

Kontinuität im Wandel

Software AG | Das Darmstädter Unternehmen hat nicht nur die Car Policy für die Mitarbeiter immer weiter geöffnet, sondern auch das Fuhrparkmanagement europaweit gestrafft.



Fotos: Annemarie Schneider/Autoflotte

Verantwortet seit fast 20 Jahren den Fuhrpark | Thomas Schmuck, Senior Vice President und Chief Purchasing Officer der Software AG

— Seit Mitte der 90er-Jahre ist die Zahl der Firmen-Pkw bei der Software AG sukzessive gestiegen, und zwar von rund 270 Einheiten in 1995 auf 400 in 2004. In den darauf folgenden Jahren hat der Bestand nach Bereinigung um Zu- und Verkäufe von Unternehmensbeteiligungen ebenfalls noch mal einen Sprung im hohen einstelligen Prozentbereich gemacht. In der Gesamtschau hat jedoch für Thomas Schmuck als Flottenverantwortlichen der rein nationale Blickwinkel an Bedeutung verloren. Mit der Zeit ist vielmehr die internationale Dimension in den Mittelpunkt gerückt.

Zugleich hat er nach seinem Start als Leiter Fuhrpark- und Gebäudemanagement in den 90er-Jahren die Karriereleiter in den vergangenen 20 Jahren zum Senior Vice President und Chief Purchasing Officer der Aktiengesellschaft erklommen, der heute den weltweiten Einkauf federführend managt.

Da der Fuhrpark als Warengruppe vorwiegend europäisch orientiert ist, zählen für ihn auch nur die länderübergreifenden Zahlen. Und das sind rund 700 Firmenwagen, von denen mit rund 450 Pkw nach

wie vor die meisten Fahrzeuge hierzulande gefahren werden, gefolgt von den Niederlanden mit 44, Spanien mit 40 und Israel mit 30 Einheiten.

Beschaffung zentralisiert und optimiert

Mit dem Bestandswachstum über Grenzen hinweg hat das Unternehmen auch das Outsourcing verstärkt und die Kräfte gebündelt.

Software AG | In Kürze

Sie wurde 1969 gegründet. Mitbegründer Peter Schnell leitet heute als Vorstandsvorsitzender die Software-AG-Stiftung, die der größte Einzelaktionär mit knapp unter 30 Prozent der Aktienanteile ist. Das Unternehmen ist mit seinen Dienstleistungen und Produkten u.a. zur Prozessautomatisierung und Integration, -analyse, Portfoliomanagement, Cloud-basierter Plattformen sowie der Transparenzmachung von Datenmengen und Nutzen-generierung aus Big Data mit rund 4.600 Mitarbeitern und etwa 70 Länderpräsenzen weltweit aktiv. Damit haben sie 2014 einen Umsatz von rund 858 Millionen Euro erwirtschaftet. Sitz des Konzerns ist Darmstadt.

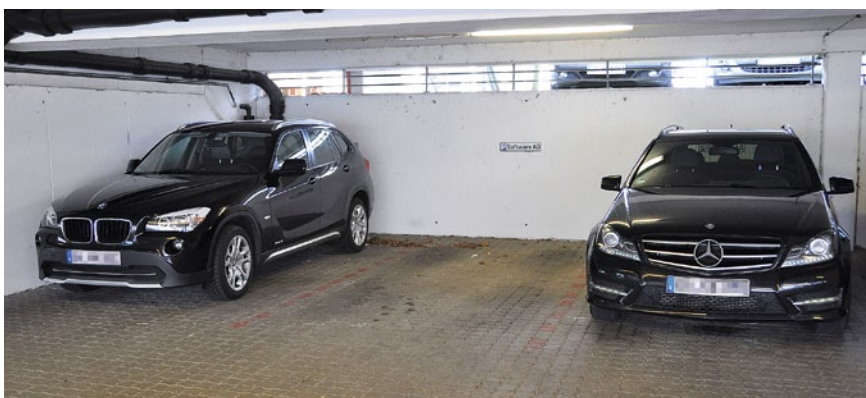
„Schließlich ist das Fuhrparkmanagement kein Kerngeschäft, sodass wir uns inzwischen auf die Verhandlungsführung mit den Automobilherstellern und Leasinggesellschaften konzentrieren sowie Controlling und Eskalationsmanagement im Haus haben“, sagt Thomas Schmuck. Ansonsten wickelt alles die Deutsche Leasing Fleet als Leasinggeber für das Unternehmen ab – von der Instandhaltung und den Tankkarten über Räder/Reifen, GEZ und Kfz-Steuer bis hin zum Schadenmanagement und den Strafmandaten.

