

FLOTTENMANAGEMENT

Unternehmen kommen an einem ausgeklügelten Flottenmanagement kaum vorbei, wenn sie ihre Mitarbeiter mobil halten und dabei die Kosten im Griff haben wollen. Meist kümmert sich der Flottenmanager um diese Themen, in kleineren Betrieben schon mal der Chef selbst. Seitdem der Diesel in Verruf geraten ist, rücken zunehmend auch alternative Antriebe in den Fokus der Entscheider.



Umdenken beginnt im Kopf

Umwelt. Entscheidender Knackpunkt für mehr Nachhaltigkeit im Fuhrpark dürfte in vielen Unternehmen die Bereitschaft sein, neue Ansätze für ein verändertes Mobilitätsmanagement zu akzeptieren.

Die grundsätzliche Tendenz ist eindeutig: Nachhaltigkeit spielt in deutschen Chefetagen eine immer größere Rolle. Einer Studie der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young zufolge halten rund 80 Prozent der hierfür befragten deutschen Mittelständler eine entsprechende Betriebsführung für wichtig oder gar sehr wichtig. Das verwundert nicht. Schließlich verbessert ökologisches Wirtschaften nicht nur das Image der Firma, sondern senkt auch die Kosten und optimiert das Ergebnis. Eine wichtige Rolle spielt hierbei der Fuhrpark, der die CO₂-Bilanz eines Unternehmens nach wie vor massiv beeinflusst. Um für ein möglichst hohes Maß an Nachhaltigkeit zu sorgen, können Flottenbetreiber an zahlreichen Stellschrauben drehen. Klar steht an erster Stelle die

Antriebsfrage. „Elektro-, Gas- oder Hybridfahrzeuge einfach nur bereitzustellen oder zur Auswahl anzubieten, wird allerdings nicht ausreichen“, meint Marc-Oliver Prinzing, Vorsitzender des Bundesverbandes Fuhrparkmanagement.

MITARBEITER MÜSSEN ÜBERZEUGT WERDEN

Vielmehr müssen die Mitarbeiter von den neuen Technologien überzeugt und dafür begeistert werden. „Wenn das nicht klappt, endet die Umstellung im Chaos und man fährt lieber weiter die lieb gewonnenen Diesel- oder Benziner-Varianten“, befürchtet Prinzing. Die Führungs-

kräfte müssten daher mit gutem Beispiel vorangehen. „Wasser predigen und Wein saufen führt nicht zum Erfolg.“ Wenn der Geschäftsführer mit dem PS-starken SUV vorfährt, während die Mitarbeiter für Green Fleet, Nachhaltigkeit und Downsizing begeistert werden sollen, leide darunter die Glaubwürdigkeit.

Dessen ungeachtet spielen alternative Antriebe in Unternehmensflotten nach wie vor nur eine geringe Rolle. Lediglich zehn Prozent verfügen über derart emissionsarme Fahrzeuge. Das zeigt eine Umfrage der Deutschen Energie-Agentur (dena) unter 100 Betreibern mit einem vor allem aus Pkws bestehenden Fuhrpark ab 50 Fahrzeugen. Am weitesten verbreitet unter den alternativen Antrieben sind Erdgasfahrzeuge, aber auch sie finden sich nur in gut sieben Prozent der Flotten wieder. Lediglich drei Prozent verfügen über Elektrofahrzeuge, ein Prozent über Plug-in-Hybride, deren Akku auch über das Stromnetz aufgeladen werden kann. „Es

fehlt nicht an Angeboten“, sagt Prinzing. Die Schwierigkeit bestehe aber darin, dass die alternativen Antriebe in den meisten Fällen nicht den Anforderungen an gewerbliche Einsätze entsprechen.

