



Service aus einer Hand

Eine Tankkarte für alle
Services beim Leasing-
fahrzeug | 22

Ergonomie im Transporter

Warum richtiges Sitzen
auch im Nutzfahrzeug so
wichtig ist | 58

Die Flotte stets im Blick

Nur wer über ein aussagekräftiges Reporting ver-
fügt, kann die Weichen richtig stellen | 16

Den Fuhrpark genau im Blick

Kein effektives Management ohne Kontrolle:
Nur wer über ein gutes, das heißt aussagekräftiges
Reporting verfügt, kann den Fuhrpark aktiv steuern.
Erste Maßnahme: die richtige Software.

Fuhrpark & Management

Tankkarten

Auch Leasinggesellschaften
geben Tankkarten aus. Eine
Marktübersicht | **22**

Ärgernis Reifendruck

RDKS ist mittlerweile Pflicht,
doch gerade bei den Kosten
muss man aufpassen | **28**

Konnektivität

Kommunikation und Information
spielen im Dienstwagen eine
immer größere Rolle | **32**



REPORTING

Ohne Reporting keine Effizienz

Nur wer ein gutes Reporting betreibt, ist über die Fuhrparkkosten im Bilde. Doch was gehört zu einem guten Reporting?

ALFONS WOLF

Mit einer Software, die als Inhouse-Eigentum entwickelt wurde oder mit einer externen Lösung eines Dienstleisters wollen Fuhrparkleiter den Überblick über ihre Flotte behalten. Letztlich sind nachvollziehbare, aktuelle Daten im Flottenmanagement von zentraler Bedeutung, die nach individuellen Wünschen ausgewertet werden können. Denn in der Fuhrparkverwaltung laufen so viele Informationen auf, die die Verantwortlichen andernfalls den Überblick verlieren lassen. „Die Software muss in der Lage sein, unterschiedliche Fuhrpark-, Finanzierungs- und Organisationsstrukturen des Kunden abzubilden“, erklärt Matthias Rotzek, Geschäftsführer HLA Fleet Services.

Dies sollte außerdem mit möglichst geringem Customizing-Aufwand möglich sein. Eine schnelle und gleichzeitig möglichst umfassende Übersicht ermöglichen es dem Fuhrparkleiter, schnell Fehlentwicklungen oder Ausreißer zu erkennen und zeitnah einzugreifen. Das Eingeben von Daten und Erstellen von Auswertungen sollen einfach und schnell erfolgen. „Fehlerhafte und unvollständige Auswertungen können zu Fehleinschätzungen und damit verbunden zu erheblichen Kosten führen, zum Beispiel wenn Laufleistungen massiv abweichen und zu Mehrbelastungen führen, wenn keine Vertragsanpassung erfolgt ist“, erklärt Holger Büscher, Geschäftsführer akf Servicelease.

Von der Konzern- bis zur Kennzeichen-Ebene bietet ein professionelles System Kostentransparenz ab und ermöglicht entsprechende Auswertungen. „Das Reporting Tool ist in unserem Kundenportal integriert und abrufbar via Internet, mit einem personalisierten Login“, sagt Sebastian Fruth, Commercial Director bei Arval Deutschland/GE Auto Service Leasing. Die Zugriffsrechte sind rollenspezifisch

zuordenbar. Natürlich sollten die gesamten Kosten des Fuhrparks dargestellt werden (TCO), aber auch Einzelübersichten gewähren einen wertvollen Einblick in den Fuhrpark. „Mit jedem Aufrufen der Berichte erfolgt eine Aktualisierung – ein manueller Abgleich unterschiedlicher Datensätze ist damit überflüssig“, hebt Karsten Rösel, Geschäftsführer ALD Automotive Deutschland, einen Vorteil seines Reporting-Tools vor. Kostentreiber sollten sich leicht herausfiltern lassen. Für internationale Fuhrparks spielt auch das Thema Währungen, Längeneinheiten und Definitionen eine Rolle, da diese zentral einheitlich verarbeitet werden müssen. „Die meisten am Markt bisher vorhandenen Reportings können erst nach Ablauf eines Jahres zeigen, wie sich die Situation innerhalb des Fuhrparks dargestellt hat“, kritisiert Michael Pfister, Geschäftsführer von AFC Auto Fleet Control. Kunden müssten aber zeitnah auf jede Veränderung reagieren, damit sie wertvolle Zeit und Kosten für ihr Unternehmen sparen könnten. Sein Haus hat ein entsprechendes Tool entwickelt (siehe Kasten).

Externe Anbieter

Wenn Inhouse keine Software existiert und diese auch nicht programmiert werden kann, haben Fuhrparkleiter die Auswahl aus einer Vielzahl von Systemen. „Mit einer Fuhrparkmanagementsoftware entfällt die aufwendige Pflege von Excel-Listen“, weiß Michael Hohn, Head of Fleet Management

„Die meisten Reportings können erst nach Ablauf eines Jahres zeigen, wie sich die Situation innerhalb des Fuhrparks dargestellt hat“

Michael Pfister, Geschäftsführer von AFC Auto Fleet Control

FOTO: FOTOLIA



bei Imperial Fleet Management, und empfiehlt die Software eines professionellen Anbieters. Das Tool muss die Bedürfnisse des Fuhrparks genau abbilden. Und diese Anforderungen sind individuell. Im Voraus sollten Fragen etwa nach dem Einsatzgebiet und nach dem Ziel geklärt werden.

