

# Eine Nummer kleiner

**In den Fuhrparks wütet derzeit der Rotstift: Runter mit dem Hubraum, Abstieg in der Fahrzeugklasse oder Wechsel zu einer günstigeren Marke. Das sind einige der Maßnahmen, mit denen die Ausgaben gegenwärtig zurückgefahren werden sollen, wie unsere aktuelle Umfrage bei den Leasing- und FPM-Anbietern ergibt.**

**W**o gestern noch ein Audi A6 in der Tiefgarage stand, steht jetzt häufiger ein VW Passat. Und wer bis vor Kurzem einen VW als Dienstwagen ordern durfte, bekommt jetzt nur noch die Freigabe für ein Modell von Ford oder Opel. Die Vierzylinder verbannen sukzessive die Sechszylinder aus dem Fuhrpark, und während die noch Dienstwagenberechtigten für ihren Firmenwagen immer öfter von ihrem Arbeitgeber zur Kasse gebeten werden, versuchen andere Flottenbetreiber, die Zahl der Nutzer zu verringern. Sogar ganzen Berufsgruppen, für die das Fahrzeug kein Arbeitsmittel ist, soll der Firmenwagen gestrichen werden. Das sind die Beobachtungen, die die von uns zum Downsizing befragten Leasinggesellschaften und Fuhrparkmanagementunternehmen gegenwärtig bei ihren Kunden machen.

Zwar sind die Eindrücke, die die Flottendienstleister momentan gewinnen, recht unterschiedlich. Doch die Tendenz wird schnell deutlich: Sparen, sparen, sparen – auch wenn dies auf unterschiedlichem Weg erreicht werden soll. „Kostenreduzierung ist das Gebot der Stunde“, sagt Thomas Mitsch, Geschäftsführer der Online-Leasinggesellschaft DirectLease.de. „Alles, was ohne große Zustimmung des Betriebsrats geändert werden kann, wird angefasst.“

Diejenigen, die das „heilige Blech“ ihrer Mitarbeiter nicht antasten wollen oder können, versuchen, durch Verlängerun-

gen von Laufzeiten und Leasingverträgen Kosten zu senken. Denn so sparen sie nicht nur bei den monatlichen Raten, sondern zusätzlich auch bei den Ausgaben für Auslieferung und Zulassung von Neuwagen. Oder wenn sie nicht gleich ein Downgrading auf breiter Front durchsetzen (können), so schränken einige Firmen doch zumindest die Fabrikatswahl ein, um ihre Marktmacht bei Bestellungen auf einige wenige Hersteller zu konzentrieren – und so höhere Rabatte zu erzielen.

## Deutlicher Trend zum Downsizing

Doch in vielen Fuhrparks geht es momentan auch ans „Eingemachte“: Drei Viertel der von uns befragten Leasinggesellschaften und Fuhrparkmanagementunternehmen stellen derzeit fest, dass ihre Kunden ihre Fahrzeuge in irgendeiner Form „verkleinern“, wenn auch nur in einem Teilbereich des Fuhrparks, wie davon ein Drittel der Befragten konstatiert (siehe Tabelle unten und Grafik „Vermehrtes Downsizing?“ rechts unten). So auch Leasinggeber Arval, der das Downgrading vor allem in Fuhrparks festgestellt hat, in denen Fahrzeuge Produktionsfaktor sind und nicht der Mitarbeitermotivation dienen.

Anders die Beobachtung von GE Auto Service-Leasing: Wenn auch nicht in der oberen Führungsetage, wo Geschäftsführer und Vorstände mit ihrem Dienstfahrzeug ihre repräsentative Funktion ausüben, so habe Downsizing aber längst im mittleren Management Einzug gehalten.

Auch für Hans-Jürgen Neumann, Geschäftsführer von DSL Fleetservices, seien erste Ansätze zum Downsizing erkennbar. „Allerdings wird deutlich mehr darüber gesprochen und geschrieben, als dann tatsächlich umgesetzt wird“, findet er. So werde zwar eine Begrenzung auf kleinere Baureihen diskutiert. „Bei unseren Kunden wird sie bisher aber nirgends umgesetzt“, so Neumann weiter. Downsizing beschränke sich derzeit fast immer auf eine Begrenzung der freigegebenen Motorisierung, weil so der Status gehalten werden könne. Außerdem erziele der Fuhrparkbetreiber gleich einen doppelten

## Derzeitiges Downsizing

Ja	Nein	Partiell/vereinzelt
Arval	Daimler Fleet Management	ALD Automotive
Athlon	VW Leasing	Alphabet Fuhrparkmanagement
DeTeFleetServices		Atlas Auto-Leasing
DirectLease.de		Deutsche Leasing Fleet
DSL Fleetservices		Hansa Automobil Leasing
Fleet Company		LeasePlan
Fleet Logistics		
GE Auto Service-Leasing		
Hannover Leasing Automotive		
Maske		
Mobility Concept		
VR Leasing		

Quelle: Autoflotte, Umfrage Juni 2009



Spareffekt: geringere Anschaffungskosten des Fahrzeugs und damit verbunden geringere Leasingraten sowie zudem niedrigere Kraftstoffkosten aufgrund des Verbrauchsvorteils.

