

Neben der Elektromobilität gelten sie als wichtigster Baustein der Mobilitäts- und Energiewende: synthetisch erzeugte Kraftstoffe. Die Verantwortlichen für Flotten und Fuhrparks stehen vor der Frage, ob und wann sie die fossilsicheren Benzin- und Diesel-Alternativen nutzen wollen, mit denen sie den CO₂-Fußabdruck ihres Unternehmens reduzieren und etwas fürs Image tun können. Parallel dazu geht der Streit des deutschen Verkehrsministers mit der EU-Kommission um E-Fuels-Fahrzeuge weiter.

Die Meldung von Anfang Oktober hat viele überrascht: Die EU-Kommission will ab 2035 mit E-Fuels betankte Fahrzeuge nur dann zulassen, wenn der CO₂-Ausstoß über die gesamte Lieferkette null beträgt. Dieser Vertragsentwurf erzürnt Bundesverkehrsminister Volker Wissing gleichermaßen wie die Automobilindustrie und die Anbieter alternativer Kraftstoffe. Sie verweisen auf die Erneuerbare-Energien-Richtlinie, in der steht, dass E-Fuels eine CO₂-Ersparnis gegenüber fossilen Kraftstoffen von mindestens 70 Prozent erbringen müssen. Ob, wann und wie der Streit beigelegt werden kann, steht in den Sternen. Für private und gewerbliche Fahrzeugbesitzer ist die Entscheidung pro oder contra synthetische Kraftstoffe damit nicht einfacher geworden. Dabei gibt es gute Argumente für fossilsichere Kraftstoffe und sehr erfolgversprechende Entwicklungen.

E-Fuels und Biokraftstoffe der ersten oder zweiten Generation

Zunächst: Alternative Kraftstoffe sind nicht gleich alternative Kraftstoffe. Es gibt E-Fuels, die mithilfe von Strom – E steht für Elektro – aus erneuerbaren Energien, Wasser und CO₂ aus der Luft hergestellt werden und im Gegensatz zu herkömmlichen Kraft- und Brennstoffen kein zusätzliches CO₂ freisetzen. Im Power-to-Fuel-Verfahren hergestellt, sind sie in der Gesamtbilanz neutral. Biokraftstoffe der ersten Generation werden aus Mais, Getreide oder Zucker hergestellt. Das ist umstritten, weil es Nahrungsmittel sind. Stichwort: auf den Teller oder in den Tank? Und schließlich gibt es Biokraftstoffe der zweiten Generation, deren Grundlage Biomasse-Reststoffe wie Blätter, Schalen, Halme und Baumstämme sind sowie Anbaukul-



Sinnlose Schleifen oder sinnvolle Alternative? Der Verbrenner ist vielleicht doch nicht nur von gestern.

Foto gemenacom

Die Sache mit den E-Fuels

Der Umstieg vom Verbrenner auf den Elektroantrieb ist in vollem Gange. Dennoch werden synthetische Kraftstoffe heiß diskutiert, ihre industrielle Produktion ist geplant. Sind sie eine Alternative, die Flottenmanager berücksichtigen sollten?

Von Jürgen Hoffmann

Nachhaltig, flexibel und digital

Die Unternehmensmobilität ist im digitalen Wandel und damit auch das Fuhrparkmanagement. Langfristig erfolgreich wird nur sein, wer diese Aufgabe ganzheitlich betrachtet und auf ein umfassendes digitales Ökosystem setzt.

Von Christoph von Meyer

Die Transformation der Unternehmensmobilität ist in vollem Gange – das schließt die Managementprozesse natürlich mit ein. Es gilt, Effizienzen zu heben, interne Abläufe zu beschleunigen und im besten Fall Materialressourcen einzusparen. Ein zentraler Hebel ist die Digitalisierung: Immer mehr Unternehmen setzen sich entsprechende Ziele und arbeiten an der digitalen Ausgestaltung ihres Fuhrparkmanagements. Dabei fragen sich viele von ihnen, wie sie optimal an diese Aufgabe herangehen, wie sie mögliche Herausforderungen bewältigen und wie sie alle Beteiligten bestmöglich einbinden. Eine ganzheitliche Herangehensweise ist entscheidend – im besten Fall mittels eines 360-Grad-Ansatzes.

Besonders wichtig: Alle Zielgruppen im Blick zu behalten

Im ersten Schritt ist es wichtig, bei der Entwicklung entsprechender Konzepte alle Zielgruppen im Blick zu behalten: Denn die Lösungen sollten für die Fuhrparkverantwortlichen sowie die Nutzerinnen und Nutzer von Dienstwagen gleichermaßen passend und praktikabel sein. Wir empfehlen daher die Nutzung von Tools, die sich alle miteinander vernetzen lassen und somit ein komplettes, digitales Ökosystem ergeben.

