



16.09.2026

ZWISCHEN ROBOTIK UND REGRESS-STRESS: SCHADENMARKT DISKUTIERT UMBRUCH AUF GROSSER BÜHNE

Drei Talkrunden, 15 Talkgäste, mehrere hundert Zuschauerinnen und Zuschauer – der Schadentalk auf der Automechanika vergangene Woche Freitag stand unter dem Zeichen eines ganz neuen Konzeptes.

TALKRUNDE I: INNOVATIONSTREIBER KI, ROBOTIK, TECHNOLOGIE UND NACHHALTIGKEIT IM FOKUS

In der ersten der drei Talkrunden, moderiert von schaden.news-Chefredaktuer Christian Simmert und Redaktionsleiterin Ina Otto, kamen die Innovationstreiber der Branche zu Wort. Arben Ndue

(Solera Audatex Autoonline) und Axel Krüger (DAT) beleuchteten die Chancen und Realität von KI in der Unfallreparatur. Vor allem die Entlastung bei Routinearbeiten und dem Fachkräftemangel sei in den Betrieben als ein immenser Vorteil zu betrachten, lautete eine zentrale Aussage. Dennoch dämpften die Vertreter der beiden Anbieter in Frankfurt zu hohe Erwartungen der Betriebe an fertige Kalkulationen per Knopfdruck. „Es ist technisch sehr schwierig und eine sehr große Herausforderung, eine automatische Kalkulation zu erstellen, die wirklich 100-prozentig genau ist", betonte Arben Ndue mit Blick auf die Praxis. Auch Axel Krüger hob die weiterhin nötige fachliche Nacharbeit hervor, da visuelle KI verdeckte Schäden unter der Karosserie nicht erkennt: „Man glaubt immer, jetzt wird alles schneller erledigt. Aber die Herausforderung ist, einen Schaden nachher richtig zu kalkulieren trotz KI-Einsatz." Umso wichtiger sei die Kooperation der Beteiligten, damit vollautomatisierte Lösungen nicht nur Schnellregulierungen von Versicherern bedienen, sondern auch Werkstätten verlässlich entlasten.

E-FAHRZEUGE: „MEHR WERKSTÄTTEN SOLLTEN SICH TRAUEN, BATTERIEN ZU REPARIEREN"

Die technische Transformation stellt neue Herausforderungen an die Unfallreparatur – allen voran durch den steigenden Anteil an Elektrofahrzeugen. Wie Rainer Kühl vom Kraftfahrzeugtechnischen Institut (KTI) während der Talkrunde betonte, offenbart der Markt erhebliche Lücken, insbesondere bei chinesischen Herstellern: „In China liegt der Fokus auf dem Produkt und nicht auf dem After Sales Service oder der Reparierbarkeit über Jahre." Das betreffe vor allem das teuerste Bauteil, die Batterie. Arben Ndue untermauerte das Problem während des Talks mit aktuellen Daten: Demnach weisen bei verunfallten Neufahrzeugen zwar nur 3,2 Prozent einen Batterieschaden auf, doch davon werden bisher über 97 Prozent komplett ersetzt. Laut Kühl spiegelt das die realen Möglichkeiten in keiner Weise wider, da für rund 40 bis 45 Prozent des aktuellen Bestands Reparaturkonzepte existierten: „Die Komplexität in der Reparatur einer Batterie ist nicht so hoch. Man muss sich halten trauen." Werkstätten verschenken Potenzial, obwohl Reparaturen horrende Tauschkosten vermeiden würden. Als Vorbild nannte Rainer Kühl Skandinavien, wo nachhaltige Instandsetzung Vorrang hat und belohnt wird: Dort setze man gezielte Anreize, indem Betriebe für Instandsetzen statt Erneuern höhere Stundenverrechnungssätze erhalten.

LACKIERROBOTER: FÜR WELCHE BETRIEBE EIGNET SICH DIE INVESTITION?

