DR. JÖRG BECKMANN
Fokus Antriebstechnologie 04–05

EXPERTEN MEINUNG Branchenkenner beantworten Fragen 06

FRANK M. RINDERKNECHT
Betriebsmodelle der Zukunft 08

Flottenmanagement

Flottenbranche trifft aufeinander

Von E-Mobility, Car Sharing, Schadenmanagement bis hin zum Full Service Leasing

Foto: Name Name

ANZEIGE

IN DIESER AUSGABE

Schadenmanagement
Effizienz durch Mobilitätskonzepte
09

Full Service Leasing
Zahlt sich dies für KMU-Betriebe aus?
14

NICHT VERPASSEN

Mit der Globalisierung steigt der Konkurrenzdruck
business-ratgeber.ch

Herausfordernde Zukunft für das Flottenmanagement

Zahlreiche Faktoren beeinflussen momentan das Flottenmanagement. Um auf zukünftige Entwicklungen vorbereitet zu sein, müssen schon heute die Weichen dafür gestellt werden.

von Lukas Hasselberg

Stellen Sie sich vor, Sie müssten die finale Entscheidung für den Einkauf von mehreren Hundert Fahrzeugen für verschiedene Einsatzzwecke bei einer grossen Schweizer Unternehmung treffen. Sie haben nach erfolgter Ausschreibung verschiedene Offerten vorliegen. Bisher war die Sache ziemlich klar: Alle offerierten Fahrzeuge hatten in der Regel einen sparsamen Dieselantrieb. Mit aufwendiger Abgasreinigung und Euro 6, tiefen TCO (Total Cost of Ownership) und Emissionswerten. Würden Sie vor dem Hintergrund der bereits länger andauernden Diesel-Debatte und eventuell bald in die Realität umgesetzter Fahrverbote in Städten andere Antriebskonzepte prüfen und in Betracht ziehen? Zum Beispiel einen sparsamen Benziner? Erdgasantrieb? Hybrid oder gleich rein elektrisch? All diese Möglichkeiten sollten bereits heute näher geprüft werden, auch wenn die Kilometerkosten bei einem Diesel (noch) tiefer sind. Denn die TCO basieren zum Teil auf Erfahrungswerten für den Restwert. Dass Dieselfahrzeuge bereits jetzt überproportional an Wert verlieren, ist nicht einkalkuliert.

Lukas Hasselberg
Chefredaktor aboutFLEET

Welche Antriebe sinnvoll und nachhaltig sind, welche gute Voraussetzungen haben, um in der Zukunft zu dominieren, lesen Sie unter anderem auf den nächsten Seiten.

Neben den verschiedenen Antriebsvarianten und deren Einflüssen auf Versicherungen, Service- und Treibstoffkosten entwickeln sich verschiedene Trends und Innovationen hinsichtlich des Flottenmanagements immer schneller. Beispielsweise die Vernetzung des Fahrzeugs und des Fahrers durch die allgegenwärtigen Telematiksysteme, die in zahlreichen Modellen bereits serienmässig eingebaut sind und mit denen jeder Schritt beziehungsweise jeder Kilometer dokumentiert werden kann. Diese digitale Transparenz ist einerseits besorgniserregend, andererseits bietet sie auch zahlreiche neue Möglichkeiten, um das Flottenmanagement noch effizienter, exakter und zielgerichteter zu betreiben und die Prozesse zu optimieren.

Nicht nur Betreiber grosser Flotten sollten ihr aktuelles Flottenmanagement und die strategische Ausrichtung prüfen, auch auf kleinere Flotten wirken sich die Zukunftstrends aus, die eine Überprüfung erfordern. Denkanstösse für diverse Themen lesen Sie in dieser Flotten-Beilage. ■

Follow us MediaplanetSwitzerland @MediaplanetCH @mediaplanetch MediaplanetCH mediaplanetch

Managing Director: **Fredrik Colfach** Regional Director: **Christian Züllig** Business Developer: **Lena Schwingenschlögl** Project Manager: **Niklas Oettler** Produktions- und Redaktionsleitung: **Philipp Steiner** Design: **Xenia Palacios** Kontaktdaten: Tel: **+41 (0)43 540 73 00** E-Mail: **redaktion.ch@mediaplanet.com** Druck: **print media corporation** Distribution: **Weltwoche** Fotos: **iStock/ZVG**

ANZEIGE

Ogilvy & Mather

Ford

BEST IN BUSINESS

FLOTTER SPORTLER IM BUSINESS-ANZUG.

JETZT MIT FR. 8000.- KUNDENVORTEIL.

Vollwertige Komfort- und Sicherheitsausstattung inkl. Navigationssystem. Inklusive 5 Jahren FordProtect Garantie bis 100'000 km und kostenlosen Servicepakets im gleichem Umfang.[1] Auch erhältlich als Kombi.

AB FR. 22'493.- ODER FR. 239.-/MT.*

* Die Angebote sind ausschliesslich für Geschäftskunden gültig.

[1] 5 Jahre Garantie: 2 Jahre Werksgarantie und 3 Jahre FordProtect Extragarantie (deckt mechanische und elektrische Schäden bis zu 5 Jahre oder 100'000 km). Focus ST-Line, 5-türig, 1.0 l EcoBoost, 125 PS/92 kW: Gesamtverbrauch 4.7 l/100 km, CO_2-Emissionen 108 g/km, CO_2-Emissionen aus der Treibstoffbereitstellung: 24 g/km. Energieeffizienz-Kategorie: C. Durchschnitt aller verkauften Neuwagen: 134 g/km. Weitere Informationen bei Ihrem Ford Händler. Angebot gültig bei teilnehmenden Ford Händlern bis auf Widerruf, spätestens bis 30.6.2017. Änderungen vorbehalten.

Ford

Go Further

AUTOWENDE

Der Verbrennungsmotor hat definitiv ausgedient

Der E-Antrieb bei Fahrzeugen sei der Kernpunkt der «Autowende», sagt der Fachexperte Jörg Beckmann.

von Christian Lanz

Stichwort Automobilverkehr: Welche Antriebstechnologien, Herr Beckmann, stehen heute im Vordergrund?
Ganz klar der elektrische Antrieb. Egal ob Elektrofahrzeuge (EV), Hybrid-Elektrofahrzeuge (HEV) oder Steck-Elektrofahrzeuge (PHEV): Hauptsache ein Stecker ist am Fahrzeug. Der Verbrennungsmotor hat definitiv ausgedient.