Die Basis bilden die Angebote für die Fahrerinnen und Fahrer. Indem diese – beispielsweise mit einer eigenen App – zu möglichst vielen Self-Service-Funktionen befähigt werden, können gängige Prozesse vereinfacht und die Fuhrparkverantwortlichen erheblich entlastet werden. Ein Bei-

spiel ist die Führerscheinkontrolle der Dienstwagenberechtigten. Eine digitale Abwicklung stellt die optimale Durchführung sicher, spart Zeit und lässt sich schnell und einfach erfassen. Genauso verhält es sich mit der Schadenmeldung oder auch dem digitalen Bezahlen der Tank- und Ladevorgänge. Die Daten fließen direkt und digital an die Fuhrparkverantwortlichen.

Womit wir bei einem weiteren, entscheidenden Aspekt bei der Implementierung digitaler Lösungen sind: der Transparenz. Digitale Prozesse und Services können – sofern sie richtig angewandt werden – diese erheblich steigern. Hierfür bieten sich Reporting-Tools an, die alle Abläufe registrieren, aufbereiten und komprimiert darstellen. Fuhrparkverantwortliche haben somit auf einen Klick den kompletten Überblick: Sei es zu einzelnen Verträgen, dem Tank- und Lademanagement bis hin zu CO₂-Emissionswerten. Das schafft Potentiale und Chancen: Unregelmäßigkeiten können schneller identifiziert und Einsparungsmöglichkeiten ermittelt werden. Auch das Schaden- und Versicherungsmanagement kann so vereinfacht und vor allem optimiert werden.

Digitale Tools können auch das ESG-Reporting vereinfachen

Ein Thema, das bereits heute einige Unternehmen betrifft, ist die Reportingpflicht – beispielsweise zu den tatsächlichen CO₂-Emissionen. Bereits jetzt sind viele Unternehmen angehalten, einen jährlichen ESG-Report zu veröffentlichen, in dem unter anderem die emittierten CO₂-Werte ausgewiesen werden. In den kommenden Jahren werden zunehmend mehr von ihnen einer Reportingpflicht unterliegen. Dabei ist es wichtig, dass es sich nicht um Schätzwerte, sondern korrekt ermittelte Werte handelt. Digitale Tools können diese Aufgabe erheblich vereinfachen, indem sie die Unternehmen bei der Messung, Überwachung und Planung von Maßnahmen zur CO₂-Optimierung von Flotten unterstützen. Idealerweise kann die Methode zur Emissionsbilanzierung und -berichterstattung nach internationalen Standards wie dem Greenhouse Gas Protocol verwendet werden.

Die einfache Integration der verschiedenen Tools ist ein zusätzliches Erfolgskriterium. IT-Lösungen sollten sich leicht in die Unternehmensstrukturen einfügen lassen können. Unserer Erfahrung nach empfehlen sich webbasierte Tools, sodass keinerlei Fremdsoftware erforderlich ist. Über ein Webportal können Fuhrparkverantwortliche alle für sie notwendigen Daten abrufen, versenden und entsprechend verarbeiten. Die Übersicht kann sogar individualisiert dargestellt werden, sodass nur relevante Informationen angezeigt werden.

Auch Tools wie Onlinekonfiguratoren sollten über den eigenen Webbrowser zugänglich sein. So können die Dienstwagenberechtigten diesen Prozess bequem von zu-

Hause aus durchführen. Hilfreich ist auch hier die Möglichkeit, die Nutzung individuell auf das Unternehmen anzupassen. Dies gelingt, indem sich die entsprechenden Car Policies von vornherein integrieren lassen, sodass die Nutzerinnen und Nutzer ausschließlich die für sie vorgesehenen Modelle und Ausstattungen angezeigt bekommen.

Über den Erfolg entscheiden die Nutzerinnen und Nutzer

Auch das Feedback der Zielgruppen sowie ihr Nutzungsverhalten sollten miteinbezogen werden. Beides dient als Maßstab, um zu ermitteln, ob entsprechende Lösungen langfristig erfolgreich sein werden. Bei der Entwicklung unserer Services setzen wir daher auf das „Beta-Testing“, in dem einzelne Nutzergruppen vorab Features prüfen, bewerten und einen aktiven Part an der Ausgestaltung einnehmen. Damit lässt sich sicherstellen, dass entsprechende Lösungen wirklich die Bedürfnisse der Nutzenden erfüllen und einen Mehrwert liefern.

