

# Heißer Herbst

Der Kostendruck auf die Versicherer steigt, Flotten wiederum müssen sich den Besonderheiten von E-Autos nähern. Ein Kommentar von Ralph Feldbauer, Risk Manager und Inhaber der RiskGuard GmbH.

Ralph Feldbauer weiß, dass in der Praxis kleine, gezielte Maßnahmen ohne großen Aufwand helfen, um die Schadenquote zu senken



Foto: Privat

**Die schlechte Nachricht** vorab: Die Versicherungsprämien werden wohl steigen. Was die großen Player wie die HUK Coburg für den Privatmarkt schon erahnen lassen, wird auch auf den Flottenbereich ausstrahlen. Denn der Mix für die Kostensteigerung ist der gleiche, in Teilen aufgrund der höheren Schadenfrequenzen sogar noch verstärkt: In der Nach-Corona-Zeit steigen mit den Fahrkilometern wieder die Unfallzahlen und damit das finanzielle Engagement der Versicherer. Parallel sprangen die Ersatzteilkosten im wörtlichen Sinne fast durch die Decke, sodass der eingesammelte Prämienberg bei allen Risikoträgern schmilzt. Neben der kritischen Überprüfung der eigenen Kostenstruktur hilft hier nur eine deutliche Steigerung der Prämien. Es wird also spannend im Herbst, wenn die klassische Wechsel-Saison beginnt.

## Risiko E-Auto

Ein weiterer Stresspunkt im Spannungsfeld von Versicherung und Flottenbetreiber

sind aktuell die E-Fahrzeuge. Deren Zahl wächst vor allem im Flottenmarkt mehr als stark, was zwar lokal emissionsfreies Fahren in die Firmen bringt – allerdings erkaufen sich dies einige Fuhrparks mit nun steigenden Schadenzahlen, wie wir in der Praxis sehen. Als Gründe kann man einen Mix aus drei Elementen sehen: neues Fahrgefühl im Stromer, neue Arbeitsplanung (denn Ladestopps kommen in den Alltag hinein) und oftmals neue und komplexere Bedienung (an großen Touchscreens), was der Unfallursache Nummer eins extrem viel Aufwind gibt: der Ablenkung.

Dröseln wir das Knäuel mal auf: Sowohl das **Beschleunigen** als auch das **Bremsen** unterscheiden sich im E-Auto von dem Gewohnten im Verbrenner. Markant wird dies, wie die Praxis zeigt, bei der Zunahme von Parkreplern, denn das Manövrieren und das richtige Dosieren der Kraft im E-Auto finden oft leicht zeitverzögert statt. Da sollte man sich rantasten.

Neben dem E-Motor kommt in der Regel ein **großer Screen** mit ins E-Auto und

dieser lenkt nicht nur ob seiner Größe ab, sondern dient oft als Oberfläche für sehr verzweigte Menüs. Diese sollte man nicht erst während der Fahrt kennenlernen, sondern vorab. Am besten im Zuge einer umfangreichen Einweisung in den neuen E-Dienstwagen, wie sie unabhängig vom Antrieb auch gesetzlich vorgeschrieben ist. Nun bleibt sie allerdings keine Kür, sondern wird definitiv zur Pflichtveranstaltung, will man die Risiken mindern und seinen Fahrern die Zeit geben, sich mit den neuen Funktionen auseinanderzusetzen.

## Planung nimmt den Zeitdruck

Ein solches Aufbrechen von vertrauten Mustern beschreibt auch den dritten Punkt: die **Tourenplanung**. Ladesäulen gibt es in Deutschland immer mehr, dennoch sind kurze Schlenker zur nächsten Freien manchmal nötig oder der Ladestopp dauert länger, da die Technik weniger Kilowatt in die Akkus pumpt als gedacht. Entsprechend sollte man seine Dienstpläne anpassen. Dann ist der Fahrer weniger gestresst, was direkten Einfluss auf die Schadenfrequenz hat, wie die Erfahrung im Risk Management zeigt.

Zwei weitere Maßnahmen sind aus Sicht des externen Risk Managements mehr als zielführend. **Gezielte Schulungen** mit den neuen E-Dienstwagen, die auf die typischen Schadenbilder in der Flotte abzielen. Ohne großen Aufwand lassen sich hier schnell sehr gute Ergebnisse erzielen. Der zweite Tipp betrifft die Dienstwagenrichtlinie. Diese wird in der Regel während der Elektrifizierung des Fuhrparks überarbeitet. Es lohnt sich hier auch, einen Passus zu verankern, der nicht nur die erlaubte Weitergabe des Dienstwagens an Dritte (Partner, Kinder etc.) klärt, sondern auch einen **Wissenstransfer vom Dienstwagenfahrer** an diese Personen fordert. In der Praxis helfen kleine Flyer oder kurze Videos, welche auf die Besonderheiten des E-Dienstwagens eingehen, weiter. *RF*

# Der Hyundai STARIA als Taxi

Jede Menge Raum für Komfort.



Abb. zeigt aufpreispflichtige Zusatzausstattung.

Taxi-Paket ab  
**1.290 EUR<sup>1</sup>**  
zzgl. MwSt.

Der Hyundai STARIA eröffnet Ihnen wahlweise mit 7 oder 9 Sitzplätzen nicht nur eine neue Dimension von Raum, sondern auch jede Menge Möglichkeiten: Als Taxi bietet er Ihnen und Ihren Kunden maximalen Komfort. Die elektrischen Schiebetüren<sup>2</sup> ermöglichen einen bequemen Ein- und Ausstieg und die Premium-Relaxsitze<sup>2</sup> passen auf Knopfdruck die Sitzposition individuell an. Der Fahrer erhält dazu im volldigitalen Cockpit mit 10,25-Zoll-Display mühelos den Überblick. Im Taxi-Paket enthalten sind alle gesetzlich vorgeschriebenen Taxi-Ausstattungen (je nach Bundesland).

Mehr Informationen auf [www.INTAX.de/hyundai](http://www.INTAX.de/hyundai)



Kraftstoffverbrauch für den Hyundai STARIA Signature 2.2 CRDi, Frontantrieb: niedrig (Kurzstrecke): 11,1 l/100 km; mittel (Stadtrand): 8,5 l/100 km; hoch (Landstraße): 7,2 l/100 km; Höchstwert (Autobahn): 8,6 l/100 km; kombiniert: 8,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert: 222 g/km. Die angegebenen Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte wurden nach dem vorgeschriebenen WLTP-Messverfahren ermittelt. Mehr zum WLTP-Verfahren unter [hyundai.de/wltp](http://hyundai.de/wltp)

Gewinner in der Importwertung: Vans. auto motor und sport, Ausgabe 5/23.

<sup>1</sup> Im Taxi-Paket enthalten sind: Taxameter-Vorrüstung mit Einbauvorbereitung, Funk-Vorrüstung, Dachzeichen-Vorrüstung mit Halterung, Taxi-Notalarmanlage, Zentral-Innenlichtschaltung, ausführliche farbige Taxi-Bedienungsanleitung, Verzurrösen zur Ladungssicherung; INTAX Premium-Folierung Hellelfenbein gegen Aufpreis erhältlich.

<sup>2</sup> Optional, aufpreispflichtig.