



„Wir müssen uns gegenwärtig mit einer Dauerveränderung der Rahmenbedingungen beschäftigen“: Hiepler+Partner-Geschäftsführer Marc-Oliver Prinzing stimmt auf die Lage ein

Heute, nicht erst morgen

4. Hiepler+Partner
FLEETdays in Sinsheim

Es ist an der Zeit, für die Hiepler+Partner FLEETdays, die in ihrer bereits vierten Auflage neben dem Auto & Technik-Museum in Sinsheim veranstaltet wurden, im besten Sinne eine Lanze zu brechen. Wartet doch das zweitägige Event für Fuhrparkmanager stets mit durchdachtem Konzept auf, das sich regelmäßig unter ein Gesamt-Motto stellen lässt, an dem sich die Beiträge der Referenten wie an einem roten Faden orientieren. Dass der Gesamtzusammenhang, in Sinsheim die Einhaltung der Kostenoptimierung im Fuhrpark bei stetig wechselnden Rahmenbedingungen, nicht aus den Augen verloren wurde, dafür sorgten schon die geschickten Ein- und Überleitungen von Marc-Oliver Prinzing, Geschäftsführer der Hiepler+Partner GmbH, von Thema zu Thema.

„Das Hauptproblem ist offensichtlich,“ umriss Prinzing eingangs die Lage der Flottenbetreiber, „dass wir uns gegenwärtig mit einer Dauerveränderung der Rahmenbedingungen beschäftigen müssen, das lehren schon die Schlagzeilen in der Presse. Die Steuerbefreiung für neue Fahrzeuge, was ist in punkto Pkw-Maut zu erwarten, CO₂-Reduzierung im Fokus, welche alternativen Antriebe fahren nach vorn – auf solcher Basis eine Strategie für den Fuhrpark entwickeln zu müssen, das mutet bisweilen an wie der Blick in

die berühmte Glaskugel.“ Vom gerade saisonalen Auf und Ab abgesehen, würden sich zudem längerfristig die Kraftstoffpreise sicher wieder verteuern, was immer wieder auch die alternativen Antriebe auf den Plan rufe.

Ob sie aber bereits eine vollwertige Alternative für die Flottenbetreiber sein könnten, beantwortete Dr. Werner Lohrberg, Executive Partner Braiconn Competence Network, in seinem Vortrag nahezu wissenschaftlich. Es gäbe zwar grundsätzlich drei sehr beachtenswerte Motive für den Einsatz alternativer Antriebe, den Umweltschutz, die Endlichkeit fossiler Energien, und den stetigen Anstieg der Treibstoffpreise. So reichten die Erdöl-Reserven nach gegenwärtigem Stand der Erkenntnisse unter Einbezug eines weltweit weiter wachsenden Verkehrsaufkommens nur noch für rund 40 bis 50 Jahre. „Allerdings muss jedes einzelne alternative Antriebskonzept ganzheitlich gesehen und sorgfältig geprüft werden“, verdeutlichte Lohrberg. „In der Kette der Anforderungen kann ein Einsatz durchaus kontraproduktiv verlaufen.“

So sei beispielsweise die Verwendung von Bio-Treibstoffen insofern differenziert zu bewerten, als ihr Energiegehalt teils deutlich niedriger ausfalle, was wiederum zu höheren Verbräuchen

führe. Im Falle Autogas gäbe es kaum relevante Flottenfahrzeuge mit Herstellergarantie ab Werk. Auch sei der etwa 15 Prozent niedrigere CO₂-Ausstoß unter dem Strich kein Gewinn, wenn gleichzeitig die Verbräuche um etwa 10 bis 15 Prozent steigen würden. Im Falle Erdgas stimme vergleichsweise zwar die CO₂-Reduzierung mit 25 Prozent, auch sei dieser alternative Treibstoff vom Energiegehalt her mit Abstand der beste, und nicht zuletzt würden die Erdgas-Reserven noch in etwa 50 Prozent weiter reichen als die Erdöl-Reserven. Allerdings sei das Tankstellennetz mit rund 800 Stationen noch zu knapp bemessen, es fehle hier und da auch an der Reichweite der Fahrzeuge. Elektrofahrzeuge schließlich steckten von der Entwicklung des Gesamtkonzeptes her noch vollends in den Kinderschuhen.

„Es lässt sich als vorläufiges Fazit ziehen,“ so Lohrberg, „dass Bio-Kraftstoffe der sogenannten zweiten Generation einen höheren Beitrag zu Klimaverbesserung leisten können und, dass Autogas- und Erdgasfahrzeuge regional bei speziellen Einsatzzwecken, langfristiger Nutzung und hohen Laufleistungen in Frage kommen könnten. Hybridfahrzeuge sind ausschließlich für den Nah- und Stadtverkehr geeignet. Der wirtschaftlich sinnvolle Einsatz ‚reiner‘ Elektromotoren wird noch 10 bis 15 Jahre, der des



„In der Kette der Anforderungen kann ein Einsatz alternativer Antriebe durchaus kontraproduktiv verlaufen“: Dr. Werner Lohrberg sieht hier für Flottenbetreiber noch keine umfassende Handlungs-Alternative (o.)

