

Mit Zuschüssen Gutes tun 3



Lieferten den 140 Teilnehmern geballte Informationen (von links): Ansorge-Chef Thoma, Havi Logistics-Umweltexperte Ecker, Papstar-Fuhrparkchef Großart, Dekra-Fahrertrainer Buchsdrücker, KfW-Prokuristin Diedrich, BAG-Projektgruppenleiter Müller, BMVBS-Regierungsdirektorin Hamsen, VSL-Geschäftsführer Marongiu und Moderator Rathmann.

Geld für fast alles. Das klingt verlockend. Es beschreibt die Harmonisierung fürs deutsche Transportgewerbe aber ziemlich treffend. Denn Zuschüsse stellt der Gesetzgeber für fast alles in Aussicht, was Unternehmen mit eigenem Fuhrpark üblicherweise gebrauchen können: qualifizierte Fahrer, gut ausgestattete Lkw, geeignete Schutzkleidung oder eine moderne IT. Nahezu alles, was auf den Wunschzetteln von Transporteuren und Werkverkehren stehen könnte, befindet sich auch auf den Förderlisten des Bundesamts für Güterverkehr (BAG), das die Anträge auf Zuschüsse entgegen nimmt.

Geld für fast alles. Damit war auch ein Symposium von **trans aktuell**, Verband Spedition und Logistik (VSL) Baden-Württemberg und Dekra überschrieben, das sich in Stuttgart mit der Harmonisierung auseinandersetzt. Fachleute erläuterten, welche Erfahrungen sie bereits in den Themenfeldern Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit

Harmonisierung: Sichere Lkw, geschulte Fahrer und hohe Umweltstandards – dank der Zuschüsse des Bundes können Firmen in vielen Bereichen punkten. Was bei Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit alles möglich ist, erläuterten Praktiker bei einem Symposium von **trans aktuell**, Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg (VSL) und Dekra.

Umwelt und Sicherheit stark. Der Einsatz rührt daher, dass die Unternehmen Trendsetter sein oder besondere Verantwortung übernehmen wollen. Dass sich das Ganze nun noch rechnet, ist ein schöner Nebeneffekt, sei aber nicht die primäre Motivation gewesen, erklärten sie.

Beispiel Ansorge: Die Spedition in Biessenhofen im Allgäu hat die Hälfte ihrer 200 ziehenden Einheiten mit Systemen wie Abstandsradar und Spurhaltesystem ausgestattet. »In den nächsten zwei Jahren werden wir die restlichen Lkw nachrüsten«, sagt der geschäftsführende Gesellschafter Wolfgang Thoma. Das Ganze erfolgt nicht aus Kostenaspekten heraus, sondern aufgrund einer persönlichen Erfahrung des Firmenchefs.



Was fördern lassen? Das überlegen Spediteur Willy Baur (li.), sein Disponent Paul Neubrand (re.) und AVSL-Vertreter Stefan Brötz.

eine Spedition leitet, bestellt er Zugmaschinen mit moderner Sicherheitstechnik.

Ob der Kunde es honoriert? Finanziell jedenfalls nicht, sagt der ausgebildete Rechtsanwalt Thoma. Er räumt aber ein, dass Ansorge durch weniger Unfälle und niedrigere Versicherungsprämien von den Systemen auch finanzielle Vorteile hat. »Auf-fahrerunfälle haben wir eliminiert«, sagt der 53-Jährige. Auch Abbiegeunfälle sind rückläufig. Seitenradar und Tote-Winkel-Spiegel machen es möglich.

