SCHADEN.NEWS







15.11.2023

BVDP KRITISIERT STUDIE DER KFZ-VERSICHERER

Die aktuell kräftig steigenden Schadenkosten beschäftigen Kfz-Versicherer, Schadensteuerer und Werkstätten gleichermaßen. Mitte Oktober hatte der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) weiter Alarm geschlagen: „Reparaturkosten von E-Autos um bis zu 35 Prozent höher als für vergleichbare Verbrenner“, hieß es seitens der Kfz-Versicherer. Die Komplexität des Themas werde stark reduziert und in der Gesamtschau hinterließe diese Aussage einen irreführenden Eindruck, kritisiert nun der Bundesverband der Partnerwerkstätten.

GERINGERE SCHADENHÄUFIGKEIT BEI E-AUTOS

Die Interessensvertretung der K+L-Betriebe, die an die Schadensteuerung angeschlossen sind, meint: „Es zeigt sich klar, dass der Wandel zur E-Mobilität zu einer deutlicheren sichereren Gesamtsituation auf deutschen Straßen und damit auch zu weniger Personenschäden und Todesfällen führt.“ Der BVdP bewerte es als sehr positiv, dass die Zahl der Unfälle im Haftpflichtschaden um 5 bis 10 Prozent und im Teil- bzw. Kaskofall um bis zu 20 Prozent sinken würde. Vorstandsmitglied Peter Vogel, selbst Unternehmer und Betriebsinhaber des Karosserie- und Lackiercenters Vogel in Brilon und Meschede, bestätigt aus seiner Praxis als Tesla Approved Bodyshop diese Entwicklung. Der Verband sieht hier Kostenerleichterungen für Kfz-Versicherer, da dieser Trend weniger Ersatzleistungen bei Personenschäden zur Folge haben werde.

„LERNEFFEKTE MÜSSEN SICH BEI DER REPARATUR ERST NOCH EINSTELLEN“

Der Bundesverband der Partnerwerkstätten bezieht sich bei seiner Kritik auch auf eine Aussage von AZT-Geschäftsführer Dr. Christoph Lauterwasser: „Wir haben mehr als 125 Jahre Erfahrungen mit

Verbrennern, aber nur rund zehn Jahre mit modernen Elektrofahrzeugen." Es sei nach Ansicht des Verbandes deshalb nicht verwunderlich, „dass sich einige Betriebe noch in einer Lernphase befinden und sich die Lerneffekte teilweise noch einstellen müssen und werden, zumal das Thema E-Mobilität oftmals nicht faktenbasiert, sondern gesellschaftlich hochemotional diskutiert wird." Auch das könne Werkstätten verunsichern. Daher hätten die Verbände im vergangenen Jahr das Fachbetriebskennzeichen „E-Mobilität" ins Leben gerufen, um „Handlungs- und Qualitätssicherheit" zu geben. In der Erklärung des BVdP heißt es zudem: „Ein Großteil der Reparaturfachbetriebe, die im BVdP organisiert sind, dürfen ruhigen Gewissens als marktführend bei der Reparatur neuer Antriebstechniken gelten."

STUNDENSÄTZE: UNTERSCHIEDE ZWISCHEN FREIEN K&L-BETRIEBEN, SCHADENSTEUERUNG UND MARKENWERKSTATT

Der GDV hatte im Oktober auch die langen Standzeiten und die hohen Stundenverrechnungssätze bei der Reparatur von Elektro-Fahrzeugen kritisiert. Hierzu stellt der BVdP fest: „Wer elektrisch betriebene Fahrzeuge fachgerecht reparieren will, muss erst einmal kräftig investieren: Und zwar in Qualifikation, Equipment, Fläche sowie in neue Prozesse und Skills. Das schlägt sich natürlich auf die Stundenverrechnungssätze nieder und kann nicht Gegenstand von Kritik sein, sondern das ist eine betriebswirtschaftliche Notwendigkeit." Viel spannender sei aus der Sicht des Bundesverbandes, inwieweit sich aus den vom GDV erhobenen Daten Unterschiede hinsichtlich der Stundenverrechnungssätze zwischen freien K&L-Betrieben, Betrieben aus der Schadensteuerung und herstellergebundenen Betrieben erkennen lasse. „Wäre dies möglich, dann dürften die Kostentreiber schnell identifiziert sein."

„KFZ-VERSICHERER MÜSSEN IHRE HAUSAUFGABEN ERLEDIGEN"

Kritik übt der BVdP auch an den Kfz-Versicherern selbst. Vorstandsmitglied Peter Vogel erklärt in der Stellungnahme: „Die Rentabilität für die Versicherungswirtschaft könnte noch größer sein, wenn diese ihre Hausaufgaben erledigen und das konsequent umsetzen würde, was sie seit Jahren von den Partnerbetrieben im K-&L Geschäft verlangt - und was diese auch bereits umgesetzt haben. Nämlich Effizienz, digitale Prozesse und schnelle Reaktionszeiten anstelle von KV und Rechnungskürzungen für Kleinteile sowie AW-Kürzungen für Fehlerspeicher auslesen usw., ausgelöst durch Prüfdienstleister." Im Gespräch mit der Redaktion führte Peter Vogel weiter aus: „Die Digitalisierung im Schadenmarkt führt derzeit einseitig zur Entlastung bei Kfz-Versicherern und Schadensteuerern und zu zusätzlichem Personalaufwand und Aufgabenverlagerung bei K&L-Betrieben." Wer Interesse daran habe, die Reparaturkosten und in der Konsequenz die Beiträge für die Kfz-Versicherung in einem vernünftigen Rahmen zu halten, komme um eine Lösung nicht herum. Für den Bundesverband besteht diese Lösung darin, „die Schäden dort einzusteuern, wo Expertise, Qualifikation und Prozesse passen, also viele der vom GDV beschriebenen Ursachen für gestiegene Kosten bereits eliminiert sind. Im Klartext bedeutet das, auf die hochqualifizierten Partnerbetriebe aus der Schadensteuerung zurückzugreifen."

Christian Simmert