

Auf den Grund gegangen

Wissenschaftliche Analyse | Thomas O. Winkler, Chief Underwriter der Gothaer, hat in seiner Promotion den Zusammenhang zwischen aktivem Riskmanagement und Schadenverlauf in Flotten empirisch dargelegt.

— Was bedeutet Riskmanagement (RM)? Wie sieht effektives RM in Fuhrparks aus? Wie sind Risikocontrolling und Maßnahmen zu gestalten? Und welche Voraussetzungen und Prozesse sind dafür zu schaffen? Diese und viele weitere Fragen beantwortet Thomas O. Winkler in seiner kürzlich im Oldenburger Verlag erschienenen Dissertation mit dem Titel: „Auswirkungen eines operativen Risikomanagements auf den Schadenverlauf von Kraftfahrzeug-Flotten“. Darin macht der Chief Underwriter Kraftfahrt im Bereich Kraftfahrt Privat- und Unternehmern Kunden der Gothaer Versicherung und frisch gebackene Dr. phil. nicht nur einen Ritt durch die historische Entwicklung der Flottenversicherung in Deutschland. Er liefert vor allem auch neue Denkanstöße und Ansätze zur Implementierung von RM sowie zur Ermittlung von Prämien für Unternehmen und Versicherer. Da es zu diesem Thema kaum belastbare, geschweige denn wissenschaftlich-empirische Untersuchungen gibt, betritt der Flottenspezialist damit Neuland.

Begriffe im RM klar umrissen | Zu diesem Zweck werden als einer der ersten Schritte elementare Begriffe hergeleitet und definiert. Beispiel: Flotte. „Eine Kraftfahrzeug-Flotte ist ein fester organisatorischer Verbund von mindestens 70 Fahrzeugen (ohne Anhänger und Aufflieger), der aus homogenen Risiken besteht, einheitlich gesteuert und versichert wird.“ Dabei begründet er auch, dass er sich auf eine größere Zahl an Fahrzeugen bezieht, um die Irrtums- und Zufallsrisiken bei der Datenauswertung zu beseitigen.

Daneben wird etwa der Begriff „Risiko“ bestimmt. Hiermit „...wird jede Handlung und Entscheidung eines Individuums bezeichnet, die zum Zeitpunkt der Ausführung den geltenden rechtlichen und technischen Standards entspricht und (trotzdem) zu einem persönlich oder allgemein verbindlich unerwünschten negativen Ergebnis führt.“

Winkler erläutert dazu im Gespräch über die Arbeit: „Ziel war es, Definitionen zu finden, die Unsicherheiten beseitigen. Wesentliche Faktoren für Risiken sind nun mal Fahrzeuge und Mensch beziehungsweise Fahrer, aber nicht die Elementarschäden.“ Das wird etwa an Kumulschäden wie Hagel deutlich,



Foto: Gothaer

Thomas O. Winkler | Der Chief Underwriter der Gothaer liefert mit seiner Dissertation neue Erkenntnisse im Riskmanagement

gegen die der Flottenbetreiber zwar Netze aufspannen oder Garagen bauen kann. Die Schadensursachen sind jedoch nicht zu verhindern.

Unkalkulierbare Großschäden | In weiteren Kapiteln werden die verschiedenen Ansätze der Prämienkalkulation im Flottensegment und neuralgische Punkte wie etwa die Kappung von Großschäden näher beleuchtet. Er stellt die verschiedenen genutzten Modelle in der Praxis dar und schildert, warum diese mangels der erforderlichen Datenvolumen oft nicht zu den bedarfsgerechten Prämien führen. „Dieses Thema nimmt viel Raum ein, weil sich damit im Bereich der individuellen Flottenquotierung kaum einer theoretisch auseinander setzt“, sagt Winkler.

RM als Lösungsansatz | Gleichwohl weist das Buch auch Auswege aus dem Dilemma fehlender mathematischer Kalkulationsgrundlagen inklusive Vorschläge für die Behandlung von Großschäden. Begriffsdefinitionen und gewonnene Erkenntnisse bettet Winkler dabei in den Kontext eines übergreifenden RM ein. Er beschreibt die notwendigen Prozesse, relevante Daten sowie Risiko-Bereiche wie Ortsgegebenheiten, Technik, Mensch, Organisation und Werte,

zum Beispiel Unternehmensklima. Zudem skizziert er die rechtlichen Rahmenbedingungen inklusive den Vorgaben durch das Datenschutzgesetz.

Daraus entwickelt er etwa die Bewertung der Schadenkosten je Risikobereich und gibt Beispiele für Maßnahmen zur Minderung der Schadenhäufigkeiten und Prävention.

Der theoretische Teil verbindet sich abschließend mit der empirischen Erhebung und Auswertung von untersuchten Fällen. Diese liefern die Beweise, dass RM den Schadenverlauf positiv beeinflusst.

Dementsprechend lautet das Resultat: „Abschließend kann das Fazit gezogen werden: Bei Kfz-Flotten, die einen entsprechend umfangreichen, glaubwürdigen Schadenverlauf aufweisen, kann das Kfz-Flotten-Risikomanagement eine Verringerung der Schadenkosten zwischen 3,5 Prozent und 14 Prozent – im Durchschnitt 8,3 Prozent – bewirken.“

Einzug der Erkenntnisse in der Praxis

Die Ergebnisse dienen nun auch innerhalb der Gothaer zur Optimierung des Flottengeschäftes. „Wir führen dauernd Gespräche mit unserer RM-Gesellschaft, die viele Dinge, die untersucht wurden, praktisch umsetzen. Dazu gehört etwa die wissenschaftlich nachvollziehbare Prognose-, Ursachen- und Ergebniserstellung“, so Winkler. „Außerdem können wir Neukunden die Wirkung von RM sachlich, aber ohne überzogene Prognosen belegen. Der Unternehmer weiß dann, was ihm ein RM einsparen kann. Das ist fair und einhaltbar.“

| Annemarie Schneider

Neu | Schriften zum Risikomanagement

— Angelika May/Dietmar Pfeifer/Jörg Prokop/Jürgen Taeger (Hrsg.);

Thomas O. Winkler:

Auswirkungen eines operativen Risikomanagements auf den Schadenverlauf von Kraftfahrzeug-Flotten, Oldenburger Verlag für Wirtschaft, Informatik und Recht

Edeweicht 2016, 159 Seiten, 39,80 Euro

