Wochenmagazin für Spedition, Transport und Logistik

verkehrs RUNDSCHAU

39/2012

28. September 2012 Verlag Heinrich Vogel ISSN 0341-2148 B 6924

Jetzt auch als Web-App
http://m.verkehrsrundschau.de

46 INTERVIEW
Gerhard Müller, Chef des Versicherungsmaklers Schunck, über die Folgen der Eurokrise und die Prämienentwicklung

60 IAA NUTZFAHRZEUGE
Lang-LKW, Elektro-Mobilität, Effizienz: Welche Themen und Produkte die IAA-Besucher bewegt haben

BWVL
Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V.

BWVL-FORUM: Seite 44

Zwei Jahrzehnte Wachstum

LKW, Bahn, Binnenschiff: Der World Transport Report zeigt, wie sich der Güterverkehr bis 2030 entwickeln wird

Seite 22

Aufträge und Fahrzeuge im Anzeigenteil ab Seite 76

VITA

Gerhard Müller

Gerhard Müller (geboren 1956 in Berg am Starnberger See) ist seit 1996 Mitglied der Geschäftsleitung und seit 2010 alleiniger Vorstand der Schunck Group. Zuvor war Müller in verschiedenen Funktionen in Industrie und Beratung tätig, darunter bei Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sowie den US-Konzernen Schlumberger und Emerson. Müller absolvierte zuvor ein BWL-Studium mit Abschluss Diplom-Betriebswirt an der Fachhochschule München. *ak*

„Wir sehen uns als Fachmakler, der mit der Logistikbranche auf Augenhöhe spricht“

GERHARD MÜLLER,
Vorstand Schunck Group

Schunck-Zentrale in München

UNTERNEHMEN

Versicherungsmakler Schunck

Die Schunck-Gruppe zählt zu den größten Versicherungsmaklern für Kunden aus Verkehr, Logistik sowie Industrie in Deutschland. Schunck beschäftigt über 300 Mitarbeiter im In- und Ausland und unterhält elf Niederlassungen in Deutschland sowie eigene Niederlassungen in Frankreich, Österreich, Spanien und Ungarn. Andere Länder werden über Partner abgedeckt. Das Münchner Maklerhaus hat mehr als 13.000 Kunden, davon über 10.000 im Bereich Logistik. Das betreute Prämienvolumen beträgt rund 130 Millionen Euro, vor allem im Bereich der Verkehrshaftungs- und Warentransportversicherungen. Als Hauptwettbewerber gelten die Aktiv Assekuranz und der internationale Industrieversicherer Marsh. Schunck wurde 1919 in Berlin gegründet und ist seither im Familienbesitz. Am 1. März hatte Albert Schunck (50) die Nachfolge seines Vaters Horst Schunck (80) als Vorsitzender des Aufsichtsrates bei der Oskar Schunck AG & Co.KG angetreten und leitet nun das Unternehmen in der vierten Generation. *ak*

Gerhard Müller führt als alleiniger Vorstand den auf Transport und Logistik spezialisierten Münchner Versicherungsmakler Schunck Group

Schunck/Marcus Vetter (2)

Versicherer passen die Prämien an

Welche Auswirkungen die Eurokrise auf den Versicherungsmarkt im Bereich Transport und Logistik hat und wie sich Risiken reduzieren lassen, verrät im Interview Gerhard Müller, Chef des Versicherungsmaklers Schunck.

Herr Müller, in welcher Währung legen Sie momentan Ihre Ersparnisse an?
Das meiste in Euro.

Glauben Sie an den Bestand des Euro?
Ja. Der Euro ist nach wie vor weltweit die zweitwichtigste Währung nach dem Dollar. Das zeigt sich am Verhalten der Finanzinvestoren weltweit. Allein China hat riesige Summen in Euro angelegt. Und Europa braucht den Euro, er hält unseren Wirtschaftsraum zusammen.

