

und liegen auf der Hand: erstens bleibt man auf einem Großteil der Kosten sitzen, zweitens hat man doch die administrative Arbeit im Zuge der Schadensmeldung und drittens wird die Schadensquote belastet. Bei Tarifverträgen gibt es obendrauf auch noch eine Rückstufung, außer es handelt sich lediglich um einen Teilkaskoschaden. Hierunter fallen die sehr häufigen Reparaturen wie der Austausch an der Fahrzeugverglasung. Aufgrund schnell galoppierender Schadenquoten und drohender Sanierungen am Jahresende bekommen viele Controller und Fuhrparkleiter oft schon unterjährig das Schaudern.

Direkte und indirekte Unfallkosten

Diese sind bei Bagatellunfällen zumindest in ihrer administrativen Auswirkung auf das Tagesgeschäft kaum minder als bei größeren Schäden anzusehen. Oftmals übersieht man neben den direkten Unfallkosten wie Abschlepp- oder Reparaturkosten, Aufwendungen für Mietwagen, Schadenfeststellung und so weiter, die ja weitgehend einer Versicherungsdeckung unterliegen, die nicht unbedeutenden indirekten oder unternehmensinternen Folgekosten, die zunächst nicht sichtbar sind. Gemeint sind damit Folgekosten durch Imageverlust (indem ein bestellter Artikel nicht rechtzeitig ausgeliefert werden kann), Arbeitszeitverluste, Verpflichtung zu Gehaltsfortzahlung im Krankheitsfall, höhere Beiträge zum gesetzlichen Unfallversicherungsträger oder zeitintensive Schadenbearbeitung. Auch bei Kleinunfällen sind diese nicht zu unterschätzen.

Faktor REPARATUR: Preiswerte Instandsetzungsmethoden

Das seit einigen Jahren sich etablierende Zauberwort heißt SMART Repair. Dieser Begriff steht für „Small to Medium Area Repair Technic“ und beschreibt die effektive und kostengünstige Reparatur von Beschädigungen an Fahrzeugen. Anders als die aufwändigen Lackiermaßnahmen in Karosseriewerkstätten wird an eben kleineren Schäden eine qualitativ gleichwertige und günstigere Reparatur erbracht. Hochmoderne Verfahren und innovative Verfahren der Lack-, Karosserie-, Leder-, Textil-, Glas- und Kunststoffbearbeitung sorgen für hervorragende Ergebnisse. Abstriche bei der gewohnten Qualität sind kaum zu befürchten.

Sehen wir uns die wichtigsten Methoden einmal näher an: Beim so genannten „Kaltdrücken“ wird das Fahrzeug wieder in den Originalzustand versetzt. Mittels einer Art Saugglocke können ganz kleine Dellen wieder herausgezogen werden. Somit ist eine Behandlung der Oberfläche nicht erforderlich, die man beim Verkauf oder der Rückgabe angeben müsste. Des Weiteren sind einige Farbtöne schwierig beizulackieren, so zum Beispiel der Farbton silbermetallic, der gerade in Flotten nicht selten anzutreffen ist. Aber auch das „Flicken“ von kleinen Einschlüssen in der Frontscheibe verhindert einen sich vergrößernden Riss und ein späteres Auwechseln, vorausgesetzt, man lässt den etablierten Glasprofi zügig nach dem Ereignis Hand anlegen. Die Kosten im Bereich von rund hundert Euro übernehmen übrigens die meisten Versicherer zumeist dann gerne gänzlich, so dass dem Fuhrparkbetreiber keine Kosten entstehen. Auch unfassbar, wie Bohrlöcher, Kratzer und andere negativen Veränderungen im Innenraum (Armaturenbrett, Mittelkonsole, Türgriffe) mittels immer moderner werdender Reparatur- und „Flicktechniken“ nahezu

bis zur Unkenntlichkeit behoben werden können.

Präventive Maßnahmen: Zwei Faktoren: TECHNIK - MENSCH

Am idealsten ist es natürlich, wenn gar kein Schaden eintritt. Um dies zu erreichen, gibt es im Wesentlichen zwei Wege zur Prävention.

Betrachten wir zunächst den Faktor TECHNIK:

Dem Fuhrparkbetreiber ist zu raten, die Fahrzeuge auch im Hinblick auf entsprechende Sicherheits-Features Vorteile für Fuhrparkbetreiber und Dienstwagennutzer auszustatten:

