



Über 70 Teilnehmer wollten beim asp-Werkstattclub dabei sein.

Teilnehmerrekord im Club

Schadenmanagement | Beim asp-Werkstattclub powered by TÜV SÜD in Neckarsulm ging es schwerpunktmäßig um das Thema Schadenmanagement, um Chancen und Risiken durch chinesische Automarken und den Umgang mit verunfallten E-Autos.

Der asp-Werkstattclub powered by TÜV SÜD lieferte den über 70 Teilnehmern im Audi Forum Neckarsulm Expertenwissen zum Schadenmanagement in der Werkstatt. Wissen aus erster Hand in entspannter Atmosphäre mit automobiler Flair – das ist die Erfolgsformel des Werkstattclubs.

Schwerpunktthema war auch diesmal die Schadenabwicklung in Werkstätten und im Autohaus. Weil hier viele Fallstricke lauern und so manche Werkstatt auf berechnete Ansprüche gegenüber der Versicherung verzichtet, ist Aufklärung und konkrete Hilfestellung gefragt.

Marcus Kaiser, Rechtsanwalt und CEO der auf Verkehrsrecht spezialisierten Kanzlei Kaiser & Kollegen (K&K), erklärte beispielsweise die Auswirkungen der aktuellen BGH-Rechtsprechung zum Werkstatt-Risiko. Die BGH-Urteile vom 16.01.2024 und vom 12.03.2024 haben erhebliche Auswirkung auf die Praxis im Schadenge-

schäft. Die Rechtsprechung stärkt grundsätzlich die Position des Geschädigten bei Haftpflichtschäden. Der Grundsatz, dass der Geschädigte darauf vertrauen darf, dass seine Werkstattrechnung vom Unfallverursacher bzw. dessen Versicherung in voller Höhe erstattet wird, wurde von den Richtern bestätigt und sogar erwei-

Kurzfassung

Der asp-Werkstattclub in Neckarsulm war Auftakt von insgesamt vier Veranstaltungen in diesem Jahr: Auf dem Plan stehen noch Köln, Anger in Oberbayern sowie Frankfurt am Main. Sind Sie auch mit dabei?



Referenten und Teilnehmer des Expertentalks beim asp-Werkstattclub in Neckarsulm.



Attraktive Location: das Audi Forum in Neckarsulm.



Die Sonderausstellung zum Audi 100 erfreute Auto-Fans.

tert. Allerdings erfolgt dies bei gleichzeitiger Abtretung möglicher Ansprüche des Kunden gegen die Werkstatt an die Versicherung. Diese kann dann ihrerseits Forderungen an die Werkstatt stellen, wenn ihrer Auffassung nach bestimmte Posten in der Rechnung der Werkstatt nicht gerechtfertigt sind.

TÜV SÜD als Partner

Manuel Kohr, Leiter Schaden & Wert Baden-Württemberg Nord, TÜV SÜD Auto Service, stellte das Service-Portfolio von TÜV SÜD im Bereich Schadenbusiness vor. „Die Werkstatt möchte sich auf ihr Kerngeschäft, die Reparatur, konzentrieren und nicht die eigenen Mitarbeiter mit administrativen Aufgaben belasten“, erklärte Kohr. Genau hier setzt das Schadenmanagement von TÜV SÜD an. Es bietet über das Schadensgutachten durch den Sachverständigen hinaus Unterstützung bei der Abwicklung von Schäden an. „Die Experten von TÜV SÜD übernehmen zahlreiche administrative Aufgaben. Dazu gehört vor allem auch die Kommu-

nikation mit dem Versicherer auf Augenhöhe“, erklärte Manuel Kohr.

Digitalisierung von Prozessen

„Neben dem anspruchsvollen Tagesgeschäft fällt es Mitarbeitern schwer, die Schadenabwicklung als Zusatzaufgabe im Kfz-Betrieb nebenher noch mit zu erledigen“, so Kohr. Kostenvoranschläge, Anwaltskorrespondenz, Kaskoabwicklung, Reparaturfreigaben und Organisation der Ersatzmobilität für den Kunden – das verlange die nötige Zeit und setze Fachkenntnis der aktuellen Rechtsprechung voraus.

Wie das in der Praxis konkret aussehen kann, wurde in der Expertenrunde deutlich: Philipp Burghardt, Schadensgutachter bei TÜV SÜD, machte deutlich, dass die Verbesserung der Schaden-Fachkompetenz in jedem Betrieb, unabhängig von der Größe, interessant sein kann: „Letztlich ist das Thema Schaden für jeden interessant, es geht schließlich um Prozesse, die möglichst optimal gestaltet werden sollten.“

Ralph Linke, Geschäftsführer im Autohaus Linke, ein Volkswagen- und Audi-Handelsbetrieb in Crailsheim, ist selbst TÜV SÜD-Kunde. Der Familienbetrieb verfügt über eine Karosseriewerkstatt ohne Lackierung mit Spezialisierung auf „Dellendrücken“, wie Ralph Linke sagt.

„Bereits seit sieben Jahren arbeiten wir mit TÜV SÜD zusammen. An drei Tagen haben wir einen festen Platz für den Schadensgutachter, der uns unterstützt bei Schadensgutachten, Gebrauchtwagen-Bewertungen und Leasingrückläufern.“ Durch die enge Zusammenarbeit seien Prozesse deutlich einfacher geworden.

