



Foto: Schneider

Kurz vor Abfahrt | Ein Einsatzwagen der Johanniter-Unfall-Hilfe in Hannover

Die Richtung weisend

Teil 2: Johanniter | Der Landesverband Niedersachsen/Bremen übernimmt innerhalb der Hilfsorganisation eine Vorbildfunktion und unterstützt den Bundesverband bei der übergreifenden Kostenoptimierung.

— Auf dem Betriebsgelände des Landesverbandes Niedersachsen/Bremen der Johanniter-Unfall-Hilfe (JUH) herrscht reges Treiben. Die Schranken der Ein- und Ausfahrt gehen in kurzen Abständen auf und zu. Während etwa der Fahrer eines Behinderten-transportes gerade seine Tour antritt, kehrt eine Pflegerin von ihrer Schicht zurück. Je nach Einsatzzweck nutzen sie dafür die unterschiedlichsten Fahrzeuge. Insgesamt stehen den Mitarbeitern des Landesverbandes rund 800 Dienstfahrzeuge zur Verfügung – vom Kleinwagen bis zum 40-Tonner. Das Gros rekrutiert sich aus Pkw und Transporter, wobei alle Neuanschaffungen seit einer bundeseinheitlichen Festlegung in 2011 nur aus Modellen von Ford und VW bestehen.

Mit VW hatte es bereits Rahmenverträge gegeben, welche die JUH nochmals ausgeweitet hat. Hier kommt Melanie Gue, Fachbereichsleiterin Fuhrpark der JUH Niedersachsen/Bremen, ins Spiel. Denn sie hält dort nicht nur die Fäden in der Hand, sondern hat auch eine beratende Funktion auf Bundesebene inne, wenn es um den Einkauf geht.

Geringere Kosten | Hannover ist damit eine zentrale Säule im System der JUH rund ums Thema Fuhrpark. Diesen Status haben sich die Niedersachsen schrittweise erarbeitet.

Es begann mit ersten Gehversuchen im Fuhrparkmanagement vor etwa zwölf Jahren. Von den rund 60 Ortsverbänden, die ihren Einkauf damals alle selbst organisiert haben, ging die Verantwortung auf einen der fünf Regionalvorstände über. Er bündelte die Beschaffung zum ersten Mal. Zugleich legte er Ford und Opel als die zwei einzigen zugelassenen Marken fest, um die Konditionen zu verbessern. „Die Zentralisierung hat aber auch viele Fragen aufgeworfen. Eine hieß: Insourcing versus Outsourcing?“, erzählt Gue.

Damals arbeitete die JUH noch mit einem externen Dienstleister, der Kostenvorschläge und Rechnungen überprüfte und Unfälle abwickelte. „Dabei ist offen zutage getreten, dass Externe die unterschiedlichen Ansprüche im Unternehmen oft nicht nachvollziehen können, zum Beispiel, wenn der 20 Jahre alte Lkw im Bevölkerungsschutz aufgrund der außergewöhnlichen und kost-

spieligen Ausbauten doch noch repariert werden soll“, sagt Gue.

Infolgedessen holte der Landesverband 2008 das Fuhrparkmanagement ins Haus und schrieb die Stelle für einen Sachbearbei-

Johanniter | In Kürze

Die Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. (JUH) ist die gemeinnützige Hilfsorganisation des evangelischen Johanniterordens. Der Bundesverband mit Sitz in Berlin untergliedert sich in neun Landesverbände: Baden-Württemberg, Bayern, Berlin/Brandenburg, Hessen/Rheinland-Pfalz/Saar, Niedersachsen/Bremen, Nord (Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein), Nordrhein-Westfalen, Sachsen und Sachsen-Anhalt/Thüringen. Dort leisten rund 14.800 hauptamtliche Mitarbeiter (davon ca. 1.360 im Landesverband Niedersachsen/Bremen) gemeinsam mit mehr als 30.000 Ehrenamtlichen, Bundesfreiwilligen und Freiwilligen im sozialen Jahr vielfältige Dienste. 2011 hat die JUH laut Jahresbericht einen Umsatz von rund 466,7 Millionen Euro erlöst.



