

VERBANDSNACHRICHTEN

Nr. 10 · 11/2012

EXKLUSIV FÜR UNSERE MITGLIEDER

In dieser Ausgabe:

Schwerpunkte im ersten Halbjahr 2013

Terminvorschau 2013

*Neue EU-Richtlinien zu Reifenkennzeichnung
und Fahrzeugsicherheit*

 **Bundesverband
Fuhrparkmanagement**

Verbandsarbeit

Schwerpunkte 2013

MANNHEIM Im Rahmen der Vorstandssitzung am 2. November 2012 wurden die Schwerpunktthemen der Verbandsarbeit für das erste Halbjahr 2013 festgelegt:

Anforderungsprofil und Stellenbeschreibung für Fuhrparkverantwortliche

Der Verband hat bereits im laufenden Jahr damit begonnen, das Thema Anforderungsprofil und Stellenbeschreibung zu bearbeiten. Ziel ist es, eine Definition zu erstellen, die zeigt, welches Know-how im Fuhrparkmanagement erforderlich ist. Dieses Anforderungsprofil dient als Grundlage zur Planung einer qualifizierten Ausbildung und soll ein möglichst bundesweit einheitlicher Standard sein, um einen qualifizierten Abschluss zu erreichen. Ziel des Verbandes ist nach wie vor, einen solchen Abschluss zu ermöglichen.

Zusätzlich soll eine Vorlage für eine Stellenbeschreibung erstellt werden. Der Vorstand ist sich darüber einig, dass eine solche Vorlage nur eine Orientierung für die Gestaltung geben kann, da Stellenbeschreibungen unternehmensindividuell erstellt werden müssen.

Ende des ersten Quartals möchte der Verband das Ergebnis seiner Projektarbeit bekanntgeben. Projektleitung: Bernd Kullmann.

Ausbildung mit dem Ziel Abschluss IHK-Zertifikat

Der Vorstand informierte im Rahmen der Mitgliederversammlung bereits darüber,

dass zu diesem Thema viele Gespräche geführt wurden und durch die tatkräftige Unterstützung unseres Fördermitglieds TRIAS Training eine erste, weitergehende Orientierung möglich war. Das Thema ist allerdings – wie bereits berichtet – sehr komplex. Wir prüfen weitere Möglichkeiten und halten Sie auf dem laufenden.

Der Vorstand möchte bis Ende Juni 2013 basierend auf dem Anforderungsprofil ein Ausbildungs-Rahmenkonzept vorlegen und dann ggf. auch mit Partnern die Realisierung diskutieren.

Fuhrparkausschreibung

Die Projektarbeit zum Thema Fuhrpark-Ausschreibung ist – auch bedingt durch den Tod von Torsten Sievert – ins Stocken geraten. Der Vorstand hat entschieden, das Thema 2013 weiter zu bearbeiten. Der erste Workshop zeigte, dass es schwer möglich sein wird, einen Ausschreibungsleitfaden für alle Fuhrparksituationen zu erstellen und der Vorstand will nun zunächst einen Leitfaden zum Thema Leasing-Ausschreibung erarbeiten. Dies erscheint dem Vorstand deshalb sinnvoll, weil dem bisher vom VMF publizierten Ausschreibungstool eine Alternative aus Fuhrpark-Sicht gegenüber gestellt werden sollte. Weitere Informationen folgen. //

Kooperationen

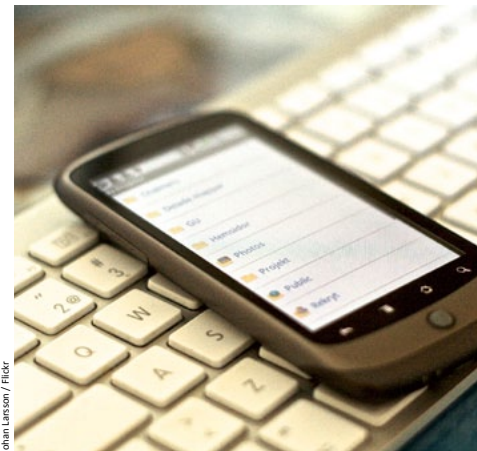
Neben der Kooperation mit der NUFAM 2013, Karlsruhe, wird der Verband wieder Kooperationspartner des Fuhrparkmanagement-Fachgipfels und erstmals auch der Business Travel Days im Rahmen der Internationalen Tourismus-Börse (ITB), Berlin. //

