



Learning by doing

Bei Obermann ist mit MAN Connected Co-Driver bei der Fahrer Ausbildung jetzt ein virtueller Fahrtrainer an Bord.

Eigentlich ist Hugo Siewert von MAN Connected Co-Driver nicht als Trainer dabei, sondern überwacht den Fahrstil als virtueller Beifahrer in der Zentrale via Telematik.



„Wir wollen mit Schulungsmaßnahmen und neuester Fahrzeugtechnik sowohl Kosten senken als auch CO₂ reduzieren“

Heiko Helmke

Obermann Top-Fuhrpark

Obermann unterhält eine reinrassige MAN-Flotte mit etwa 80 ziehenden Einheiten, darunter sind 60 Sattelzugmaschinen, elf Wechselbrückenzüge und drei Hängerzüge sowie an gezogenen Einheiten rund 100 Standard-Schiebeplanenaufleger, 13 Chemie-Tankaufleger und außerdem noch 400 Wechselbrücken, davon 150 XXL-Jumbo-Wechselbrücken. Alle ziehende Einheiten werden

im Rahmen eines Vollservice-Leasings nach vier Jahren ausgetauscht und mit neuestem Sicherheitspaket und GPS-Tempomat Efficient Cruise ausgestattet.

Der Fokus des Unternehmens liegt eindeutig auf der Regionallogistik mit bundesweitem Teilladungsverkehr im Selbsteintritt. Regional ist Obermann mit allen Großkunden, darunter sind auch einige Global-Player zu finden, über Shuttleverkehre verbunden. Obermann übernimmt die komplette Logistik mit

Ver- und Entsorgung der Produktion sowie den deutschlandweiten Versand für die Erzeugnisse.

Darüber hinaus hat sich die Obermann Logistik für einen Großkunden zum Europa-Hub mit weltweiter Anbindung entwickelt. Immerhin werden insgesamt rund 60.000 m² Hallenflächen mit Block-, Hochregal- und temperaturgeführten Lagern einschließlich Luftfrachtsicherung und weitere 200.000 m² Lagerflächen unterhalten.

Bei der Fahrerausbildung beschreibt die Obermann Logistik GmbH und Obermann Spedition-GmbH aus Osterode mit Lars Obermann als geschäftsführendem Gesellschafter und Geschäftsführer Heiko Andreas Helmke neue Wege. Sie setzen mit „MAN Connected Co-Driver“ einen virtuellen Beifahrer in der Kabine ein. Der erste Kontakt wurde bei der Neuvorstellung 2014 auf dem IAA-Stand von MAN in Hannover geknüpft. Inzwischen hat die komplette Kernmannschaft das Fahrerausbildungsprogramm durchlaufen.

Ein guter Grund, Obermann in Osterode zu besuchen und nachzufragen, welche Erfahrungen gemacht wurden und ob sich die Erwartungen an den virtuellen Beifahrer erfüllt haben. Das vor über 120 Jahren gegründete inhabergeführte Familienunternehmen unterhält eine reinrassige MAN-Flotte mit etwa 80 ziehenden Einheiten. Helmke hat vor einigen Jahren MAN-Telematics komplett zur Kostenkontrolle des Fuhrparks freischalten lassen.

Ein wichtiger Faktor ist auch die Fahrerausbildung. Dabei sind die Maßnahmen gemäß BrFQG, die von Obermann übernommen werden, zunächst ein ziemlicher Kostenpunkt.

Gefährlicher Fahrermangel

Seit diesem Jahr muss sich auch Obermann dem Fahrermangel auf dem Arbeitsmarkt stellen: „Der Nachwuchs fehlt. Es sind einfach zu viele in Rente gegangen und zu wenige nachgekommen“, meint Lars Obermann und hofft jetzt mit seiner Lösung die Lücken schließen zu können. „Das wird kein Billigmodell, die Neuen werden ganz normal als Angestellte betrachtet und auch wie die deutschen Kollegen bezahlt. Sie werden von uns weiter betreut, zum Beispiel mit unserem selbstentwickelten Sprachkurs, der die 200 gängigsten Phrasen umfasst, die ein Fahrer beherrschen sollte. So können wir trotz Fahrermangel unsere hohen Qualitätsstandards halten“, hofft Obermann. AS

