

# Standortbestimmung

**Branchenstudie** | Von Finanzierungsmethoden über neue Technologien bis hin zu Einsparpotenzialen: Das CVO Fuhrpark-Barometer von Arval gibt Auskunft über die Einstellungen der Fuhrparkverantwortlichen.



Foto: Laurent Hamels/Fondila

## Ferngesteuert | Telematiklösungen setzen sich laut aktuellem CVO-Fuhrpark-Barometer nur langsam durch

Bereits seit 2005 informiert das CVO-Fuhrpark-Barometer von Arval jährlich über aktuelle Fuhrparktrends. Ende April erschien die aktuelle Ausgabe für 2015. Für die Studie befragte das Marktforschungsunternehmen CSA von Januar bis März 2015 in zwölf europäischen Ländern telefonisch über 3.600 Fuhrparkmanager verschiedener Branchen. In Deutschland standen den Marktforschern 301 Fuhrparkverantwortliche Rede und Antwort. Davon arbeiteten

- ▶ 101 Befragte in Firmen mit weniger als zehn Mitarbeitern (im Folgenden „sehr kleine Unternehmen“),
- ▶ 60 Befragte in Unternehmen mit zehn bis 99 Mitarbeitern (kleine Unternehmen),
- ▶ 80 Befragte in Unternehmen mit 100 bis 999 Mitarbeitern (große Unternehmen) sowie
- ▶ 60 Befragte in Unternehmen mit 1.000 und mehr Mitarbeitern (sehr große Unternehmen).

Dass die Befragten in größeren Unternehmen auch größere Fuhrparks verantworteten, überrascht dabei wenig.

**Fuhrparkwachstum** | Insbesondere die Fuhrparkverantwortlichen in größeren Unternehmen gehen davon aus, dass die Zahl

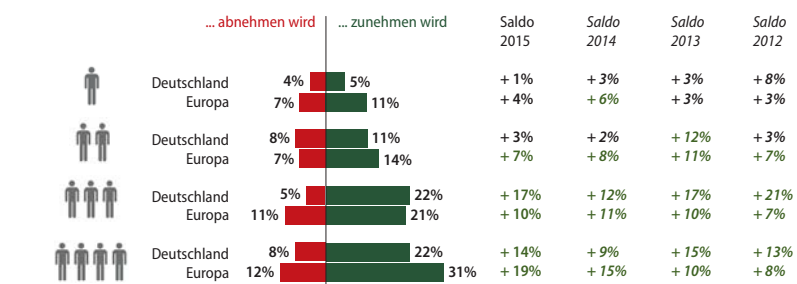
der Firmenfahrzeuge in den nächsten drei Jahren weiter zunehmen wird (Abb. 1). So erwarten mit 22 Prozent mehr als ein Fünftel der Fuhrparkverantwortlichen in großen und sehr großen Unternehmen mittelfristig eine größere Flotte. Bei den Fuhrparkmanagern in sehr kleinen oder kleinen Unternehmen liegt dieser Anteil bei fünf und elf Prozent deutlich darunter. Dabei sind die Fuhrparkmanager, die für die nächsten drei Jahre eher von schrumpfenden Flottengrößen ausgehen, vor allem bei den größeren

Unternehmen deutlich in der Minderheit. Bei den kleineren Unternehmen halten sich die Anteile der „Optimisten“ und der „Pessimisten“ dabei praktisch die Waage.

Ebenfalls ausgeglichen zeigen sich – blickt man auf das Gesamtergebnis der Studie – die Hauptfinanzierungsmethoden in den deutschen Fuhrparks: So bevorzugen 51 Prozent der Befragten das Leasing als Hauptfinanzierungsmethode, während 49 Prozent die Autos hauptsächlich kaufen. Deutlichere Unterschiede zeigen sich aber

**Abb. 1 | Wachstumspotenzial der Fuhrparks in den nächsten drei Jahren**

% denken, dass die Gesamtzahl ihnen Firmenfahrzeuge ...