Öffentlichkeitsarbeit

Im zurückliegenden Halbjahr zeigt sich, dass unsere Verbandsarbeit mehr und mehr öffentliches Interesse findet. So konnten wir durchschnittlich pro Monat zwei bis drei Presseanfragen verzeichnen. Zuletzt veröffentlichte die Süddeutsche Zeitung Artikel zum Thema Fuhrparkmanagement. Der Inhalt der beiden Seiten wurde unter Mitarbeit des Fuhrparkverbandes gestaltet. //

APP-EMPFEHLUNG:

Schadensfälle von A bis Z



Johan Larsson / Flickr

Mitgliederbefragung

Unsere Mitglieder haben auch in diesem Jahr wieder die Möglichkeit, die Verbandsarbeit für 2013 mit zu gestalten. Im Dezember führen wir eine Mitgliederbefragung durch, zu der wir bereits heute einladen. Wir würden uns freuen, wenn möglichst viele Mitglieder aktiv mitwirken. //



Fuhrparkcockpit

Im Dezember werden neue Artikel im Cockpit bereitgestellt. //

Unsere Verbandsjuristin RA Inka Pichler hat auf Xing auf eine interessante App für iPhone und iPad hingewiesen, die wir an dieser Stelle gerne nochmals empfehlen. Die App informiert über Urteile und Beschlüsse nach Stichworten. Außerdem gibt sie Informationen über Regulierungs- und Schadensfälle. Die App ist im IWW Verlag erschienen und gratis erhältlich.



[Link zum iTunes-Store](#)

Kurz berichtet

FRAGEN UND ANTWORTEN

Neue EU-Reifen-Kennzeichnung seit 1.11.

Welchen Vorteil hat der Verbraucher?

Wie bei anderen Geräten erhält der Verbraucher einen schnellen Überblick vor dem Kauf: Welche Reifen verbrauchen weniger Kraftstoff, ohne dass Kompromisse bei der Sicherheit und den Lärmmissionen eingegangen werden müssen?

Wo finden Sie das Label?

Ab dem 1. November 2012 sind Hersteller und Importeure von Reifen verpflichtet, alle nach dem 1. Juli 2012 produzierten Reifen mit dem Label zu versehen: durch Aufkleber, Anhänger und technisches Werbematerial. Reifenhändler, Reparaturwerkstätten oder Kfz-Händler sind verpflichtet, die Informationen am Verkaufsort an einer deutlich sichtbaren Stelle zu zeigen.

Was bedeuten die drei Parameter?

Der **Kraftstoffverbrauch** steht mit dem Rollwiderstand in Zusammenhang. Bei einer Verringerung des Rollwiderstands verbraucht das Auto weniger Kraftstoff.

Die **Nasshaftung** ist eine der wichtigsten sicherheitstechnischen Eigenschaften von Reifen. Reifen mit sehr guter Nasshaftung sorgen auf nasser Fahrbahn für einen kürzeren Bremsweg.

Das externe **Rollgeräusch** des Reifens wird symbolisch mit Wellen dargestellt: Eine schwarze Welle zeigt den niedrigsten Geräuschpegel an, drei den höchsten. Bezweckt wird die Verringerung des Verkehrslärms.

Wie viel Geld können Sie sparen?

Durch die Wahl des besten Reifens (A) können Verbraucher die Spritkosten um bis zu neun Prozent gegenüber dem leistungsschwächsten Produkt (G) auf dem Markt senken. Drei Beispiele:

Wenn Sie einen **typischen Pkw** fahren und im Jahr 25 000 km zurücklegen (10 000 km in der Stadt, 15 000 km über Land), können Sie die Kraftstoffkosten um **170 bis 230 Euro** im Jahr senken. Da die besten Reifen teurer sind (um 240 bis 320 Euro), erzielen Sie im zweiten Jahr Nettoeinsparungen: zwischen 100 und 140 Euro.

Wenn Sie einen **großen Pkw** (Verbrauch von 10 Litern/100 km) mit einer hohen jährlichen Fahrleistung nutzen (10 000 km in der Stadt, 25 000 km Autobahn), können Sie die Kraftstoffkosten noch stärker verringern: um **450 Euro** im Jahr. Auch wenn die besten Reifen teurer sind (um 240 bis 320 Euro), sparen Sie bereits im ersten Jahr zwischen 130 und 210 Euro.

