



Stimmiges Konzept

Seit gut zwei Jahren ist Heinz-Jürgen Löw Vertriebsvorstand bei MAN. Im TRUCKER-Interview nimmt er Stellung zu Problemen – vor allem aber dazu, wie’s weitergeht in München.

Ungekürztes Interview/November 2015

Kurzvita:

Heinz-Jürgen Löw, geboren 1964 in Regensburg, machte eine Ausbildung zum Kaufmann für Spedition und Logistkdienst-leistung und absolvierte das Management Zertifikatprogramm am Management Zentrum in St. Gallen. Nach Stationen bei der Wolf Graf von Bassewitz GmbH, zuletzt als Sales Manager All Product Segments, sowie bei der Zeppelin GmbH in verschiedenen Managementpositionen, war Löw ab 1999 in mehreren verantwortlichen Vertriebspositionen für Renault Trucks SAS tätig – zuletzt als Präsident von Renault Trucks. Seit dem 1. März 2013 ist Heinz-Jürgen Löw Vorstand Marketing, Vertrieb und Services bei der MAN Truck & Bus AG, München.

TRUCKER: *Beim letzten Fahrertest hatten wir einige MAN-Fahrer dabei. Die waren nicht alle glücklich mit ihrem Auto. Kritik betraf unter anderem das Getriebe. Allgemeiner Tenor bei den Gesprächen: Es muss was passieren. Passiert was?*

Heinz-Jürgen Löw: Dazu sollten wir erst einmal sehen, was heute schon da ist, was also schon passiert ist. Bei den von Ihnen angesprochenen Fahrern befinden wir uns im Segment Fernverkehr. Und da würde ich sagen, dass wir mit dem aktuellen D26-Motor einen Antriebsstrang haben, der ganz oben mitspielt. Die Fachpresse beurteilt uns positiv. Wir haben TopTorque eingeführt. Das trägt eindeutig zum besseren Fahrgefühl bei. Wir haben Quickshift mit an Bord, wir haben einen GPS-Tempomaten eingebaut, der – und das würde ich unterstreichen wollen – von Anfang an funktioniert hat. Insofern glaube ich, dass wir heute ein stimmiges Konzept beim Antriebsstrang anbieten können.

TRUCKER: *Die Kritik bezog sich auch weniger auf den Motor, als vielmehr auf das Getriebe im Allgemeinen, Themen wie Schaltgeschwindigkeit oder -strategie im Speziellen.*

Heinz-Jürgen Löw: Wir waren vor ein paar Monaten im Sommertest. Und ich persönlich sehe deutliche Verbesserungen gegenüber der Technik der Vergangenheit. Ich kann leider nicht beurteilen, aus welchen Modelljahren die Fahrzeuge waren, die kritisiert wurden. Aber die neuesten Fahrzeuge von uns sind sehr gut. Obgleich natürlich die Entwicklung immer weitergehen wird.

TRUCKER: *Also arbeitet das neue Traxon-Getriebe von ZF zu ihrer Zufriedenheit?*

Heinz-Jürgen Löw: (lacht): Es ist ja kein Geheimnis, dass wir künftig mit neuen Getrieben arbeiten werden, die wir perfekt auf unseren Motor abstimmen werden, um einen erstklassigen Antriebsstrang für unsere Kunden zu entwickeln.

TRUCKER: *Bekommen wir denn eine Antwort auf die Frage, von wem das neue Getriebe kommt?*

Heinz-Jürgen Löw: Die Antwort kann ich Ihnen geben, das ist ja auch kein Geheimnis. Wir beziehen heute unsere Getriebe von unserem Lieferanten ZF. Was die Lösung der Zukunft betrifft, werden wir uns auch der Hardware innerhalb des Konzerns bedienen – die wir dann optimal abstimmen werden, um eine perfekte Fahrdynamik und Verbrauch zu erzielen. So machen wir dies übrigens auch mit den Getrieben von ZF...

