

„Exoten“ im Rampenlicht

LeasePlan | Eine Veranstaltung zum Management von Transportern beleuchtete neben den rechtlichen und administrativen Besonderheiten auch Anforderungen an die Beschaffung dieser Nutzfahrzeugart.

— Transporter sind eine besondere Spezies im Fuhrpark: Sie werden mehr beansprucht als Pkw, was sich auch an längeren Haltedauern und höheren Laufleistungen zeigt. Bei der Beschaffung sind spezifische Entscheidungen zu treffen und deren Einsatz erfordert besondere Rechtskenntnisse des Fuhrparkverantwortlichen.

Wie lässt sich diese besondere Fahrzeuggruppe gesetzeskonform nutzen und intelligent im Fuhrpark verwalten? Umfassende Antworten auf diese Frage wollte die herstellerunabhängige Leasinggesellschaft LeasePlan mit ihrer Fachtagung „Cleveres Management für Transporter- und Serviceflotten“ Ende Januar in Mainz geben. Für sie selbst haben Nutzfahrzeuge dieser Art eine besondere Bedeutung, denn unter ihren rund 80.000 betreuten Fahrzeugen hat sie zirka zehn Prozent Transporter im Bestand.

Paragrafendschungel | Um jede Verordnung, jede Vorschrift und jedes Gesetz einzuhalten, müsste der Fuhrparkverantwortliche eigentlich zugleich auch Volljurist sein. Für welche Nutzfahrzeuge beispielsweise müs-

sen Fahrer einen Nachweis über Lenk- und Ruhezeiten erbringen? Dass solche nach § 1 Abs. 1 Fahrpersonalverordnung mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 Tonnen und maximal 3,5 Tonnen betroffen sind, die zur Güterbeförderung von Fahrern genutzt werden, bei denen das Lenken die Haupttätigkeit (= mind. 50 Prozent) darstellt, das wissen noch die meisten. Aber was muss der Arbeitgeber sonst noch bedenken? Wel-

Ob Lenk- und Ruhezeiten oder Ladungssicherung: Der Fahrer muss ins Boot geholt werden.

che Fristen hat er beispielsweise bei Archivierung der Nachweise zu berücksichtigen? Und was müssen die Fahrer tun, um die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen? Was müssen sie bei Fahrten alles mitführen und wie lange? „70 Prozent der Fahrer wissen nicht, dass sie ein Tageskontrollblatt ausfüllen müssen“, sagte Dietmar Rücker, Leiter der Verkehrs-Fachschule SVG Hessen. Und häufig, so

seine Erfahrung, würden die Unternehmen zwar viel tun, um den Bestimmungen zu entsprechen. Aber beim Auslesen der Tachografen komme es dann häufig zu Fehlbedienungen. „Auch unbeabsichtigte Fehlbedienung schützt vor Strafe nicht“, warnte Rücker. Deshalb sei es wichtig, die Fahrer zu schulen.

Eine Meinung, die Ronald Geyer, Instruktor bei der BKP GmbH, auch in puncto Ladungssicherung teilt. „Was passiert mit der Ladung, wenn ich eine Vollbremsung mache? Das muss den Fahrern bewusst gemacht werden, damit sie nicht zu oberflächlich damit umgehen.“ Er würde sich wünschen, dass Ladungssicherung schon Bestandteil der Fahrausbildung ist.

„Der Gesetzgeber hat es versäumt, Ladungssicherung in der Führerscheinprüfung zu berücksichtigen“, war auch eine seiner Erklärungen dafür, warum jährlich mehrere Hundert Menschen in Deutschland Unfälle wegen ungenügender Ladungssicherung verursachen: 875 seien es laut dem Gesamtverband der deutschen Versicherer im Jahr 2008 gewesen. 186 davon endeten tödlich.



Foto: Autoflotte

Expertenrunde | Die Referenten der Fachtagung von LeasePlan, hier Dietmar Rücker (SVG Hessen), Matthias Martwich (LeasePlan) und Ronald Geyer (BKP GmbH), standen bei Fragen des Moderators Tom Hegemann (v.l.) und der anwesenden 60 Fuhrparkverantwortlichen Rede und Antwort

Wie auf solchen Veranstaltungen üblich, hatte auch er eindrucksvolle Fotos ungenügender Ladungssicherung dabei: Transporter ohne Einbauten, Ladeflächen ohne Zurrgurte, ein chaotisches Durcheinander von Eimern, Kartons, Leitern und Werkzeugkisten – Wachtümpeln durch Abschreckung. Sensibilisieren für die Anschaffung der nötigen Ausstattung. Schließlich sind Fuhrparkverantwortliche gelegentlich auch im Einkauf tätig oder haben eine enge Verbindung zum Leiter der Einkaufsabteilung. Für Geyer eine der wichtigsten Personen im Unternehmen, die Kompetenzen und Fachkenntnisse haben sollte.

Dass das Personal mit einzubeziehen ist, und das schon in einer sehr frühen Phase, propagierte auch der Transporter-Experte von LeasePlan, Matthias Martwich: „Wir müssen die Fahrer mit ins Boot nehmen. Oft heißt es, im Nutzfahrzeugbereich ist der Fahrer nicht das Primäre wie im Pkw-Bereich, aber um ergonomische Verhältnisse herzustellen, in Kombination mit Zuladung und Ladungssicherung und Tachograf, muss der gesamte Prozess mit den Beteiligten gespielt werden.“

Markenimage bei Transportern | Bei der Beschaffung von Transportern stünden neben deren logistischer Aufgabe und gesetzlichen Bestimmungen eine größtmögliche Wirtschaftlichkeit und zunehmend auch Umweltschutzaspekte im Vordergrund.

