

Und was lernen wir daraus?

Mehr als nur Ergebnisse | Die Car-Policy-Studie führt zu Erkenntnissen, aus der sich konkrete Handlungsempfehlungen für Fuhrparkverantwortliche ableiten lassen

Erweiterte Mobilität | Die Bereitschaft, auch öffentliche Verkehrsmittel in das Mitarbeiterprogramm aufzunehmen, ist stark gestiegen. Die Reporting-Systeme müssen darauf abgestimmt werden

— Mit Unterstützung von Autoflotte und der FOM Hochschule für Oekonomie und Management München führte Fleetcompetence nach 2014 zum zweiten Mal eine Studie zum Thema Car Policy in Unternehmen durch. Dabei wurden alle Themenbereiche der Firmenwagenregelung von Unternehmen beleuchtet. Vom generellen Mobilitätskonzept über Berechtigungen bis hin zur Einbindung externer Flottenmanagementlösungen zeigt die Studie den aktuellen Stand und durch den Vergleich mit der Vorstudie auch die aktuellen Entwicklungen auf.

Neben der generellen Entwicklung in vielen Bereichen in Richtung größerer Freiheitsgrade (siehe Leitartikel auf S. 22-25) führte

die Studie aber auch zu Erkenntnissen, aus denen sich konkrete Handlungsempfehlungen ableiten lassen. Hier einige Beispiele.

Mobilitätskonzept | Insbesondere im Außendienst, Vertrieb und mittlerem Management ist die in der Car Policy verankerte Lösung, Kilometergelder und Firmenwagen alternativ (zum ausschließlichen Firmenwagen oder ausschließlichen Kilometergeld) zu erhalten, signifikant angestiegen. Dabei zeigt die Gruppe des mittleren Managements mit knapp 25 Prozent hier den größten Anteil. Man kann daraus einen Wandel hin zu größerer geforderter Flexibilität ableiten. Auch die Bereitschaft, neben der fahrzeugbezogenen Mobilität auch öffentliche

Foto: Robert Kneschke/Adobe Stock

Verkehrsmittel in das Mitarbeiterprogramm aufzunehmen, ist stark (auf mittlerweile 30 Prozent) gestiegen. So ist es auch nicht verwunderlich, dass beispielsweise im Segment „Vertrieb“ das Hauptkriterium zur Gewährung eines Firmenfahrzeugs „Notwendigkeit für die Tätigkeit“ von 68 Prozent auf über 80 Prozent gestiegen ist.

Auch bei Kilometerentschädigungen hat sich der Trend umgekehrt. Waren 2014 erst 25 Prozent der befragten Unternehmen dazu bereit, ihren Mitarbeitern für die geschäftliche Nutzung von Privatfahrzeugen Kilometerentschädigungen zu bezahlen, so sind dies heute 75 Prozent.

Um diesem gestiegenen Flexibilitätsbedarf Rechnung zu tragen, sollten sich die Unternehmen sowohl hinsichtlich der Car Policy als auch bezüglich der organisatorischen Aufstellung auf diese und noch weitergehende Flexibilität einstellen. Dazu gehört eine Öffnung auch hin zu kombinierten Mobilitätslösungen, also zum Beispiel je nach Reiseziel unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten entscheiden zu können, ob mit dem Firmenfahrzeug/Privatwagen, der Bahn oder dem ÖPNV gefahren wird.

So hat mit zunehmenden Kommunikationsmöglichkeiten auch die Bahn vielfältig beim Dienstreiseverkehr an Bedeutung zugelegt, da hier die Reisezeit mittlerweile nahezu vollständig als Arbeitszeit genutzt werden kann.

Um diese Flexibilität auch zum Leben erwecken zu können, ohne dabei den Verwaltungsaufwand zu stark ansteigen zu lassen, sind abgestimmte Reporting-Systeme oder Flotten- und Mobilitätsmanagement-Systeme erforderlich oder die Einbindung von Dienstleistern, die dieses Zusammenführen unterschiedlicher Mobilitätsformen organisieren können.