Was heisst das konkret?
Seit knapp zehn Jahren dominiert insbesondere ein Megatrend die Debatten um die Zukunft der Automobilität: Der Einzug des Elektroantriebs in den Individualverkehr und die gleichzeitige Abkehr von der rund einhundertjährigen Dominanz des Verbrennungsmotors. Doch dieser Wandel, so sagen nach wie vor dessen Kritiker, würde in den meisten Ländern dieser Welt eher aufseiten wohlmeinender Automobilmagazine und in den Köpfen einiger weniger Enthusiasten und Pioniere stattfinden. Beim Kunden und auf der Strasse sei das Elektroauto in den meisten Märkten noch nicht angekommen. Letztlich ausschlaggebend sind jedoch die aktuellen Entwicklungen im Transformationsfeld Elektromobilität sowie die neuesten Innovationen im Bereich der Fahrzeugtechnik und des kundenseitigen Zugangs zu den konvergierenden Schweizer Lade-Netzen. Getrieben werden diese Entwicklungen einerseits durch übergeordnete politische Rahmensetzungen, wie der durch die EU für alle Automobilhersteller vorgeschriebene CO^2-Absenkungspfad, und andererseits durch den wirtschaftlichen Strukturwandel im Energie- und Automobilsektor. Beide Industrien haben nach Jahren des Zauderns nun eingeschwenkt auf einen forschen Transformationskurs, dessen Richtung zunehmend durch die Nachhaltigkeits- und Geschäftsperspektiven der Elektromobilität bestimmt wird.

Dr. Jörg Beckmann
Direktor Mobilitätsakademie des TCS

Welche neuen Antriebstechnologien erachten Sie als besonders zukunftsweisend?
Wie bereits gesagt der elektrische Antrieb von Fahrzeugen. Ausgelöst durch den heute absehbaren Siegeszug des elektrischen Antriebsstrangs, vollziehen die grossen Industrienationen gegenwärtig eine «Autowende», die in ihrer Tragweite mit den kolossalen politischen, wirtschaftlichen und sozialen Veränderungen zu vergleichen ist, die bisher nur der traditionellen Automobilisierung zu Beginn des 20. Jahrhunderts zugeschrieben wurden. Dieser Wandel ruht auf einer Wahlverwandtschaft zwischen der

PUBLIREPORTAGE

«Für uns eine neue Dimension im Flottenmanagement»

«Mein Konto», eine interessante neue Zusatzleistung auf online-Basis, vereinfacht Pascal Kern von der Firma Jäggi + Hafter AG die Administration seiner Flotte mit 30 Personenwagen, 32 Lieferwagen sowie 10 Lastwagen und weiteren Fahrzeugen. Zudem eröffnet ihm die Plattform neue Auswertungs- und Kontrollmöglichkeiten.

Herr Kern, was bringt «Mein Konto» Ihrem Unternehmen?

Pascal Kern: Wir erledigen heute Routineaufgaben wie die Rechnungskontrolle besser und mit signifikant weniger Aufwand. Zusätzlich stehen uns viele neue Möglichkeiten zur Datenauswertung zur Verfügung. Wir definieren anhand relevanter Kriterien Alarmfunktionen und nutzen Reporting-Möglichkeiten effizienter. Für uns eine neue Dimension im Flottenmanagement!

Viele Flottenverantwortliche kennen das Problem, dass die Tankkarten-Administration aufwendig ist. Inwiefern hilft Ihnen da «Mein Konto»?

Pascal Kern: Das Bestellen, Ersetzen oder mitunter auch Sperren von Tankkarten erledigen wir heute viel einfacher und auch sicherer: Durch die Eingabe der notwendigen Informationen in «Mein Konto» starten wir den entsprechenden Prozess und können ihn bei uns als erledigt abhaken. In unserem Unternehmen fallen im Jahr gegen 100 Mutationen an. Da sehen Sie, wie viel wir jetzt an Aufwand sparen.

Wie steht es um die Bedienerfreundlichkeit von «Mein Konto»?

Pascal Kern: «Mein Konto» ist einfach, benutzerfreundlich und daher sehr intuitiv zu bedienen. Ein Passwort-Schutz sorgt dafür, dass nur Berechtigte Zugang zu unseren sensiblen Daten haben.

Detailinfos zu «Mein Konto» und seinen Möglichkeiten: www.migrolcard.ch oder Migrol AG, Tel. 044 495 11 11.

MIGROL

Pascal Kern, Flottenverantwortlicher der Bauunternehmung Jäggi + Hafter AG in Regensdorf

AUTOWENDE

Dekarbonisierung des Verkehrs dank seiner Elektrifizierung einerseits und einer Deprivatisierung des Automobils im Kontext der sogenannten «Share Economy» andererseits. Dabei handelt es sich nicht nur um einen technischen Wandel, sondern auch um einen Wandel in industrieller sowie energie- und verkehrspolitischer Hinsicht. Letztlich ist es auch ein Wandel unserer Alltagskultur.

Sorgt der **emissionsfreie Elektroantrieb also in einem ersten Schritt für einen Quantensprung bei der Energieeffizienz**, so liefert das öffentliche vollautomatische Auto im zweiten Schritt massiv Zuwächse bei der Nutzungseffizienz.

Was bedeutet dies für die bereits erwähnte «Autowende»?
Der E-Antrieb ist der Kristallisationskern der «Autowende». Mit dem Strom hält die Digitalisierung Einzug in die Automobilbranche.

Wie wird Ihrer Ansicht nach das Auto der Zukunft genutzt?
Es wird zunehmend kollaborativ, also gemeinsam genutzt werden. In Zukunft dürfte es viel weniger private Fahrzeuge geben. Während mit der Elektrifizierung die antriebstechnische Voraussetzung für eine ökologisch nachhaltigere Mobilität bereits geschaffen wurde, wird bald mit dem gemeinschaftlich genutzten «autonomen Auto» eine sozial nachhaltigere Automobilität möglich, die ohne den privaten Besitz eines Fahrzeugs auskommt. Sorgt der emissionsfreie Elektroantrieb also in einem ersten Schritt für einen Quantensprung bei der Energieeffizienz, so liefert das öffentliche vollautomatische Auto im zweiten Schritt massiv Zuwächse bei der Nutzungseffizienz.

