

97.000 Kilometer pro Tag

Wenn eine Firma rund 97.000 Kilometer am Tag fährt, ist der Fuhrpark elementar. Beim medizinischen Diagnostikdienstleister Synlab hat man sich genau deswegen für den CNG-Antrieb entschieden.



Der Fuhrpark von Synlab besteht zum größten Teil aus Škoda Octavia G-Tec, wie die CNG-Versionen bei den Tschechen heißen

„Wir arbeiten meist unter hohem Zeitdruck“, sagt Malte Michael im großen Besprechungsraum im Industriegebiet in Augsburg und ergänzt, „da muss alles einfach jeden Tag zuverlässig funktionieren.“ Gemeint ist die Sache mit den Transportfahrzeugen. Denn Synlab Deutschland, deren Chief Operating Officer Malte Michael ist, ist auf ein funktionierendes Arbeitsgerät angewiesen – das sind unter anderem rund 300 Pkw, die tagtäglich Medizinproben von Arztpraxen und Krankenhäusern in die Synlab-Labore bringen und dabei (mit weiteren 350 Firmenwagen) zusammen etwa 97.000 Kilometer abspulen

– pro Tag. Daher sind sie sogar mehr auf ihre Flotte angewiesen als andere. Denn bei Synlab und der Tochterfirma Synlab Logistics, dessen COO Michael ebenfalls ist, geht es nicht selten um Minuten. Und um Menschenleben.

Insourcing = Qualitätsplus

Daher hat sich Synlab entschieden, „die Logistik großteils selbst zu erbringen“. Für Insourcing sprechen laut Michael der direkte Zugriff auf Fahrzeuge und Fahrer sowie die damit verbundene hohe Qualität. Und es „kommt hinzu, dass wir als La-

bor- und Diagnostikdienstleister nicht vorsteuerabzugsfähig sind, also die 19 Prozent Mehrwertsteuer stets voll in den Kosten drin sind.“ Das ist hier im Medizinbereich üblich, geht den Krankenhäusern ebenso und „verteuert“ eingekaufte Dienstleistungen wie Logistik.

So ist Synlab in Ballungsräumen mit eigenen Fahrzeugen und Fahrern unterwegs und vertraut in der Peripherie auch mal auf zuverlässige Partner. Die Logistik-Sparte der Augsburger umfasst dennoch rund 500 Mitarbeiter, was Synlab Logistics selbst zu einem mittelständischen Unternehmen macht. 30 Laborstandorte und fünf Kom-



Waldemar Schoger ist unter anderem für den Synlab-Fuhrpark zuständig und vom CNG-Antrieb derzeit überzeugt – aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten und Umweltaspekten

petenzzentren gibt es mittlerweile. Laut Waldemar Schoger, Ressortleiter Logistik Deutschland, der unter anderem für den Fuhrpark von Synlab zuständig ist, handelt es sich meist um kleine und leichte Sendungen, dafür aber sehr viele. Und Michael ergänzt: „Am Ende des Jahres haben wir allein in Deutschland rund 200 Millionen Proben bewegt. Das bedeutet auch, dass wir 365 Tage im Jahr rund um die Uhr für unsere Kunden da sind und eine hohe Verfügbarkeit und Zeitgenauigkeit sicherstellen müssen.“ Die Proben sind teils so zeitkritisch, dass sie in einem Korridor von 15 Minuten abgeholt und angeliefert werden müssen. Denn bei einigen Proben müssen innerhalb weniger Stunden die Ergebnisse vorhanden sein, damit der Patient behandelt werden kann. „Das war für uns ein Grund, warum wir uns so aufgestellt haben, wie wir es nun sind. Denn bei uns ist eine Stunde Verspätung ein echtes Problem, anders als vielleicht beim KEP-Dienstleister.“

Die Gestaltung des Fuhrparks

Das wirft natürlich die Frage auf, wie der ideale Fuhrpark aussehen muss? Gelernte Antwort: Dieselantrieb. Aber den wollte man bei Synlab nicht mehr. Doch aus Kos-

tenz sieht ging eigentlich kaum ein Weg dran vorbei. Denn obwohl Synlab ein Labor- und Diagnostikdienstleister ist, ist die

