

E-Paper

about **FLEET** event

DER UNABHÄNGIGE FACHEVENT FÜR SCHWEIZER FLOTTENBETREIBER

Mittwoch, 13. November 2019
Umwelt Arena Spreitenbach





about **FLEET** event

Herzlichen Dank an alle Teilnehmer, Sponsoren, Importeure und Aussteller!

Sponsoren



Importeure



RENAULT



SEAT



ŠKODA



Nutzfahrzeuge

Aussteller





aboutFLEET Event – der unabhängige Fachevent für Schweizer Flottenbetreiber.
6. Ausgabe

Anschrift Verlag & Redaktion
A&W Verlag AG
Riedstrasse 10, 8953 Dietikon
Telefon +41 43 499 18 99
info@awverlag.ch, www.aboutfleet.ch,
www.awverlag.ch
www.aboutfleet.ch/event2019

Herausgeber
(Helmut H. Lederer, 1937–2014)

Geschäftsführer
Giuseppe Cucchiara
gcu@awverlag.ch

Chefredaktor
Rafael Künzle
rk@awverlag.ch

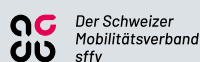
Verkaufsleiterin
Jasmin Eichner
je@awverlag.ch

Grafik/Layout
Skender Hajdari

Texte / Bilder
Erwin Kartnaller, Rafael Künzle,
Isabelle Riederer, Skender Hajdari

© 2019 A&W Verlag AG. Alle Eigentums-, Verlags- und Nachdruckrechte bei A&W Verlag AG. Der Vertrieb sowie die Wiederverwendung des Inhalts sind nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags erlaubt. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen.

Offizielles Mitteilungsorgan des



Rafael Künzle,
Chefredaktor



Jasmin Eichner,
Verkaufsleiterin

Der aboutFLEET Event war auch in der 14. Ausgabe das grösste und wichtigste Stelldichein der Schweizer Flottenbranche. Dies hätte im Herbst 2006, als die Premiere vor der Türe stand, wohl niemand gedacht. «Wir wussten über unser Nutzvieh besser Bescheid als über die Mobilität», schrieb aboutFLEET damals im Nachgang über die Notwendigkeit eines nationalen Branchentreffs.

Heute ist der aboutFLEET Event aus der Agenda der Flottenbranche nicht mehr wegzudenken, was wir nicht zuletzt Ihnen, geschätzte Teilnehmer, verdanken. Bedanken möchten wir uns im Namen des gesamten Teams des A&W Verlags auch bei den zahlreichen Sponsoren und Ausstellern, ohne deren aktives Mitwirken es wohl bei der Premiere 2006 geblieben wäre.

Gemeinsam mit Ihnen, werte Teilnehmer, Sponsoren und Aussteller möchten wir den diesjährigen aboutFLEET Event in Form unseres e-Papers nochmals Revue passieren lassen. Ein Event, der auch 2019 viel Spannung, Unterhaltung sowie die neusten Flottenfahrzeuge bot, wobei wir stets um Neuerungen bemüht sind. So warteten die Car-Wrapping Spezialisten von Realizer erstmals mit einer Live-Folierung am Stand des Kooperationspartners Hyundai auf, ohne dass traditionelle Teile, wie beispielsweise das Networking, zu kurz kamen.

Führen Sie sich den aboutFLEET Event 2019 in unserem E-Paper nochmals zu Gemüte. Wir wünschen Ihnen viel Spass beim Lesen!



Fragen der Zukunftsbewältigung

Der 14. aboutFLEET Event in der Umwelt Arena in Spreitenbach zog die BesucherInnen voll und ganz in ihren Bann. In Zeiten sich ankündigender Wandel standen die Themen ganz im Zeichen der Zukunftsbewältigung – Höchstspannung garantiert!

Jasmin Eichner zeigte sich sichtlich erfreut über die Tatsache, dass die mittlerweile 14. Austragung des aboutFLEET Event wiederum die volle Aufmerksamkeit der Branchenvertreter gefunden hatte. «Im Jahr 2006 haben wir diesen Anlass erstmals durchgeführt. Wer hätte damals gedacht, dass sich dieser unabhängige Fachevent für Schweizer Flottenbetreiber derart entwickeln und zum bedeutendsten Anlass der Branche entwickeln würde?», fragte sie in die Runde, und ihr Lächeln war fast schon Antwort genug. Rafael Künzle, Chefredaktor von aboutFLEET, hatte einen Blick ins Archiv gewagt, und festgestellt: «Schon 2006 hat uns das Thema alternativer Antriebe beschäftigt.» Und darum, und noch viel mehr, ging es auch beim aktuellen Anlass.

Die Kosten der CO₂-Politik

Tamara Sedmak moderierte den 14. aboutFLEET Event mit gewohnter Wortgewandtheit und konnte den ersten Referenten auf die Bühne bitten. Andreas



Jasmin Eichner und Rafael Künzle begrüßten die Gäste.



Die Umwelt Arena in Spreitenbach war auch beim 14. aboutFLEET Event gut besucht.



Selbstverständlich kam auch das Networking nicht zu kurz.

Burgener, Direktor von auto-schweiz, zeigte die Kosten der CO₂-Politik auf. Im letzten Jahr sind die Sanktionszahlungen der Automobilimporteure wegen Überschreitungen der CO₂-Zielwerte förmlich explodiert, auf über 31 Mio. Franken. Ein Ende dieser Entwicklung ist vorerst nicht abzusehen, ganz im Gegenteil. Es zwingt aber die Hersteller zu Allianzen, so etwa zu Markenzusammenlegungen. Burgener brachte das Beispiel von FCA und Tesla vor und meinte lakonisch: «Tesla dürfte sich sein Mitwirken zur Senkung der Flottenwerte bei FCA etwas kosten lassen.» CO₂ generiert Geld.

Gewaltige Veränderungen

Danach ging das Wort an Reto Ringer, Gründer und CEO der Globalance Bank AG, über. Die Disruption in der Wirtschaft werde praktisch alles auf den Kopf stellen. «Es dürfte kein Stein auf dem anderen bleiben.» Am Beispiel des autonomen Fahrens zeigte er auf, welche gewaltigen Veränderungen die künstliche Intelligenz mit sich bringen wird. Die Effekte gehen weit über die reine Mobilität hinaus und werden die ganze Wertschöpfungskette umkrempeln. Die Börsenbewertung wird sich nach seiner Einschätzung dramatisch verändern, so

etwa für Autohersteller und Mineralölgesellschaften.

