

Gegen den Richtungswechsel

Exklusiv: die aktuellen Studien-Ergebnisse | Ob Telematik, Alternativen zum Verbrennungsmotor oder zum Firmenwagen überhaupt: Deutsche Fuhrparkverantwortliche geben sich konservativer als ihre europäischen Kollegen.

— Bei Zukunftsthemen tun sich Fuhrparkbetreiber in Deutschland schwerer als im restlichen Europa. Das zeigt sich sowohl bei der vergleichsweise noch geringeren Nutzung neuer Antriebstechnologien (siehe S. 20/21) als auch bei den noch wenig verbreiteten Mobilitätsangeboten, die darauf abzielen, Alternativen zu Fahrten mit dem Dienstwagen zu schaffen (siehe S. 19), oder bei der noch kaum eingesetzten Telematik, die dazu beitragen kann, den Kraftstoffverbrauch zu senken und die Sicherheit zu erhöhen. Das bringt das aktuelle Fuhrpark-Barometer 2017 des Corporate Vehicle Observatory (CVO) von Arval ans Licht, das der *Autoflotte* exklusiv vorgestellt wurde.

Telematik weniger verbreitet | Nur acht Prozent der deutschen Fuhrparks, die für die Studie befragt wurden, nutzen aktuell ein Telematiksystem. Im restlichen Europa sind es zweieinhalbmal so viele, nämlich 20 Prozent.

„In Deutschland ist Telematik immer noch etwas unterrepräsentiert und noch nicht so ganz in den Köpfen verbreitet“, sagte auch Katharina Schmidt, Head of Consulting & CVO bei Arval in Deutschland, im Gespräch mit *Autoflotte*.

Jedes dritte Großunternehmen in Europa nutzt Telematik, in Deutschland nur jedes fünfte.

Auffällig ist jedoch – wie auch bei anderen Innovationen im Fuhrpark wie alternative Antriebe oder Mobilitätsformen –, dass große und sehr große Unternehmen und dementsprechend große Fuhrparks doch deutlich häufiger den gewohnten Weg verlassen und sich auf neues Terrain wagen.

So nutzt in Deutschland jedes zehnte Unternehmen mit 100 bis 999 Mitarbeitern und

jedes fünfte Großunternehmen mit mehr als 1.000 Mitarbeitern bereits Telematik, dagegen aber noch keiner der befragten Fuhrparkbetreiber mit weniger als zehn Beschäftigten (siehe Grafik 1, oben rechts).

Und auch hier liegen die Unternehmen im restlichen Europa – in allen Größenklassen – vorn: Jedes dritte europäische Großunternehmen setzt bereits Telematik ein – und damit 13 Prozentpunkte mehr als in Deutschland, bei großen Unternehmen mit 100 bis 999 Beschäftigten jedes vierte und nicht nur jedes zehnte wie in Deutschland. Und bei kleinen Firmen mit bis zu zehn Mitarbeitern haben in Europa immerhin neun Prozent Telematiklösungen im Einsatz. Zur Erinnerung: In Deutschland waren es in dieser Größenkategorie null Prozent.