Sind Lackierroboter die Lösung gegen den Fachkräftemangel? In der Talkrunde beleuchtete Mike Wolf, Geschäftsführer vom Lackierpistolenhersteller SATA, die Praxisrelevanz von Lackierrobotern wie dem „Jetstream". Die ersten Erfahrungen mit dem Lackierroboter in einem Pilotbetrieb seit Mai seien äußerst positiv: Über 120 Aufträge wurden laut Mike Wolf bereits erfolgreich abgewickelt. Treibende Kraft hinter dem Interesse aller Betriebsgrößen sei der akute Fachkräftemangel. Ideal geeignet seien Werkstätten mit etwa 40 Reparaturen pro Woche. Obwohl das System aktuell rund 35 Prozent der Arbeiten eines Lackierers übernehme, sieht Mike Wolf enormes Potenzial: Technologische Sprünge sollen diesen Wert in den nächsten sechs Monaten bis zwei Jahren auf 85 Prozent steigern. Trotz hoher Investitionskosten, die sich vorerst auf Kaufmodelle beschränken, geht Mike Wolf von einer Amortisation innerhalb von drei Jahren aus. Der SATA-Geschäftsführer mahnte Betriebe, die Transformation auch für das eigene Unternehmen zuzulassen: Wer sich entscheide, heute nicht mit dieser Technologie zu starten, werde zukünftig in der Erfahrungskurve den anderen Werkstätten hinterherhinken.

NACHHALTIGKEITSTOOLS: „ERGÄNZUNG STATT KONKURRENZ"

Auch die großen Werkstattketten prüfen den Einsatz von Robotik gründlich. Talkgast Matthias Rolinski, CEO der IRS Group und Vorstandsmitglied im Verein Nachhaltige Kfz-Reparatur, bestätigt für die 170 europäischen Standorte der Werkstattgruppe ein hohes Interesse an der neuen Entwicklung, mahnte aber zur Vorsicht: „Man darf nicht nur den Roboter sehen. Es ist zum Schluss ein Zusammenspiel aus Automatisierung und gut abgestimmten Prozessen." Neben Prozessoptimierungen rückt die Nachhaltigkeit für Werkstätten immer mehr in den Fokus. Über das neue Zertifikat „Zyrcle" des Vereins Nachhaltige Kfz-Reparatur, das ab Januar 2027 ESG-Kriterien vor Ort prüft, sollen Karosserie- und Lackbetriebe zukunftsfähig aufgestellt werden. Trotz verhaltener

Resonanz am Markt sieht Matthias Rolinski Nachhaltigkeit als wirtschaftliche Notwendigkeit – sei es beim Banken-Rating oder bei Kundenanforderungen: „Betriebe, die eine Finanzierung benötigen, müssen der Bank heutzutage auch über ihr Nachhaltigkeitsverhalten Auskunft geben", gab er zu bedenken. „Zudem hilft nachhaltiges Arbeiten, die Kosten im Griff zu halten." Matthias Rolinski appellierte an Versicherer und Schadensteuerer, nachhaltige Reparaturen gemeinschaftlich zu etablieren. Hinsichtlich bestehender Verbandstools setzt Rolinski auf Ergänzung statt Konkurrenz und sprach sich für den engen Dialog für ein gemeinsames Ziel aus.

TALKRUNDE II: FÜHRENDE LACKHERSTELLER AUF DER BÜHNE

Mit AkzoNobel, Axalta, PPG und Surventis diskutierten beim Schadentalk auf der Automechanika erstmals vier führende Lackhersteller gemeinsam über die Lage im Schadenmarkt. Im Mittelpunkt standen die zunehmende Konsolidierung, der wirtschaftliche Druck auf die Betriebe und die Frage, welche Investitionen sich künftig noch rechnen. Wie hoch der Veränderungsdruck ist, zeigt sich nicht zuletzt im Lackmarkt selbst. Während AkzoNobel und Axalta Kräfte bündeln wollen, um das Unternehmen, wie AkzoNobel-Vertriebsleiter Stefan Oesterling sagte, „strategisch für die Zukunft auszurichten", will Surventis vor allem von seiner neugewonnen Agilität profitieren und PPG will sich mit der Übernahme durch emm noch stärker als Partner entlang der gesamten Wertschöpfungskette positionieren.