GEMEINSAM EINEN FAHRPLAN ENTWICKELN

Immerhin gehen immer mehr Unternehmen in Sachen Nachhaltigkeit dazu über, die CO₂-Emissionen ihrer Fahrzeuge auszugleichen – etwa in der Form, dass man durch die Unterstützung eines Klimaschutzprojekts der Atmosphäre genau dieselbe Menge CO₂ entzieht, welche die einzelne Fahrt verursacht hat. Genau diese Idee steckt hinter der Initiative Project Climate. Am Anfang steht dabei zunächst die gemeinsame Entwicklung eines Fahrplans mit Maßnahmen zur Vermeidung und Reduzierung von CO₂-Emissionen und Mobi-

litätskosten. Anschließend berechnet Project Climate die CO₂-Emissionen auf Grundlage des jährlichen Kraftstoffverbrauchs, der in der Regel im Fuhrparkmanagement-System des jeweiligen Unternehmens festgehalten ist. Der Ausgleich der Emissionen erfolgt über ausgewählte Klimaschutzprojekte, die den Ausbau regenerativer Energien fördern und den Ausstoß von Treibhausgasen reduzieren. Das können Fotovoltaikanlagen für Haushalte in Tansania ebenso sein wie effiziente Brennholzkocher in Kenia oder ein Biomasse-Kraftwerk in Indien, um nur drei Beispiele zu nennen. Die korrekte Durchführung der CO₂-Berechnung und die Beschaffung der Zertifikate für den CO₂-Ausgleich wird übrigens von unabhängiger Seite auditiert – und zwar von Dekra Business Assurance. Ähnlich wie die Plakette der Hauptuntersuchung die Verkehrssicherheit eines Fahrzeugs bestätigt, bescheinigt die Klimaplatette dessen CO₂-Neutralität.

Matthias Gaul

» INFO

Tipps für mehr Nachhaltigkeit

- Unnötige Dienstreisen mit dem Pkw vermeiden. Lieber auf Telefon- oder Videokonferenzen setzen.
- Unternehmen mit einem Fahrzeugpool sollten regelmäßig dessen tatsächliche Auslastung überprüfen. Stimmt diese nicht, muss die Nutzung im Unternehmen forciert werden oder man sortiert überflüssige Fahrzeuge konsequent aus.
- Nachhaltiges Fuhrparkmanagement bedeutet auch, die Mitarbeiter auf größtmögliche Spriteinsparung und vorausschauendes Fahren zu trimmen. Das senkt gleichzeitig die Wartungskosten durch geringeren Verschleiß – und die Schadenquote geht meist auch nach unten.

mg



Zu viele Assistenzsysteme können die Fahrerin oder den Fahrer ablenken. Foto: ProMotor/Volz

Einweisen und Unfälle vermeiden

Ratgeber. Assistenzsysteme sollen helfen, Unfälle abzumildern oder zu vermeiden. Das können manche nur, wenn sie richtig bedient werden. Deshalb ist eine gründliche Einweisung notwendig.

Die Automobilhersteller packen neue Modelle mit Assistenzsystemen voll – und die Fahrer können sie nicht bedienen. „Studien zeigen, dass nur ein ganz geringer Bruchteil die Assistenten in seinem Fahrzeug nutzt“, sagt Hendrik Pistor vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat. „Sie nutzen sie nicht, weil sie sich damit nicht auskennen.“ Ein Fahrerassistenzsystem hilft aber nur, wenn es richtig bedient wird. Ansonsten ist es nutzlos. Notfall-assistenten wie das elektronische Stabilitätsprogramm ESP benötigen nicht viel Erklärung. Das funktioniert ohne menschliches Zutun. Es geht um beispielsweise Abstands-, Spurhalte- und Einparkassistenten. Um den Umgang mit den elektronischen Helferlein zu lernen, gibt es mehrere Möglichkeiten. Beim Hersteller und Händler, in Automobilclubs oder durchs Lesen der Betriebsanleitung.