Viele Gründe für Telematik in Europa |

Setzen die wenigen deutschen Unternehmen, die sich für Telematik entschieden ha-

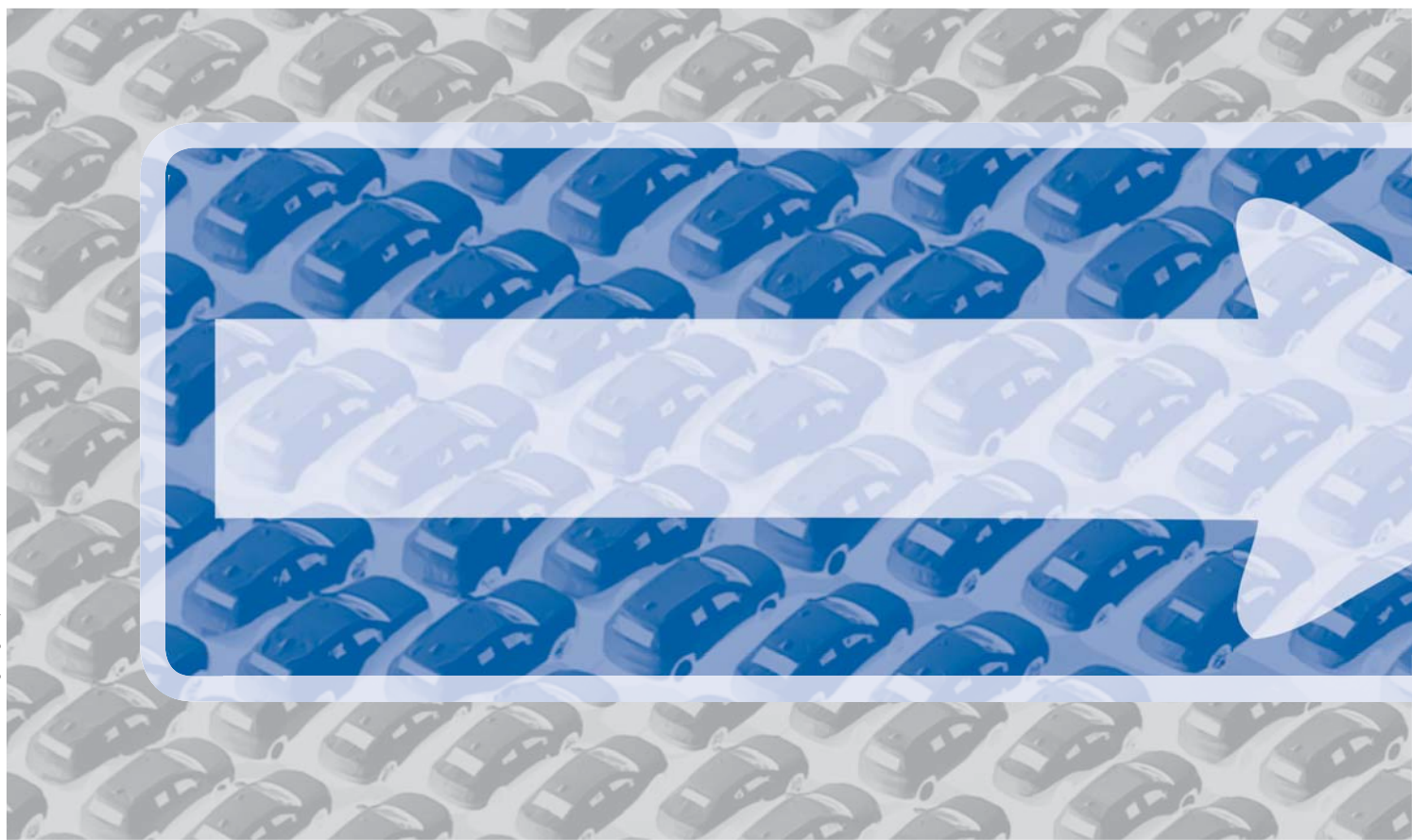
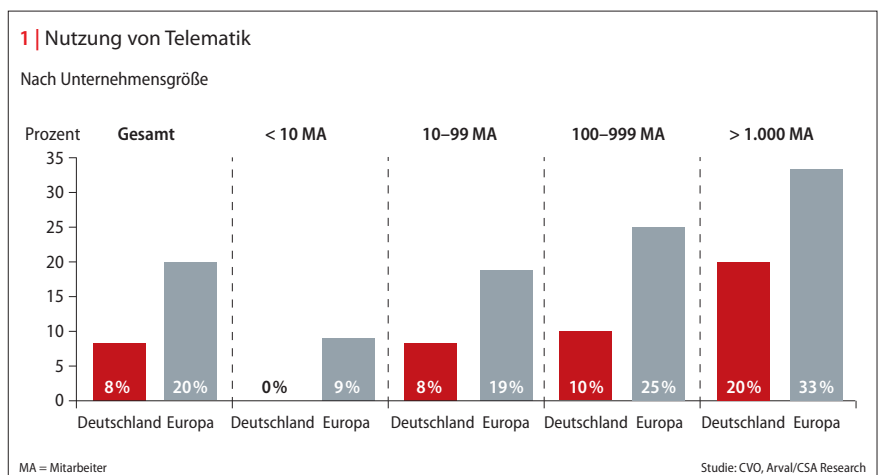