Leasing und Flottenmanagement | Die Zufriedenheit mit den Leasinggebern unterscheidet sich deutlich zwischen den einzelnen Gruppen „größter Anteil“, „zweit-, dritt-, viert- und fünftgrößter Anteil“. Außergewöhnlich gute Bewertungen erhielten die Gruppen „größter Anteil“ und „fünftgrößter Anteil“. Dies sind jene Gruppen, die bewusst entweder als Hauptleasinggeber der Zukunft ausgewählt wurden oder (zweiteres) die Nischengruppe für die Fahrzeuge des oberen Führungskreises. Die mittleren Gruppen zeigen entsprechend mittlere Zufriedenheitswerte.

Weiterhin kann daher die Empfehlung gegeben werden, keine der Gruppen als „gesetzt“ festzulegen, sondern immer einen

dauernden sportlichen Wettbewerb, sowohl in Bezug auf Konditionen als auf den Kundenservicegrad zu erzeugen. Hierzu sind Multi-Bidding-Lösungen die wirksamste Maßnahme.

Fahrzeugwahl | Die meisten Unternehmen ziehen für die Firmenwagenvergabe als Richtschnur die Full-Service-Leasingrate heran. Aber immer noch etwa 35 Prozent der befragten Flottenbetreiber nutzen als Kriterium für die Gewährung eines Firmenwagens stattdessen den Listenpreis des Fahrzeugs – der weitaus größte Teil davon sogar bei solchen, die nicht als Kauffuhrparks, sondern ausschließlich als Leasingfuhrpark betrieben werden.

Hier sind Weiterentwicklungspotenziale zu erkennen, da der Fahrzeuglistenpreis zumindest für die zu erwartenden Kosten kein geeignetes Kriterium darstellt.

Dadurch, dass die Wertentwicklung und somit auch der zugrunde zu legende Restwert nicht bei jedem Auto am Listenpreis festgemacht werden kann, sondern am konkreten Wertverlust der einzelnen Modelle, ist die Auswahl über den Listenpreis eine ungeeignete Methode.

Es gibt viele Beispiele, bei denen Fahrzeuge mit niedrigeren Listenpreisen, aber höheren Wertverlusten deutlich höhere Kosten verursachen als wertstabile Fahrzeuge mit höheren Listenpreisen.

Dies gilt natürlich nur, wenn für die einzelnen Mitarbeitergruppen die Fahrzeugkosten als Kriterium gelten sollen. In diesen (wohl den meisten) Fällen, ist es sogar bei Kauffuhrparks sinnvoll, sich an den Full-Service-Raten von Vergleichsfahrzeugen zu orientieren.

Als Quelle können in diesen Fällen zum Beispiel externe Flottenmanagementunter-

nehmen herangezogen werden. Die Höhe dieser maximalen Full-Service-Raten ist bei den Mitarbeitergruppen „Unternehmens-/Geschäftsführung“, „Vertrieb“ und „technischer Außendienst“ gegenüber 2014 tendenziell gesunken und im Segment „mittleres Management“ leicht gestiegen.

Der Hauptvorteil der Nutzung dieser Full-Service-Raten als Bemessungsgrundlage zur Fahrzeugnutzung besteht darin, dass in dieser Rate sowohl die Restwertentwicklung als auch die betriebliche Kostenentwicklung eingearbeitet sind. Daher ist diese bei Flotten, deren Philosophie darin besteht, unterschiedlichen Hierarchiestufen unterschiedliche Kostenbudgets zuzugestehen, die geeignetere Variante.

