

# Immer noch kommen zu viele Menschen in Deutschland auf Dienstfahrten zu Tode

Auch in diesem Jahr kamen zum „Workshop Fuhrpark- und Risk Consulting 2018“ der HDI Global SE wieder zahlreiche Fuhrparkverantwortliche und Interessierte aus ganz Deutschland zusammen, um sich über Branchenthemen auszutauschen und zu diskutieren. Das interaktive Event fand in einer angenehmen, kleinen Workshop-Atmosphäre statt. Flottenmanagement hat sich unter die Teilnehmer gemischt und sich die Veranstaltung etwas näher angeschaut.



Rund 20 Fuhrparkleiter, deren Flottengröße von 20 bis 200 Fahrzeugen reicht, kamen zur HDI-Niederlassung nach Mainz. Neben Lkw, Pkw und Nutzfahrzeugen beinhalten die Fuhrparks auch Gabelstapler und Fahrräder. Constantin Sprunk, Organisator der Veranstaltung und Mitarbeiter der HDI-Niederlassung in Mainz hieß den Kreis herzlich willkommen und machte den bekannten und neu hinzugekommenen Teilnehmern Mut, aktiv den Workshop durch Fragen, Anregungen und Meinungen mitzugestalten, was in der Folge sehr gut angenommen wurde.

An dem lauwarmen Sommertag durften sich die Anwesenden über vier Vorträge freuen. Diese handelten von der Kontrolle der Unfallverhütungsvorschriften (UUV), alternativen Antrieben, Werkstattnetzen und der Schadenmeldedauer bei Dienstfahrzeugen.

Michael Rieger von HDI Risk Consulting hielt den ersten Vortrag über die Kontrolle der Unfallverhütungsvorschriften im Fuhrpark und machte gleich zu Anfang darauf aufmerksam, dass ein hoher Anteil von Menschen in Deutschland auf Dienstfahrten zu Tode komme. Auch dies zeige die Notwendigkeit, über die UUV aufzuklären, so Rieger.

Zudem ging er unter anderem auf Richtlinien der UUV ein und darauf, dass sich der Fuhrparkleiter im Klaren darüber sein muss, wofür diese gelten, wenn es um ein Fahrzeug geht. So zählen nicht nur Pkw, Lkw oder Gabelstapler dazu, sondern auch Fahrräder, Bollerwagen oder Schubkarren. Ferner wies er die Beteiligten darauf hin, dass die Kontrolle der UUV nicht nur Sachverständige durchführen müssen. Mithilfe eines Lehrgangs des TÜVs beispielsweise können sich Fuhrpark-

verantwortliche dazu befähigen, die eigenen Mitarbeiter über die UUV aufzuklären und dies auch zu bescheinigen. Denn nicht immer sei eine Aufklärung über reine Onlineangebote sinnvoll: „Die Kontrolle der UUV können online gemacht werden, aber es ersetzt einfach keine aktive Fahrerunterweisung“, erklärt Rieger. Besonders beim Thema Ladungssicherung kam eine rege Diskussion über die Gefahren und Vorschriften unter den Teilnehmern zustande. Denn es gebe immer noch zu viele schwarze Schafe auf Deutschlands Autobahnen, die mit unsicherer Ladung unterwegs seien. Dies sei nicht nur für die restlichen Verkehrsteilnehmer gefährlich, sondern auch für den Fahrer des Fahrzeugs selbst.

Für reichlich Diskussion sorgte auch das Thema von Matthias Rumpf, ebenfalls von HDI Risk Consulting: alternative Antriebe. Welche Antriebsart ist die beste für die Flotte und welche alternativen Möglichkeiten haben Fuhrparkentscheider? Schon in der Diskussion kamen die Teilnehmer zu dem Schluss, dass sich bezüglich der CO<sub>2</sub>-Ausstöße nicht nur etwas bei den Pkw und Lkw ändern müsse, sondern auch bei allen anderen Fortbewegungsmitteln, wie beispielsweise Schiffen. Zudem empfand man den Gedanken als sinnvoll, dafür zu sorgen, dass die Produktion eines Fahrzeugs bereits emissionsfrei geschehen sollte, denn emissionsfreie Fabriken gebe es bereits von diversen Herstellern.

Auch über andere Mobilitätsalternativen wie Züge wurde diskutiert. Dabei kam man jedoch zu dem Schluss, dass Deutschland es verpasst hätte, das Schienennetz so auszubauen, dass der Güterverkehr intensiver genutzt werden könnte. Mit anschaulichen Bildern präsentierte Matthias Rumpf schließlich unterschiedliche alternative

Antriebe, welche man in der Flotte einsetzen könnte, wie zum Beispiel den Erdgasantrieb, den Plug-in-Hybrid-Antrieb, die Brennstoffzelle als Antrieb oder den reinen Elektroantrieb. Hierbei griff der Vortragende auch auf kurze Filme zurück, in denen nicht nur Pkw, sondern auch Lkw mit alternativen Antrieben gezeigt und erklärt wurden.

Es folgten zwei weitere Vorträge. Matthias Metzdorf von der HDI-Tochter SSV Schadensschutzverband GmbH stellte das Werkstattnetz der HDI Global vor und Thomas Hackbarth von der Niederlassung Mainz informierte über die Schadenmeldedauer und ihre Auswirkungen bei einem Fuhrpark. Bei allen Alternativen, die sich als Medium für eine Schadenmeldung anbieten, war sich die Runde einig, dass es sinnvoll sei, den Schaden unverzüglich telefonisch und persönlich direkt bei dem Versicherer zu melden. Zusätzlich bietet HDI das Onlineportal KControl an, wo Kunden ebenfalls Schäden melden und die Schadenentwicklung selbst verfolgen können.

Zum Schluss gaben die Beteiligten wie jedes Jahr ein Feedback ab, damit auch die nächsten Jahre und die damit folgenden Workshops künftig so gestaltet werden können, dass es dem Fuhrparkverantwortlichen Vorteile bringt, an dieser Veranstaltung teilzunehmen. Nur so, so Constantin Sprunk, könne man für eine gemeinsame Zukunft sorgen und sich gemeinschaftlich austauschen, sodass es für beide Seiten eine Win-win-Situation ist. Dass dies bereits funktioniert, sieht man an der Anzahl der Teilnehmer, die schon seit mehreren Jahren diesen Workshop besuchen, da jedes Jahr neue Themen auf sie warten, worüber sie diskutieren und über die sie sich austauschen können.