Die Bestimmung bestimmt | Je nach Einsatzzweck und Kundenwünschen wird die Flotte ausgestattet

ter aus. Den Zuschlag bekam die Automobilkauffrau Melanie Gue. Vor 18 Monaten wurde sie zur Fachbereichsleiterin Fuhrpark ernannt und managt seitdem mit einer Voll- und einer Teilzeitkraft die Flotte, inklusive Rahmenverträgen mit den Werkstätten für Reparaturen und Reifeneinkauf sowie Versicherung, Unfallabwicklung und Tankkarten.

Die Mannschaft kooperiert dabei weiterhin mit den Ansprechpartnern in den Ortsverbänden, die bei der jährlichen Budgetplanung eingebunden sind und die Zentrale auch mit der Kfz-Bestellung beauftragen.

Gewinnt ein Ortsverband darüber hinaus neue Aufträge und braucht weitere Fahrzeuge, sorgt Gue für die notwendige Mobilität. Entweder überbrückt der Hersteller bis zur Auslieferung mit einem Ersatzwagen oder die JUH mietet Spezialfahrzeuge an. Das betrifft etwa Rettungswagen, bei denen bis zur Übergabe wegen der Auf- und Ausbauten bis zu sechs Monate vergehen können.

Standards | Alle Fahrzeuge sind prinzipiell Dieselmotoren und gekauft. Nur rund 30 VW Polo 1.2 Trendline mit 60 PS sind für 36 Monate mit einer jährlichen Laufleistung von 20.000 Kilometern geleast. Die Palette der Fahrzeuge reicht ansonsten vom VW Golf 1.6 TDI BlueMotion Technology (BMT) mit 105 PS und VW Caddy 1.6 TDI BMT mit 102 PS über den VW T5 BMT als Bus oder Kastenwagen mit 2.0-TDI-Motor und 140 PS bis hin zum VW Crafter 2.5 TDI mit 136 PS.

Die meisten Gefährte haben einen bestimmten Einsatzzweck zu erfüllen, zum Beispiel im Menüservice oder Personentransport. Daraus ergeben sich die jeweiligen Ausstattungen und Einbauten. So müssen etwa die Schülertransporter mit Richtungsblinker auf dem Dach und die Fahrzeuge für mobilitätsbehinderte Menschen nach DIN-Norm plus Anforderungen der Auftraggeber ausgerüstet sein.

Mit den Aus- und Umbauten für den Landesverband sind Ambulanz Mobile in Schönebeck für die Rettungswagen und AMF Bruns in Apen für die Behindertentransporte und andere Spezialausbauten betraut. „Für einfache Aufbauten wie Blaulichtbalken oder Funkvorrichtungen arbeiten wir seit

2012 mit der Firma Wollnikom zusammen. Sie baut die Fahrzeuge direkt im Autohaus vor Ort um, so dass sich der Dienstweg merklich verkürzt“, so Gue. Insgesamt summieren sich die Fahrzeuge mit klarem Einsatzzweck auf rund 550 Einheiten.

Daneben gibt es rund 230 Wagen für Mitarbeiter in der ambulanten Pflege und Verwaltung, wie den VW Polo 1.2 mit 60 PS und VW Golf Variant 1.6 TDI mit 105 PS, die nur für Dienstfahrten bereitstehen. Der Anteil an fest zugeordneten Fahrzeugen beziffert die Fuhrparkmanagerin auf rund 20 Stück. „Selbst bei diesen Fahrzeugen ist der dienstliche Anteil überproportional hoch. Ich lege zum Beispiel mit einem VW Golf 1.6 TDI BlueMotion rund 60.000 Kilometer pro Jahr zurück, von denen nur etwa 10.000 Kilometer privat veranlasst sind“, erläutert sie.