Logistik nach dem „medizinischen Bedarf“ der zweitgrößte Kostenfaktor – wie so oft in Unternehmen. Da die Augsburger seit 2017 ISO 50001 zertifiziert sind und daher wissen, dass 27 Prozent ihres Gesamt-Energieverbrauchs der Mobilität zuzuschreiben sind, war es klar, dass man hier einen echten Hebel hat, um Energie zu sparen. „Im Bereich unserer Laborgeräte haben wir gerade einen kompletten Wechsel vollzogen und uns bewusst für die Technologie entschieden, die am wenigsten Energie verbraucht und Abwässer erzeugt. Und da haben wir überlegt, wie das auch bei der Mobilität gelingen kann.“ Synlab hat sich bewusst noch nicht für die E-Mobilität entschieden, die bereits ausgiebig getestet wird. Bei der Entscheidungsfindung im Jahr 2019 war die E-Mobilität noch ein Stück weiter hinten – gerade bei der Modellvielfalt haperte es gewaltig. Und Schoger ergänzt: „Wir müssen dafür die Gesamtinfrastruktur unserer Standorte komplett neu überdenken, die teils auch aus Mietgebäuden bestehen. Dann kommt es drauf an, in welcher Gegend der Standort ist. Reicht dort die Stromzufuhr aus? Hier gilt es abzuwägen. Für die Zukunft kann ich



Malte Michael ist COO bei Synlab Deutschland und auch für ihn ist der CNG-Motor (Compressed Natural Gas) fürs Unternehmen derzeit der sinnvollste Antrieb



Labor- und Diagnostikdienstleistungen sind das Metier von Synlab. Das Transportieren der Proben, beispielsweise von Krankenhäusern in die eigenen Labore, ist ein Bestandteil

mir eine Kombination aus CNG und E-Mobilität vorstellen.“

Klar war in jedem Fall, dass die bislang genutzten Škoda Fabia und Opel Astra mit Dieselmotoren keine Option mehr darstellten. Aufgrund der Fahrleistungen waren aber auch hybridisierte Verbrenner und reine Benziner keine Alternative. „Wir haben uns daher zusammen mit unseren Fahrern zuerst gefragt, welche Voraussetzungen das Fahrzeug erfüllen muss. Stauraum war ein Hauptaspekt; Langstreckentauglichkeit durch guten Sitzkomfort und Automatik waren die zwei wichtigsten Wünsche der Mitarbeiter“, sagt Schoger. Im ersten Moment vielleicht überraschend, bei genauerer Betrachtung jedoch nicht. Denn, so Michael weiter: „Bei uns sind auch viele ältere Mitarbeiter beschäftigt. Das kommt auch daher, dass wir an 365 Tagen rund um die Uhr im Einsatz sind. Außerdem haben wir nicht nur klassische Achtstundentage, sondern viele Randtouren nur am Vormittag, am Abend und den Wochenenden.“ Letztendlich kam man zu dem Entschluss, dass der Škoda Octavia Combi per se passt. „Wir arbeiteten sowie schon eng mit dem Volkswagen-Kon-

zern zusammen und die haben uns dann das Thema CNG präsentiert. Und das schien der beste Kompromiss für uns zu sein. Nicht nur mit Blick auf Zuverlässigkeit und Nachhaltigkeit, sondern auch in Bezug auf Finanzierungskosten, denn damals

waren Elektroautos und Hybride zudem noch sehr teuer im Leasing“, so Malte Michael.

VWFS und Sixt Allane

„Konsequentes Dual-Sourcing“ nennt Schoger den Weg, alle Fahrzeuge über VW Financial Services und Sixt Leasing, die sich kürzlich mit der Ausgliederung in „Allane“ umbenannt haben, zu beziehen. Für das Flottenmanagement vertraut man auf Sixt Mobility Consulting und die „Companion“-App. „70 Prozent unserer Beschaffung läuft über den Volkswagen-Konzern und 30 Prozent über Allane, das sind dann andere Marken, kein CNG-Antrieb.“ Michael konkretisiert dies: „Die erste Tranche Octavia G-Tec waren direkt 110 Fahrzeuge. Wir trauten es uns zu, einen großen Wurf zu machen. Denn für zwei Fahrzeuge lohnt es nicht. Ganz oder gar nicht, dachten wir. Trotz einer leichten Ungewissheit, die bei solchen Entscheidungen natürlich immer mitschwingt, haben wir den Mut dazu gehabt. Für uns war es am Ende einfach der richtige Schritt – für die Logistik aber auch für das Unternehmen als Ganzes.“ Škoda ist bei Synlab bereits seit fünfzehn Jahren im Fuhrpark und Schoger erzählt, dass sie durchweg gute Erfahrungen gemacht haben. Warum also nicht auch mit Erdgas?