Patrick Bünzli, sffv-Präsident, sieht eine neue Rolle auf die Flottenmanager zukommen. «Ihr Wirken wird sich in Zukunft wohl eher im Begriff des Mobilitätsmanagers wiederfinden.» Damit sprach er den Einbezug neuer Mobilitätsformen wie Carsharing in der Flottenbewirtschaftung an. Der Verband selber wolle dieser Entwicklung Rechnung tragen und seine Mitglieder mit Rat und Tat auf diesem Weg begleiten.

Der Mensch im Zentrum

Marco Cavegn, Leiter Strassenverkehr und Mitglied der Geschäftsleitung der Beratungsstelle für Unfälle (bfu), nahm sich des Themas der Verkehrssicherheit an. Dank immer ausgeklügelteren Assistenzsystemen könnten die Unfallereignisse im Strassenverkehr um bis zu 50% reduziert werden. Vielfach aber seien die Automobilisten mit diesen neuen Techniken überfordert oder wüssten sie nicht richtig anzuwenden. Fehlbedienung oder ganz im Gegensatz dazu das blinde Vertrauen in die Systeme seien Gefahrenherde. Folglich steht der Mensch noch immer im Zentrum, und das dürfte bis auf Weiteres so bleiben.

Cavegn rechnet damit, dass die selbstfahrenden Autos noch einige Zeit auf sich warten lassen.

Die Politik ist gefordert

Nationalrat Walter Wobmann warnte vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Klimahysterie vor dem Aktionismus neuer Verbote und Abgaben. «Wenn sich die Rahmenbedingungen für die Wirtschaft hierzulande laufend verschlechtern, wird dies gerade in Zeiten der Globalisierung nicht spurlos an uns vorübergehen», warnte er eindringlich und deutete damit die Abwanderung von Produktionsbetrieben an. Die Verteuerung des Individualverkehrs sei dem Wirtschaftsstandort ebenso wenig zuträglich. «Wenn der Wohlstand verloren geht, wird der Umweltschutz mit einem Schlag nicht mehr das zentrale Thema sein.» Mit dieser Erkenntnis sei die Politik nun gefordert, eine besonnene und eine im grossen Zusammenhang stehende Nachhaltigkeit anzustrengen.

Wachstum mit Nutzung generieren

Prof. Dr. Ulrich Hermann, Mitglied des Vorstandes der Heidelberger Druckmaschinen AG, zeichnete Szenarien einer Zukunft mit künstlicher Intelligenz auf. Was gestern noch als Science Fiction gegolten hätte, ist heute zum Teil bereits Wirklichkeit – Dinge kommunizieren miteinander. Welche Möglichkeiten und Veränderungen sich daraus ergeben, veranschaulichte er an verschiedenen Beispielen, so auch am autonomen Fahrzeug. Sein Votum zielte schliesslich auch darauf ab, statt Überkapazitäten mit einem ungeheuren Ressourcenverschleiss zu produzieren, das Wachstum vermehrt über eine optimierte Nutzung herbeizuführen.

Gut genutzt, das liess sich aus den Gesprächen unter den Teilnehmern ableiten, wurden die Anregungen aus dem 14. aboutFLEET Event. An Gesprächsstoff jedenfalls mangelte es nicht. ■



Marco Cavegn, Leiter Strassenverkehr und Mitglied der Geschäftsleitung bfu, mit Moderatorin Tamara Sedmak.

Perfekt ist nur die Verunsicherung

Der Direktor von auto-schweiz, Andreas Burgener, beleuchtete die weitreichenden Folgen der bestehenden und anstehenden CO₂-Massnahmen.

Mit «Alternative Antriebe im Flotteneinsatz: Hebel für CO₂-Ziele» waren die Ausführungen von Andreas Burgener, Direktor auto-schweiz, übertitelt. Dabei drehte sich dann alles um die Belastungen, welche mit der CO₂-Politik einhergehen. Die laufend verschärften Grenzwerte für den CO₂-Ausstoss stellt die Automobilbranche vor gewaltige Herausforderungen und bringt massive Belastungen mit sich. Burgener lieferte dazu ein Beispiel, das die Dramatik der Kostenfolge zu beleuchten wusste. Ein Autohersteller mit einem Marktanteil von 2,5% in der Schweiz setzt 7500 Fahrzeuge ab. Mit seiner Flotte übersteigt er den Grenzwert um 5 g CO₂/km. Pro Gramm und Fahrzeug wird er nun



Andreas Burgener, Direktor auto-schweiz.

mit 111 Franken sanktioniert, heisst: Er bezahlt 4'162'500 Franken an Strafgeldern. Diese Sanktionszahlungen, über die ganze Branche gerechnet, sind im letzten Jahr förmlich explodiert und beliefen sich auf satte 31,114 Mio. Franken. Der Direktor von auto-schweiz rechnet in den Folgejahren mit weiteren, happigen Anstiegen der Sanktionszahlungen. Burgener zeigte

im weiteren Verlauf auf, dass nach dem Dieselskandal («Es war kein technisches Problem sondern ein Managementfehler») falsche Zeichen gesetzt wurden. Die Dieserverkäufe brachen ein, die 4x4-Anteile wuchsen – und damit auch die CO₂-Belastung. Vor diesem Hintergrund neigt man zum Ausspruch: Perfekt ist nur die Verunsicherung. ■

Gewaltige Veränderungen stehen an

Der Vortrag von Reto Ringger, Gründer und CEO der Globalance Bank AG, ist den Leuten sichtlich eingefahren. Er zeigte am Beispiel des autonomen Fahrens, was sich damit alles verändert.

Schon der Einstieg des Referats von Reto Ringger, Gründer und CEO der Globalance Bank AG, liess aufhorchen: «In den nächsten 20 Jahren wird sich mehr verändern als in den letzten 200 Jahren.» Mit «Disruption in der Wirtschaft. Chance für unseren Planeten?» hatte er seinen Vortrag überschrieben.

