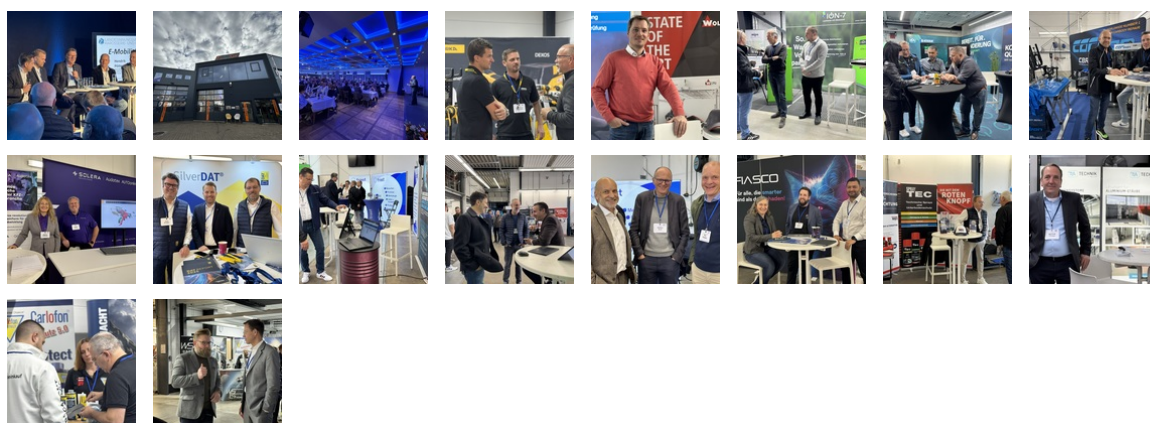




29.10.2025

STARKE BRANCHE TRIFFT SICH IN SÜDBAYERN

Schon beim Begrüßungsabend des Landesverbandstages 2025 der Karosserie- und Fahrzeugbauer-Innung Südbayern zeichnete sich ab, dass das Branchentreffen auch in diesem Jahr stark besucht sein wird. Neben Karosserie- und Lackierbetrieben kam in Bad Aibling am vergangenen Wochenende (24./25.10.2025) auch viele Entscheider aus der Kfz-Versicherungswirtschaft und Schadensteuerung zusammen. Zudem waren Spitzenvertreter des Dachverbandes ZKF und BFL dabei sowie rund 40 namhafte Werkstattausrüster.

NETZWERKEN STAND IM MITTELPUNKT

Der bayrische Landesverbandstag gehört mit rund 250 Gästen zu den teilnehmerstärksten Innungstreffen der Republik. Die diesjährige Zusammenkunft fand im modernen Karosserie- und Lackierbetrieb Fabricar statt. Dialogannahme, Karosserie- und Lackierabteilung – die gesamte Werkstatt wurde für einen Tag zur Bühne der Branche. Im Mittelpunkt standen vor allem das Netzwerken und der persönliche Austausch. „Wir bieten Jahr für Jahr ein starkes Event, das nicht nur unsere Mitgliedsbetriebe sondern auch weite Teile der gesamten Branche nutzen“, erklärte Geschäftsführer Robert Paintinger gegenüber schaden.news. Sein Fazit: „Die Stimmung war auch in diesem Jahr wieder richtig klasse. Vor allem spürte man die Zuversicht und Zukunftsorientierung unserer Mitgliedsbetriebe.“

ELEKTROMOBILITÄT: CHANCE ODER TRUGBILD?

