Fuhrparkexperten unter sich

In großer Runde tauschten sich Fuhrparkleiter und Fachleute auf der elften Flottenmanagement-Redaktionsbeiratssitzung im Phantasialand in Brühl bei Köln aus

Es standen viele Themen rund um das Flottengeschäft auf der Tagesordnung des Redaktionsbeirats und auch außerhalb der Sitzungsperioden bot das Treffen eine gute Möglichkeit zum Erfahrungsaustausch. Von der Führerscheinkontrolle über die Ladungssicherung im Pkw bis hin zu Reifendruckkontrollsystemen wurde fast jedes größere oder kleinere Thema des Fuhrparkalltags von den Fuhrparkleitern und Flottenexperten besprochen und diskutiert.

Manches Gespräch wurde dabei auch von aktuellen politischen Entwicklungen angeregt. Vor allem die im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD eingebrachte Pkw-Maut sorgte für einen interessanten Austausch. Dabei ging es vor allem um die Frage, wie der Mautbetrag abgerechnet werden könnte, sowie um das Für und Wider der elektronischen Vignette gegenüber der Papiervignette, wie sie aus Österreich bekannt ist. Doch natürlich standen hauptsächlich konkrete Themen im Fokus der Flottenmanagement-Beiratssitzung.

Nach getaner Arbeit ließ der Redaktionsbeirat den Tag mit einem wohlverdienten Glühwein oder Punsch und einem gemeinsamen Besuch im winterlichen Phantasialand ausklingen.

Führerscheinkontrolle

Die Führerscheinkontrolle ist ein Dauerbrennerthema im Flottenalltag. An ihr müssen alle vorbei: vom kleinen Tarifangestellten bis hin zu den oberen Etagen des Managements. Unangenehm ist diese Pflicht sowohl für den Mitarbeiter als auch für den Fuhrparkmanager, nur mit dem Unterschied, dass dieser nicht nur zweimal im Jahr mit dem Thema konfrontiert wird.

Bei dieser Sensibilität des Themas verwundert es nicht, dass die Kontrolle des Führerscheins in den einzelnen Fuhrparks durchaus unterschiedlich gehandhabt wird. Zwar kann eine elektronische oder externe Führerscheinkontrolle gerade für große Flotten eine Erleichterung sein, dennoch kommt bei vielen Unternehmen die interne Kontrolle zum Einsatz. Die Gründe dafür liegen nicht allein bei den Kosten einer elektronischen Kontrolle. Auch der Betriebsrat kann sich in manchen Fällen gegen eine elektronische oder externe Führerscheinkontrolle aussprechen. Generell sei bei dem sensiblen Thema der Führerscheinkontrolle die Stellung des Fuhrparkleiters im Unternehmen relevant.

Bernd Wickel:

„Die Tendenz zeichnet sich ab, dass immer mehr Unternehmen Module zurückholen, weil sie einfach keine Kontrolle mehr haben“

Ganz abgelehnt wird das elektronische Kontrollsystem jedoch nicht, so führten beispielsweise einige Fuhrparkleiter das Siegelverfahren von LapID ein. Damit werden nun alle Dienstwagennutzer unabhängig von der Position im Unternehmen erfasst, berichteten die Beiräte. Andreas Nickel, Fuhrparkverantwortlicher von Ericsson und Leiter der fleet academy, macht die Frage, ob ein internes oder externes Verfahren sinnvoll ist, von der Struktur der Flotte abhängig. Relevant ist dabei, ob es sich um einen zentralen oder dezentralen Fuhrpark handelt, denn „bei einem dezentralen Fuhrpark, der bundesweit unterwegs ist, kann man das fast gar nicht schaffen. Da ist eine elektronische Führerscheinkontrolle sinnvoll“, erläuterte Herr Nickel.