Wenn Sie einen **Lieferwagen** fahren, der eine jährliche Fahrleistung von 40 000 km aufweist (20 000 km in der Stadt, 20 000 km über Land), können Sie Einsparungen beim Kraftstoff zwischen **290 und 360 Euro** im Jahr erreichen. Bei zusätzlichen Kosten für die Reifen in Höhe von 280 bis 360 Euro rechnet sich der Kauf bereits im Verlauf des ersten Jahres.

Die Reifen werden auf einer Skala von A (am besten) bis G (schlecht) eingestuft. Mit Reifen mit der Energieeffizienz-Klasse „A“ können Autofahrer im Jahr Spritkosten in Höhe von 170 bis 230 Euro sparen.

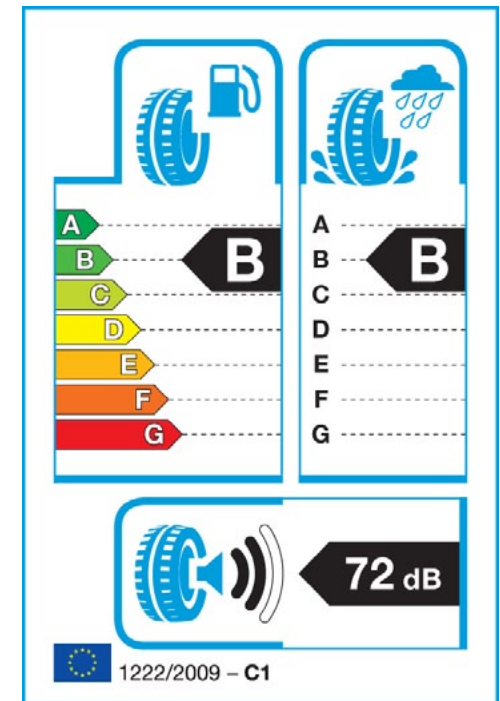
Es beginnt die Winterreifen-Saison. Warum bietet das Etikett keine Informationen zu der Haftung eines Reifens bei Matsch und Schnee oder zum Aquaplaning?

Das Verhalten auf Schnee und Matsch wird durch das EU-Label nicht bewertet, weil diese Information schon vorhanden ist. Sie stehen auf der Seite des Reifens. Dazu gibt es bereits internationale Vorschriften der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE). Andere Kriterien wie das Verhalten bei Aquaplaning oder die Handhabung in Kurven konnten nicht aufgenommen werden, weil es bisher keine anerkannten genormten Testmethoden gibt.

Wie andere Energieeffizienz-Label auch ist das Reifen-Etikett kein Qualitätssiegel für **alle** Aspekte bezüglich der Leistung eines Reifens. Es hat nicht den Anspruch, die Qualitätskontrolle spezialisierter Labors oder Informationen von den Herstellern oder Automobilclubs zu ersetzen. Ein Energieverbrauchsetikett für Waschmaschinen, das angibt, wie viel Strom eine Waschmaschine typischerweise im Jahr verbraucht, macht auch keine Angaben zu spezifischen zusätzlichen Funktionen.

Wie wird die Kennzeichnung kontrolliert?

Wie schon seit mehr als 15 Jahren bei Haushaltsgeräten beruht auch das EU-Kennzeichnungssystem für Reifen auf Eigenerklärungen der Hersteller oder Importeure. Die



EU-Staaten prüfen, ob die auf dem Reifen-label ausgewiesenen Klassen für Kraftstoffeffizienz, Nasshaftung und Rollgeräusch auch der Realität entsprechen.

Wer hat beschlossen, das Etikett einzuführen?