Weg vom Verbrennungsmotor hin zur E-Mobilität: Welche Trends werden hier den Ton angeben?
Trendverstärkend wirken hier die sinkenden Batterie- und Fahrzeugkosten, die Erhöhung der Energiedichte und damit die Vergrösserung der Reichweite. Zudem wächst das öffentliche Lade-Netz und langfristige gesetzliche Vorgaben wie die CO^2-Richtlinien beginnen zu greifen. ■

ANZEIGE

BRANCHENKENNER

Marc Furrer
Leiter Vertrieb Cards
Migrol AG

Nach wie vor Energie für die individuelle Mobilität

von Christian Lanz

Was ist die grösste Herausforderung für die künftige Mobilität in der Schweiz?
Die Bevölkerung nimmt weiter zu und wir legen im Alltag immer grössere Strecken zurück. So erstaunt es wenig, dass sowohl der öffentliche Verkehr als auch die Strassen zu Spitzenzeiten bereits heute überlastet sind. Künftig wird die Mobilitätsbranche vor noch grösseren Herausforderungen stehen, da einerseits der Verkehr weiter zunehmen wird und andererseits für den Ausbau der Infrastrukturen unverändert begrenzte finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Das macht die Suche nach dem Konsens zwischen den unterschiedlichen Akteuren mit ihren jeweiligen Interessen herausfordernd.

Welche Auswirkungen haben alternative Antriebe aufs Tankstellengeschäft?
Alternative Antriebsmodelle werden sicherlich Veränderungen auf die Stationen bringen. Aus heutiger Sicht wird ein Teil der zukünftigen Mobilität elektrisch sein. Was sich auch immer durchsetzen wird, wir werden die Energie in der Schweiz anbieten. Allein von der normalen Erneuerung des Fahrzeugbestandes her betrachtet dürfte es mindestens zwei bis drei Jahrzehnte in Anspruch nehmen, bis der Schweizer Fahrzeugpark umgestellt ist.

Wie sieht die Tankstelle der Zukunft aus?
Sie wird nach wie vor die Energie für die individuelle Mobilität anbieten, zusätzlich werden aber die Service-Bereiche wie Convenience Shop, Café, Car Wash und weitere Dienstleistungen ausgebaut und auf die zukünftigen Bedürfnisse ausgerichtet. Die Lagen der Stationen werden aber selbstverständlich weiterhin attraktiv bleiben. ■

Reinhold Turati
Director Fleet Division,
Renault Suisse Sa

Ein wichtiger Faktor der Mobilität ist Flexibilität

von Christian Lanz

Was ist die grösste Herausforderung für die künftige Mobilität in der Schweiz?
Die Mobilität des Menschen ist eng verbunden mit der Selbstbestimmung, mit der freien Wahl von Verkehrsmittel und Verkehrsweg. Ein weiterer wichtiger Faktor heisst Flexibilität. Vor allem bei Nutzfahrzeugen nimmt die flexible Einbindung in die Logistikkette von Gütern und Nahrungsmitteln einen wichtigen Stellenwert ein. Die ökologische Entwicklung, die Zunahme der Bevölkerung und der höhere Bedarf an Mobilität grenzen diese Errungenschaften immer mehr ein. Die grösste Herausforderung für die Mobilität in der Schweiz liegt sicher darin, in diesem Spannungsfeld den richtigen Mix zu entwickeln. Dieser soll die freie Wahl der Mobilitätsform erhalten, muss aber auch die Emissionen und die Einflüsse auf die Umwelt reduzieren.

Wie stellt sich die Branche auf die CO^2-Vorgaben 2020 ein?
Die Evolution der Technologie zur Verbesserung des CO^2-Ausstosses bei den klassischen Verbrennungsmotoren stösst langsam an ihre Grenzen. Deshalb wird viel in das sogenannte Downsizing investiert. Kleinere, leistungsstarke Motoren stehen hier im Vordergrund, ergänzt mit zunehmender Anzahl von Modellangeboten mit alternativen Antrieben.

Nimmt der Benzinantrieb angesichts der Diesel-Diskussionen im Flottenkundengeschäft zu?
Der Einkauf im Flottenkundengeschäft ist an viele Faktoren gebunden. Verbrauch, Emissionen und Umweltbelastung werden dabei immer wichtiger. Vorausschauend kann man sagen, dass eine Zunahme der Benzinmotoren höchstens bei Personenwagen-Flotten denkbar ist. ■

Patrik Tschachtli
Key Account Manager Consumer
Bridgestone - Europa NV/SA
Niederlassung Schweiz

Nicht aus finanziellen Gründen bei den Reifen sparen

von Christian Lanz

Was ist die grösste Herausforderung für die künftigeMobilität in der Schweiz?
Durch den zunehmenden Verkehrsfluss und den gesteigerten Mobilitätsanspruch bei der gegebenen Topographie wird die grösste Herausforderung der Ausbau der Infrastruktur unter Berücksichtigung gesellschaftsspezifischer Bedürfnisse wie etwa Lärmbelastung sein.

Setzen Flottenkunden heute mehr auf Premiumreifen oder mehr auf Qualitäts- beziehungsweise Budgetreifen?
Der Premiumreifen hat nach wie vor die Priorität A. Dies durch seine Gegebenheiten wie Qualität und Technik. Zudem haben sich die Premiumreifen preislich in die Nähe der Qualitäts- und Budgetreifen positioniert. Insbesondere im Strassenverkehr ist es wichtig, dass nicht aus finanziellen Gründen an der Qualität der Reifen gespart wird. Ein verlängerter Bremsweg, ein geplatzter Reifen oder eine gefährliche Aquaplaning-Situation können sogar über Leben und Tod entscheiden und möglicherweise schwere Unfälle verursachen. Premiumreifen der namenhaften Reifenhersteller minimieren das Risiko im Strassenverkehr markant. Sie weisen nebst anderen Kriterien besonders gute Eigenschaften bezüglich des Bremsweges, des Verschleisses und des Benzinverbrauchs auf.

