



Fotos: Fürst Gruppe

Im eigenen Dienstwagen fahren die Mitarbeiter vor und lernten einiges im Umgang mit dem Arbeitsmittel.

Training, das was bringt

Wer, wie die Fürst Gruppe, Fahrtrainings in praxisnahe Schadenmanagementkonzepte integriert, kann gute Ergebnisse erzielen. Wir sprachen mit Andrea Wagner und Ralph Feldbauer.

Frau Wagner, wann wurde Ihnen klar, dass Ihr Fuhrpark ein neues Sicherheits- und Risikokzept braucht?

Andrea Wagner: Der Wendepunkt kam, als wir unsere Schadenstatistiken über mehrere Quartale hinweg wirklich konsequent miteinander verglichen haben. Es war sofort sichtbar: Die gleichen Schadenarten wiederholen sich – Parken, Rangieren, zu geringer Abstand. Gleichzeitig kam deutlicher Druck vonseiten des Versicherers, weil die Frequenz einfach zu hoch war. Da wurde mir klar, dass wir nicht länger nur auf Schadensfälle reagieren können. Wir mussten eine Strategie entwickeln, die nicht Symptome verwaltet, sondern Ursachen beseitigt. Das war der Startschuss.

Wie konnten Sie die Geschäftsführung davon überzeugen, in aufwendige Prävention und Sicherheitstage zu investieren?

A. Wagner: Der entscheidende Punkt war, dass wir die Schadenentwicklung absolut transparent aufgezeigt haben. Wir haben nicht nur Zahlen präsentiert, sondern die Zusammenhänge erklärt – und zwar wirtschaftlich, organisatorisch und rechtlich. Als dann die ersten Maßnahmen sofort Wirkung zeigten – weniger Schäden, bessere Kalkulierbarkeit –, hat das Vertrauen geschaffen. Dadurch wurde Prävention zu einem festen Baustein der Unternehmensstrategie. Aber es war ein Prozess, der Geduld und stetiges Nachhalten erfordert hat.

Herr Feldbauer, was hat Sie beim ersten Blick auf den Fuhrpark der Fürst Gruppe davon überzeugt, dass hier großes Potenzial für Risikomanagement steckt?

Ralph Feldbauer: Für mich war es die Kombination aus vorhandenen Strukturen und der Bereitschaft, wirklich an die Ursachen der Schäden zu ge-

hen. Viele Fuhrparks nehmen kleine Schäden als unvermeidbar hin. Hier war es anders: Andrea wollte sie verstehen und abstellen. Dazu kam ein sehr typisches Schadenbild, das sich hervorragend durch praxisnahe Prävention beeinflussen lässt. Ich wusste schnell, dass man mit einem professionellen Konzept die Schadenhäufigkeit deutlich senken kann.

Warum haben klassische Fahr-sicherheitstrainings für Ihre Situation nicht ausgereicht?

R. Feldbauer: Weil diese Trainings völlig andere Schwerpunkte setzen. Dort trainiert man Vollbremsungen, Ausweichmanöver oder Fahrdynamik – alles sinnvoll, aber nicht relevant für die Schäden, die in einem Unternehmensfuhrpark richtig teuer sind. Die entstehen beim langsamen Rangieren, bei Fehleinschätzungen, bei nicht verstandener Technik. Das bildet ein Standardtraining nicht ab. Wir muss-



Pylonen geben die jeweilige Fahraufgabe vor. Auf dem eigenen Betriebshof gab der Fahralltag die Vorlagen.



Die Übersichtlichkeit ist ein zentrales Thema beim Autofahren. Technik unterstützt, aber ersetzt den Fahrer nicht.

ten ein Format schaffen, das die Realität im Alltag trifft – nicht das Extremerlebnis auf einem abgesperrten Platz.

Es fällt immer wieder der Begriff „Badewanneneffekt“. Was bedeutet dieser Ansatz für die Schadenentwicklung?

R. Feldbauer: Der Badewanneneffekt beschreibt, dass die Transparenzphase zunächst zu einem scheinbaren Anstieg der Schäden führt, weil man genauer hinschaut und mehr erfasst. Erst danach sinkt die Schadenquote spürbar und stabilisiert sich auf einem niedrigen Niveau. Genau dort befindet sich Fürst heute: Die vermeidbaren Schäden sind weitgehend eliminiert, übrig bleiben nur die, die im Straßenverkehr naturgemäß auftreten. Diese Entwicklung zeigt, dass das Risikokzept greift.