Mit seiner Beobachtung liegt der Geschäftsführer nicht allein. Ein Wechsel auf kleinere und sparsamere Motoren ist laut unserer Befragung die beliebteste Maßnahme, um die neue Sparsamkeit im Fuhrpark umzusetzen. Und, so ein Beispiel von Athlon Car Lease, auch eine sehr effiziente: Denn schon mit einem Wechsel von einem Audi A6 2.7 auf einen A6 2.0 könnten über die Gesamtlaufzeit einige Tausend Euro gespart werden.

Mit 30 Prozent der Angaben liegt der Modellwechsel, der einen Abstieg in der Fahrzeugklasse zur Folge hat, an zweiter Stelle (siehe Grafik auf S. 22 unten). Doch da der Firmenwagen eben auch in Krisenzeiten ein Mittel zur Mitarbeitermotivation und nach wie vor ein Prestigeobjekt mit Statussymbol für den Arbeitnehmer

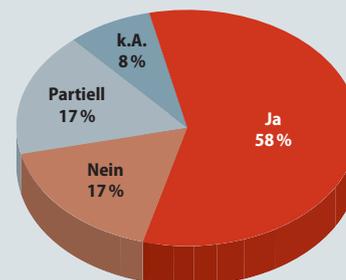
ist, kommt ein Herunterstufen in der Modellhierarchie eher für Serviceflotten als für Incentive-Fuhrparks in Frage. „Demzufolge möchten Kunden weniger an nach außen hin sichtbaren Merkmalen wie dem Fahrzeugmodell sparen. Der Trend geht vielmehr zu nicht sichtbaren Details wie verbrauchsarme Fahrzeuge“, sagt Emil Karl Sänze, Leiter Vertrieb bei Alphabet Fuhrparkmanagement.

Der äußere Schein wird auch gewahrt, wenn Mitarbeiter stärker an den laufenden Kosten wie Betankungen oder Leasingraten beteiligt werden und häufiger für selbst verursachte Schäden am Fahrzeug zur Verantwortung gezogen werden. Neben der Verwendung von Zweitmarken großer Reifenhersteller, Nutzung von freien Werkstätten und Poolung von Werkstattaufträgen zwei weitere Maßnahmen, die Flottenbetreiber derzeit gern wählen, um die Ausgaben zu senken.

Laut Christian Kiffe, Geschäftsführer von Atlas Auto-Leasing, sei der Sparkurs

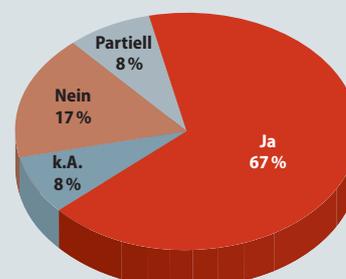
### Tipps für Änderung der Car Policy?

Frage an die Leasinggesellschaften und Fuhrparkmanagementunternehmen, ob sich derzeit viele gewerbliche Kunden bei ihnen Ratschläge zur Änderung der Car Policy einholen.



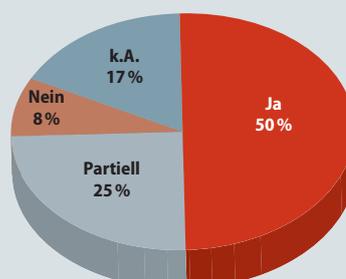
n=24; Quelle: Autoflotte, Umfrage Juni 2009

### Car Policy – häufige Änderung?



n=24; Quelle: Autoflotte, Umfrage Juni 2009

### Vermehrtes Downsizing?



n=24; Quelle: Autoflotte, Umfrage Juni 2009



aber auch von der Branche abhängig: „Logistik, Chemie und Autozulieferer haben starke Einschränkungen, die Pharma-, Nahrungsmittel- und Beratungsbranche dagegen kaum.“

### Viele Anfragen zur Änderung der Car Policy

Wollen Fuhrparkbetreiber an zukünftigen Firmenwagenbestellungen ihrer Mitarbeiter Gravierendes ändern, müssen sie dies in ihrer Dienstwagenrichtlinie verankern, was oft nicht einfach durchzusetzen ist (siehe auch Beitrag „Nutzung sinnvoll optimieren auf Seite 52). Kein Wunder, dass sich die Flottenchefs im Zeitalter nach „Lehman“ derzeit häufig Ratschläge zur Änderung der Car Policy bei ihren Leasinggebern und Fuhrparkmanagementanbietern einholen, was immerhin drei Viertel der Befragten, deutlich oder zumindest teilweise, bestätigen. Nur 17 Prozent der Befragten stellen keine gehäuften Anfragen zur Dienstwagenrichtlinie fest (siehe Grafik auf Seite 21 oben).

