



Rettungswagen der JUH Bayern | Mercedes-Benz setzt hier mit den Spezialfahrzeugen die Standards

Foto: Schneider

Kraft aus Tradition

Teil 21: Johanniter-Unfall-Hilfe Bayern | Der Landesverband fungiert nicht nur als Ansprechpartner für die angeschlossenen Dienststellen, sondern auch als Wegbereiter für die bundesweiten Rahmenverträge.

— Wenn Hilfsorganisationen Fahrzeuge beschaffen, müssen sie auf die unterschiedlichsten Faktoren achten – von den geografischen Gegebenheiten am Einsatzort über den Einsatzzweck bis hin zu den jährlichen Laufleistungen. Entsprechend vielfältig ist der Bedarf. Nichtsdestotrotz versuchen die Verbände, ihren Einkauf zu bündeln und zu optimieren.

Beim Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. (JUH) Landesverband Bayern hat Jürgen Wanat als Mitglied des Landesvorstandes eine Schlüsselrolle inne. Und zwar nicht nur für die Belange innerhalb des Bundeslandes, sondern in Kooperation mit den Verantwortlichen des Landesverbandes Niedersachsen auch auf Bundesebene. Denn hierfür hat er eine zusätzliche Aufgabe: die Rahmenverträge und Vereinbarungen für den gesamtdeutschen Fuhrpark mit den Automobilherstellern zu verhandeln. Diese legt er dem Bundesvorstand zur Entscheidung vor.

Jürgen Wanat steckt folglich den Rahmen für die Beschaffung ab. Den Einkauf tätigen jedoch die Regional- oder Fahrdienstleiter der einzelnen Dienststellen dezentral je nach Bedarf auf Basis eines jährlichen Investitionsplans. Bundesweit sind das derzeit rund 800 Einheiten der insgesamt rund 6.850 JUH-Fahrzeuge. Davon befinden sich rund 660 in Bayern im Einsatz.

Früher orderte die JUH Modelle von 24 Marken, jetzt sind nur noch zwei Hersteller gelistet.

Konzentration auf wenige Marken | Einen deutlichen Schub bei der Effizienz brachte vor gut vier Jahren ein Richtungswechsel in der Beschaffung. Damals hatte sich die JUH entschlossen, den Einkauf für die klassischen Einsatzfahrzeuge wie Krankentransportwagen (KTW), Behindertentransportwagen

(BTW), Pkw in der Pflege und Dienstwagen für Mitarbeiter auf zwei Hersteller zu konzentrieren: Ford und Volkswagen mit den Marken Skoda, Seat, VW Pkw und VW Nutzfahrzeuge. Zuvor hatte sich der Fuhrpark auf die Modelle von 24 Marken verteilt. „Durch die Umstellung können wir jetzt die jährlichen Mengen bestimmen und in den Verhandlungen besser agieren. Außerdem verbessern sich durch die Bündelung die Konditionen“, begründet Wanat.

Was der gemeinnützigen Organisation aber mindestens genauso wichtig gewesen ist: Es mussten Marken sein, die vom Kleinwagen bis zum Transporter alles abbilden und aufgrund der dezentralen Struktur der JUH möglichst viele Wartungsstützpunkte in Deutschland betreiben.

Höhere Anforderungen gelten bei den Rettungswagen (RTW). Hier sind das Know-how des Herstellers plus der Service vor Ort die zentralen Kriterien. Zudem schreibt das



Jürgen Wanat, Vorstandsmitglied des JUH Landesverbandes Bayern | Er bereitet Rahmenverträge für den Bundesverband vor

Bayerische Rettungsdienstgesetz explizit für das Bundesland das Fahrzeug inklusive Ausstattung genau vor. Deshalb bilden die RTW von Mercedes-Benz in diesem Bereich den Standard bei der JUH. „An Mercedes-Benz kommt man bei den RTW nicht vorbei, da sie insbesondere in den Großstädten einen Super-Service bieten und immer jemand bereitsteht, egal zu welcher Tages- und Nachtzeit“, sagt Wanat.

Eine Neuerung gibt es bei den Notarztfahrzeugen (NEZ) in Bayern. Diese werden nach einer Ausschreibung in den kommenden drei Jahren von BMW gestellt. Rund 400 umgebaute BMW X3 2.0d kommen dann bei den Hilfsorganisationen mit entsprechendem Fahrzeugbedarf zum Einsatz. Daneben sind einige Audi-Modelle als Einsatzfahrzeuge und Dienstwagen in Betrieb.

Insgesamt setzt sich der Fuhrpark in Bayern mit seinen zirka 660 Einheiten je nach

Einsatzzweck aus folgenden Fahrzeugen zusammen: 336 Pkw, 114 BTW mit Rampe/Hebebühne, 75 KTW, 46 RTW, rund 40 neun-sitzige Busse, neun Lkw, drei Feldküchen, 14 Leichtkranwagen (LKT), vier Lieferwagen bis zwei Tonnen, 14 Motorräder und sechs Notarzteinsatzwagen (NEF). Hinzu kommen noch 44 Anhänger.