Wie haben Sie entschieden, welche Mitarbeiter am Sicherheitstag teilnehmen – und warum war es eine Pflichtveranstaltung?

A. Wagner: Wir haben gezielt jene Mitarbeitenden ausgewählt, die besonders viel unterwegs sind oder operativ oft mit dem Fahrzeug arbeiten. Sie tragen das größte Risiko – und ihre Fehler verursachen die meisten Schäden. Deshalb war Freiwilligkeit keine Option. Wenn man Sicherheit ernst meint, müssen alle relevanten Personen teilnehmen. So entsteht ein gemeinsames Verständnis und ein einheitlicher Standard, der sich später im Alltag widerspiegelt.

Warum haben Sie das Training nicht auf einem Verkehrsübungs-

platz durchgeführt, sondern direkt auf Ihrem eigenen Werksgelände?

A. Wagner: Für uns war entscheidend, dass wir ein realistisches Umfeld schaffen. Externe Übungsplätze sind zwar professionell ausgestattet, aber sie bilden nicht die tatsächlichen Situationen ab, in denen unsere Fahrer Tag für Tag unterwegs sind. Zudem kommen organisatorische Aspekte hinzu: Die Anfahrtswege wären lang, viele Plätze sind über Monate hinweg ausgebucht, und mit den Arbeits- und Ruhezeiten unserer Belegschaft ist das kaum praktikabel. Auf unserem eigenen Hof verfügen wir über die nötige Fläche, die Infrastruktur und die Fahrzeuge vor Ort. Dadurch konnten wir Übungen entwickeln, die dann exakt zu unseren Schadensmustern passen – und genau das erhöht die Wirkung deutlich.

Welche Aha-Momente gab es bei den Fahrern, als es um Assistenzsysteme und ihre Grenzen ging?

A. Wagner: Viele waren erstaunt, wie unzuverlässig technische Unterstützung sein kann, wenn bestimmte Winkel oder Entfernungen nicht erfasst werden. Der Trainer hat bewusst Situationen aufgebaut, bei denen die Rückfahrkamera oder die Sensorik komplett versagt haben. Plötzlich wurde sichtbar, warum manche Poller oder Findlinge trotz langsamem Fahren getroffen werden. Dieser Moment – zu erkennen, dass Technik nur unterstützt, aber nicht ersetzt – hat bei vielen zu einer viel bewussteren Fahrzeugbedienung geführt. Und genau diese Verhaltensänderung brauchen wir.

Wie wichtig ist das Thema Ladungssicherung – und warum gibt es hier im Alltag so viele Unsicherheiten?

A. Wagner: Ladungssicherung wird im täglichen Stress oft schlicht übersehen. Viele wissen in der Theorie, wie es gehen sollte, aber im Alltag schleichen sich Gewohnheiten ein, die nicht sicher sind. Beim Sicherheitstag haben die Experten von Feser jedes Fahrzeug individuell geprüft – und da wurde schnell klar, dass manche Dinge routinemäßig falsch gemacht werden, ohne böse Absicht. Der Blick darauf, wie sich ungesicherte Gegenstände im Bremsfall verhalten, war für viele ein Augenöffner. Diese unmittelbare Praxiswirkung erreicht kein noch so gut formuliertes Regelwerk.

Welche Erkenntnisse haben die Teilnehmer in den Theorieeinheiten zu Wahrnehmung und Aufmerksamkeit besonders überrascht?

R. Feldbauer: Der stärkste Effekt kam durch den visuellen Wahrnehmungstest. Die Fahrer hatten nur wenige Sekunden Zeit, ein Bild zu betrachten, und sollten anschließend Details nennen. Das Ergebnis war regelmäßig ernüchternd – viele erinnerten sich nur an die offensichtlichen Elemente. Genau diese Lücke zwischen vermeintlicher und tatsächlicher Wahrnehmung erleben wir im Straßenverkehr ständig. In Kombination mit dem Thema Abstand wurde klar, wie schnell der Mensch an seine Grenzen kommt. Das Bewusstsein dafür ist ein wesentlicher Baustein, um kleine, aber teure Schäden zukünftig zu vermeiden.



Der Aufwand für den Trainingstag ist groß, aber auch dank externer Partner rechnet es sich fürs Unternehmen.



250 Fahrzeuge bilden die Flotte, davon sind 80 Prozent Pkw. Ein Teil davon durfte zum speziellen Fahrtraining.

Wie stark beeinflusst Ablenkung durch Smartphones oder Gegenstände im Fahrzeug die Schadhäufigkeit?