Doch Helmke auf die Frage, ob die Weiterbildung als Belastung oder Gewinn für das Unternehmen gesehen wird: „Unterm Strich wird's wohl eher der Gewinn sein. Es führt insgesamt zu einer hochwertigeren Ausbildung, und das schadet dem Berufsbild in keiner Weise. Des-



„Wir hoffen mit unserem Modell unsere hohen Qualitätsstandards halten zu können, trotz Fahrermangel.“

Lars Obermann



Finanzielle Sicherheit lässt sich mieten!

Jetzt wechseln und ab dem ersten Kilometer bares Geld sparen.

Mit den effizienten EURO 6 Modellen von MAN Financial Services lässt sich finanzielle Sicherheit nun ganz einfach mieten. TransFAIR. Faire Übergabe, Nutzung und Rückgabe.

EURO-Leasing GmbH · www.manrental.eu
info@manrental.eu · Hotline 01806 254673**
 Hansestraße 1 · 27419 Sittensen

MAN | Financial Services
 Finanzierung, Leasing, Versicherung, Rental.*



* Die Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG erbringen unter der gemeinsamen Geschäftsbezeichnung „MAN Financial Services“ Bankleistungen (durch die deutsche Niederlassung der MAN Financial Services SAS und die Volkswagen Bank GmbH), Leasingleistungen (durch die MAN Financial Services GmbH), Versicherungsleistungen (durch die Volkswagen Versicherung AG) und Rentalleistungen (durch die EURO-Leasing GmbH). Zusätzlich werden Versicherungen anderer Anbieter vermittelt. | ** 0,20 € pro Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunkpreis max. 0,60 €

Überzeugte Basis



Jens Geuther und Steffen Becker haben beide die Ausbildung mit Connected Co-Driver absolviert. Geuther ist seit 2001 und Becker seit 2003 als Fahrer bei Obermann. Nach anfänglicher Skepsis sind sie inzwischen vom Fahrer-Coaching via elektronischem Beifahrer überzeugt. Zuerst haben sie gedacht, das sind wieder Theoretiker. Doch schon nach den ersten Tipps von Mensch zu Mensch haben sie ziemlich schnell die Kompetenz anerkannt, auch weil der Trainer selbst Berufskraftfahrer gewesen ist. Da kamen die Tipps gleich richtig rüber, wie: „Du musst darauf achten, dass du die Schubkraft von dem Auto ausnutzt. Das heißt, frühzeitig vom Gas gehen, nicht mehr als 85 km/h fahren, viel mit Tempomat fahren“, meint Geuther. „So hast du das dann auch schnell umgesetzt, zum Beispiel an der Bergkuppe bei 83 km/h Tempomat raus und dann ruhig bis 89 km/h rollen lassen. Ich nutze das inzwischen 1:1 auch bei meinem PKW, wenn ich sehe, die Ampel voraus ist rot, dann Fuß vom Gas, und ich rolle genauso an wie mit dem LKW. Mit Connected Co-Driver habe ich so nicht nur mit dem LKW deutlich Sprit gespart, sondern auch meinen PKW-Verbrauch von 10,5 auf 8,5 l/100 km reduziert“, ergänzt Becker.

AS

wegen stehen wir dahinter. Wir haben ein eigenes Kompetenzzentrum mit zertifiziertem Schulungsraum vor knapp drei Jahren gegründet und schulen mit externen Partnern, zum Beispiel ist eine Fahrschule mit im Boot. Außerdem ist unser Fuhrparkmanager Karsten Schulz durch Intensivtrainings bei MAN Profidrive befähigt, künftig die Weiterbildungs-Module bei uns im Hause zu schulen.“