Einigkeit herrschte bei der Notwendigkeit einer regelmäßigen Kontrolle der Fahrerlaubnis. Denn eigentlich ist diese jedes Jahr Pflicht und nicht nur bei der Schlüsselübergabe durchzuführen. Doch schon dieses „eigentlich“ weißt darauf hin, dass es hin und wieder zu Problemen bei der Durchsetzung der Kontrollen kommt. Daher kam die Frage auf, was mit dem Fuhrparkleiter passiert, wenn einer der Mitarbeiter ohne Führerschein mit dem Dienstwagen von der Polizei angehalten wird oder im schlimmsten Fall einen Unfall baut? Reicht dann die Ehrlichkeitspflicht des Arbeitnehmers in der Nutzungsvereinbarung aus? Hätte dieser den Verlust der Fahrerlaubnis mitteilen müssen?

Schnell wurde in diesem Punkt klar, dass die Ehrlichkeitspflicht in der Regel nicht ausreicht und bei unregelmäßiger Kontrolle des Fuhrparkleiters dieser mithaftbar gemacht werden kann. Besonders kritisch wird das Thema bei Lkw-Fahrern ab 50 Jahren. Diese sollten die dann alle fünf Jahre fälligen Untersuchungen möglichst frühzeitig, vor Ablauf der Frist, durchführen,

Der Redaktionsbeirat beim Spaziergang durch das winterliche Phantasialand

denn in der Regel dauert es zwei bis drei Monate, bis der Führerschein umgeschrieben ist, wie einige Beiratsmitglieder deutlich machten. Nach Ablauf des Lkw-Führerscheins ist schon nach einem Monat Schluss, ab dann wird die Fahrerlaubnis von der Polizei nicht mehr anerkannt.

Ablenkung im Auto

Wie sieht es eigentlich mit der Verkehrssicherheit und dem Flottenalltag aus? Wer weiß, wie man sich auf dem Parkplatz richtig verhält? Was mache ich, wenn ich plötzlich in eine Nebelbank gerate? Vor allem Prof. Dr. Michael Schreckenberg, Professor für Physik von Transport und Verkehr an der Universität Duisburg-Essen, regte viele neue Impulse zu Verkehrssicherheitsthemen an und hinterfragte auch die zunehmende Ablenkung des Fahrers durch Infotainmentsysteme im Auto: der Blick auf das Navigationsgerät oder die Bedienung des Sieben-Zoll-Touchscreens, um zu dem nächsten Musiktitel zu wechseln – das moderne Auto bietet eine Vielzahl an Funktionen, die vom eigentlichen Straßenverkehr ablenken können. Dennoch gäbe es keine klare gesetzliche Regelung, die diese mögliche Überforderung einschränkt. So ist zwar die Nutzung des Mobiltelefons während der Fahrt verboten, doch den Laptop oder das Tablet darf man ungestraft während der Fahrt bedienen, sofern diese nicht kommunikationsfähig sind. Dabei ist die Ablenkung vom Straßenverkehr, sei es durch das Unterhaltungsangebot im Auto oder auch ein Streitgespräch mit dem Beifahrer, mit die häufigste Unfallursache überhaupt.

Egon Fortnagel:

„Der Pkw ist ein Arbeitsmittel, gemäß Arbeitssicherheitsgesetz ist der Arbeitgeber verpflichtet, einmal jährlich eine umfassende Unterweisung durchzuführen“

Ladungssicherung

Als zentrales Thema im Flottenalltag kristallisierte sich jedoch die Notwendigkeit der Ladungssicherung heraus, darüber könne man in jeder Ausgabe etwas Neues berichten, so die Beiratsmitglieder. Für viele sollte der Fokus auch verstärkt auf die Ladungssicherung im herkömmlichen Dienstwagen gelegt werden, zumal, wenn es sich um einen Kombi handelt. Denn die richtige Ladungssicherung ist nicht nur im Lkw oder Transporterbereich unabdingbar, sondern eben auch im Pkw sehr wichtig. Ansonsten könnten falsch oder nicht gesicherte Gegenstände bei einer Vollbremsung zu tödlichen Geschossen werden. Daher sollte der Fuhrparkleiter nicht allein aufgrund der Richtlinien der Berufsgenossenschaften über das Thema Ladungssicherung informieren.