Die Verordnung wurde vom Europäischen Parlament und den EU-Staaten auf Vorschlag der Kommission verabschiedet. Im Vorfeld wurde die Kennzeichnungsregelung in Zusammenarbeit mit allen relevanten Akteuren ausgearbeitet: nationale Behörden, Industrie, im Umweltbereich tätige Nichtregierungsorganisationen und Verbraucherorganisationen. //

Beachten Sie auch den Artikel im Fuhrparkcockpit. Weitere Informationen unter http://ec.europa.eu/energy/efficiency/tyres/labelling_de.htm

Kurz berichtet

NEUE EU-ANFORDERUNGEN SEIT 1. NOVEMBER 2012

Höhere Fahrzeugsicherheit

BRÜSSEL Der für Industrie und Unternehmertum zuständige Kommissionsvizepräsident Antonio Tajani erklärte: „Wir unternehmen große Anstrengungen, um die Sicherheit der Fahrzeugführer, -insassen und der Verkehrsteilnehmer im Allgemeinen zu verbessern. Mit diesen neuen Maßnahmen wird das Sicherheitsniveau in beträchtlichem Maße erhöht, indem die Wahrscheinlichkeit von Unfällen verringert und ihre Folgen abgemildert werden. Dies ist eine bedeutende Leistung der Europäischen Union. Es sei auch daran erinnert, dass mit der Verordnung über allgemeine Sicherheit eine der weitreichendsten Vereinfachungen der Rechtsvorschriften erzielt werden konnte, indem über 50 Richtlinien aufgehoben und durch eine einzige Verordnung ersetzt wurden.“

Auswirkungen der neuen Sicherheitsanforderungen

Die seit dem 1. November für neue Fahrzeugtypen obligatorisch geltenden Sicherheitsanforderungen werden sich greifbar auf die Sicherheit von Fahrern und Fahrzeuginsassen auswirken:

- Der Fahrersitz muss mit einem **Sicherheitsgurt-Warnsignal** ausgestattet sein. Das Gerät erinnert den/die Fahrer(in) durch ein optisches und akustisches Warnsignal, das auch beim fahrenden Auto eingeschaltet bleibt, daran, den Sicherheitsgurt anzulegen.
- **Elektrofahrzeuge** werden nun strikte **Sicherheitsanforderungen an die Elektrik** erfüllen müssen, mit denen die Autonutzer vor einem Stromschlag über Fahrzeugelemente oder Elemente des Motorraums geschützt werden.
- Die Fahrzeuge werden mit mindestens **zwei Verankerungspunkten für ISOFIX-Kindersitze** ausgestattet sein müssen, die vollständig in die Hintersitze zu integrieren sind. Die Verankerungspunkte können mit kompatiblen Kindersitzen verwendet werden und führen zu einer erhöhten Stabilität des Kindersitzes und einem höheren Schutz des Kindes. Darüber hinaus wird damit die Montage der Kindersitze auf den Fahrzeugsitzen erleichtert.
- Zusätzlich werden die Fahrzeuge mit **neuen Warnhinweisen** versehen, in denen vor einer Montage von rückwärts gerichteten **Kinder-Rückhaltesystemen** auf Sitzen gewarnt wird, die mit **Frontalairbags** ausgestattet sind.
- Die **hinteren Beifahrersitze** unmittelbar vor dem Gepäckraum müssen künftig verstärkt werden, um einen **Schutz gegen die Verschiebung von Gepäckstücken** im Falle eines Frontalaufpralls zu gewährleisten. Damit wird die Wahrscheinlichkeit, bei einem Unfall von Objekten aus dem Gepäckraum getroffen und verletzt zu werden, verringert.



Problemind / Flickr

- Die Reifen von Personenkraftwagen werden künftig mit einem **On-board-Reifendrucküberwachungssystem** ausgestattet, das die Luftdruckschwankungen registriert und dem Fahrer signalisiert. Damit wird das Risiko des Reifenplatzens wesentlich verringert. Solche Reifenplatzvorfälle können zu schweren Unfällen mit einem Überschlagen des Fahrzeugs führen. Mit dem ordnungsgemäßen Reifendruck werden darüber hinaus der kürzestmögliche Bremsweg gewährleistet und Kraftstoffeinsparungen sowie eine Verringerung der CO₂-Emissionen erzielt.
- Schließlich werden neue Personenkraftwagentypen mit einer **Gangwechselanzeige** ausgestattet sein müssen, die dem Fahrer Kraftstoffeinsparungen ermöglicht, indem sie einen umweltfreundlichen Fahrstil fördert.