Konkrete Änderungen der Car Policy, die sehr aufwendig sein können, weil sie mit Personalvertretungen wie Betriebsräten abgestimmt werden müssen, beobachten erwartungsgemäß weniger Anbieter als rein unverbindliche Anfragen hierzu. Aber dennoch ist es mit 67 Prozent der Befragten eine beachtliche Mehrheit, und acht Prozent stellen häufige Änderungen der Car Policy in Teilbereichen fest (siehe mittlere Grafik auf S. 21). Volkswagen Leasing verzeichnet sogar viele Anfragen von Kunden, die bisher keine eigene Car Policy nutzten. Auch bei diesen Unternehmen gibt es derzeit also anscheinend vermehrten Regelungsbedarf.

Fleet Logistics kommt zu dem Schluss, dass Fuhrparkrichtlinien, die häufig über Jahre hinweg gleich bleiben, durch die Auswirkungen der Finanzkrise und den stark gestiegenen Kostendruck auf Unter-

nehmen nun vorgezogen überarbeitet werden. „Generell nutzen die Unternehmen die Gunst der Stunde, da sich in der aktuellen gesamtwirtschaftlichen Situation ein Downsizing der Car Policy wesentlich einfacher durchsetzen lässt“, erklärt Tobias Kern, Manager Strategic Consulting, den Vorzugseffekt. „Nach dem Motto: Wenn nicht jetzt, wann dann.“ Denn Dienstwagennutzer würden sich derzeit wohl eher Gedanken um ihren Arbeitsplatz als um ihren Dienstwagen machen.

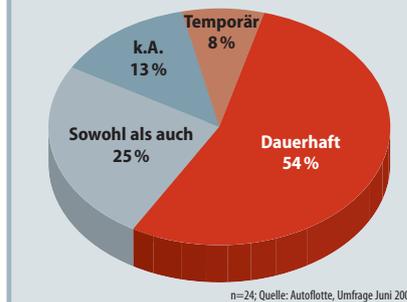
### Die fetten Jahre sind vorbei

Durch die Absenkung der Firmenwagenbudgets der Mitarbeiter und deren steigende Eigenzahlungen „sind die Zeiten ‚geschmückter Weihnachtsbäume‘ in den Fuhrparks wohl erst einmal vorbei“, sagt Kern. Doch was ist, wenn die Wirtschaft wieder anzieht und die Einnahmen wieder fließen? Wird dann die Mitarbeiterbindung mehr an Bedeutung gewinnen und die reine TCO-Betrachtung in den Hintergrund rücken? Und werden die Dienstwagen dann wieder eine Nummer größer ausfallen? Davon geht die Branche momentan nicht aus. Mehr als die Hälfte der Leasinggeber und Fuhrparkmanagementanbieter sind überzeugt, dass das Downsizing dauerhaft Bestand haben wird. Nur acht Prozent hingegen glauben an eine temporäre Erscheinung (siehe Grafik oben rechts).

„Es ist durchaus möglich, dass sich der Trend bei weißen Flotten fortsetzen wird. Die zunehmende Betrachtung von Fahrzeugen unter dem Blickwinkel der Vollkostenanalyse wird mittelfristig zu Fuhrparks führen, die bei gleich bleibender Leistungsfähigkeit mit niedrigeren Kosten und Emissionen betrieben werden können“, glaubt Reinhard Happel, Ressortleiter Vertrieb bei Arval Deutschland.

### Aktuelles Downsizing: temporär oder dauerhaft?

Einschätzung der Leasinggesellschaften und Fuhrparkmanagementunternehmen.