Den ersten Schritt zur Auslagerung hat Schmuck 1999 mit der Ausschreibung des Fuhrparks und der Umstellung von Kauf auf Full-Service-Leasing gemacht. Er ergänzt: „Seither haben regelmäßige Ausschreibungen bestätigt, dass der eingeschlagene Weg richtig ist.“ Die letzte hat im Jahr 2012 auf europäischer Ebene stattgefunden, die der bestehende Leasinggeber wieder für sich entschieden hat.

Das Fuhrparkmanagement benötigt nur eine Voll- und eine Dreiviertelfkraft. Möglich gemacht hat dies insbesondere die zunehmende Digitalisierung der Prozesse und elektronische Abwicklung. „Hierzu gibt es umfangreiche Tools des Leasinggebers mit einer ganzen Reihe von Analyse- und Reportingfunktionen. Wichtig ist uns etwa die Auswertung der Kilometerleistungen und die damit verbundene rechtzeitige Warnung, wenn die vereinbarte Kilometerleistung vorzeitig überschritten wird“, erläutert Schmuck.

In diesem Fall muss die Ursache festgestellt und rechtzeitig etwa über eine Vertragsanpassung eingegriffen werden, weil das sonst bei Vertragsende zu hohen Nachzahlungen führen kann, mit denen der Mitarbeiter nicht rechnet. Denn die Fahrzeugüberlassung basiert generell auf einem Barlohnnumwandlungsmodell für alle Mitarbeiter.

Car Policy im Wandel | Dazu hat das Unternehmen mit dem Betriebsrat eine Betriebsvereinbarung geschlossen, die sich im Laufe der Jahre ebenfalls verändert hat. So waren vor gut zehn Jahren in der Car Policy grundsätzlich noch acht Vergütungsgruppen plus Referenzmodelle je Kategorie definiert, nach denen sämtliche Leasingverträge pro



Firmen-Pkw der Mitarbeiter | In der Regel ordern sie Modelle aus der Mittel- und oberen Mittelklasse

Fahrzeug und je nach Nutzerbedürfnis geschlossen wurden. Zwischen welchen Referenzmodellen die Gruppen wählen konnten, resultierte aus der jeweiligen Laufleistung und dem verhandelten Nettolistenpreis des Pkw. Die daraus entstandene Leasingrate durften alle Mitarbeiter auf Basis der Vorgaben dann bis zu 20 Prozent vom Nettolistenpreis über- oder unterschreiten.

Vernunft statt Maßregelung | 2006 hielt bei der Software AG dann ein neues Barlohnnumwandlungsmodell über eine Betriebsvereinbarung Einzug, das die Vergabe eines Firmenwagens an eine bestimmte Funktion knüpft. „Wir haben das Modell aber prinzipiell jedem Mitarbeiter zugänglich gemacht, wenn er es im Rahmen eines Kostenbeteiligungsprogramms nutzen möchte“, sagt Schmuck.

Im Gegenzug werden Mitarbeiter, die es aufgrund ihrer dienstlichen Funktion wie im Vertrieb brauchen, mit 0,30 Euro für dienstliche Fahrten pro Kilometer entlastet.

Vergütungsgruppen und Referenzmodelle gibt es nicht mehr. „Wir brauchen keine Maßregelungen dieser Art, da die menschliche Vernunft die Auswahl bisher immer geregelt hat“, so der Einkaufschef.

Dementsprechend frei gestaltet sich auch die Auswahl unter den zugelassenen Marken Audi, BMW, Mercedes-Benz, Mini, Opel, Skoda, Volvo und VW, wobei die Marken Mini und Skoda in den vergangenen Jahren hinzugekommen sind. Nur einige Fahrzeugtypen wie Cabrios und Sportwagen dürfen nicht geordert werden.