Von den Veränderungen auf Herstellerseite führte der Blick direkt zur Situation der Werkstätten. Und die ist, da waren sich alle Beteiligten einig, besorgniserregend. Die Zahl der Insolvenzen und Betriebsschließungen nimmt zu – auch weil Nachfolger fehlen, gleichzeitig werden Unternehmen zusammengeführt oder an Werkstattgruppen und -ketten verkauft. Dirk Sauer von Axalta betonte daher, dass man auch kleinere Werkstätten mit verschiedenen Produktkonzepten dabei unterstützen wolle, profitabel zu arbeiten.

ROBOTIK: INTERESSE IST GROSS, INVESTITIONEN VERHALTEN

Gleichzeitig steigt der Innovationsdruck auf die Betriebe. Gerade mit Blick auf den Fachkräftemangel können automatisierte Prozesse helfen, Arbeitsabläufe effizienter zu gestalten. Bei Lackierrobotik ist das Interesse in der Branche entsprechend groß. Investitionen bleiben bislang allerdings verhalten.

Denn auch hier stellt sich für die Betriebe zunächst die Frage nach der Wirtschaftlichkeit. Entscheidend sei weniger der Roboter selbst als seine Einbindung in den bestehenden Reparaturprozess, erklärten die Talkgäste. Auslastung, Schadensmix und Betriebsgröße müssten zur Technik passen. Vor allem standardisierbare Arbeitsschritte könnten sich für eine Automatisierung eignen, während bei komplexen Reparaturen das Know-how der Fachkräfte gefragt bleibt. Einig waren sich die Lackhersteller darin, dass Roboter den Fachkräftemangel zwar nicht lösen werden, aber Mitarbeitende zumindest entlasten und Prozesse effizienter machen könnten.

LACKPREISE BLEIBEN SCHWER KALKULIERBAR

Dass der Kostendruck auch die Lackhersteller selbst trifft, zeigte die Diskussion über mögliche Materialpreiserhöhungen. Gleichwohl letztes Mittel, konnten diese angesichts der volatilen globalen Marktlage nicht ausgeschlossen werden. Konkreter wurde in diesem Zusammenhang nur Stefan Oesterling, der darauf verwies, dass AkzoNobel bis Jahresende an seinem dynamischen Preismodell festhält, wonach der Materialpreis je nach Entwicklung der Öl-, Logistik- und Rohstoffkosten um einen Faktor erhöht oder reduziert wird.

„ROAD TO FUTURE" DER LACKHERSTELLER

In der Abschlussrunde richteten die vier Lackhersteller den Blick auf die kommenden Jahre. Jochen Kleemann von PPG betonte: „Ein wesentliches Credo für uns ist: Wir wollen nicht nur auf Veränderungen reagieren, sondern diese mitgestalten." Surventis und Glasurit wollen den Gesamtprozess der Digitalisierung und Automatisierung weiter vorantreiben, wie Hendrik Franke erklärte. Dirk Sauer von Axalta hob hervor, dass der Lackhersteller alle Betriebsarten von Kleinstbetrieben bis hin zum großen Unternehmen mit passenden Lösungen unterstützen will. Und

AkzoNobel wird den Fokus auch in Zukunft verstärkt auf die betriebswirtschaftliche Beratung der K&L-Werkstätten legen.

TALKRUNDE III: WENIGER SCHÄDEN, MEHR STEUERUNG

Die dritte Runde des Schadentalks auf der Automechanika startete mit einem Blick auf die aktuelle Marktlage. Aus Sicht der Schadensteuerer hat sich der Rückgang der Schadenfälle im ersten Halbjahr zuletzt stabilisiert. Ulrike Thumm, Geschäftsführerin von Riparo, berichtet von einem Rückgang von rund zehn Prozent, gleichzeitig nehme die Bereitschaft der Versicherer zu, Schäden stärker in ihre Partnernetzwerke zu steuern. Auch Dimitra Theocharidou-Sohns von SPN beobachtet nach einem schwächeren zweiten Quartal wieder eine Belebung.