Für DeTeFleetServices, den Flottenbetreiber der Deutschen Telekom Gruppe, ist das Downsizing bei der Fahrzeugklasse und Motorisierung weder eine neue Erscheinung noch eine temporäre. Schon vor einigen Jahren sei in Serviceflotten damit begonnen worden, Transporter durch Kleintransporter zu ersetzen und diese

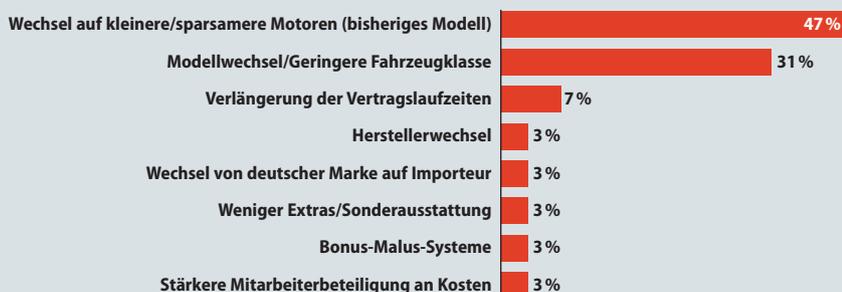
### Mehr als die Hälfte der Befragten glaubt, dass das Downsizing von Dauer sein wird.

wiederum durch Kombis. „Aufgrund der Entwicklung der letzten Jahre, insbesondere wegen der steigenden Fahrzeug- und Kraftstoffkosten und des sich beschleunigenden Klimawandels, aber auch aufgrund der Öffentlichkeitswirkung, halten wir den Trend für dauerhaft“, sagt Horst Krastetter, Sprecher der Geschäftsführung.

Auch Neumann geht davon aus, dass die in den letzten Jahren sehr großzügig gewordenen Dienstwagenregelungen dauerhaft auf mehr Kosteneffizienz ausgerichtet werden. „Auch bei einer wirtschaftlichen Erholung ist kaum anzunehmen, dass Unternehmen die Downsizing-Maßnahmen vollständig aufheben und in den alten Status zurückkehren“, sagt der Geschäftsführer von DSL Fleetservices. Er kann sich sogar vorstellen, dass sich in den Fuhrparks, entgegen seiner jetzigen Beobachtung, dann wirklich eine Nummer kleiner durchsetzen wird: „Es ist anzunehmen, dass mit einem breiteren Angebot an sehr hochwertigen, aber kleineren Fahrzeugen im Vergleich zu heute neben der Begrenzung der Motorisierung auch ein echtes Downsizing bei den Modellen einsetzen wird.“ Den 5er BMW, Audi A6 oder Mercedes E-Klasse könnten dann die Daseinsberechtigungen fehlen, wenn sehr gut ausgestattete 3er, A4 oder C-Klasse denselben Zweck erfüllen und zugleich noch das Fuhrparkbudget nachhaltig schonen.

### Häufigste Sparmaßnahmen der Fuhrparks

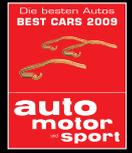
Einschätzung der befragten Leasinggesellschaften und Fuhrparkmanagementunternehmen.



MIREILLE PRUVOST Af



CITROËN C5.  
Flotten-Award 2009  
in der Kategorie  
Mittelklasse, Import



CITROËN C5.  
Bestes Auto 2009  
in der Kategorie  
Mittelklasse, Import

# FAHRZEUG HAFTET FÜR SEINEN FAHRER.



CITROËN empfiehlt **TOTAL** Abb. zeigt evtl. Sonderausstattung.

\*Unverbindliches Kilometer-Leasingangebot der CITROËN BANK für den CITROËN C5 TOURER HDi 110 FAP Business Class für Gewerbetreibende zzgl. MwSt. und Überführungs- und Zulassungskosten. Gültig für bis zum 31.07.2009 abgeschlossene Leasingverträge für das ausgewiesene Modell, ohne Anzahlung, Laufzeit 36 Monate, Laufleistung/Jahr: 30.000 km, inklusive 3 Jahre Leistungen gemäß den Bedingungen des CITROËN Business-Service-PLUS-Vertrages. Bei allen teilnehmenden CITROËN Vertrags-händlern. Kraftstoffverbrauch kombiniert von 5,3l/100 km bis 7,2l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert von 140 g/km bis 191 g/km. Angaben nach RL 80/1268/EWG.

<b>EASY-BUSINESS-LEASING</b>	<b>FULL-SERVICE-RATE</b>
	<b>€ 329,- MTL. RATE*</b>

## DER CITROËN C5. MIT INTELLIGENT TRACTION CONTROL.

Erleben Sie den CITROËN C5 jetzt mit neuem ITC (Intelligent Traction Control). Einer Innovation, die Ihnen bei allen Witterungsbedingungen optimale Traktion garantiert. Das HYDRACTIVE III+ Fahrwerk (je nach Version) passt sich dabei automatisch an die Straßenverhältnisse und Ihren Fahrstil an. Für optimale Durchzugskraft und Wirtschaftlichkeit sorgt sein neuer HDi 140 FAP Motor, der schon jetzt die strenge Euro 5-Norm erfüllt. Testen Sie den Flotten-Award Gewinner 2009 bei einer Probefahrt. Kostenlose **Hotline: 08 00/4 45 11 11**.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