Fahrzeugnutzung | Interessant ist auch die Entwicklung der Beteiligung der Mitarbeiter an den Kosten des Firmenwagens. Um die Attraktivität des Firmenfahrzeugs für den Mitarbeiter zu steigern, ist die Kostenbeteiligung für Privatfahrten nun deutlich unter 20 Prozent gefallen. Auch dieser kleine Anteil sollte die Frage für sich beantworten können, inwieweit diese Kostenbeteiligung auch organisatorischen Mehraufwand und Motivationsbeschränkung nach sich zieht, der möglicherweise höher zu bewerten ist als die nominelle Einsparung.

Hingegen ist die Beteiligung an selbstverschuldeten Unfällen sinnvollerweise von 52 auf 57 Prozent gestiegen. Hier sollte jedes Unternehmen nicht zuletzt aus steuerlichen Gründen die Zahlung des Mitarbeiters in Höhe einer üblichen Selbstbeteiligung implementieren.

Ebenfalls auffällig war der zwar von knapp 20 auf unter zehn Prozent gesunkene Anteil der Unternehmen, die die Mitarbeiter an den Wagenwäschen beteiligen. Hier ist

Foto: Fleetcompetence



Roland Vogt | Als Professor für Strategisches Management an der FOM Hochschule für Oekonomie und Management in München ist er

auch in der Erforschung der geschäftlichen Mobilität der Zukunft aktiv. Als langjähriger Geschäftsführer von operativen Flottenmanagementgesellschaften hat er umfassende Erfahrungen im Flottenmanagement und in Mobilitätsstrategien. Darüber hinaus ist er Gründer und Sprecher des Zegemo, Zentrum für geschäftliche Mobilität, das Unternehmen im Bereich Training, Forschung und Beratung unterstützt.

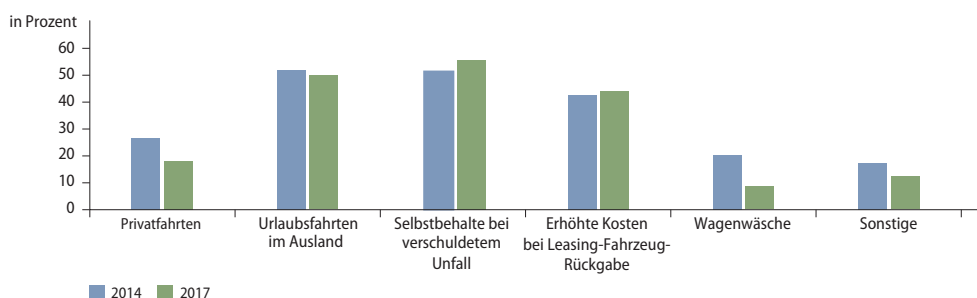
Bei Interesse an der kompletten Studie E-Mail an: roland.vogt@zegemo.de

unserer Erfahrung nach der Verwaltungsaufwand regelmäßig größer als die vermeintliche Kostensenkung.

Auch sollte man als Unternehmen darüber nachdenken, ob die Beschränkung der Wagenwäsche insbesondere in Wintermonaten auch auf Kosten der positiven Außenwirkung der Fahrzeuge gehen kann. Zudem hat diese eigentlich sehr kleine Kostenposition oftmals große Auswirkungen auf die Unternehmenskultur; drückt doch eine Beschränkung oder Kostenbeteiligung oftmals auch ein Misstrauen gegenüber den Mitarbeitern aus mit allen damit verbundenen (negativen) Nebeneffekten.

| Roland Vogt

1 | Beteiligung der Mitarbeiter an Kosten



- ▶ Die Beteiligung der Mitarbeiter an Privatfahrten ist zu Gunsten der Attraktivität weiter rückläufig.
- ▶ Die Beteiligung an selbstverschuldeten Unfällen ist auf über 55 Prozent gestiegen.
- ▶ Die Beteiligung an der Wagenwäsche ist nicht zuletzt aus Gründen des ungünstigen Aufwands-Nutzen-Verhältnisses stark zurückgegangen und liegt nun unter zehn Prozent.

Studie: „Car Policy 2017“, Fleetcompetence