Sind Ganzjahresreifen in der Schweiz ein Thema?
Im Flottenbereich wie auch im Endkundensegment, wo man auf die Mobilität angewiesen ist, konnte sich der Ganzjahresreifen bis heute in der Schweiz nicht durchsetzen. Fakt ist, dass die Witterungsverhältnisse selbst in urbanen Regionen einen Winterreifen verlangen. ■

WISSEN

Elektromotor

Keine Abgase

Erneuerbare Quellen

Ca. 160 km Reichweite

2 Cent pro km

Stundenlanges Aufladen

Verbrennungsomotor

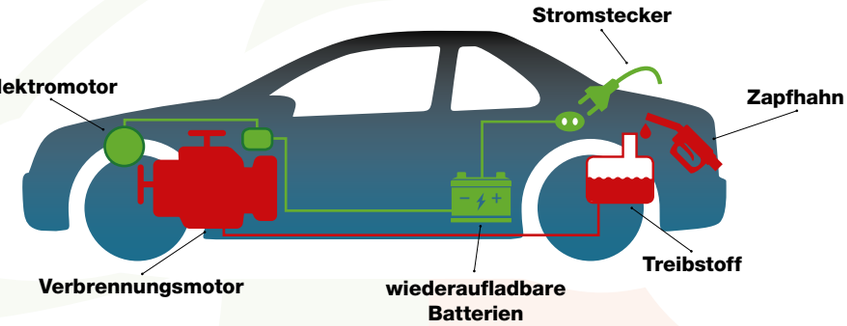
Fossile Brennstoffe

Abgase/Kohlendioxid

Reichweite 500km+

Min. 12 Cent pro km

Minutenschnell getankt



Fakten

Ökologie

Elektroautos gibt es schon seit über 125 Jahren. Doch erst seit dem neuen Millennium erleben die Fahrzeuge eine echte Renaissance.

Fakten

Downsizing

Weniger Hubraum gleich weniger Gewicht, weniger Reibung und damit weniger Verbrauch. Das ist die goldene Regel des Downsizings.

INSPIRATION

Wie sieht unsere Mobilitäts-Zukunft aus?

Die Frage, wie wir uns künftig fortbewegen werden, ist zurzeit wohl eines der spannendsten Themen.

von Werner Müller

Frank M. Rinderknecht
Schweizer Autovisionär

Die Mobilität befindet sich seit der Erfindung des Rades in einem permanenten Wandel. Die Elektrifizierung und die Motorisierung des Verkehrs Ende des 19. Jahrhunderts waren beachtliche Meilensteine. Damit wurde Mobilitätsgeschichte geschrieben. Heute befinden wir uns möglicherweise erneut vor einer derart epochalen Entwicklungsstufe.

Unterschiedliche Bedürfnisse von Stadt und Land

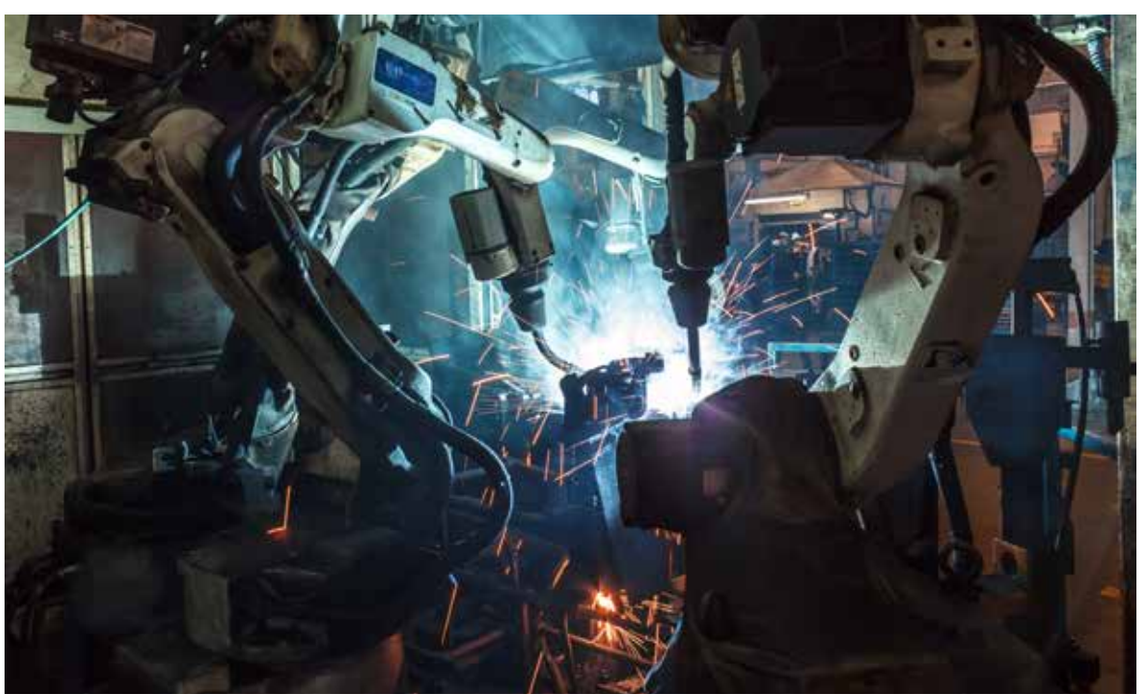
«Zweifellos wird sich die Art, wie wir uns künftig fortbewegen, in nächster Zeit massiv verändern», sagt Frank M. Rinderknecht, der Schweizer Autopionier und Visionär. Seit 40 Jahren präsentiert er mit der Firma Rinspeed immer wieder revolutionäre Trends, Entwicklungen und Prototypen im Bereich des mobilen Lebens.