Gibt es Risiken durch die Eurokrise, gegen die sich Speditionen versichern sollten?
Ja, die Forderungsausfallversicherung ist hier zu empfehlen. Diese sichert sowohl inländische wie ausländische Forderungen gegen Zahlungsausfälle der Kunden ab. Hier ist zu beachten, dass mittlerweile Forderungen an griechische Unternehmen meistens vom Versicherungsschutz ausgenommen sind. Ähnliche Ausschlüsse gibt es beispielsweise auch für Syrien oder Iran.

Lohnt sich eine solche Versicherung für Spediteure?
Ja, wenn der mögliche Verlust sehr hoch ist.

Was kostet ein solcher Schutz?
Die Tarifierung hängt stark von der Schadenhistorie im Hinblick auf die Forderungsausfälle ab. Als Richtwert kann man bei einer Spedition mit etwa 10 Millionen Umsatz von einer Jahresprämie von 15.000 Euro netto plus gegebenenfalls Prüfungsgebühren ausgehen.

Was können Spediteure ansonsten tun, um sich gegen Zahlungsausfälle zu schützen?
Am besten regelmäßig, also jede Woche, die Bonität der Kunden überprüfen. Dazu zählt, Unternehmensnachrichten in Fachmedien und im Internet zu verfolgen. Eine weitere gute Quelle sind die eigenen Fahrer, die das Lager des Kunden regelmäßig besuchen. Diese bekommen schnell Veränderungen beim Kunden mit. Alarmsignale sind auch plötzliche Änderungen in der Zahlweise der Kunden, selbst wenn die Forderungen noch nicht überfällig sind.

Sind eigentlich auch Versicherungen gefährdet, durch die Eurokrise pleitezugehen?
Die Finanzbranche insgesamt wackelt etwas, aber hier gibt es ja Ratings, die wir für unsere Kunden regelmäßig überprüfen. Wenn sich das Rating verschlechtert, informieren wir unsere Kunden und stimmen ab, ob der Versicherer gewechselt werden soll.

Gab es schon solche Wechsel in jüngster Zeit?
Ja, es gab Fälle, wo wir unser Volumen schrittweise reduziert haben.

Welche Auswirkungen hat die Eurokrise auf die Versicherungsverträge?
Die Erträge der Versicherer aus Kapitalanlagen gehen aufgrund der extrem niedrigen Zinsen zurück. Das führt zum Beispiel dazu, dass die Garantieversprechen der Lebensversicherer immer schwerer eingehalten werden können. Außerdem steigen bei geringeren Kapitalerträgen in allen Segmenten die Prämien.

Die KFZ-Versicherer haben ihre jüngsten Prämienerhöhungen vor allem mit gestie-

Shell
FuelSave Diesel

Shell
RIMULA
Heavy Duty Diesel Engine Oils

Kraftstoffeffizienz²
Unsere Formel für Ihren Erfolg.

Shell FuelSave Diesel und das Hochleistungs-Motorenöl Shell Rimula R6 LME – unser Doppelpack für weniger Verbrauch, mehr Leistung und besseren Schutz Ihrer Fahrzeuge. Beide unterstützen Sie dabei, Kraftstoff zu sparen, die Motorleistung Ihrer Fahrzeuge länger auf hohem Niveau zu halten und den mit dem Kraftstoffverbrauch Ihres Fuhrparks verbundenen CO_2-Ausstoß zu senken. Und sorgen dabei für eine sichere Schmierung und verlässlichen Schutz Ihrer Fahrzeuge. **Daher vertraute auch Daimler auf Shell FuelSave Diesel und Shell Rimula R6 LME beim Record Run 2011, bei dem der neue Mercedes-Benz Actros erneut eine Effizienz-Bestmarke im Güterstraßenverkehr setzen konnte.** Informieren Sie sich bei Ihrem Shell Markenpartner über die Produktvorteile und lassen Sie sich das Einsparpotenzial für Ihren Fuhrpark aufzeigen. Nähere Produktinformationen, Details zum Daimler Record Run 2011 und zu Ihrem Shell Markenpartner vor Ort finden Sie hier: **www.shell.de/transport**