Da ist zum einen die Laufleistung der Autos, die für den Probentransport genutzt

Über Synlab

Synlab ist nach eigenen Angaben Europas führender Anbieter medizinischer Diagnostikdienstleistungen. Das Unternehmen ist derzeit in 28 europäischen Ländern inklusive Türkei plus einer Hand voll weiterer Länder in Südamerika und Afrika vertreten. Insgesamt arbeiten mehr als 20.000 Menschen für Synlab – etwa 5.000 davon in Deutschland. Firmensitz von Synlab Deutschland ist Augsburg. Die bayerischen Schwaben waren die ersten Anbieter industrialisierter PCR-Corona-Tests in Europa. Synlab wurde 1998 als „Verbund freier Laborärzte“ in Deutschland gegründet. Über die Jahre wurde eine Vielzahl an Laboren hinzugekauft, um Dienstleistungen für Labore, medizinisches Fachpersonal, Krankenhäuser und Patienten anbieten zu können. Insgesamt umfasst der Fuhrpark in Deutschland derzeit 650 Fahrzeuge, wovon zirka 300 für die Synlab Logistics, das eigene Logistikunternehmen mit derzeit etwa 500 Mitarbeitern, unterwegs sind, um Proben von den Arztpraxen und Krankenhäusern in kurzer Zeit in die Labore zu bringen. Mehr als ein Drittel dieser Flotte ist bereits auf CNG-Antrieb umgestellt. Derzeit sind mehr als 100 Škoda Octavia G-Tec im Einsatz, demnächst folgen Seat Leon Sportstourer TGI.

werden und die mit bis zu 80.000 Kilometern im Jahr beziffert wird. Deshalb haben die meisten Fahrzeuge eine Leasingzeit von zwei bis drei Jahren. So werden fortan alle Autos, bei denen es aus Einsatzgrün-

den aber bewährt, denn wir liegen insgesamt bei 90 Prozent CNG-Fahranteil. Und wir sparen nicht nur dank der Treibstoffkosten. Auch die Gesamtkosten sind geringer anzusetzen als beim vergleichbaren Diesel“,

über den zuvor genutzten kleineren Dieselfahrzeugen.“

Waldemar Schoger ist überzeugt, derzeit den richtigen Antrieb gewählt zu haben. „Eigentlich ist es schade, dass das Konzept ein Nischendasein führt. Gerade wenn man die CO₂-Effizienz als Parameter ansetzt. Die alten Diesel lagen bei mehr als 100 g/km und jetzt liegen wir deutlich darunter und bei Verwendung von Biomethan geht es in Richtung CO₂-neutral. Daher verstehe ich nicht, warum es für den Verbraucher aus dem Fokus geraten ist. Und wenn die nicht nachfragen, bieten die Hersteller keine CNG-Modelle mehr an.“

Dieses Jahr werden abermals 70 bis 80 Prozent der Fahrzeuge als CNG-Modelle bestellt. Und Schoger geht davon aus, dass es ab 2025 sicherlich ein anderer Mix sein wird, da die Elektro-Fahrzeuge spürbar besser und vielfältiger werden. „Wir schauen gezielt nach umweltfreundlichen und absolut zuverlässigen Fahrzeugen. Bei unserer nächsten Charge haben wir uns auf den Seat Leon Kombi fokussiert.“ Warum? Weil die Konzern-Kollegen einfach das bessere Angebot hatten. *mb*

„Wir sparen tatsächlich etwa 25 Prozent Treibstoffkosten mit dem CNG-Antrieb.“

**Waldemar Schoger,
Leiter Logistik bei Synlab**

den möglich ist, auf CNG umgestellt. Was schlussendlich wohl 80 Prozent der 300 Funktions-Fahrzeuge betreffen wird. Ausnahmen werden bleiben, wie Michael erklärt: „In Berchtesgaden geht es beispielsweise nicht, da fahren wir hoch auf den Berg und brauchen teils auch geländegängige Fahrzeuge.“

weiß Schoger. Der COO schaut natürlich ebenso aufs Geld und zeigt auf: „Wir rechnen mit rund 2.000 Euro Kosteneinsparung pro Fahrzeuglebenszyklus gegen-

Die Sache mit dem Kraftstoff

CNG- und Biomethan-Kenner werden wissen, dass kaum CNG-Tankstellen von den großen Mineralölkonzernen betrieben werden, es stattdessen Kooperationsgeschäfte gibt und einige Zapfsäulen auf Betriebshöfen und bei Stadtwerken stehen. Ein Problem, wenn man – wie Synlab – Tankkarten nutzt. Waldemar Schogers Flotte nutzt die DKV-Tankkarte und diese deckt seinen Angaben zufolge bereits viele CNG-Standorte ab. Aber es gibt weiße Flecken. „Im Raum Weiden hatten wir keine Möglichkeit über unsere DKV-Karte CNG zu tanken und mussten dort auf die örtlichen Gasanbieter zugehen und haben das individuell integrieren können. Ansonsten sind wir mit Shell, OMV und Aral gut aufgestellt.“ Zumindest bis in die Mitte Deutschlands, wie wir raushören. Denn „in Schleswig-Holstein ist das CNG-Netz dünn, da fahren einige Kollegen auch mal mit Benzin. Als Gesamtkonzept hat es sich



Die Škoda Octavia rollen teils rund um die Uhr. Da hat Zuverlässigkeit oberste Priorität. Einen technischen Defekt, der auf den CNG-Antrieb zurückzuführen wäre, gab es nicht