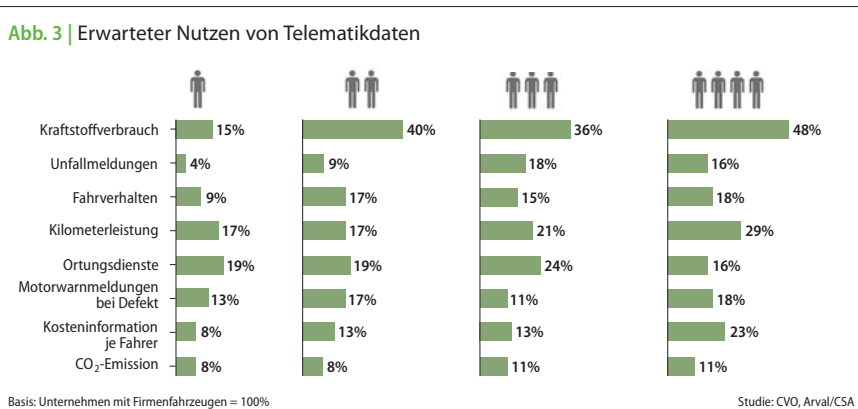
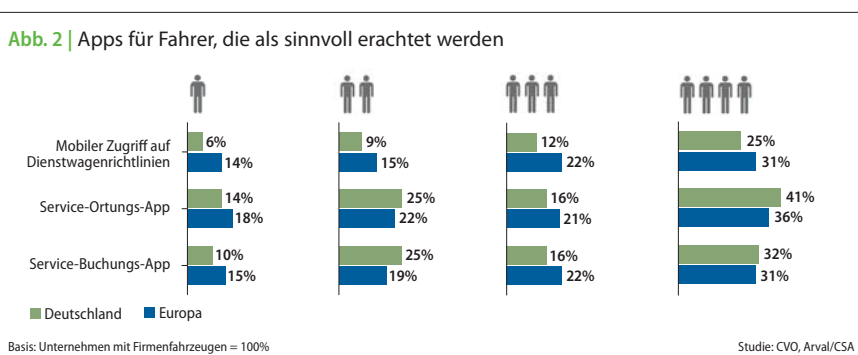


Basis: Unternehmen mit Firmenfahrzeugen = 100%; Saldo = – Fuhrparkwachstum wird zunehmen – Fuhrparkwachstum wird abnehmen Studie: CVO, Arval/CSA

innerhalb dieser Finanzierungsmethoden: So haben 56 Prozent der Fuhrparks, die als Hauptfinanzierungsmethode das Leasing angeben, einen Kilometervertrag abgeschlossen und 44 Prozent einen Restwertvertrag. Und auch die Kauffuhrparks setzen auf unterschiedliche Methoden. Hier setzen nur rund 20 Prozent auf einen Autokredit, 80 Prozent der Kauffuhrparks zahlen dagegen bar oder nehmen für den Kauf einen Kredit zum Beispiel bei der Hausbank auf.

Allerdings zeigen sich auch hinsichtlich dieser Frage Unterschiede zwischen den Unternehmensgrößen (Abb. 5). So zeigen die größeren Unternehmen erwartungsgemäß eine besonders hohe Leasingaffinität. Bei den sehr großen Unternehmen leasen insgesamt 74 Prozent ihre Fahrzeuge, bei den großen Unternehmen sind es 68 Prozent. Zum Vergleich: Die sehr kleinen und kleinen setzen lediglich zu 50 und 52 Prozent auf diese Finanzierungsmethode. Für die größeren Unternehmen spielen dabei vor allem Kilometerverträge eine Rolle: Sie alleine sind bei 55 Prozent der sehr großen Unternehmen die Hauptfinanzierungsmethode für Fuhrparkfahrzeuge. Unabhängig von der Unternehmensgröße zeigen sich deutsche Fuhrparks übrigens als besonders leasingaffin: So wählen im europäischen Gesamtschnitt zum Beispiel nur 38 Prozent der sehr kleinen Unternehmen das Leasing als Hauptfinanzierungsmethode für ihren Fuhrpark, in Deutschland sind es 50 Prozent. Nur bei den sehr großen Unternehmen ist dieser Unterschied kaum spürbar.

