

Auf der sicheren Seite

Management – Risk Management

Die Unfallzahlen senken, die Prämien der Versicherungen drücken: FIRMEN AUTO erklärt, wie es gemacht wird

Denkt man als Flottenbetreiber an die Jahre zwischen 1996 und 1998 zurück, könnte einem der alte Freddy-Quinn-Song „Schön war die Zeit“ in den Sinn kommen. Denn nach der Versicherungsvereinfachungs-Novelle Mitte der Neunziger rissen sich die Versicherer regelrecht um jeden Fuhrpark. Dumpingpreise waren die Folge. Doch ging die Rechnung nicht auf. Die Versicherungen schrieben rote Zahlen, da die eine oder andere Flotte nicht selten größere Schäden verursachte, als an Prämien gezahlt wurde. Die Folge waren Preiserhöhungen für Fuhrparks mit hohem Schadenaufkommen. Und Flotten, in denen ein Unfall nach dem anderen gebaut wurde, bekamen und bekommen unter Umständen schlichtweg die Kündigung. Risikomanagement lautet die Devise, die in solchen Fällen Abhilfe schaffen kann. FIRMENAUTO hat die wichtigsten Tipps und Tricks in einer Übersicht zusammengefasst:

Schadenstatistik

Das Führen einer Schadenstatistik – ob als aufwendiges Programm oder einfache Excel-Datei – lohnt sich immer, erläutert Versicherungsfachwirt und Management Circle-Referent Michael Rieger. Auf diese Art erkennt man nicht nur Ausreißer, sprich unbelehrbare Mitarbeiter oder besonders unfallträchtige Wagen, sondern kann auch gegenchecken, ob die Schadenquote überhaupt richtig ist. Einige Versicherer, beispielsweise die HDI, bieten ihren Kunden spezielle Software zur Verwaltung ihrer Schadenquoten (siehe Randspalte übernächste Seite).

Art des Einsatzes

Zur Prämienfindung beäugen die Versicherer auch die Einsatzart der Wagen: Wie sieht es mit dem Verhältnis von Privat- zu Dienstfahrten aus? Wo fahren die Autos vorwiegend: Autobahn, Landstraße, Stadt, Ausland? Wer fährt und wann? Und last, but not least: Was wird gefahren?

Legt man nun im Dienstwagenvertrag fest, dass außer dem Mitarbeiter beispielsweise nur dessen Gattin das Auto fahren darf und nicht die Kinder, die etwa gerade frisch ihren Führerschein haben, ist dies ein gutes Argument vor dem Versicherer, die Prämie zu drücken. Denn – umso größer der Benutzerkreis, umso höher die Chance, dass es kracht. Auch durch die Wahl der Wagen lassen sich Unfälle vermeiden. Zwar macht

sich beliebt, wer seinen Fahrern freie Wahl lässt. Bei den Versicherern erreicht er aber eher das Gegenteil, da sie unübersichtliche und daher unfallträchtige Modelle wie Audi TT oder Alfa Romeo Spider nicht gerne versichern. Fazit: Lässt man von solchen Modellen die Finger, lassen sich Schadenquote und Prämie mitunter senken. Wie übrigens auch durch die Wahl von Wagen, die seltener gestohlen werden.

Prämien drücken

Weitere Möglichkeiten die Prämien zu senken: Autos in der Garage abstellen – einige Versicherer geben dann Rabatte bis zu fünf Prozent. Auch der Hinweis auf regelmäßige Fahrerschulungen, Sehtests sowie Alter beziehungsweise Erfahrung der Fahrer kann nützlich sein. Dazu lassen sich Teilrisiken herausnehmen: Lohnt sich bei älteren Autos der Schutz gegen Hagel oder Kabelschmoren noch? Die Fahrer verpflichten, sich für Privatfahrten zusätzlich zu versichern – macht etwa der Ruhrverband Essen. Weiterhin kann man zusagen, die Oldies in der Flotte nicht mehr in Vertragswerkstätten zu reparieren. Ab einem gewissen Alter geht sowieso nichts mehr auf Kulanz. Unbedeutende Glasschäden erst vor dem Ausmustern des Wagens machen lassen und ebenfalls nicht unbedingt in der Vertragswerkstatt. Car- oder Autoglas machen es günstiger. Zu guter Letzt: Ein Hinweis auf die 20 bis 30 Prozent interner Verwaltungskosten der Versicherungen kann bei der Preisverhandlung nicht schaden.

