



26.10.2023

GDV-STUDIE: REPARATURKOSTEN VON E-AUTOS UM BIS ZU 35 PROZENT HÖHER ALS FÜR VERGLEICHBARE VERBRENNER

Wie wirkt sich der steigende Anteil von Elektrofahrzeugen auf Deutschlands Straßen auf die Schadenersatzzahlungen der Kfz-Versicherer aus? Das hat der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) in einer aktuellen Studie untersucht und kam laut offizieller Medieninformation zu einem „alarmierenden Befund“.

„Die Reparaturkosten von Elektroautos sind viel höher. Sie liegen im Schnitt um 30 bis 35 Prozent über denen vergleichbarer Autos mit Verbrennungsmotor“, erklärte GDV-Hauptgeschäftsführer Jörg Asmussen am Donnerstag in Berlin das Ergebnis der Untersuchung.

WENIGER UNFÄLLE DURCH ELEKTROAUTOS

Für die Studie hat der GDV 37 Modellpaare aus Elektroautos und Verbrennern – darunter baugleiche Modelle wie den Golf VII und den Elektro-Golf VII, aber auch ähnliche Modelle wie den Tesla Model 3 und den BMW 330i – gebildet. Anschließend wurde ausgewertet, wie sich die Häufigkeit und die Höhe der Schäden sowohl in der Kfz-Haftpflicht- als auch in der Vollkaskoversicherung über drei Jahre entwickelt haben.

Dabei zeigte sich, dass im Untersuchungszeitraum weniger Unfälle durch Elektroautos verursacht wurden. Im Haftpflichtbereich verursachten E-Autos im Schnitt fünf bis zehn Prozent weniger Unfälle als vergleichbare Verbrenner, im Vollkaskobereich waren es sogar rund 20 Prozent weniger Schäden.

Als mögliche Gründe für dieses Ergebnis nannte der GDV-Hauptgeschäftsführer folgende Tatsache: „Wir können nur vermuten, dass die Schadenhäufigkeit im Haftpflichtschadenfall mit einer batterieschonenderen und damit womöglich vorausschauenderen Fahrweise zu begründen ist. Im Kaskobereich könnte es daran liegen, dass die Fahrzeuge zu einem Großteil in der heimischen Garage geladen werden, weshalb es zu weniger Hagelschäden oder auch Diebstählen kommt.“

„HOHE REPARATURKOSTEN DURCH BESCHÄDIGTE ANTRIEBSAKKUS, UNNÖTIGE QUARANTÄNE UND HOHE STUNDENSÄTZE“

Entgegen der Schadenhäufigkeit fielen die Reparaturkosten für E-Autos jedoch sehr viel höher aus als für vergleichbare Verbrennerfahrzeuge. Wie Dr. Christoph Lauterwasser, Geschäftsführer des Allianz Zentrums für Technik (AZT) den Pressevertretern erklärte, sei das vor allem auf vier Hauptgründe zurückzuführen. Hauptkostentreiber seien nach wie vor die hohen Kosten im Falle einer beschädigten Antriebsbatterie. „Die Batterie ist das teuerste Bauteil. Der Schutz vor Kratzern im Unterbodenbereich ist aber noch ungenügend und teilweise ist keine Reparatur der Außenhaut möglich. Zudem können auch einzelne beschädigte Module nicht immer identifiziert oder ausgetauscht werden.“ Der dann erforderliche Tausch der gesamten Batterie koste teilweise bis zu 40.000 Euro. Zudem gäbe es sowohl bei Abschleppunternehmen, Feuerwehren aber auch Werkstätten nach wie vor eine große Unsicherheiten bei der Gefährdungsbeurteilung, weshalb E-Fahrzeuge vorsichtshalber unter Quarantäne gestellt werden. Im schlimmsten Fall wird das Fahrzeug aus Angst vor einem Brand sogar in einem Löschcontainer getaucht und dadurch zum wirtschaftlichen Totalschaden. Abschließend verwies der AZT- Geschäftsführer auf lange Standzeiten durch mangelnde Ersatzteile in den Werkstätten und hohe Stundenverrechnungssätze für Reparaturen an den Stromern. Das erzeuge wiederum hohe Mietwagen- und Nutzungsausfallkosten.