Je nach Schadensentwicklung werden die Dienststellen mit einem Bonus oder Malus belegt.

Richtlinien für die Beschaffung | In der Regel sind die Fahrzeuge gekauft. Welche Fahrzeuge erworben und wie lange sie gefahren werden, richtet sich nach Einsatzzweck und Laufleistung. Die Haltedauer kann demnach zwischen zwei und 15 Jahre betragen. Grundsätzlich gilt bei der JUH Bayern: Pkw werden bis zu einer Gesamtlauflistung von maximal 200.000 Kilometern gehalten sowie Busse und KTW bis 300.000 Kilometer.

Bei Ersteren kommt es dadurch meist nach drei bis vier Jahren zu einem Austausch und bei Letzteren nach sechs bis acht Jahren. Zudem sind Beschaffungsrichtlinien für die Dienstwagenfahrer vorgegeben. Sie müssen sich je nach Funktion an einem Einkaufspreis für den Firmenwagen und einem Hubraum-Limit von zwei Litern orientieren. „Bei den Nutzern sind insbesondere Ford Kuga, Ford Mondeo, VW Passat und Skoda Octavia beliebt“, sagt Wanat. In den anderen Bereichen finden sich die unterschiedlichsten Modelle der Marken Ford und VW – vom Ford Ka und VW Up für die Pflege bis zum Ford Transit und VW Crafter als KTW oder für den Fahrdienst.

Die Ein- und Aufbauten, sofern sie nicht werksseitig geschehen, wickelt vorwiegend Ambulanz Mobile ab. Aber auch Wietmar-

scher Ambulanz- und Sonderfahrzeug (WAS), Strobel und andere Umbauer zählen zu den Dienstleistern.

Remarketing via Auktionen | Für den Wiederverkauf arbeitet JUH Bayern seit mehr als zehn Jahren mit dem Fahrzeugvermarkter BCA und seit einigen Jahren auch mit der Plattform Autoonline zusammen. Wanat zieht daraus einen wesentlichen Vorteil: „Wir müssen keinen Mitarbeiter mehr damit beschäftigen, sich mit Interessenten die Fahrzeuge anzuschauen. Der Dienstleister entfernt überdies die Beschriftungen, holt die Fahrzeuge ab und wir können bei Auktionen einen Mindestpreis festlegen.“ Unterm Strich rechnet sich somit der neue Weg.

Prozesse im Management | Ansonsten laufen das Management und die Abwicklung der Servicebausteine intern. Wartungs- und Verschleißarbeiten sowie Reparaturen an den Fahrzeugen werden während der Garantiezeiten von den Vertragswerkstätten durchgeführt und anschließend – je nach Nähe zu den jeweiligen Dienststellen – von Vertrags- sowie freien Werkstätten.

Das Räder- und Reifengeschäft liegt auch in der regionalen Verantwortung. Einige Dienststellen, wie zum Beispiel diejenige in Würzburg mit 140 Bussen, schreiben diese im Frühjahr und Herbst auch aus. Im Gegensatz dazu greifen die Nutzer bei den Tankkarten bundesweit bis auf wenige Ausnahmen auf die DKV-Tankkarte zurück.

Optimierte Flottendeckung | Auf eine jahrzehntelange Geschäftsverbindung setzt die JUH bei der Flottenversicherung. Hier ist seit gut 20 Jahren der Versicherungsmakler Buros zentraler Ansprechpartner und Schadenmanager. Er hat als Vermittler die gesamte Flotte bei der Ergo-Gruppe in der Haftpflicht via Stückprämien eingedeckt.

Im Kaskobereich fährt die gemeinnützige Organisation seit über zehn Jahren ein Eigentragungsmodell mit Bonus-Malus-System.

Johanniter-Unfall-Hilfe Bayern | In Kürze

Der Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. (JUH) Landesverband Bayern ist einer von acht Landesverbänden, die bis zu 300 Regional-, Kreis- und Ortsverbänden im Bundesgebiet zählen. Die JUH ist eine von drei Säulen der Johanniter, die noch den Krankenhaus- und Seniorenhäuserbereich umfassen, und bündelt den ambulanten Bereich. Die Dienstleistungen reichen von der ambulanten Altenpflege und Hospizarbeit über Krankentransport und Hausnotruf sowie Kinder- und Jugendarbeit bis hin zum Sanitäts- und Rettungsdienst einschließlich Berg- und Wasserrettung und internationale Hilfsprojekte. Die JUH hat hierzulande damit einen Umsatz von zirka 800 Millionen Euro (über alle Bereiche ca. 1,6 Milliarden Euro) generiert. Bei der JUH arbeiten 13.000 festangestellte und etwa 26.000 ehrenamtliche Mitarbeiter. Sitz des Landesverbandes Bayern ist Unterschleißheim.