Unabhängig davon sind einige Basiskomponenten definiert, die jedes Modell haben muss. Sie umfassen neben der Klimaanlage die Einparkhilfe hinten sowie ESP und Rückfahrkamera in den Transportern ab VW T5.

Für alle Kauffahrzeuge sind zudem Grenzen für die Wiedervermarktung definiert. Sie beinhalten eine Haltedauer von sechs Jahren respektive eine maximale Gesamtleistung von 300.000 Kilometern. „Diese Laufleistung erreichen die Fahrzeuge in der Regel auch nach sechs Jahren“, sagt Gue. In diesem Fall bietet sie das Fahrzeug einem festen Pool an Aufkäufern an.

Transparenz | Den Überblick verschafft eine eigens entwickelte Fuhrpark-Software. „Hierüber können wir die Tankkartendaten einlesen und beispielsweise die Kilometerstände auch bei Kostenstellenwechsel des Fahrzeugs eingeben. Dadurch sind valide Zahlen gewährleistet“, sagt Gue. Das sei ihr wichtig, weil etwa die Flottenversicherung und das Schadenmanagement eine hohe Transparenz verlangten. Denn die Fahrzeuge sind nur für den Großschadenfall eingedeckt. Alle anderen Kosten inklusive der Kaskoschäden trägt die JUH.

Dementsprechend muss sie Rückstellungen bilden und die Entwicklung genau beobachten. Obwohl Gue mit verstärkten Maßnahmen wie Fahrerschulungen und den

Fuhrpark | Auf einen Blick

- ▶ ca. 5.800 Fahrzeuge im Bundesverband, davon ca. 800 in Niedersachsen/Bremen
- ▶ seit September 2011 als Kfz bundesweit neu zugelassen: nur Ford + VW
- ▶ von 800 Kfz: im Einsatz- und Fahrdienst ca. 550 Pkw + Transporter, wie VW Caddy 1.6 TDI BMT (102 PS) sowie T5 2.0 TDI BMT (140 PS) + VW Crafter 2.5 TDI (136 PS) + in Pflege/ Verwaltung ca. 230 Kfz, wie VW Polo 1.2 BlueMotion Technology (BMT) Trendline (70 PS) + VW Golf Variant 1.6 TDI (105 PS) + 20 Dienstwagen für Mitarbeiter, wie VW Golf 1.6 TDI BMT (105 PS)
- ▶ alle Autos gekauft; Ausnahme 30 VW Polo 1.2 Trendline (60 PS) im Leasing inkl. Wartung & Verschleiß (36 Monate, Laufleistung 20.000 km p.a.)
- ▶ Haltedauer: durchschnittlich sechs Jahre; max. Gesamtleistung 300.000 km, Ausnahme: Bevölkerungsschutz aufgrund geringer Laufleistung zehn Jahre und mehr
- ▶ Remarketing über Pool an gewerblichen Wiederverkäufern
- ▶ internes Fuhrparkmanagement

Einbau von Rückfahrkameras ab dem VW T5 die Schadenquote verringert hat und im bundesweiten Vergleich inzwischen aufatmen kann, will sie am Ball bleiben.

Neue Verkaufsbörse | Nebenbei arbeitet sie dieses Jahr an einem weiteren Projekt: der Implementierung einer bundesweiten Verkaufsbörse, auf die alle Landesverbände Zugriff erhalten sollen. „Immer häufiger gibt es zum Beispiel im Schülertransport Aufträge für zwei Jahre – mit der Option, um zwei weitere zu verlängern. Wenn diese nach der ersten Periode enden, könnten wir die Fahrzeuge im gesamten Bundesverband anbieten. Für uns bedeutet das eine schnelle Vermarktungschance und für die anderen bei Bedarf eine Kaufgelegenheit, die deutlich günstiger ist als ein Neuwagen.“ Für alle Verbände ginge das mit sinkenden Kosten einher.

| Annemarie Schneider



Melanie Gue | Die Fachbereichsleiterin Fuhrpark managt mit zwei Kollegen 800 Einheiten