



29.09.2021

## WAS BEWEGT DIE SCHADENSTEUERUNG?

Ein Schwerpunkt beim Treffen der Partnerbetriebe von ColorMotion Mitte September 2021 in München war das gesteuerte Unfallschadengeschäft. Die Teilnehmer der Tagung diskutierten über neue Herausforderungen und künftige Entwicklungen.

### „WIR STEHEN VOR DER GRÖSSTEN TRANSFORMATION, DIE UNSER MARKT JE GESEHEN HAT“

Das Kundennetzwerk von Glasurit will in der Schadensteuerung künftig stärker mitmischen als bisher. Key Account Manager Bernd Sessner stellte während der Tagung in München den neuen Baustein ColorMotion Fleet vor. „Unser Konzept basiert auf vier Säulen“, erklärte er vor den rund 200 Teilnehmerinnen und Teilnehmern. „Wir wollen unsere Partnerbetriebe in den Bereichen Investitionsstrategie, digitales Management, Antriebe der Zukunft in der Unfallschadenreparatur und Nachhaltigkeit voranbringen.“ Nach Überzeugung von Glasurit befindet sich die Branche in einem tiefgreifenden Umbruch. „Wir stehen vor der größten Transformation, die unser Markt je gesehen hat“, erklärte Stefan Höslinger, Geschäftsführer der Unternehmensberatung Hepp. Zwei Gründe seien dafür verantwortlich: Die Klimapolitik werde für eine Diversifizierung in der Antriebstechnik sorgen und die wachsenden Anforderungen an Fahrzeugsicherheit für einen noch stärkeren Verbau von Assistenzsystemen. Diese Entwicklung wirke sich immens auf die Unfallschadenreparatur aus.

### UNFALLREPARATURKOSTEN MEHR ALS VERDOPPELT

„In fünf Jahren werden 70 Prozent des Fahrzeugbestandes mit Assistenzsystemen ausgestattet sein, wie sie heute schon in der S-Klasse zu finden sind“, zeigte sich Stefan Höslinger überzeugt. Die Folge:

Eine Unfallschadenreparatur ohne Programmierung und Kalibrierung ist dann nicht mehr möglich. Und: Der Materialmix in modernen Fahrzeugen wird die Betriebe noch stärker als heute dazu zwingen die Herstellervorgaben exakt einzuhalten. „Technische Ausstattung, Qualifikation der Mitarbeiter, Reparaturabläufe und das Management des Unternehmens werden sich noch einmal stark verändern.“ Diese Entwicklung treibe auch die Unfallreparaturkosten in die Höhe. Stefan Höslinger rechnete vor: „Die Instandsetzung eines BMW 8 ohne Assistenzsysteme und Multimaterialmix kostet rund 11.000 Euro mit 280 AW. Der Reparaturaufwand für das gleiche Modell mit Assistenzsystemen und Multimaterialmix liegt dann bei knapp 24.000 Euro und fast 700 AW.“

## **REPARATURVERMITTLUNGEN VON E-AUTOS STARK GESTIEGEN**

Eine Entwicklung, die auch Kfz-Versicherer und Schadensteuerer so sehen. Das deutete sich bei der Podiumsdiskussion während am zweiten Tag des Unternehmerevents von ColorMotion in der Motor World München an. Alexander Vogel (HUK-Coburg), Jürgen Schmidt (riparo) und Rainer Hansen (Consense) diskutierten mit Stefan Höslinger und Bernd Sessner über die Auswirkungen auf die Schadensteuerung. „Es ist erschreckend was auf die Betriebe zukommt“, stellte Rainer Hansen fest. Die HUK-Coburg beobachte die Situation und fange an sich auf die Veränderungen einzustellen, hieß es von Alexander Vogel. Konkreter wurde Jürgen Schmidt: „Wir spüren den Umbruch schon heute bei der rasant gestiegenen Anzahl von vermittelten Reparaturaufträgen bei E-Autos.“ Bisher seien aber nur 600 von 1.000 Partnerwerkstätten entsprechen qualifiziert. Jürgen Schmidt forderte die Betriebe auf, sich hier stärker vorzubereiten.

## **KEIN STANDARD BEI DER DIGITALEN SCHADENKOMMUNIKATION IN SICHT**

Bernd Sessner sprach während der Podiumsdiskussion ein Thema an, das vielen Betrieben unter den Nägeln brennt. „Wann kommt die eine Plattform, über die Partnerwerkstätten die digitale Beauftragung aller Kfz-Versicherer und Schadensteuerer abwickeln können?“ Alexander Vogel vertrat die Meinung, dass es mit Gudat Solutions eine solche Plattform aus Sicht der HUK-Coburg geben würde. Jürgen Schmidt bezweifelte, dass dies eine Lösung sei: „Es ist nicht vorstellbar, dass sich alle Schadendaten in der Hand eines privatwirtschaftlichen Unternehmens befinden.“ Künftig seien funktionierende Schnittstellen entscheidend. Die eine Lösung werde es nicht geben, da sich jeder Kfz-Versicherer einen Vorteil von seiner digitalen Lösung verspreche.

## **WIRD NACHHALTIGKEIT EIN THEMA FÜR DIE BRANCHE?**

Noch am Anfang steht die Branche offensichtlich bei einem Thema, dass die Gesellschaft längst bewegt: Der nachhaltige Reparaturprozess ist bei Versicherern, Flotten und Schadensteuerern noch nicht wirklich angekommen. „Wir stehen auch hier noch am Anfang“, räumte Alexander Vogel von der HUK-Coburg ein. Im Flottengeschäft gehe man sehr unterschiedlich mit dem Begriff um, erklärte Rainer Hansen von Consense: „Natürlich legt der Flottenmanager einer Bio-Supermarktkette besonderen Wert auf Nachhaltigkeit, während andere Fuhrparks dieses Thema gar nicht auf dem Schirm haben.“ Jürgen Schmidt von riparo merkte während der Podiumsdiskussion von ColorMotion an, dass bereits zwei Kfz-Versicherer eine „Öko-Police“ anbieten würden. Er sehe zwei Bereiche, die bei der Nachhaltigkeit im Reparaturgeschäft künftig eine Rolle spielen könnten: „Zum einen ist es das Thema Instandsetzen vor Erneuern, zum Beispiel bei der Karosserieaußenhaut und zum anderen die Kundenzufriedenheit.“ Wenn immer mehr Versicherungsnehmer eine nachhaltige Unfallschadenreparatur nachfragen würden, würde auch die Bedeutung dieses Themas wachsen.

Christian Simmert