Anfangs musste Thoma Überzeugungsarbeit leisten. »Teilweise wurden die Abstandswarner deaktiviert – und prompt kam es zu einem Auffahrunfall«, erinnert er sich. Mittlerweile haben sich die Fahrer daran gewöhnt und die Sicherheit trägt dazu bei, dass sich die Mitarbeiter länger ans Unternehmen binden. »Es ist schön, dass wir Sicherheit nun auch gefördert bekommen«, sagt Thoma. Mit Kritik am De-minimis-Programm hält er trotzdem nicht hinterm Berg. »Für mich ist das ein Moloch.« Auch fordert der Ansorge-Chef: »Das Ganze bedarf noch einer vernünftigen Ausgestaltung.«

Fördergelder im Rahmen von De-minimis könnte auch Havi Logistics beantragen – dann aber sicherlich für Umweltaktivitäten. Havi Logistics mit europaweit 4.100 Mitarbeitern, 43 Distributionszentren und 525 eigenen Lkw ist exklusiver Logistikdienstleister für McDonald's und einer der Pioniere im Bereich grüne Logistik.

»Grün sind wir schon seit 28 Jahren«, sagt der Leiter des Distributionszentrums Günzburg, Karsten Ecker. Umweltschutz sei ein zentrales Element der Firmenkultur und werde entsprechend gelebt. Im Jahr 2000 fuhren die Lkw bereits mit Biodiesel, inzwischen mit altem Speiseöl. »Man riecht, was drin

schirmt, Verpackungsmitteln und Hygieneprodukte spezialisiert ist. Beim Thema Telematik und Fahrerschulungen ist es anderen Flotten teils um mehr als eine Nasenlänge voraus.

Verbrauchen die Fahrer des Werkverkehrs im Jahr 2000 noch durchschnittlich 31,6 Liter auf 100 Kilometern, waren es 2008 nur noch 26,6 Liter. Bei 135.000 Kilometern im Jahr bedeutet das pro Lkw eine Kraftstoffersparnis von 6.760 Euro. Die Zielsetzung fürs laufende Jahr liegt bei 26 Litern.

Fuhrparkleiter Fritz Großart weiß, wie er die 32 Kraftfahrer der 20 eigenen Sattelzüge motivieren kann. Sparsame Fahrer erwartet eine Prämie. Zudem hat Großart das Arbeitsklima mit Extras in den Kabinen erheblich verbessert: »Standklimaanlagen und bessere Fahrersitze sind bei uns längst die Regel«,



Gelten für Werkverkehre gleiche Regeln? Das will Johann Wiens, Fuhrparkmitarbeiter beim Küchenhersteller Nobilia, wissen.

sagt er. Die Fahrer danken es durch eine höhere Motivation, geringere Fluktuation und einen niedrigeren Krankenstand. Das alles rechnet sich. »Ein besserer Sitz kostet 800 Euro mehr, eine Woche Krankheit das Doppelte«, verdeutlicht Großart.

Systematisch hatte der Fuhrparkchef im Jahr 2000 begonnen, Klima und Motivation der Fahrer zu verbessern. »Alles war

zu hoch, die Fluktuation und ebenso der Stress«, erinnert sich Großart. Mit einem Bündel an Maßnahmen hat er reagiert. Die Fahrer haben das Tempo auf 80 bis 83 Kilometer pro Stunde gedrosselt, zudem hat es Papstar im Dialog mit den Kunden geschafft, Wartezeiten entfallen zu lassen. Ein Schlüsselement auf dem Weg zu einer höheren Zufriedenheit aber sei der Erfolg der Telematiklösung Fleetboard gewesen, erzählt Großart. Papstar kann die Lkw orten, mit Fahrern leichter kommunizieren und erhält Erkenntnisse zu Verschleiß und Spritverbrauch.

Eine Einsparung von 18 Prozent innerhalb von acht Jahren schafft nicht jeder. Acht bis zwölf Prozent aber sind allein durch Schulungen machbar, weiß Dekra-Fahrertrainer Reinhard Buchsdrücker. Im Idealfall verursachen geschulte Fahrer nach seinen Erfahrungen bis zu 25 Prozent weniger Schäden und können bis zu 4.000 Euro je Fahrzeug und Jahr an Betriebskosten einsparen.