Aber welche Rolle spielt das Markenimage? Meist eine untergeordnete, hat Martwich beobachtet. Das jedoch ist bei Vaillant ganz anders. „Wir sagen immer, wir sind ein Premiumhersteller, dann sollte das Fahrzeug auch zum Unternehmen passen“, sagte Selçuk Gündoğdu, zertifizierter Fuhrparkmanager und Einkäufer im Flottenmanagement beim Heiztechnikspezialisten, der einen umfassenden Praxistest zwischen Volkswagen T5 und Mercedes Vito vorstellte.

Kurswechsel bei Vaillant | Auch wenn Kriterien wie Bedienkomfort in Fahrerhaus und Cockpit, Fahreigenschaften, Laderaum, Servicequalität der Vertragswerkstatt, Verbrauch und Gesamtkosten den Ausschlag gaben, war das Markenimage ebenso ein wichtiger Punkt. Außerdem wurden sonstige Aspekte wie Bauform, Sicht nach hinten, Eignung für Innenstadt, Parkhaus und Waschstraße sowie Sicherheitselemente wie ABS und ESP untersucht.

Das Ergebnis des halbjährigen Tests mit sechs Fahrzeugen fiel eindeutig zugunsten des MB Vito aus. Nur in zwei Punkten, bei Ablageflächen und der Inspektionsdauer, lag der T5 vorne, bei fünf Kriterien schnitten sie gleich ab. Und so entschied sich Vaillant in Deutschland schließlich nach 40 Jahren gegen VW und für den Glanz des Sterns. | *Mireille Pruvost*

Nachgefragt | Stimmen zur Tagung von Fuhrparkverantwortlichen



Stephan Kohler | Fuhrparkleiter bei Elco (Heiztechnik)

Europaweit (in fünf Ländern) hat das Heiztechnik-Unternehmen 1.150 Fahrzeuge im Einsatz, davon 750 Transporter. In Deutschland sind es 420 Fahrzeuge, davon 270 Trapos für den Service.

– „Interessant war das Thema mit dem Fahrtenschreiber – ein grober Abriss über die gesetzlichen Bestimmungen. Die ‚Optimierung der Beschaffung‘ war eher eine Bestätigung: Wir machen nichts falsch. Ich bin aber auch hier, um einen Benchmark zu bekommen und Kontakte, weil das Thema ‚Transporter‘ schon speziell ist. Man muss vieles beachten, viele gesetzliche Rahmenbedingungen, Mitarbeiterzufriedenheit und letztendlich auch das Thema ‚Kosten‘“



Andrea Weiß | Materialwirtschaft & Logistik bei Ovag

Beim Energieversorger und Verteilnetzbetreiber „nebenbei“ zuständig für 150 Fahrzeuge, davon 80 Transporter:

– „Ich war gespannt auf die Veranstaltung, wobei ich das, was ich hier erfahren habe, schon wusste. Trotz allem finde ich die Veranstaltung sehr interessant, auch den Austausch mit anderen Fuhrparkleitern und die Möglichkeit, sich vielleicht direkt mal an die Referenten wenden zu können. Unsere Transporter sehen zwar nicht so chaotisch und unaufgeräumt aus wie die auf den hier gezeigten Bildern, wir haben schon Inneneinrichtungen drin. Aber dazwischen sieht es dann zum Teil doch so aus wie auf den Bildern, da gibt es schon ein gewisses Defizit. Aber wenn man dann den Fahrern jetzt Entsprechendes an die Hand geben kann und sie mehr in die Verantwortung nimmt, dann ist man schon auf der besseren und sichereren Seite.“



Marco Holzinger | Bauleiter bei der Kurt Glöckler GmbH

Beim Spezialisten für Fassadendämmung managt er die Flotte (30 Fahrzeuge, davon 20 Transporter) mit der Geschäftsführung:

– „Meine Erwartungen sind größtenteils erfüllt worden: Zusammenkommen mit Leuten, die größere Fuhrparks managen, aber im Prinzip so arbeiten wie ich. Ich fand es bisher sehr informativ. Auch wenn ich nicht viel dazugelernt habe, bin ich in meinem Tun bestätigt worden. Die Sicherheit und der digitale Tachograf werden immer wichtiger. Was bis vor zehn, 15 Jahren noch keiner wahrgenommen hat, steht jetzt mittlerweile an erster Stelle. Wir legen darauf seit Jahren vermehrt Wert, weil wir bundesweit tätig sind. Da ist es natürlich wichtig, dass man die Vorschriften einhält.“



Jos Leentjens | Fuhrparkleiter bei Boels Rental

Der Maschinenverleih für Baumarktkunden ist von den Niederlanden aus zuständig für europaweit 1.050 Fahrzeuge, davon für 500 Einheiten in Deutschland inklusive 200 Transportern.

– „Angesichts des Wachstums unserer Geschäfte und unseres Fuhrparks in Deutschland war der Anlass hierherzukommen, nach Neuigkeiten Ausschau zu halten, die uns dabei weiterhelfen, die Transporterflotte noch besser zu organisieren. Die Ladungssicherung und Unfallverhütungsvorschriften (UUV) sind Begriffe, die bei uns in den Niederlanden auch eine Rolle spielen, aber viel weniger als hier, sodass wir gesetzmäßig einen kleinen Nachholbedarf haben, festzulegen, was wir den Fahrern alles mitgeben. Wir haben sehr standardisierte Fahrzeuge – das muss so sein, wenn man mehr als 1.000 hat.“