

Blindflug gegen den Wind!

Aus meinen Gesprächen mit Fuhrparkverantwortlichen höre ich immer wieder dieselbe Zielvorgabe für 2011: Kosten senken! Je nach Unternehmen gibt es prozentuelle Vorgaben zwischen 3 und 15 %. Häufig wurden die Ziele willkürlich oder finanzgetrieben gesetzt.

Die Realität hat sämtliche Verantwortliche bereits im 1. Quartal eingeholt. Viele Fuhrparkleiter wären froh, wenn die Kosten gleich geblieben wären. Letztendlich wurde aus dem geplanten Minus ein sattes Plus. Sämtliche Kosten rund um das Fahrzeug sind gestiegen: Einkaufspreis, Nova, Vignette, Sprit, Reparaturen, Versicherungsprämien und in Kürze sichtbar: die Finanzierungszinsen. Schon 2010 betrug die durchschnittliche Teuerungsrate rund um das Fahrzeug ca. 4 %, die Tendenz für 2011 ist stark steigend.



Dipl.Bw (FH) Anette Mallinger, Unternehmensberaterin ZA & Partner, www.zafs.at
Foto: ZA Finanzservice

Der größte Hebel der Kosteneinsparung, das Downsizing (kleinere und/oder spritsparende Fahrzeuge), kommt für viele Entscheider nicht in Frage. Motivation der Mitarbeiter oder auch die eigene steht dem mitunter im Weg. Die Preise sämtlicher Produkte und Dienstleistungen wurden bereits in den letzten Jahren auf ein Minimum gedrückt. Somit stehen nun viele Fuhrparkverantwortliche demotiviert vor einem für sie utopischen Ziel. So weiter machen wie bisher, bedeutet Blindflug mit Ziel ohne Mittel.

Die Frage bleibt: Sind Einsparungen im geplanten Ausmaß bei den aktuellen Bedingungen überhaupt möglich? Kosteneinsparungen zu finden, ohne dass man die eigenen Kosten detailliert kennt, ist ohne einen Profi als Co-Piloten nahezu unmöglich. Zu vielfältig sind die Kostenarten wie Amortisation, Zinsen, Versicherung, Sprit, Reparaturen, Reifen, Administration usw. und deren Einflüsse wie Spritpreise, Indexanpassungen und Fahrerverhalten.

Aufgrund meiner Expertise kann ich meinen Klienten sehr schnell Wege zu Kosteneinsparungen aufzeigen und setze diese gemeinsam mit den Unternehmen um. Allerdings gestaltet sich die „Beweisführung“ durch zu geringe Transparenz der Fuhrparkkosten und durch die oben angeführten Preissteigerungen als schwierig. Des Weiteren muss der Fuhrparkleiter auch nach meiner Tätigkeit, den Fuhrpark optimal weitersteuern. Aus diesem Grund baue ich häufig gemeinsam mit dem Kunden ein System auf, welches Prozesse verbessert und eine optimale Fuhrpark- und Kostensteuerung ermöglicht. Eine Komplettübersicht liefert die wichtigsten Zahlen und Fakten. Prozesse und Kennzahlen zur Steuerung werden gemeinsam definiert. Damit wird die Wirtschaftlichkeit des Fuhrparks ermittelt, sämtliche Kosten und Vorgänge werden transparent und Kostentreiber werden schnell erkannt. In der Beilage finden Sie ein Rohgerüst eines solchen Systems.

In Zusammenarbeit mit einem guten Unternehmens-Controlling kann solch ein Fuhrparksystem durchaus selbst geschaffen werden. Es besteht aber auch die Möglichkeit die Fuhrparksoftware modular oder komplett zuzukaufen. Es gibt einige wenige Softwareanbieter, welche sich auf das komplexe Fuhrparkthema spezialisiert haben. Sie liefern Komplettsysteme und können zu zahlreichen Lieferanten (Leasinggesellschaft, Mineralölgesellschaft, Fahrzeugdatenbanken, eigene Buchhaltung) zusätzlich EDV-Schnittstellen bilden. Bereits ab ca. 15 Fahrzeuge kann sich solch eine Komplettssoftware rechnen. Unabhängig davon, ob gekauft oder selbst gebastelt, ob mit Datenimporten oder im kleinen Rahmen auf Excelbasis: Fuhrparkmanagement mit System bietet klare Prozesse, einfache Steuerungsinstrumente und verhindert einen Blindflug gegen sämtliche Teuerungswinde.

