

Interview mit Ewald Schmitt (Vorstand) und Uwe Ganser (Key Account Manager) bei der „Deutsche AutoGas AG“ in Frankfurt/Main

Autogas W

Flottenmanagement: CO₂-Debatte, Klima-Gipfel und die „grüne IAA“ haben bewirkt, dass das Thema CO₂-Reduzierung jetzt auch unter den Flottenbetreibern, wie der Bundespräsident gesagt hat, „nicht mehr weggeht“. Bei programmierten Fahrzeug-Laufzeiten von 36, 42 und mehr Monaten muss hier stärker präventiv gedacht werden als im flexibleren Privatkunden-Markt. Andererseits ist auch unter den Flottenbetreibern auf Grund der Bandbreite alternativer Antriebe die Irritation groß, in welche Richtung sich letztlich das Ganze bewegt. Wie beurteilen Sie die Gesamt-Situation für alternative Antriebe auf dem deutschen Markt, wie ist hier gegenwärtig das Segment Autogas-Antrieb aufgestellt?

Ganser: Im Moment wird in der Bundesrepublik eine sehr vielfältige Diskussion über alternative Antriebe geführt. Die verschiedenartigen Konzepte eröffnen verschiedenartige Möglichkeiten. Wir wissen, dass wir mit den Angeboten

der Deutsche AutoGas AG bestimmte Segmente abdecken und einen bestimmten Marktanteil besetzen können. Eines zeichnet sich in der Perspektive aber klar ab: Die Tankstelle, wie wir sie heute kennen, wird künftig in dieser Form nicht mehr dominieren. Infolge von Umwandlungs- und Umstrukturierungs-Prozessen werden viele andere Formen der Betankung hinzukommen. Durch die letztes Jahr verabschiedete Steuerbefreiung für Autogas bis 2018 ist unser Produkt zumindest für diesen Zeitraum eine hochinteressante Alternative gerade für Vielfahrer geworden. Im Flotten-Segment beginnen die jährlichen Laufleistungen bei 20.000, 30.000 Kilometern, was die Amortisations-Zeiten für die Umrüstung auf Autogasbetrieb deutlicher verkürzt. Je höher die jährliche Laufleistung, um so schneller wird die Amortisation erreicht.

Schmitt: Hinzu kommt, das hat auch noch einmal die letzte IAA gezeigt, dass die Umrüstung auf Autogas im Gegensatz zu allen anderen al-

ternativen Antrieben sofort möglich ist. Wenn wir die Aussage des Bundespräsidenten richtigerweise dahingehend interpretieren, dass angesichts der klimatischen Herausforderung sofortiger Handlungsbedarf besteht, passt eben auch in dieser Beziehung der Autogas-Antrieb mit 20-prozentiger Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und 80-prozentiger Schadstoff-Reduzierung trefflich ins Bild. Auch erfassen die Öko-Bilanzen großer Konzerne heute viele Aspekte, der Fuhrpark ist ein sehr wichtiger, wenn die Entscheider präventiv denken wollen. Wer die Thematik verantwortungsbewusst angeht, kann durchaus zur Entscheidung Autogas finden.

Flottenmanagement: Der Autogas-Antrieb genießt gegenüber anderen alternativen Antriebsformen auch die beiden wesentlichen Vorteile, dass er im mit Abstand größten Fahrzeugangebot nachgerüstet werden kann und diese Nachrüstung selbst zudem noch technisch weniger aufwändig, will sagen, vergleichsweise kostengünstiger dargestellt werden kann. Auch ist wohl die Anzahl der Umrüster deutlich größer als für andere „Alternative“. Wie aber sieht es nach der Umrüstung mit den für den Flottenbetreiber sehr wichtigen Garantiebedingungen ab Werk aus, unter welchen Voraussetzungen bleiben sie erhalten, in welchen Fällen ist mit Einschränkungen zu rechnen?