TRUCKER: *Kehrt sich MAN komplett von ZF ab?*

Heinz-Jürgen Löw: Wir werden für jeden Einsatz einen bestmöglichen Antriebsstrang auswählen. Das bedeutet für die verschiedenen Drehmomente und unterschiedlichen Applikationen die beste Lösung finden und das Richtige herauszupicken. Der D38-Motor braucht da bestimmt eine andere Lösung als der D26 oder der D08. Das beste Angebot für unsere Kunden steht hier im Vordergrund!

TRUCKER: *Wie stellen Sie fest, was der Kunde will?*

Heinz-Jürgen Löw: Ganz einfach, indem wir mit ihm sprechen. Wir hatten kürzlich unsere Traction Days. Da waren wir eine Woche in der Kiesgrube, haben Kunden aus Deutschland, aber auch aus dem Ausland eingeladen. Solche Veranstaltungen sind wichtige Dialogrunden. Wir nutzen außerdem unseren Fahrerclub „MAN Trucker's World Club“ als eine Plattform zum Austausch – das ist meines Wissens mit über 20.000 Mitgliedern der größte Club dieser Art in Europa. 5000 davon kommen aus Deutschland – übrigens auch Fahrer anderer Marken. Wir haben dort immer wieder Dialogrunden unter anderem über die Social-Media-Kanäle. Dort wollen wir auch Kritik hören, denn nur damit können wir uns verbessern. Natürlich auch Kunden-Clinics, um den Fahrer und den Anwender zu befragen.

TRUCKER: *Wie finden Sie denn den richtigen Kompromiss aus Fahrer- und Unternehmerinteressen?*

Heinz-Jürgen Löw: Indem wir dem Unternehmer Fahrzeuge anbieten, die wenig Kosten pro km verursachen und wenig Ausfälle haben. Kombiniert mit Kabinen, in denen sich der Fahrer wohlfühlt. Ganz wichtig auch die Applikation für den jeweiligen Einsatz. Verteilerfahrer beispielsweise haben ganz andere Bedürfnisse als Fahrer im Fernverkehr. Ich

glaube, unsere Kabine ist in punkto Haptik und Qualität weit vorne. Das spielen uns zumindest unsere Kunden regelmäßig wieder.

Noch viel wichtiger wird aber, den Fahrer wirklich ernst zu nehmen. Der Fahrer ist für uns eine wichtige Zielperson. So bieten wir zum Beispiel im „MAN Trucker's World Club“ verbilligte Trainings an. Wir haben bis dato rund 1500 kostenlose Trainings gefahren. Wir geben Rabatte für Ausstattungen im Lkw, für Kleidung – alle wichtigen Themen für die Fahrer.

Weil wir uns den Kunden und Fahrern verbunden fühlen, haben wir bislang 250.000 Euro ausgegeben, unter anderem an Fahrer, die in Not geraten sind bzw. an deren Familien. Wenn ich jetzt vermehrt höre, dass sich die Schlagzeilen häufen, wir brauchen morgen keine Fahrer mehr, weil es Lkw gibt, die autonom fahren können, halte ich das für einen Trugschluss!

TRUCKER: *Dann gestatten Sie die Frage, was denn MAN demnächst für diese Fahrer tut? Die Kritik am aktuellen Fahrzeug mehrt sich ja – Stichworte Kühlschranks, Betten, Fahrerplatz ...*

Heinz-Jürgen Löw: Wir gehen 2016 die nächsten Schritte. Dann bringen wir die zweite Generation Efficient Cruise in Kombination mit Efficient Roll. Das spart noch einmal rund ein Prozent Kraftstoff. Wir werden Themen wie Mensch-Maschine-Interface in den Vordergrund rücken. Wir werden also einiges nachschärfen. Natürlich wird es einen Nachfolger des TGX/TGS geben, aber das kann und will ich heute nicht zum Besten geben. Allerdings glaube ich – und das ist kein „Corporate Blabla“, sondern die Rückmeldung aus Kunden Feed-Backs, dass die Qualität unserer Fahrzeuge hervorragend ist. Und dann gibt es auch zwei Gruppen. Die einen sagen, fasst das Auto bloß nicht an, das ist gut, wie's ist. Und dann gibt's die, die sagen, es wird Zeit für einen Nachfolger.