Doch eine passende Reporting-Lösung allein ist nicht ausreichend, da neben den Berichten vor allem die tägliche Arbeit mit den Daten mit dem neuen Tool erfolgen soll. Und das soll die Arbeit erheblich vereinfachen. Werden Daten aus dem Tool gezogen, sollten diese in den gängigsten Formaten zur Verfügung stehen (pdf, xlsx, csv), um sie weiterverarbeiten zu können. Über eine „offene“ Schnittstelle können umgekehrt Kundendaten oder Daten von fuhrparkrelevanten Lieferanten wie etwa Leasinggesellschaften, Versicherungen, Fuhrparkmanager, Reifen, Wartung, Schaden eingespielt und konsolidiert werden.

Fuhrparkleiter sollten außerdem darauf achten, dass die Software keine versteckten zusätzlichen Kosten in sich birgt. Wichtig ist die Gesamtkostenperspektive: Verlangt der Dienstleister etwa für die



Michael Pfister,
Geschäftsführer
von AFC Auto Fleet
Control

Individualisierung oder für automatische Schnittstellen zusätzliche Anpassungsgebühren, können diese den Preis entscheidend in die Höhe treiben. Die Entscheidung für ein Reporting-Tool sollte sowohl auf den möglichen Einsparungen sowohl „harter Natur“ wie aus Prozesssicht als auch auf Basis der Kosten des Tools erfolgen. „So konnten unsere Kunden Einsparungen durch die Transparenz etwa in der Verhandlung mit Herstellern und Lieferanten realisieren“, sagt Thomas Emmert, Geschäftsführer Sixt Mobility Consulting GmbH. Weitere Kostentreiber sind Lizenzgebühren, Wartung, Support, Implementierung und Updates.

Customizing

Da jeder Fuhrpark mit seinen individuellen Strukturen eine eigene Charakteristik aufweist, sind dem jeweiligen Fuhrparkverantwortlichen auch unterschiedliche Aspekte beim Reporting wichtig, die sich wiederum in individuellen Anforderungen an das Reporting-Tool auswirken. Manfred Sensburg, Geschäftsführer Fleetcar + Service Community, sagt ▶

FOTO: AFC



FOTO: FOTOLIA

Fuhrparkleiter sollten außerdem darauf achten, dass die Software keine versteckten Kosten in sich birgt.

über sein Reporting-Tool: „Jeder Fuhrparkbetreiber kann es auf seine Bedürfnisse hin konfigurieren und Themengebiete wie Ausschreibungen, Konfiguratoren oder Schadenmanagement direkt integrieren.“ Ein flexibles System kann sowohl kundenspezifische Ansprüche als auch Entwicklungen abbilden.

„Strategische Unternehmensschwerpunkte können sich ändern – zum Beispiel stand letztes Jahr CO₂ im Vordergrund, aber nächstes Jahr könnte die Entwicklung der Reparaturkosten im Fokus stehen“, sagen Bernd Hanisch, Direktor Operations, und Michael Deuse, Direktor CIS bei ARI Fleet. Diese Ziele lassen sich jeweils einfach und schnell in Dashboards abbilden. Einzelne Parameter lassen sich mittels persönlicher Filter und Darstellungen auswählen und sperren.

Doch nicht jeder möchte zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten, hat Christian Schweikhardt, Projekt- und Vertriebsmanagement bei Mobility Concept, die Erfahrung gemacht: „In der Praxis zeigt sich, dass sich die wesentliche Nutzung des Reporting-Tools auf einige Standardreports beschränkt.“

Zukunftsfähig

Fuhrparkmanager sollten generell auf die Zukunftsfähigkeit der Software achten, da sich der Fahrzeug-, Flotten- und Mobilitätsmanagement-Markt permanent weiter entwickelt. Die Internetfähigkeit des Systems sollte in der heutigen Zeit selbstverständlich sein. Diese genügt hohen Sicherheitsstandards, individuelle Benutzerprofile können angelegt sowie Daten Passwort geschützt und verschlüsselt übermittelt werden. Insbesondere Schnittstellenfunktionen sind zentral. Moderne Fuhrparkmanagement-Software muss Telematiklösungen berücksichtigen und diese integrieren können. Auch mobile Endgeräte spielen eine wichtige Rolle. Hinzu



Manfred Sensburg,
Geschäftsführer
Fleetcar + Service
Community



Michael Deuse,
Direktor CIS
bei ARI Fleet

kommen neue regulatorische Anforderungen wie die öffentlich diskutierte Pkw-Maut oder Vorschriften im Bereich der Unfallverhütungsvorschriften (UVV).

