

Neue Serie: Einsparpotenziale im Fuhrpark

Wer seine Fuhrparkkosten reduzieren will, muss die einzelnen Kostentreiber identifizieren und entsprechende Gegenmaßnahmen einleiten. In der Serie „Einsparpotenziale im Fuhrpark“ werden wir die verschiedenen Kostenarten getrennt voneinander betrachten und praxisnahe Wege zur Verringerung der Fuhrparkkosten aufzeigen.

EINSPARPOTENZIALE IM FUHRPARK – TEIL 1:

Die richtige Strategie finden

Bevor sich der Fuhrparkverwalter mit einzelnen Kostenarten auseinandersetzt, muss zuerst einmal die strategische Ausrichtung der Flotte stimmen.

In der Praxis kommt es häufig vor, dass die Car Policy seit Längerem nicht mehr angepasst wurde. Oft werden unpassende Fahrzeuge oder zu hohe Motorisierungen eingesetzt. Die Nutzungsverträge sollten deshalb in folgenden Bereichen regelmäßig überprüft werden:

► **Unterteilung der Flotte in funktionsbezogene Teilfuhrparks:** Wer alle Fahrzeuge seiner Flotte gleich behandelt, wird zwangsläufig an der einen oder anderen Stelle zu viel bezahlen. Daher sollte man immer zwischen Fahrzeugen für den Vertrieb, Verwaltungsangestellte, den Pool etc. unterscheiden.

► **„Kleiderordnung“:** Für jeden Teilfuhrpark sollte es eine verbindliche Vorgabe für die infrage kommenden Modelle geben. Dabei ist zu beachten, dass diese das Unternehmen nach außen repräsentieren, aber auch die Motivation der Nutzer entscheidend beeinflussen. Mitarbeitern der Führungsebene darf also ruhig etwas

mehr Prestige zugesprochen werden. Die Poolfahrzeuge fallen dafür schlichter aus.

► **Grundausstattung:** Neben Verbandskasten und Warndreieck gehört in jedes gewerblich genutzte Auto unbedingt mindestens eine Warnweste. Für den Fall des Falles sollte auch ein Merkblatt mit Verhaltensregeln am Unfallort und Adressen von Zulieferern (Reifenhändler, Werkstätten) bereitliegen. Kommt es zudem häufiger zu Bedienfehlern wie falsche Betankung oder fehlerhafte Ladungssicherung, sollten zusätzliche Anweisungen im oder am Fahrzeug zu finden sein. Ebenso die Nutzung von Winterreifen ist zu erwähnen. Vor allem bei Kombis und Fahrzeugen mit Ladefläche ist an die notwendigen Zurrmittel zu denken. Über den richtigen Umgang damit sollte die Car Policy und das Bordbuch informieren.

► **Anpassung der Flottengröße:** Nicht jedes Fahrzeug, das früher einmal notwendig oder gewünscht war, ist dies auch heu-

te noch. Unter Umständen lässt sich die Anzahl der Poolfahrzeuge minimieren oder die „stille Reserve“ bei den Betriebsfahrzeugen auflösen. Auch die Zweckmäßigkeit von Motivationsfahrzeugen ist regelmäßig zu kontrollieren.

► **Minimierung der Laufleistung:** Ein einfaches Mittel, Kosten zu senken, ist es, die gefahrenen Kilometer je Fahrzeug zu reduzieren. Verbesserte Tourenplanung, Fahrgemeinschaften oder Nutzung anderer Verkehrsmittel können dazu beitragen.

► **Pflichtausstattung:** Bereits in der Car Policy sollten Fuhrparkverwalter Sonderausstattungen, die zur Erhöhung der Sicherheit oder zum Werterhalt des Wagens notwendig sind, vorgeben. Welche Extras zwingend zu bestellen sind, eventuell nur bei bestimmten Fahrzeugen erlaubt oder ganz verboten sind, hängt immer vom Einsatz und natürlich auch von der gewünschten Motivationswirkung für die Mitarbeiter ab.

► **Beschränkung der Sonderausstattung:** Selbst wenn die Marken und Modelle vorgegeben sind, wählen Firmenwagenberechtigte häufig – oft unter Zuzahlung der Mehrkosten – die höchste Motorisierung und stopfen das Auto mit Sonderausstattungen voll. Selbst wenn bei der Zahlung zusätzliche Servicekosten und der höhere Kraftstoffverbrauch berücksichtigt werden, können sich Probleme ergeben. Gerade bei einer Wandlung des Fahrzeuges, einem vorzeitigen Ausscheiden des Mitarbeiters oder einem Mindererlös beim Verkauf reißen zusätzliche Kosten dann oft ein Loch ins Fuhrparkbudget.

► **Zuzahlung der Fahrer:** Wer vermeiden möchte, dass Mitarbeiter ihr Firmenfahrzeug als selbstverständlich ansehen, sollte überlegen, an welcher Stelle diese selbst Kosten übernehmen müssen. Denkbar ist eine pauschale oder kilometerabhängige Zuzahlung für Privatkilometer, die Übernahme der Kraftstoffkosten bei Urlaubsreisen oder die Aufzahlung bei zusätzlich gewählten Sonderausstattungen.

► **Schadenprävention:** Zur Verbesserung der Sicherheit sollten regelmäßig die Schadenquote und Unfallursache bei den jeweiligen Fahrzeuggruppen analysiert werden. Mitarbeiter, die oft im Stadtverkehr unterwegs sind, sollten bei häufigen Schäden eine Einparkhilfe bestellen. Für Fahrer, die hauptsächlich längere Strecken zurücklegen, kann zusätzlich eine automatische Temporegulierung (Tempomat) bestellt werden.