Luftverschmutzung, Energie und Wohnungsdichte in den urbanen Regionen sind die Hauptgründe für die Veränderung unserer Mobilität. Zwar sind die Schweizer Städte noch nicht so von Smog geplagt wie Shanghai, Los Angeles oder Mumbai. Die Schweiz ist aber keine Insel und wird sich dieser Entwicklung nicht verschliessen können. Rinderknecht sieht daher die Verbrennungsmotoren als Auslaufmodell. «Die fossilen Brennstoffe sind endlich, unvernünftig und ineffizient. Die Zukunft gehört der Elektromobilität. Auf diesen Prozess müssen wir uns einlassen – freiwillig oder unfreiwillig.» Der Visionär erkennt durchaus Unterschiede zwischen den städtischen und den ländlichen Regionen in unserem Land. Die immer dynamischere Veränderung in der Mobilität lässt sich aber kaum mehr aufhalten.

Zauberwort «Automatisiertes Fahren»

E-Mobilität und automatisiertes Fahren soll uns künftig sicher von A nach B bringen. Ist diese Art der Fortbewegung schon genügend ausgereift für eine breite Nutzung im ganzen Land? «Ich fahre seit acht Jahren mit Elektro-Autos und bin noch nie wegen eines leeren Akkus liegengeblieben», sagt der Autopionier. Die Leistung der verbauten Akkus sollte also nicht das Problem sein. Künftig werden wir vielmehr mit einem fahrenden Hochleistungs-Computer unterwegs sein, wenn uns denn die Autoindustrie die richtigen Angebote macht.

In der industrialisierten Welt wird die Mobilität schon in wenigen Jahren ganz anders aussehen. Die Breite des künftigen Mobilitätsangebotes – ÖV, Carsharing, Uber oder Fahrgemeinschaften – macht es nicht mehr nötig, ein eigenes Auto zu besitzen. Die Visionen des Frank M. Rinderknecht sind da schon ziemlich konkret: «Unternehmen wie Amazon oder Alibaba haben diesen Trend rechtzeitig erkannt und werden die Entwicklung vorantreiben. Sie kennen die Kunden und ihre Bedürfnisse genau. Mobilität ist ein sehr emotionales Thema. Prestigedenken und Markenbewusstsein werden künftig in den Hintergrund treten. Gefragt ist schnelle, sichere, effiziente Mobilität und eine unkomplizierte Art der Abrechnung.» ■



Die Automobilindustrie steht vor einer Zeitenwende.

SCHADENMANAGEMENT

Neue Mobilitätskonzepte setzen sich zunehmend durch

Die Reduktion von Kosten und Umweltemissionen sowie der Anspruch an neue Modelle stehen an oberster Stelle.

von Christian Lanz

Ralf Käser
Vorstand Schweizerischer Fahrzeugflottenbesitzer-Verband (SFFV)

Die Digitalisierung der unterschiedlichen Mobilitätsdienstleistungen ermögliche die Realisierung von neuen kombinierten Mobilitätskonzepten und der zielgruppenorientierten Bündelung von unterschiedlichen Angeboten, sagt Ralf Käser, Leiter Geschäftsstelle des Schweizerischen Fahrzeugflottenbesitzer-Verbands. «So kann beispielsweise ein Aussendienstmitarbeiter die lange Strecke von A nach B mit der Bahn zurücklegen und die letzten Kilometer zum Zielort mit einem Auto fahren.» Die modernen Konzepte würden die automobile Basismobilität mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und mit Carsharing-Modellen bis hin zur Nutzung der urbanen Fortbewegung mit dem Fahrrad verbinden.

Effizientes Schadenmanagement

Stichwort Schadenmanagement im Flottenbereich: Ein effizientes Schadenmanagement beginne bei der Basis des Flottenmanagements, betont Käser. «Im Schadenfall ist es für die Reparatur entscheidend, schon beim Eintreten des Schadens vor Ort zu sein und das zu reparierende Fahrzeug einem Netz von professionellen und unabhängigen Reparaturpartnern zuzuführen.» Gerade für KMU-Betriebe sei ein effizientes Schadenmanagement zentral, führt Käser aus. «Kleinere Unternehmen haben so Zugriff auf ein nationales Netzwerk.» Welche allgemeinen Trends sieht Käser beim Flottenmanagement? «Bei einer Anfang 2017 durchgeführten Umfrage bei Flottenmanagern stehen auf der Agenda die Reduktion von Kosten und Umweltemissionen sowie der Anspruch an neue Mobilitätskonzepte an oberster Stelle», fasst er die Resultate zusammen. ■

ANZEIGE

SMART MOBILITY

Corporate Carsharing weist den Weg zu intelligenter Mobilität

Firmenfahrzeuge sind beliebt, oftmals sogar ein Statussymbol. Viele sind aber auch ineffizient und daher kostspielig. Die technische Entwicklung und die veränderten Mobilitätsansprüche ermöglichen heute eine viel bessere Nutzung der zur Verfügung stehenden Mobilität.

von Werner Müller

Balz Eggenberger
Managing Partner fleetcompetence europe GmbH

Thilo von Ulmenstein
Managing Partner fleetcompetence europe GmbH

Firmenfahrzeuge gehören heute zum Alltag und Carsharing hat sich als Verkehrsmittel etabliert. Was spricht für ein Corporate Carsharing?
Thilo von Ulmenstein: Firmenfahrzeuge sind eine gute Sache. Gliedern wir die Nutzer in zwei Gruppen, dann haben wir den Handwerker, den Aussendienstler, die das Fahrzeug als Werkzeug nutzen, und den mehrheitlich im Büro tätigen Mitarbeiter, dem das Fahrzeug aufgrund seiner Funktion als Mitglied des Kaders oder als Lohnbestandteil zur Verfügung gestellt wird. Ein eigenes Firmenauto zu haben, ist bequem. Viele dieser Fahrzeuge dienen aber lediglich dem Arbeitsweg; während acht Stunden stehen sie auf dem Firmenparkplatz und werden kaum genutzt. Das ist ineffizient und Ineffizienz ist teuer. Dabei gibt es viel interessantere Mobilitätskonzepte, welche ebenso flexibel und bequem sind wie das eigene Firmenfahrzeug.

Bedeutet das die Abkehr vom «eigenen» Firmenfahrzeug?
Balz Eggenberger: Der klassische Aussendienstmitarbeiter, der die ganze Woche mit Musterkoffern und Werbematerial unterwegs ist, oder der Handwerker mit seinem Servicewagen wird auch in Zukunft auf ein ihm zugeteiltes Fahrzeug angewiesen sein. Wer jedoch nur gelegentlich im Aussendienst oder an externen Terminen unterwegs ist, hat schon heute ganz andere Möglichkeiten an intelligenter Mobilität. Kostspielig ist auch die neue, kantonal unterschiedliche Besteuerung von Firmenfahrzeugen für Arbeitnehmer und Arbeitgeber.

