

Connected Car und die Folgen

Die zunehmende Vernetzung der Fahrzeuge wird den Reparaturmarkt verändern



Sind Fahrzeugschäden bald Mangelware? Die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung der Automobile bringt für die Reparaturbranche große Herausforderungen mit sich.

► Heutzutage ist die ständige Vernetzung und Erreichbarkeit Normalität – überall können E-Mails abgefragt, die aktuellen Tätigkeiten in sozialen Medien mitgeteilt und die schnellste Route berechnet werden. Auch die Automobilhersteller wollen die im Alltag genutzten Services der Bevölkerung in das Fahrzeug bringen, die Rede ist vom Connected Car. Somit befindet sich die Automobilindustrie in einem Paradigmenwechsel. Die Branche hat sich noch nie so schnell verändert wie aktuell. Neue Nachfragemärkte, Akteure und Technologien verändern den Markt. Dazu zählen neben Endgeräte- und Softwareherstellern auch Netzanbieter, Webservice-Unternehmen und Inhalte-Lieferanten. Diese differenzieren sich von den Automobilherstellern durch schnelle und sehr kurzlebige Innovationszyklen, von denen auch das Connected Car profitieren wird.

Dabei nimmt die digitale Welt immer mehr Einfluss auf das Automobil. Google-Chef Eric Schmidt behauptete sogar auf einer Veranstaltung des Wirtschaftsrates der CDU im Juni 2015, dass in Zukunft jedes deutsche Auto von Computern gesteuert werden würde. Er bestärkt diese Überzeugung mit der Vision, Menschen würden sich in 100 Jahren nicht mehr vorstellen können, dass in der Vergangenheit Autos von Menschen gelenkt wurden. Bereits heute gibt es zahlreiche Assistenz-, Sicherheits- und Servicesysteme im modernen Auto. Einen ersten zukunftsweisenden Schritt in Richtung vollautomatisiertes Fahren machen aktuell die Unternehmen Bosch, Daimler und Car2Go. Mittels intelligenter Technik und entsprechender Parkhausinfrastruktur wird das autono-

me Parken bald Realität. In naher Zukunft soll so in speziell ausgerichteten Parkhäusern das fahrerlose Ein- und Ausparken ermöglicht werden.

Volumen geht zurück

Für die Reparaturbranche hat das Thema Connected Car enorme Auswirkungen, denn der größte Teil der neuen Assistenz-, Sicherheits- und Servicesysteme hat die Vermeidung von Unfällen

zum Ziel. Bestes Beispiel sind die Park- und Rangierunfälle. Bei rund 40 Prozent aller Pkw-Unfälle mit Sachschaden handelt es sich um Park- oder Rangierunfälle. In den vergangenen 30 Jahren ist die Häufigkeit der Park- und Rangierunfälle um mehr als 30 Prozent angestiegen. Der Anteil von Sachschäden im Kraft-Haftpflicht-Bereich beträgt 44 Prozent und 39 Prozent bei Kollisionen in Vollkasko. Dabei entsteht in der Haftpflicht ein durchschnittlicher Schaden

„Langfristig sind massive Rückgänge zu erwarten“



Foto: BBE

Gerd Heinemann: „Auch wenn Reparaturen von Fahrzeugen, die mit viel Technik ausgestattet sind, aufwendiger und teurer sind, wird das den Rückgang an reparierten Schäden nicht kompensieren können.“

Über die Auswirkungen der Digitalisierung von Fahrzeugen auf die Reparatur- und die Versicherungsbranche sprachen wir mit Gerd Heinemann, einem der Geschäftsführer der BBE Automotive GmbH.

Herr Heinemann, voll vernetzte Fahrzeuge mit allen erdenklichen Assistenzsystemen, „Smartphones auf vier Rädern“, wie Sie in Ihrer Studie schreiben, sind für die Autoindustrie das derzeit relevanteste Thema. Wie sehen das nach Ihren Erkenntnissen die Verbraucher, also die potenziellen Fahrer dieser Fahrzeuge?