Die künstliche Intelligenz, und hierzu gehört auch das autonome Fahren, «versetzt uns in eine Phase rasanter Entwicklungen», prophezeite Ringger. Die Zukunft der Mobilität sei «autonom», «geteilt» und «elektrisch». Dass dies gar nicht so falsch sei, unterlegte der CEO der Globalance Bank AG mit Hinweis darauf, dass die Ausnutzungsziffer der Mobilität zur Zeit bei etwa 2% liege – «Stillstand, Stau, Parkieren überwiegen.»



Reto Ringger, Gründer und CEO der Globalance Bank AG.

Mit den Mitteln der künstlichen Intelligenz lasse sich die Mobilität fünf- bis zehnmals günstiger gestalten. Diese Form der Fahrzeugnutzung sei weitaus effizienter, ökonomischer und ökologischer. Die Auswirkungen indes sind gewaltig, wie nur einige Beispiele verdeutlichen: Die Busseneinnahmen von derzeit 800 Mio.

Franken pro Jahr werden einbrechen, weil sich autonome Fahrzeuge strikte an die Verkehrsregeln halten, die Zahl der Unfallopfer wird massiv sinken, Garagenbetrieben bricht viel Arbeit weg usw. «Die gesamte Wertschöpfungskette wird sich komplett neu formieren und dies praktisch in allen Wirtschaftssektoren.» ■

«Autonomes Fahren – eine Zeitfrage»

Marco Cavegn nahm sich der Thematik des intelligenten Autos an und gab einen Einblick, wie lange es noch dauern könnte, ehe das Lenkrad überflüssig wird.

Marco Cavegn, Leiter Strassenverkehr und Mitglied der Geschäftsleitung der Beratungsstelle für Unfälle stellte in seinem Referat das intelligente Auto in den Mittelpunkt. Er zeigte auf, dass moderne Assistenzsysteme die Unfallzahlen bis zu 50% reduzieren können. Cavegn stellte aber auch klar, dass der Mensch stets Fehler mache, so auch im Umgang mit modernen Helfern. Neben der fehlerhaften Bedienung von Assistenzsystemen, seien viele Fahrer heutzutage von der Technik überfordert, würden sich in falscher Sicherheit wiegen oder den Systemen blind vertrauen. Ziel der bfu-Kampagne «Smartrider» sei es, dass Autofahrer den Umgang mit Fahrsicherheitsassistenten lernen und die Systeme



Marco Cavegn, Leiter Strassenverkehr und Mitglied der Geschäftsleitung bfu.

einer breiten Bevölkerung bekannt gemacht werden. Auch zum Thema autonomes Fahren äusserte sich Cavegn. «Die Vision vom selbstfahrenden Auto wird Realität, die Frage ist nur, wann?» In den nächsten 20 Jahren dürfte dieses Szenario nicht eintreten. Vielmehr rechnet Cavegn mit einer bunten Durchmischung von Fahrzeugen auf

den unterschiedlichen Automatisierungsstufen. Zum Schluss stellte Marco Cavegn klar, dass autonome Fahrzeuge nicht etwa auf einem separaten Strassennetz fahren werden, sondern mit der heutigen Strasseninfrastruktur Vorlieb nehmen müssen. «Daran führt wohl oder übel kein Weg vorbei», so Cavegn. ■

Vom Flotten- zum Mobilitätsmanager

Sffv-Präsident Patrick Bünzli thematisierte am diesjährigen aboutFLEET Event den Wandel vom einstigen Flottenmanager hin zum allumfassenden Mobilitätsmanager.

Patrick Bünzli ist seit über 20 Jahren im Flottenbusiness tätig. Der gelernte Automechaniker (Meisterschule) verfügt über Weiterbildungen als Technischer Kaufmann und Diplomierter Betriebswirt. Seit März 2012 ist er Präsident des sffv – und ein Urgestein beim aboutFLEET Event. Dieses Jahr widmete er sein Referat der Theorie und Praxis des Mobilitätsmanagements. So kündete Bünzli den Wandel vom reinen Flottenmanager zum allumfassenden Mobilitätsmanager an. Auch die Flottenfahrzeuge und deren Antriebe unterlägen einem Wandel. Der Trend gehe dahin, dass man sich künftig wohl vermehrt von einem «eigenen» Fahrzeug verabschieden müsse, zu Gunsten eines Mobilitätsbudgets. Eine Tatsache, die bei vielen Fahrern auf Widerstand



Patrick Bünzli, sffv-Präsident.

stosse. Diesbezüglich appellierte Bünzli an die Führungsetage, welche einen solchen Wandel nicht nur mit Worten, sondern mit Taten vorleben müsse.

Des Weiteren ging Bünzli auf die künftige Rolle des Schweizer Mobilitätsverband sffv ein. Man wolle noch professioneller werden, neue Mobilitätsformen vorstellen, die Branche informieren, vernetzen und auch die Weiterbildung

gezielt fördern. «Unser Ziel als unabhängiger Verband ist die Förderung von Verständnis, Beziehungen und Wissensaustausch zwischen allen gleichberechtigten Beteiligten rund um die Fahrzeugflotte und das Fahrzeug-Flottenmanagement. Als Verband vertreten wir die Interessen unserer Mitglieder in allen relevanten Belangen», so Patrick Bünzli. ■

«Verbote gefährden den Wohlstand»

In seiner Rede «Autoantriebe der Zukunft – was kann die Politik tun» wies Nationalrat Walter Wobmann auf die Gefahren hin, welche der Schweizer Wirtschaft durch mögliche Verbote und Regulierungen drohen.

Wobmann äusserte sich kritisch gegenüber neuen Regulierungen und Verboten, mit welchen die Politik den Individualverkehr einschränken wolle. Er wies auf die Risiken hin, durch welche der Wohlstand in der Schweiz verloren gehen könnte. «Je mehr Verbote, desto teurer werden die Produkte, welche in der Schweiz produziert werden», so der SVP-Nationalrat. Dies führe dazu, dass künftig vermehrt im Ausland produziert würde. «Dort können die Umweltstandards aber nur schwer kontrolliert werden», gab er zu bedenken.



Walter Wobmann, SVP-Nationalrat.

