionskosten ein Ärgernis sind. Zusätzliche Verwal-

tungskosten und Arbeitsausfall belasten den Eigentümer oder Besitzer von Fahrzeugen, nicht den Verursacher. Eventuelle Probleme im Nachgang und weiterer Nachbesserungsbedarf, fehlende klare Statements zur Handhabung von Herstellern und der Politik führen zu weiterer Verunsicherung.

Das Gewährleistungsrecht zeigt aus unserer Sicht für sämtliche Nachbesserungen und den entstehenden Aufwand erhebliche Lücken. Es kann nicht sein, dass bei einem Dieselsebestand von fast 90 Prozent in deutschen Firmenfuhrparks die Betreiber für Mobilitäts- und Arbeitszeitausfälle geradestehen müssten. Und mehr: Dort wo es machbar ist, sollten Hersteller zu Hardware-Nachrüstungen von modernen Dieselfahrzeugen der Euro-Klassen 5 und 6 verpflichtet werden. Der ADAC hat zuletzt nochmals auf die mögliche Reduzierung von Schadstoffemissionen um bis zu 90 Prozent hingewiesen.

Eine Frage, die sich Fuhrparkbetreiber allerdings stellen: Würden Sie heute das Risiko eingehen, ein Euro-5-Diesel-Fahrzeug zu kaufen, um in den nächsten drei bis fünf Jahren auch in der Innenstadt unterwegs sein zu können? Die Alternativen zum Diesel gibt es, sind aber derzeit aus unterschiedlichen Gründen nicht für alle Einsatzzwecke zu nutzen.

Zum Beispiel für Langstreckeneinsätze.

Fast unbeachtet sind zum Beispiel Erdgasfahrzeuge. Sie haben neben deutlich geringeren Emissionen klare wirtschaftliche Vorteile gegenüber dem Diesel (geringere Kfz-Steuer, bis zu 50 Prozent weniger Kraftstoffkosten) und sie sind in der Anschaffung nahezu auf gleichem Preisniveau wie Dieselfahrzeuge. Lediglich fehlendes Know-how bei der Vermarktung auf Seiten des Handels und der Leasinggesellschaften führen zu etwas geringeren Restwerten.

Der weltgrößte Automobilhersteller hat aktuell genau diese Technologie als Zukunftstechnologie auf der Agenda. Eine Fixierung der Politik auf Elektrofahrzeuge war und ist der völlig falsche Weg. Wir brauchen Autos, die den Anforderungen der gewerblichen Fuhrparkbetreiber gerecht werden und umweltschonend sind.

**Konsequenzen** | Der Anteil der Dieselfahrzeuge an den Neuzulassungen ist in der Folge der Diskussionen tatsächlich unter die 40-Prozent-Marke abgerutscht. Doch wie ist die Situation bei den Flottenbetreibern?

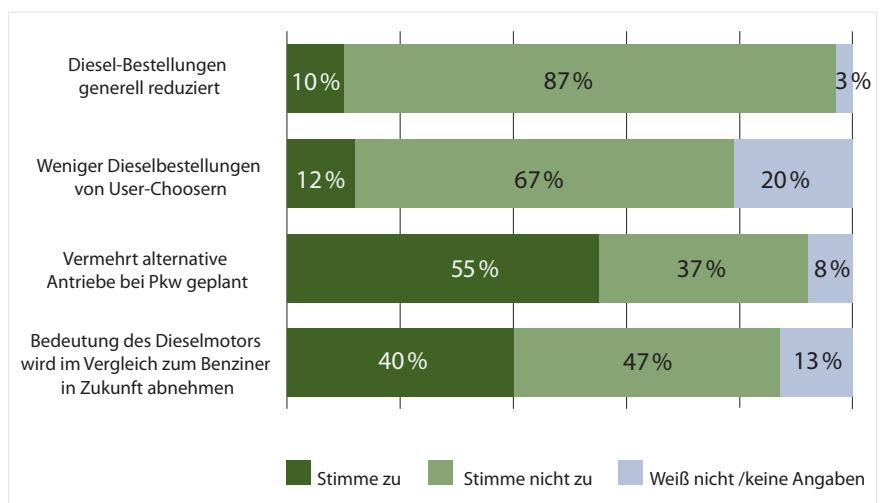
Die Deutsche Automobil Treuhand (DAT) hat in Kooperation mit dem Fuhrparkverband eine Trendstudie zum Thema Diesel erstellt und im „DAT-Dieselsebarometer“ veröffentlicht. Ein Ergebnis: Ein starker Rückgang oder eine Abkehr vom Diesel, wie die Neu-