(Fortsetzung auf S. 32)

Das Treffen der Beiräte war insgesamt eine „runde Sache" – mittendrin das Team vom Flottenmanagement

Bei den Fuhrparks der großen Baugesellschaften ist Ladungssicherung natürlich von jeher ein Thema, so erklärt der dortige Fuhrparkverantwortliche Egon Fortnagel: „Der Pkw ist ein Arbeitsmittel, gemäß Arbeitssicherheitsgesetz ist der Arbeitgeber verpflichtet, einmal jährlich eine umfassende Unterweisung durchzuführen. Und da ist Ladungssicherung genauso wie die BGV D29 mit dabei." Auch Flotten mit einem größeren Pkw-Anteil führen eine solche Unterweisung jährlich durch.

Dass die Sicherung von losen Gegenständen im Fahrzeug kein Hexenwerk ist, zeigt ein einfaches Beispiel: Schon mit dem Schließen der Sicherheitsgurte auf dem Rücksitz können bereits Einkaufstüten oder Ähnliches im Kofferraum wirksam gesichert werden. Nur wissen dies die wenigsten, so die einstimmige Meinung der Beiräte.

Im Zuge des Austausches über die Informationspflicht zum Thema Ladungssicherung kam auch die sogenannte UVV-Prüfung zur Sprache. Die Ladungssicherung ist zwar ein wichtiger Teil der UVV, also der Unfallverhütungsvorschriften (seit 2000 mit BGV, Berufsgenossenschaftliche Vorschriften, gekennzeichnet), aber lange noch nicht alles. Denn zur Erfüllung der Unfallverhütungsvorschriften gehört nicht allein die Unterweisung des Dienstwagenfahrers, sondern auch die jährliche Prüfung des Flottenfahrzeuges auf seinen betriebssicheren Zustand, und das sowohl bei der Fahrzeugübergabe als auch in der Folge. Vielen sei dies nicht immer bewusst, bemängelten die Beiratsmitglieder, und auch bei Autohändlern werde vielfach darüber hinweggesehen.

Was ebenfalls vergessen wird, ist, dass davon auch Motorräder, Motorroller und sogar Dienstfahrräder betroffen sind. Jetzt mag man sich fragen: Seit wann sind denn Drahtesel außerhalb von Postbetrieben flottenrelevant? Doch mit der starken Zunahme von E-Bikes und den steigenden CO_2-Anforderungen können auch Pedelecs für Fuhrparks interessant werden. Mit Leaserad gibt es sogar bereits einen Spezialisten für Fahrradflotten, der eine Integration der Akku-Fahrräder in das Mobilitätskonzept verschiedener Fuhrparks ermöglicht.

Digitaler Fahrtenschreiber

Zur UVV gehört jedoch noch ein weiteres heißes Thema: die Frage nach der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten im Pkw. Das mag sich befremdlich anhören, aber auch im klassischen Dienstwagen gibt es Vorschriften zu Lenkzeiten und angesichts von jährlichen Laufleistungen jenseits der 50.000 Kilometer von so manchem Außendienstler ist das auch sinnvoll. So darf die Tageslenkzeit bereits bei Fahrern von Fahrzeugen zwischen 2,8 und 3,5 Tonnen insgesamt neun Stunden und ohne Fahrtunterbrechung 4,5 Stunden nicht überschreiten, wie die Beiräte erklärten.

Eng damit verbunden ist die Nutzung eines digitalen Fahrtenschreibers im Pkw – ein weiteres Thema das neben der Ladungssicherung und den Lenkzeiten gerne auch mal exklusiv mit einer Lkw-Flotte in Zusammenhang gebracht wird. Dabei ist dieser schon bei 2,8 Tonnen mit Anhängerkupplung, also nicht nur bei Lkw oder großen Transportern, Pflicht. Ausschlaggebend hierfür ist allein das Vorhandensein einer Anhängerkupplung bei gewerblicher Nutzung. Denn damit kann, mit entsprechendem Anhänger, die 3,5-Tonnen-Grenze überschritten werden, ab der ein Fahrtenschreiber vorhanden sein muss. Die Ausnahme von der Regel brachte Egon Fortnagel in die Runde ein, indem er den 18. Paragrafen der Fahrpersonalverordnung erläuterte. Laut diesem darf innerhalb einer 100-Kilometer-Zone ein gewerblich genutztes Fahrzeug zur Beförderung von Materialien, Ausrüstung oder Maschinen ohne digitalen Tachografen genutzt werden.

