

Sprit- und CO₂-Reduktion im Fokus

Wie die Studie „CVO-Barometer 2011“ von Arval ermittelt, arbeiten viele Fuhrparks in Deutschland und Europa an der ökologischen Umgestaltung ihres Fahrzeugbestands.

Die Kontrolle und Minimierung der CO₂-Emissionen stehen bei den Fuhrparks in Europa hoch im Kurs. Mit zunehmender Unternehmensgröße steigt sowohl in Deutschland als auch in den anderen zehn europäischen Ländern, die in der Studie „CVO-Barometer 2011“ von Arval berücksichtigt wurden, auch die Zahl derer, die sich konkrete Ziele zur CO₂-Reduzierung gesetzt haben und diesbezügliche Vorgaben in ihrer Car Policy verankern.

Verfolgen in Deutschland 54 Prozent der kleinen Unternehmen (weniger als zehn Mitarbeiter) ein konkretes Ziel bei CO₂-Emissionen, sind es bei den großen (mehr als 1.000 Beschäftigte) schon 81 Prozent. Vorgaben hierzu haben bei den großen Firmen schon mehr als die Hälfte (56 Prozent) in ihre Dienstwagenrichtlinie aufgenommen – bei den kleinen immerhin gut ein Viertel (27 Prozent).

Da verwundert es nicht, dass CO₂-Reportings und die Optimierung der Dienstwagenrichtlinie bezüglich den CO₂-Emissionen die beiden favorisierten Dienstleistungen sowohl der befragten deutschen als auch der übrigen europäischen Fuhrparkverantwortlichen sind. An der Rangfolge der Top-3-Dienstleistungen ändert auch die Größe der Unternehmen



nichts, wobei in Deutschland die Firmen mit 100 bis 999 Mitarbeitern ein deutlich höheres Interesse bekunden als die Großunternehmen mit mehr als 1.000 Beschäftigten (siehe Grafik oben rechts). So erachten 42 Prozent der mittelgroßen Unternehmen bis tausend Mitarbeiter die CO₂-Reportings als wichtigste Serviceleistung und 41 Prozent von ihnen die Optimierung der Car Policy unter CO₂-Gesichtspunkten, aber nur 34 Prozent respektive 33 Prozent der Großunternehmen. Etwas geringer ist das Interesse auch bei den europäischen Kollegen mit Werten zwischen 35 und 37 Prozent.

Den dritten Platz auf der Beliebtheitsskala belegen Spritspartrainings: Von den deutschen Befragten interessiert sich rund jeder Fünfte in den mittelgroßen Unternehmen und knapp jeder Sechste bei den Großunternehmen da-

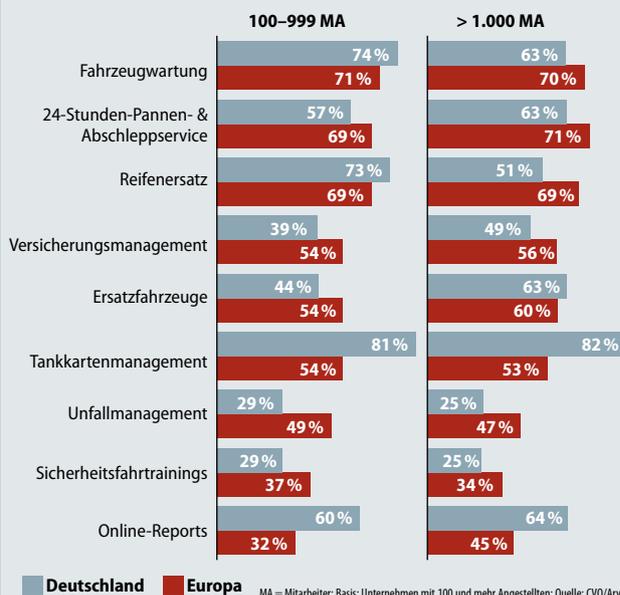
für. Größeren Zuspruch finden die Kurse für ökonomisches Fahren bei den europäischen Fuhrparkverantwortlichen, von denen sich rund jeder Dritte eine solche Maßnahme vorstellen kann.

Natürlich waren auch die Alternativen zum klassischen Verbrennungsmotor ein Befragungsthema: So sieht in Deutschland jedes vierte große Unternehmen (28 Prozent) generell Potenzial für den Einsatz von Elektrofahrzeugen und hat auch bereits

entsprechende Bereiche für die Nutzung identifiziert. Europaweit sehen sogar 40 Prozent der Großunternehmen ein Einsatzpotenzial für E-Mobile. 37 Prozent der Großunternehmen und 30 Prozent der Kleinunternehmen in Deutschland wollen innerhalb der nächsten drei Jahre Elektroautos im Fuhrpark einsetzen. Der wichtigste Grund für eine Anschaffung: Die meisten Befragten sowohl in Deutschland als auch in Europa versprechen sich Kostenvorteile

Outsourcing von Serviceleistungen

Anteil der Unternehmen, die folgende Serviceleistungen auslagern:



Das CVO-Barometer 2011

Für das „CVO-Barometer 2011“ wurden im ersten Quartal dieses Jahres 3.313 Flottenentscheider in elf europäischen Ländern (davon 297 in Deutschland) über alle Unternehmensgrößen und Branchen hinweg telefonisch befragt. Arval beauftragte dazu erstmals das Meinungsforschungsinstitut csa. Die elf Länder der diesjährigen Studie sind neben Deutschland Belgien, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, Polen, Portugal, Schweiz, Spanien und Tschechien.

und erhoffen sich staatliche Fördermittel (siehe Grafik unten rechts). Das Image von E-Mobilen spielt dagegen eine deutlich geringere Rolle (mit Ausnahme der Großunternehmen im restlichen Europa, wo der Wert bei diesem Punkt mit 37 Prozent am höchsten liegt).

