

Anders als andere?

Hubsteiger, Müllfahrzeuge oder Kehrmaschinen: Kommunale Fuhrparks sind in vielen Dingen anders als beispielsweise klassische Aussenendienstflotten und das bezieht sich nicht nur auf die Fahrzeuge, die verwaltet werden müssen. Oft sind auch die Verwaltungsabläufe an sich anderen Regeln unterworfen. Um einen kleinen Einblick zu bekommen, haben wir vom Flottenmanagement den Fachkreis „Kommunales Fuhrparkmanagement“ des Bundesverbands Fuhrparkmanagement e. V. besucht.

Mit Blick auf die Themenliste, die der Fachkreis an diesem Tag diskutieren will, fällt zunächst kein großer Unterschied zu einer klassischen Unternehmensflotte auf. Auch kommunale Flotten beschäftigen sich derzeit mit den Themen Elektromobilität, Führerscheinkontrolle, Fahrtenbuch und der Dieselpolitik. Doch die Herausforderungen sind etwas spezieller, das zumindest versichern die Teilnehmer des Fachkreises immer wieder. Anders würde ein solcher Fachkreis auch wenig Sinn machen. Was genau anders an kommunalen Flotten ist, wird schnell klar, wenn man einmal genau hinschaut, beispielsweise bei den Themen Fahrverbote und Elektromobilität. Gerade in den Innenstädten, in denen Fahrverbote drohen, überlegen die Kommunen, ihre Flotten auf Elektromobilität umzustellen. Das Problem sei mittlerweile auch weniger die Ladeinfrastruktur, die auf einem guten Weg sei, sondern vielmehr die fehlenden Elektrofahrzeuge. Und dies gelte nicht nur für die Vielzahl von Sonderfahrzeugen, die in den Kommunen eingesetzt werden. Selbst bei herkömmlichen Transportern gebe es Probleme bei der Bestellung. Ein Manko sei zudem die fehlende Anhängerkupplung, diese sei ab Werk oft nicht verfügbar. Für Unternehmen aus dem KEP-Bereich oder für die meisten Handwerksbetriebe ist dies kein Problem, doch für die Flotten der Städte und Gemeinden ist eine Anhängerkupplung in vielen Fällen Grundvoraussetzung. Besonders bei großen Transportern sind Vorrichtungen für Anhänger Mangelware. Bei den kleineren Transportern gibt es immerhin ein paar Modelle, die ab Werk mit einer Anhängerkupplung ausgestattet werden können, so beispielsweise der Nissan e-NV200 oder der Renault Kangoo Z.E. Auch bei Nachrüstungen von Anhängerkupplungen für Elektrofahrzeuge gibt es größere Probleme, denn werkseitig wird oft keine Anhängelast für E-Fahrzeuge vergeben. Der Grund für diese Problematik liegt in der Reichweitensensibilität der aktuellen E-Transportergenerationen. Noch immer wird der Erfolg der E-Mobilität insgesamt von der Reichweite der Fahrzeuge abhängig gemacht, dabei gibt es gerade in kommunalen Flotten Einsatzbereiche mit



Der Fachkreis Kommunales Fuhrparkmanagement tagte im Rahmen des 22. Meetings des Bundesverbands Fuhrparkmanagement e. V. in Dortmund

sehr begrenzten Wegstrecken, bei denen andere Faktoren wichtiger seien. Abhilfe bei diesem Problem verspricht Jens Waldmann, Leiter Marketing, Rameder Anhängerkupplungen und Autoteile GmbH. Gegenüber Flottenmanagement teilt er mit: „Hier ist in Absprache mit Rameder zu klären, ob eine Anhängelast in die Papiere eingetragen werden kann. Ist dies der Fall, haben wir auch hier meist eine Anhängerkupplung im Angebot.“

Neben der fehlenden Anhängerkupplung und der geringen Modellauswahl ergeben sich für die Flottenleiter der kommunalen Fuhrparks aber noch weitere Hürden. Anders als man eventuell vermuten könnte, liegen diese jedoch nicht in der Verwendung, also Reichweite, Nutzermisstrauen oder fehlenden Anwendungsfällen. So schildern alle entsprechend erfahrenen Fuhrparkleiter, dass der Nutzungsalltag bei angeschafften Elektroautos problemlos funktioniere. Bislang sei dies jedoch eben nur im Poolfahrzeug- und Pkw-Bereich der Fall. Probleme gebe es bei Nutzfahrzeugen. So bemängeln einige Flottenmanager die fehlende Bodenfreiheit von Elektrofahrzeugen und die komplizierte Beantragung von Ausnahmeregelungen für deren Nutzung in Trinkwasserschutzgebieten.

Eines der Hauptprobleme in kommunalen Flotten ist die Langfristigkeit der Anschaffungen. So ist ein Müllauto beispielsweise in der Regel mehr als zehn Jahre im Dienst. Es ist jedoch schwer abzuschätzen, ob das Fahrzeug innerhalb dieser Laufzeit den Ansprüchen in Sachen Antrieb und Ausstattung überhaupt gewachsen ist. Gerade die Unsicherheit bei den Fahrverboten lässt die

Verantwortlichen nachdenklich werden und so sehen einige die Nachrüstung von Dieselfilterlösungen als Option an. Sollten strengere Grenzwerte und Fahrverbote Realität werden, ist ein städtischer Fuhrpark mit den langen Laufzeiten der Fahrzeuge sicherlich eine der wichtigsten Zielgruppen für Nachrüster. Gleiches gilt auch für die Nachrüstspezialisten von Abbiegeassistenten (siehe auch S. 112). Zwar bietet beispielsweise Mercedes-Benz bereits Assistenten ab Werk an und ab 2024 ist dieser Assistent in der EU in Neufahrzeugen ohnehin Pflicht. Doch wer zehn Jahre in die Zukunft planen muss, und dies mit oft klammen kommunalen Kassen, für den sind Nachrüstlösungen eine interessante Alternative. Aber trotz der rechtlichen Organisation der Verkehrsbetriebe als Eigenbetriebe und somit einer theoretisch etwas flexibleren Wirtschaftssituation sind plötzlich auftretende Kosten ein großes Problem und das gilt auch für Nachrüstungen im großen Stil. Daher ist es sinnvoll, in Sachen Dieselfilternachrüstungen und Abbiegeassistenten erst einmal abzuwarten.

Fazit

Es gibt viele Herausforderungen, die einen kommunalen Fuhrparkleiter genauso betreffen wie den Flottenmanager eines Unternehmens der freien Wirtschaft. Unterschiede gibt es hauptsächlich in der Organisationsform und der Budgetplanung. Angesichts der komplexen Strukturen und der wichtigen gesellschaftlichen Aufgabe, die kommunale Flotten übernehmen, ist es wichtig, dass es diesen Arbeitskreis gibt, bei dem man sich in vielen Fragen gemeinsam unter die Arme greifen kann.