Martin Schneider von der HUK-Coburg bestätigte den grundsätzlichen Trend: Die Schadenhäufigkeit im Kasko- und Haftpflichtbereich gehe zurück, gleichzeitig nehme die fiktive Abrechnung angesichts der wirtschaftlichen Situation vieler Versicherungsnehmer zu. Für seine Partnerwerkstätten verzeichne der größte deutsche Kfz-Versicherer dennoch eine stabile Auftragslage – auch weil die Zahl der Werkstattbindungsverträge kontinuierlich wächst.

Ein weiterer Punkt in der Diskussion war das Thema Instandsetzen vor Erneuern. Dimitra Theocharidou-Sohns ist sich sicher, dass Nachhaltigkeit intrinsisch von den Unternehmen vorangetrieben wird, stand finanziellen Anreizen für höhere Instandsetzungsquoten – wie es bereits in Norwegen praktiziert wird – jedoch kritisch gegenüber. Riparo will die Kombination aus Instandsetzen und Nachhaltigkeit weiter fördern. Wie genau solche Ansätze künftig ausgestaltet werden könnten, blieb im Talk allerdings offen. Klar wurde zugleich: Eine Zertifizierung soll nach Aussage von Ulrike Thumm nicht darüber entscheiden, wohin ein Schaden gesteuert wird. Entscheidend seien vielmehr die Qualifikation und die Leistungsfähigkeit der Werkstatt.

KI: EFFIZIENZ TRIFFT VERANTWORTUNG

Kontrovers wurde es im Anschluss beim Thema künstliche Intelligenz. Martin Schneider machte deutlich, dass vollautomatisierte Prozesse auch weiterhin vor allem bei einfachen Schadenfällen zum Einsatz kämen. Bei komplexeren Schäden bleibe der Mensch im Prozess. Wie schnell sich die Grenzen verschieben, sei allerdings offen.

Für den Versicherer liegt ein wesentlicher Vorteil in der Geschwindigkeit. Schäden können schneller erfasst, bewertet und weiterbearbeitet werden. Auch bei der Netzwerkentwicklung werden Daten genutzt, um beispielsweise Kapazitäten und die geografische Verteilung der Partnerbetriebe zu analysieren. Eine KI könne dabei unterstützen, die Entscheidung über die passende Werkstatt bleibe aber beim Netzwerkentwickler.

Michael Wessels, Präsident des BVSK, sieht KI grundsätzlich als Werkzeug, nicht als Ersatz für den Sachverständigen. Gerade im Haftpflichtschaden müsse das beschädigte Fahrzeug weiterhin fachgerecht vor Ort begutachtet werden. Ein schneller digitaler Prozess dürfe nicht dazu führen, dass ein Geschädigter am Ende mit einem unvollständig erfassten Schaden dastehe. Auch die Entscheidung, ob ein Bauteil instandgesetzt oder ersetzt werden kann, müsse weiterhin auf Basis des konkreten Fahrzeugzustands getroffen werden.

Aus Sicht des Rechtsanwalts Henning Hamann, Geschäftsführer der Kanzlei Voigt, stellt sich in Bezug auf KI hingegen eine grundsätzliche Frage: Wer kontrolliert die Regeln, nach denen eine KI einen Schaden bewertet? Henning Hamann warnte davor, die Schadenaufnahme vollständig in die Hände des Versicherers zu legen. Denn wenn dieser nicht nur den Prozess, sondern auch die Vorgaben für die Bewertung bestimmt, stellt sich aus seiner Sicht die Frage nach der Neutralität der ermittelten Schadenhöhe. „Wer die Regeln macht, bestimmt am Ende des Tages auch, was dabei rumkommt“, brachte der Rechtsanwalt seine Bedenken auf den Punkt.

