



AUS SCHÄDEN KLÜGER

Viele Transportunternehmen klagen über eine Zunahme vor allem der Rangierschäden. Das hat höhere Versicherungskosten zur Folge. Sie bitten ihre Fahrer daher zu Kursen der Schadenvermeidung.

TEXT UND FOTOS | Jan Bergrath

Diesen lockeren Spruch hat Stefan Christodt, Risk Manager von RMSecur & Consulting aus München, schon zu oft gehört: „Wo gehobelt wird, da fallen Späne.“ Er gehört mit Sicherheit in eine Schreinerei, nicht aber in eine moderne Spedition. Dennoch ist er der Grund, warum an diesem Samstag zehn ausgesuchte Fahrer der Spedition Berners aus Obergartzern bei Euskirchen im hauseigenen Schulungsraum sitzen. Sie haben sprichwörtlich „zu viele Späne produziert“ oder anders gesagt: bei der Ausübung ihres Berufs zu viele Schäden verursacht. Das wiederum kann und will sich Berners nicht mehr leisten.

Christodt ist für diese heutige Schulung zur Schadenprävention geradezu prädestiniert. Er war selber Lkw-Fahrer, wurde Kraftverkehrsmeister und arbeitet nun als Risk Manager im Bereich Lkw-Flotten für RMSecur – eine Firma, die zur Schunck Group gehört, ein international tätiger Versicherungsmakler der Logistik. Der Risk Manager spricht die Sprache der Teilnehmer, was besonders den theoretischen Teil am Vormittag auflockert und Hemmungen nimmt. Alle Fahrer haben etwas auf dem Kerbholz. Von kaputten Spiegeln, beschädigten Pkw bis zu einem umgekippten voll beladenen Lastzug am Ende einer Ausfahrt reicht das Schadenprotokoll der Spedition mit derzeit 70 eigenen Lkw.



ANDREAS FALKENSTEINER, 47

ICH FAHRE SEIT 27 JAHREN LKW, SEIT 2012 BEI BERNERS. AUS DIESEM KURS HABE ICH SEHR VIEL FÜR MICH MITGENOMMEN.



DIE AUSREICHENDE SICHT nach vorn und zur Seite ist eine der praktischen Übungen, die der Risk Manager Stefan Christodt den Fahrern der Spedition Berners auf dem Spiegeleinstellplatz zeigt.

BEI DER THEORIE am Vormittag bespricht Christodt die Häufigkeit der Schäden bei Berners. Es überwiegen Rangierschäden. Die meisten Schäden passieren am Montag und am Donnerstag.



Gerade der Fahrer des umgekippten Zugs war wenig einsichtig, dass man nicht mit 80 km/h auf regennasser Straße eine Ausfahrt nimmt. Selbst eine Schulung hätte wohl nichts an seiner grundsätzlichen Einstellung geändert. Berners musste sich von ihm trennen. Die anderen Fahrer sollen nun für die Problematik sensibilisiert werden. Aus Schaden wird man klug. Denn, so wird schnell klar, viele lassen sich vermeiden. Manchmal liegen die Gründe etwa in der Hektik des Tagesablaufs, manchmal auch im privaten Bereich, wenn Sorgen um die Ehe, die Kinder oder die Finanzierung des Eigenheims die Konzentration am Steuer stören.

Alle Fahrer sind schnell offen für den Kurs. Interne Probleme beim Ablauf in der Spedition, sprich: mit der Planung der Disposition, kommen ebenfalls zu Wort. Die Fahrer wollen beim Risk Manager loswerden, was sie bewegt. Sie sind mit Christodt allein. Fuhrparkleiter Mirko Schübel hält nur eine kurze Ansprache und taucht erst als Grillmeister zur Mittagspause wieder auf. Was die Fahrer im Kurs sagen, bleibt vertraulich. Schübel hat für Christodts Vortrag die tatsächlichen Schadenzahlen vorbereitet. Sie sind vertrauliche Interna. Nur so viel: Es geht in Summe tatsächlich um sehr viel Geld.

Christodt erläutert das grundsätzliche Problem der Versicherungen. In den vergangenen Jahren haben sich die Kosten insbesondere für Auffahr-, Abbiege- und Rangierschäden extrem erhöht. So auch bei Berners, was die Fahrer mit roten Magneten auf dem Flipchart spontan bestätigen. Für Insider wenig überraschend treten die meisten Schäden am Montag und am Donnerstag auf. Montag, weil nach einem Wochenende daheim in der ersten langen Nacht im Lkw irgendwann die Konzentration nachlässt. Und Donnerstag, weil sich zunehmend der Gedanke einschleicht, ob man rechtzeitig am Freitag wieder daheim sein wird.

„Viele Versicherungsgesellschaften haben sich aus dem Lkw-Flottenbereich zurückgezogen, da in diesem Bereich kein Geld mehr zu verdienen ist“, erläutert Christodt. „Aktuell gibt es nur noch acht bis zehn Gesellschaften, die sich mit der Flottenversicherung von Lkw in großem Umfang beschäftigen.“ Grundsätzlich: Die tatsächliche Höhe der Kfz-Versicherungsprämie für eine Lkw-Flotte richtet sich im Gegensatz zum Pkw-Bereich auf die Schadensumme und die Schadenanzahl des jeweiligen Unternehmens. Das bedeutet, dass jeder Betrieb mit einer Lkw-Flotte einzeln für sich von seiner Versiche-

rungsgesellschaft bewertet und kalkuliert wird. Das Unternehmen hat also keine Möglichkeit, in einen gemeinsamen Topf einzuzahlen, aus dem dann alle Schäden bezahlt werden, wie es im Pkw-Bereich der Fall ist. Bei einer Pkw-Versicherung gibt es fest vorgegebene Tarifstufen wie Schadenfreiheitsrabatte und andere Punkte. Das ist im Lkw-Flottenbereich nicht der Fall.

„Das Ziel eines jeden Unternehmens muss es sein, die Zahl der Schäden im Fuhrpark zu reduzieren“, erklärt Christodt, „zumal neben den Personalkosten in den Werkstätten die Kosten für die Ersatzteile in den letzten fünf Jahren stark angestiegen sind. Riskmanagement-Maßnahmen können helfen, dieses Ziel zu erreichen.“

Die praktischen Übungen zeigen einen großen Teil der Unfallursachen – beim Rangieren mit dem ausschlagenden Heck, beim Abbiegen im toten Winkel, beim Rückwärtsfahren eine falsche Einschätzung nach hinten. „Viele Unfälle sollten durch das Wissen um die Abmessungen und die richtige Spiegeleinstellung in Zukunft vermieden werden“, sagt Christodt. Nach einem informativen Tag haben sich die Fahrer nun vorgenommen, das Gelernte in die Praxis umzusetzen. ➔