

Fragen an ...



Maximilian Küblbeck, Produktverantwortlicher TÜV SÜD Auto Service

Schadenmanagement ist für Werkstätten ein lukratives, aber komplexes Geschäft. Inwieweit kann TÜV SÜD helfen?

Der Einstieg in den Bereich Karosserie & Lack ist zuvorderst eine strategische Frage, die Werkstattinhaber selbst beantworten müssen. Investitionen in Equipment und Weiterbildung sind zu berücksichtigen. TÜV SÜD-Experten stehen jedoch auch in der Technik beratend zur Seite. Bei der betriebswirtschaftlichen Organisation und in Rechtsfragen bringen wir ein Netzwerk aus Rechtsanwälten und Factoringunternehmen sowie Schaden- und Prozesskompetenz ein. Partnerbetriebe wählen ihre Leistungsbausteine für den nachhaltigen Unfallschadenprozess modular.

Inwieweit gibt es die Möglichkeit einer kompletten Auslagerung?

Betriebe können auf die Dienste eines TÜV SÜD-Schadenmanagers zurückgreifen. Dieser kümmert sich bei Bedarf für einen bestimmten Tagesatz um die gesamte Organisation des Schadenfalles. Dies beinhaltet u.a. Kostenvoranschlag, Dokumentation sowie Begutachtung. Zudem betreut unser Experte auch die interne und externe Kommunikation – beispielsweise mit Versicherungen. Der Vorteil liegt in einem schnellen Rechnungsausgleich.

Schadenbusiness

Aufträge sichern

Die Schadenabwicklung bedeutet für Werkstätten ein großes Geschäftspotenzial. Die Kfz-Haftpflichtschäden beliefen sich den Angaben des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zufolge zuletzt auf 13 Milliarden Euro. Die Assekuranzen nehmen mit den Kfz-Policen Jahr für Jahr mehr als 20 Milliarden Euro ein. Dennoch wurde in den letzten Jahren die Luft auf Betriebsebene dünner: Der Preiskampf der Kaskoversicherer untereinander, die zunehmende Tendenz in Richtung Schadensteuerung und gestiegene Investitionskosten setzten der Servicebranche zu. Im Rahmen der Schadensteuerung bekommen bevorzugt diejenigen Betriebe den Auftrag, die mit einer Versicherung bei der Unfallschadenabwicklung kooperieren und u.a. reduzierte Stundenverrechnungssätze akzeptieren. Wer nicht diesen Netzwerken angehört, muss zwar nicht so hohe Abstriche bei der Marge machen oder Standards und Zusatzleistungen bieten, jedoch leidet mitunter die Werkstattauslastung. Auch die Abwicklung und Kommunikation mit den Versicherungen muss gegebenenfalls höhere Hürden überwinden. Nicht zuletzt in dieser Hinsicht gibt es Hilfe seitens TÜV SÜD Auto Service: Die TÜV SÜD-Sachverständigen sind bundesweit etablierte Partner für Autohäuser und Werkstätten bei Beratung, Gutachtenerstellung, An-

waltsauswahl bis hin zur Korrespondenz mit Versicherungen. Die Experten haben Erfahrungen mit Kürzungen von Gutachten- bzw. Reparaturrechnungen von Seiten der Versicherer und wissen, wie man am erfolgversprechendsten gegensteuert. Denn: Widerstand ist nicht zwecklos. Zwar würden die Kürzungen von der generischen Versicherung im überwiegenden Teil hingenommen, wie der Prüfdienstleister in einer Mitteilung warnte. Aber bei circa 70 Prozent der rund neun Millionen Pkw-Haftpflichtschäden in Deutschland könnten die Autohäuser ihren Einfluss geltend machen, hieß es bei TÜV SÜD – also bei 6,3 Millionen. Nimmt man durchschnittliche Reparaturkosten von 3.500 Euro als Grundlage, entstehe rechnerisch ein Umsatzpotenzial von 22 Milliarden Euro. TÜV SÜD berät Kfz-Betriebe zu allen Fragen im Schadengeschäft. Die Dienstleistungen sind modular aufgebaut und umfassen die Lösungen „Schadengutachten“, „Liquidität“, „Digitale Akte“ und „Prozessqualität“. Die Hilfestellung reicht bis zur Bestellung eines „TÜV SÜD Schadenmanagers“. Der TÜV SÜD-Experte organisiert das Geschäftsfeld eigenverantwortlich im Autohaus. Die Betriebe können sich insofern um die Kernkompetenzen kümmern, die Instandsetzung der beschädigten Kundenfahrzeuge (siehe Kurzinterview links).



Bild: Spies Hecker

Lohnendes, wenngleich komplexes Geschäftsfeld: Kfz-Haftpflichtschäden belaufen sich auf rund 13 Milliarden Euro im Jahr.

