

Lass doch die Fehler einfach bleiben – oder wie man Kostenexplosionen vermeiden kann

Die betriebliche Mobilität mitzuverantworten, bedeutet lebenslanges Lernen. Rahmenbedingungen, Prozesse und die Mobilitätsbedürfnisse verändern sich, oft schleichend, aber manchmal erschreckend schnell. Die Digitalisierung schreitet voran und eröffnet neue Möglichkeiten. Daher sollte, nein muss auch das Mobilitäts- und Fuhrparkmanagement immer wieder angepasst werden. Dabei gilt es diverse Fehler zu vermeiden, die die Fuhrparkkosten zukünftig in die Höhe treiben. Gerade zu Beginn eines neuen Jahres bietet sich deshalb eine Umstrukturierung des Fuhrparks an, um Kosten zu sparen.



Kann passieren. Oder?

Einer der größten Fehler, bei dem die Unternehmen gleichzeitig am tiefsten in die Tasche greifen müssen, sind die Gesamtkosten. Diese müssen über den gesamten Nutzungszyklus eines Fahrzeugs berechnet werden und werden häufig außer Acht gelassen. Die Investitionsentscheidung wird vordergründig vom Anschaffungspreis abhängig gemacht, Folgekosten werden nicht in Betracht gezogen. Dabei ist die ganzheitliche Kostenbetrachtung, die Total Cost of Ownership (TCO), die Grundlage für einen betriebswirtschaftlich funktionierenden Fuhrpark. Ein niedriger Einkaufspreis eines Fahrzeugs korrespondiert nicht gleichzeitig mit vergleichsweise niedrigen Kosten über den gesamten Lebenszyklus im Unternehmen. Die Anschaffungskosten sind lediglich die Spitze des Eisbergs. Die TCO zielt deshalb darauf ab, mögliche Kostentreiber und versteckte Kosten im Vorfeld aufzudecken. Das ist bei einer Neuanschaffung grundlegend, insbesondere wenn es um alternative Antriebe geht. Betrachtet man lediglich die Anschaffungskosten, kann ein falsches Bild entstehen. Alternative Antriebe, wie Elektroautos, sind zwar häufig in der Anschaffung teuer, können sich aber auf lange Sicht bezahlt machen. Schließt man Alternativen zum klassischen Verbrenner aufgrund der Anschaffungskosten von vorneherein aus, kann das nicht nur zu höheren Kosten führen, man verwehrt sich auch der Mobilitätswende und dem nachhaltigen Fuhrpark.

Fatal kann im Fuhrparkmanagement auch ein fehlendes Schaden- und Riskmanagement sein. Ein richtiges Schadenmanagement kann Prozesse vereinfachen, Ausfallzeiten minimieren, weiteren Schäden vorbeugen und somit Kosten reduzieren. Zum Schadenmanagement eines jeden Fuhrparks sollten präventive Maßnahmen wie Schulungen, Nutzerkreiseinschränkungen und Anreize wie Bonus-Malus-Systeme gehören. Außerdem sollten wichtige Hinweise zum Vorgehen im Schadenfall im Dienstwagenüberlassungsvertrag festgehalten

werden. Hierbei sei aber gesagt, dass nicht nur die Fahrer:innen ein operationelles Risiko darstellen, sondern auch die Fuhrparkmanagenden selbst. Auch sie sind regelmäßig in Bereichen wie Kontrollpflicht der Führerscheine und UVV zu schulen.

Einsparpotenziale erkennen

Das Riskmanagement beschreibt alle Aktivitäten im Umgang mit Risiken, die sich aus dem Betrieb eines Fuhrparks ergeben. Dazu zählen insbesondere die Messung (Risikocontrolling) und die Optimierung (Risikosteuerung) eines Risiko-Ertrags-Profiles. Wenn man die Risiken kennt und einschätzen kann, lassen sich präventive Maßnahmen implementieren, die Einsparpotenzial bieten. Zu den Vorteilen, die sich aus einem Riskmanagement ergeben, gehören unter anderem die Reduzierung der Schadenhäufigkeit und -aufwendungen, eine langfristige Kostenstabilität sowie die Reduzierung des Aufwands der Schadenbearbeitung. Damit spart man gleichzeitig Mitarbeiterkapazitäten ein, die sich wiederum positiv auf die Fuhrparkkosten auswirken.

Außerdem ist ein funktionierendes Prozessmanagement unabdingbar – das beginnt bei der Ausschreibung und endet bei der Aussteuerung und der Fahrzeugrückgabe, bei der heute viele Unternehmen hohe Summen an Lehrgeld zahlen. Auch ohne eine angemessene Car-Policy können die Kosten für den Fuhrpark unnötig in die Höhe schießen. Ein gern genutztes Mittel bei der Mitarbeitermobilität ist der Dienstwagen. Fehlende Spielregeln für Fahrer:innen im Umgang mit den Fahrzeugen machen allerdings immer wieder Sorgen. Auch wenn häufig von Unternehmen die Privatnutzung der Dienstwagen angeboten wird, handelt es sich immer noch um Firmeneigentum. Allerdings gehen nicht alle Fahrer:innen pfleglich damit um. Deswegen sollten Fuhrparkverantwortliche darauf achten, die Nutzung des Dienstwagens umfassend zu regeln, um unschöne Kosten zu vermeiden. Außerdem haben die Fahrer:innen und das Fahrverhalten einen großen Einfluss auf die variablen Kosten hinsichtlich Verbrauch, Schäden und Verschleiß. Fuhrparkmanagende sollten deshalb konkrete Regeln im Umgang mit den Fahrzeugen aufstellen. Plug-in-Hybride bei-