Foto: Vektorisiert/Adobe Stock; Ingo Wagner/dpa (M); Autoflotte

ben, diese am häufigsten ein, um Fuhrparkkosten zu reduzieren (48 Prozent), verfolgen die Befragten im restlichen Europa verschiedene Ziele mit großer Intention. Die Ortung der Fahrzeuge ist der häufigste Grund (69 Prozent; Deutschland: 36 Prozent). Erst an zweiter Stelle steht bei den europäischen Unternehmen das Top-Ziel der Deutschen: die Verringerung der Fahrzeugkosten (55 Prozent), gefolgt von der Optimierung der Fahrstrecken (54 Prozent; in Deutschland: 32 Prozent) und der Verbesserung der Fahrersicherheit (52 Prozent; in Deutschland: 28 Prozent).

Jedes zweite europäische Unternehmen (50 Prozent) will mit der Telematik auch das Fahrverhalten seiner Firmenwagenlenker verbessern – dies wollen nur 16 Prozent der deutschen Fuhrparks damit erreichen.

Unterschiedlich ist auch, wo sich die Fuhrparks das Telematiksystem beschaffen. Ist in Deutschland der Automobilhersteller der Hauptlieferant (bei 36 Prozent waren die erworbenen Fahrzeuge bereits vom Hersteller damit ausgestattet, in Europa ist dies nur bei 16 Prozent der Fall), sind es im übrigen Europa bei rund jedem vierten Fuhrpark die Telekommunikations-Unternehmen, die Te-



lematik-Systeme zur Verfügung stellen (27 Prozent). Die spielen in deutschen Fuhrparks mit nur vier Prozent dagegen eine ebenso marginale Rolle wie die Automobil-Zulieferer, die im restlichen Europa für 17 Prozent der Befragten als Lieferant fungieren.

Wachstumspessimismus in Deutschland |

Deutliche Unterschiede zwischen Deutschland und dem Rest Europas gibt es auch bei der Einschätzung, ob der Fuhrpark in den

nächsten drei Jahren wachsen wird. Hier zeigen sich europäische Firmen deutlich optimistischer. So liegt der Saldo, also die Differenz aus den positiven Antworten, die ein Wachstum der Flotte erwarten, und den negativen Antworten, die davon ausgehen, dass sich die Zahl der Firmenfahrzeuge verringern wird, bei der Gesamtheit aller Fuhrparkbetreiber in Europa bei plus elf Prozent, in Deutschland dagegen nur bei mageren plus zwei Prozent.

Am gravierendsten sind die unterschiedlichen Perspektiven bei den großen Unternehmen mit 100 bis 999 Mitarbeitern: Hier ergibt sich in Europa ein Saldo von plus 14 Prozent, der zweithöchste Wert, der überhaupt erreicht wird, in Deutschland ist er hingegen negativ und kommt auf den niedrigs-



CVO-Fuhrpark-Barometer 2017

- ▶ Allgemeiner Überblick Seite 16
- ▶ Alternative Mobilitätsformen Seite 19
- ▶ Der Dieselskandal und die Folgen Seite 20