A. Wagner: Ablenkung ist einer der unterschätztesten Faktoren überhaupt. Der Trainer hat in die Fahrzeuge hineingeschaut und gezeigt, welche Gegenstände im Ernstfall zu Geschossen werden können – vom Notizblock bis zum Glücksbringer am Spiegel. Viele waren ehrlich überrascht, wie viel potenzielles Risiko sie tagtäglich mitfahren lassen. Und beim Thema Smartphone wurde sichtbar: Viele greifen nur deshalb zum Gerät, weil die Verbindung via Carplay oder Bluetooth nie richtig eingerichtet wurde. Wenn man das einmal sauber zeigt, sinkt die Verlockung zur Nutzung während der Fahrt erheblich – und damit auch das Schadensrisiko.

Welche Rolle spielten die Gesundheitsmodule der AOK und des Betriebsarztes beim Sicherheitstag?

A. Wagner: Die Gesundheitsmodule waren ein wichtiger Baustein, weil sie ein Bewusstsein dafür schaffen, dass Sicherheit nicht erst beim Einsteigen ins Auto beginnt. Viele unterschätzen, wie stark Schlafmangel, Medikamente oder fehlende Bewegung die Reaktionszeit beeinflussen. Der Trainer der AOK hat das sehr praxisnah vermittelt: nach dem Mittagessen Aktivierungsübungen, Reaktionstests, simple Bewegungsabläufe. Die Mitarbeiter haben dabei gemerkt, wie schnell der Körper an Grenzen kommt – und wie viel besser man fährt, wenn

man körperlich und mental bereit ist. Das ergänzt die fahrtechnischen Inhalte perfekt.

Sie haben auch VR-Brillen eingesetzt, um Gefahrensituationen realistisch zu simulieren. Welche Wirkung hatten diese virtuellen Übungen?

R. Feldbauer: Die VR-Sequenzen waren extrem wirkungsvoll, weil sie den Fahrer mitten in eine reale Verkehrssituation versetzen – aber ohne Risiko. Viele mussten feststellen, wie wenig sie im Schulterblick tatsächlich sehen oder wie schnell ein Radfahrer im toten Winkel verschwindet. Die immersive Darstellung hat dazu geführt, dass die Fahrer Situationen emotional viel intensiver wahrgenommen haben. Dieser Eindruck bleibt hängen und setzt im Alltag ein völlig anderes Bewusstsein für Gefahren. Genau für diesen Transfer ist VR ein sehr starkes Werkzeug.

Frau Wagner, Sie führen nach jedem Schaden ein ausführliches Analysegespräch. Wie reagieren die Mitarbeiter darauf – und was bringt dieses Vorgehen?

A. Wagner: Zu Beginn war es für manche ungewohnt, weil man sich mit dem eigenen Verhalten auseinandersetzen muss. Aber die Gespräche sind nie vorwurfsvoll, sondern stets lösungsorientiert. Wir fragen: Was ist passiert? Was hätte geholfen? Und: Wie können wir das künftig verhindern? Daraus ergeben sich konkrete Ansätze – sei es eine technische Anpassung, eine andere Arbeitsweise

oder einfach ein besseres Bewusstsein. Die Mitarbeitenden merken, dass es nicht um Schuld geht, sondern um Verbesserung. Und genau dadurch steigt die Akzeptanz von Präventionsmaßnahmen im gesamten Team.

Welche Kennzahlen oder Entwicklungen in der Flotte zeigen, dass das Risikokzept funktioniert?

R. Feldbauer: Am deutlichsten ist die rückläufige Schadenfrequenz bei gleichbleibendem Fahrzeugbestand. Wir sehen, dass die typischen Frequenzschäden kontinuierlich abgenommen haben – insbesondere jene, die vorher immer wieder aufgetreten sind. Zusätzlich beobachten wir eine verbesserte Transparenz: Schäden werden sauberer gemeldet, Ursachen klarer beschrieben und die Führungskräfte sind stärker eingebunden. Dadurch sinkt nicht nur die Schadenquote, sondern auch der organisatorische Aufwand. Diese Kombination zeigt, dass das Risikokzept sowohl wirtschaftlich als auch kulturell greift.

Wie reagieren Versicherer darauf, wenn ein Unternehmen so konsequent ins Risikomanagement investiert wie Sie?