genen Schadenquoten und nicht mit der Eurokrise begründet.
Das stimmt. Wenn die Konjunktur brummt, wird mehr gefahren und dadurch steigt automatisch die Schadenquote. Aber gerade im KFZ-Bereich war in den vergangenen Jahren der Wettbewerb zwischen den Versicherern sehr hoch. Auch aufgrund der niedrigen Zinsen am Kapitalmarkt können sich die Versicherer diesen Preiskampf nicht mehr leisten und müssen deshalb die Prämien anpassen.

Von welcher Entwicklung bei den Prämien für KFZ-Haftpflicht und Kasko gehen Sie für das kommende Jahr aus?
Wir rechnen damit, dass einige Versicherer um durchschnittlich etwa 15 Prozent erhöhen möchten.

Wir groß ist denn die Spanne zwischen dem günstigsten und teuersten Versicherer?
Diese kann bei KFZ bis zu hundert Prozent betragen, wobei es auch Leistungsunterschiede gibt.

Welche Unterschiede sind dies bei KFZ-Versicherungen im Nutzfahrzeugbereich?
Da gibt es sehr viele Leistungsunterschiede, zum Beispiel die mögliche Deckung für Arbeiten auf dem Flughafenvorfeld oder genehmigungspflichtige Gefahrguttransporte. Ein Rahmenvertrag kann bis zu 40 Seiten im Deckungsumfang umfassen.

Wofür braucht ein Spediteur überhaupt einen Makler wie Schunck, er kann doch selbst auch Prämien vergleichen und direkt beim Versicherer abschließen?
Könnte er, aber ein Makler hat drei entscheidende Vorteile: Erstens: Versicherung und Versicherungsvertreter handeln im Interesse der Versicherung, ausschließlich ein Makler handelt im Interesse des Kunden. Zweitens bündelt der Makler die Einkaufsmacht seiner Kunden und kann so die bestmöglichen Konditionen bei Prämie und Versicherungsumfang mit den Versicherern verhandeln. Ein einzelner Kunde alleine tut sich da schon schwerer. Drittens: Es kommt nicht nur auf die Prämie an, sondern auf die gesamte Dienstleistung rund um die Versicherung, insbesondere auch die Schadenbearbeitung. Und was Schunck betrifft, wir sind seit über 90 Jahren im Verkehrsbereich aktiv und die Logistik ist seit jeher unser Kerngeschäft. Wir betrachten uns als Teil der Branche und als Fachmakler, der mit der Logistikbranche auf Augenhöhe spricht.

> „Geschäftsführer und andere Manager laufen Gefahr, im Gefängnis zu landen"
>
> GERHARD MÜLLER, Vorstand Schunck Group

Sie bieten seit Kurzem auch Schadenpräventionsberatung. Was bringt das den Kunden?
Viel Geld. Wir haben einen Kunden, bei dem wir durch unsere Präventionsberatung mehrere Hunderttausend Euro einsparen konnten.

Wie schaffen Sie das?
Wir beginnen mit einer umfassenden Analyse. Wir werten zum Beispiel genau aus, welcher Fahrer wo und wann Unfälle verursacht. Oftmals finden sich hierzu in den Unternehmen viele subjektive Meinungen, aber kaum Fakten. Anschließend starten wir zusammen mit unserem Kunden eine Reihe von Maßnahmen – beginnend mit den Führungskräften bis hin zu Schulungen der Fahrer.

Und damit lässt sich so viel einsparen?
Ja, es sinken zum einen die Prämien für die KFZ-Versicherung. Hinzu kommt die Vermeidung der innerbetrieblichen Schäden, die durch Unfälle der LKW entstehen. Nach unseren Erhebungen liegen diese Kosten zwischen 1800 und 3500 Euro je Schadenereignis. Diese Kosten ergeben sich aus unterschiedlichen Komponenten wie Lohnfortzahlung, wenn der Fahrer verletzt ist, Vertragsstrafen wegen verspäteter Lieferung, Wertminderung der LKW, Vorhalten eines Reserve-LKW oder die Kosten für einen Miet-LKW – und nicht zu vergessen der Imageschaden, den Spediteure bei häufigen Lieferverzögerungen erleiden.

