

Klare Sicht behalten

Optimierungspotenziale | Die Preise für Windschutzscheiben und Arbeitszeiten steigen mit den technischen Helfern in den Fahrzeugen. Maßnahmen im Flotten- und Schadenmanagement wirken dämpfend.

Das Thema Glasschäden ist in vielen Fuhrparks ein Dauerbrenner, zumal die Kosten im Schadenfall durch immer mehr Fahrerassistenzsysteme in den Firmenwagen tendenziell zunehmen.

Wird die Schadensart von Flotten über die Versicherung eingedeckt, schlägt sich das wegen der individuellen Kalkulation auf Basis der Schadenhistorie auch in den jährlichen Beiträgen nieder. Da Steinschläge oder Hagelschäden als Ursachen kaum vermeidbar sind, ist mit dem Risiko dauerhaft zu rechnen. Laut aktuellen Zahlen des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) summiert sich allein der Glasbruch im Bereich „Teilkaskoschäden für Pkw nach Ursachen“ im Gesamtmarkt auf 2,175 Millionen Stück in 2016, für die Versicherungsleistungen von 1,184 Milliarden Euro gezahlt wurden.

Außerdem kommt der GDV in einer Untersuchung zur Preisentwicklung von Ersatzteilen zu dem Schluss, dass beispielsweise die Aufwendung für Windschutzscheiben in den letzten fünf Jahren um 13 Prozent gestiegen ist – von durchschnittlich 308 Euro brutto im Januar 2013 bis August 2017 auf 348 Euro. Zum Vergleich: Der Verbraucherpreis-Index habe sich gemäß Destatis (Wert aus August 2017) im selben Zeitraum nur um rund 3,5 Prozent erhöht.

Und dieser Trend setzt sich wohl fort. Damit rechnet der GDV aufgrund einer weiteren Studie aus 2017 zum automatisierten Fahren und den Auswirkungen auf den Schadenanfall. Hierin gehen die Experten davon aus, dass durch Fahrerassistenzsysteme und automatisierte Fahrfunktionen bis 2035 beispielsweise der Austausch einer Windschutzscheibe um rund 30 Prozent teurer wird. Ein Grund dafür: Nach Unfällen oder beim Austausch beschädigter Scheiben müssten etwa Kameras und Sensoren ausgetauscht und die Systeme neu kalibriert werden.

Glasreparaturen und -tausch in Flotten

Diese Aussagen bestätigt vielfach eine Umfrage unter den großen Leasinggesellschaften, an der allerdings Daimler Fleet Management und Athlon nicht teilgenommen haben und nach eigenen Angaben auch aus Wettbewerbsgründen solche Detailinformationen nicht veröffentlicht sehen möchten.

Auf die Frage „Wie haben sich die Schadensaufwendungen a) für Glasreparaturen und b) für Glastausch der Windschutzscheiben in den vergangenen zehn Jahren bei Ihnen entwickelt?“, erläutert Karsten Rösel, Geschäftsführer der ALD Automotive: „In den letzten drei Jahren sind die Schadensauf-

Die Reparatur von Glasschäden ist durch neue Klebstoffe und Techniken einfacher geworden.

wendungen für Glasreparaturen auf Seiten der Glasfachwerkstätten etwa vier Prozent gesunken, auf Seiten der Hersteller lediglich um ein Prozent. Die Kosten für den Scheibentausch sind in den vergangenen drei Jahren um fünf Prozent bei den Glasfachwerkstätten und um zehn Prozent bei den

Herstellern gestiegen.“ Zugleich habe sich die Reparaturquote bei den Glasfachwerkstätten von 25 auf 28 Prozent verbessert und die Herstellerbetriebe wiesen hier einen stabilen Anteil von acht Prozent aus.

Thomas Schweiger, Leiter Schadenmanagement und Versicherungen bei Alphabet gibt an, dass zum einen die Kosten für Glasreparaturen in den vergangenen Jahren stabil, die Fallzahlen allerdings leicht erhöht sind. Zum anderen seien die Kosten für den Glastausch der Windschutzscheiben im Rahmen von allgemeinen Preiserhöhungen gestiegen. Er ergänzt: „Da ein Großteil der Schäden inzwischen repariert werden kann und einen kompletten Austausch der Scheibe nicht mehr erfordert, sind die Fallzahlen leicht gesunken.“

Daneben registriert Christian Pursch, Geschäftsführer der Deutschen Leasing Fleet,

Kostentreiber | Die Aufwendungen für Windschutzscheiben sind seit 2013 um 13 Prozent gestiegen. Doch ein Austausch ist nicht immer nötig



allgemein einen Anstieg des Reparaturaufwandes als Dienstleistung und der Materialkosten. Dieter Jacobs, Geschäftsleitung Fuhrparkmanagement von Leaseplan Deutschland, differenziert. Er spricht von einer konstanten Entwicklung bei Glasreparaturen und leicht gestiegenem Tausch von Windschutzscheiben.

Wulf Hartrampf, Geschäftsführer des Volkswagen Versicherungsdienstes (VVD) als Teil der VW Financial Services, stellt bei Glasreparaturen eine leichte Steigerung der Kosten durch Inflationierung fest. Ansonsten seien diese tendenziell gleichbleibend. Dagegen seien bei Glasaustausch die Schadensaufwände durch Einflüsse wie Fahrerassistenzsysteme, Klimakomfortscheiben, Lohnentwicklungen und Erhöhung der Ersatzteilpreise nach oben gegangen.