Jürgen Schreck ist bei der Haufe Group zuständig fürs Fuhrparkmanagement. Die Einweisung in ein neues Fahrzeug macht in seinem Fuhrpark der Händler oder der Hersteller, wenn es der Besitzer dort abholt. „Eine Einweisung ist bei der Übergabe also immer dabei“, sagt Schreck. 185 Autos hat Schreck im Fuhrpark, die Fahrzeuge sind hauptsächlich Mittelklassemodelle vom Volkswagen-Konzern. Wenn ein Auto 150 000 Kilo-

meter gelaufen oder vier Jahre alt ist, wird es ausgetauscht und landet im Fahrzeugpool. Der besteht daher aus älteren Fahrzeugen mit wenigen Assistenten. „Bei unseren Poolfahrzeugen kommt das Problem, wie wir mit diesen umgehen, daher erst in einigen Jahren auf uns zu“, sagt Schreck. In der Carpolicy der Haufe Group ist zu Fahrerassistenzsystemen nichts geregelt. Entweder sie sind Serie, in Ausstattungspaketen enthalten oder der Besitzer bestellt sie explizit. „Weil er sie bezahlen muss, soll auch er die Freiheit bei der Wahl haben.“

HERSTELLER BIETEN FAHR SICHERHEITSTRAININGS

Zu verstehen, wie die Assistenten funktionieren, das ist für Schreck Aufgabe der Fahrer. Und wer ein Fahrsicherheitstraining machen will, der darf das gerne tun, gefördert vom Arbeitgeber.

Der ADAC teilt auf Nachfrage mit, dass, „falls von Firmenkunden der Wunsch besteht, in Trainings Assistenzsysteme stark zu betonen, eine spezielle Schulung die in den Mittelpunkt stellen kann“. Fahrsicherheitstrainings bieten auch die Hersteller an. Marc-Oliver Prinzing rät zu individuellen Fahrsicherheitstrainings. „Da lernt man den richtigen Umgang mit den Systemen“, sagt der Vorsitzende des Bundesverbands Fuhrparkmanagement. Die Berufsgenossenschaft übernehme allerdings nur Kosten für 08/15-Standardkurse. „Aber die bringen nicht viel.“

Fakt ist, dass die erste Einweisung von der Berufsgenossenschaft vorgeschrieben ist. Die darf der Fuhrparkverantwortliche machen oder das Autohaus sowie der Hersteller. „Extrem gefährlich finde ich, wenn Logistiker das Auto bringen und auch gleich die Einweisung vornehmen.“ Nach seiner Erfahrung kennen sich die wenigsten aus dieser Gruppe mit jedem Fahrzeugtyp aus. Rein rechtlich aber dürfen auch sie die Einweisung vornehmen.

Das „traurige Elend mit den Fahrerassistenzsystemen“ beginnt nach Meinung von Prinzing schon in der Carpolicy. „Was ist wichtig, was muss sein: Die Fragen sind nicht leicht zu beantworten.“ Eventuell lässt sich eine Antwort in der internen Schadenstatistik finden, falls sich bestimmte Schäden häufen, etwa beim Einparken. Davor schützen Parkassistenten. Zu viele Assistenten wiederum lenken vom Fahren ab. „Man ist beim Fahren permanent damit beschäftigt“, stellt Prinzing selbst immer wieder fest. Ähnlich geht es wohl Nutzern von Poolfahrzeugen: unterschiedliche Bedienfunktionen je nach Hersteller, mal mehr, mal weniger, Umstieg vom eigenen Auto, an das man gewöhnt ist, auf ein anderes. Beispiel Kameras, die im eigenen Auto beim Einparken mit Piepstönen warnen. Im Poolfahrzeug plötzlich nicht mehr – und schon kann es krachen. „Die Einweisung bei Poolfahrzeugen ist zwar auch vorgeschrieben, findet aber in der betrieblichen Praxis nicht statt, weil die Zeit fehlt“, sagt Prinzing. Sein Tipp: alle Nutzer an einem Termin zusammenbringen und eine Einweisung in den Autos durchführen. Peter Ilg

Der Opel

INSIGNIA

- Klassenbestes LED Matrix Licht
- Automatischer Notbremsassistent mit Fußgängererkennung
- Park & Go Premium inkl. 360-Grad-Kamera

Jetzt Probe fahren!

Die genannten Ausstattungen sind teilweise optional bzw. in höheren Ausstattungslinien verfügbar. Abb. zeigt Sonderausstattung.

DIE ZUKUNFT GEHÖRT ALLEN

» impressum

Produktion: STZW Sonderthemen
Anzeigen: Jürgen Maukner