Sinnvolle Ausstattungsmerkmale

Sinnvolle Sicherheitsausstattung im Fahrzeug	
<ul style="list-style-type: none"> • Airbags • ABS, ESP • Freisprechanlage oder Blue Tooth • Bremsassistent • Einparkhilfe • Unfall-Erkennungs-System • Spurhalte-Assistent • Navigationssystem mit SOS-Ruf • Licht-/Regensensor • Xenon,- Kurvenlicht • Head-Up-Display usw. 	<p>Zudem wird auch die körperliche Belastung des Fahrers gemindert. Je mehr die Unternehmen bereit sind, in Sicherheits- und Komfortausstattung zu investieren, um so besser. Auch wirkt sinnvolles Zubehör restwerterhöhend, egal, ob die Fahrzeuge gekauft oder geleast sind. Erwiesenermaßen tragen die links aufgeführten Systeme zur Unfallminderung bei.</p> <p>Neben der heute schon fast obligatorischen Klimaanlage, welche gerade angesichts der immer heißeren Jahresabschnitte für einen eher kühlen Kopf beim Fahrer sorgen und somit so manchen Crash infolge Übermüdung verhindern, trägt weiteres technisches Zubehör - siehe nebenstehend - dazu bei, die eine oder andere Berührung mit Mauer, Blech oder Mensch (oder Tier) zu vermeiden.</p>

Faktor MENSCH:

Der Mensch als „Lenker“ der fahrbaren Untersätze stellt naturgemäß erst einmal die größte Gefahrenquelle dar, Folgende Tatbestände sind die häufigsten Gründe für Unfälle: • Überhöhte Geschwindigkeit • Selbst auferlegter Druck, perfekt zu sein und gut zu fahren (tritt vor allem bei weniger routinierteren Fahrern auf, wie beim VIP-Service für besondere Anlässe • Missachten von Vorfahrten • Dichtes Auffahren und Drängeln • Fehler beim Abbiegen und Einparken • Überschätzen der Längen- und Breitenverhältnisse eines Fahrzeuges.

Fuhrparkbetreiber mit Außendienstlern oder Fahrern sollten diese auch regelmäßig schulen. Gemeint sind damit vorrangig die nützlichen Fahrsicherheitstrainings, welche von Herstellern, technischen Organisationen oder auch Flottenversicherern angeboten werden, die das Risk Management zur Schadenverhütung und Eindämmung negativer Unfallfolgen in ihrem Portfolio haben. Letztere verdienen auch schon deswegen den Vorzug, weil nicht alle Fahrer unter hohen Kosten geschult werden, sondern nur die berühmten „Mehrfachverursacher“.

Schließlich helfen auch psychologische Aspekte, Unfälle präventiv zu vermeiden. Das Unternehmen ist gut beraten mit Mitarbeitern, denen ein und dieselbe Verursachung mehrfach in einem kurzen Zeitraum zur Last fällt, ein klärendes, aber keinesfalls demotivierendes Gespräch zu führen, gerade dann, wenn sie sonst gute Arbeit leisten. Auch zielgerichtete Bonus-Malus-Systeme wirken manchmal wie Wunder, wenn am Ende des Jahres für den unfallfreien Fahrer ein zusätzlicher finanzieller Vorteil winkt. Umgekehrt ist es aber nicht falsch, ab einer gewissen Häufigkeit den Mitarbeiter anteilig, beispielsweise über die Selbstbeteiligung bei Kaskoschäden, zur Kasse zu bitten oder anonym die Unfallzahlen im Unternehmen mittels geeigneter Medien (wie Intranet) zu veröffentlichen und die Fahrer hierauf immer wieder aufmerksam zu machen.

Reparaturtechniken von SMART Repair im Überblick

Autoteil	Beschädigung	Reparaturmethode
Stoßstange Lack (Spot Repair)	Kleine Lackschäden, Kratzer, Lackabsplitterungen	Lediglich beschädigte Teile werden behandelt. Kleine Lackschäden werden beilackiert und Übergänge zum Altlack unsichtbar mit Klarlack behandelt
Karosserie	Beulen, Dellen, die nicht zu groß sind durch Steinschlag, Parkrempler, Hagel, Steinschlag	Dellen werden mit Spezialwerkzeug ohne Lackierung punktuell herausgedrückt.
Sitze, Dachhimmel, Fußboden	leichte Beschädigung, Verunreinigungen, auch durch starken Nikotin-Genuss, starke Abschabungen, Polster „durchgesessen“	Beschädigte Stelle wird angeschliffen, Kleber aufgetragen, mit Spachtel glattgezogen, erneut schleifen, füllen und dann lackieren
Felgen	Kleiner Abschürfungen durch Bordsteinkanten	Felgen werden sandgestreut; dann die Felgenoberfläche mit Aluminiumlack lackiert
Kunststoffteile innen (Armaturen, Türverkleidung, Mittelkonsole)	Bohrlöcher, Risse, Abschürfungen	Vertiefungen und Löcher werden mit Kunstharz ausgefüllt, strukturiert und farblich angeglichen
Verglasung (Front-, Heck-, Seitenscheibe, Spiegel)	Frontscheibe: Risse durch Steinschlag	Beschädigte Stellen werden mit einem Glasfräser geöffnet, mit Kunstharz gespachtelt und anschließend glatt geschliffen
Stoßstangen	Kratzer an Stoßstangen, kleine Abschürfungen	Unfall- u. Bruchschäden, starke Abschabungen oder Dellen