Allerdings stört Helmke vor allem beim Modul „Wirtschaftliches Fahren“ der aus seiner Sicht zu theoretische Ansatz: „Da lässt man alle am Samstag antreten und mit dem Fahrschulwagen zweimal 20 Minuten um den Block mit Vorher-nachher-Effekt fahren. Auf diese Art lassen sich nur geringe und kaum nachhaltige Verbrauchsreduzierungen bei den Fahrern erzielen.“

Projekt Connected Co-Driver

So wurde Helmke auf IAA 2014 hellhörig, als auf dem MAN-Stand Connected Co-driver als neues Produkt von MAN Profidrive vorgestellt wurde, allerdings stand für Helmke fest: „So lange ich das nicht im Verbrauch merke, wird das nichts. Nur in das Schonen der LKW zu investieren, ist nicht. Da hätte nur MAN als Leasing-Geber in erster Linie etwas davon. Wir mieten die LKW über vier Jahre mit Vollservice-Paket, dann kommen wieder neue. Wir wollen das schon im Verbrauch sehen – intern durch reduzierte Dieselskosten, und extern wollen wir das auch als Werbemaßnahme rüberbringen – wir tun was gegen CO₂.“

Eigentlich wurde bei Obermann schon immer auf die Verbrauchswerte geachtet und vor knapp zwei Jahren sogar ein Prämienprogramm eingeführt. Darüber hinaus war gerade die komplette Mannschaft mit den Weiterbil-

dungs-Modulen durch. Deshalb war nur das Intensivtraining Connected Co-Driver in seinem Umfang neu; die Telematik-Hardware für Connected Co-driver ist grundsätzlich in den Obermann-Fahrzeugen eingebaut und musste nur freigeschaltet werden.

Überzeugende Argumente

So hat sich Helmke überzeugen lassen. Er fand richtig gut, dass Connected Co-Driver die Telematik und die Mobiltelefon-Freisprecheinrichtung für das Fahrer-Coaching auf seinen LKW nutzt. Damit es nicht stört, läuft das Trainer-Fahrer-Gespräch in den Standzeiten ab.

„Für mich war das so überzeugend, dass ich gleich die erste Gruppe von 12 Fahrern im März/April durchgeschleust habe. So konnten wir sehen, was dahinter steckt, wie sich das auswirkt und wie hoch die Akzeptanz ist. Das Ergebnis war schon überraschend. So habe ich ziemlich schnell gemerkt, wie gut es funktioniert und die Verbrauchswerte runter kamen.“

Nach einer ersten Einführung in das Thema ging es gleich vom ersten Tag an elektronisch los. Jeder Fahrer bekam einen virtuellen Trainer zugeteilt, der sich dann aus der Zentrale via Mobiltelefon meldete. Das Programm kann die Telematikdaten auslesen und bewerten, wo der Fahrer in welchen Situationen nicht optimal fährt. Noch viel wichtiger war jedoch das

ANZEIGE



Gespräch von Mensch zu Mensch, zum Beispiel, um dem Fahrer mitzuteilen, dass für eine Woche seine Daten betrachtet wurden und er in bestimmten Situationen den LKW nicht optimal bewegte. Danach gab es dann praxisgerechte Verbesserungstipps. Eine Woche später wieder das gleiche Spiel. Außerdem wurde verglichen und geprüft, ob sich die gewünschten Verbesserung ergeben haben.

Hohe Akzeptanz

Für Helmke ist es erstaunlich, wie schnell die „alten Hasen“ von MAN den direkten Zugang mit hoher Akzeptanz zu seinen Fahrern gefunden haben. „Die kennen das nicht nur aus der Theorie, sondern wissen, wovon sie sprechen. Und das klappt auch wirklich, wenn man das so macht“, meint Helmke.

„Wir haben die Situation, das jede LKW-Generation auch neue Techniken wie Automatik-Schaltgetriebe hervorbringt. Das hatten wir auch zuwenig beachtet. Bis wir gemerkt haben, da kann man noch immer rumwuseln, und manche Fahrer sind mit der Technik überfordert. Neuerdings ist bei MAN jetzt mit Efficient Cruise auch ein topographischer Tempomat dazugekommen. Damit greift jetzt Technik ohne Fahrereinfluss massiv in den Fahrstil ein, um Sprit zu sparen. Der Mensch macht das wieder kaputt, wenn er die Arbeitsweise nicht kennt und den GPS-Tempomat deaktiviert,“ so Helmke weiter.

