

Perspektiven im Dialog

Wie können Flottenmanager die Führungskräfte für Riskmanagement sensibilisieren? Die in Ditzingen bei Ludwigsburg ansässige Esco Metallbausysteme GmbH macht es mit Unterstützung des Versicherers Allianz vor.

Die VBH-Gruppe, zu der auch die Esco Metallbausysteme GmbH gehört, hat im vergangenen Jahr über alle Gesellschaften ein Bündel an Riskmanagement-Maßnahmen für die Flotte implementiert, um die Schaden-situation durch Prävention zu verbessern, was ihr auch schon gelungen ist (siehe Interview „Prävention zahlt sich aus“).

Ein effektives Mittel im Rahmen der Aktivitäten sind unter anderem Vorträge zur Schadensentwicklung und deren Verhinderung in den Niederlassungen der jeweiligen Unternehmen oder bei Außendiensttreffen. Diese Schulungen führt Werner Scherer als Riskmanager der Allianz durch, wo die Flotte versichert ist. Erst kürzlich fand eine solche auf einem Führungskräfte-Workshop der Tochtergesellschaft statt. Ziel: Die Manager und leitenden Angestellten für Riskmanagement und die gegenwärtige Situation weiter zu sensibilisieren sowie diese als Vorbilder und Multiplikatoren für die anderen Mitarbeiter zu gewinnen.

Nutzen ziehen aus Schadensfällen

Nach der Begrüßung der Teilnehmer durch Personalchef Karsten Kreibich übergab dieser das Wort an Werner Scherer. In der Einleitung betont er gegenüber den Führungskräften, dass es bei den folgenden Ausführungen nie um die Schuldfrage gehe, sondern stets darum, die Ursachen und Risiken zu ermitteln, um Unfälle und Schäden nachhaltig zu vermeiden. Als Nächstes legt der Riskmanager die Schadensentwicklung dar. „Nach jahrelang hoher Schadenzahlen und -aufwendungen registrieren wir seit vergangem Jahr ein Sinken dieser Werte bei wachsendem Fahrzeugbestand. Und das ist Ihr Verdienst“, so Scherer.

Die Führungskräfte freute das sichtlich. Entspannung machte sich breit und dem einen oder anderen huschte auch ein Lächeln übers Gesicht. Einer fragte daraufhin: „Wenn man die Zahlen nimmt und das mit ähnlich gelagerten Betrieben vergleicht, liegen wir dann unter dem Durchschnitt oder darüber?“ Scherer erwiderte, dass aufgrund der unterschied-



lichen Ausgangslagen wie Laufleistungen der Fahrzeuge, Modellauswahl etc. kein seriöser Vergleich mit anderen möglich sei. Und er fügte hinzu: „In der Flotte ist immer noch Luft nach unten, weshalb es jetzt darum gehen muss, das Optimum zu erreichen.“

Wo Scherer noch „Verbesserungs-, sprich Optimierungspotenzial“ sieht, ist der Bereich Auffahrunfälle, die im Esco-Ranking nach Schadensarten auf Platz eins vor den Park- und Rangierschäden liegen und „ordentlich“ zu Buche schlagen. Dies verdeutlicht ein Schadenbeispiel. Dazu zeigte Scherer das Bild vom Fahrzeug eines Geschädigten, das oberflächlich betrachtet nur leichte Beschädigungen aufweist. Nun sollten die Workshop-Teilnehmer die Schadenkosten schätzen. Die abgegebenen Tipps lagen zwischen 2.500 und 4.000 Euro.

Der Allianz-Riskmanager löste auf: Die Kosten für den Schaden inklusive Wertminderung, Gutachter und Nut-

zungsausfall betragen rund 5.700 Euro, also deutlich mehr, als von den Workshop-Teilnehmern geschätzt wurde. Dabei betonte Scherer, dass es sich hier noch um einen „bedächtigen“ Gegner gehandelt habe, der unter anderem keinen Anwalt eingeschaltet, kein Schmerzensgeld gefordert und keinen Mietwagen genommen hätte.

Dazu kamen im konkreten Fall noch rund 6.000 Euro für den Vollkaskoschaden am Fahrzeug des Dienstwagenfahrers. Inklusive indirekter, oft vernachlässigter Kosten wie interner Aufwand, Arbeitszeitausfall und Ersatzfahrzeug waren es nach Angaben von Scherer insgesamt sogar rund 7.500 Euro.