Die digitale Welt nimmt auf die Automobilindustrie immer mehr Einfluss und wird

über kurz oder lang einen Paradigmenwechsel bewirken. Derzeit sind jedoch bei den Verbrauchern die Bekanntheit und das Interesse am Connected Car noch gering. So haben 75 Prozent der Pkw-Fahrer keinerlei Vorstellung, was Connected Car bedeutet; dabei werden die Marktpreise bei deutlicher Preisunsicherheit unterschätzt und der Nutzen einzelner Komponenten oft nicht wahrgenommen. Zur weiteren Marktdurchdringung muss das Connected Car erlebbar bzw. erfahrbar werden. Ein Wachstumstreiber in der Automobilindustrie werden schnelle, zuverlässige und kostengünstige Connected-Car-Lösungen sein.

Gibt es, abgesehen von dieser Zurückhaltung der Verbraucher noch Anhaltspunkte dafür, dass der Rückgang der Schäden durch Assistenzsysteme nicht so stark ausfällt wie theoretisch möglich? Ich denke da an eine Untersuchung des AZT, die aufzeigt, dass die Wirkung der Parkassistenten sehr stark dadurch relativiert wird, dass immer mehr und größere Autos auf den gleichen Parkflächen wie bisher eingeparkt und rangiert werden ...

Volumen von versicherungsindizierten Unfallreparaturkosten + Volumen selbstbezahlte Schäden (Gesamt BBE Schätzung 2014): 7,6 Mrd. €*			
	Szenario 1: "Der technische Fortschritt verliert an Dynamik"	Szenario 2: "Rahmenbedingungen verändern sich analog heutiger Dynamik"	Szenario 3: "Das digitale Zeitalter für Versicherungen, die Dynamik nimmt deutlich zu"
2015 (in Mio.)	7.600 €	7.600 €	7.600 €
2020 (in Mio.)	7.381 €	6.818 €	6.537 €
2025 (in Mio.)	7.037 €	6.224 €	5.536 €
2030 (in Mio.)	6.443 €	4.879 €	4.160 €

* exklusive MwSt.

von circa 1.700 Euro und in Vollkasko von rund 2.100 Euro.

Die Ausstattungsquoten von Fahrerassistenzsystemen steigen. Einparkassistent, Abstandsregeltempomat oder Spurhalteassistent werden innerhalb der nächsten fünf Jahre in einer großen Anzahl von Neufahrzeugen verbaut sein. In Anlehnung an die im November 2015 erschienene Studie „Gibt es eine Zukunft für die Kfz-Versicherung?“ der Unternehmensberatung KPMG hat BBE

Automotive mögliche Auswirkungen dieser Entwicklung auf das Reparaturvolumen untersucht und dabei, siehe obenstehende Grafik, drei unterschiedliche Szenarien entwickelt.

Eines liegt auf der Hand: Das Reparaturvolumen wird zurückgehen. Die Dynamik dieses Prozesses hängt wiederum von der Dynamik des technischen Fortschritts, aber auch von der Akzeptanz der neuen Technologien beim Verbraucher ab.

Quelle: BBE Automotive GmbH

Fragen und Antworten

Die BBE Automotive GmbH hat in einer umfangreiche Studie mit dem Titel „Connected Car – Das neue Smartphone auf vier Rädern“ Auswirkungen der Vernetzung des Autos auf Verbraucher, Reparaturbranche und Versicherungen untersucht. Basis der Studie sind eine repräsentative Umfrage von 1.000 Pkw-Fahrern, Befragungen von je 100 freien Servicebetrieben und Vertragswerkstätten, Expertengesprächen sowie detaillierte Analysen des Marktes. Die komplette, über 110-seitige Studie kann zum Preis von 1.350Euro, zzgl. MwSt., über die BBE Automotive GmbH bezogen werden.

