



23.01.2019

AUTOZUM: WOHIN STEUERT DER SCHADENMARKT IN ÖSTERREICH?

Herr Papinski, was waren für Sie die Highlights der AutoZUM in diesem Jahr? Erik Papinski:

Die AutoZUM ist insgesamt wirklich gut verlaufen, das Interesse bei den Karosseriebauern war groß. Auch wenn die Messe wie andere Ausstellungen auch etwas an Anziehungskraft verloren hat, dennoch: die Stimmung war gut! Das Interesse galt vor allem neuen Reparaturtechniken, wie der Karosserieaußenhaut-Instandsetzung, und effizienzsteigernden Arbeitsweisen. Auch bei uns in Österreich stehen zudem die Themen Fahrzeugkalibrierung und Diagnose ganz oben auf der Agenda. Es gelten hier bei uns zwar andere Vorgaben als in Deutschland, zum Beispiel für den Scheinwerfereinstellplatz, trotzdem ist das Interesse an diesen technischen Lösungen in unserer Branche besonders hoch.

Erstmals fand in Salzburg bei der AutoZUM auch ein Schadentag statt. Was diskutiert die österreichische Branche aktuell? Erik Papinski:

Wir haben drei große Bereiche und Trends in unserem Schadenmarkt diskutiert. Digitalisierung, Fachkräftemangel und die Erfahrungen, die Deutschland mit der Schadensteuerung hat. Dieter Hierholz, Vorsitzender der repair-pedia AG, zeigte die Entwicklungen in der Automobilindustrie bis hin zum freien Markt auf. Digitalisierung sollten gerade K&L-Betriebe als echte Chance begreifen. Unser Ziel war es, den Unternehmern und Karosseriebauern die Angst vor den digitalen Entwicklungen zu nehmen. **Der Fachkräftemangel**

beschäftigt Österreich ebenso wie Deutschland? Erik Papinski: Ja, natürlich. Auch in Österreich ist der Facharbeitermangel greifbar. Es gibt keine Patentrezepte, aber beim Schadentag ist deutlich geworden: Wir müssen für unser Handwerk viel stärker werben, nicht nur bei jungen Menschen, vielmehr auch bei den Eltern. Positiv über den Beruf des Karosseriebauers und Fahrzeuglackierers sprechen, das ist enorm wichtig. Diejenigen, die Unternehmer in unserer Branche sind, können zurecht stolz darauf sein. Wir müssen an jeder Stellschraube drehen, um mehr Nachwuchs zu finden. Zur Wahrheit gehört aber auch dazu, dass nur ein geringer Teil die Abschlussprüfung der Ausbildung zum Karosseriebauer in Österreich besteht. Diejenigen, die bestehen, bleiben dann wiederum nur zu einem geringen Teil in den Betrieben. Die übergroße Mehrheit findet dann oft einen Job in der Industrie.

Wie schätzen Sie die weitere Entwicklung der Schadensteuerung bei Ihnen in Österreich ein? Erik Papinski: Es gibt in Österreich immer wieder Versuche von Kfz-Versicherern, die Steuerung von Unfallschäden zu etablieren – erfolglos. Es gibt mehrere Faktoren, warum Schadenslenkung in Österreich kaum möglich ist. Wir haben kaum große Ballungszentren. Wien hat knapp zwei Millionen Einwohner, danach folgt Graz mit rund 300.000 Einwohnern. Unsere Topographie mit vielen Tälern erfordert lange Wegstrecken, zudem haben nur rund 30 Prozent der Österreicher eine Kasko-Versicherung. Eine mögliche Steuerungsquote ist also gering. Dennoch wird es auch bei uns neue Mobilitätskonzepte geben, die auch die Schadenslenkung vorantreiben, so wie dies heute schon bei Flotten und Leasingfirmen geschieht. **Sie sind nicht nur Bundesinnungsmeister in Österreich, sondern auch Präsident des Karosserie-Weltverbandes AIRC. Wo sehen Sie die größten Herausforderungen für K&L-Betriebe auf internationaler Bühne? Erik Papinski:** Erst einmal ist klar, jeder Schadenmarkt in jedem Land tickt anders. Trotzdem gibt es globale Trends, die sich auf regionale Märkte auswirken. Den größten Einfluss werden das veränderte Mobilitätsverhalten und die technische Entwicklung hin zu teil- oder vollautonomen Fahren sein. Diese Veränderungen werden die Betriebe aber erst mittel- oder langfristig spüren. Viel konkreter ist die demographische Entwicklung und der Facharbeitermangel im Handwerk. Diese Entwicklung trifft schon heute nahezu jedes Land. Hinzu kommt auch speziell für Länder wie Österreich oder Deutschland das Preisgefälle nach Südost-Europa. In Ländern wie Serbien, Kroatien oder Bosnien-Herzegowina hat die Branche aufgeholt.

Spielen Werkstattketten wie IRSH oder Fix Auto in Ihren Augen künftig eine größere Rolle? Erik Papinski: Ich denke schon. In anderen europäischen Ländern, aber auch in den USA oder Kanada spielen Werkstattketten jetzt schon eine größere Rolle. Das muss aber nicht für jeden Schadenmarkt gelten, da wie gesagt jeder Markt etwas anders tickt. In Ballungszentren wird diese Entwicklung eher relevant als im ländlichen Raum. Für die Betriebe, die sich hier anschließen, sehe ich die Gefahr, dass sie sich in die Abhängigkeit eines Systems begeben. Der Unternehmer wird auf Dauer verlernen, sich im Wettbewerb allein zu behaupten.

Vielen Dank für unser Gespräch!

Christian Simmert