Ganser: Die Deutsche AutoGas AG bietet hier über unseren Versicherungspartner die Car Garantie mit einem speziellen Tarif, die quasi wie eine Vollkasko-Versicherung greift, wenn der Fahrzeughersteller oder der Händler keine Garantie anbieten. Wir befinden uns in dieser Beziehung allerdings auch schon in der zweiten Phase der Verhandlungen mit verschiedenen Fahrzeugherstellern, in denen wir erreichen wollen, dass die Garantie direkt ab Werk gewährleistet ist. Ungeachtet dessen können wir versichern, dass uns keine Schäden bekannt sind, die durch den Autogas-Antrieb verursacht wurden.

Flottenmanagement: Flottenbetreiber sind ja auch Rechner mit spitzem Bleistift, und noch ist in diesen Kreisen auch die Mentalität stark verbreitet, „Einsatz umweltschonender Fahrzeuge grundsätzlich ja, aber welche Förder-Maßnahmen können genutzt werden?“. Beim konkurrierenden Erdgasantrieb engagieren sich bundesweit viele regionale Gasversorger, wie sind hier die Partnerunternehmen der Deutschen AutoGas AG aufgestellt, in welchen Preisregionen bewegt sich eigentlich eine Umrüstung auf Autogas-Antrieb?

Schmitt: Wir müssen uns hier zunächst einmal die vergleichsweise deutlich günstigere Kostenstruktur der Umrüstung auf Autogas vor Augen



Wollen das Thema Autogas „aus der Nische heraus fahren“:
Stefan Steidle und Uwe Ganser (beide Key Account Manager Deutsche AutoGas AG, Ewald Schmitt (Vorstand Deutsche AutoGas AG), v.li.

ird salonfähig

halten. Bei Vierzylinder-Fahrzeugen bewegen wir uns im Preisbereich von rund 2.000 Euro netto, bei Sechszylindern etwa bei rund 2.500 Euro netto, das betrifft das Gros der Flottenfahrzeuge. Die Kosten einer Umrüstung für den Erdgasbetrieb beispielsweise sind nahezu doppelt so hoch. Diese Kosten lassen sich gerade bei einem Flottenfahrzeug allein schon über die Laufleistung und damit verbundenen Treibstoffkosten innerhalb eines Jahres amortisieren. Wenn Sie jetzt aber noch berücksichtigen, dass über 90 Prozent der Flottenfahrzeuge im Dieselmotor laufen und der Diesel im Vergleich zum adäquat motorisierten Basis-Benziner für die Umrüstung in der Anschaffung zwischen 2.500 und 3.000 Euro teurer ist, senkt das die Amortisationszeiten noch einmal erheblich. Hinzu kommt noch, dass die jährliche Kfz-Steuer für Dieselfahrzeuge deutlich höher ist als für Benziner. Schließlich bietet unser Versicherungspartner,

die Nürnberger, zwischen 15 und 30 Prozent günstigere Tarife für Autogas-Fahrzeuge an. Wenn Sie diese Vorteile alle summieren, bedarf es gar keiner weiteren Förderung mehr. Hier ist einfach das Konzept in sich stimmig.

Flottenmanagement: Für bundesweit betriebene Flotten und Vielfahrer unter den Dienstwagen-Nutzern, die Außendienstler mit 30.000, 40.000 und mehr Kilometern im Jahr, ist auch das Versorgungsnetz ein entscheidender Punkt. Welchen Stand beim Ausbau des Autogas-Tankstellennetzes in Deutschland können sie melden, wie sieht die mittelfristige Planung bis 2010 aus?

Ganser: Zur Zeit sind in Deutschland ungefähr 3.000 Autogas-Tankstellen in Betrieb, das kann nur als übergreifendes, flächendeckendes Versorgungsnetz eingestuft werden. Bis 2010

Flottenmanagement: Was können Sie uns zur Entwicklungsgeschichte der Deutschen AutoGas AG sagen, welche Aufgaben nimmt ihr Unternehmen wahr, welche Ziele haben Sie sich gesetzt?