Weitere Informationen:
BBE Automotive GmbH, Dr. Ralf Deckers
Tel.: 0221/93655-255
E-Mail: rdeckers@bbe-automotive.de

Aktuell resultieren 40 Prozent der Pkw-Unfälle aus Sachschäden bei Park- und Rangierunfällen und diese Zahl ist in den vergangenen 30 Jahren um mehr als 30 Prozent angestiegen. Sicherlich tragen zur steigenden Unfallzahl die immer größer werdenden Fahrzeuge – gerade im innerstädtischen Bereich – bei. Die Fahrerassistenzsysteme sind dabei ein Regulativ, d.h. dass sie geeignet sind, den Fahrer in seiner Fahraufgabe zu unterstützen und somit Haftlicht- und Vollkaskoschäden zu minimieren bzw. zu vermeiden. Eine zunehmende Ausstattung mit diesen Systemen wird so zu weniger Schäden führen.

Wie stark könnten aus Ihrer Sicht verkehrsrechtliche Argumente gegen autonomes Fahren sprechen?

Grundsätzlich erfordert das autonome Fahren gesonderte Rechte sowohl im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) als auch auf internationaler Ebene. Ebenso hemmt das Wiener Übereinkommen aus dem Jahr 1968 das vollautonome Fahren. In diesem ist geregelt, dass der Autofahrer das Fahrzeug dauerhaft beherrschen muss bzw. Systeme jederzeit von dem Fahrzeugführer übernommen bzw. abgeschaltet werden können. Auch die Haftungsfragen hinsichtlich des autonomen Fahrzeugs

können die Entwicklung des autonomen Fahrens hemmen.

Welche Auswirkungen hat es auf das Geschäftsmodell der Autoversicherer, wenn die Schäden durch Assistenzsysteme deutlich zurückgehen?

Der Markt der Kfz-Versicherungen wird durch niedrigere Kfz-Prämien zurückgehen. Dies betrifft zunächst nur die vom Autofahrer gezahlten Versicherungsprämien. Für die Kfz-Versicherer entsteht aber ein neues Geschäftsfeld, denn die Hersteller der Fahrzeuge und Systeme müssen die Haftungsrisiken absichern.

Sie skizzieren drei unterschiedlich „dramatische“ Szenarien für die Reparaturbranche – welches halten Sie für das wahrscheinlichste?

Die Dynamik der Entwicklung wurde in unterschiedlichen Szenarien, auch von der KPMG, aufgezeigt. Entscheidend ist, wie schnell entsprechende Sicherheitskomponenten sich durchsetzen werden. Unserer Ansicht nach werden sich die Rahmenbedingungen analog der heutigen Dynamik entwickeln, somit halte ich das „Szenario 2+x“ für realistisch. Derzeit begrenzt der Wissensstand des Endverbrauchers sowie die passiven Kommunikationsmaßnahmen der Hersteller diese Entwicklung.

Wie können sich aus Ihrer Sicht Reparaturbetriebe auf ein solches Szenario einstellen?

Die Situation für die Reparaturbetriebe wird sich kontinuierlich verändern. Langfristig gesehen sind massive Rückgänge durch intelligente und optimierte Fahrerassistenzsysteme zu erwarten und somit wird das Marktvolumen für Karosserie- und Unfallreparaturen deutlich beeinflusst werden. Davon werden die Hersteller von Blechteilen, aber auch andere im Rahmen von Unfällen beschädigten Teile, betroffen sein. Auch die Werkstätten und Lackierbetriebe werden durch weniger Unfälle deutlich an Geschäft verlieren. Die Reparaturbetriebe können durch gezielte Netzwerkstrukturen und frühzeitigen Know-how-Aufbau der Mitarbeiter in Sachen Connected Car und der Nachrüstung entsprechender Komponenten profitieren und so neue Geschäftsfelder erschließen. Auch wenn Reparaturen von Fahrzeugen, die mit viel Technik ausgestattet sind, aufwendiger und teurer sind, wird das den Rückgang an reparierten Schäden nicht kompensieren können.

Herr Heinemann, vielen Dank für das Gespräch.