SCHADEN.NEWS



01.10.2024

VERSICHERER IN DER „KASKO-KRISE“

Die Botschaft der HUK-Coburg war eindeutig: In der vergangenen Woche rief Vorstand Jörg Rheinländer die „Kasko-Krise“ aus und kündigte an, dass die Coburger und wohl auch weitere Kfz-Assekuranzen die Preise der Autoversicherungen in dieser Wechselsaison um über zehn Prozent anheben werden. Begründet wird die Preissteigerung mit den hohen Kosten für Ersatzteile, gestiegenen Werkstattpreisen und mit den zunehmenden Schäden durch extreme Unwetter.

Keine Frage, die Kfz-Versicherer werden auch in diesem Jahr eine besonders schlechte Schaden-Kosten-Quote einfahren. Schon jetzt rechnen Vorstände inoffiziell mit einem Minus von mehr als zwei Mrd. Euro Verlust. Die hohe Inflation der letzten zwölf Monate trifft die Versicherungsbranche mit Verzögerung. Sie schlägt jetzt noch einmal voll durch.

Doch bleibt den Assekuranzen nur der Weg, die Policen-Preise zu erhöhen? Kurzfristig gesehen, ja. Denn die Kostenentwicklung durch die von Jörg Rheinländer genannten Faktoren sind zu krass. Und es wird noch weiter gehen. Die Schäden durch den Klimawandel nehmen zu. Die Absatzkrise der Automobilhersteller verteuert die Ersatzteile weiter. Und aufgrund fehlender Reparaturkapazitäten müssen die Kfz-Versicherer auch künftig höhere Werkstattpreise zähneknirschend hinnehmen.

Mittelfristig gibt es aber andere Strategien. Die Digitalisierung von Schadenregulierungsprozessen, der Einsatz von gvo-konformen Ersatzteilen oder die Erhöhung der Instandsetzungsquote in der Unfallschadenreparatur sind nur drei Beispiele, die helfen können, Schadenkosten zu reduzieren. Allerdings müssen die Kfz-Versicherer auch zeigen, dass sie reformfähig sind, also die Automatisierung konsequent vorantreiben und Prozesse reibungsloser organisieren.

Es gibt aber auch Themen, die offensichtlich mehr Arbeit machen als Nutzen bringen. Dazu zählt wohl auch der Einsatz von gebrauchten Ersatzteilen, wie wir heute berichten. Wer aus der Krise kommen will, muss sich fokussieren und an wesentlichen Stellschrauben drehen. Die Unfallschadenreparatur mit Gebrauchtteilen bringt einen immensen Aufwand und viele Unsicherheiten mit sich. Und wie die Vergleichsanalyse von Solera zudem zeigt, ist die Reduzierung der CO2-Emission von sogenannten „Green Parts“ dabei auch noch deutlich geringer als bei der Reparaturmethode „I statt E“. Welchen Weg die Versicherer letztendlich einschlagen, wird sich zeigen. Entscheidend ist, dass man sich jetzt schnell bewegt und handelt.

Christian Simmert