Doch egal, ob mit oder ohne Fahrtenschreiber: Lenkzeiten müssen auch von Pkw-Fahrern eingehalten werden. Der Vorteil der digitalen Fahrtenschreiber ist, dass diese nicht manipulierbar sind und sich durch eine Funkauslösung auslesen lassen. Diese genaue Dokumentation kann die Arbeit des Fuhrparkleiters erleichtern und macht die Lenk- und Ruhezeiten überprüfbar, da waren sich die Experten einig. Problematisch wird es erst dann, wenn ein Mitarbeiter einen Nebenjob am Wochenende bei einer anderen Firma ausübt. Denn die Fahrerkarte zeichnet alles auf und kann nicht einfach angehalten werden. Derjenige Fuhrparkmitarbeiter, der das Übertreten feststellt, ist schriftlich ahndungspflichtig und macht sich strafbar, wenn er dies nicht anzeigt. Dies bedeutet, dass der Fuhrparkleiter in jedem Falle eine nicht erlaubte private Nutzung des Fahrzeuges anzeigen muss.

Andreas Nickel:

„Es gibt kein hundertprozentiges Outsourcing, denn die interne Schnittstelle muss besetzt sein"

Car Policy

Darf ich, oder darf ich nicht? Wenn es um die Wahl eines neuen Dienstwagens geht, ist vor allem bei User Choosern die Car Policy so was wie die letzte Hürde zum Wunschdienstwagen. Dabei dürften diese Regelungen in den letzten Jahren dank Klimawandel und Kostendruck wohl eher zu Spielverderbern geworden sein als zu Traumerfüllern. Es sei denn, man wünscht sich einen Hybrid, denn dieser könnte in Zukunft von den Unternehmen stärker gefördert werden. So hat vor allem die Berücksichtigung von alternativen Antrieben in der Car Policy unter den Fuhrparkmanagern für Gesprächsstoff gesorgt.

Der rasante technische Wandel und die steigenden Anforderungen zur Reduzierung der CO_2-Werte machen darüber hinaus eine regelmäßige Überarbeitung der Vereinbarungen nötig. Diese Einschätzung konnte von den meisten Beiräten bestätigt werden. So verdeutlichte der Fuhrparkmanager der apetito AG, Stephan Faut: „Wir bearbeiten die Car Policy regelmäßig – mindestens einmal im Jahr." Ausschlaggebend sei dabei vor allem die Verbesserung der CO_2-Werte. Die Verbreitung der Neuregelungen innerhalb des Unternehmens geschieht in vielen Fällen über das Intranet.

Doch bei aller Euphorie über neue Antriebe – bei der Fahrzeugauswahl liegt der Fokus in deut-

Prof. Dr. Michael Schreckenberg:

„Am günstigsten tankt man Donnerstag abends um 19 Uhr“

schen Fuhrparks nach wie vor auf dem Diesel. Die Vorteile der Dieselmotorisierung für den Fuhrpark sind immer noch prägnant. Der Verbrauch, der Preis und das höhere Drehmoment sprechen demnach für den Selbstzünder. Doch die Vorherrschaft des Dieselmotors im Flottenbereich ist nicht unangefochten, so wurde auch die Umstellung auf die Euro-6-Norm für Pkw in diesem Kontext besprochen. Diese Änderung könnte nämlich den Diesel in der Anschaffung noch teurer werden lassen. Die Folge wäre, dass die Kompakt- und Untere Mittelklasse stärker von Benzinern bevölkert werden würde. Im Zentrum dieser Überlegungen steht letztlich die Frage, ob sich der Anschaffungspreis mit dem niedrigeren Dieselpreis amortisiert.