Nicht zuletzt kann die Digitalisierung des Fuhrparkmanagements auch einen wichtigen Anteil an der nachhaltigen Ausrichtung einnehmen – beispielsweise indem die Grundlage geschaffen wird, Materialressourcen einzusparen. Die Möglichkeiten sind vielfältig und reichen von der elektronischen Rechnungslegung bis hin zur Einsparung von Plastikkarten, indem beispielsweise Tank-, Lade- oder Servicekarten via App zur Verfügung gestellt werden.

Eine digitale Ausrichtung des Fuhrparkmanagements kann diverse Vorteile haben. Wichtig ist dabei, die genannten Punkte zu berücksichtigen und somit Konzepte zu entwickeln, die individuell zu den Unternehmen passen. Unsere Empfehlung ist daher, mit der Unterstützung von Experten entsprechende 360-Grad-Lösungen zu gestalten und sich somit langfristig und zukunftsorientiert aufzustellen.

Christoph von Meyer ist Leiter Kunde, Marken, Vertrieb bei Alphabet Deutschland.

IMPRESSUM

Dienstwagen und Flottenmanagement
Verlagsspezial der
Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt:
Fazit Communication GmbH,
Pariser Straße 1, 60486 Frankfurt am Main

Geschäftsführung: Hannes Ludwig,
Jonas Grashy

Redaktion: Michael Hasenpusch,
Christina Lynn Dier (verantwortlich)

Anzeigen: Ingo Müller (verantwortlich) und
Jürgen Maukner, REPUBLIC Marketing & Media
Solutions GmbH, Mittelstraße 2-4, 10117 Berlin,
www.republic.de

Weitere Angaben siehe Impressum dieser
Zeitung.

turen wie Miscanthus, Jatropha und schnell wachsende Hölzer, die nicht als Lebensmittel geeignet sind.

Weltweit fahren schätzungsweise 1,3 Milliarden Autos mit fossilen Kraftstoffen. Sie tragen mit 41 Prozent zur globalen CO₂-Emission des Verkehrs bei, lassen sich nicht einfach durch Stromer ersetzen, eignen sich aber für fossilsichere Kraftstoffe. „Dafür muss am Motor nichts verändert werden“, erläutert Martin Popilka, Gründer und Geschäftsführer der Berliner Firma P1 Performance Fuels. Das 30-Mitarbeiter-Unternehmen testet seit fünf Jahren mit Automobilfirmen wie Toyota, Hyundai und Skoda Biokraftstoffe der zweiten Generation im Motorsport. Eine Erkenntnis: Sie bringen auch bei sehr hohen und sehr niedrigen Temperaturen die gleiche Leistung wie herkömmlicher Sprit. Popilka: „Unser Kraftstoff kann in jedem Benzinmotor ohne Umrüstung verwendet werden.“ P1 Fuels will 2024 in mehreren Werken rund 20 Millionen Liter produzieren. Außerdem ist auch eine Demonstrationsanlage geplant, die rund 40.000 Liter E-Fuels liefern soll. Die industrielle Produktion ist für 2029 geplant.

Noch nicht genug, aber bis 2030 kann sich viel entwickeln

Die Berliner gelten als Pionier, haben auf ihrem Feld aber große Mitspieler wie die Hersteller von Bioethanol, die für den Ottokraftstoff E10 zwischen fünf und zehn Prozent zu liefern, sowie die Mineralölkonzerne. Saudi Aramco beispielsweise baut große Produktionsanlagen für E-Fuels. Der Bundesverband Betriebliche Mobilität (BBM) nennt zudem als Hersteller klimaneutralen Kraftstoffs die Non-Profit-Organisation Atmosfair in Bonn und The Next Gate, ein Projekt der Hamburger H&R-Gruppe, die 2022 jeweils 350.000 Liter E-Fuels hergestellt haben.