► **Ständige Optimierung:** Auf Basis der aktuellen Kosten sollten die genutzten Modelle, Motoren und Ausstattungen laufend auf ihre Zweckmäßigkeit überprüft werden. Denkbar ist eine Änderung der Laufleistung/Haltedauer, der Motoren (Diesel-Benzin-Vergleich), der Getriebe (Schaltung oder Automatik) oder der Karosserievarianten (Limousine oder Kombi).

Natürlich gibt es noch viele weitere Maßnahmen, um die Ausgaben im Fuhrpark zu senken. Hierfür ist dann eine eingehende Betrachtung der jeweiligen Kostenart notwendig.

Strategische Maßnahmen

Folgende strategische Maßnahmen haben sich in der Praxis bewährt:

► **Wahl kleinerer Fahrzeuge:** Ein „Downsizing“ entlastet das Budget meist deutlich. Es wirkt dem Trend der Hersteller zu ständig größer werdenden Modellen entgegen. Allerdings sollte vorher sichergestellt sein, dass die neue Karosserie auch

den Bedürfnissen des Alltags (Sitzkomfort, Kofferraumvolumen) genügt und die Fahrzeuge auf die angedachte Haltedauer und Fahrleistung ausgelegt sind.

► **Beschränkung der Motorisierung:** Bei vielen Modellen ist die höchste verfügbare Motorisierung meist nicht notwendig und macht sich im Alltag kaum bemerkbar. Zu klein sollte der Motor allerdings auch nicht sein. Aggregate, die regelmäßig die letzten 20 Prozent ihrer Leistung abrufen, haben oft einen deutlich erhöhten Verbrauch. Dies gilt besonders für kleinere Fahrzeuge, die mit hoher Zuladung unterwegs sind.

► **CO₂-Beschränkung:** Durch eine CO₂-Schranke lassen sich ein „Downsizing“ und eine Verkleinerung der Motoren oft gut vermitteln. Außerdem reduzieren sich – aufgrund des geringeren Verbrauchs und einer vernünftigeren Fahrweise – meist auch die Kraftstoffkosten, die Reifenkosten und die Unfallzahlen.

► **Ökologische Optimierung:** Falls verfügbar, sollte bei vergleichbaren Fahrzeugen immer das „Öko-Modell“ des Herstellers gewählt werden. Alternativ dazu haben sich bei Vielfahrern aber auch gängige Goodies zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs bewährt: Start-Stopp-Automatik, Energiesparreifen und Tempomaten.

► **Berücksichtigung von Modellzyklen/Sondersituationen:** Abhängig vom Alter eines Modells bestehen oft starke Schwankungen bei den Nachlässen, den Restwerten und den angebotenen Leasingkonditionen. Wer direkten oder indirekten Einfluss auf die Marken- und Modellwahl in seiner Flotte hat, kann hier viel Geld sparen. Je nach Geschäftsverlauf und

Überproduktion bei einzelnen Herstellern kann auch die Abnahme größerer Stückzahlen bei einem einzelnen Lieferanten zu hohen Nachlässen führen.

► **Standardausstattung für alle:** Unabhängig von der Größe und dem Einsatz sollten alle Fahrzeuge, wenn verfügbar, mit einem Flottenpaket ausgestattet werden. Gleiches gilt – bis auf wenige Ausnahmen – für Navigationsgeräte und Klimaanlage. Für viele Einsatzgebiete ist darüber hinaus eine Freisprecheinrichtung sinnvoll.

► **Obergrenze bei Sonderausstattungen:** Vertriebsmitarbeiter und leitende Angestellte neigen oft dazu, ihre Wagen mit zu viel unnötiger Sonderausstattung zu bestellen. Beim anschließenden Verkauf erhält man für diese aber nur selten einen adäquaten Mehrpreis. Unabhängig davon, ob der Mitarbeiter eine Zuzahlung zur Sonderausstattung leistet, empfiehlt sich deshalb, eine Höchstgrenze für Sonderzubehör festzulegen. Bei Fahrzeugen der Mittelklasse und der oberen Mittelklasse haben sich 20 bis 30 Prozent des Nettolistenpreises bewährt. Sicherheitsrelevante Sonderausstattungen sollten hierbei nicht mitzählen.

► **Zuzahlung bei Unfällen:** Um kleinere Unfälle und leichte Beschädigungen zu vermeiden, ist eine Zuzahlung des Fahrers denkbar. Damit diese für ihn auch zumutbar ist, sollte sie im Bereich des üblichen Eigenanteils bei einer Vollkasko-Versicherung (bis 500 Euro) liegen.

► **Zuzahlung bei Rücknahmeschäden:** Muss ein Mitarbeiter bei der Leasingrückgabe Kosten, die auf mangelnde Sorgfalt zurückzuführen sind, selbst tragen, führt dies zu sinkenden Rücknahmeschäden. Beschädigungen, die vom Fahrer zu tragen sind, können zum Beispiel Beanstandungen im Innenraum (wie Brandlöcher, Flecken, beschädigte Polster und Innenabdeckungen) sein.

► **Regelmäßige Schulungen:** Abhängig vom Schadenverlauf in der Flotte und dem Kraftstoffverbrauch ergeben sowohl Fahrsicherheitskurse als auch die Schulung in ökonomischer Fahrweise Sinn.

► **Verhandlung und Ausschreibungen:** Um jederzeit einen guten Preis zu erzielen, empfiehlt sich natürlich, regelmäßig den Markt zu beobachten, mit Zulieferern zu verhandeln und einzelne Teilbereiche im Fuhrpark auszuschreiben. Weiteres Einsparpotenzial ergibt sich aus effizienten und schlanken Prozessen und eventuell aus dem Zukauf von externen Dienstleistungen.

PETER HELLWICH 