Viele Stellen aus dem Zulieferbereich der Automobilbranche sieht Wobmann hierzulande in Gefahr, und prophezeit: «Wenn es den Menschen schlechter geht, ist der Umweltschutz plötzlich nicht mehr so wichtig». Damit es nicht so weit komme, fordert er von der Politik, sich möglichst wenig einzumischen. «Denn die Wirtschaft ist längst

dabei, die Weichen für eine lebenswerte Zukunft in der Schweiz zu stellen.» Es brauche gute Rahmenbedingungen, erträgliche Steuern, ein gestärktes Bildungssystem, eine gesicherte Energieversorgung sowie eine intakte Verkehrsinfrastruktur. Es könne nicht angehen, dass der Staat dem Volk ein bestimmtes Aggregat aufdränge. ■

Wenn Dinge miteinander kommunizieren

Der Vortrag von Prof. Dr. Ulrich Hermann hätte noch vor wenigen Jahren als Science Fiction gegolten. Die «Digitale Ökonomie der Dinge» hinterlässt nun aber bereits erste Fussspuren.

Er sprach einleitend von massiven Veränderungen, von einer neuen Epoche und pointierte es mit dem Ausspruch: «Revolutionen gab's schon immer.» Prof. Dr. Ulrich Hermann, Mitglied des Vorstandes der Heidelberger Druckmaschinen AG, vertiefte die «Digitale Ökonomie der Dinge». Die Internetökonomie, wie er es nannte, schaffe die Grundlage, dass Dinge sich austauschen – «das Netz wird alle Dinge miteinander verbinden, sie werden miteinander kommunizieren.» Hermann sieht in dieser Entwicklung eine Chance: «Wir produzieren unfassbare Überkapazitäten, der Ressourcenverschleiss ist enorm. Statt Überkapazitäten zu produzieren, sollten wir uns vermehrt darauf fokussieren, die Nutzung zu optimieren.» Wie Wachstum durch Nutzung



Prof. Dr. Ulrich Hermann, Mitglied des Vorstandes der Heidelberger Druckmaschinen AG.

generiert wird, zeigte er am Beispiel der vernetzten Maschine auf. Aus dem Alltag gegriffene Beispiele des Kühlschranks, der sich selber füllt, oder die Kaffeemaschine, welche selbsttätig ihre Wartung veranlasst. Die genau gleiche Entwicklung deutet sich auch bei der Mobilität an, wenn die Fahrzeuge miteinander kommunizieren und ihre Nutzung damit völlig neu definiert wird.

Prof. Dr. Ulrich Hermann gibt sich überzeugt, dass die künstliche Intelligenz schon bald weite Teile unseres Lebens verändern wird, weiter noch: «Die künstliche Intelligenz wird die Wertschöpfungskette fast eigenständig bestreiten und prägen.» ■



BP – v.l.n.r. : Walter Loa, Flavio Caggiola, Simon Büchler.



Avrios – v.l.n.r. : Julian Santillan, Teresa Dehoff, Sara Alghisi, Lars Grigo.



Continental – v.l.n.r.: Beat Studer, Daniel Vencov, Thomas Knecht.



Allianz – v.l.n.r.: Patrick Bünzli, Christoph Kamber.



Quality1 – v.l.n.r.: Generoso Braem, Marcus Poisson.



Realizer – v.l.n.r.: Patrick Muntwyler, Mirella Grimmli.



Migrol – v.l.n.r.: Marc Furrer, Marcel Bischof, Luis Rebelo, René Kneubühler.



TCS – v.l.n.r.: Marcel Häuselmann, Oliver Peric, Pieter Van Vliet, Samuel Elsener, Lukas Felder.



Socar – v.l.n.r.: Roman Laimbacher, Markus Hadorn, Suzana Savovic, Marcel Renggli.



Riwax – v.l.n.r.: Fehmi Maksutaj, Giuseppe Zufferli.



Audi: Marcus Requejo.



Auto Kunz – v.l.n.r.: Kevin Baumann, Martin Büchel, René Kunz und Jonas Brust.



Volkswagen – v.l.n.r.: Emilien Krawczyk und Gerrit Grobel.



ŠKODA: Isabelle Deville.



FCA – v.l.n.r.: Claudio Abbondandolo und Rico Helmrich.



Ford: David Saxer, Herbert Konrad, Robert Kolakovic, Martin Kyburz.



Honda – v.l.n.r.: Daniel Venzin, Rolf Leiser.



Hyundai & Realizer – v.l.n.r.: Mischa Giger, Patrick Muntwyler, Mirella Gimmi



Mini: Anton Wyssen.



Nissan – v.l.n.r.: Silvia Widmer, Piero Imbrogno.



Peugeot: Fernando Guida.



DS Automobile: Giuseppe Trigilli.



Opel: Marco Monaco.



Renault – v.l.n.r.: Reinhold Turati, René Wartmann, Roger Witschi, Angelo Petrone.



Volvo – v.l.n.r.: Andreas Stuber, Mauro Zanello, Andrea Coscia.



sffv – v.l.n.r.: Christian Lemmel, Anton Wyssen, René Köchli, Markus Weidmann, Patrick Bünzli, Ralf Käser.



Alpiq - v.l.n.r.: Rami Syväri, Felix Dony, Jérémie Coquoz, Stephan Kalberer.



Chiccodoro: Ruth Hunziker.



CarXpert – v.l.n.r. : Federico Felline, Mario Pesa, Denis Brauer, Felix Schwaninger.



LeasePlan – v.l.n.r.: Mihael Hajdinjak, Bern Bänzner, Thijs Meijling, Walter Carmignani, Alexander Schippers.



Sortimo – v.l.n.r.: Johann Freiburghaus, Martin Jungi, Peter Rüegg, Benjamin Schaad.



