



Im Dienste des Nächsten

Teil: 1 Malteser | Die gemeinnützige Organisation rüstet ihre Firmenwagen im Fahrdienst der Region Bayern/Thüringen für den Personentransport nach DIN-Standard aus und geht damit in Vorleistung.

— Der Arbeitskreis Fuhrpark beim Malteser Hilfsdienst der Region Bayern/Thüringen trifft sich einmal im Jahr zur Besprechung. Dann legen die Geschäftsführer gemeinsam mit Michael Bauer als Produktverantwortlichen für den Fahrdienst und den Verantwortlichen in den einzelnen Bezirken die Beschaffung der Fahrzeuge für das kommende Jahr fest.

Dabei zählen nicht nur Faktoren wie der Preis und die Kilometerlaufleistung. Mindestens genauso wichtig für die insgesamt rund 1.000 Fahrzeuge im Fahrdienst sind der wirtschaftliche Nutzen, die Sicherheit und die entsprechende Ausstattung nach aktuellem Stand der Technik. „Vor allem brauchen wir immer bestimmte Fahrzeugtypen für bestimmte Einsatzzwecke wie zum Beispiel für den Mahlzeitendienst, den Hausnotruf und den Transport behinderter Menschen“, sagt Michael Bauer. Der Arbeitskreis definiert daher jedes Neu- und Ersatzfahrzeug inklusive aller Ausstattungskomponenten individuell. Der Bedarf will schließlich auch gut überlegt sein, weil alle Fahrzeuge gekauft werden.

Drei Modelle im Fahrdienst | Vorgegeben ist allerdings schon der Hersteller: Ford. Er stellt grundsätzlich drei Modelle für den Fahrdienst, für die es seit Sommer 2011 einen bundesweiten Rahmenvertrag gibt.

Hierbei handelt es sich um den Transit mit kurzem Radstand FT 280 K als Frontantriebler sowie den Transit mit langem Radstand als FT 300 L respektive 350 L.

Davor ist ausschließlich VW mit dem T5, Caddy und Crafter mit Hochdach zum Einsatz gekommen.

Am häufigsten nutzen die Mitarbeiter die Kleinbus-Varianten der Hersteller. Sie belaufen sich auf rund 700 Einheiten. Die anderen 300 sind Kastenwagen.



Foto: Schneider

Fuhrpark-Duo | Michael Bauer (li.), Produktverantwortlicher für den Fahrdienst in Bayern/Thüringen, und Frank Drescher, Betriebsleiter und Produktverantwortlicher des Rettungsdienstes in Bayern

Eine große Bandbreite zeigt sich bei den Laufleistungen. Während in Nordbayern teilweise nur 18.000 Kilometer pro Jahr gefahren werden, sind es im Süden bis zu 60.000. In der TCO-Betrachtung haben sich eine Gesamtlauflistung von 220.000 Kilometern respektive eine maximale Haltezeit von zehn Jahren herauskristallisiert.

Deshalb arbeiten die Malteser auf eine Standardisierung in der Ausstattung gemäß DIN-Normen (siehe Kasten unten) bei den Kleinbussen hin, um diese überall einsetzen und untereinander tauschen zu können. „Bei den Behindertentransportkraftwagen haben

wir das auch schon erreicht, sodass wir uns hier mit wenigen Fahrzeugen bevorraten müssen und Kosten sparen“, konstatiert Bauer.

Die Transporter erreichen demzufolge in 42 bis 48 Monaten die maximale Laufleistung. Danach werden sie über Autoonline vermarktet. „So verkaufen wir nicht nur über ein revisionssicheres System, sondern kommen in der Regel mit dem erzielten Preis über den Buchwert“, so Bauer.

Optimierte Ausstattung | Als einen wesentlichen Grund für das positive Remarketing macht er die Ausbauten nach DIN-ISO-Vorgaben aus. Denn beispielsweise die Systemböden mit Längsschienen und die Personenrückhaltesysteme sind in anderen Ländern und damit auch bei Wiederverkäufern gefragt.

Für die Malteser ist dies aber nur ein erfreulicher Nebeneffekt. „Vielmehr geht es uns darum, behinderten Menschen die bestmögliche Sicherheit bei den Fahrten zu gewährleisten“, so Bauer. Trittstufen mit einer Tiefe von 15 Zentimetern ab einer Einstiegshöhe von 34 Zentimetern an der Seite gehören deshalb ebenso zum Standard wie spezielle Beleuchtungen und Hub-Schwenk- oder Linearlifte ab einer Höhe von 40 Zentimetern hinten.

Zur Sache | DIN-Normen für Personenbeförderung

— Den sicherheitstechnischen Standard für die Beförderung von Menschen mit eingeschränkter Mobilität setzt die DIN-Norm 75078. Sie fordert das Umsetzen der Personen auf reguläre Fahrzeugsitze und einen Drei-Punkt-Sicherheitsgurt (Teil 1). Ist kein Umsetzen möglich, regelt Teil 2 der Norm die Sicherung für Transporte im Rollstuhl. Sie schreibt als Rückhaltesystem den Einsatz bestimmter Befestigungskomponenten, den sog. Kraftknoten, in Verbindung mit entsprechender Gurtung des Insassen vor (siehe Bild), sodass bei einem Aufprall die Kraft auf das Fahrzeug übertragen wird. Seit 2010 legen außerdem die Normen DIN EN 12183 und 12184 fest, dass Rollstühle vom Hersteller einem Crashtest unterzogen werden müssen, wenn sie auch als Fahrzeugsitze verwendet werden sollen.