TRUCKER: *Wenn denn der Neue kommt, wie viel Scania steckt im MAN?*

Heinz-Jürgen Löw: Der Neue wird auf jeden Fall ein MAN bleiben! Wir entwickeln unsere Fahrzeuge weiter, die DNA bleibt hier. Natürlich sehen wir uns an, welche sinnvollen Möglichkeiten es gibt – siehe Getriebe, wie vorher beschrieben.

TRUCKER: *Gehen wir also davon aus, dass es vor einem ganz neuen Modell noch einmal ein Facelift geben wird. Sind denn dann alle Kritikpunkte trotzdem abgearbeitet?*

Heinz-Jürgen Löw: Wie schon gesagt: Wir haben uns genau angehört, was den Kunden und Fahrern nicht gefällt. Wir wissen, wo wir Verbesserungspotenzial haben. Und diese Punkte stehen ganz oben im Pflichtenheft.

TRUCKER: *Sie sprachen das autonome Fahren an. Was halten Sie davon?*

Heinz-Jürgen Löw: Aktuell hat es noch etwas von Future World – und erzeugt viel Aufmerksamkeit für einen Hersteller, der das Thema propagiert. Tatsächlich geht es heute darum, den Fahrer zu unterstützen und Sicherheitssysteme zu forcieren. Ich denke, Systeme wie Lane Guard, also der Spurhalteassistent, Emergency Braking, der Notbremsassistent, oder Abstandsregeltempomat bringen viel und müssen weiter entwickelt werden.

Wenn man heute einen so ausgestatteten Lkw fährt, ist es sicher beeindruckend, was so ein Fahrzeug kann. Wir sind in der Phase, in der wir den Fahrer unterstützen. Aber ich glaube auch, dass die Reise weitergehen wird. Wie schnell das gehen wird, ist längst nicht klar. Nicht nur die rechtlichen Fragestellungen müssen eindeutig geklärt werden, sondern auch die technischen Herausforderungen sind keinesfalls zu unterschätzen.

Meiner Ansicht nach wird sich das Thema weiter entwickeln, aber sicher drücken wir nicht auf einen Knopf und Lkw fahren morgen autonom. Dennoch, wie vorhin schon erwähnt, diese Entwicklung wird den Fahrer nicht obsolet machen.

TRUCKER: *Welchen Einfluss wird autonomes Fahren haben?*

Heinz-Jürgen Löw: Fragen, wie welchen Einfluss das zum Beispiel auf Lenk- und Ruhezeiten hat, wenn der Fahrer nicht aktiv ist, wären noch zu klären. Am Ende müssen sich Vorteile für den Fahrer und für den Spediteur ergeben. Für mich ist aber klar, dass der Fahrer absehbar nicht aus der Kabine verschwindet. Ich kann mir allerdings auch nicht vorstellen, dass er nur noch in der Kabine sitzt und Auftragsbearbeitung macht. Und irgendwann kommt ein Klingeln und er muss wieder das Steuer übernehmen. Ein wichtiges Thema ist sicher das Platooning, also Fahren im Convoy. Hier war MAN ja schon 2005 einer der ersten, die das angestoßen haben. Im April 2016 gibt es eine Sternfahrt nach Rotterdam zur EU-Verkehrsmminister Konferenz. Daran werden wir uns auch mit zwei Fahrzeugen beteiligen. Diese Initiative soll unter anderem – und das ist seit langem mein Credo – dazu beitragen, den Lkw positiver zu besetzen. Unsere Gesellschaft muss wissen, wenn es keinen Lkw gibt, dann gibt es auch kein Wachstum und große Problem in unserem täglichen Leben.

TRUCKER: *Und für Platooning ist autonomes Fahren nötig?*

Heinz-Jürgen Löw: Nicht unbedingt autonomes Fahren, aber eine Unterstützung für den Fahrer, damit er sicher und ohne Stress im Platoon fahren kann.

