



22.09.2021

ELEKTROMOBILITÄT: SIND DIE REPARATURKOSTEN FÜR E-AUTOS WIRKLICH HÖHER?

Im Rahmen des jährlichen Allianz Autotages stellte das Allianz Zentrum für Technik (AZT) gestern (22.09.) aktuelle Ergebnisse zu Unfall- und Brandrisiken bei Elektroautos vor. Untersucht wurden „Schäden von Fahrzeugen mit elektrischem Ladeanschluss und nennenswerter elektrischer Reichweite im Zeitraum 2018 bis 2020“. Dabei gäbe es zwischen Elektroautos und Fahrzeugen mit herkömmlichen Antrieben laut der Experten grundsätzlich keine Unterschiede im Schadengeschehen, sehr wohl aber im Reparaturprozess

30 PROZENT TEURER – ABER WARUM?

„Laut Allianz liegt in der Vollkasko-Versicherung der durchschnittliche Schadenaufwand bei reinen Elektroautos um zehn Prozent höher. Nach Kollisionen sind die Reparaturkosten reiner Elektroautos demnach im Schnitt um 30 Prozent teurer“, heißt es in einer Medieninformation der Deutschen Presseagentur (dpa), die gestern von vielen Medien übernommen wurde.

Offen bleibt die Frage, warum die Reparaturkosten höher sind. Diese beantwortet sich bei einem Blick auf die Website der Allianz. In der offiziellen Pressemitteilung zum Thema heißt es: „Bei der

Unfallreparatur sieht man aber deutliche Unterschiede, die sich aus den Normen oder Herstellervorgaben für die Reparatur von Elektrofahrzeugen ergeben.“

EXPERTEN FORDERN: MODULARE REPARATUR ERMÖGLICHEN!

So schreiben viele Hersteller beispielsweise aktuell vor, dass die Batterie bei einer Airbag-Auslösung entsorgt bzw. ersetzt werden muss. Diese Vorgaben sind aktuell ein immenser Kostentreiber in der Reparatur von E-Autos. **Carsten Reinkemeyer, Leiter Sicherheitsforschung im AZT, forderte deshalb bereits im Juli im Rahmen eines Exklusiv-Interviews mit schaden.news: „Die modulare Reparatur muss möglich sein, sonst entstehen bereits durch kleinere Kollisionsschäden oder Marderschäden schnell Totalschäden – das ist völlig entgegen dem Werterhaltungsgedanken und hat mit Nachhaltigkeit nichts zu tun.“**

Selbiges forderte im Sommer auch schon das Kraftfahrzeugtechnische Institut (KTI), das der „Batteriereparatur“ in Zukunft eine Schlüsselrolle zuschreibt.

97 PROZENT GÜNSTIGER

Das heißt, die Reparaturen müssen in Zukunft nicht zwangsläufig teurer sein, sondern könnten vielleicht sogar günstiger werden. Denn in den seltensten Fällen ist tatsächlich die Batterieeinheit beschädigt. „Einige Automobilfirmen verwenden Schutzummantelungen, die getauscht werden können. Die Reparaturkosten lassen sich dadurch um bis zu 97 Prozent reduzieren“, heißt es bei der Allianz.

ZUSÄTZLICHE KOSTEN

Unabhängig von den eigentlichen Kosten für die Instandsetzung können dem Fahrzeughalter bei schwer beschädigten Elektroautos weitere Kosten entstehen – beispielsweise für die Batteriebergung, eventuelle Quarantänemaßnahmen oder durch Reparaturverzögerungen. „Ist die Eigensicherheit infolge schwerer Beschädigung nicht mehr gegeben – und das ist bei einem relativ kleinen, aber teuren Anteil der Schäden der Fall –, dann genügt die Qualifikation des Werkstattpersonals für „eigensichere HV-Fahrzeuge“ nicht. Aus der Schadenpraxis sehen wir, dass diese Verzögerungen in der Schadenbearbeitung die Reparaturdauer verlängern“, heißt es diesbezüglich auf der Allianz-Website.

KEINE ERHÖHTE BRANDGEFAHR

Batteriebrände sind tatsächlich die Ausnahme – das bestätigten auch die aktuellen Auswertungen des AZT. Demnach läge der Anteil von Elektrofahrzeugen an den rund 15.000 Fahrzeugbränden im Jahr bei unter einem Prozent. „In unserer Untersuchung sehen wir weiterhin keine höhere Brandwahrscheinlichkeit bei Elektrofahrzeugen im Vergleich zu konventionellen Benzinern oder Dieselfahrzeugen“, betont Carsten Reinkemeyer abschließend.

Carina Hedderich