Was dem Allianz-Mann bei dem Schaden aber mehr zu denken gab, war die Schilderung des Fahrers zum Unfallhergang. Sie umfasste lediglich einen Satz: „Der Geschädigte bremste verkehrsbedingt und ich fuhr auf.“ Laut Scherer distanzieren sich der Fahrer damit völlig vom

Fuhrpark und Flottenversicherung

Seit dem 1. Januar 2010 hat die VBH-Gruppe ihre rund 320 geleaste Firmenwagen bei der Allianz über einen Rahmenvertrag versichert. Zu diesem Bestand gehören auch die Fahrzeuge des Tochterunternehmens Esco Metallbausysteme, wo die Führungskräfte und der Außendienst derzeit rund 100 Einheiten fahren. Die Pkw im Fuhrpark, der vorwiegend aus VW Passat Variant TDI besteht, sind dabei über Stückprämien eingedeckt. Die Laufzeit der Leasingverträge beträgt meist 36 Monate, die Laufleistungen bewegen sich zwischen 40.000 und 70.000 Kilometer pro Jahr. Für den Schadensfall wurde eine SB von 150 Euro in der Teil- und 300 Euro in der Vollkaskoversicherung vereinbart. Teil des Versicherungspaketes ist die Implementierung eines Riskmanagements zur Senkung der Schadenzahlen und -aufwendungen. Hierbei arbeitet Karsten Kreibich als Flottenverantwortlicher eng mit Werner Scherer, Riskmanager der Allianz, zusammen.

Geschehen und lasse komplett die nötige Reflektion vermissen. „Es ist von großer Bedeutung, dass sich die Fahrer im Schadensfall mit der Situation auseinandersetzen, um künftig die Gefahren zu vermeiden.“

Defensives Fahren gewinnt

Damit die Führungskräfte die Risiken verinnerlichen, machte Scherer die Herausforderungen nochmals anhand der Kosten eines „verunglückten“ Spurwechsels deutlich. Beide Schadenbeispiele führten zu regen Diskussionen mit den Führungskräften. Einer fragte nach den Möglichkeiten und dem Nutzen, die Fahrzeuge mit „technischen Helfern“ auszurüsten. Kreibich antwortete darauf, dass alle Fahrzeuge nur noch mit Einparkhilfe vorne und hinten bestellt würden. Darüber hinaus halte er den Einsatz von neuen technischen Hilfsmitteln wie Abstandswarner jedoch nicht für des Rätsels Lösung.

Den Schlüssel zur Schadenvermeidung sieht der Personalchef eher im defensiven und vorausschauenden Fahren. Wie wichtig das ist, zeigte Scherer in einem Gedankenexperiment. Er veranschaulicht: „Stellen Sie sich vor, Sie fahren



Mit seinen Vorträgen feste Größe im RM der VBH-Gruppe: Allianz-Mann Werner Scherer

in einer Tempo-30-Zone 30 km/h und ein anderes Fahrzeug 40 km/h. Vor einer 14 Meter entfernten Kreuzung befinden Sie sich auf gleicher Höhe, als ein Feuerwehrgewagen mit Blaulicht in die Kreuzung einfährt. Sie schaffen es noch bei einer Reaktionszeit von einer Sekunde und damit nach neun Metern zu bremsen und in 3,5 Metern kurz vor dem Wagen zum Stehen zu kommen. Der andere Fahrer fährt demnach auf. Mit welchem Tempo?“

Die Tipps reichten von 15 km/h bis fast 30 km/h. Damit lagen alle daneben. „Er prallt mit 35 km/h auf den Feuerwehrgewagen, da er bei einer Reaktionszeit von einer Sekunde bereits zwölf Meter zurückgelegt hat und bei 40 km/h der Bremsweg etwa acht Meter beträgt. Und das wegen eines Unterschieds von lediglich zehn km/h“, so Scherer. Dabei könne es, auch wenn in diesem Fall sicher der Fahrerairbag aufginge, unter Umständen zu unschönen Verletzungen kommen.

