

Eine ökonomische Fahrweise bringt keine Zeitnachteile

Das Problem: Die Diesel- und Reparaturkosten für den Fuhrpark des Papierverarbeiters liegen zu hoch.

Die Lösung: Der Fuhrpark von Papstar umfasst 20 Sattelzüge und fünf Tandem-Gliederzüge, mit denen wir unsere Kunden und Verteilspediteure in Deutschland und einigen europäischen Ländern im Linienverkehr beliefern. Seit dem 1. August 2006 werden alle neuen Fahrzeuge mit dem Fuhrparkmanagementsystem Fleetboard von DaimlerChrysler ausgestattet.

Bereits 2001 haben wir uns dafür entschieden, dass unsere Züge nur mit der gesetzlich vorgeschriebenen Geschwindigkeit von 80 km/h fahren dürfen, denn die Verbräuche lagen sehr hoch, wenn die Fahrer am oberen Tempolimit unterwegs waren. Zudem brachte das forcierte Fahren auch keinen erkennbaren Zeitgewinn.

Um diese Problematik in den Griff zu bekommen, sind wir in zwei Stufen vorgegangen: Im ersten Schritt haben

wir die logistischen Abläufe unter die Lupe genommen und so überplant, dass wir die Lieferzeitfenster auch dann einhalten können, wenn das Tempo unserer Lkw zwischen 80 und maximal 83 km/h liegt. Voraussetzung war, dass die Entfernung der Liefertouren unter Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten mit Tempo 80 bewältigt werden können. Anschließend haben wir die Fahrer so geschult, dass sie besonders ökonomisch fahren. Um hier einen nachhaltigen Effekt zu erzielen, werten wir die von Fleetboard erhobenen Daten laufend aus. Stellen wir fest, dass die Werte nicht mehr im optimalen Bereich liegen, schulen wir die Fahrer erneut.

Der Effekt ist enorm: Allein die strikte Einhaltung des Tempolimits reduzierte den Verbrauch der Fahrzeuge um 4 l/100 km. Durchliefen die Fahrer das spezielle Ökonomie-Training, lagen die Verbräuche um durchschnittlich 5,8 l/100 km unter dem Mittelwert, den die Fleetboard-Ana-

lyse anonym für alle angeschlossenen Fuhrparks ermittelt hat. Bei einer durchschnittlichen Jahreslaufleistung der Papstar-Lkw von rund 150 000 km kommt so ein Minderverbrauch von 8700 l Diesel zusammen – multipliziert mit der Anzahl der Fahrzeuge. Dabei ist ein weiteres Phänomen aufgetreten: Unsere Fahrer sind nicht länger unterwegs als vorher, bewegen sich also immer noch im Zeitrahmen der Lenk- und Ruhezeitverordnung.

Der Faktor Zeitgewinn als Argument für das Fahren am oberen Tempolimit greift also nicht. Und unsere Fahrer sind deutlich entspannter bei der Arbeit, was für uns ebenfalls weitere Vorteile mit sich bringt. Zum einen fühlen sich die Kollegen deutlich wohler, da sie keinem Zeitdruck mehr ausgesetzt sind. Zum anderen ist die Zahl der durch mangelnde Konzentration verursachten Beschädigungen deutlich zurückgegangen. Schließlich sind die angenehmeren Arbeitsbedingungen auch ein wichtiger Grund

Fritz Großbart,
Fuhrparkleiter von
Papstar



Foto: Papstar

dafür, dass die Fahrer bei uns bleiben. Die strikte Vorgabe, langsam zu fahren, bringt uns darüber hinaus noch weitere geldwerte Vorteile. So unterliegen unsere Lkw einem spürbar geringeren Verschleiß. Das macht sich gerade bei den Reifen bemerkbar. Zudem haben wir die Werkstatt- und Reparaturzeiten erheblich senken können. Ein Beispiel: Vor Einführung des internen Tempolimits gingen rund 15 Frontscheiben pro Jahr zu Bruch, weil die Fahrer dicht auf den Vordermann aufgefahren sind und aufgewirbelte Steine gegen die Scheibe prallten. Heute verzeichnen wir nur ein bis zwei kaputte Scheiben pro Jahr.

Es hat sich also gezeigt, dass die Umsetzung der neuen Fahrstrategie ohne großen Aufwand hilft, die Kosten der Fahrzeugflotte signifikant zu senken. Das setzt aber voraus, dass alle Beteiligten im Unternehmen an einem Strang ziehen und dass auch die Kunden mitspielen. DVZ 26.04.2007