



26.04.2023

WIE STELLT SICH DAS WERKSTATTNETZ DER HDI VERSICHERUNG AUF?

Kostensituation, Mobilitätswende, nachhaltige Reparaturen – die Herausforderungen für die rund 1.200 Partnerwerkstätten des SSV Schadensschutzverbandes sind vielfältig. Im exklusiven Interview mit schaden.news spricht Geschäftsführer Gerald Beese über die größten Herausforderungen und die Pläne des Werkstattnetzes der HDI-Versicherung.

Herr Beese, wie schätzen Sie die aktuelle Lage im Schadenmarkt ein? Gerald Beese: Die Situation ist deutlich entspannter als beispielsweise vor zwei Jahren, aber nach wie vor angespannt. Natürlich beschäftigen sich die Partnerwerkstätten in unserem Werkstattnetz wie im gesamten Markt mit den unterschiedlichen Herausforderungen. Allerdings haben wir den Eindruck, dass die Betriebe mit der Situation jetzt besser umgehen können als im vergangenen Jahr. Die Rahmenbedingungen lassen sich eben nicht ändern und den Betrieben ist es gelungen das „neue Normal“ zu adaptieren.

Welche Auswirkungen haben die stark gestiegenen Energiepreise auf die Stundenverrechnungssätze beim SSV Schadensschutzverband? Gerald Beese: Wir sprechen regelmäßig mit unseren Partnerbetrieben über die jeweils individuelle Lage. Beim Beispiel Energiepreise können die Auswirkungen von Betrieb zu Betrieb sehr unterschiedlich sein. Daher macht eine pauschale Erhöhung der Stundensätze im gesamten Werkstattnetz keinen Sinn. Wir verhandeln mit jedem Partner über seine Konditionen vor dem Hintergrund nachvollziehbarer Preisentwicklungen, z.B. bei den Energie-Kosten. Allerdings hat die Frequenz unserer Gespräche angesichts der Dynamik deutlich zugenommen.

Wie entwickelt sich das durch den SSV vermittelte Reparaturvolumen? Gerald Beese: Der Markt ist nach wie vor volatil. Das war im Unfallschadengeschäft aber schon immer so. Wir haben in unser Werkstattnetz im vergangenen Jahr rund 20.000 Reparaturaufträge vermittelt. Aus unserer Sicht hat sich die Vermittlungsquote jetzt wieder einigermaßen auf das Vor-Corona Niveau eingependelt. Natürlich hakt es noch bei der reibungslosen Versorgung mit Ersatzteilen. Aber auch mit dieser Situation können unsere Partnerwerkstätten umgehen. Wir denken die Lage wird sich auch hier weiter entspannen.

Welche Herausforderungen sehen Sie auf die Reparaturfachbetriebe in den nächsten Jahren zukommen? Gerald Beese: Die größten Herausforderungen für die Betriebe sehen wir beim Mobilitätswandel, dem Fachkräftemangel und dem Thema der Nachhaltigkeit. Wir gehen nicht davon aus, dass sich die Energiepreise auf absehbare Zeit signifikant rückläufig entwickeln werden.

Neue Aufgaben kommen auch auf Sie als SSV und den Kfz-Versicherer HDI zu, richtig? Gerald Beese: Die Entwicklung trifft uns natürlich ebenso wie die Betriebe. Ob Werkstatt- oder Ersatzteilpreise – sicher werden wir weiterhin verstärkt auf die wirtschaftliche Effizienz der Unfallschadenreparatur achten müssen. Ein großer Treiber wird aber gerade bei allen Kfz-Versicherern die Nachhaltigkeit sein. Die große Herausforderung für die gesamte Branche wird die Definition einheitlicher Standards werden.

Wieso sind einheitliche Standards beim Thema Nachhaltigkeit so wichtig? Gerald Beese: Wir sehen derzeit die Gefahr, dass es im Markt viele unterschiedliche Definitionen von nachhaltiger Reparatur und ganz verschiedene Berechnungen von CO2-Reduzierung gibt. Unsere Branche braucht aber messbare, nachvollziehbare und transparente Kriterien, an denen sich Werkstätten, Kfz-Versicherer und unsere Kundinnen und Kunden orientieren können. Nur dann werden wir Nachhaltigkeitsziele tatsächlich auch erreichen können.

Wer sollte diese Standards definieren? Gerald Beese: Die Notwendigkeit einheitlicher Standards ist bereits erkannt worden. Neben dem Gesamtverband der Versicherungswirtschaft (GDV) sehe ich auch Verbände wie ZKF und ZDK als Treiber der Diskussion.

Wie nachhaltig ist denn die Unfallinstandsetzung in Ihrem Werkstattnetz schon heute? Gerald Beese: Wir nehmen das Thema sehr ernst und setzen schon heute auf eine nachhaltige Unfallschadenreparatur. Nehmen wir das Beispiel Instandsetzen vor Erneuern: Wir prüfen mit eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern jeden Schadenfall individuell darauf, ob eine Reparatur anstatt eines Ersatzteiltausches möglich ist. So arbeiten wir daran den Anteil instandgesetzter Teile weiter zu erhöhen.

Ein Thema, das Sie sicher auch beschäftigt ist, die Digitalisierung. Gerald Beese: Ja, das ist richtig. Wir setzen auf die gezielte Digitalisierung von Prozessen in der Schadenregulierung und versuchen auch hier, gemeinsam mit unseren Partnern, noch effizienter zu werden. Wir meinen allerdings auch, dass es im Schadengeschäft und in unserem Werkstattnetz nach wie vor auf den persönlichen Kontakt ankommt.

Derzeit führen Sie ein Pilotprojekt durch, in dem Sie anhand von Videoaufnahmen die Kalkulation von Schadenreparaturen beschleunigen. Um was geht es dabei? Gerald Beese: Es handelt sich dabei um ein relativ überschaubares Pilotprojekt. Wir testen in einigen Partnerbetrieben wie groß das Potenzial des Einsatzes Künstlicher Intelligenz bei der Schadenkalkulation anhand von Fotos und Videoaufnahmen eines Unfallschadens ist. Die Frage lautet für uns: Ist es sinnvoll Bilder von oder besser gleich Videos von Beschädigungen aufzunehmen. Wir prüfen ergebnisoffen. Klar ist aber auch, dass die Entwicklung eindeutig in diese Richtung geht.

Vielen Dank für unser Interview.