Flottenanbieter stellen **entsprechende Tools zur Verfügung. Der Mitarbeiter meldet per App seinen Bedarf an** und ein passendes Fahrzeug wird für ihn reserviert.

Wohin geht die Entwicklung der Fahrzeugnutzung in der Firma?
Thilo von Ulmenstein: In Zukunft werden Firmenfahrzeuge anders genutzt. Carsharing hat sich im privaten Bereich seit Jahren durchgesetzt. Das wird künftig auch mit Firmenwagen möglich sein. Damit ist aber nicht ein Sekretariat gemeint, das die Schlüssel der freien Fahrzeuge verwaltet und herausgibt. Vielmehr geht die Entwicklung in Richtung eines flexiblen Mobilitätsbudgets pro Mitarbeiter. Je nach Reiseziel und Material, das vor Ort benötigt wird, bucht der Mitarbeiter das passende Transportmittel. Das kann von dem repräsentativen Firmenwagen, dem Kleinwagen für eine Fahrt in die City bis hin zu einem E-Bike für eine Kurzdistanz gehen.

Digitalisierung ist in aller Munde. Wo und wie profitiert der Betreiber einer Fahrzeugflotte von dieser Entwicklung?
Balz Eggenberger: Steuerung, Nutzung und Verwaltung der Firmenfahrzeuge in jedem grösseren Unternehmen sind heute systemgesteuert. Flottenanbieter stellen entsprechende Tools zur Verfügung. Der Mitarbeiter meldet per App seinen Bedarf an und ein passendes Fahrzeug wird für ihn reserviert. Das System beachtet dabei Faktoren wie Kilometerleistung, Wartungsintervall oder Winterausrüstung eines Fahrzeuges. Die Nutzung dieses Systems ist per PC, Tablet oder Handy möglich.

Wie wird die Mobilität der modernen Unternehmen in zehn Jahren aussehen?
Balz Eggenberger: Unsere Verkehrswege sind während der Hauptverkehrszeiten heute schon massiv überlastet. Corporate Carsharing kann da eine sinnvolle Lösung bieten. Diese Art der Mobilität wird sich in den nächsten Jahren enorm weiterentwickeln. Wichtig ist es, dass die Mobilitätsanbieter ein integriertes Angebot bereitstellen, das einfach zugänglich und genauso simpel nutzbar ist. So sollte die Nutzung des ÖV, eines Carsharing-Fahrzeugs, eines Taxis oder eines E-Bikes genauso flexibel und unkompliziert sein. Ende Monat erhält der Mitarbeiter die Mobilitätsabrechnung, ein Verfahren so einfach wie ein Handyvertrag. ■

RENAULT
Passion for life

Renault **TALISMAN** Grandtour

Erleben Sie grösste Wendigkeit und höchste Spurstabilität.
Mit der exklusiven **Allradlenkung 4CONTROL.**

Talisman Grandtour Intens Energy TCe 150 EDC, 6,0 l/100 km, 135 g CO_2/km, CO_2-Emissionen aus der Treibstoff- und/oder der Strombereitstellung 30 g/km, Energieeffizienz-Kategorie E. Durchschnittliche CO_2-Emissionen aller in der Schweiz verkauften Neuwagen 134 g/km.

Renault empfiehlt elf

www.renault.ch

KMU

«Flottenmanagement macht kleinere Firmen effizienter»

Roland M. Rupp, Vizepräsident des Schweizerischen KMU-Verbandes, erklärt die Vorteile eines vernetzten Fuhrparks.

von Frank Erdle

Roland M. Rupp
Vize-Präsident Schweizerischer KMU Verband

Herr Rupp, wie viele KMU in der Schweiz können von einer Flottenmanagement-Lösung profitieren?
Wir haben etwa 400 000 kleine oder mittlere Unternehmen. 88 Prozent davon verfügen über weniger als zehn Mitarbeiter. Das grösste Potenzial liegt bei den verbleibenden 40 000 bis 50 000.

Warum hat sich das Flottenmanagement vielerorts noch nicht durchgesetzt?
In den letzten Jahren standen andere Themen im Fokus, zum Beispiel die Expansion ins Ausland oder der Franken-Schock. Auf der Vertriebsseite waren es das Internet und Videokonferenzen. Nun stellt man fest, dass die Nähe zum Kunden oder Lieferanten unverzichtbar ist. Dafür benötigt man einen gut organisierten Fuhrpark.

Welche Vorteile ergeben sich damit?
Zunächst einmal geht es um die Haftung: Wenn Sie Fahrzeuge im Betrieb haben, müssen Sie ohne automatische Dokumentation aller Fahrer und Fahrten vor jedem Fahrzeugeinsatz überprüfen, ob der Mitarbeiter eine gültige Fahrerlaubnis hat. In der Realität macht das kaum ein Firmeninhaber. Passiert jedoch etwas, haftet der Inhaber direkt für die Unfallfolgen.

Sehen Sie noch weitere starke Argumente?
Ein Flottenmanagement bindet deutlich weniger Kapital, weil man die Fahrzeuge zu günstigen Konditionen leasen oder kaufen kann. Das ist gerade für kleinere und mittlere Firmen, die meist ohne dicke Kapitaldecke auskommen müssen, eine grosse Hilfe. Ausserdem gibt es für den vernetzten Fuhrpark komfortable Software-Lösungen und Apps, mit denen sich sämtliche Autos über das Internet steuern und überwachen lassen. Die Software erkennt sofort, wenn irgendwo ein Problem auftaucht, und kümmert sich auch um Controlling und Buchhaltung.

Welche Unterstützung bieten Sie Ihren Mitgliedern, die eine Flottenmanagement-Lösung suchen?
Wir haben Spezialisten, die sich gut im Markt auskennen. Es reicht nicht, beim Händler ein paar Autos zu kaufen und einen Flottenrabatt zu verlangen. Man muss sich auch um die steuerliche Optimierung kümmern, um die Einsparmöglichkeiten auszuschöpfen. Darüber hinaus haben wir Kooperationen mit Partnern wie Volvo oder Hertz, von denen unsere Mitglieder profitieren.