Elektrofahrzeuge spielten dagegen in der Car Policy eine weniger bedeutende Rolle. Zwar habe man beispielsweise bei adidas eine kleine Anzahl an vollelektrischen Fahrzeugen, diese seien aber für den Flottenalltag noch nicht ausgereift genug wegen der immer noch viel zu kurzen und vorher schwer planbaren Reichweite in der Praxis, wie Dieter Prohaska, Flottenmanager der adidas group, berichten konnte. Interessanter für den Flottenmarkt seien da die in der Zahl zunehmenden Hybridmodelle, äußerten sich die Fuhrparkexperten. Vor allem aufgrund ihrer geringeren CO_2-Werte. Erst kürzlich beschloss das EU-Parlament, dass ab 2021 Neuwagen nur noch durchschnittlich 95 Gramm Kohlenstoffdioxid pro Kilometer ausstoßen dürfen. Diese Regelung erfordere ein Umdenken und dabei könnten Hybride eine wichtige Rolle spielen, so die Beiräte. Allerdings fehlen in der Mittelklasse noch erschwingliche Plug-in-Hybride. Daher sei die Modellpallette noch zu klein, um in größerem Stil Hybride einzusetzen. Vor allem die Plug-in-Hybride sind bisher selten, dabei wären diese, aufgrund ihrer Reichweite und sehr guten CO_2-Werte, für den Flottenbereich eine echte Alternative. Doch dies wird sich ändern, wenn man die Modellplanung vieler Automobilhersteller betrachtet. Auch viele deutsche Premium-Hersteller entwickeln verschiedene Hybridmodelle oder haben bereits Hybride auf den Markt gebracht.

Gute CO_2-Werte und Umweltschutz sind das eine, doch was, wenn die pessimistischen Prognosen recht behalten und das Öl tatsächlich bald unerschwinglich sein wird, weil die Mineralölförderung immer gefährlicher und teurer wird? Gerade bei der Frage der verschiedenen Antriebstechnologien kam auch das Thema alternative Kraftstoffe auf. Langfristig wird Erdgas wohl eine bedeutendere Rolle in Deutschland einnehmen, ähnlich wie dies jetzt bereits in Italien der Fall ist. Das Problem bei erdgasbetriebenen Fahrzeugen in der Flotte sei eine geringere Tankstellendichte und bislang auch ein geringerer Restwert, bei der Aussteuerung der Fahrzeuge am Leasingende, als bei den vergleichbaren Benziner- oder Dieselmodellen. Und bei den bereits angesprochenen CO_2-Werten schneiden die erdgasbetriebenen Autos auch nicht viel besser ab als ihre Benziner-Kollegen.

Outsourcing

Die Möglichkeiten im Flottenmanagement, Verantwortung abzugeben, sind vielfältig: Die Angebote diverser Dienstleister reichen dabei von der Regelung spezieller Aufgaben bis hin zur kompletten Übernahme des Managements. Doch in welchen Bereichen werden die Angebote von den Unternehmen mit großen Fuhrparks überhaupt angenommen und ist eine komplette Kompetenzabgabe überhaupt sinnvoll? Die Teilnehmer tauschten gerade bei diesem Schwerpunkt interessante Meinungen aus, denn fast jeder der 15 Fuhrparkleiter und Flottenexperten hat wohl schon die eine oder andere Erfahrung mit Outsourcing machen dürfen.