Der Fuhrpark setzt sich daher vor allem aus Modellen der Mittel- und oberen Mittelklasse wie Audi A4 und A6, 3er und 5er BMW sowie Mercedes-Benz C- und E-Klasse zusammen, die meist Dieselmotoren mit zwei Liter Hubraum und mehr antreiben.

Genutzt werden die insgesamt rund 700 Fahrzeuge etwa zu 75 Prozent von Mitarbeitern mit funktionsbezogener Berechtigung und ein Viertel von anderen. Dieses Verhältnis ist seit Jahren konstant. Was sich wiederum geändert hat: Die durchschnittlichen Laufzeiten der Leasingverträge haben sich von 36 auf 48 Monate bei gleichbleibender Laufleistung von 30.000 pro Jahr erhöht.

Sinkende CO₂-Emissionen | Die größten Neuerungen in den vergangenen Jahren haben allerdings auf einer anderen Ebene stattgefunden, und zwar auf der ökologischen. Obwohl das Unternehmen keine Grenzen für

Fuhrpark | Auf einen Blick

- ▶ Ca. 700 Firmen-Pkw europaweit, v.a. Deutschland, Niederlande, Spanien und Israel
- ▶ Barlohnnumwandlungsmodell sowohl für Mitarbeiter aufgrund bestimmter Funktionen als auch für alle Mitarbeiter optional geöffnet
- ▶ Umwandlungsbetrag: jeweilige Full-Service-Rate inklusive Kraftstoff vom Bruttogehalt
- ▶ Für funktionsgetriebene Nutzer: Erstattung der dienstlichen Fahrten mit 0,30 Euro pro km
- ▶ Aufteilung der Fahrzeuge: ca. ¾ Mitarbeiter qua Funktion, ¼ andere
- ▶ Markenauswahl: Audi, BMW, Mercedes-Benz, Mini, Opel, Skoda, Volvo und VW
- ▶ Beliebte: v.a. Mittel- und obere Mittelklasse mit Dieselmotoren 2,0 Liter und mehr
- ▶ CO₂-Ausstoß der Gesamtflotte: durchschnittlich 130 g/km
- ▶ Deutsche Leasing Fleet als Leasinggeber
- ▶ 1,75 Mitarbeiterstellen im Management und Fahrerbetreuung

den CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge kennt, wird das Thema intensiv diskutiert sowie seit etwa fünf Jahren der durchschnittliche CO₂-Wert der Flotte ermittelt und Jahresziele festgelegt. Nach aktuellen Erhebungen bewegt sich dieser bei rund 130 Gramm pro Kilometer. Und Schmuck will damit noch weiter nach unten. Dabei könnten ihm die weiter steigende Energieeffizienz der Fahrzeuge und alternative Antriebe in die Karten spielen.

Projekte und Optimierungen | Daneben wägt der Chief Purchasing Officer derzeit das Für und Wider von Corporate Carsharing und den Einsatz von Telematik in den Firmenwagen ab, auch wenn die Mitarbeiternachfrage nicht hoch ist. Jedenfalls noch nicht. Für einen Bewusstseinswandel will er aber gewappnet sein.

Was ihn für die Zukunft des Fuhrparks viel mehr interessiert, sind die Vor- und Nachteile bei der Wahl zwischen unabhängiger und herstellergebundener Leasinggesellschaft. Denn so manche Hersteller werben damit, dass die Konditionen bei Zusammenarbeit mit der Captive weiter optimiert werden können. Für Schmuck hätte das jedoch zwei gravierende Nachteile: Die Administration müsste wieder entsprechend aufgestockt werden und die Captives haben nach seiner bisherigen Einschätzung keine europäische Lösung für die unternehmensspezifischen Bedürfnisse anzubieten.

Nichtsdestotrotz verfolgt er mit seinen Mitarbeitern im Fuhrparkmanagement die Entwicklungen genau, um die Kosten für den weiterhin moderat wachsenden Fuhrpark im Griff zu behalten.

| Annemarie Schneider