

Foto: TÜV SÜD/Michael Bolay



Inmitten einer Sonderausstellung zum legendären Porsche 911 Targa fand der asp-Werkstattclub im oberbayerischen Anger statt.

Tipps von den Profis

asp-Werkstattclub | Das Hans-Peter Porsche Traumwerk in Anger war Kulisse für den asp-Werkstattclub powered by TÜV SÜD. Teilnehmer profitierten von den Expertentipps der Referenten, unter anderem zu Schadenmanagement und Elektromobilität.

Was ein professionelles Schadensgutachten bewirken kann, zeigte Uwe Hippmann, Gebietsleiter Oberbayern Süd bei TÜV SÜD Division Mobility. Ein aktueller Wettbewerbsvergleich bei 27 realen Schadensfäl-

len mit Gutachten unterschiedlicher Anbieter lieferte ein überraschendes Ergebnis: Viele Gutachten hatten signifikante Schwächen, die am Ende bares Geld kosten. Das ergab die eingehende Analyse durch TÜV SÜD-Schadengutachter. Hipp-

mann: „Sie können sich im Schadenmanagement auf die Kollegen von TÜV SÜD zu 100 Prozent verlassen. Die erstklassige Dienstleistungsqualität ebenso wie die hundertprozentige Neutralität sind das Versprechen an unsere Kunden.“ Die Ver-

Foto: TÜV SÜD/Michael Bolay



Uwe Hippmann (TÜV SÜD) erklärte, warum ein wasserdichtes und ausführliches Schadensgutachten so wichtig ist.

Foto: TÜV SÜD/Michael Bolay



Verkehrsrechtsanwältin Kerstin Zinke brachte auf den Punkt, was sich durch aktuelle BGH-Urteile für Werkstätten geändert hat.



Im Talk sprachen Martin Deingruber (Autohaus Heinrichsberger) und Martin Holzheu (Autohaus Grasdanner) über die Praxis (v. l.).



Christian Ehrenfels (autoclaim) zeigte, wie die digitale Schadenakte Prozesse deutlich verbessern kann.

sicherer stünden unter erheblichem Kostendruck und versuchten, die Summen bei der Unfallregulierung so gering wie möglich zu halten. Die Schaden-Kosten-Quote (Combined Ratio) der Kfz-Versicherung lag 2023 bei 111 Prozent – die Versicherungen geben also mehr aus, als sie durch Prämien im Schadensgeschäft einnehmen. „Die Versicherer werden in Zukunft noch stärker bei den Reparaturkosten kürzen“, prognostizierte Hippemann.

Änderungen im Schadenrecht

Die Verkehrsrechtsanwältin Kerstin Zinke appellierte an die Teilnehmer: „Hören Sie auf, Unfallschäden selbst zu regulieren.“ Was in früheren Jahren gang und gäbe war, ließe sich heute so nicht mehr wirtschaftlich darstellen. „Wir haben es mit einem ungleichen Kräfteverhältnis zwischen Geschädigtem, Werkstatt und dem Versicherer zu tun. Dort sitzen geschulte Mitarbeiter, die Prämien dafür bekommen, je mehr an den Rechnungen gekürzt

wird.“ Ein Kostenvoranschlag sei nicht ausreichend. „Lassen Sie in jedem Fall ein professionelles Schadengutachten anfertigen, dieses wird im Unterschied zum Kostenvoranschlag auch von der Versicherung bezahlt“, riet Zinke. Viele Kunden scheuten sich, einen Rechtsanwalt einzuschalten. „Diese Kunden verstehen nicht, dass es hier nicht darum geht, dem Verursacher persönlich zu schaden. Dieser wird durch einen Anwalt aus rechtlicher Sicht nicht schlechter gestellt.“

Werkstatt-Risiko

Zinke erläuterte die Auswirkungen der aktuellen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (BGH). „Mit den Entscheidungen zum Werkstatt- und Sachverständigen-Risiko wollte der BGH vor allem den Unfallgeschädigten stärken“, erklärte Zinke. Der Grundsatz, dass der Geschädigte darauf vertrauen dürfe, dass seine Werkstattrechnung vom Unfallverursacher in voller Höhe erstattet wird, wurde von den

Richtern bestätigt und erweitert. Allerdings erfolge dies bei gleichzeitiger Abtretung möglicher Regress-Ansprüche des Kunden gegen die Werkstatt an die Versicherung. Diese könne ihrerseits Forderungen an die Werkstatt stellen. Zinke erklärte, warum die Abtretungserklärung besser durch eine Zahlungsanweisung ersetzt werden sollte. „Der Geschädigte darf sich als Laie darauf verlassen, dass die Werkstatt als Profi den Schaden sachgerecht beheben wird. Insofern tritt er aufgrund seiner Unwissenheit aus der Verantwortung. Wenn Sie sich als Werkstatt eine Abtretungserklärung unterschreiben lassen, schlüpfen Sie in die Rolle des Kunden, können sich aber nicht auf dessen Unwissenheit berufen.“ Regressforderungen sollte man dem Anwalt schicken. Bei 435 konkreten Fällen gab es in der Praxis nur 25 Regressforderungen seitens der Versicherung. Nur in zwei Fällen sei eine Klage am Laufen. Zinke sieht in den aktuellen Regressforderungen eine Art „Testballon“ der Versicherer. Dietmar Winkler



Batterieexperte Markus Gregor (TH Ingolstadt) gab einen Überblick zur Sicherung verunfallter E-Fahrzeuge in der Werkstatt.



Rennfahrerlegende und ehemaliger Opel-Sportchef Volker Strycek warb für den technologieoffenen Ansatz bei künftigen Antrieben.