A. Wagner: Der Versicherer nimmt sehr genau wahr, ob ein Fuhrpark einfach nur Schäden meldet oder ob er aktiv daran arbeitet, sie zu vermeiden. Unsere rückläufige Schadenhäufigkeit und die klaren Strukturen dahinter machen uns dann zu einem verlässlichen Partner. Das führt dazu, dass der Versicherer nicht nur Ver-

ständnis zeigt, sondern sich auch für unsere Maßnahmen interessiert und sie aktiv begleitet. Wir haben dadurch eine individuelle Kalkulation, die unsere Präventionsarbeit widerspiegelt – und das ist etwas, das heute nur sehr wenige Fuhrparks von sich behaupten können.

Viele Fuhrparks kämpfen mit Zeitdruck und Personalmangel. Wie gelingt es Ihnen trotzdem, Prävention so konsequent umzusetzen?

A. Wagner: Der Schlüssel liegt in klar strukturierten Prozessen. Wir dokumentieren sauber, analysieren regelmäßig und binden die Führungskräfte aktiv ein. Das sorgt dafür, dass Prävention kein „Extra“ ist, sondern Teil des täglichen Ablaufs. Natürlich kostet der Aufbau Zeit, gerade am Anfang. Aber sobald die Strukturen stehen, entsteht ein Automatismus. Und je weniger Schadenfälle es gibt, desto mehr Freiraum gewinnen wir wieder – ein positiver Kreislauf. Deshalb lohnt sich diese Investition von Anfang an, auch wenn der Weg dorthin eben auch intensiv ist.

Noch kurz zur Akzeptanz: Wie schaffen Sie es, dass die Fahrer diese Maßnahmen nicht als Kontrolle, sondern als Unterstützung wahrnehmen?

Fuhrpark und Bilanz der Präventionsarbeit

Fürst Gruppe. Ein mittelständischer, bundesweiter Multidienstleister für Sauberkeit, Sicherheit und Outsourcing mit ca. 4.000 Mitarbeitern aus 75 Nationen und dem Hauptsitz in Nürnberg. Fahrzeugbestand: 250 Fahrzeuge. 80 % Pkw, 20 % Transporter bis 3,5 t. Der Veränderungsprozess im Schadenmanagement:

- | Ende 2021 **Ankündigung einer Prämienhöhung** wegen hohem Schadenkostenverlauf und Schadenstückzahl.
- | Ab 11/21 **Zusammenarbeit mit Riskikomanagement-Beratung**, um aktiv mit einem gesamtheitlichen Konzept in mehreren Stufen gegenzusteuern.
- | Bis 01/25 **knapp 50 % Einsparung in der Versicherungsprämie & 32 % Senkung der Schadensanzahl** im Fuhrpark im Vergleich zur Ausgangssituation Ende 2021 bei konstantem Bestand und konsequenter Umsetzung des Risikomanagementkonzepts in allen Unternehmensbereichen.
- | **Zusätzliche Einsparung** der indirekten Schadenskosten (Abwicklungszeit, Selbstbeteiligung, Standzeiten etc.) aufgrund der reduzierten Kfz-schadensbedingten Ereignisse.

R. Feldbauer: Der entscheidende Faktor ist, dass man mit den Fahrern auf Augenhöhe spricht und ihnen die Hintergründe erklärt. Sie müssen verstehen, warum eine Maßnahme eingeführt wird und welchen Nutzen sie persönlich davon haben. Wenn man zeigt, dass technische Ausstattung, Einweisungen oder Trainings nicht gegen sie, sondern für ihre Sicherheit

gedacht sind, kippt die Stimmung sehr schnell ins Positive. Dazu kommt: Erfolgserlebnisse sprechen sich herum. Wenn die Fahrer merken, dass ihr Alltag leichter und sicherer wird, steigt die Akzeptanz dafür ganz automatisch.

Was planen Sie für das nächste Sicherheitstraining und welche weiteren Themen werden künftig eine größere Rolle spielen?

A. Wagner: Wir wollen die Ansätze weiter verfeinern und stärker mit digitalen Formaten ergänzen. Kurzvideos, praxisnahe Lernsequenzen und situative Erinnerungen werden künftig eine größere Rolle spielen, damit das Wissen nicht nur am Trainingstag präsent ist. Gleichzeitig wollen wir neue Schadenmuster noch genauer analysieren und daraus zusätzliche Übungen entwickeln. Ziel ist, die Aufmerksamkeit unserer Fahrer kontinuierlich hochzuhalten und das Sicherheitsniveau weiter zu steigern. Die Planung läuft bereits – und die ersten Ideen liegen schon im Ordner.



Flottenleiterin Andrea Wagner und Risk-Manager Ralph Feldbauer.

Herzlichen Dank, Ihnen beiden, für das Gespräch.

rs