SCHADEN .NEWS

20.06.2017

GDV: WENIGER UNFÄLLE, TEURERE REPARATUREN

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) hat untersucht, wie sich Fahrerassistenzsysteme auf die Schadenentwicklung tatsächlich auswirken. Das Fazit: gegenüber dem Jahr 2015, in dem die Assekuranzen Schäden in Höhe von rund 22 Milliarden Euro reguliert haben, sollen die Kosten der Kfz-Versicherer für Entschädigungsleistungen bis 2035 um 7 bis maximal 15 sinken.

ASSISTENZSYSTEME HABEN "NUR GERINGEN EINFLUSS AUF DAS SCHADENGESCHEHEN"

„Die neuen Systeme machen das Autofahren zwar sicherer, sie verbreiten sich im Fahrzeugbestand aber nur langsam und machen Reparaturen im Schadenfall teurer. Auf absehbare Zeit hat der technologische Fortschritt also nur geringen Einfluss auf das Schadengeschehen“, erklärt Bernhard Gause, Mitglied der GDV-Geschäftsführung, in der Pressemeldung.

DIE GRÖSSTEN EFFEKTE HABEN NOTBREMS- UND PARKASSISTENTEN

Die Studienautoren haben insgesamt sechs Systeme analysiert: Spurhaltesystem, Spurwechselassistent, Notbremsassistent, Park- und Rangierassistent, Autobahnpilot, City-/Landstraßenpilot. Den größten Effekt auf Kfz-Haftpflichtschäden sollen demnach Notbremsassistenten sowie Park- und Rangierassistenten haben, die bis 2035 jeweils

zu Einsparungen von rund 5 bis 10 Prozent führen könnten. Schäden am eigenen Auto werden am besten mit einem Park- und Rangierassistenten vermieden, der nicht nur warnt, sondern das Auto auch lenkt und bremst – ein solches System könnte laut den Studienautoren bei den Kaskoschäden bis 2035 Einsparungen von rund 4 bis knapp 8 Prozent erreichen.

Die grundlegenden Erkenntnisse der Studie sind:

1. ASSISTENZSYSTEME HABEN AUF VIELE SCHÄDEN KEINEN EINFLUSS

Ein Autobahnpilot hilft gegen Autodiebe ebenso wenig wie eine Einparkhilfe vor Steinschlag, Hagel oder Marderbissen schützt. Auch der beste Notbremsassistent ändert nichts an den physikalischen Gesetzen für den Bremsweg eines Autos.

2. SYSTEME IN DER PRAXIS OFT WENIGER WIRKSAM

In Baustellenbereichen oder bei widriger Witterung können Assistenzsysteme an Grenzen stoßen, zudem nutzen die Fahrer die Systeme nicht durchgehend. Im realen Straßenverkehr werden daher weniger Schäden verhindert, als es unter idealen Bedingungen möglich wäre.

3. VERBREITUNG GEHT LANGSAM VORAN

Neue Assistenzsysteme und automatisierte Fahrfunktionen werden nur für Neuwagen angeboten und auch hier zunächst für wenige. Erst viele Jahre nach der Markteinführung ist die neue Technik in nahezu allen Fahrzeugen vorhanden.

4. ZUSÄTZLICHE TECHNIK SORGT FÜR HÖHERE REPARATURKOSTEN

Der Einbau weiterer Sensoren und neuer Technik erhöht im Schadenfall die Reparaturkosten. Ein Assistenzsystem macht etwa den Austausch einer Windschutzscheibe um rund 30 Prozent teurer.

Lisa Möckel