Was kostet Kunden dieser Schunck-Service?
Sehr wenig, wir sehen es hauptsächlich als Serviceleistung. Es ist jedenfalls ein Bruchteil von dem, was er sich spart.

Für wie viele Kunden führen Sie diese Beratungsdienstleistung durch?
Wir haben das Angebot erst vor wenigen Monaten eingeführt. Wir hoffen, dass es in den kommenden Jahren ein paar Hundert sind. Das Komplettangebot, in das auch die Führungskräfte der Kunden intensiv eingebunden werden, können wir aus Kapazitätsgründen immer nur einer Handvoll Unternehmen bieten.

Ab welcher Unternehmensgröße macht die Schadenberatung Sinn?

VR/André Gieße

Gerhard Müller in seinem Büro im Gespräch mit Andre Kranke (l.), stellvertretender Chefredakteur der Verkehrs-Rundschau

STANDPUNKTE

Herr Müller, sind Sie für oder gegen…

- 👍 die Wiederherstellung der alten Rechtslage bei der Anhängerhaftung
- 👍 mehr Investitionen in den Verkehrsträger Straße
- 👍 die völlige Freigabe der Kabotage in der EU
- 👎 die Einbeziehung von externen Kosten in die LKW-Maut
- 👍 die Gründung einer europäischen Ratingagentur
- 👍 die Ausweitung der LKW-Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen
- 👍 die Einführung einer PKW-Maut
- 👍 die Durchführung des Lang-LKW-Feldversuchs
- 👍 ein geregeltes Ausscheiden Griechenlands aus dem Euroraum

Die Komplettlösung ist für Betriebe ab hundert LKW interessant.

Und kleinere Kunden?
Hier bieten wir schon jetzt ein Softwareprogramm, das nützliche Analysen und Hilfestellungen bietet. Sie finden es auf unserer Internetseite www.schunck.de.

Und bei Transportversicherungen, bieten Sie hier auch Schadensprävention?
Auch hier haben wir ausgewählte Partner, die für unsere Kunden im Bereich der Schadenprävention arbeiten. Viele Unternehmen haben hier schon viel gemacht. Zum Beispiel durch Scannung und Videodokumentation der Verladung.

Was sind denn die typischen Schäden bei den Transportversicherungen?
Warenschäden durch falsches Umladen oder Schwund durch Falscheinlagerungen oder Diebstahl.

Welche Versicherung vergessen Unternehmen im Bereich Logistik oftmals?
Die Unternehmen sind in der Regel gut versichert, aber Führungskräfte sind einem zunehmend großen Risiko ausgesetzt.

Welchem Risiko?
Deutsche Gerichte, aber auch die Unternehmen selbst, machen immer häufiger Führungskräfte für Fehler haftbar. Das hat in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Also immer dann, wenn fahrlässig gehandelt wird, zum Beispiel ein Organisationsverschulden vorliegt, laufen Vorstände, Geschäftsführer und andere Manager Gefahr, für Schäden mit ihrem persönlichen Vermögen unbegrenzt zu haften oder sogar ins Gefängnis zu müssen.

Geben Sie doch mal ein Beispiel.
Gerne. Ein Fahrer überschreitet seine gesetzlich erlaubte Fahrzeit, weil zum Beispiel der Disponent ihm am Telefon gesagt hat, dass er dies machen soll. P assiert dann ein Unfall mit Sach- oder sogar Personenschaden, muss der Geschäftsführer oder die zuständige Führungskraft nachweisen, dass sie den Disponenten im Vorfeld schriftlich angewiesen hat, so etwas auf keinen Fall zu tun und auf die Fahrzeiten zu achten. Auch muss diese Vorgehensweise in der Firma gelebt werden. Kann diese Weisung und Arbeitsweise vor Gericht nicht glaubhaft nachgewiesen werden, was oft vorkommt, laufen die Führungskräfte Gefahr, ins Gefängnis zu kommen. Daher empfehlen wir zusätzlich zur D&O auch eine Spezialstrafrechtschutzversicherung abzuschließen.