Experte empfiehlt Umstieg auf Erdgas

Benzin und Diesel kosten mit bis zu 1,5 Euro pro Liter derzeit mehr als im Rekordsommer 2008. Doch eine Gruppe von Autofahrern lässt das kalt: Jene, die auf den vergleichsweise günstigen Treibstoff Erdgas gesetzt haben. Denn Erdgas kostet an den öffentlichen Erdgas-Tankstellen in Österreich derzeit durchschnittlich 0,92 Euro per Kilogramm. Auch im Reichweitenvergleich schneidet Erdgas von den verfügbaren Treibstoffen am besten ab: Für 10 Euro kommen Erdgasfahrer rund 245 Kilometer weit. Dieselfahrer können für 10 Euro noch 159 Kilometer weit fahren, Benzinfahrer nur noch 115 Kilometer. Grund: Mit einem Kilogramm Erdgas kommen Autofahrer gleich weit wie mit 1,5 Liter Benzin oder 1,3 Liter Diesel, da Erdgas einen höheren Brennwert hat. „Die Preise für Benzin und Diesel werden weiterhin stark schwanken und könnten sogar noch weiter ansteigen“, sagt Rohstoffexperte Johannes Benigni, Geschäftsfüh-

rer der JBC Energy GmbH: „Daher wäre es sinnvoll beim Autoverkehr stärker auf Erdgas zu setzen.“

NoVA-Bonus

Erdgasautos zahlen sich nicht mehr nur für kühle Rechner finanziell aus: Käufer von Erdgasautos profitieren neben dem günstigeren Treibstoff auch von einem NoVA-Bonus in Höhe von 500 Euro. In Wien erhalten sie zudem eine Förderung von 1.000 Euro. Auch Taxi-Unternehmen werden bei einem Umstieg auf Erdgas unterstützt. Jeweils 3.000 Euro Förderung stehen in Wien für maximal zwei Taxis bereit. Das Tankstellen-Netz in Österreich wird laufend erweitert, die Ballungsräume und Hauptverkehrsrouen des Landes sind sehr gut abgedeckt. Autofahrer finden derzeit 173 Erdgas-Tankstellen (Stand: März 2011), 19 davon in Wien. Daneben gibt es mehr als 40 Betriebstankstellen in ganz Österreich.

E10, der unheimliche Stoff an der Tankstelle

Der Kraftstoff E10 mit einem Bioethanolgehalt von 10 % ist derzeit in der öffentlichen Diskussion, aber nur in wenigen Tanks zu finden. Grund dafür ist nicht etwa der geringe Bekanntheitsgrad.

Immerhin 80 % der Autofahrer haben mittlerweile davon gehört. Der Marktforscher TEMA-Q hat in einer aktuellen Umfrage unter 202 Autofahrern in Deutschland festgestellt, dass es vor allem an der Unsicherheit liegt, ob das eigene Fahrzeug E10-tauglich ist. Von denjenigen, die E10 kennen, weiß nur knapp über die Hälfte, ob ihr Fahrzeug den neuen Sprit verträgt. Und nur 18 % von denen, die wissen, dass ihr Fahrzeug für E10 geeignet ist, haben schon einmal damit aufgetankt. Als Informationsquellen dienen hauptsächlich das Internet (37 %) und die Fahrzeughändler (30 %). Die Tankstellen waren hier bisher wenig hilfreich. Nur 4 % der Befragten haben sich dort kundig gemacht.

„Das Informationsdefizit macht sich, wie nicht anders zu erwarten, an der Zapfsäule bemerkbar“, erklärte Martin Plötz, Geschäftsführer der TEMA-Q GmbH. „Zwar ist E10 billiger als Super Benzin, niemand möchte aber wegen dieser Ersparnis einen Motorschaden riskieren. Hier muss noch ein großes Maß an Überzeugungsarbeit geleistet werden.“

Die Hintergründe zur Produktion von E10 glauben insgesamt 83 % zu kennen, wobei dies 91 % der befragten Männer und 71 % der Frauen betrifft. Eine hohe Quote ergab sich hierfür auch bei den über 60-Jährigen (92 %).