Erwartungen erfüllt

Das Fazit von Helmke nach dem ersten Durchgang: „Wir hatten Fahrer, die haben über zehn Prozent Einsparung gehabt. Wir hatten auch welche, die sich nur um ein bis zwei Prozent verbessern konnten. So lagen wir im Schnitt bei gut fünf Prozent. MAN hatte eigentlich noch ein bisschen mehr versprochen, doch das hängt auch von der Fahrermannschaft insgesamt ab. Wobei ich sagen muss, es war nicht immer die Schuld von MAN. Wir haben auch Fahrer bei uns, wo der Weg ein langer ist, bis das Gelernte umgesetzt wird.“

Investitionen amortisiert

Inzwischen hat die komplette Kernmannschaft mit etwa 80 Fahrern die Schulung durchlaufen. „Connected Co-Driver hat sich für uns gelohnt. Wir haben etwa 300 Euro pro Fahrer oder insgesamt etwas über 20.000 Euro für das komplette Paket ausgegeben. Bei knapp fünf Prozent Kraftstoffeinsparungen hat sich diese Investition innerhalb weniger Monate rentiert. Wichtig ist halt, wir müssen intern weiter am Ball bleiben. Die Abstände zu den Modulschulungen sind zwar größer. Aber es schleichen sich wieder alte Verhaltensmuster bei den Fahrern ein,“ so das Fazit von Helmke.

Nun, da hat Fuhrparkmanager Karsten Schulz keine einfache Aufgabe übernommen. Er soll durch die Bewertung der Telematikdaten für die Nachhaltigkeit bei den Kraftstoffeinsparungen sorgen.

Adelbert Schwarz

Am Ball bleiben

Dabei sind sich alle einig: Die Verbrauchswerte müssen auch nach dem Intensivtraining im Fokus bleiben. Damit kommt Fuhrparkmanager Karsten Schulz ins Spiel, der für die Nachhaltigkeit der erzielten Kraftstoffeinsparungen verantwortlich ist. Er kam zu Obermann, als die Ausbildung mit Connected Co-Driver schon im Gange war. Schulz ist Anfang 30 und hat sich zuvor aus dem Bereich Lagerlogistik hochgearbeitet, war dann Disponent und hat sich selbst zum Industriemeister Kraftverkehr weitergebildet. Schulz hat ein Intensivtraining in München absolviert und soll künftig einmal pro Monat die Auswertungen der Fahrzeuge nach dem Muster von Connected Co-Driver vornehmen und so für die Nachhaltigkeit der Ergebnisse sorgen. Dafür liefert dann nicht mehr Connect Co-Driver, sondern die freigeschaltete MAN-Telematics pro Fahrzeug ein Reporting mit transparenter und übersichtlicher Datenauswertung des Fahrzeugs nach einem Auswertungsschema, das bis zu maximal 100 Prozentpunkte verteilt. Und genau die 100 Prozent sind das Ziel bei Obermann. Insgesamt keine einfache Aufgabe, weiß Schulz: „Eine faire Fahrerbewertung bleibt ein komplexes Thema.“

AS



Schwierige Aufgabe: Karsten Schulz soll für Nachhaltigkeit sorgen.

RoadRunner/MegaRunner

Twin



Fliegl TRAILER
INNOVATING FOR YOU

Weniger Achsen, weniger Maut, mehr Vorteile:

- Weniger Verschleiß
- Weniger Verbrauch
- Weniger Umweltbelastung
- Weniger Kosten
1,8 Cent weniger Maut pro Kilometer – 2.700,- Euro Ersparnis pro Jahr bei 150.000 km auf mautpflichtigen Straßen
- Riesige Nutzlast



25 t
Bis zu 25 t Nutzlast



Mehr dazu:
www.fliegl.com



05/2016

Der Mega jetzt mit 2 x 10 t Achslast