

Reparaturkosten beim E-Auto laufen aus dem Ruder

Die Reparaturkosten von Elektroautos liegen um rund ein Drittel höher als die bei vergleichbaren Verbrenner-Fahrzeugen. Zu diesem alarmierenden Befund kommt eine Studie, die des Gesamtverbands der Versicherungsunternehmen (GDV) heute in Berlin vorstellte. Die Versicherer fordern die Automobilhersteller deswegen auf, bei der Entwicklung der Fahrzeuge mögliche Reparaturen im Blick zu haben. Wenn die Reparaturkosten beim Elektroauto aus dem Ruder laufen, könne die Akzeptanz für die Elektromobilität sinken, mahnen die Versicherer.

„Dass wir als Gesellschaft unsere Fahrzeuge künftig nicht mehr mit fossilen Rohstoffen antreiben, ist und bleibt angesichts der ökologischen Herausforderung des Klimawandels der einzig richtige Weg“, so Jörg Asmussen, Hauptgeschäftsführer des GDV. „Wir Versicherer wollen diesen Wandel begleiten und positiv mitgestalten, daher warnen wir frühzeitig vor dieser Entwicklung.“

Die Studie zeigt auf, wie die Entwicklung der Schadensereignisse es den Versicherern erlaubt, moderat auf die Entwicklung der Reparaturkosten zu reagieren. Asmussen: „In der Kfz-Haftpflichtversicherung – also bei Unfällen, bei denen mit einem Auto andere geschädigt werden – verursachen Elektroautos im Durchschnitt fünf bis zehn Prozent weniger Unfälle als vergleichbare Verbrenner.“

Noch deutlicher fällt laut Studie der Vorteil der Elektroautos in der Vollkaskoversicherung aus, also bei Schäden am eigenen Auto. Hier entstehen bei den Stromern im Schnitt sogar rund 20 Prozent weniger Schäden. Asmussen: „Beide Faktoren – teurere, aber weniger Schäden bei Elektroautos – werden bei der Berechnung der individuellen Typklassen des jeweiligen Modells berücksichtigt.“

Die im Vergleich zu Verbrennern deutlich höheren Reparaturkosten bei Elektroautos sind laut Christoph Lauterwasser, Geschäftsführer des Allianz Zentrums für Technik, auf vier Hauptgründe zurückzuführen. Lauterwasser nennt die hohen Kosten durch beschädigte Antriebsbatterien bei verbesserungswürdigen Tauschkriterien, Diagnose- und Reparaturmöglichkeiten. Zudem führe Unsicherheit beim Umgang mit beschädigten Elektroautos zu hohen Kosten, etwa weil sie sehr lang in Quarantäne gelagert oder durch Tauchbäder in Löschcontainern zu Totalschäden werden. Außerdem bemängelt Lauterwasser lange Standzeiten sowie hohe Stundenverrechnungssätze in Werkstätten für Arbeiten an E-Autos.

„Wir haben mehr als 125 Jahre Erfahrungen mit Verbrennern, aber nur rund zehn Jahre mit modernen Elektrofahrzeugen. Mit Blick auf Werkstätten, Abschleppunternehmen, Feuerwehren und Gutachtern fehlen deshalb noch Erfahrung und bewährte Verfahren im Umgang mit schwer beschädigten Elektroautos“, sagt Lauterwasser. Er sieht angesichts des zu erwartenden Wachstums bei den Zulassungszahlen für Elektroautos Handlungsbedarf.

Um diese Entwicklung zu stoppen, formulierte bei dem heutigen Pressegespräch für Heinz Gressel, der Vorsitzende des GDV-Ausschusses Kraftfahrt, konkrete Forderungen an die Hersteller:

Batterien sollen demnach schon durch das Design der Fahrzeuge so gut wie möglich vor Schäden durch Unfälle geschützt sein.

Werkstätten und Gutachtern sollen nach einem Unfall aussagekräftige Diagnosedaten zum Zustand der Batterie bekommen.

Für die Reparatur und/oder den teilweisen Austausch beschädigter Batterien sollen wirtschaftlich und ökologisch nachhaltige Anleitungen vorhanden sein.

Für den Umgang mit verunfallten Elektroautos sollten für Werkstätten, Abschleppunternehmen und Feuerwehren präzise Kriterien erstellt und die Beteiligten umfassend qualifiziert werden.

Von den Werkstätten und Gutachtern fordern die Versicherer, dass Batterien bei

beschädigten Elektroautos schnell geprüft, Brandgefahren früh ausgeschlossen und Quarantänelagerungen möglichst kurz gehalten werden. Zudem sollten vermehrt Fachkräfte für die Reparatur von Elektroautos aus- und weitergebildet werden.

Für die aktuelle GDV-Untersuchung wurden 37 Modellpaare aus Elektroautos und Verbrennern gebildet, die sich möglichst ähnlich sind. Das war in manchen Fällen sehr einfach, weil es baugleiche Modelle gibt, zum Beispiel beim Smart den Elektro-Smart oder beim Golf VII den e-Golf. Bei anderen Modellen ist es schwieriger. In solchen Fällen haben Experten des GDV passende Vergleichsfahrzeuge gefunden. Dann wurde ausgewertet, wie sich die Häufigkeit und die Höhe der Schäden sowohl in der Kfz-Haftpflicht- als auch in der Vollkaskoversicherung über drei Jahre entwickelt haben. (aum)

Foto: Autoren-Union Mobilität/GDV