Manche Dienstleister bieten bereits Reporting-Tools an, in denen Vertragsmanagement-, Reporting- und Bestellsystem in einem onlinebasierten Tool integriert sind. „Hinzu kommen die herstellerübergreifende Bestellmöglichkeit, die Rechnerkonsolidierung, individuelle Rechnungsformate nach Kundenwunsch sowie die Abbildung des gesamten Fahrzeuglebenszyklus im System“, erklärt Jochen Schmitz, Leitung Car Mobility Fleet Management.

Trends

Ein klarer Trend bei den Reporting-Tools sind Apps und mobile Anwendungen für das Fuhrparkmanagement, die unabhängig von Ort und Zeit genutzt werden. Flottenverantwortliche und Dienstleister kommunizieren digital, wodurch sich die Geschwindigkeit des Informationsflusses deutlich erhöht und die Daten immer näher in Richtung Live-Daten kommen.

Selbstverständlich wird auch der Fahrer in die Kommunikation eingebunden. Sicherlich mag es charmant sein, ein Reporting auch auf einem Tablet oder Smartphone einsehen zu können. Gunter Glück, Geschäftsleitung Vertrieb und Kundenbetreuung bei Lease Plan Deutschland, sieht zunächst keine grundlegende Veränderung der Arbeit: „Die Kerntätigkeiten werden nicht unterwegs auf die Schnelle erledigt, sondern mit der nötigen Sorgfalt im Büro.“

Eine weitere Entwicklung ist die Telematik, die Informationen für Einzelfahrzeuge erstmalig transparent macht. So lassen sich Maßnahmen in ihrer Wirksamkeit überprüfen. Insbesondere die Fahrerdaten bei Servicefahrzeugen gewinnen an ▶

FOTO: ARI FLEET | F+SC



FOTO: FOTOLIA

Reporting in Echtzeit

Auf dem Fuhrpark-FORUM von bfp fuhrpark + management am 8. und 9. Juni am Nürburgring feiert das neue Schaden-Reporting-Tool von Auto Fleet Control (AFC) Premiere. Die Kunden können laut AFC nun die Daten detailliert aufrufen und selbst definierte Zeiträume miteinander vergleichen.

Zudem können sie Schäden analysieren, indem sie anhand der bei Unfällen AFC gemeldeten Geodaten die Unfallschwerpunkte ihrer Flotte erkennen und sich zeitgleich die zugehörigen Schadenakten detailliert anzeigen lassen. „Mit einem Blick sieht man die wichtigsten Schadendaten des Fuhrparks: Schäden, Kosten und Orte“, sagt AFC-Vertriebsleiter Torsten Harms. Es handele sich dabei um laufend aktualisierte Echtzeit-Daten, was den Kunden ermögliche, schnell auf jede Veränderung zu reagieren, ohne auf Auswertungen ihrer Leasinggeber oder ihrer Versicherungen am Jahresende warten zu müssen.

Das Online-Tool habe der Kunde unabhängig von Raum und Zeit im Zugriff. „Kunden mussten oft Jahresauswertungen abwarten, um dann das nächste Jahr zu planen. Solche Verzögerungen sind passé. Das kann je nach Größe des Fuhrparks sehr viel Zeit und Geld einsparen“, unterstreicht Harms. Und: „Den Kunden werden Entscheidungen wesentlich erleichtert, denn neben den Ist-Daten zu Schadenursachen und der Schadenhöhe, sind auch Trends und Tendenzen zu erkennen“.



Torsten Harms,
Vertriebsleiter AFC

Bedeutung, da dank der neuen Technologie Rückschlüsse auf das Fahrerverhalten und damit Optimierungspotenziale offenbart werden. „Das typische Beispiel sind die bekannten Spritspartrainings – welcher Fuhrparkverantwortliche kennt nicht die „Verpuffung“ des unmittelbar nach dem Training erzielten Effekts im weiteren Zeitablauf“, sagt Philipp Berg, Leiter Sales & Marketing der Daimler Fleet Management.

Mit Telematikdaten heißt es „ade“ zu ex-post Daten und „Hallo“ zu aktiven, fahrer-individuellen Handlungsaufforderungen – etwa bei Überschreitungen von Serviceintervallen. Dynamische Reporting-Systeme treffen dann valide Prognosen über Entwicklungen eines Fuhrparks.

Geschlossenes System

Auch die Integration der Systeme wird weiter zunehmen. Ganzheitliche Fuhrparkanalysen zeigen Einsparpotenziale und alternative Lösungsansätze sowie Analysen auf. Über ein zentrales, geschlossenes System werden in Zukunft alle Fuhrpark- und Fahrzeug-spezifischen Ereignisse abgewickelt wie Unfallbericht, Führerscheinkontrolle, und anderes. Weiterhin sind moderne Systeme international skalierbar und konsolidieren Daten aus mehreren Ländern. Möchte man heute Aussagen über die Finanzleasingraten in 2016 in Deutschland in einer Tabelle erhalten, sind in einem nächsten Schritt die Entwicklungen der Fullservice-Raten in Spanien, England und Deutschland in einem Diagramm von Relevanz.

Man sieht: Auch in diesem scheinbar so starren Bereich schreitet die Entwicklung fort, und man sollte sich stets auf dem Laufenden halten, was die Systeme so bieten. Damit die Kosten nicht davon laufen. ■

FOTO: AFC