Buchsdrücker lobt, dass die Harmonisierung nicht nur die Kraftfahrerausbildung, sondern



Wird auch eine Softwarelösung zur Weiterbildung der Fahrer bezuschusst? Das interessiert Unternehmerin Katja Rumstich.

zierung, Umwelt und Sicherheit gesammelt haben – also in den Bereichen, für die es nun alljährlich Zuschüsse im Rahmen der Harmonisierung gibt.

Das Engagement dieser Praktiker bekommt durch die Fördermittel vielleicht noch einen weiteren Schub. Seit Jahr und Tag aber machen sie sich auch ohne Anreize für Qualifizierung,

Thoma war oft als Beifahrer bei einem alten Hasen unterwegs. Im 65. Lebensjahr, sechs Monate vor dem Ruhestand, fährt der Senior bei tiefstehender Sonne auf eine Kolonne auf und stirbt. »Das prägt sich ein«, sagt Thoma. »Ein Bremssystem hätte ihm das Leben retten können.« Als Thoma die Dinge selbst beeinflussen kann und Jahre später

auch Schulungen fördert – wie zum Gefahrgutschein, zum digitalen Tachografen oder zum Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz, das für Lkw-Fahrer von 10. September an greift. Für den Dekra-Experten ist diese Art der Förderung aber längst überfällig. »Wer sie nicht nutzt, ist selber schuld.« Wann gibt es schon Geld – Geld für fast alles? *Matthias Rathmann*

WIEVIEL GELD ES GIBT

Was winkt an Zuschüssen? Bei De-minimis-Maßnahmen für Umwelt und Sicherheit gibt es je fahrzeugbezogene Maßnahme bis zu 2.000 Euro, je personenbezogene bis zu 800 Euro und je effizienzsteigernde bis zu 1.400 Euro. Maximal gewährt der Bund pro Firma und Jahr einen Zuschuss von 33.000 Euro. Basis ist die Größe des Fuhrparks: Pro Lkw über zwölf Tonnen gibt es einen Fördersatz von bis zu 600 Euro. Bei 55 Lkw multipliziert mit 600 Euro wären die maximal erlaubten 33.000 Euro ausgeschöpft. Beim Förderprogramm Qualifizierung liegt die Obergrenze für ein Vorhaben bei zwei Millionen Euro. Im Fokus steht die Ausbildung von Berufskraftfahrern. Kleine und mittlere Unternehmen (KMU) können bis zu 70 Prozent der förderfähigen Kosten erstattet bekommen, große bis zu 60 Prozent. Bei der Weiterbildung erstattet der Bund großen Firmen maximal 60 Prozent der Ausgaben für allgemeine und maximal 25 Prozent für spezifische Maßnahmen (KMU: 70 und 35 Prozent).

ÄRGER ÜBER DIE MAUTERHÖHUNG

Der Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg (VSL) begrüßt die zum Jahresbeginn vollständig erfolgte Harmonisierung über 600 Millionen Euro im Jahr. VSL-Geschäftsführer Andrea Marongiu macht aber klar, dass sich die Freude über die Art der Umsetzung in Grenzen hält. »Der Grad der Freude dürfte ungefähr so groß sein, wie bei jenem Gesellen, dem mit dem Hammer auf den Daumen geschlagen wird und der sich dann freuen darf, wenn der

Schmerz nachlässt«, sagt er. Der Hammer sei die Mautanhebung gewesen. Die Politik gehe davon aus, dass die erhöhte Gebühr weiterbelastet werde. Die ersten Monate 2009 haben Marongiu zufolge aber gezeigt, dass die Erhöhung nicht immer voll erstattet werde. »Es muss jedem klar sein, dass das Risiko komplett beim Mautrechnungs-Empfänger liegt«, sagt der VSL-Vertreter. Politisch sei sein Verband unverändert gegen diese Mautanhebung.