Schmitt: Die Ziele sind ganz klar definiert, wir werden Marktführer in der Umrüstung auf Autogas und Marktführer in der Bestückung von Neufahrzeugen mit Autogas-Anlagen. Im Sinne dieser Ziele werden wir auch die bereits laufenden Gespräche mit den Fahrzeugherstellern gestalten. Wir wollen in dem Markt von einer Million umgerüsteter Fahrzeuge bis 2018 einen entscheidenden Anteil besetzen.

Ganser: Darüber hinaus werden wir in Deutschland ein flächendeckendes Netz von Werkstatt-Partnern mit einheitlichem Erkennungswert installieren, so dass der Kunde sofort weiß, hier bekommt er eine qualitativ hochwertige Umrüstung auf Autogas. Wir bieten mit unseren Partnern eine nach der neuesten europäischen ECE 115-Norm zertifizierte deutsche Anlage. Das wird auch vielen Flottenbetreibern die Sicherheit geben, ein absolut rechtssicheres Produkt einsetzen zu können. Das ist bei vielen anderen alternativen Antrieben nicht gegeben. Wir wollen damit erreichen, dass das Thema Autogas aus der Nische oder dem Hinterhof heraus findet und salonfähig wird.

Flottenmanagement: Wenn Sie einmal die Entwicklung und die Trends seit der Jahrtausendwende betrachten, wie wird der Autogas-Antrieb von den Flottenbetreibern angenommen, lässt sich das auch schon auf bestimmte Branchen herunterbrechen, die besonders affin für die Umrüstung auf Autogas sind?

Ganser: Wir denken, es gibt kein festgeschriebenes Klientel für den Einsatz von Autogas. Al Gore hat den Friedens-Nobelpreis für sein Umwelt-Engagement bekommen, das ist in den Köpfen drin. Wir erleben heute schon, dass sich ganz verschiedenartige Unternehmen mit ihrer Öko-Bilanz auseinandersetzen und in irgendeiner Form auch nach Alternativen für den Fuhrpark suchen, das wird inzwischen auch weit verbreitet als Imagefrage gesehen. Es ist ganz einfach eine Grundsatzentscheidung, ob das Unternehmen durch den Einsatz von Autogas-betriebenen Fahrzeugen sofort den CO₂-Ausstoß um 20 Prozent, die Schadstoff-Belastung um 80 und die Feinstaub-Belastung um 100 Prozent reduzieren und dabei noch deutlich kostengünstiger fahren will. Sie können in Dieselfahrzeuge so viele Filter einbauen, wie Sie wollen, dann bekommen Sie das noch nicht hin. Auch wir seitens der Deutschen AutoGas AG finden aber, das Thema Umwelt geht jetzt einfach alle an.



Gespräch in Bad Kreuznach: Uwe Ganser, Ewald Schmitt (beide Deutsche AutoGas AG), Erich Kahnt, Bernd Franke (beide FM, v.l.)

„Das Thema wird salonfähig“: Der Autogas-Antrieb ist gerade auch für Vielfahrer im Flottenbereich eine interessante Alternative (re.)

„Umrüstung beim Sechszylinder für rund 2.500 Euro netto“: Audi A6 Avant mit Autogas-Anlage (u.)



rechnen wir mit einem Netz von 4.000 bis 5.000 Tankstellen. Auch bei den großen Mineralölkonzernen wird längst darüber nachgedacht, schon einmal 50 oder 100 Autogas-Mustertankstellen einzurichten. Der Hintergrund: Es ist ja hinlänglich bekannt, dass sich mit Benzin kein Geld mehr verdienen lässt, die entscheidende Einnahmequelle an der Tankstelle ist längst der Shop-Umsatz. Und das heißt auch, jeder Kunde, der andernorts tankt, ist ein verlorener Kunde. Aber schon jetzt lässt sich von Schleswig-Holstein nach Bayern problemlos mit Autogas fahren. Im übrigen verhandeln wir gerade mit einem großen Navigationshersteller darüber, unseren Autogas-Tankstellenfinder mit in das Verzeichnis aufzunehmen.