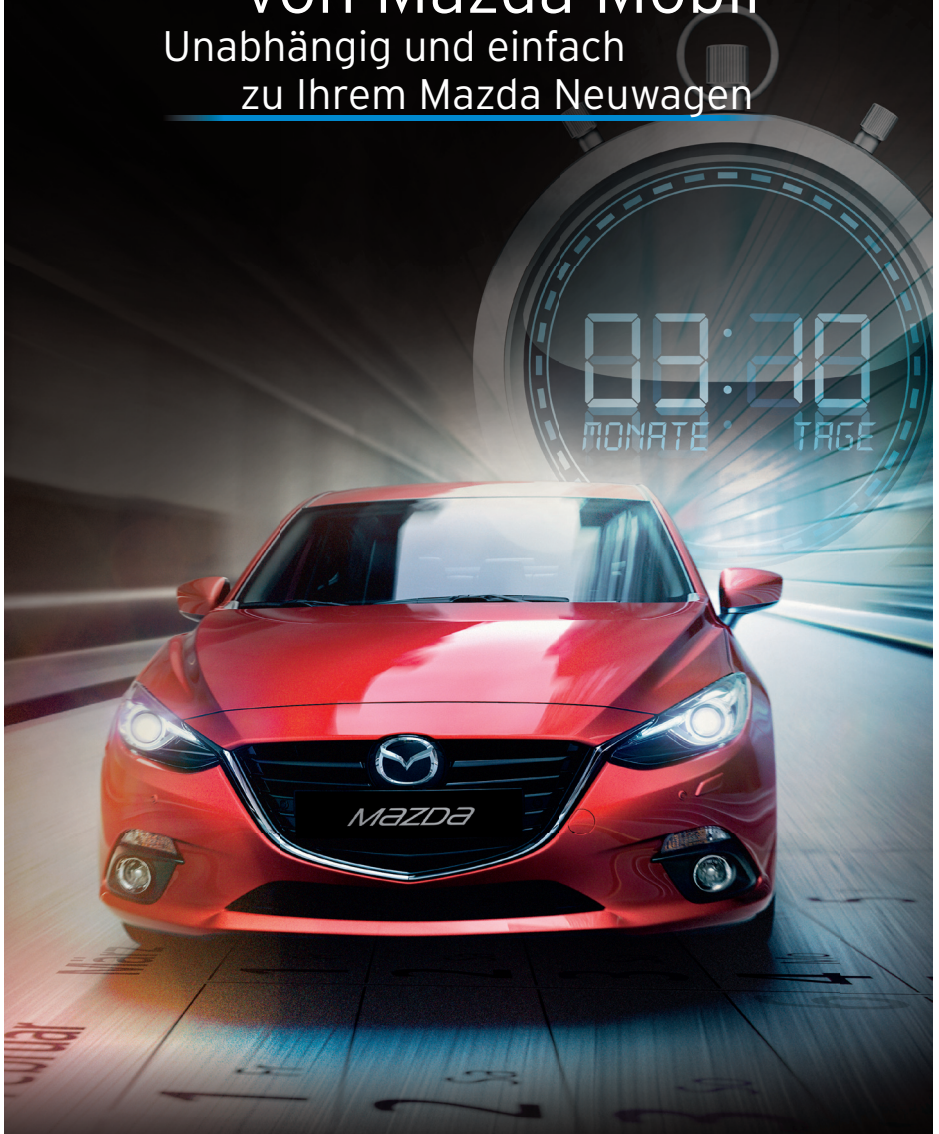
(Fortsetzung auf S. 34)

MAZDA MOBIL
PROFI-CHARTER

mazda

zoom-zoom

Langzeitmiete
von Mazda Mobil
Unabhängig und einfach
zu Ihrem Mazda Neuwagen



Komfortabel wie beim Full-Service-Leasing genießen Sie drei bis zwölf Monate z.B. mit Ihrem Mazda6 Kombi bilanzneutrale Mobilität mit der Mazda Mobil Profi-Charter Langzeitmiete. Besuchen Sie uns im Internet unter **proficharter.mazda-mobil.de.**

Mazda6 Kombi

- Ausstattungsvariante Center-Line
- 2.0 l SKYACTIV-G 165, 6 Gang-Schaltgetriebe
- 8-fach Bereifung
- 3.300 km inklusive/Monat
- Laufzeit zwischen 3 und 12 Monaten

Mietpreis (netto) monatlich € 779[1)]

Kraftstoffverbrauch im Testzyklus: innerorts 7,7 l/100 km, außerorts 5,0 l/100km, kombiniert 6,0 l/100 km; CO_2-Emission im kombinierten Testzyklus: 139 g/km.

1) Ein gewerbliches Langzeitmietangebot für den Mazda6 Kombi SKYACTIV-G 165, 6-Gang-Schaltgetriebe zzgl. gesetzl. MwSt. der CCUnirent System GmbH, Thomas-Mann-Straße 16-20, 90471 Nürnberg bei 90 bis 360 Tagen Gesamtlaufzeit, 3.300 km Laufleistung im Monat inkl., max. 40.000 km Gesamtlaufleistung p.a. inkl. Fahrzeugtausch nach 6 Monaten, inkl. Voll- oder Teilkaskoversicherung mit 1.000 € Selbstbeteiligung/ maximaler Betrag ist der Wiederbeschaffungswert des Fahrzeuges. Alle Preise zzgl. gesetzlicher MwSt. Details entnehmen Sie bitte den aktuellen Vertragsbedingungen. Gültigkeit des Angebots bis 31.03.2014. Nur für gewerbliche Kunden. Nicht mit anderen Rabattaktionen kumulierbar.