Fehlende marktübergreifende Analysen |

Was sagen unabhängige Prüforganisationen oder Schaden- und Datendienstleister zu den Trends bei Glasschäden? DAT, GTÜ und TÜV Rheinland haben sich an einem entsprechenden Fragenkatalog nach Zahlen und Fakten – entweder mangels Datenbasis oder wegen des Aufwandes, den die Erhebung



Foto: Tongkatong/Adobe Stock

Gewichtig | Für über zwei Millionen Glasschäden in 2016 zahlten Kfz-Versicherer 1,2 Milliarden Euro

der Daten nach sich ziehen würde – nicht beteiligt.

Der TÜV Süd lässt Jörg Löffler, Geschäftsführer der Fleet Company als 100-prozentige Tochter und Fuhrparkmanagementdienstleister, antworten. Nach seinen Aussagen ist die Reparatur von Glasschäden aufgrund neuer Klebstoffe und Techniken schneller und einfacher geworden. Dabei sei die Anwendbarkeit einer Reparatur aufgrund hochwertigerer Scheiben und Akzeptanz von Herstellern beziehungsweise Leasinggebern aber komplizierter geworden. Unterm Strich seien die Aufwendungen für die Reparatur gleich bis günstiger geworden.

Der Glasaustausch von Windschutzscheiben habe sich wiederum stetig verteuert. Denn während sich die Stand- und Arbeitszeiten und Arbeitsmethoden stark verbessert hätten, wurden und werden die Scheiben wegen der technischen Helfer wie Kameras, Head-up-Displays oder Beheizbarkeit teurer. „Der Zeitvorteil, welcher sich die letzten Jahre aufgrund neuer Klebstoffe – weniger Trocknungszeit – dargestellt hat, baut sich bei neuen Fahrzeugen wieder ab, da neue Fahrzeuge mittlerweile aufwändig kalibriert werden müssen“, so Löffler. Da die Kalibrierungssysteme aufwändig und kostspielig sind, kommen neben den teureren Scheiben nun in der Regel ein Pauschalbetrag plus längere Arbeitszeiten noch hinzu.

Schäden selbst tragen, Kosten senken |

Trotz alledem haben Fuhrparkverantwortliche verschiedene Stellhebel, um die Kosten für Glasschäden aktiv zu senken. Wie? Das schildert Hans Limpert, der als Kfz-Sachverständiger mit einem Büro in der Nähe von Bamberg bundesweit Schadengutachten für Flottenbetreiber erstellt und selbst jahrelang einen Fuhrpark mit mehreren hundert Fahrzeugen geleitet hat.

Er hat als Flottenmanager den Bereich unter die Lupe genommen und handfeste Schlüsse gezogen. So hat er Glasschäden, die sich auf etwa 20.000 Euro jährlich belie-

fen, explizit aus den Rahmenverträgen mit dem Versicherer herausgenommen und damit alleine rund 40.000 Euro an Prämien gespart. Gleichzeitig hat er sich Angebote bei überregionalen und örtlichen Glasern eingeholt. Das Ergebnis: Der regionale Fachbetrieb hat den Zuschlag bekommen, weil er durch das zugesagte Volumen noch mal rund 20 Prozent günstiger war als der überregionale Dienstleister. „Fuhrparkmanager sollten daher unbedingt Preisbeispiele vergleichen und für die verhandelten Preise stets Still-schweigen vereinbaren“, sagt Limpert.

Versicherungs- und Mehrwertsteuer |

Den größten Kosteneffekt hat er aber erzielt, indem er die Glasschäden in die Eigentragung überführte. Denn mit den sinkenden Beiträgen verringerte sich auch die darauf entfallende, nicht abzugsfähige Versicherungssteuer in Höhe von 19 Prozent. Zudem spart das Unternehmen noch mal mit der abzugsfähigen Mehrwertsteuer von 19 Prozent bei Rechnungen des Glasers. „Daneben ist zu berücksichtigen, dass ein Glasschaden in der Versicherung deutlich teurer ist als der tatsächliche Schaden, da bei jedem Fall zusätzliche Faktoren wie Bearbeitung und Verwaltung beim Versicherer anfallen“, so der Kfz-Sachverständige.

Zugleich rät der Kfz-Sachverständige und Fuhrparkprofi, bei Konfiguration des jeweiligen Dienstwagens darauf zu achten, ob eine beheizbare Frontscheibe bestellbar ist und via Car Policy ausgeschlossen werden kann. „Denn der Grundpreis für eine beheizbare Frontscheibe schlägt bereits bei einem Mittelklasse-Pkw im Vergleich zur Variante ohne gut mit dem doppelten Betrag zu Buche – und das nur für das blanke und schon durch den Glashändler rabattierte Ersatzteil.“

Reparaturen versus Tausch? | Überdies empfiehlt Limpert, wann immer möglich, die Scheiben reparieren zu lassen, statt zu tauschen. Dabei gibt er allerdings zu bedenken, dass eine Frontscheibe mit 50.000 bis 60.000 Kilometern Laufleistung meist verschlissen ist. „Nach einer solchen Einsatzdauer hat die Scheibe schon so viele kleine Einschläge, dass nachts, speziell bei Regen, lauter kleine Spiegelkanten entstehen, welche die Sicht einschränken. Bei Scheiben über 60.000 bis 70.000 Kilometern würde ich daher keine Reparatur mehr in Auftrag geben. Es ist dann aus Sicherheitsgründen vernünftiger zu tauschen.“ Diese Richtschnur gilt für ihn auch, wenn die Kosten für Glasschäden in den kommenden Jahren nicht niedriger, sondern eher teurer werden.

| Annemarie Schneider



Foto: Fotoni/Adobe Stock