Welche Führungskräfte sind von der Haftung betroffen?
Vorstände, Geschäftsführer und alle weiteren Organe haften unbegrenzt mit ihrem persönlichen Vermögen. Andere Mitarbeiter zahlen nach bisheriger Rechtsprechung maximal drei Monatsgehälter.

Schließen Firmen automatisch eine solche Versicherung für ihre Führungskräfte ab?
Nein, das muss man separat machen.

Was kostet ein guter Versicherungsschutz?
Für das empfohlene absolute Minimum von einer Million Versicherungssumme kostet es ein Unternehmen etwa eintausend Euro pro Jahr zuzüglich Versicherungssteuer.

Wie reagieren denn die Logistikführungskräfte auf diese Versicherung?
Viele mittelständische Speditionsgeschäftsführer sagen, ich habe alles im Griff. Einige agieren auch nach dem Prinzip „No risk, no fun". Dennoch schließen immer mehr Manager eine solche Versicherung ab.

Wie viele Führungskräfte haben denn so eine Versicherung?
Allgemein bei Großunternehmen in Deutschland nahezu hundert Prozent. Bei Mittelständlern schätze ich 30 bis 50 Prozent. Bei Speditionen würde ich sagen etwa ein Drittel.

Zum Schluss noch ein außergewöhnliches Risiko, dem Sie hier in der Schunck-Zentrale sehr nahe waren: Etwa 800 Meter von hier entfernt wurde vor wenigen Wochen die Schwabinger-Fliegerbombe von den Sprengmeistern gezündet. Waren Sie davon betroffen?
Ja, wir haben uns innerhalb des Ein-Kilometer-Umkreises befunden und haben deshalb alle Mitarbeiter vor der Sprengung nach Hause geschickt.

Wurde Ihr Bürogebäude beschädigt?
Nein, dafür waren wir zu weit entfernt.

Andere Häuser erlitten Schäden. Ist ein Hauseigentümer eigentlich gegen so was versichert?
Ja, in den meisten Gebäudeversicherungen ist die Gefahr Explosion und Feuer versichert.

André Gieße, Andre Kranke

Mit aktuellem Wissen den steigenden Anforderungen des dynamischen Logistikmarktes gerecht werden

springer-gabler.de

Peter Klaus, Winfried Krieger, Michael Krupp (Hrsg.)
Gabler Lexikon Logistik
Management logistischer Netzwerke und Flüsse
5. Aufl. 2012. XX, 648 S. mit 148 Abb.
Geb. € (D) 89,95
ISBN 978-3-8349-3371-3

Logistik und Supply Chain Management gehören heute zu den wichtigsten unternehmerischen Aufgaben und ihre Bedeutung wächst kontinuierlich. Denn optimierte logistische Prozessketten verbessern die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen entscheidend. Das Lexikon erläutert, was für die Gestaltung und kontinuierliche Weiterentwicklung logistischer Flüsse und Systeme und damit für die effektive Planung, Steuerung und Kontrolle der strategischen und operativen logistischen Aktivitäten wissenswert und wichtig ist.Um den Anforderungen des dynamischen Logistikmarktes gerecht zu werden, wurde die fünfte Auflage in der Begriffsauswahl dem gegenwärtigen state of the art angepasst und ggfs erweitert.

Einfach bestellen:
SpringerDE-service@springer.com
Telefon +49 (0)6221 / 345 – 4301

Springer Gabler

Änderungen vorbehalten. Erhältlich im Buchhandel oder beim Verlag.