Anders als im gesamteuropäischen Schnitt entwickelt sich in Deutschland auch die Nutzungsdauer der Fahrzeuge (Abb. 4): So sagen sechs Prozent der in Deutschland befragten Fuhrparkverantwortlichen in sehr kleinen oder kleinen Unternehmen, dass ihre Pkw länger genutzt werden. Im europäischen Schnitt liegt dieser Anteil mit elf Pro-

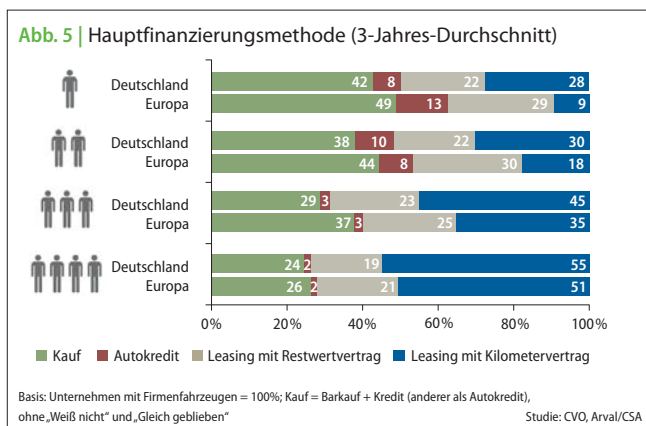
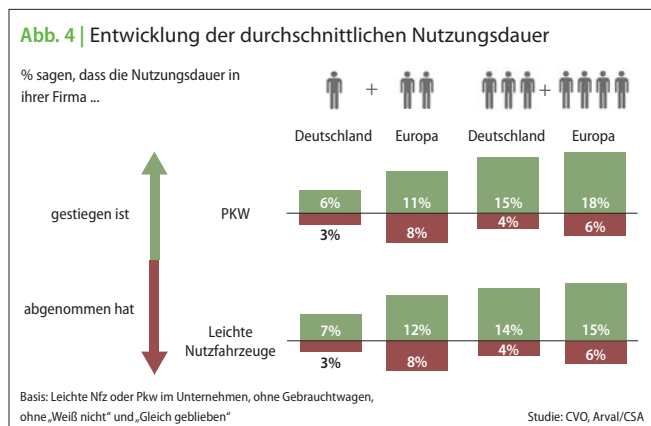


zent deutlich höher. Bei den größeren Unternehmen ist die Differenz mit 15 zu 18 Prozent ebenfalls vorhanden, im Verhältnis aber deutlich weniger ausgeprägt. Mit Blick auf die leichten Nutzfahrzeuge zeigt sich dieses Phänomen ausschließlich bei den kleineren Unternehmen.

Im Vergleich zum Vorjahr sagen aktuell übrigens deutlich weniger Fuhrparkverantwortliche kleinerer Unternehmen, dass sie ihre Fahrzeuge mittlerweile länger nutzen. Bei den Pkw ging er von 14 auf sechs, bei den leichten Nutzfahrzeugen von 15 auf sieben Prozent zurück. Bei den größeren Unternehmen tritt dieser Effekt praktisch nicht auf.

**Neue Technologien |** Auch den Einsatz neuer Technologien wie Apps oder Telematiklösungen bewerten die Fuhrparkverantwortlichen unterschiedlich. So zeigen sich die Befragten in sehr großen Unternehmen für mobile Apps für die Fuhrparkverwaltung besonders aufgeschlossen. Das gilt für Apps für Fuhrparkmanager – die Daten über das Fahrverhalten der Nutzer sammeln, einen Fernzugriff auf die Fahrzeugdaten erlauben oder einen Überblick über die Armaturenbrett-Daten erlauben – ebenso wie für fahrergerichtete Apps (Abb. 2).