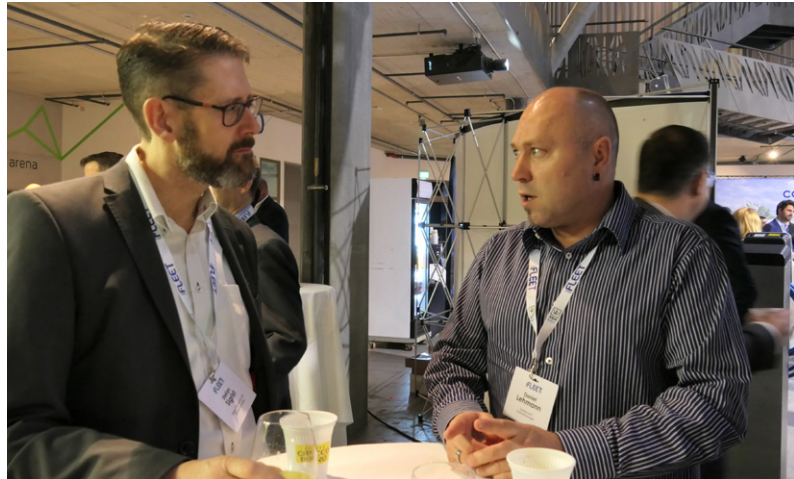
Combifuel – v.l.n.r.: Eckhard Tilhof, Bernd Schmitz, Patrick Tilhof.



Vredestein: Giovanni di Santis.





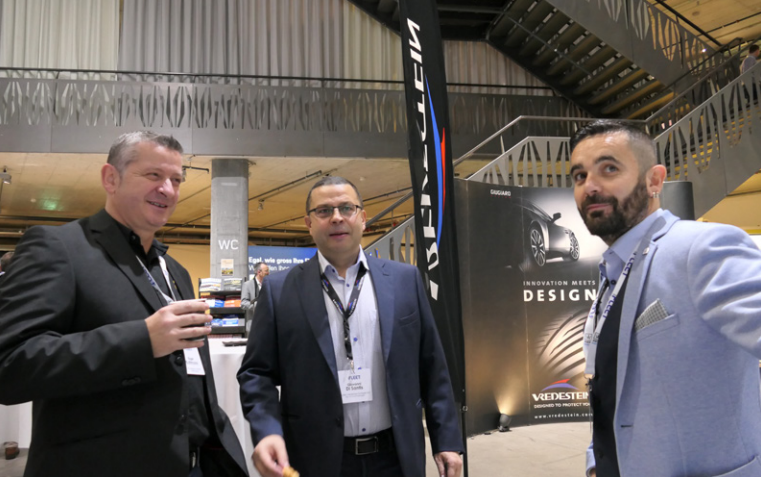














Mobilitätslösungen differenziert betrachten

Die Diskussionen um die Antriebstechnologie der Zukunft bringt gewaltige Herausforderungen mit sich – nicht nur für Automobilhersteller und deren Zulieferanten, nein, in besonderem Masse auch für die Mineralölgesellschaften.



Die Frage verfolgt uns förmlich: Wie stellen Sie sich, jetzt wieder um ein Jahr weiser, auf die neuen Antriebstechnologien ein?

Die Diskussion um neue Antriebstechnologien ist ja getragen vom Wunsch nach einer notwendigen Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Dies darf unserer Ansicht nach aber kein Wettlauf um eine einzige Mobilitätslösung sein. Deshalb stellen wir uns auf neue Motoren, neue Treibstoffe und neue Technologien ein.

Bis jetzt stand ja die Elektromobilität vordergründig als Alternative zu fossilen Brennstoffen im Raum. Zwischenzeitlich werden aber vermehrt auch Wasserstoff, synthetische Treibstoffe und Erd- oder Flüssiggas ins Spiel gebracht. Was heisst das für Sie? Für uns heisst das zweierlei: Erstens, flüssige Treibstoffe sind hinsichtlich der

Effizienz, der Reichweite und der Sicherheit unschlagbar – zumal die Infrastruktur dafür flächendeckend vorhanden ist. Zweitens wird der einfache Zugang zu ultraschnellen Lademöglichkeiten eine Lösung für diejenigen bieten, die zu Hause über keine Lademöglichkeit verfügen.

Und wie sieht das bei den anderen Energieträgern, die zur Diskussion stehen, aus?

Aus unserer Sicht muss es um Emissionsminderungen im gesamten Verkehrssystem gehen. Auch Gas bietet einen zusätzlichen Weg zur Dekarbonisierung des Verkehrs – insbesondere im Schwerlast- und Schiffsverkehr –, das mit Biogas gemischt oder ersetzt werden kann, um eine grössere Emissionsreduzierung zu erzielen. So könnten erneuerbare Energiequellen auch in diesen Verkehrssektor eingeführt werden.

Hier stellt sich generell die Frage: Kurz- oder sogar mittelfristig werden Sie aus betriebswirtschaftlicher Sicht kaum tragbare Lösungen in all den unterschiedlichen Antriebssparten anbieten können. Welche Konsequenzen hat das für Sie und für die Mobilitätsentwicklung schlechthin?

Die Entwicklung der Mobilität wird nur einerseits durch neue Antriebsarten getrieben sein. Einen viel grösseren Einfluss haben Digitalisierung und neue technologische Möglichkeiten.

Im Jahr 2040 ist zum Beispiel nicht bei jedem gefahrenen Kilometer zwangsweise ein Fahrer mit an Bord. Autonom fahrende Autos auf den Strassen sind schon heute darstellbar, doch in 20 Jahren könnten sie den mobilen Dienstleistungssektor revolutionieren und unser Mobilitätsverhalten grundlegend verändern.

Was heisst das konkret?

Mit dem autonomen Fahren ist auch die «On-Demand-Mobilität» eng verbunden. Sie ermöglicht neue Geschäftsmodelle der geteilten Fahrzeugnutzung. Dabei



Flavio Caggiula, Cards Manager BP Switzerland

bedient das Geschäftsfeld autonomes CarSharing individuelle Fahrtwünsche, während sich beim autonomen CarPooling mehrere Fahrgäste ein Fahrzeug teilen und die angefahrenen Ziele gebündelt werden.

Flottenbetreiber sind angesichts der gegenwärtigen Diskussionen stark verunsichert. Die Karten bei den TCO werden neu gemischt. In welche Form eines Fuhrparks soll man investieren, um über die Laufzeit eines Firmenfahrzeugs auf der sicheren Seite zu stehen. Was raten Sie?

Die Zukunft des Mobilitätssektors ist ausserordentlich spannend und wir stehen vor entscheidenden Veränderungen. Es ist nicht an uns, Ratschläge zu erteilen – aber wie immer im Wirtschaftsleben gilt auch hier: wer sich frühzeitig den Trends stellt, wer neue Angebote macht und die Chancen nutzt, wird auch erfolgreich sein.