Übrigens haben auch wir Projekte am Start, etwa in Containerhäfen, auf nicht öffentlichen Strecken, autonom zu mit dem Lkw fahren.

Wann das Realität wird, ist heute zu früh zu sagen. Letztlich ist das auch keine alleinige Entscheidung der Hersteller, sondern ein regelmäßiger Austausch mit allen relevanten stakeholdern ist notwendig. Wenn der nicht stattfindet, bleibt das Thema ewig ein Projekt.

TRUCKER: *Der Chefausbilder der Lufthansa vertritt die Ansicht, dass Piloten immer besser sein müssen – selbst, oder gerade weil die unterstützenden Systeme im Flugzeug immer besser werden. Übertragen auf den Lkw der Zukunft hieße das, künftig nur noch studierte Lkw-Fahrer – die nur leider nicht so gut verdienen wie Piloten?*

Heinz-Jürgen Löw: (lacht) Ich glaube nicht, dass wir künftig nur noch Ingenieure als Fahrer haben werden. Aber klar ist, dass wir die Fahrer ständig ausbilden müssen, damit sie nicht nur beim Technikausfall – und jede Technik kann mal versagen – das Ruder übernehmen. Ich sehe da aber weniger technische Probleme auf uns zukommen, als vielmehr demographische Probleme. Wir müssen in Europa in den nächsten Jahren rund 25 Prozent der Fahrer ersetzen, weil viele dann die Altersgrenze zur Verrentung erreicht haben. Das sind Herausforderungen für die Branche, denn der Güterverkehr wird weiter wachsen.

TRUCKER: *Und wie soll die Branche Ihrer Ansicht nach diesem Problem begegnen?*

Heinz-Jürgen Löw: Wir haben selbstverständlich Möglichkeiten. Denken Sie an den Lang-Lkw – aus drei zwei machen oder wir könnten über Platooning Fahrzeuge zusammenspannen und damit die Fahrer entlasten. Trotzdem denke ich, dass sich die Unternehmer etwas einfallen lassen müssen, um auch künftig die richtigen Fahrer zu bekommen und vor allem zu behalten.

Wir wollen gerne unseren Beitrag dazu leisten. Neben den klassischen Trainings über unsere ProfiDrive-Mannschaft ist ein zusätzlicher Ansatz unser "Connected Codriver". Da muss der Fahrer nicht mehr am Samstag zur Schulung. Wir weisen ihn optimal zur Bedienung des Fahrzeugs ein, dann können wir ihn via Telematik unterstützen und ihn anrufen, wenn es Abweichungen gibt. Da haben wir inzwischen über 1000 Fahrer im Programm.

TRUCKER: *Ist die Entwicklung nicht völlig konträr – wir haben einerseits hoch technisierte Fahrzeuge. Auf der anderen Seite immer mehr Fahrer aus Billiglohnländern. Dazu aber auch die Herausforderung, überhaupt qualifizierte Fahrer zu gewinnen und die im Unternehmen zu halten.*

Heinz-Jürgen Löw: Da gebe ich Ihnen Recht. Das ist eine Herausforderung! Auch wir haben uns mit ProfiDrive entsprechend aufgestellt und uns internationalisiert, weil das Thema Fahrer kein rein deutsches, sondern ein internationales ist. Wir sind inzwischen in vielen Ländern vertreten und zwar mit Instruktoren, die auch mehrere Sprachen sprechen. Übrigens sind die Instruktoren auch für mich wichtige Kommunikatoren um zu sehen, was da draußen los ist und was die Fahrer bewegt. Denn die Jungs sind natürlich nah an der Zielgruppe und können mir entsprechend Rückmeldung geben.