zulassungszahlen vermuten lassen, ist derzeit nicht festzustellen. Der Diesel spielt in den Fuhrparks nach wie vor eine zentrale Rolle: 86 Prozent der Fahrzeuge werden nach Informationen der befragten Fuhrparkleiter von einem Dieselmotor angetrieben. Benzinern haben mit elf Prozent eine deutlich untergeordnetere Bedeutung. 87 Prozent der Fuhrparkleiter haben die Bestellungen von Diesel-Pkw nicht reduziert (siehe Grafik rechts). Große Fuhrparks mit über 100 Einheiten in der Flotte bestätigen das sogar zu 90 Prozent. Unter Gesichtspunkten der Kosten und des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ist nach wie vor der Diesel die wichtigste Antriebsart.

Kritisch sehen die Fuhrparkleiter dagegen die Zukunft des Diesels: 40 Prozent aller Fuhrparkleiter glauben, dass die Bedeutung des Diesels im Vergleich zum Benzinern abnehmen wird. Etwas mehr als die Hälfte der Befragten (55 Prozent) stimmte der Aussage zu, dass mittelfristig vermehrt alternative Antriebe in der Pkw-Flotte geplant seien.

**Flotten brauchen den Diesel noch I** Es wird sich also etwas tun – es ist vor allem zu hoffen, dass sich die Hersteller auf innovative Weiterentwicklung der bestehenden alternativen Antriebe und vor allem den Ausbau der Infrastruktur konzentrieren, statt weiterhin auf die alte Welt zu setzen, die sie erfolgreich gemacht hat. Fazit nach der Befragung ist allerdings: Fuhrparks kommen derzeit auch aus Kostengründen nicht ohne den Diesel aus. Er ist für sie weiterhin die wichtigste Antriebsform.

Die für das Diesel-Barometer befragten Fuhrparkleiter gehören zu Betrieben aus Industrie, Gewerbe, Handel und öffentlichem Dienst und müssen mindestens zwei der folgenden Kriterien erfüllen: 1. zuständig für das Fuhrparkmanagement, 2. beteiligt oder zu-



**Flotten und der Diesel |** In der Trendstudie des DAT sollten Fuhrparkverantwortliche sagen, inwiefern diese Aussagen auf ihr Unternehmen zutreffen

ständig bei der Auswahl und Steuerung etwaiger Fuhrparkmanagement-Dienstleister, 3. beteiligt an der Frage der Pkw-Finanzierung. Die Online-Umfrage umfasste 178 Interviews, die zwischen dem 21. Juni und 4. Juli 2017 durchgeführt wurden. Da keine amtlichen Daten zur Anzahl und Struktur der Betriebe mit Fuhrparks vorliegen, handelt es sich um eine Trendstudie. Deren Aussagen dürften für ähnlich aufgestellte Betriebe mit Pkw-Flotten gelten, wie sie im Bundesverband Fuhrparkmanagement organisiert sind.

**Fazit: Intensiver Austausch wichtig I** Der Fuhrparkverband hat beschlossen, im Interesse aller Mitglieder das Thema intensiver anzugehen und Musterrechnungen zur Wirtschaftlichkeit der einzelnen Antriebsarten zu erstellen, sodass konkrete Fragestellungen beantwortet werden können. In Stuttgart traf sich dazu der erste echte Dieseltreffen. Fuhr-

parkverantwortliche großer Fuhrparks aus dem Mitgliederkreis des Fuhrparkverbandes und Experten tauschten sich intensiv aus. Allein diese Runde verantwortet rund 50.000 Fahrzeuge. Dieselszenarien und Stellungnahmen werden entwickelt.

Politisch Verantwortliche zeigen zu wenig Initiative im Hinblick auf die Probleme, denen Fuhrparkbetreiber gegenüberstehen.

| Axel Schäfer



**Axel Schäfer |** Geschäftsführer im Bundesverband Fuhrparkmanagement (BVF)

Anzeige



# Maximale Auslastung durch Digitalisierung!

- Optimierte Fuhrparkmanagement
- Verbesserte Ressourcenplanung
- Zukunftsorientierte Mobilität

**Maximal einfach**  
www.maske.de

**MASKE**  
Auto-Langzeitmiete