Bietet die elektronische Fuhrparkverwaltung auch Potenzial für Firmen mit Spezialfahrzeugen?
Absolut. Warum sollte etwa eine Baufirma ihre teuren Maschinen ungenutzt herumstehen lassen? Über eine moderne Fuhrparkverwaltungssoftware kann man sie nach dem Carsharing-Prinzip mit anderen Unternehmen teilen. ■

ANZEIGE

Linde Material Handling

Linde

Mit uns haben Sie garantiert den richtigen Partner an Ihrer Seite.

- Servicenetzwerk mit über 70 Technikern
- Wartung und Reparatur
- Sicherheitscheck
- Flottenmanagement
- Original Linde Ersatzteile
- Fahrerschulung
- Vermietung von Flurförderzeugen aller Art

Linde Material Handling Schweiz AG
→ www.linde-mh.ch

BRIDGESTONE

REIFEN
NO. 1 IN TIRES AND MORE
INNOVATION AWARD 2016
GEWINNER

Auto EXPRESS
PRODUCT AWARDS
WINNER
2016
Product Of The Year
Bridgestone DriveGuard

DIE NÄCHSTE REIFENPANNE KOMMT BESTIMMT!

FÜR ALLE PKW MIT RDKS:
FAHREN SIE SORGLOS WEITER!*
BIS ZU 80 KM BEI MAX. 80 KM/H

DRIVEGUARD

* Mit dem Bridgestone DriveGuard Reifen können Sie bis zu 80 km bei max. 80 km/h weiterfahren. Die Fahrstrecke nach einer Reifenpanne kann je nach Fahrzeugbeladung, Aussentemperatur und Aktivierung des RDKS variieren. Laut dem EU-Reifenlabel werden Bridgestone DriveGuard Reifen mit der Nasshaftungsklasse A eingestuft. Bridgestone DriveGuard Reifen stehen derzeit für Transporter nicht zur Verfügung, sondern nur für PKW, die mit einem Reifendruck-Kontrollsystem (RDKS) ausgestattet sind.

Bridgestone Europe NV/SA, Zaventem
Niederlassung Spreitenbach · Schweiz

Mehr Informationen finden Sie auf unserer Webseite: www.bridgestone.ch/driveguard

KMU

Ein Full-Service-Leasing zahlt sich für KMU aus

Firmenfahrzeuge werden meist gekauft. Immer mehr KMU entdecken aber alternative Finanzierungsmodelle.

von Christian Lanz

Beat Imwinkelried
Full Service Leasing Experte

Beim Outsourcing von Fahrzeugflotten-Leistungen ist bei Schweizer Unternehmen im Vergleich zum EU-Raum noch ein grosses Potenzial für Full-Service-Leasing vorhanden. Nach wie vor werden aber in der Schweiz die meisten Firmenfahrzeuge gekauft. Demgegenüber setzen immer mehr KMU zunehmend auf alternative Finanzierungsmodelle – wie beispielsweise das Full-Service-Leasing. «Beim Full-Service-Leasing decken Sie mit Ihrer monatlichen Rate nicht nur die Nutzung, sondern auch umfangreiche Serviceleistungen wie etwa Reparaturarbeiten an Ihrem Fahrzeug ab. Dabei können Sie sich aus verschiedenen einzelnen Komponenten Ihr individuell abgestimmtes Paket zusammenstellen», betont Beat Imwinkelried, Vorsitzender der Geschäftsleitung von Auto-Interleasing AG. So habe man die Fahrzeugkosten immer im Griff. Full-Service-Leasing biete damit eine optimale finanzielle Planbarkeit. «Die Vorteile als Nutzer liegen auf der Hand. Man hat unter anderem die freie Wahl der Service-Bausteine nach individuellem Bedarf, und die laufenden Kosten sind von Anfang an transparent und kalkulierbar», führt Imwinkelried aus. Generell biete das Full-Service-Leasing langfristige Budgetsicherheit für das Unternehmen.

Aufs Kerngeschäft konzentrieren

Dank dem Fahrzeug-Leasing können Nutzer das Eigenkapital nachhaltig schonen, unvorhergesehene Risiken vermeiden und sich auf ihr Kerngeschäft konzentrieren. Ausserdem profitiert das Unternehmen von einer einfachen und übersichtlichen Mobilitätslösung. Indem KMU-Betriebe auf eine professionelle Beratung bei der langfristigen Flottenwahl setzen, können sie ihre Kapazitäten anderweitig effizienter nutzen. Das Outsourcing lohne sich bereits für kleine Fahrzeug-Flotten, sagt Imwinkelried. «Gerade KMU generieren dadurch Vorteile dank dem umfassenden Know-how eines professionellen Mobilitätsmanagers.»

Langfristige Planungssicherheit

In kleineren Firmen und KMU werden die Aufgaben rund um die Fahrzeuge oft von mehreren Personen jeweils nebenbei erledigt. Es gibt meist keinen Mitarbeitenden, der sich vollumfänglich auf die Flotte konzentrieren kann. Da Fahrzeuge aber einen erheblichen Kostenfaktor darstellen, eine gute Betreuung zeitaufwendig und entsprechendes technisches Know-how nötig ist, profitieren gerade KMU besonders davon, ihren Fuhrpark von einem externen Flottenmanager in einem Full-Service-Flottenmanagement bewirtschaften zu lassen. «Hier wird alles in Bezug auf die Fahrzeuge ausgelagert, von der Beschaffung über den Betrieb bis zum Weiterverkauf. Der Kunde zahlt eine fixe Monatsrate über die gesamte Vertragslaufzeit, trägt kein Kostenrisiko und hat dadurch jahrelang finanzielle Planungssicherheit», fasst Imwinkelried zusammen. ■

ANZEIGE

DIGITALES FLOTTENMANAGEMENT

Patrick Bünzli
Präsident Schweizerischer Fahrzeugflottenbesitzer-Verband (SFFV)

«Was passiert mit den Daten?»