Folgemaßnahmen

Die oben aufgeführten Sicherheitsmaßnahmen werden für alle neuen Fahrzeugtypen

(d. h. Fahrzeuge, für die eine Typgenehmigung nach dem 1. November 2012 beantragt wird) obligatorisch sein. **Ab 2014 werden die Bestimmungen für alle auf dem EU-Markt vertriebenen Fahrzeuge Pflicht werden.**

Hintergrund

Mit einer Kombination von Maßnahmen mit Bezug auf Fahrzeuge, Fahrer und Infrastruktur auf europäischer, nationaler und lokaler Ebene ist es gelungen, wesentliche Erfolge bei der Verringerung der Zahl von Verkehrsunfällen zu erzielen. Trotzdem sind die Ergebnisse noch nicht zufriedenstellend. Aus diesem Grund hat die Kommission für das Jahr 2020 ein neues Ziel einer weiteren Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten in der EU um 50 % im Vergleich mit 2010 vorgeschlagen. Die oben erwähnten Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrzeugsicherheitstechnologie stellen einen Beitrag zur Verwirklichung dieses Ziels dar. //

Termine

12.–13. MÄRZ 2013

Verbandsmeetings

Sinsheim AUTO-TECHNIK-MUSEUM

6.–7. JUNI 2013

Fulda

14. – 15. NOVEMBER 2013

Ort wird noch benannt

Im Mittelpunkt des ersten Verbandsmeetings 2013 sollen Themen aus dem Bereich UVV/BG (Neuerungen 2013), Verantwortliche technische Führungskraft, Fahrpersonalverordnung, EU Kontrollgerät (z. B. für Transporter mit Anhänger), Ruhezeiten bei Fahrzeugen mit Anhängern, Handwerkerregelung und vieles mehr stehen. Wir informieren Sie sobald wie möglich über Details.

Weitere Veranstaltungen

18. – 19. MÄRZ 2013

Fuhrparkmanagement Fachgipfel, BERLIN

7. MÄRZ 2013

ITB Business Travel Days, BERLIN

15.–17. APRIL 2013

Firmenauto des Jahres, RUST (Europa-Park)

26.–29. SEPTEMBER 2013

NUFAM KARSLRUHE (mit Mitgliederversammlung)

Bei vorgenannten Veranstaltungen wird unseren Mitgliedern soweit möglich eine kostenfreie Teilnahme angeboten. Der **Fuhrpark-Fachgipfel** ist nur für Mitglieder mit großem Fuhrpark zugänglich. Wir informieren Sie gerne.

JANUAR 2013

	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

MÄRZ 2013

				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

MAI 2013

		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

FEBRUAR 2013

					1	2	3
4	5	6	7	8	9	10	
11	12	13	14	15	16	17	
18	19	20	21	22	23	24	
25	26	27	28				

APRIL 2013

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

JUNI 2013

						1	2
3	4	5	6	7	8	9	
10	11	12	13	14	15	16	
17	18	19	20	21	22	23	
24	25	26	27	28	29	30	

Fördermitglieder

Wir bedanken uns für die Unterstützung bei:

Dataforce

ARVAL

AUTOonline GmbH

Carano Software Solutions GmbH

CARGLASS GmbH

CITROËN DEUTSCHLAND GmbH

Ctrack Deutschland GmbH

DAD Deutscher Auto Dienst GmbH

Daimler Fleet Management

InNuce Solutions GmbH

DEKRA

Intertax-Expert
Gutachtenmanagement

LapID Service GmbH

Masternaut Deutschland GmbH

Nexmo solutions GmbH & Co. KG

TomTom Business Solutions

TRIAS Training und Services

TÜV SÜD Auto Service GmbH

VISPIRON AG

Volkswagen Leasing GmbH

Kontakt Daten/Impressum

Bundesverband Fuhrparkmanagement e. V.

Augustaanlage 57
68165 Mannheim
Telefon 0621 76 21 63 53
Telefax 032 121 360 745
info@fuhrparkverband.de

Vorstand:

Marc-Oliver Prinzing
Dieter Grün
Bernd Kullmann
Guido Krings

Geschäftsführer :

Axel Schäfer (verantwortlich i. S. d. Pressegesetzes)

© 2012 Bundesverband Fuhrparkmanagement e. V.

Jede Form der Veröffentlichung bedarf der Zustimmung des Verbandes. Beiträge von externen Autoren geben nicht zwingend die Meinung des Vorstandes wieder. Keine Gewährleistung für Fachbeiträge in fachlicher/rechtlicher Hinsicht.

Konzeption und Gestaltung:

Bernd Allgeier · www.gestaltungmitdenken.de



twitter 

XING 

