SCHADEN.NEWS



21.04.2021

DIGITALISIERUNG: WARUM KÜNSTLICHE INTELLIGENZ KEIN BELASTBARES SCHADENGUTACHTEN ERSTELLEN KANN

Das Thema Digitalisierung im Gutachtenbereich beschäftigt die Branche. Bernd Grüninger, Bereichsleiter Gutachten und Mitglied der Geschäftsleitung bei der DEKRA Automobil GmbH, geht im schaden.news Gastbeitrag auf Fragen zum Stand der Technik ein und erklärt, wo diese sinnvoll eingesetzt werden kann.

Der Begriff der Digitalisierung ist im Gutachtenbereich ein echtes „Buzzword". Alle sprechen davon, jeder ist sicher, dass die Zukunft digital ist – aber ist man sich überhaupt einig, was damit konkret gemeint ist? Bilderkennung, Handy-Apps, Fahrzeug-Scanner, Livestream-Besichtigungen: das Thema Digitalisierung beschäftigt die Branche. Manche behaupten, sie hätten die Künstliche Intelligenz (KI) so weit, dass sie schon heute – oder zumindest in naher Zukunft – Unfallschäden ganz allein untersuchen, kalkulieren und den Reparaturweg festlegen könne. Die Maschine regelt's…

Sind also die Sachverständigen eine aussterbende Spezies? Keineswegs. Denn genauso wie zum Beispiel bei einem Fahrzeughersteller ein so genannter „Autopilot" mitnichten ein Autopilot ist, sondern ein Bündel von Assistenzsystemen, das den Fahrer unterstützt, können die verschiedenen angebotenen KI-Anwendungen zwar sinnvolle und wichtige Hilfsmittel für Sachverständige sein. Aber

sie sind eben genau das: Hilfsmittel. Moderne Werkzeuge, die dabei helfen, Schadengutachten auf dem aktuellen Stand der Technik zu erstellen. Nicht weniger, aber auch nicht mehr.

Beispiel Fahrzeug-Scanner: Momentan testen wir in unserem Ausbildungszentrum ein solches System unter den Anforderungen unseres Alltagsgeschäfts im Gebrauchtwagenmanagement. Wir wollen herauszufinden, ob und wie es uns unterstützen kann, um unsere Arbeit schneller und besser zu erledigen. Klar ist nach einigen Monaten: Der Scanner erkennt sehr viel. Aber das Erkannte richtig zu interpretieren, ist etwas ganz anderes. Hier entsprechen die uns bekannten Systeme noch nicht unseren Qualitätsansprüchen und können aktuell auch nur Teile des gesamten Prozesses abdecken. Dabei sind das Erkennen und das Interpretieren von Kratzern, Dellen und anderen Beschädigungen an der Außenhaut ja sogar noch vergleichsweise einfach. Solchen Bagatellschäden mag die KI, egal ob mit einem Scanner oder anderen Arten der Bilderkennung, bei entsprechender Weiterentwicklung in Zukunft durchaus irgendwann gewachsen sein.

Wie leistungsfähig sind heutige KI-Systeme bei der Diagnose komplexerer Schäden? Anders sieht es aus, wenn wir von „echten" Unfallschäden sprechen. Mir fehlt die Phantasie, um mir vorzustellen, wie ein Bilderkennungssystem verbunden mit KI erkennen soll, was beispielsweise unter einem beschädigten Bauteil passiert ist. Gerade wenn es sich um vergleichsweise elastische Kunststoffteile handelt, etwa am Stoßfänger: Wenn der zurückfedert, ist von außen nicht zu sehen, wie stark der Anstoß tatsächlich war und wie die Karosserie darunter aussieht. Klar ist für mich: Bei der Unfallschadenerkennung etwa über Bilderkennungsverfahren müsste man eine deutlich umfangreichere KI einsetzen, die zum Beispiel auf Telematikdaten aus dem Fahrzeug zugreift. Allein mit Fotos oder Bewegtbildern lässt sich das auf keinen Fall lösen. Es wird noch sehr, sehr lange menschlicher Sachverstand nötig sein, um KI-Erkenntnisse zu validieren.

Das gilt umso mehr, da die Komplexität im Fahrzeugbau ja ständig weiter zunimmt. In modernen Fahrzeugstrukturen, wo Verbundwerkstoffe und hochfeste Stähle verbaut werden, spielen Dinge wie der Verlauf der Lastpfade – in enger Abhängigkeit vom genauen Anprallwinkel – eine entscheidende Rolle für das Schadenbild und die Reparatur. Wie sollen sich solche Parameter allein über Bilder und KI analysieren lassen? Stand heute ist die Technik jedenfalls bei komplexeren Schäden dazu nicht annähernd in der Lage.

Welche Rahmenbedingungen müssen somit für ein verkehrsfähiges Schadengutachten erfüllt sein? Natürlich kann digitale Technik bei der Feststellung der voraussichtlichen Reparaturkosten eine Hilfe sein. Wenn aber mit ein paar Handyfotos und ein paar in einer App gesetzten Häkchen ein sogenanntes „Gutachten" erstellt wird, ist das mehr als problematisch. Sicherlich gibt es schlanke Dienstleistungen, die gegebenenfalls als Regulierungshilfe eingesetzt werden können. Solche Produkte spielen auch bei uns, vor allem bei der der Beauftragung durch Versicherer, zunehmend eine Rolle. Wichtig ist dabei aber, dass allen Beteiligten klar ist und sie akzeptieren, dass derartige Dienstleistungen Schwächen haben können. Wenn wir von einem Schadengutachten sprechen, sollte allen Akteuren bewusst sein, dass es neben der Einschätzung der Reparaturkosten bei der Festlegung des Wiederbeschaffungswertes und bei der Beurteilung von etwaigen Vorschäden unabdingbar ist, dass ein neutraler Sachverständiger das Fahrzeug persönlich besichtigt hat. Nur so können am Ende alle sicher sein, dass die für ein verkehrsfähiges Schadengutachten relevanten Parameter berücksichtigt wurden und dass ein derart erstelltes Gutachten im Sinne der Rechtsprechung Bestand haben wird.

Selbstverständlich setzen auch wir bei DEKRA auf die Digitalisierung im Gutachtenbereich, und zwar überall dort, wo sie sinnvoll ist und einen Mehrwert liefert. Die Entwicklung wird weitergehen. Fahrzeug-Scanner, Apps, Livestreams & Co. werden eine immer wichtigere Rolle spielen, indem Sachverständige sie zur Unterstützung heranziehen. Sie werden uns gewisse Arbeiten erleichtern oder abnehmen. Aber die Ergebnisse brauchen auch künftig eine Validierung durch Sachverständige, um ein rechtssicheres Produkt zu erhalten. Es wird noch sehr lange dauern, bis das Ganze rein automatisiert funktionieren kann – wenn es überhaupt so weit kommt.

Gastbeitrag