„Das ist natürlich noch nicht ausreichend“, betont BBM-Geschäftsführer Axel Schäfer den Forschungscharakter der zwei Initiativen. „Allerdings kann sich bis 2030 viel tun, einiges ist in Planung. In sechs bis sieben Jahren sollte die Produktion von E-Fuels massentauglich sein.“ Das hofft auch Autobauer Porsche, der zusammen mit Siemens Energy eine E-Fuels-Fabrik in Chile eröffnet hat. Lorenz Kiene, Chef der im Kraftstoffhandel tätigen niedersächsischen

eFuel GmbH: „Mit E-Fuels wäre eine 100-prozentige Substitution möglich, denn die Energiequellen dafür, Sonne und Wind, sind an geeigneten Standorten ja im Überfluss vorhanden.“ Popilka: „Durch die Steigerung der Produktionsmengen kann der Preis für E-Kraftstoffe im Jahr 2030 mit den Preisen für fossile Brennstoffe gleichziehen.“

Viele halten E-Fuels für umweltfreundlicher als Elektrofahrzeuge

Doch der Literpreis ist nicht der einzige Punkt, der die Manager von Firmenfahrzeugen interessiert. Laut der Studie des Mobilitätsdienstleisters UTA Edenred „Wie Flottenmanager die Nachhaltigkeit ihrer Fuhrparks vorantreiben“ betrachteten 36 Prozent der 300 Befragten E-Fuels als umweltfreundlicher als Elektrofahrzeuge. Das ist bemerkenswert angesichts der Tatsache, dass bereits vier von zehn Flottenmanagern ihren Fuhrpark umstellen.

Auch die von Teleresearch für das aktuelle DAT-Barometer unter 147 Fuhrparkleitern aus Industrie, Gewerbe, Handel und öffentlichem Dienst durchgeführte Befragung zeigt, dass E-Fuels im Fokus stehen: 16 Prozent der Fuhrparkleiter haben sich mit den alternativen Kraftstoffen schon intensiv beschäftigt, 37 Prozent darüber gelesen. Wer diese Kraftstoffe kennt, hält sie in hohem Maße – 66 Prozent – für eine vielversprechende klimaschonende Alternative.

Weit vorn in Sachen fossilsichere Kraftstoffe sind die Skandinavier. Ein Beispiel: Secto Automotive, Finnlands größtes privates Autoleasingunternehmen und drittgrößter Flottenbesitzer, würde die Verwendung von E-Fuels in seinen rund 5000 benzinbetriebenen Fahrzeugen empfehlen, wenn der Kraftstoff bei den Händlern verfügbar wäre. Geschäftsführer Matias Henkola: „Wir dekarbonisieren seit 13 Jahren. Unser Ziel ist es, schon Ende 2028 das letzte mit fossiler Energie betriebene Auto in unsere Flotte aufzunehmen.“ Dabei setze man aber eben nicht nur auf Elektrofahrzeuge. Der Flottenmanager ist mit seiner Vision nicht allein. Auch BBM-Geschäftsführer Schäfer rät Fuhrparkbetreibern, für alle alternativen Antriebsarten offen zu sein, „um die Mobilitätswende nicht im Keim zu ersticken, bevor sie überhaupt richtig ins Rollen kommen kann“.

SKODA

Immer ein passender Antrieb für Ihr Business.

Die Škoda Aktionsangebote für den Octavia Combi und den Enyaq.

z.B. Škoda Octavia Combi Selection Business-Leasing mtl. ab 299,- €*

Egal, ob Sie sich für einen effizienten Verbrenner oder für einen 100% elektrischen Antrieb entscheiden, mit dem Škoda Octavia Combi und dem Škoda Enyaq treffen Sie immer eine smarte Businessentscheidung.

Entdecken Sie unsere Businessmodelle und attraktive Angebote jetzt auf skoda.de/businessaktion

Škoda Octavia Combi Selection 1,5 l TSI 110 kW (150 PS): Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 6,2–5,1 l/100 km; (Kurzstrecke) 8,1–7,6 l/100 km; (Stadttrand) 6,1–5,3 l/100 km; (Landstraße) 5,3–4,4 l/100 km; (Autobahn) 6,4–4,8 l/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 141–116 g/km; CO₂-Effizienzklasse: C–B (WLTP-Werte).

* Ein Leasingangebot der Škoda Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig. Am Beispiel eines Škoda Octavia Combi Selection 1,5 l TSI 110 kW (150 PS), 6-Gang-Schaltgetriebe inkl. Metalliclackierung und Ausstattungspaket Infotainment, unverbindliche Preisempfehlung 30.453,78 € (zzgl. MwSt.). Laufzeit 48 Monate und jährliche Laufleistung 15.000 km, 0,- € Sonderzahlung, zzgl. MwSt., zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten. Dieses Angebot gilt nur für gewerbliche Kunden (außer Sonderabnehmer) und bei Bestellung beim teilnehmenden Škoda Partner bis zum 31.12.2023. Bonität vorausgesetzt.

Abbildung enthält aufpreispflichtige Sonderausstattung.