



## Erster Round Table des Schweizer Mobilitätsverbands sffv

Anlässlich des aboutFLEET DRIVING DAY startete der Schweizer Mobilitätsverband sffv die Round-Table-Reihe mit dem aktuellen Thema «Flottenmanagement: gestern – heute – morgen». Text: Ralf Käser

Patrick Bünzli, Präsident des Schweizer Mobilitätsverbands sffv, begrüsst 12 Teilnehmer zur ersten Round-Table-Veranstaltung: «Mobilität mit Zukunft. Informiert – vernetzt – unterstützt.» Die Grundpfeiler des Verbandes kamen auch beim ersten Round Table zur Anwendung – Information, Vernetzung und Unterstützung der Teilnehmenden. Ralf Käser, Geschäftsführer Mobilitätsverband sffv, startete anschliessend die anderthalbstündige Diskussionsrunde mit der Definition von Flottenmanagement. «Im klassischen Sinne heisst dies Verwalten, Steuern, Planen und Überwachen von Fahrzeugparks, oftmals unter Einbezug von Software und Anwendung von Tracking-Systemen (GPS) auch digitales Flottenmanagement genannt», so Käser.

### Vielfalt im Flottenmanagement

Die Aufgabenbereiche der teilnehmenden Flottenmanager sind dabei so vielfältig wie die Unternehmen. So werden bei den über 8000 durch die Gruppe gemanagten Fahrzeugen die klassischen Aufgaben wie Einkauf, Disposition und Kostenkontrolle als Kernaufgaben genannt. Dazu komme oftmals die Koordination zwischen den Wünschen der Linienverantwortlichen und der Human-Resource-Abteilung. Dabei würden die Vorgaben der Car Policy bezüglich Kosten und Fahrzeugklassen oft zugunsten der Mitarbeitergewinnung oder der Mitarbeiterzufriedenheit über das Fachwissen des Flottenverantwortlichen gestellt oder versucht, dieses zu umgehen. Die meisten der anwesenden Flottenverantwortlichen erklärten zudem, die Steuerung des Wagenparkes zentralisieren zu wollen oder dies bereits getan zu haben.

Auch wenn das Thema Flottenmanagement auf den ersten Blick emotionslos erscheint, wenn es um den eigenen Firmenwagen geht,

wirds emotional. Sämtliche Diskussions Teilnehmer bezeugten, dass Flottenautos, unabhängig der Funktionsstufe, auch als Statussymbol betrachtet werden. Kosteneinsparungen, beispielsweise mittels Downsizing, verbunden mit einer CO<sub>2</sub> Reduktion, würden dadurch zu einem Spiessrutenlauf.

### Aktuelle Aufgaben

Die Aufgaben des Flottenmanagers sind vielfältig: genügend und die richtigen Fahrzeuge beschaffen oder ein markt-/branchenkonformes Fringe-Benefit-Modell für Kadermitarbeiter entwickeln. Flottenabkommen mit Hersteller verhandeln und den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeuges (-Parkes) bewirtschaften. Das Aufgabenspektrum des Flottenmanagers werde zu wenig wahrgenommen, sind sich die Teilnehmer einig. Ohne die Wahrnehmung dieser Aufgaben sei ein Transfer vom Flotten- zum Mobilitätsmanager nicht möglich.

### Aktuelle Tools

Unabhängig davon, ob der Wagenpark extern finanziert oder mit eigenen Mitteln gekauft wird, sind Tools, von der einfachen Liste bis zur ausgeklügelten Flottensoftware, unabdingbar, um die Daten zu erfassen und dadurch Erkenntnisse zu gewinnen. Einen Wagenpark managen bedeutet jedoch, dass ein aktives und gesamtheitliches Führen und Koordinieren unumgänglich ist. Hier seien den Flottenmanagern oftmals die Strukturen nicht gegeben, um aktiv einzugreifen. Als Beispiel wird angeführt, dass die besten Tools nichts nützen, wenn die Fahrzeugnutzer nicht angehalten werden, das ihnen zur Verfügung gestellte Fahrzeug zu pflegen. Um eine proaktive Flottenbewirtschaftung zu betreiben,