Im Einsatz | Der Skoda Oktavia Scout für Notärzte und VW Crafter mit Lift für Behindertentransporte



Rollstuhlsicherung nach DIN-Norm | Mit Vergurung und dem im Boden befestigten Kraftknoten

Gesetzeslücke | Obwohl die DIN diesen Maßstab festlegt, ist diese Ausstattung keine Selbstverständlichkeit. Frank Drescher, Betriebsleiter und Produktverantwortlicher für den Rettungsdienst der Malteser in Bayern, kennt die Hintergründe: „Viele Kostenträger sträuben sich gegen die Umsetzung, weil es mit Mehrkosten verbunden ist.“

Darüber hinaus ist die DIN keine Rechtsnorm, sodass sie daraus auch keine Verpflichtung ableiten. Diese Lücke müsse geschlossen werden, fordert Drescher. Er engagiert sich in den Gremien zur Umsetzung der aktuellen technischen Standards.

Da aktuell keine derartigen Regelungen in Sicht sind, übernehmen die Malteser in Bayern mit ihren Ausbauten weiterhin eine Vorreiterfunktion. Nach Bauers Hochrechnungen belaufen sich die Kosten für den Ausbau der Behindertentransportkraftwagen mit Sandwichboden und Lift auf rund 25.000 Euro und der offizielle Handelspreis summiert sich auf 65.000 bis 70.000 Euro.

Kraftpakete | Eigene Wege geht dagegen der Einkauf im Rettungsdienst. Mit seinen rund 260 Fahrzeugen in Bayern greift er für die Rettungswagen aktuell nur auf den Fünftonner Mercedes-Benz Sprinter RTW mit Kofferaufbau als 516 cdi Automatik mit 162 PS zurück. Ein wichtiges Argument sei der Service der Markenwerkstätten, die es möglich machten, den Rettungswagen auch nach 22 Uhr zum Kundendienst zu bringen und am nächsten morgen wieder abzuholen.

Fuhrpark | Auf einen Blick

- ▶ Sozialunternehmerische Dienste bundesweit: ca. 3.050, davon in Bayern insgesamt ca. 1.260 Kfz (ca. 1.000 im Fahrdienst + ca. 260 im Rettungsdienst)
- ▶ Im Fahrdienst zugelassen: seit 8/2011 nur noch Ford Transit mit kurzem Radstand FT 280 K (Frontantrieb, Sechsgang, 2.2 TDCi + 110 PS), Ford Transit mit langem Radstand FT 300 L bzw. 350 L (beide Frontantrieb, Sechsgang, 2.2 TDCi, jew. 125 PS); vorher: VW T5 2.0 TDI (Frontantrieb, Fünfganggetriebe, 84 PS), VW Caddy 1.6 TDI (Frontantrieb, Fünfgang-

getriebe, 102 PS) + VW Crafter 2.0 TDI (Frontantrieb, 6-Ganggetriebe, 109 PS + Hochdach)

- ▶ ca. 700 Kleinbusse + 300 Trapos als Kastenwagen
- ▶ Rettungsdienst: MB Sprinter RTW 516 cdi Automatik mit Kofferaufbau (163 PS) als Rettungswagen, für Notärzte Skoda Oktavia Scout 2.0 TDI (140 PS)
- ▶ Alle Kfz gekauft, Haltedauer: Fahrdienst i. d. R. bis 220.000 km Gesamtleistung bzw. max. zehn Jahre (Verkauf nach Ø 42–48 Monaten); Rettungsdienst: max. 200.000 km Gesamtleistung
- ▶ Internes Fuhrparkmanagement

„Damit setzen der Hersteller und die Autohäuser einen maßgeblichen Benchmark“, findet Drescher. Für die Notärzte steht daneben der Skoda Oktavia Scout 4x4 2.0 TDI mit 140 PS bereit. Zukünftig wird es ihm zufolge der BMW X3 2.0d sein.

Dezentrale Organisation | Um reibungslose Prozesse zu gewährleisten, arbeiten der Fahr- und Rettungsdienst seit etwa 20 Jahren mit zwei Ausbauspezialisten zusammen: Ersterer mit AFM-Bruns in Apen und Letzterer mit Ambulanz Mobile in Schönebeck.

Das Management der Wartungs- und Reparaturarbeiten obliegt den regionalen Dienststellen, da die Malteser generell dezentral aufgestellt sind. So gibt es etwa in jedem Bezirk Vereinbarungen mit den Marken- Autohäusern und Servicepartnern vor Ort. Bauer hat die Verhandlungen der Konditionen aber unterstützt und den Verantwortlichen in der Region beispielsweise Rahmen-

verträge für den Einkauf von Reifen an die Hand gegeben. Für Transparenz sorgt das übergreifende interne Fuhrparkmanagement mit eigenem Reporting.

Alle Fahrzeuge sind mit Aral- und UTA-Karten bestückt. Die Kfz-Versicherung ist bundesweit geregelt. Sie umfasst Stückprämien mit Selbstbeteiligungen in der Teil- und Vollkasko sowie in der Haftpflicht von jeweils 2.500 Euro. Die Schaden-Kosten-Quoten des Fahrdienstes und des Rettungsdienstes in Bayern können sich dabei sehen lassen: Sie liegen bei 20 respektive 40 Prozent – einschließlich der selbst getragenen Kosten. Bauer und Drescher führen das auf das Verkehrssicherheitsprogramm zurück, das seit Ende der 90er-Jahre umgesetzt wird. Prävention und Sicherheit reichen bei den Maltesern somit weit über die technische Komponente der Fahrzeuge hinaus.

| Annemarie Schneider