Fahrzeuge

Das Weglassen von unübersichtlichen Flitzern sollte den Fuhrparkleiter aber nicht veranlassen, in der Flotte nur lahme, untermotorisierte Krücken fahren zu lassen. So mögen wenige PS für Autos, die ausschließlich im Stadtverkehr rollen, ausreichen. Wagen, die dagegen für Überlandfahrten genutzt werden, sollten über ausreichend Power verfügen: Beispielsweise beim Auffahren auf die Autobahn besteht sonst die Gefahr, herankommende Fahrer auszubremsen oder auf die Überholspur anzudrängen. Hier lauert Unfallpotenzial. Neben genügend PS sollten zur Grundausstattung der Autos Weitwinkelspiegel gehören. Inzwischen bestehen viele Fuhrparkleiter bei der Konfiguration des Dienstwagens auf eine Klimaanlage. Nicht ohne Grund: Untersuchungen haben bestätigt, dass die Reaktion in einem rund 30 Grad warmen Auto schon nach 30 Minuten nachlässt – etwa so,

als hätte der Fahrer 0,5 Promille. Rückfahrhilfen installieren: Bei Transportern und Kombis leisten so genannte Fresnell-Linsen gute Dienste. Auf der Rückscheibe aufgeklebt, vergrößern sie den Blickwinkel des Fahrers um ein Mehrfaches. Noch besser, wenn auch nicht gerade günstig, sind Parkpiloten. Diese messen per Ultraschall den abstand zum nächsten Gegenstand hinter dem Auto und geben akustische Alarm. Wer trotzdem einen Satz baut, muss ganz schön geträumt haben. Daher verwundert es nicht, dass in einigen mit Parkpiloten ausgerüsteten Flotten die Fahrer mithaften, wenn sie beim Rückwärtsfahren den Wagen verbeulen. Haben die Mitarbeiter keine festen Routen, leisten Navigationssysteme einen Beitrag zur Sicherheit: Wer irrt schon gerne durch eine fremde City mit einem Auge auf der Karte und einem auf der Fahrbahn?

Fahrertraining, Tourenplanung und mehr

Oftmals kracht es, weil Fahrer mit ihren fahrbaren Untersätzen nicht vertraut sind: Bekommt ein Mitarbeiter einen neuen oder anderen Wagen, sollte er sich genügend Zeit nehmen beziehungsweise bekommen, diesen kennen zu lernen. Inzwischen fördern nicht nur die Berufsgenossenschaften, sondern auch einige Versicherungen Fahrsicherheitstrainings, Reaktions- und Sehtests. Nur muss man als Flottenchef dafür sorgen, dass diese in der Firma auch wahrgenommen werden. Um zu verhindern, dass Fahrer ihre Dienstwagen nicht nach dem Motto: „Ist ja nicht meine Karre“ fahren, können Bonus- oder Prämienprogramme hilfreich sein. Ob man so genannte Malusprogramme – sprich eine Art Bestrafung der Unverbesserlichen – einführt, sollte zwecks Betriebsklima genau überlegt sein. Außerdem sollte die Tourenplanung realistisch gestaltet sein und dafür gesorgt werden, dass die Außendienstler zeitig vom Hof oder aber auch von zu hause wegkommen. Die Touren so planen, dass mehr nach rechts als nach links abgebogen werden muss. Unfälle mit dem Gegenverkehr können so vermieden oder zumindest gesenkt werden.

Black Box

Zeigt sich ein Fahrer trotz Ermahnungen und Einzelgesprächen als unverbesserlich, bleibt nur, ihn aus dem Fahrdienst zu entfernen. Kracht es trotzdem in der ganzen Flotte weiter, hilft der Einbau von Datenschreibern, den Black Boxes. So wurden etwa die Wagen der Rotterdamer Polizei 1999 im Schnitt 1,5-mal in einen Crash verwickelt. Trotz einiger Proteste der Beamten entschloss man sich zum Einbau von Black Boxes, da die Versicherung mit Kündigung drohte. Schon 2000 sank die Zahl der Unfälle um über 25 Prozent. Die Prämien fielen, es gab Rückzahlungen.