Abschließend betonte Christoph Lauterwasser: „Wir haben mehr als 125 Jahre Erfahrungen mit Verbrennern, aber nur rund zehn Jahre mit modernen Elektrofahrzeugen. Mit Blick auf Werkstätten, Abschleppunternehmen, Feuerwehren und Gutachter fehlen deshalb noch Erfahrung und bewährte Verfahren im Umgang mit schwer beschädigten Elektroautos. Angesichts des zu erwartenden Wachstums besteht deshalb deutlicher Handlungsbedarf.“

HERSTELLER SOLLEN SCHUTZ UND REPARIERBARKEIT GEWÄHRLEISTEN

Angesichts der Ergebnisse warnte Heinz Gressel, Vorsitzender des GDV-Ausschusses Kraftfahrt, in Berlin: „Wenn die Kosten für Elektromobilität aus dem Ruder laufen, sinkt auch deren Akzeptanz. Und das dürfen wir nicht riskieren.“ Die Ergebnisse der GDV-Studien seien ein „Indikator für einen Trend bei den Reparaturrechnungen und diesen Trend müssen wir stoppen“, so der Ausschussvorsitzende. Der GDV stellte deshalb im Rahmen des Mediengesprächs konkrete Forderungen – und zwar zunächst an die Fahrzeughersteller. Batterien sollten demnach schon beim Design der Fahrzeuge so gut wie möglich vor Schäden durch Unfälle geschützt werden. Zugleich sollten Werkstätten und Gutachtern aussagekräftige Diagnosedaten zum Zustand der Batterie nach einem Unfall zur Verfügung gestellt werden. Außerdem, so Heinz Gressel weiter, sollten wirtschaftlich und ökologisch nachhaltige Anleitungen für die Reparatur und/oder den teilweisen Austausch beschädigter Batterien vorhanden sein.

GDV NIMMT AUCH WERKSTÄTTEN UND SACHVERSTÄNDIGE IN DIE PFLICHT

Zudem forderte er präzise Kriterien für den Umgang mit verunfallten Elektroautos sowie die umfassende Qualifizierung von Werkstätten, Abschleppunternehmen und Feuerwehren. Übrigens: Genau solche Kriterien zur Erforderlichkeit der Quarantäne will das Kraftfahrzeugtechnische Institut (KTI) im November gemeinsam mit Experten von Berufsgenossenschaften, Branchenverbänden, Schadenregulierern und Automobilhersteller definieren. Dazu gehöre aus seiner Sicht auch eine schnelle Prüfung der Antriebsbatterie in der Werkstatt, um so die Quarantänezeit möglichst kurz zu halten. Denn, so Heinz Gressel: „Die Quarantänelagerung ist wirklich ein Ärgernis.“

In Richtung der Werkstätten und Sachverständigen forderte er zudem eine schnellere Qualifizierung der Fachkräfte. Auf Nachfrage von schaden.news bestätigte er, dass die Investitionen in Ausbildung

und spezielles Equipment natürlich notwendig seien. Dass damit einhergehend auch höhere Stundenverrechnungssätze gerechtfertigt seien, ließ er mit Verweis auf die Langfristigkeit der Investitionen hingegen offen. „Das Maß des Anstiegs der Reparaturkosten um 30 bis 35 Prozent ist irritierend hoch“, erklärte er abschließend in diesem Zusammenhang.

„SO STARK STEIGENDE REPARATURKOSTEN SIND NICHT HINZUNEHMEN“

Trotz der Ergebnisse betonte Jörg Asmussen schon eingangs: „Wir Versicherer unterstützen den Abschied vom Verbrenner. Wir wollen diesen Wandel begleiten und positiv mitgestalten, daher warnen wir frühzeitig vor dieser Entwicklung.“ Deutlicher wurde Heinz Gresser, der im Mediengespräch betonte: „So stark steigende Reparaturkosten sind nicht hinzunehmen.“ Angesichts des vom GDV im Sommer prognostizierten tiefroten Ergebnisses, nicht verwunderlich.

Carina Hedderich