Bremsenservice

Sicherheit im Angebot

Die Urlaubsfahrt ist nicht selten für das Fahrzeug wenig erholsam: Bis zum Ende der Sommerferien musste es mitunter lange Strecken überwinden, hohen Temperaturen trotzen und war den Elementen ausgesetzt. Bei der Rückkehr aus dem Strandurlaub finden sich Meersalz und Sand nicht nur im Reisegepäck wieder. Für kundenorientierte Werkstätten könnte sich daraus ein Zusatzgeschäft ergeben: Gegebenenfalls sind Stammkunden für ein Pflege- und Erholungspaket für das eigene Auto zugänglich. Warum nicht einen Nach-Urlaubs-Technik-Check ins Angebot aufnehmen. Man kann das anhand des Bremssystems beispielsweise gut verargumentieren. Werkstattprofis werfen einen kundigen und kostenfreien Blick auf die Bremsen und testen die Wirkung auf dem Prüfstand. Autobesitzer, die ihr Fahrzeug turnusgemäß warten lassen, brauchen sich schließlich weniger Gedanken zu machen. „Grundsätzlich

sollte die Bremsflüssigkeit alle zwei Jahre gegen eine neue Befüllung ausgetauscht werden“, empfiehlt man beim TÜV SÜD. Ebenso unterliegen Bremsscheiben und -klötze dem Verschleißprozess. Wenn diese abgenutzt sind, lässt die Bremskraft merklich nach – mit allen Konsequenzen für die Sicherheit. Zum anderen wird bei den Kontrollarbeiten die Freigängigkeit der Bremszylinder geprüft.



Bild: Schachtner

Mit dem Ende der Sommerferien bekommt das Auto in der Werkstatt die verdienten Pflegeeinheiten.

Elektromobilität

Batterietechnik im Fokus

Höhere Reichweiten kommender Fahrzeuggenerationen verleihen der Elektromobilität Impulse. Mussten die Vorgänger in der Regel nach 150 Kilometern an die Ladesäule, bieten die neuen Stromer deutlich alltagstauglichere Reichweiten, im Premium-Segment mit über 400 km sogar schon konkurrenzfähig zu den Verbrennern. Dazu Volker Blandow, Global Head of E-Mobility bei TÜV SÜD: „Die aktuellen Elektroautos waren nie für den Massenmarkt gedacht. Kaufgründe waren bisher eher Technikbegeisterung und auch der Klimaschutzgedanke. Preis und Praxistauglichkeit standen in keinem günstigen Verhältnis, während sich kommende Fahrzeuge in vielen Anwendungen erstmals rechnen.“ Zusammen mit der wachsenden Schnellladeinfrastruktur sind diese Fahrzeuge mit Zwischenladung dann für Tagesfahrleistungen von 500 Kilometern bereits gut geeignet. „Genau richtig für die Mobilitätsanforderun-

gen vieler Flottenbetreiber und zunehmend auch für den Privatkunden“, unterstreicht Blandow. Grundlage für die höheren Reichweiten ist der enorme technologische Fortschritt der Batteriesysteme. Für die Straßenzulassung (Homologation) von Fahrzeugen mit Hochvoltbatterien gelten ab Mitte 2016 deutlich verschärfte Zulassungsprüfungen. TÜV SÜD prüft schon heute nach dem neuen Standard. Zum Prüfkatalog gehören unter anderem Brandtests, Kurzschluss-tests, mechanische Verformungen und dynamische Crash-Versuche. Erstmals sind damit auch zerstörende Prüfungen von Batteriesystemen – also kompletten Antriebsbatterien – gesetzlich vorgeschrieben. TÜV SÜD unterstützt daher den Ausbau der Schnellladeinfrastruktur, engagiert sich seit Langem in der internationalen Normung und Standardisierung der Ladeschnittstelle und ist Gründungsmitglied bei CharIN.

TÜV SÜD-Kontakt

TÜV SÜD Auto Service

Jürgen Wolz
Tel. 0 89/57 91-23 20, Fax -23 81
juergen.wolz@tuev-sued.de

TÜV SÜD Auto Partner

Thomas Gensicke
Tel. 0 7 11/72 20-84 73, Fax -84 88
thomas.gensicke@tuev-sued.de

Zentraler Vertrieb

Tel. 07 11/7 82 41-246
vertrieb-as@tuev-sued.de

TÜV SÜD-Training

Weiterbildungsangebote im Netz:

- ✓ TÜV SÜD Akademie
www.tuev-sued.de/akademie

Tagung Fahrerassistenz

Während der Fahrer früher als Regler auf der Bahnführungs- und Stabilisierungsebene unersetzbar war, greifen heute immer mehr Fahrerassistenzsysteme in die Regelung ein. Mit steigendem Automatisierungsgrad wandelt sich die Fahraufgabe. Das Überwachen von Systemen steht im Fokus und führt auf oberster Automatisierungsebene zum temporären Ausschluss des Menschen aus dem Regelkreis. Die 7. Tagung Fahrerassistenzsysteme von TÜV SÜD in München adressiert am 25. und 26. November in der Konsequenz die Frage: Hochautomatisiertes Fahren – Hype oder mehr? Die zweitägige Veranstaltung beleuchtet technische Herausforderungen und realisierte Ansätze, gesetzliche Randbedingungen sowie die Fahrer-Fahrzeug-Interaktion.