So erachten beispielsweise 25 bis 41 Prozent der Fuhrparkmanager in sehr großen



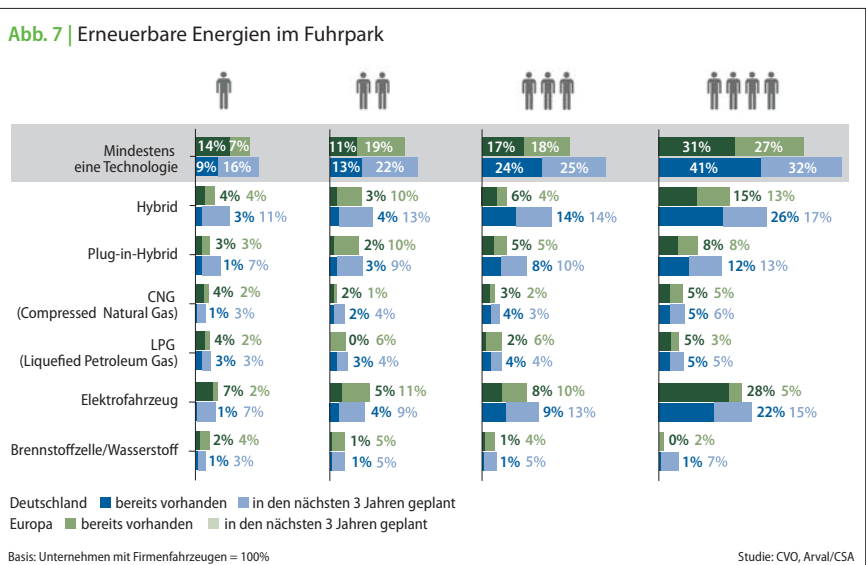
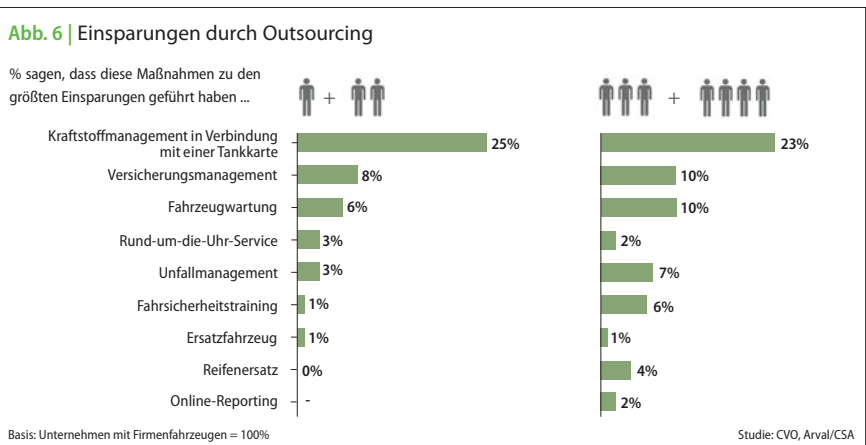
Unternehmen den mobilen Zugriff auf die Dienstwagenrichtlinie, Ortungs-Apps oder Buchungs-Apps als sinnvoll. In den sehr kleinen Unternehmen liegt dieser Anteil bei nur noch sechs bis 14 Prozent, relativ offen zeigen sich, was die Service-Apps angeht, aber auch die Fuhrparkmanager in sehr großen Unternehmen. Interessant ist, dass sich die deutschen Fuhrparkmanager in dieser Frage teilweise aufgeschlossener zeigen als der europäische Schnitt. Das ist bei den Apps für die Fuhrparkmanager selbst übrigens nicht der Fall: In Deutschland liegt der Anteil der Befragten, die derartige Anwendungen für sinnvoll erachten, durchgängig unter dem europäischen Schnitt.