Lukas Stöhr, Mitglied der Geschäftsleitung Auto Heckel bei Sinsheim, setzt im Bereich Schaden ebenfalls auf TÜV SÜD: Die TÜV-Mitarbeiter sind für Schadensaufnahme und Gutachten-Erstellung zuständig. „Die Gutachten gehen direkt in die digitale Schadenakte. Das ist seit vier Jahren gar nicht mehr wegzudenken an den zwei Standorten mit 38 Mitarbeitern.“

Stichwort Digitale Schadenakte: „Ich kann standortübergreifend jederzeit den aktuellen Stand einsehen, bin immer up to



In der Expertenrunde ging es um die gelebte Praxis.



Der Werkstattclub versteht sich als Plattform zum Austausch.



1



4



2



3



5

- 1 Manuel Kohr, Leiter Schaden & Wert Baden-Württemberg Nord, TÜV SÜD Auto Service
- 2 Sylvia Gerl, Geschäftsführerin der Bundesfachschule für Betriebswirtschaft im Kfz-Gewerbe
- 3 Marcus Kaiser, Rechtsanwalt und CEO der Kanzlei Kaiser & Kollegen (K&K)
- 4 Volker Strycek, ehemaliger Sportchef bei Opel und bekannter Rennfahrer
- 5 Markus Gregor, Batterieexperte an der Technischen Hochschule Ingolstadt

experte erklärte überdies, was es mit dem Begriff Batteriegesundheit (State of Health, SoH) auf sich hat: „Der State of Health ist die aktuelle Energiemenge der Batterie im Verhältnis zur Energiemenge zu Beginn. Die Angabe erfolgt üblicherweise in Prozent.“ Laut Definition könne der SoH auch auf die Batteriekapazität oder den Innenwiderstand bezogen werden, ebenfalls wichtige Kenngrößen des Energiespeichers. „Die Schwierigkeit besteht darin, diese Daten zu ermitteln; es ist oft schon nicht bekannt, wie groß die Energiemenge am Anfang war“, so Gregor. Wie schnell die Batterien altern, hänge von der Nutzung ab, erklärte der Experte. Relevant seien Zellchemie, Fahrweise, aber auch das individuelle Ladeverhalten.

Fotos: Michael Bolay

date und bekomme eine Benachrichtigung, wenn in der Akte etwas bearbeitet wurde.“ Das Programm sei einfach und übersichtlich, der Chef kann auf einen Blick den aktuellen Status bei Schadenfällen sehen. „Früher war eine Mitarbeiterin fast ausschließlich damit beschäftigt, zu telefonieren.“ Marco Krettek, Gebietsleiter bei Autoclaim, bestätigt den einfachen Zugang: „Das Programm ist onlinebasiert, Sie brauchen nur einen Browser, das funktioniert plattformunabhängig und auf jedem Endgerät.“ Die Einführung bedeute fast keinen Implementierungsaufwand. Autoclaim benötige nur einmal die Stammdaten des Anwenders, dann könne es nach kurzer Schulung losgehen.

Chinesische Automarken

Sylvia Gerl, Geschäftsführerin der Bundesfachschule für Betriebswirtschaft im Kfz-Gewerbe, nahm die Teilnehmer auf eine spannende Reise nach China mit. Ihr Vortrag „Chinesische Automarken

– Chancen und Risiken für das eigene Geschäft in Vertrieb und Service“ war vor allem auch ein Weckruf: „Die Chinesen denken Auto anders“, sagte Gerl. „Wenn Sie daran denken, mit einer chinesischen Marke zu arbeiten, dann stellen Sie sich darauf ein, dass es ein Experiment wird.“ Man sei derzeit in der Findungsphase für den deutschen Markt. Verschiedene Konzepte würden ausprobiert und bei fehlendem Erfolg auch schnell wieder eingestellt.

Unfälle mit dem E-Auto

Markus Gregor, Batterieexperte an der Technischen Hochschule Ingolstadt, gab in seinem Vortrag Hinweise zum richtigen Umgang mit verunfallten Elektrofahrzeugen, bei denen die Batterie in Mitleidenschaft gezogen wurde. Für solche Fälle sind eine schnelle Diagnose des Batteriezustandes und die richtigen Entscheidungen wichtig – sonst droht ein kaum zu beherrschender Brand der Batterie. Der Batterie-

Technologieoffenheit ist Trumpf

Volker Strycek, Rennsportlegende und ehemaliger Sportchef bei Opel, nahm das Publikum zum Abschluss in seinem Vortrag mit auf die Rennstrecke. Der begeisterte Techniker erläuterte die spannenden Entwicklungen, die der Rennsport aktuell beim Einsatz klimaneutraler Treibstoffe leisten kann. Strycek trat engagiert für mehr Technologieoffenheit ein. Es sei nicht sinnvoll, sich auf eine Technologie festzulegen: „Es gibt nicht nur Schwarz und Weiß – die E-Mobilität ist in Zukunft eine wichtige Säule der Mobilität, aber sie ist nicht die einzige.“ Strycek sieht großes Potenzial in E-Fuels, zunächst als Beimischung oder später in Reinform. Darunter versteht man Kraftstoffe, die mit grünem Strom durch chemische Synthese aus Kohlendioxid und Wasser hergestellt werden. „Noch sind E-Fuels in der Herstellung teuer. Aber die Investoren für den Bau von Großanlagen stehen in den Startlöchern. Was diese brauchen, sind verlässliche politische Signale.“ Dietmar Winkler