so sind sich die Flottenverantwortlichen weitestgehend einig, benötigt man nebst dem persönlichen Know-how und ausgereiften Werkzeugen ein Telematiksystem. Nicht um die Fahrzeugnutzer zu überwachen, sondern um die Nutzung des Fahrzeuges und die daraus entstehenden und allfällig prognostizierbaren Events wie Wartungsdienste, Reparaturen (Predictive Maintenance) und Tankstopps planbarer zu gestalten. Eine Vernetzung der unterschiedlichen Systeme sei hier noch nicht vollends gegeben, und Hürden wie zum Beispiel der Datenschutz seien noch zu bewältigen.

### Kostenwahrheit

Die Flottenmanager befinden sich in einer internen Zerreihsprobe. Als Berater bei der Erstellung der Car Policy wirken sie als Fachorgan aktiv in der Gestaltung mit, insbesondere in der Festlegung der Kosten, sei dies in der TCO (Total Cost of Ownership)-Berechnung oder in der Festlegung der Beschaffungskosten pro Hierarchiestufe. Hier beginnt das Desaster: Bei der Auswahl der Fahrzeuge und deren Kosten werden enorm viel Ressourcen investiert,

27. Juni 2019 –  
Round Table mit dem Thema:  
Elektromobilität in Flotten «Erfahrungen  
und erste Erkenntnisse»  
5. September 2019 –  
Round Table mit dem Thema:  
Schadenmanagement  
«Möglichkeiten und Lösungen»  
13. November 2019 –  
Round Table mit dem Thema:  
noch offen

Der Schweizer Mobilitätsverband sffv  
Stropfelstrasse 19  
CH-5417 Untersiggenthal



im Betrieb der Fahrzeuge ist dann der Flottenmanager jedoch allein verantwortlich. Der Einflussbereich während des Betriebes ist bei den meisten dabei stark eingeschränkt, so wird es den Mitarbeitern überlassen, ob diese das Werkzeug «Auto» pflegen oder eben nicht. Die daraus entstehenden zusätzlichen Kosten werden in den meisten Fällen nicht zu den am Anfang festgelegten TCO oder Einkaufswerten addiert. Die sogenannte 49. Leasingrate wird demnach nicht in die Startbewertung mit eingerechnet. Ein Bonussystem für Mitarbeiter, welche ihrem Dienstwagen Sorge tragen, würde allenfalls zur Minderung der Rückgabe-/Ersatzkosten beitragen.

### Entwicklung

Wird sich der Flotten- zum Mobilitätsmanager entwickeln? Ein klares Ja war die Meinung. Auch wenn dies ein langfristig anzustrebendes Ziel darstellt und die verschiedenen Bereiche in den Firmen die Notwendigkeit eines professionell gemanagten Mobilitätsverhalten erst erkennen müssen. Insbesondere sind hier die Kooperationen unter den Führungsebenen, vor allem des HR für Mitarbeiterzufriedenheit

und -gewinnung, mit den heutigen Flottenmanagern gewünscht. Ein erster klarer Fokus liegt in der Neugestaltung der Reglemente. Das starre Zurverfügungstellen eines Firmenfahrzeuges wird durch ein Mobilitätsbudget ersetzt werden. Hier ist der Markt gefordert, Modelle, welche kombinierbar und zeitlich flexibel genutzt werden können, zu entwickeln. Die heutigen Flottenmanager sind für Alternativen gesprächsbereit.

### Fazit

Der Austausch in der Gruppe und die für jeden daraus abgeleiteten Erkenntnisse wurden sehr geschätzt. Alle waren sich einig, dass die Diskussion noch weitere Stunden und mit vielen Themen hätte weitergeführt werden können. Die Aussagen bestärken den Mobilitätsverband sffv, die eingeleiteten Diskussionsrunden im Sinne «Mobilität mit Zukunft. Informiert – vernetzt – unterstützt» weiterzuführen. ■