Fahrstil OK? | Mit dieser Frage sind nicht nur die Autos im Pflegedienst versehen, um die Nutzer zu vorausschauendem Fahren zu bewegen

tem und einer Selbstbeteiligung (SB) von 1.000 Euro in der Voll- und 150 Euro in der Teilkasko im Schadenfall für die jeweilige Dienststelle. Dazu hat die JUH ein internes Konto, auf dem die Beiträge je nach Schadenfrequenz und -aufwendungen eingezahlt werden müssen.

Zur Ermittlung der Beitragshöhen sammelt und dokumentiert der Makler die Schadendaten, fertigt Schadensanalysen und belegt die jeweiligen Dienststellen je nach Schadensentwicklung und -aufwendungen mit einem Bonus oder Malus pro Fahrzeug. „Diese Maßnahme hatte eine große disziplinarische Wirkung“, sagt Wanat. Auch die Beschriftung der Pkw mit der Frage „Fahrstil OK?“ und der kostenlosen 0800er-Telefonnummer, bei der andere Verkehrsteilnehmer anrufen können, hat ihre Wirkung nicht verfehlt. Denn berechtigt eingehende Anrufe nimmt der Dienststellenleiter jeweils zum Anlass, um mit dem Fahrer das direkte Gespräch zu suchen.

Darüber hinaus führt der Makler Schaden- und Riskmanagement-Maßnahmen durch. Hierzu gehören etwa Fahrsicherheitstrainings mit der eigenen Fahrschule vor Ort

bei den Verbänden, die je nach dem Schadenbild aufgebaut werden. Parallel dazu hat die JUH Bayern die Fahrzeuge mit zusätzlichem technischem Equipment ausgestattet. So sind die großvolumigen Fahrzeuge wie RTW, KTW und NEZ mit Rückfahrkamera bestückt und alle Fahrzeuge mit Einparkhilfe vorne und hinten ausgestattet. Und dieser Mix an Maßnahmen hat die Schadenfrequenz gesenkt: von 25 bis 30 Prozent auf 15 Prozent. Folglich hat inzwischen nur noch jedes siebte Fahrzeug einen Schaden.

TCO-Betrachtung als Ziel | Derzeit feilt die JUH an einem weiteren Projekt. Ob Tankkartenabrechnung, Reparaturen oder Service: Alle Daten sollen künftig in einem zentralen Fuhrparkmanagement-Programm zusammenlaufen. Das betrifft auch die TÜV-Termine und andere Vorgaben rund um den Fahrzeugbetrieb.

Noch werden die Datenfelder unterschiedlich befüllt. Langfristig soll sich das ändern. Ziel ist es, alle Kilometerstände und Kosten zu erfassen, um Verbrauch, Auffälligkeiten und Erfahrungen mit den jeweiligen Fahrzeugen zu ermitteln und für alle Dienststellen transparent zu machen. Über die TCO könnte dann die Effizienz nochmals deutlich gesteigert werden. | *Annamarie Schneider*

Fuhrpark | Auf einen Blick

- ▶ ca. 660 Fahrzeuge in Bayern (plus 44 Anhänger)
- ▶ v.a. 336 Pkw, 114 Behindertentransportwagen mit Rampe/Hebebühne (BTW), 38 Busse (bis 9 Personen), 75 Krankentransportwagen (KTW), 46 Rettungswagen (RTW)
- ▶ Beschaffung: i. d. R. Kauf; Pkw-Haltedauer: max. 200.000 km (i. d. R. 3–4 Jahre); Transporter/Busse: max. 300.000 km (i. d. R. 6–8 Jahre)
- ▶ Beschaffungsrichtlinien: für User-Chooser zwei Kriterien: Einkaufspreis nach Funktion gestaffelt und maximal zwei Liter Hubraum, andere Fahrzeuge nach Einsatzzweck
- ▶ Remarketing: Auto online bzw. BCA an gewerbliche Wiederverkäufer
- ▶ Hersteller: Ford, Seat, Skoda, VW Pkw und VW Kfz für Pkw, Busse und Transporter als KTW/BTW, Mercedes-Benz für RTW, BMW für Notarzt-einsatzfahrzeuge
- ▶ Wartung & Verschleiß plus Reparaturen: in Garantiezeit nur Vertragshändler, danach Vertrags- sowie freie Werkstätten, Räder und Reifen: dezentral, teilweise durch Dienststellen in regelmäßigen Ausschreibungen, Tankkarten: DKV, Flottenversicherung: Haftpflicht plus Kasko-eigentragungsmodell (SB von 1.000 Euro in Voll- und 150 Euro in Teilkasko) mit Bonus-Malus-System bis zur jeweiligen Dienststelle nach Schadenbild
- ▶ Fuhrparkmanagement: Verträge und Rahmenvereinbarungen durch Bundes- und Landesverband, Einkauf + operatives Management: Fahrdienstleiter/Dienststelle
- ▶ zentrales Fuhrparkmanagement-Programm zur internen, übergreifenden Kostenermittlung