Eine Werbung der Mazda Motors (Deutschland) GmbH.

Jetzt QR-Code scannen (proficharter.mazda-mobil.de) Besuchen Sie uns auch auf www.xing.com.

XING

Stephan Faut:

„Wir bearbeiten die Car Policy regelmäßig – mindestens einmal im Jahr“

Den Anfang machte Claus-Peter Gotta und erläuterte, dass er die Bereiche Schadenmanagement, Reifen und Kraftstoff ausgegliedert habe. Dies vor allem, um Kosten zu sparen, und aufgrund zu geringer personeller Kapazitäten. Stephan Faut stimmte dem zu und erklärte, dass er aus dem Full-Service-Leasingvertrag Schadenmanagement ausgegliedert habe. Die externen Dienstleister haben, so der Fuhrparkmanager der apetito AG, ein flächendeckenderes Netz an Werkstätten, welche zudem niedrigere Kostenverrechnungssätze anbieten. Außerdem erfolgen die Reparaturen nach Herstellervorgaben, demnach wären auch die Rückgaben im Anschluss an die Leasingdauer kein Problem.

Ein interessanter Beitrag zu diesem Thema stammte von Andreas Nickel, dieser erklärte: „Es gibt kein hundertprozentiges Outsourcing, denn die interne Schnittstelle muss besetzt sein. Man kann nur gewisse Teilbereiche abgeben.“ Auf der einen Seite sei es sinnvoll, aus Kostengründen und zu geringem Fachwissen gewisse Dinge auszugliedern. Aber dennoch muss das Unternehmen in Entscheidungsfragen eine gewisse eigene Fachkompetenz und Anlaufstelle bereitstellen, sodass die Kontrolle des Fuhrparkbereiches nicht ganz in fremde Hände gegeben werden dürfe, man braucht eine Entscheidungshoheit.

Passend dazu berichtete Bernd Wickel, Fuhrparkleiter der ARZ Haan AG: „Die Tendenz zeichnet sich ab, dass immer mehr Unternehmen Module zurückholen, weil sie einfach keine Kontrolle mehr hatten.“ Daraufhin wurde auch die Frage nach der Haftung diskutiert: Haftet im Streitfall der Unternehmer oder der Dienstleister, welcher den Fuhrpark übernommen hat? Allein schon aus dieser Problematik sei es ratsam, auch den Dienstleister in irgendeiner Form zu kontrollieren, denn diesen könne man nur mithaftbar machen, das Unternehmen hafte in jedem Falle mit.

Tankkarten-Nutzung

Nur wenige Themen im Fuhrparkmanagement scheinen auf den ersten Blick so klar und einfach wie das Thema der Tankkarten. Mag es bei dem Outsourcing verschiedener Kompetenzen viele unterschiedliche Meinungen und Möglichkeiten geben, die Nutzung von Tankkarten im Flottenalltag ist Standard, da waren sich die Fuhrparkmanager einig. Doch wer glaubt, dass damit alles gesagt sei, der irrt. Denn was ist mit der Möglichkeit, Spritkosten durch die Nutzung freier Tankstellen zu sparen, oder die seit Neuestem von der Bundesregierung angestrebte Vergleichbarkeit der Spritpreise im Internet?