CVO-Fuhrpark-Barometer | Die Methode

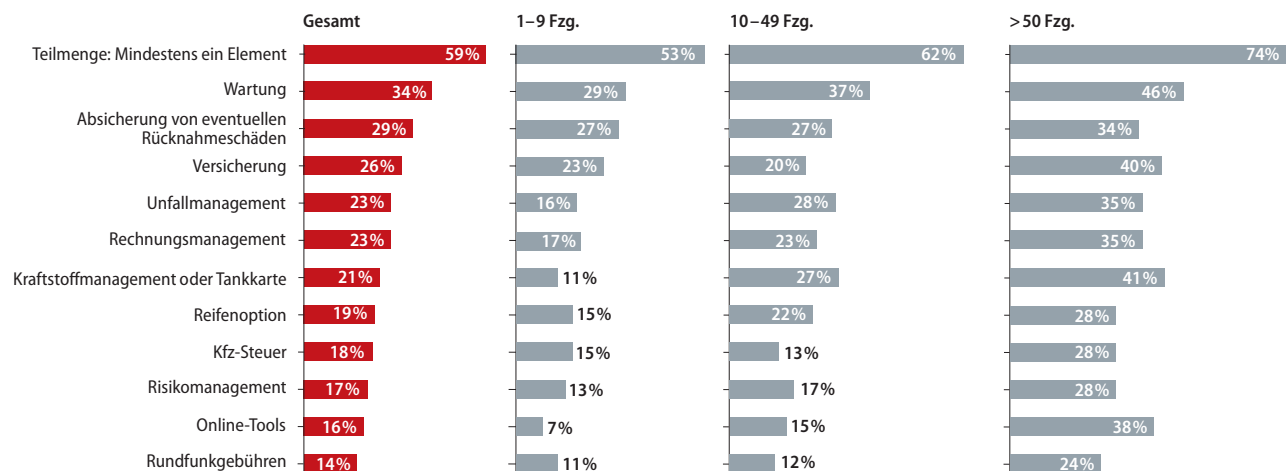
– Für das Fuhrpark-Barometer 2017 wurden zwischen 16. Januar und 6. Februar 2017 insgesamt 3.540 telefonische Interviews mit Fuhrparkmanagern in Unternehmen mit mindestens einem Firmenfahrzeug geführt, davon über 300 in Deutschland. Diese befragten Unternehmen kamen zu 46 Prozent aus dem Dienstleistungssektor, zu 32 Prozent aus der Industrie, zu zwölf Prozent aus dem Baugewerbe und elf Prozent aus dem Handel.

Die Erhebung hat CSA Research im Auftrag des Corporate Vehicle Observatory (CVO) von Arval durchgeführt.

In die Studie eingeflossen sind die Ergebnisse folgender europäischen Länder: Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Niederlande, Luxemburg, Polen, Portugal, Schweiz, Spanien und Tschechien.

2 | Wichtige Serviceangebote bei Leasing mit Kilometer-Vertrag in Deutschland

Nach Fuhrparkgröße



Studie: CVO, Arval/CSA Research

ten Wert von minus vier Prozent: Hier überwiegen also die Pessimisten, denn während in den großen Unternehmen in Deutschland nur fünf Prozent von einem Flottenwachstum in den nächsten drei Jahren ausgehen, rechnen neun Prozent mit einer Verkleinerung der Flotte.

Kürzere Nutzungsdauer in Deutschland |

Dafür werden die Bestandfahrzeuge in Deutschland häufiger ausgetauscht: Die durchschnittliche Haltedauer ist hier mit 4,9 Jahren genau ein Jahr kürzer als im restlichen Europa, wo nach 5,9 Jahren gewechselt wird. Am schnellsten erneuern große Fuhrparks mit mehr als 50 Fahrzeugen ihren Bestand: in Deutschland nach 3,6 Jahren, in Europa nach 4,7 Jahren. Kleine Flotten mit bis zu neun Autos geben sie erst später in die Wiedervermarktung als der Durchschnitt: nach 5,4 Jahren in Deutschland und nach 6,5 Jahren im restlichen Europa.