In großen Unternehmen gehen die Befragten davon aus, dass Elektrofahrzeuge in den nächsten drei Jahren bereits einen Anteil von sechs Prozent ihres Fuhrparks ausmachen könnten.

Wichtiger sind aber über alle Größenordnungen hinweg Fahrzeuge mit Hybridantrieb. Ihr Anteil soll in den nächsten drei Jahren schon zwischen elf (bei Unternehmen mit zehn bis 99 Mitarbeitern) und 15 Prozent liegen (Firmen mit bis zu 1.000 Angestellten).

Dem klassischen Verbrennungsmotor wird also weiterhin die größte Bedeutung zukommen. Über 80 Prozent aller Befragten in Großunternehmen gaben aber an, spritsparende Fahrzeuge in ihren Fahrzeugpool aufnehmen zu wollen oder diese bereits zu nutzen. Hier liegen die deutschen Flottenentscheider weit vor ihren europäischen Kollegen, die diese Bereitschaft nur zu 55 Prozent signalisieren.

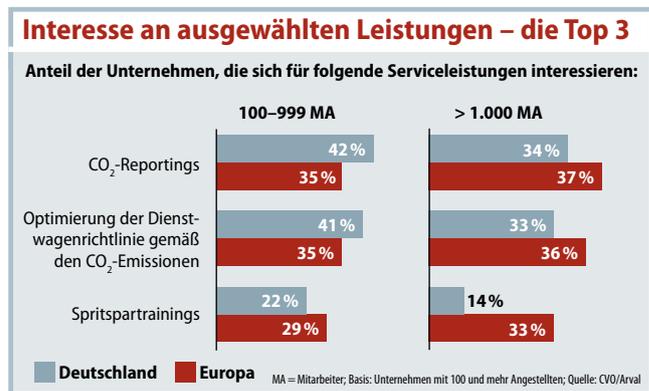
Bei der Frage „Selbermachen“ oder „Auslagern“ gibt es deutliche Mehrheiten, die ein „outsourcen“ von Dienstleistungen bevorzugen. Die Services, die am häufigsten an einen externen Anbieter vergeben werden, sind das Tankkartenmanagement (in Deutschland 81 Prozent der großen Unternehmen und 82 Prozent der Großunternehmen), die Wartung von Flottenfahrzeugen (74 Prozent und 63 Prozent), der Reifenersatz (73 respektive 51 Prozent) und Online-Reports (60 Prozent versus 64 Prozent) (siehe Grafik „Outsourcing von Serviceleistungen“ links unten).

Auch Sicherheit wichtig

Auch die Sicherheit belegt im aktuellen CVO-Barometer eine Spitzenposition. Das wird zum Beispiel am ESP deutlich, das längst nicht mehr als ein technisches Extra angesehen wird, das der Oberklasse vorbehalten ist. So ist es für 64 Prozent der kleinen und 78 Prozent der großen Unternehmen in Deutschland mittlerweile eine Pflichtausstattung. Ähnlich hoch ist auch die Zahl der großen Unternehmen, die auch leichte Nutzfahrzeuge niemals ohne ESP ordern.

In Europa sind diese Zahlen deutlich geringer (45 Prozent der großen und 28 Prozent der kleinen Firmen), was die Studienmacher sich vor allem mit dem hohen Anteil deutscher Modelle in den hiesigen Fuhrparks erklären, die bei Fahrerassistenzsystemen Standards setzen.

Für das Sicherheitsbewusstsein der deutschen Flottenverantwortlichen spricht zudem, dass gut 40 Prozent der großen Unternehmen bereits Sicherheitstrainings für die Fahrer von Dienstfahrzeugen anbieten oder solche bereits in der Einführungsphase initiiert haben. Weitere zehn Prozent bei den großen Unternehmen (über 100 Mitarbeiter) und 15 Prozent der Großunter-



nehmen (mehr als 1.000 Mitarbeiter) ziehen diese Maßnahme immerhin in Betracht. Gleichzeitig schreiben 84 Prozent respektive 91 Prozent der Firmen dieser Größenordnung, die bereits Sicherheitstrainings durchgeführt haben, dieser Maßnahme einen großen Einfluss auf die Unfallrate bei beruflichen Fahrten zu.

Dennoch ermittelt die Studie einen Anteil von 48 Prozent der großen Unternehmen, die ein Sicherheitstraining nicht anbieten. Noch höher ist der Anteil mit über 60 Prozent bei den kleinen Unternehmen. Über 80 Prozent von ihnen finden übrigens auch, dass ein sicheres Fahrverhalten bei beruflich bedingten Fahrten in der Eigenverantwortung des Fahrers liegt. Das könnte die fehlenden Maßnahmen erklären.

Passend zur Konjunktur: Fuhrparks optimistisch

Deutsche Fuhrparkentscheider rechnen in den kommenden drei Jahren mit einem Flottenwachstum. Bei den kleinen Unternehmen geht fast ein Drittel der Fuhrparkentscheider (30 Prozent) davon aus, dass die firmeneigene Flotte wachsen wird. Bei den großen Unternehmen sind es 26 Prozent. Nur fünf Prozent der großen und sechs Prozent der ganz kleinen Unternehmen in Deutschland hingegen befürchten, dass die Flotte schrumpfen könnte.

Mit der Aussicht auf wachsende Flotten geht aber auch die Erwartung einer größeren finanziellen Last einher: 70 Prozent der großen und 57 Prozent der kleinen Unternehmen gehen von einem höheren Kostendruck aus. MP

Gründe für die Anschaffung und Nutzung von Elektrofahrzeugen