Stimmungsvolle Beleuchtung verbreitet winterlichen Zauber im Phantasialand

Die freien Tankstellen bieten oft günstigeren Kraftstoff an als die großen Mineralölfirmen. Dennoch berichten viele, dass die Rabatte der großen Tankkartenanbieter größer als die günstigeren freien Tankstellen sind. Prof. Dr. Michael Schreckenberg ergänzte zudem: „Die Preisunterschiede zwischen den freien und arrivierten Tankstellen ist vernachlässigbar, es kommt vielmehr darauf an, zu welchem Zeitpunkt man tankt. Man sollte niemals montagmorgens tanken. Am günstigsten tankt man donnerstagabends um 19 Uhr.“ Auch die Bestpreisgarantie von Tankkarten ist in diesem Zusammenhang nicht so relevant. Denn diese sei in vielen Fällen eine Mittelpreisgarantie, das heißt, man bekommt den mittleren Preis des Vortages. Ebenfalls wenig genutzt werden würde die Möglichkeit, die Spritpreise der Tankstellen mit Internetportalen wie Clever Tanken zu vergleichen. Auch hier kritisiert Prof. Schreckenberg, dass die Portale nicht aktuell genug seien, um einen wirklichen Vergleich anzubieten. Dabei hatte das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie nach einer dreimonatigen Testphase ab 1. Dezember 2013 Verbraucherinformationsdienste zugelassen, mit deren Hilfe die Autofahrer über Handy-Apps oder Online-Plattformen das günstigste Angebot an Tankstellen in Echtzeit abrufen können. Mehr als 14.000 Tankstellen sollen der Markttransparenzstelle die Preise melden, die dann wiederum an die verschiedenen Verbraucherinformationsdienste weitergeleitet werden. Das Angebot sollte dem Verbraucher mehr Transparenz auf dem Tankstellenmarkt bieten.

Reifendruckkontrollsystem

Mal Hand aufs Herz: Wer behält bei den vielen Bundesgesetzen und EU-Richtlinien zum Thema Führerscheinklassen, Abgasnormen und Reifendruckkontrollsystemen noch den Überblick? Vieles ist unübersichtlich und meist erfährt man von einem Beschluss immer erst kurz vor der Umsetzung. Dabei ist gerade im Fuhrpark eine rechtzeitige Erinnerung wichtig, um vorausschauend planen zu können. Daher wurde von dem Redaktionsbeirat angeregt, über die Möglichkeit einer kleinen Rubrik zu Änderungen bei allgemeinen Rechtsfragen im Flottenmanagement-Magazin zu diskutieren.

In eine solche Rubrik würde dann auch beispielsweise die ab November dieses Jahres verpflichtende Einführung von Reifendruckkontrollsystemen bei allen neu zugelassenen Fahrzeugen fallen. Der Sinn und Zweck dieser Systeme war unter den Beiräten durchaus umstritten, so erklärte Dieter Prohaska, das System sei „vom Grundsatz her eine gute Sache“, allerdings sei die Zuverlässigkeit der zum Einsatz kommenden Technik zurzeit nicht sehr hoch. Viele bemängelten einen allzu häufig auftretenden falschen Alarm.

Die Kosten im Fuhrpark für Reifendruckkontrollsysteme sind im Full-Service-Reifenvertrag zwar enthalten, jedoch verteuern sich hier dann unter Umständen die Raten. Relevant für unsere Gesprächsrunde wurde vor allem die Frage nach den Ersatzreifen. Diese müssten doch eigentlich auch über ein solches System verfügen. Doch nicht in allen Neuwagen ist ein Ersatzreifen vorhanden, häufig befindet sich nur ein sogenanntes Tirefit-Set mit an Bord, mithilfe dessen man den kaputten Reifen reparieren kann. Da, wo noch ein Ersatzrad vorhanden ist, müsste die Reifendruckkontrolle neujustiert werden, weil die Räder meist schmaler sind als der Standardreifen.

Fazit

Viele neue Ansätze und interessante Ideen wurden auf der elften Flottenmanagement-Beiratssitzung besprochen. Am Ende des zweitägigen Treffens zeichnete sich ab, dass wohl in den nächsten Jahren einige spannende Entwicklungen im Flottenmanagement eintreten werden. Die Euro-6-Norm und die anstehende Pkw-Maut werden so manches verändern und auch die alternativen Antriebstechnologien werden wohl verstärkt Einzug in den Flottenmarkt halten. So wird auch im nächsten Jahr eine Flottenmanagement-Beiratssitzung stattfinden, auf der sich Fuhrparkleiter repräsentativer deutscher Flotten über die neuesten Trends im Fuhrparkbereich austauschen.