

GEMEINSAM GEHT'S BILLIGER

Trend: Kaskopolice mit Werkstattbindung. Weniger Arbeit und mehr Transparenz für Fuhrparkleiter nach Unfällen



zehn Euro pro Auto honorieren. Statistisch gesehen ist ein Auto nur alle paar Jahre in einen Unfall verwickelt. Bereits bei einer Flottengröße von hundert Dienstwagen summiert sich dieser Posten beträchtlich. Nach einer aktuellen Studie von Arval nutzen derzeit 16 Prozent der Leasingkunden dieses Modul. Die Firma zahlt von Beginn an für jedes Fahrzeug diesen Obolus mit, egal ob ein Auto in einen Unfall verwickelt wird oder nicht. Die Versicherungen verlangen pro Schaden für ihren Service eine Pauschale zwischen hundert und 150 Euro.

Text: Nicole Holzer

KOMMENTAR

Das Schadensmanagement durch renommierte Flottenversicherer stellt auf Dauer die bessere Lösung dar. Es ist offener und transparenter. Außerdem behält der Kunde ein Mindestmaß an Kontrolle. Von Vorteil ist sicher auch die jahrzehntelange Erfahrung der Gesellschaften im Umgang mit Unfallschäden. Letztendlich ist auch noch festzustellen, dass die Flottenversicherer im Falle eines Haftpflichtschadens - vom eigenen Kunden verursacht - auch hier um niedrige Kosten bemüht sind.

Sie versuchen, den Drittschädigten ebenso zur preisgünstigen und schnellen Reparatur im eigenen Werkstattnetzwerk zu bewegen. Mehr und mehr Geschädigte greifen auf das Angebot zurück. Die meisten sind froh von der lästigen Abwicklung und Korrespondenz mit dem Haftpflichtversicherer befreit zu sein. Daran haben die Leasinggesellschaften überhaupt keine Interesse, Ihre Kompetenz und Handlungsfähigkeit bezieht sich auf den Kaskoschaden am eigenen Leasingfahrzeug. Auch dieser Unterschied ist nicht ohne Bedeutung. Vielleicht



Michael Rieger, Fuhrparkberater, Versicherungsfachwirt bei Montecorni Consulting

denkt nun so mancher Fuhrparkverantwortliche darüber nach, die Kfz-Versicherung lieber losgelöst von anderen, durchaus sinnvollen Fullservice-Bausteinen, separat zu betrachten und Haftpflicht- sowie Kaskoschäden beim klassischen Flottenversicherer direkt zu führen.

Die Sicht ist schlecht, die Straße nass, die Strecke unübersichtlich – dann kracht's: Filialleiter Hämmerlein kommt mit seinem Dienstwagen ins Schleudern, schrammt die Lärmschutzwand. Den silbernen Golf hat es vorne rechts ziemlich erwischt. Nach dem ersten Schreck ruft er die Hotline seiner Leasinggesellschaft an. Die schicken gleich einen Abschleppwagen, organisieren einen Ersatzwagen und regeln die Reparatur. »Doch wann und ob das «Corpus Delicti» instandgesetzt wird, bekommt der zuständige Fuhrparkleiter oftmals erst nach Tagen mitgeteilt«, sagt Michael Rieger, Unternehmensberater und Versicherungsspezialist von Montecorni Consulting. Zunächst wird erst einmal ein Sachverständiger in Trab gesetzt. Er entscheidet, was mit dem Auto passiert. »Der Leasinggesellschaft wäre es natürlich das Allerliebste, dem Kunden einen neuen Leasingvertrag anzudienen und den Schaden des verunfallten Fahrzeugs gemäß Gutachten abzurechnen«, warnt Rieger. Das treibt Prämien und damit Fuhrparkkosten hoch.

»Doch nicht alle Versicherungen spielen mit«, meint Rieger. Vielmehr sind die Versicherer interessiert, ihre Kosten niedrig zu halten. Sie forcieren schnelle Reparaturen

und günstige Abrechnungen. Das funktioniert am effektivsten wenn die jeweiligen Gesellschaften das Schadenmanagement selbst in die Hand nehmen. Zu den Vorreitern der Branche gehört Huk-Coburg. Das Unternehmen bietet Kaskopolicen mit Werkstattbindung für Flotten an. Flottenchefs dürfen ihre Autos nur in den angebundenen Vertragswerkstätten reparieren lassen. Im Falle eines Unfalls, meldet sich Filialleiter Hämmerlein nicht mehr bei sei-

Abrechnung auf Basis eines Gutachtens treibt Kosten hoch

ner Leasinggesellschaft, sondern bei seiner Versicherung. Diese schickt das Auto dann nicht in die nächstgelegene Werkstatt, sondern in eine, die dem Werkstattnetz der Versicherung angehört.

Was die Versicherer als »sinnvolle Maßnahme im Interesse der Kostenreduktion und Entlastung der eigenen Administration« sehen, könnte sich auch ins Gegenteil

wandeln. So warnt Hans Peter Vollmer, Sprecher der Kfz-Innung Karlsruhe, dass »die vorgegeben Stundensätze die Gefahren bergen, dass die Werkstätten nicht immer Ergebnisse in erwarteter Qualität bringen«. Spätestens wenn der Kunde das Auto zurück gibt, müsste er dann in Form von hohen Nachforderungen durch die Leasinggesellschaft die Zeche zahlen.

Dabei haben die Versicherungen nur das Beste im Sinn: Kosten und damit Prämien niedrig zu halten. Fuhrparkleiter, die ihr Schadenmanagement über Versicherungen regeln, erhalten normalerweise nach jeder Reparatur eine Rechnung. Im Gegensatz zum Schadenservice über die Leasinggesellschaft. Sie belasten den Flotten meist nur die Selbstbeteiligung. Der Leasingnehmer hat zwar hier das lästige Abwicklungsprozedere vom Hals, gleichzeitig verzichtet er auf transparente Kostenstrukturen und hat kaum Einfluss auf das Schadenmanagement. »Schließlich müsste nicht wegen jeder Beule oder wegen eines abgefahrenen Seitenspiegels das kostenintensive Schadensmanagement seinen Lauf nehmen«, ärgert sich Rieger.

Unabhängig davon lassen sich Leasinggeber ihre Dienste für das Schadensmanagement jeden Monat zwischen 2,50 und

Anzeige

www.echtzeit.com

DIE WELTMARKE IM FUHRPARKMANAGEMENT
www.leaseplan.com

Das einzigartige Fuhrpark-Verwaltungsprogramm: die flexiblen Mietwagenservices.

Wir bleiben in Bewegung, damit Sie mobil bleiben. Nehmen Sie beispielsweise unsere flexiblen Mietwagenservices. Sollte sich Ihr alltäglicher Fahrzeugbedarf mal kurzfristig erhöhen oder einige Ihrer Fahrzeuge durch Wartung oder Unfall ausfallen, ist Ihr neuer Mietwagen sofort für Sie zur Stelle. Denn wir kümmern uns um alles, was Sie schnell wieder in Fahrt bringt. Lassen Sie sich doch auch mal von uns verwöhnen – mit erstklassigen Leistungen, umfangreichen Services und besten Konditionen. **It's easier to leaseplan.**

LeasePlan

19.07.2006 10:34:43 FZ 1

05.09.2006 13:54:01 Uhr