Wo sehen Sie Ihre Rolle, gerade auch in Bezug auf Flottenbetreiber, in der gegenwärtigen Situation?

Uns ist es wichtig, griffige und effiziente Lösungen anzubieten, um den Transformationsprozess gemeinsam zu meistern. Wir werden mit Rat und Tat zur Seite stehen, wenn es darum geht, neue Trends zu erkennen und auf diese im Sinne der Kunden zu reagieren. Unsere Stärken liegen darin, integrierte Angebote zu machen, die auch Daten-Management und AV-Services über den gesamten Lebenszyklus hinweg beinhalten. ■



«Der Fahrzeugmarkt entwickelt sich rasant»



Die Mobilität ist im Wandel, neue Antriebsformen gewinnen an Fahrt. Was heisst das für Sie als Versicherungsgesellschaft?

Noch ist es eher ein Blick in die Glaskugel. Fakt ist, dass sich die Risikoeinschätzung der Versicherungsgesellschaften ändern wird – weg vom menschlichen Fehler seitens des Verkehrsteilnehmers hin zu den Fahrzeugsystemen.

Gibt es schon Rechenmodelle, wie sich diese Entwicklung auf die Schadensergebnisse auswirken könnte? Anders gefragt: Werden die Schadenfälle tendenziell eher ab- oder zunehmen und in welche Richtung werden sie sich verschieben?

Wir sehen durch die zunehmende Automatisierung zwei Effekte: Auf der einen Seite werden die Fahrzeuge aufgrund der mittlerweile verbauten Fahrassistenzsysteme immer sicherer, was zu weniger Schadenfällen führt. Auf der anderen

Seite verteuern sich im Bereich Sachschäden gleichzeitig die Reparaturen durch die in den Fahrzeugen verbaute Technik.

Welche Auswirkungen hat dies auf die zukünftige Prämiengestaltung?

Derzeit können wir aufgrund der vielen unterschiedlichen Fahrassistenzsysteme der einzelnen Fahrzeuganbieter keine verlässlichen Daten auswerten. Wie unser künftiges Prämienmodell aussehen wird, dazu können wir deshalb zur Zeit noch keine Angaben machen.

Welchen Rat können Sie Flottenbetreibern vor diesem Hintergrund mit auf den Weg geben? Die Schlüsselfrage ist ja zur Zeit die Nachhaltigkeit und damit die Investitionssicherheit.

Nachhaltigkeit in Bezug auf die Umwelt ist nicht erst seit den letzten Monaten aktuell. Die Reduktion der Emissionen ist bei jeder Beschaffung ein gewichtiges Thema. Der Fahrzeugmarkt entwickelt sich rasant und in kürzeren Abständen werden neue Fahrzeuge angeboten. Mein Rat ist, die gesamte Mobilität des Unternehmens in Betracht zu ziehen und



Christoph Kamber,
Efficacy Manager
Allianz

diese strategisch, mit dem Fokus Nachhaltigkeit, auszurichten.

Ergeben sich für Flottenbetreiber neue Anforderungen an die Versicherungsleistungen, und welche Antworten haben Sie dafür parat?

Die Autoversicherung gehört noch lange nicht ins Museum. Auch moderne Fahrzeuge brauchen Versicherungen, denn Schadenfälle ereignen sich immer. Richtig ist, dass sich die Anzahl der Schadenfälle reduzieren wird. Aber andere Risiken wie zum Beispiel die Elementar- und Glasschäden bleiben dauerhaft. ■

«Ein Alleinstellungsmerkmal auf dem Flottenmarkt»



Sie bieten eine Fuhrparkmanagement Plattform. Welche Vorteile hat das Tool im Vergleich zur Konkurrenz?

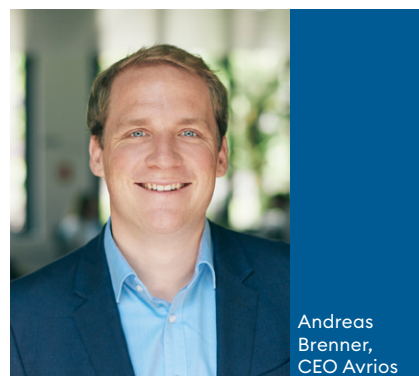
Avrios setzt künstliche Intelligenz und Machine Learning ein, um Informationen aus beliebigen Quellen zu digitalisieren und nutzbar zu machen. Unsere Plattform beschränkt sich dabei nicht auf die klassische Fuhrparkverwaltung, sondern unterstützt Flottenverantwortliche dabei, ihren Fuhrpark besser zu verstehen und bessere Entscheidungen zu treffen. Dadurch können Arbeitsprozesse vereinfacht, Flotten optimiert, Schadenquoten gesenkt und Kosten reduziert werden. Wir denken, dass wir damit am Markt ein Alleinstellungsmerkmal haben.

Welche Herausforderungen halten die Flottenverantwortlichen auf Trab und wie bietet Avrios diesbezüglich Hand?

Viele Fuhrparkmanager arbeiten immer noch mit einer Kombination aus papierbasierten Prozessen und Excel-Tabellen. Jede Aufgabe ist dadurch aufwändig und fehleranfällig sowie mit viel manuellem Aufwand verbunden. Avrios unterstützt Fuhrparkverantwortliche dabei, den Überblick über die eigene Flotte zu gewinnen, Routineaufgaben zu vereinfachen sowie zu automatisieren und durch umfassende Informationen bessere Entscheidungen zu treffen. Wer seine Flotte, die Anforderungen und die tatsächliche Nutzung kennt, kann bessere Rahmenverträge verhandeln, gezielt optimieren und so die Kosten reduzieren.

An welche Flottengrösse richtet sich Ihr Angebot?

Avrios wird in der Regel bei Flotten von mehr als 20 Fahrzeugen eingesetzt. Generell gilt: Je grösser und diversifizierter ein Fuhrpark ist, desto grösser ist der Nutzen, den Avrios dem Kunden bringt.



Andreas Brenner,
CEO Avrios

Was sollte man bei der Wahl eines Plattform-Anbieters beachten?