TRUCKER: *Und die Unternehmer haben ein echtes Interesse, ihre Fahrer schulen zu lassen?*

Heinz-Jürgen Löw: Da wird natürlich sehr konträr diskutiert. Die einen halten das Thema

Fahrerschulung für extrem wichtig. Die anderen messen ihm weniger Bedeutung bei. Aber diese Diskussionen haben sie in allen Bereichen. Etwa was das Thema Telematik betrifft. Einige Unternehmer überlegen intensiv, was sie machen, wie weit sie gehen und wie sie die Fahrer einbinden. Für wieder andere ist die Telematik uninteressant. Trotzdem habe ich das Gefühl, dass immer mehr unter den Unternehmern wohl wissen, was ihnen das bringt. Und die Rechnung geht spätestens dann auf, wenn man nach einem Training feststellt, dass die Fahrer signifikant Kraftstoff sparen oder sich unternehmerische Abläufe durch den Einsatz von Telematik beschleunigen und/oder vereinfachen lassen.

TRUCKER: *Sind es Ihrer Meinung nach die erfolgreichen Unternehmen, die in die genannten Themen investieren?*

Heinz-Jürgen Löw: Definitiv! Ich habe auf jeden Fall den Eindruck, dass vor allem die erfolgreichen Unternehmen ganz genau wissen, welche Kosten Fahrzeuge verursachen und welche Einflussfaktoren wichtig sind. Am Ende zählt doch immer nur Cent pro Kilometer – je niedriger, desto besser.

TRUCKER: *Werden sich vor diesem Hintergrund auch logistische Abläufe ändern, Stichworte Stafetten- oder Begegnungsverkehre?*

Heinz-Jürgen Löw: Ich denke schon. Wenn wir zum Beispiel die Laufleistungen der Fahrzeuge heute und vor zehn Jahren betrachten. Und wir wissen warum – der Begegnungsverkehr hat deutlich zugenommen, auch weil Fahrer weniger im Lkw übernachten. Das sind Entwicklungen, die wir in anderen Ländern schon gesehen haben. In diese Richtung wird es wohl weiter gehen. Aber noch einmal: Letztlich geht es immer wieder darum noch Fahrer zu finden. Wie können wir gemeinsam den Beruf attraktiver gestalten? Denn es geht nicht ohne Fahrer! Und am Ende des Tages macht immer der Mensch den Unterschied – völlig egal ob in unserer Organisation, bei Ihnen im Verlag oder eben draußen auf dem Logistikmarkt.

TRUCKER: *Wenn der Mensch den Unterschied macht, also auch der Fahrer, was macht MAN dann? Denn in unseren Begegnungen mit Fahrern, sprechen die immer auch wieder vom nicht optimalen Service.*

Heinz-Jürgen Löw: Kundenzufriedenheit steht ganz oben auf unserer Agenda. Dazu haben wir ein Pilotprojekt in England sowie im Großraum Stuttgart gestartet. Regelmäßige monatliche Reports über Kundenzufriedenheit bei Kunden, die mit uns Kontakt hatten, Untersuchungen warum Fahrzeuge evtl. zu lange in der Werkstatt stehen und vieles mehr. Da haben wir schon eine Menge aus den Feedbacks gelernt und auch praktisch umgesetzt.

Aber gestatten sie mir den Hinweis auf den aktuellen TÜV Report Nutzfahrzeuge. Wir glänzen da seit vier Jahren, seit es den Report gibt, ununterbrochen mit sehr guten

Bewertungen. Da sind wir schon stolz drauf. Und es dokumentiert, dass wir sehr gute Fahrzeuge bauen und diese in unserem Servicenetz hervorragend gewartet werden.

TRUCKER: *Wenn MAN so gut ist, warum ist MAN dann nicht Marktführer?*

Heinz-Jürgen Löw: Na immerhin haben wir in den letzten Monaten deutlich Marktanteile zugelegt. Wir sind die Marke mit dem höchsten Zugewinn in Deutschland und stabile Nummer zwei in Europa.

Wir legen zu, weil die Performance da ist und die Qualität stimmt. Mal sehen wozu wir in den nächsten Jahren noch fähig sind ;-)

Wir danken für das Interview.

<Interview Löw – korr4_MB_2015-11-13.docx>