Extraführung für die Teilnehmer durch das Auto & Technik Museum in Sinsheim (li.)

Wasserstoffantriebs sicher 20 bis 30 Jahre auf sich warten lassen. Daraus ergibt sich für den Flottenbetreiber gegenwärtig keine umfassende Handlungs-Alternative. In den Überlegungen dominiert weiter eindeutig der herkömmliche Verbrennungsmotor.“

„Somit ist es in wirtschaftlich schwierigen Zeiten durchaus opportun, bei der Gestaltung der Car Policy auch über ein Downsizing der Flotte mit kleineren und verbrauchsärmeren Motoren nachzudenken“, leitete André Koslowski, Director Sales and Marketing bei der ALD Automotive, sein Referat „Kraftstoffmarktentwicklung – Anforderungen und Lösungen für Flottenbetreiber und Leasinggeber“ ein. „Die Flottenbetreiber sollten jetzt konsequent alle ökonomisch und ökologisch machbaren Maßnahmen ergreifen.“ Dazu gehörten auch die Optimierung der Reiserichtlinien, wann Auto, Bahn oder Flugzeug, der Routenplanungen und der Fahrzeugauslastung.

„Es kommen auch noch viel zu selten Bonus-/Malus-Systeme zum Einsatz“, so Koslowski weiter, „die besonders spritsparende Fahrer belohnen. Es geht darum, wie bekomme ich die Kosteneinspa-

rungen heute, nicht erst morgen hin. Alternativ angetriebene Fahrzeuge sind nicht universell einsetzbar, auch die jährlichen Ankündigungen entsprechender Fahrzeuge durch die deutschen Hersteller helfen kaum weiter. Wir beraten unsere Kunden jetzt im Hinblick auf eine ökonomisch und ökologisch orientierte, ganzheitliche Fuhrpark-Strategie für die Zukunft. Da ist auch noch einiges machbar auf der Basis herkömmlich angetriebener Fahrzeuge.“

„Einiges drin“ sei auch auf dem Feld Schadensabwicklung durch die Kfz-Versicherer, deren Zahlungsmoral laut Referent Joachim Otting gerade wieder in die Richtung „Darfs auch etwas weniger sein?“ tendiere. „Die Branche verfährt gegenwärtig nach dem Konzept, was an Prämie nicht hereinkommt, darf als Schadenzahlung auch nicht hinaus“, so der Jurist. „Das Instrumentarium reicht von der Beeinflussung des Haftpflicht-Geschädigten im Hinblick auf seine Werkstattwahl, über Kasko-Verträge mit Werkstattbindung bis hin zu dem Versuch, nur Nettopreise abzurechnen.“ Otting rät dringend die sorgfältigste Prüfung von Schadenzahlungen an und gegebenenfalls die sofortige, notfalls

juristische Gegenwehr. „Es gilt weiter der heere Grundsatz, der Schädiger hat alles zu bezahlen, die einzige Grenze ist die Schadenminderungspflicht des Geschädigten: Er muss sich in seinen Ansprüchen so verhalten, als müsse er den Schaden aus eigener Tasche bezahlen.“

In seinem Vortrag „Mehr Fahrsicherheit bei sinkenden Kosten“ empfahl Dieter Narres von der ZF Sachs AG bei der Sonderausstattung der Fahrzeuge auch die Niveau-Regulierung des Fahrwerks zu berücksichtigen, da beladene oder gar überladene Fahrzeuge ohne Niveauregulierung den Treibstoff-Konsum negativ beeinflussten. Christoph Kamber von der Swisscom AG stellte die Optimierung der Kosteneffizienz dar, wenn die Mobilität im Unternehmen von vornherein „mehrgleisig“ betrachtet werde und je nachdem neben dem Auto mit Bahn oder Flugzeug das jeweils besser geeignete Verkehrsmittel eingesetzt werde.

Mit 50 anwesenden Fuhrparkmanagern waren die 4. Hiepler+Partner FLEETdays erneut gut besucht, die nächste Veranstaltung findet im Frühjahr 2009 statt.



Wir wünschen allen Profis eine ordentliche Weihnachtsfeier und einen sicheren Start in ein erfolgreiches neues Jahr!

Sortimo®

www.sortimo.de

Sortimo International GmbH · Dreilindenstraße 5 · 86441 Zusmarshausen · Tel 08291 850-0 · Fax 08291 850-250 · info@sortimo.de · www.sortimo.de