„Die Fahrzeuge werden im Vergleich zu den letzten Jahren mittlerweile kürzer gefahren, bevor sie in den Wiederverkauf gehen. Diese Werte haben wir letztmalig vor der Finanzkrise gesehen“, kommentiert Schmidt. „Das kann unterschiedliche Ursachen haben. Erstens: der Anspruch, mit den neuesten Technologiestandards mitzugehen und somit über eine moderne Flotte zu verfügen. Zweitens: sich kurzfristig auf neue Erkenntnisse in der Dieseldiagnostik einstellen zu können.“

Leasing dominiert die Finanzierung | Eignigkeit herrscht bei der Finanzierung der Firmenfahrzeuge. Die Hauptmethode ist das

Leasing – in Deutschland mit 64 Prozent und Europa mit 54 Prozent.

Jedoch sind die Vorlieben für die existenten Vertragsformen unterschiedlich ausgeprägt. Zwar überwiegen in der Gesamtheit der Unternehmen die Kilometerverträge – in Deutschland mit 47 Prozent (versus 17 Prozent Restwertverträge) und im übrigen Europa mit 28 Prozent. Jedoch spielt hier der Restwertvertrag mit 26 Prozent eine ähnlich große Rolle. Und bei kleinen und mittleren Unternehmen liegt er mit je 29 Prozent sogar vor den Kilometerverträgen (elf respektive 20 Prozent).

Große Fuhrparks lagern häufiger Aufgaben aus als andere – vor allem die zeitintensiveren.

Angesichts dessen, dass Kilometerverträge im restlichen Europa noch nicht so stark verbreitet sind, planen mehr Firmen in Europa als in Deutschland, diese Vertragsform in Zukunft auszubauen: neun Prozent wollen dies auf jeden Fall (in Deutschland: drei Prozent), 24 halten eine Zunahme für wahrscheinlich (in Deutschland: zwölf Prozent).

Zweitwichtigste Finanzierungsmethode ist der Kauf, der in Deutschland bei 30 Prozent und in Europa bei 39 Prozent liegt und bei kleineren Unternehmen häufiger praktiziert wird als in größeren. Die Bedeutung des Kaufs nimmt mit zunehmender Firmengröße ab und liegt bei Großunternehmen in Deutschland nur noch bei 18 Prozent (Euro-

pa: 28 Prozent). Eine vergleichsweise marginale Bedeutung kommt dem Autokredit zu, der von sechs Prozent der Befragten in Deutschland und sieben Prozent in Europa favorisiert wird. In Großunternehmen mit mehr als 1.000 Beschäftigten nehmen diesen jeweils nur ein Prozent in Anspruch.

Beliebte Serviceangebote | In Deutschland erfreuen sich die Serviceangebote beim Leasing mit Kilometervertrag größter Beliebtheit – gerade bei den großen Fuhrparks mit mehr als 50 Fahrzeugen. Hier gaben 74 Prozent der Befragten an, mindestens ein Modul zu nutzen. Über alle Fuhrparkgrößen hinweg liegt die Penetrationsquote bei 59 Prozent (siehe Grafik 2 oben).

Am häufigsten werden Wartungspakete abgeschlossen, die jeder dritte Fuhrpark als Vertragsbaustein gewählt hat (34 Prozent), gefolgt von der Absicherung gegen Rücknahmeschäden (29 Prozent), Kfz-Versicherung (26 Prozent) und Unfall- sowie Rechnungsmanagement (jeweils 23 Prozent).

Diese Vorlieben zeigen, dass vor allem Leistungen gefragt sind, die den Fuhrparkmanager zeitlich und administrativ entlasten. Pflichten, die mit einer einfachen automatisierten Überweisung oder Bankeinzug zu erfüllen sind, wie die Bezahlung der Kfz-Steuer oder Rundfunkgebühren, wickeln sie häufiger selber ab.

Die Studie zeigt bei dieser Frage auch: Große Fuhrparks lagern häufiger Aufgaben aus und interessieren sich folglich stärker für die Servicemodule des Leasinggebers.

| Mireille Pruvost