AUTOR

AXEL SCHÄFER

ist seit 2010 Geschäftsführer des von ihm mit initiierten und mit gegründeten Bundesverbandes Fuhrparkmanagement e. V. und Sprecher der FMFE Fleet And Mobility Management Federation Europe. Zuvor war er viele Jahre erfolgreich im Vertrieb bei führenden Leasinggesellschaften tätig, bevor er sich 1991 selbstständig machte. Der diplomierte Finanzierungs- und Leasingwirt (VWA) ist seit 1992 als Autor, Trainer/Fachreferent in Deutschland, Österreich und der Schweiz tätig. Seine Kernkompetenz liegt nach wie vor in Fuhrparkmanagement und Leasing. Von 1992 bis 2012 war er Autor und Herausgeber des Praxishandbuchs Fuhrparkmanagement, aktuell gibt er das Fleet & Mobility Cockpit für Mitglieder des Fuhrparkverbandes heraus, eine digitale Know-how-Sammlung, die umfangreiches Fuhrparkwissen bereitstellt.



spielsweise hauptsächlich im Verbrennermodus zu nutzen – das schadet nicht nur der Umwelt, sondern in besonderem Maße auch dem Kraftstoffbudget. Begrenzt man die Höhe der Tankkosten, kann man gleichzeitig auch festlegen, dass Mitarbeitende die Mehrkosten selbst tragen müssen. Damit kann man nicht nur die Fuhrparkkosten verringern, sondern auch einen Beitrag zur Nachhaltigkeit leisten.

Ein fehlendes Nachhaltigkeitsbewusstsein kann ebenfalls die Kosten in die Höhe treiben. Auch wenn in vielen Fuhrparks die Mobilitätswende bereits vorangebracht wird, gibt es immer noch Fuhrparkmanagende, die eine Umstellung als unwirtschaftlich oder nicht notwendig erachten. Dabei kann man durch einen Austausch der Flotte Geld sparen. Mit Blick auf die Klimaschutzziele und die Emissionsbeschränkungen ist davon auszugehen, dass die Kosten für Verbrenner deutlich steigen werden. Betrachtet man die steigenden Spritpreise in den vergangenen Wochen und Monaten, ist ein Umstieg allein deshalb schon sinnvoll, um die Kosten zu reduzieren.

Aktuelle Themen berücksichtigen

Wer vor lauter operativen Aufgaben keine längerfristige Strategie entwickelt, auch der kann in die Kostenfalle tappen. Vor allem sollte es eine Strategie zur Entwicklung und Optimierung der betrieblichen Mobilität geben. Nicht erst seit der Corona-Pandemie hat sich das Mobilitätsverhalten der Menschen verändert. Gerade junge Mitarbeitende haben häufig keinen Führerschein, Homeoffice und Co. machen die Mobilität außerdem überflüssig. Es liegt an den Mobilitätsverantwortlichen eines jeden Fuhrparks, die Mobilität nicht nur an die Mobilitätsanforderungen des Unternehmens, sondern auch an die Mitarbeiter:innen anzupassen. Häufig ist es gar nicht mehr notwendig, dass es Dienstwagen gibt, da sie kaum genutzt werden. Durch eine Umstellung beziehungsweise Reduzierung der Flotte lässt sich auch in diesem Punkt einiges sparen. Ein wichtiges Mittel können Mobilitätsbudgets sein, bei der sich die Mitarbeitenden das Geld zur Nutzung der Mobilitätsmöglichkeiten selbst einteilen können.

Dass auch die Digitalisierung noch immer ein Problem in Fuhrparks darstellt, ist in Zeiten der Pandemie eigentlich kaum vorstellbar. Die Realität zeigt aber, dass noch viele vor der Digitalisierung zurückschrecken und auf manuelle Prozesse setzen. Dabei können eine Fuhrparkmanagement-Software oder der Einsatz von elektronischen Führerscheinkontrollen den administrativen Aufwand erheblich verringern. Je größer die Flotte, desto größer ist der Aufwand. Digitalisierungen können da eine Menge Arbeit abnehmen und somit Zeit und Kapazitäten sparen, was gleichzeitig die Fuhrparkkosten senkt.

Durch eine Umstrukturierung der Prozesse und eine Umstellung der Flotte, lassen sich nicht nur Zeit und Kapazitäten einsparen, sondern vor allem auch Kosten. Fuhrparkverantwortliche sollte sich nicht vor neuen Möglichkeiten wie der Digitalisierung oder den alternativen Antrieben verschließen. Vielmehr sollten sie auf eine ständige Optimierung des Fuhrparks bedacht sein.

SIEBEN WEGE, WIE SIE DIE FUHRPARKKOSTEN IN DIE HÖHE TREIBEN

Wenn das Ihr Ziel ist, müssen Sie folgendes unbedingt beachten:

1. Gesamtkosten über den Nutzungszyklus eines Fahrzeugs außer Acht lassen (auch falsch angesetzte Nutzungsdauer)
2. Fehlendes Schadenmanagement
3. Fehlende Prozessbetrachtung, z.B. bei der Rückgabe von Fahrzeugen
4. Fehlende Spielregeln für Fahrzeugnutzer:innen (Umgang mit Fahrzeugen macht immer wieder Sorgen)
5. Fehlendes Nachhaltigkeitsbewusstsein
6. Fehlende Strategie zur Entwicklung der betrieblichen Mobilität (weniger Mobilität kann mehr sein, Budgets usw.)
7. Ignorieren sinnvoller Digitalisierungsmöglichkeiten

Copart



We lift you up!
Full-Service-Remarketing
auf einem neuen Level.