REGRESS BLEIBT EIN DAUERBRENNER

Direkt daran schloss die Diskussion über Regress an – die nicht weniger kontrovers geführt wurde. Henning Hamann machte deutlich, dass die Regressewelle keineswegs abebbe. Martin Schneider betonte dagegen, dass die Zahl der entsprechenden Fälle gemessen am gesamten Schadenaufkommen nach wie vor gering sei. Die HUK-Coburg werde auch weiterhin Fälle prüfen, im Fokus bei strittigen Rechnungen stehe jedoch in erster Linie der kooperative Umgang mit betroffenen Werkstätten.

Für Michael Wessels liegt der beste Schutz der Werkstatt im Haftpflichtschaden weiterhin in einer qualifizierten Schadenaufnahme durch einen unabhängigen Sachverständigen. „Dann hätte das Thema Werkstattregress gar keine Basis", so die Meinung des BVSK-Präsidenten.

Ein neues Pilotmodell von HUK-Coburg und ZKF, bei dem bei Haftpflichtschäden bis zu einer Schadenhöhe von 3.000 Euro auf Gutachten und Anwalt verzichtet werden soll, sorgte entsprechend für kontroverse Reaktionen. Ausführliche Informationen rund um die Pläne des Branchenverbands und des Kfz-Versicherers lesen Sie hier im separaten Artikel auf schaden.news.

WAS BRAUCHT ES FÜR DIE ZUKUNFT?

Zum Abschluss ging es um die Frage, wie sich die Marktteilnehmer auf die kommenden Jahre einstellen. Für die Schadensteuerer Riparo und SPN sind Partnerschaft auf Augenhöhe, Vertrauen, Loyalität und Zuverlässigkeit ebenso entscheidend wie Digitalisierung. Martin Schneider stellte die Kontinuität in der Zusammenarbeit mit den Partnerbetrieben heraus. Gleichzeitig werde die Entwicklung der Reparaturkosten die Versicherer weiter beschäftigen. Für Thomas Aukamm vom ZKF richtet sich der Blick vor allem auf die Betriebe selbst: Sie sollten Innovationen nicht scheuen, Nachhaltigkeit als Chance für mehr Effizienz verstehen und ihre wirtschaftlichen Kennzahlen im Blick behalten.

Michael Wessels setzte einen anderen Schwerpunkt. Auch bei zunehmender Digitalisierung und KI dürften die Rechte des Geschädigten nicht aus dem Blick geraten. Dafür brauche es qualifizierte Beratung und aus seiner Sicht perspektivisch auch ein verbindlicheres Berufsbild für Sachverständige.

SCHLUSSPLÄDOYER VOM ZKF-EHRENPRÄSIDENT

Wie tiefgreifend die Veränderungen für die Branche werden könnten, machte abschließend Peter Börner deutlich. Der frühere ZKF-Präsident erinnerte daran, wie schnell sich das Thema Robotik in der Lackierung entwickelt hat. Vor vier Jahren noch kaum vorstellbar, sei der Lackierroboter heute bereits Realität. Und er betonte dabei ausdrücklich, dass Lackierroboter die Stundensätze keineswegs günstiger machen: „Kein Betrieb würde sich einen Roboter kaufen, um nachher billiger für den Kunden zu lackieren. Unternehmer investieren, um Geld zu verdienen. Das ist legitim." Für die kommenden Jahre erwartet er zudem weitere Automatisierung – bis hin zu Robotern, die auch Schleif- und Spachtelarbeiten übernehmen könnten.

Für die Betriebe sieht der ZKF-Ehrenpräsident dabei drei große Herausforderungen: den Kunden wieder stärker in den Mittelpunkt zu rücken, Fachkräfte und Auszubildende zu gewinnen und die eigene Wirtschaftlichkeit sicherzustellen. Denn wenn Ertrag und Kosten dauerhaft auseinanderdriften und gleichzeitig ein Nachfolger fehlt, drohe eine Entwicklung, die bereits heute sichtbar werde: Es wird weniger Betriebe geben, die Fahrzeuge reparieren können.

Autorinnen: Carina Hedderich & Ina Otto