Der Präsident des Schweizerischen Fahrzeugflottenbesitzer-Verbandes (sffv), Patrick Bünzli, möchte die Mitglieder für das Thema Sicherheit sensibilisieren.

von Frank Erdle

Herr Bünzli, welche Bedeutung haben die Themen Datensicherheit für Fahrzeugflottenbetreiber?
Bisher stehen sie noch wenig im Blickfeld und der Wissensstand ist nicht sehr hoch.

Warum engagiert sich Ihr Verband in dieser Frage?
Die Technisierung geht immer weiter. Inzwischen arbeiten viele Flottenbetreiber mit Geräten, die untereinander Daten austauschen. Einerseits erhalten wir Anfragen von unseren Mitgliedern, denen wir eine Hilfestellung geben wollen. Andererseits wollen wir eine Diskussion anstossen, was mit den Daten passieren soll, die in Fahrzeugen erhoben werden.

Wo sehen Sie Risiken?
Zunächst einmal eröffnet die Vernetzung für alle Betreiber einer Fahrzeugflotte enorme Chancen. Aber jeder Smartphone-Nutzer weiss, dass so ein Gerät Daten produziert, auf die Fremde Zugriff erhalten – zum Beispiel die Mobilfunk-Provider oder Firmen, die hinter den Apps stehen. Das gilt natürlich auch für Fahrzeugflotten, die mit Echtzeit-Ortung ausgestattet sind. Diese Daten können für Konkurrenten oder Hacker interessant sein. Etwa, wenn es um die gefahrenen Routen geht.

Die Steuergeräte im Auto sammeln ebenfalls eifrig Daten – Stichwort: Connected Car ...
Richtig. Ein durchschnittlicher Mittelklassewagen hat heute rund 80 solcher Computer an Bord, die oft sogar eine direkte Verbindung zur Werkstatt aufbauen können, um Defekte zu melden. Auch hier stellt sich die Frage: Welche Daten dürfen erhoben werden? Als Flottennetzbetreiber muss ich wissen, welche Rechte und Pflichten ich in diesem Bereich habe.

Wie ist Ihre persönliche Einstellung?
Jeder sollte die Kontrolle über seine Daten behalten. Aber angesichts der Tatsache, dass die Digitalisierung immer tiefer greift, ist diese Forderung wenig realistisch.

Reichen die derzeitigen Datenschutzgesetze aus?
Die Schweiz gilt ja als sehr datenschutzaffin, aber im Verkehrsumfeld ist das Thema noch wenig präsent. Ich glaube, dass jetzt der richtige Zeitpunkt ist, eine Diskussion anzustossen. Ab 2018 bekommt jedes neue Auto in Europa den Notrufmelder «E-Call». Dann stellt sich die Frage: Welche Daten erhebt das System und wer hat Zugriff darauf? Ich möchte nicht von der Realität überholt werden. ■

Sicherheitstipps für Flottennetzbetreiber

1. Über 60 Prozent aller Flottenfahrzeuge in der Schweiz werden gekauft, nicht geleast. Das verschafft dem Käufer eine starke Position. Fragen Sie beim Händler nach, was mit Ihren Daten passiert.

2. Überlegen Sie, welche technische Zusatzausstattung Sie wirklich benötigen. Je mehr Connectivity an Bord ist, umso schwerer lässt sich die Weitergabe der Daten kontrollieren.

3. Informieren Sie sich, welche Daten von Mobilfunkprovidern, Geschäfts- oder Servicepartnern verarbeitet werden.

4. Sensibilisieren Sie Ihre Mitarbeiter für den Datenschutz. Das grösste Sicherheitsrisiko in Unternehmensnetzwerken ist meistens der Mensch.

ANZEIGE

ABAFLEET by Abacus

Ecknauer+Schoch ASW

Business Software für das Flottenmanagement

Alle Firmenfahrzeuge im Griff:
• Übersichtlicher Fahrzeugstamm mit allen Informationen • Import der Treibstoffkosten und Kilometerstände • Flexibles Reporting mit vielen Standardauswertungen • Integriertes Dokumentenmanagement mit Volltextsuche • Automatische monatliche Gesamtkostenberechnung • Kostencontrolling um Abweichungen sofort zu erkennen • Nutzung der Software auch via Internet als Web-Abo

www.abacus.ch

ABACUS business software

The Real Car Wash Factory!

Engineered for the future...

für Ihren Erfolg!

Be different, be better!

Tel. +41 56 648 70 80 • verkauf-ch@christ-ag.com
www.christ-ag.com

Christ
WASH SYSTEMS

Elektromotor

Keine Abgase

Erneuerbare Quellen

Ca. 160 km Reichweite

2 Cent pro km

Stundenlanges Aufladen

Verbrennungsomotor

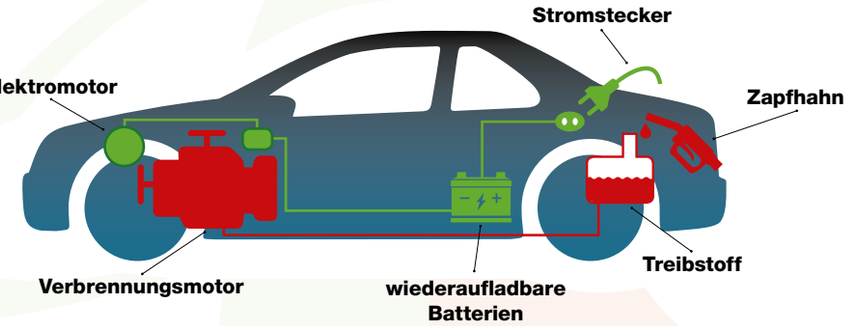
Fossile Brennstoffe

Abgase/Kohlendioxid

Reichweite 500km+

Min. 12 Cent pro km

Minutenschnell getankt



Fakten

Num atia doluptume
officiis int fugiae rerrovid etumquiam aut re fugiae rerrovid etumquiam aut rescimus, sum quatur, volorib eaturem qui

Num atia doluptume
officiis int fugiae rerrovid etumquiam aut re fugiae rerrovid

Fakten

Num atia doluptume
officiis int fugiae rerrovid etumquiam aut re fugiae rerrovid etumquiam aut rescimus, sum quatur, volorib eaturem qui

Num atia doluptume
officiis int fugiae rerrovid etumquiam aut re fugiae rerrovid