Auch Telematiklösungen stehen – geht man von der aktuellen Nutzungsrate aus – vor allem die Fuhrparkleiter größerer Unternehmen offen gegenüber. So nutzen derzeit 15 beziehungsweise 25 Prozent der Fuhrparks großer und sehr großer Unternehmen in Deutschland Telematiklösungen, bei den sehr kleinen und kleinen Unternehmen liegt dieser Anteil bei acht und zwölf Prozent. Im europäischen Schnitt liegt die Nutzungsrate – mit Ausnahme der sehr kleinen Unternehmen – übrigens erneut über den deutschen Werten.

Dennoch gibt es bestimmte Telematikdaten, von denen sich auch die deutschen Fuhrparkverantwortlichen einen Mehrwert versprechen (Abb. 3). Dazu gehören insbesondere Informationen über den Kraftstoffverbrauch, die Kilometerleistung oder auch Ortungsdienste. Auch Pannemeldungen über Telematiklösungen sind für die Fuhrparkverantwortlichen von Interesse.

Teilweise unterscheiden sich die Interessenlagen aber auch hier wieder, abhängig von der Unternehmensgröße. So schätzen die Fuhrparkverantwortlichen in größeren Unternehmen Unfallmeldungen als deutlich relevanter ein als ihre Kollegen in kleinen oder sehr kleinen Unternehmen. Auf Informationen zum Kraftstoffverbrauch und zum Fahrverhalten der Firmenwagenfahrer können die Fuhrparkverantwortlichen in sehr kleinen Unternehmen am ehesten verzichten. Gleiches gilt für die Kosteninformation je Fahrer.

Grundsätzlich gilt aber für kleinere wie größere Unternehmen, dass der Anteil der Telematik-Nutzer seit 2012 deutlich gestiegen ist. In beiden Gruppen hat er sich mehr als verdoppelt: in den kleinen und sehr kleinen Unternehmen kumuliert von vier auf neun Prozent, in den großen und sehr großen Unternehmen – ebenfalls kumuliert – von acht auf 17 Prozent.



**Geld und Umwelt |** Aber auch ohne Telematiklösungen identifizieren die Fuhrparkverantwortlichen Potenziale zur Effizienzsteigerung – nicht selten im Zuge des Outsourcings von Prozessen. So steht bei den Befragten vor allem das Kraftstoffmanagement in Verbindung mit einer Tankkarte hoch im Kurs. Diese externe Unterstützung hat bei 25 Prozent der kleineren und 23 Prozent der größeren Unternehmen bereits zu Einsparungen geführt (Abb. 6). Jeweils zehn Prozent der Fuhrparkverantwortlichen in größeren Unternehmen konnten zudem bereits mit dem Outsourcing des Versicherungsmanagements sowie der Wartungsprozesse Geld sparen. Bei den kleineren Unternehmen liegen diese Anteile bei acht beziehungsweise sechs Prozent. Unterschiede bestehen bei Leistungen wie dem Unfallmanagement oder Fahrsicherheitstrainings: Hier berichten die Fuhrparkverantwortlichen der großen und sehr großen Unternehmen häufiger von Effizienzpotenzialen.

Auch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben stoßen in allen Unternehmen auf gleich große Gegenliebe. Zum einen zeigen sich die deutschen Fuhrparkverantwortlichen diesbezüglich oftmals skeptischer als der europäische Schnitt. Zum anderen sind die großen und sehr großen Unternehmen diesem Thema gegenüber deutlich offener eingestellt. So haben vor allem die sehr großen Unternehmen bereits Fahrzeuge mit alternativen Antrieben in ihrer Flotte, und das sind vor allem Elektro- oder Hybridautos.

Erdgasfahrzeuge oder Fahrzeuge mit Brennstoffzelle spielen – im letzteren Fall auch mangels Angebot – lediglich eine untergeordnete Rolle (Abb. 7).

Mittelfristig gesehen wird sich an dieser Situation auch nur wenig ändern. Nur eine Minderheit der Befragten plant in den nächsten drei Jahren die Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben – besonders hoch im Kurs stehen dabei Hybride und Elektromobile. | cfm