SCHADEN.NEWS















14.11.2018

MOBILITÄT 2040: ELEKTRISCH, AUTONOM, FLIEGEND?

Braucht es in einer digitalen, vernetzten Welt überhaupt noch Autos? Wird sich bald jeder autonom und elektrisch von A nach B bewegen? Wie könnten entsprechende Mobilitätskonzepte aussehen? Und welche Auswirkungen haben diese Entwicklungen auf die Schadenbranche? Diese Fragen standen im Zentrum der ersten Bundestagung der Sachverständigenorganisation Schaden-Schnell-Hilfe (SSH) Anfang November in Hamburg. SSH-Gesellschaftersprecher Frank Steinacker begrüßte die rund 170 Sachverständigen, Kfz-Versicherer und Schadendienstleister. Anlässlich der Veranstaltung informierte er die Teilnehmer auch über Veränderungen innerhalb der Geschäftsführung und gab bekannt, dass SSH-Geschäftsführer Michael Jänchen um die Aufhebung seines Vertrages zum Ende des Jahres gebeten hat. Die vorübergehende Leitung der SSH liege bis auf Weiteres in den Händen von Reinhardt Miks und Axel Staisch, die als ehemalige Gesellschafter mit den Strukturen der Organisation vertraut seien.

ELEKTRISCH, AUTONOM, FLIEGEND: SO SEHEN BRANCHENKENNER ZUKUNFTSMOBILITÄT

Im Rahmen der abschließenden Podiumsdiskussion erörterten Maik Stephan von Volkswagen, Sebastian Gundermann vom ADAC, SSH-Gesellschafterin Elke Möller-Viehmeyer sowie Matthew Whittall die Frage, wie sich ihre Enkel von A nach B bewegen werden.

GEMEINSAMER KRAFTAKT FÜR E-MOBILITÄT NÖTIG

"Wir wollen bis zum Jahr 2030 alle unsere 300 Fahrzeugmodelle auch in elektrischer Form anbieten und mindestens die Hälfte unseres globalen Absatzes rein elektrisch erzielen", erklärte Maik Stephan, Strategiechef bei VW. Seine Fabriken bereite der Konzern schon jetzt entsprechend vor. So seien die Vorbereitungen für die Elektrifizierung des Werkes in Zwickau bereits angelaufen – und sollen bis 2021 abgeschlossen sein. Allein dort sollen dann 330.000 reine E-Fahrzeuge produziert werden. "Wir transferieren das ganze Unternehmen in Richtung Elektromobilität, weil wir so sehr davon überzeugt sind, dass das die Zukunft ist", schloss Stephan. Seitens des ADAC brachte Sebastian Gundermann die Ergebnisse einer regelmäßigen Mitgliederbefragung zu den Hindernissen beim Kauf eines Elektrofahrzeugs ein. "Wir sehen den größten Handlungsbedarf bei der Ladeinfrastruktur. Hier bedarf es eines Kraftakts von Politik, Automobilherstellern, Verbänden und Vereine sowie Energieerzeugern, um das Thema gemeinsam zeitnah zu lösen.

WER SOLL DIE ROLLENDEN SMARTPHONES REPARIEREN?

Auch die zunehmende Vernetzung von Fahrzeugen war Gegenstand der Diskussionen auf dem Podium. So rechnet der VW-Konzern damit, dass die Umsetzung des vollautonomen Fahrens der Stufe 5 in Deutschland wohl noch drei bis fünf Jahre auf sich warten lasse – allein schon aufgrund gesetzlicher Regulierungen. Hinzu komme laut SSH- Gesellschafterin Elke Möller-Viehmeyer, dass aktuelle Algorithmen noch nicht einmal auf Paragraph 1 der Straßenverkehrsordnung vorbereitet seien. Klar ist jedoch: Der technische Fortschritt und die Digitalisierung sorgen über kurz oder lang dafür, dass sich auch die Kompetenzen auf Hersteller- und Reparaturseite verändern müssen. Wenn der Automobilhersteller zum IT-Konzern wird und sich das Fahrzeug in ein rollendes Smartphone mit eigenem Betriebssystem entwickelt, brauchte es auch fundamentale Veränderungen bei der Behebung von Schäden, meint Maik Stephan. Dem pflichtete auch Matthew Whittall, Vorstandsvorsitzender beim Schadensteuerer Innovation Group bei. Es müsse noch viel getan werden, um solche Profis vorzubereiten und auszubilden. Die Stuttgartet belohnten entsprechendes Engagement und den Aufbau von Kompetenz bei der Diagnose mit entsprechenden Stundenverrechnungssätzen.

MISCHBETRIEB WIRD WEITERHIN FÜR SCHÄDEN SORGEN

Angst davor, dass autonom fahrende Autos die Schadenzahlen auf einen Schlag drastisch senken könnten, hat Whittall jedoch nicht: „Solange es auf deutschen Straßen den Mischbetrieb zwischen autonomen und von Menschen geführten Fahrzeugen gibt, wird es auch Schäden geben", zeigte er sich überzeugt. Hinzu kämen die zunehmende Verkehrsdichte in den Innenstädten und die Ablenkung durch das Smartphone beim Fahren. "Beides wird auch weiterhin für Schäden sorgen."

MENSCH ODER MASCHINE – WER MACHT DAS RENNEN IN DER SCHADENABWICKLUNG?

Trotz zunehmend automatisierter Prozesse und Dunkelverarbeitung in der Schadenabwicklung wurde in den Gesprächen am Rand der Veranstaltung immer wieder deutlich: Neben aller Digitalisierung wird der Mensch als Ansprechpartner gerade im Schaden auch künftig eine wesentliche Rolle spielen. „Ein Unfall oder ein Schaden ist für den Betroffenen stets eine Ausnahmesituation, in der er auch weiterhin lieber mit einem Mensch sprechen möchte“, meinte etwa Innovation Group-Vorstandsvorsitzender Matthew Whittall gegenüber colornews.de | schaden.news. Allerdings werde sich das Aufgabenfeld eines Gutachters in Zukunft weiter wandeln: „Sachverständige werden sich zunehmend als hochqualifizierte Spezialisten für besondere Fälle etablieren.“ Standard-Schäden könnten demgegenüber mit entsprechender digitaler Unterstützung schneller und effizienter abgewickelt werden. Zudem ermögliche Digitalisierung auch neue Geschäftsfelder, davon zeigte sich Christine Guttenberger, Leiterin Schadenservice bei der Alte Leipziger und Mitglied im Beirat der SSH, überzeugt: „Sie wird uns dabei helfen, Kundenerlebnisse weiter zu verbessern.“