Man sollte darauf achten, dass der Anbieter jetzt und in Zukunft ein guter, innovativer und verlässlicher Partner ist. Wir von Avrios entwickeln unsere Lösung ständig weiter und lassen die Erfahrungen und Anforderungen von mehr als 800 Kunden einfließen. Europäischer Datenschutz ist für uns selbstverständlich und unsere Kunden erhalten regelmässig alle Updates und Aktualisierungen. Unser Customer Success-Team ist eines der erfahrensten und unterstützt unsere Kunden dabei, Avrios optimal einzusetzen und die richtigen Schlüsse aus den Informationen zu ziehen. ■

«Bezugsstellen für alle Antriebe bieten»



Zu welcher Antriebsart würden Sie heute einem Flottenmanager raten?

Die einzelnen Bedürfnisse der Flottenkunden sind sehr vielfältig. Wichtig ist, dass die Entscheidung aus rationaler Überlegungen und nicht aus ideologisch getriebener Handlung erfolgt. Ein reines Stadtauto fährt in Zukunft mit einem anderen Antrieb als eine LKW-Flotte. Die Umwelt ist ein globales Thema, deshalb ist es wichtig, dass bei der Auswahl nicht nur ein Teil wie beispielsweise der CO₂-Ausstoss verglichen wird, sondern die gesamte Ressourcenbelastung von der Produktion, des jahrelangen Betriebs bis hin zur Verschrottung betrachtet wird.

Wie kann die Migrol den Flottenverantwortlichen unter die Arme greifen?

Es wird in Zukunft vermehrt Mischflotten geben. Migrol wird auch für alle Antriebsarten gezielt Bezugsstellen anbieten. Das Ziel von Migrol ist gleichzeitig, für alle Energieformen ein einziges, Mehrwertsteuer-konformes Zahlungs-

mittel mit der Migrolcard zur Verfügung zu stellen. Der Kunde hat schon die Schwierigkeit, die richtige Antriebsart für seine Flotte zu finden, da wollen wir ihm wenigstens im Betrieb und der Administration eine sorgenfreie und durchgängige Abwicklung garantieren, samt Kundenplattform sowie der ersten Mobile Payment Lösung mit online Flotteninformation.

Wie stellt sich die Migrol auf die Veränderungen bei den Antrieben ein?

Es werden definitiv Parallelitäten entstehen und wir sind bereits daran, uns danach auszurichten. Migrol ist daran, ein Fast Charging Netz aufzubauen. Zudem finden Unternehmen bei Migrol die passende Wallbox-Lösung mit Energie-Management System für den Firmenparkplatz. Und die ersten Wasserstoff-Tankstellen sind in Planung. Die Zeiten sind interessant, im Moment wird es den Treibstoff-Gesellschaften kaum langweilig.

Die Migrol gehört dem Förderverein für Wasserstoffmobilität an. Was ist diesbezüglich der Stand der Dinge?



Marc Furrer,
Leiter
Vertrieb
Cards,
Migrol AG

Im nächsten Jahr dürften zusätzliche H2-Tankstellen ans Netz gehen. Gleichzeitig findet bei den Fahrzeug-Herstellern ein Wandel statt, es wird an zukünftigen Konzepten geforscht und getestet. Sehr wichtig wird auch die Wasserstoff-Produktion sein, die aus natürlichen Energiequellen stammen muss. Das ist die dritte Komponente, die aufgebaut werden muss. Es benötigt auch Wasserkraftwerke, die bereit sind, in diese Technologie zu investieren. Der Förderverein hat es geschafft, diesen Dampfer in Bewegung zu bringen. Die Chancen für die H2-Mobilität stehen gut! ■

Unternehmerisches Risiko gehört dazu



SOCAR ist noch nicht so lange auf dem Schweizer Markt. Wie haben Sie Ihre Präsenz bis heute ausgebaut? Wie ist der Stand der Dinge?

Seit 2012 in der Schweiz mit der Marke SOCAR vertreten haben wir in allen Bereichen ein sehr erfreuliches Wachstum hingelegt. So ist zum Beispiel unser Tankstellen-Netz bis heute um mehr als 25% gewachsen. Im nächsten Jahr werden über 200 Stationen am Netz sein.

Gerade für Flottenbetreiber sind nutzergerechte Dienstleistungspakete von hoher Bedeutung. Was haben Sie in dieser Hinsicht zu bieten?

Nebst der SOCAR Card Classico bieten wir auch die SOCAR Card Forte an. Mit dieser Karte erweitert sich die Akzeptanz auf das Tamoil-Netz mit über 430 Tankstellen. Für die nächsten Monate ist die Lancierung der SOCAR Card e-Tenso

geplant. Mit der e-Tenso Karte können Sie Ihre Elektrofahrzeuge europaweit an über 50'000 Standorten laden oder Strom mit Treibstoff (CH/FL) kombinieren.

Wie stellen Sie sich auf die Herausforderungen neuer Antriebsformen ein, denken wir mal an Elektro, Wasserstoff, synthetische Treibstoffe wie auch Erd- und Flüssiggas?

SOCAR baut 20 neue Schnellladestationen auf Autobahn-Rastplätzen. Die ersten werden 2020 realisiert. Als Mitglied von H2 Mobilität Schweiz projizieren wir zeitnah zwei Wasserstoff-Tankstellen. Seit Jahren betreiben wir punktuell Tanksäulen für mit Gas betriebene Fahrzeuge. An allen Tankstellen bieten wir Qualitäts-Treibstoffe an.

Wie stemmen Sie die daraus resultierenden Investitionen in Forschung, Entwicklung und Infrastruktur, im Wissen, dass der Rücklauf kurz- oder mittelfristig nicht ausreichen wird, um eine schnelle Rentabilität herbeizuführen?

Wir verstehen dies als eine Investition in die Zukunft und sind uns des unterneh-



Marcel Renggli
Key Account
Manager
Cards

merischen Risikos bewusst.

Wo sehen Sie zur Zeit die grösste Nachhaltigkeit, in welche Fuhrparks sollen Flottenbetreiber investieren?