In zwei Paneltalkrunden thematisierte der Landesverbandstag auch aktuelle Entwicklungen in der Elektromobilität. David Sultzer (NIO Deutschland), Michael Schnapp (HUK-Coburg), Dr. Christian Sahr (AZT) und Hendrik Pötter (DAT Group) diskutierten mit Geschäftsführer Robert Paintinger über Reparaturkosten, Herstellervorgaben und künftige Entwicklung von E-Mobility. Die stärkste Bremse für die Verkehrswende sahen die Experten nicht so sehr in der Lade-Infrastruktur, sondern vielmehr beim Verfall der Restwerte für E-Autos, dem Kostenrisiko beim Kauf sowie im Angebotswirrwarr beim Laden. Die Verbraucherinnen und Verbraucher seien verunsichert und ihnen fehle vor allem die persönliche Erfahrung mit E-Autos. Dies zeige auch der **diesjährige DAT-Report** unterstrich DAT-Experte Hendrik Pötter. Der Leiter des Allianz Zentrums für Technik (AZT) Dr. Christian Sahr lieferte ebenfalls Fakten: Brände bei E-Autos seien kein Thema, vielmehr sind nach Auffassung der Experten Reparaturen an der Batterie aufgrund unverhältnismäßiger Reparaturkosten problematisch. Wie schon das Kraftfahrzeugtechnische Institut (KTI) kritisierte Dr. Christian Sahr auch die „völlig übersteuerten Abschleppkosten von E-Autos mancher Anbieter“. Bei der HUK-Coburg sind derzeit laut Angaben der Kfz-Assekuranz 350.000 Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb versichert. Michael Schnapp (Leiter Schadenprozessmanagement) forderte gerade chinesische Automobilhersteller auf, die Ersatzteilverfügbarkeit deutlich zu verbessern. Die Standzeiten bei der Unfallschadenreparatur seien unverhältnismäßig lang. David Sultzer, Geschäftsführer NIO-Deutschland konterte: NIO habe in den letzten Jahren die Verfügbarkeit von Ersatzteilen deutlich verbessert, eine Zustellung sei nach Aussage von NIO heute innerhalb von 48 Stunden möglich.

REPARATURKOSTEN IN DEN GRIFF BEKOMMEN

Nach wie vor beschäftigt die Kfz-Versicherungswirtschaft die hohen Reparaturkosten. Michael Schnapp (HUK-Coburg) wurde beim Paneltalk konkret: Die Schadenkosten würden bei der Instandsetzung von E-Autos um 27 % höher liegen als bei Verbrennern. Kritisiert wurden die Reparaturvorgaben der Hersteller für den Austausch der Batterie. Dr. Christian Sahr (AZT) stellte klar, dass aus technischer Sicht nicht bei jedem Unterbodenschaden gleich der Akku ausgetauscht werden müsste. Es müsse mehr Reparaturkonzepte der Automobilhersteller geben. HUK-Coburg und AZT waren sich einig: In nur zwei Prozent der Unfallschäden sei die Batterie überhaupt betroffen. Die Kosten hierfür seien aber überproportional hoch. Der deutlich größere Anteil der Unfallschäden betreffe die Karosserie.

E-MOBILITY, EINE HERAUSFORDERUNG FÜR K&L-BETRIEBE?

Beim zweiten Paneltalk beschäftigten sich Landesinnungs-Chef Thomas Schneider, die Betriebsinhaber Benedikt Müller und Manuel Ruhfass sowie Erik Papinski (ehem. AIRC-Präsident und Bundesinnungsmeister in Österreich) mit der Praxis bei der Instandsetzung von E-Autos. Grundsätzlich sei die Reparatur kein Hexenwerk, bekräftigten alle Teilnehmer. Dennoch gibt es Herausforderungen, die vor allem in der Fahrzeugelektronik liegen würden. Denn die hochmodernen E-Autos seien „Handys auf Rädern“. Deshalb benötigen Betriebe hier mehr Kompetenz, Know-how und Unterstützung. Benedikt Müller (Ostermeier GmbH) zeigte einen deutlichen Trend bei Fuhrpark und Flotte hin zur E-Mobilität auf. Der Reparaturanteil in dieser Kundengruppe liegt nach seiner Aussage im Münchener K&L Betrieb Ostermeier bei nahezu 50 Prozent E-Autos. Generell rechneten die Talkgäste damit, dass der Anteil von E-Autos in der Unfallschadenreparatur insgesamt weiter steigen werde, wenn die Verunsicherung der Verbraucherinnen und Verbraucher schwinde. Sie

forderten die gesamte Branche auf, die Chancen zu sehen, zu nutzen und dabei zu unterstützen, Vorbehalte abzubauen.

Christian Simmert