Auch wenn das Beispiel hypothetischer Natur ist, zeigt es, dass die physikalischen Kräfte mit jedem km/h mehr auf dem Tacho exponentiell zunehmen und ihre Wirkung sich entsprechend erhöht. „Es ist deshalb ganz in Ihrem Sinne, wenn Sie die persönliche Gefährdung minimieren“, so Scherer am Ende des Vortrags.

Und Kreibich resümierte: „Als Führungskräfte müssen wir als Vorbilder vorangehen. Nur was wir selbst leben und umsetzen, können wir auch von den Mitarbeitern verlangen. Denn es geht darum, den Arbeitsalltag sicher zu gestalten und im Sinne des Unternehmens weiter Erfolg zu erzielen.“ A. SCHNEIDER

Prävention zahlt sich aus

Die Zwischenbilanz von Karsten Kreibich, Direktor Human Resources der VBH-Gruppe, rund eineinhalb Jahre nach Einführung eines Riskmanagement-Systems fällt positiv aus.

Af: Herr Kreibich, wie haben sich der Bereich Flottenversicherung sowie die Schadenzahlen und -aufwendungen entwickelt?

Kreibich: Wir hatten Ende 2010 eine Schadenquote von nur noch 40 Prozent zu verzeichnen und diesen Wert im Vergleich zum Vorjahr folglich um über 100 Prozent gesenkt. Diese gute Relation von Beiträgen zu Schadensaufwendungen ist nicht etwa durch drastische Prämiensteigerungen zustande gekommen. Vielmehr hat eine deutliche Senkung der Schadensaufwendungen und -zahlen stattgefunden. Nichtsdestotrotz müssen wir weiter an unseren Top-3-Schadensarten gegliedert nach Schadenfrequenz arbeiten: Glasbruch, Parkrempler und Auffahrunfälle. Zur Verringerung von Parkschäden haben wir Anfang 2010 entschieden, dass alle Neuwagen nur noch mit Einparkhilfe vorne und hinten bestellt werden dürfen. Das macht sich auch schon bemerkbar. Als Nächstes gehen wir die Glasschäden an, indem wir mit der Leasinggesellschaft und dem Versicherer über die Freigabe und Möglichkeiten für kostengünstigere Reparaturen verhandeln.

Af: Welche Maßnahmen haben Sie bisher noch durchgeführt?

Kreibich: Wir verfolgen mit der Allianz zusammen prinzipiell eine Strategie, die auf drei Säulen fußt: Information, zu der etwa die Datenerhebung und -analyse gehört, Kommunikation und Controlling. Ein wesentliches Mittel ist dabei die Kommunikation mit den Fahrern, die zum Beispiel über einen regelmäßigen Newsletter erfolgt. Hierin informiere ich die Fahrer über Gefahrensituationen, Schadenfrequenzen in den einzelnen Bereichen und die Kosten, die der Firma dadurch entstehen. Diese Maßnahme bewirkt



eine Menge. Auch die Vorträge von Werner Scherer führen zu einer stärkeren Sensibilisierung. Des Weiteren haben wir Ende 2010 damit begonnen, den Fahrern die mit dem Schaden verbundenen Kosten in einer Abschlussmeldung inklusive indirekter Kosten mitzuteilen. Daneben habe ich im Rahmen unseres Junior-Außendienst-Programms am ersten Tag einen Vortrag zum Thema Firmenwagen gehalten und die Erwartungshaltung der Firma bezüglich des Umgangs mit dem Fahrzeug und eines defensiven Fahrverhaltens erläutert.

Af: Planen Sie in absehbarer Zeit noch weitere Maßnahmen?

Kreibich: Wir haben noch eine große Sache in der Pipeline, die es umzusetzen gilt. Das ist ein Fahrerhandbuch mit allen relevanten Informationen und Regeln für die Fahrer. Zum einen wird darin ausgeführt, wie sich der Fahrer vor, während und nach der Fahrt zu verhalten hat. Zum anderen beschäftigt sich das Fahrerhandbuch mit kritischen Gefahrensituationen wie Abstand und Einparken und anderen Punkten, die Risiken bergen und zu Unfällen führen können. Die Philosophie des vorausschauenden Fahrens soll sich so bei allen Fahrzeugnutzern weiter verinnerlichen und einen Betrag zu einer dauerhaften Prävention leisten.