Diese Frage ist immer auch abhängig von der individuellen Situation des zu betreibenden Fuhrparks. Nebst der Wahl des Antriebkonzepts spielen hier viele weitere Faktoren wie Kosten, Fahrleistung, Infrastruktur und Ressourcen eine Rolle. Wir von SOCAR haben uns als Energieanbieter das Ziel gesetzt unterschiedliche Bedürfnisse eines Fuhrpark-Betreibers partnerschaftlich zu unterstützen. ■

«Wir beraten und betreuen unsere Kunden rund um die E-Mobilität»



Das Automobil entwickelt sich momentan stark weiter. Das Angebot an unterschiedlichen Antriebsarten stieg in den vergangenen Jahren rasant an. Wie reagieren Sie bei der TCS Assistance auf die vielen Neuerungen?

Die Entwicklung der neuen Antriebsarten, im Speziellen das zunehmende Angebot von E-Modellen bei den Autoherstellern verpflichtet die TCS Assistance dazu ihre Dienstleistungen den Anforderungen und Erwartungen der Kunden anzupassen. Im Fokus der Kunden steht die Reichweite des E-Fahrzeugs und die Frage, was zu tun ist, wenn ihr E-Auto plötzlich stehen bleibt. Die TCS Assistance spielt hier eine wichtige Rolle: unsere Dienstleistungen unterstützen und helfen den Kunden von E-Fahrzeugen auf der Strasse sowie auch zu Hause. Zu-

sätzlich verkaufen wir auch markenneutrale Ladesysteme und beraten und betreuen unsere Kunden bei allen Fragen rund um die E-Mobilität. Der TCS leistet somit seinen aktiven Beitrag zur Förderung der E-Mobilität und unterstützt die Entwicklung der ökologischen Mobilität.

Sie bieten unter anderem auch die Assistance für Firmenkunden. Inwiefern unterscheiden sich diese vom Angebot für Privatpersonen?

Je nach Grösse der Fahrzeugflotte lohnt es sich, einen Fleet Assistance Vertrag abzuschliessen. Der Fleet Assistance Vertrag ermöglicht individualisierte Dienstleistungen, welche konkret auf die Bedürfnisse des Kunden angepasst werden können.

Hätten Sie eine Empfehlung an die Flottenverantwortlichen?

Der Mobilitätswandel ist ein aktuelles Thema das in aller Munde ist. Wenn ein Flottenverantwortlicher den Auftrag hat,



Marcel Häuselmann,
Leiter
Marketing &
Sales B2B,
TCS

eine einheitliche Ladelösung für die Flotte zu beschaffen, welche mehrere Marken und Modelle abdeckt, sind Ladestationen des TCS die beste Lösung. In diesem Fall soll er sich mit dem TCS Key Account Manager in Verbindung setzen. Der TCS kann qualifizierte Gesamtlösungen anbieten. Und wer weiss: vielleicht ergeben sich aus dem Gespräch noch andere nützliche Produkte und Dienstleistungen von welchen er profitieren könnte. ■

www.aboutfleet.ch

NEWSLETTER



Abonnieren Sie unseren wöchentlichen **aboutFLEET-Newsletter** und bleiben Sie stets informiert.

Jetzt anmelden:

www.aboutfleet.ch/newsletter.php



A&W Verlag AG
Riedstrasse 10
CH-8953 Dietikon

awverlag.ch
info@awverlag.ch
T +41 43 499 18 60

ORGANIZED BY:

about **FLEET**

fleet
competence®

SAVE THE DATE

International 
Fleet Meeting
Geneva 2020

GET TOGETHER

IN HALL 6

Date: 4th March, 2020 (2nd Media Day, GIMS VIP DAY)

Place: Geneva International Motor Show

Location: In Hall 6, GIMS-TECH FORUM

Target groups:

International Fleet Managers / International Fleet Procurement Managers

Capacity max. **180 people**

Access only with admission ticket and a valid VIP ticket for the GIMS VIP DAY.

Registration and additional information: www.internationalfleetmeeting.com

Limited number of participants.

Timetable:

From 09:00 Registration opened / networking
Registration NEW in Hall 6 at the FLEET 1

11:45 Start of the event at GIMS-TECH FORUM
Topic: «Transformation from Fleet to Mobility»
Top speaker (in English) to be announced

12:15 – 14:15 Buffet lunch and networking at GIMS-TECH BAR
for sponsors, media partners and
guests (only with admission ticket)

Contact:

aboutFLEET / A&W Verlag AG | Mrs. Jasmin Eichner | Riedstrasse 10 | CH-8953 Dietikon
Phone +41 (0)43 499 18 60 | Fax +41 (0)43 499 18 61 | Mobile +41 (0)79 766 99 00 | je@awverlag.ch | www.aboutfleet.ch

fleetcompetence Group | Mr. Balz Eggenberger | Alte Landstrasse 106 | CH-9445 Rebstein
Phone +41 (0)71 777 15 32 | Fax +41 (0)71 777 15 31 | balz.eggenberger@fleetcompetence.com | www.fleetcompetence.com

Please note this programme may be subject to change

MEDIA PARTNERS:

AEGFA News
LA REVUE PROFESSIONNELLE POUR LES CHEFS DE FLOTTE

autoaziendali
magazine

Autoflotte


中国汽车要闻

FLEETEUROPE
FOR INTERNATIONAL FLEET & MOBILITY LEADERS

Fleet
Magazine

FMW
FLEET MANAGEMENT WEEKLY

FLEET & MOBILITY

FLOTILA

Flottes
Automobiles

FLOTTE
FIRMENAUTO • FUHRPARK • WIRTSCHAFT

INTERNATIONAL
FLEETWORLD

 **MENADŻER FLOTY**
Forum biznesowe

MISSION Fleet
La rivista dell'auto aziendale

QUATTORRUOTE



about **FLEET**

DRIVINGDAY Experience

SAVE | **DONNERSTAG**
THE DATE | **14**
MAI
2020

VIANCO ARENA | BRUNEGG

08.00 – 16.30 Uhr

Der aboutFLEET DRIVINGDAY bietet Flottenmanagern, Fuhrparkverantwortlichen und Geschäftsführern die Chance, sich ein objektives Bild auf neutralem Boden über ausgewählte Flottenfahrzeuge zu machen. Melden Sie sich heute noch für das kostenlose Fahrerlebnis an.

Weitere Informationen und Anmeldung:
www.aboutfleet.ch/drivingday



A&W
event

A&W Verlag AG
Riedstrasse 10
CH-8953 Dietikon

awverlag.ch
events@awverlag.ch
T +41 43 499 18 60