

# Enorme Kosten für Autoersatzteile belasten Versicherer und ihre Kunden. Neuerungen sollen endlich die Wende bringen

Welt am Sonntag · 08 März 2025

Kratzer im Lack an einem deutlich gebrauchten Kleinwagen: 2000 Euro. Eine Beule in der Seite der Limousine auf dem benachbarten Parkplatz: 3000 Euro. Der Austausch einer Tür und einiger anderer Teile nach einem Zusammenstoß: fast 15.000 Euro.



Die Kosten selbst für überschaubare Reparaturen in der Autowerkstatt sind in bis vor wenigen Jahren noch unvorstellbare Höhen gestiegen und klettern weiter. Das bedroht das Geschäftsmodell einer ganzen Branche. Um die Mehrausgaben zu kompensieren, haben viele Versicherer die Prämien für KfzPolicen in den vergangenen beiden Jahren bereits im zweistelligen Prozentbereich erhöht. Die meisten Kunden haben das hingenommen, die Grenzen ihrer Belastbarkeit scheinen jedoch in Sicht. Deshalb wollen die Konzerne den Anstieg nun mit flexibleren Tarifen und anderen Neuerungen dämpfen.

Schon 2023 verdiente kein einziger Versicherer mit Autopolicen Geld, alle zusammen führen in der Sparte rund drei Milliarden Euro Verlust ein. Im vergangenen Jahr hat sich die Lage nur leicht entspannt. Der Gesamtverband der Versicherer (GDV) bezifferte den Verlust seiner Mitglieder in dem Segment erst im Februar auf zwei Milliarden Euro. Die Aussage, dass jedem eingenommenen Euro ein Euro und sechs Cent an Ausgaben gegenüberständen, korrigierte der Verband auf Anfrage infolge einer neuen Hochrechnung leicht nach unten: auf einen Euro und vier Cent.

In diesem Jahr soll nun die Trendwende gelingen.

Dass es so wie bisher nicht weitergeht, hat auch die Finanzaufsicht Bafin deutlich gemacht. „Die Schadeninflation ist nach wie vor ein Problem, der Handlungsbedarf ist groß“, mahnte zuletzt die zuständige Exekutivdirektorin Julia Wiens. Dass andere Sparten das defizitäre Autogeschäft stützen müssen, werde die Behörde auf Dauer nicht akzeptieren. Versicherer, die ihre Prämien noch nicht signifikant erhöht hätten, müssten nachziehen. Der Druck ist weiterhin hoch: Während Haftpflichtpolen schon 2024 leicht profitabel gewesen seien, hätten die Kasko-Versicherungen weiterhin tiefrote Ergebnisse erzielt, heißt es in Branchenkreisen. Die Ursachen für die Misere liegen für den GDV auf der Hand: Die Preise für Ersatzteile, so eine Untersuchung des Branchenverbands vom Herbst, seien innerhalb eines Jahres um mehr als sechs Prozent gestiegen – und damit deutlich stärker als die Inflation. Damit verfestige sich ein Trend: Während der allgemeine Verbraucherpreisindex seit 2014 um 24 Prozent zugelegt habe, kosteten Ersatzteile heute durchschnittlich 75 Prozent mehr als vor zehn Jahren. Die Preise von Kofferraumklappen und hinteren Seitenwänden hätten sich verdoppelt, für Rückleuchten hätten sie um 86 Prozent angezogen. Ein weiterer Treiber seien höhere Stundensätze: Arbeiten an Mechanik, Elektrik, Karosserie und Lack hätten sich binnen eines Jahres um knapp neun Prozent verteuert.

Für die Autobranche sind Reparaturen und Wartungen eine der wenigen stabilen Säulen im bedenklich wankenden Geschäft: Nach Angaben des Zentralverbands des deutschen Kfz-Gewerbes wuchs der Umsatz im Segment Service und Reparatur im vergangenen Jahr um mehr als sieben Prozent auf 36 Milliarden Euro. Unfälle werden vor allem bei neueren Modellen schnell richtig teuer. So helfen die immer ausgefeilteren Assistenzsysteme zwar dabei, die Zahl der Karambolagen zu verringern. Wegen der für sie in der Front verbauten Sensoren und Kameras fallen jedoch selbst bei kleinen Remplern mitunter Kosten in fünfstelliger Höhe an.

Der Marktführer spürt diese Trends naturgemäß besonders deutlich. „Bei der Schadenentwicklung gab es 2024 keine Entwarnung“, sagt Jörg Rheinländer, im Vorstand der HUK-Coburg zuständig für die Autoversicherung. Als wesentlichen Grund für die hohen Ersatzteilpreise sieht er den sogenannten Designschutz, der Automobilherstellern ein „Quasi-Monopol“ auf sichtbare Karosserie-Elemente wie Kotflügel und Motorhauben gewähre. Werkstätten könnten diese Ersatzteile deshalb nur direkt vom jeweiligen Autohersteller beziehen. Eine Ende 2020 in Deutschland eingeführte Reparaturklausel solle diese Vorgabe abschaffen, werde ihre Wirkung aber erst in vielen Jahren entfalten.

Als Folge der gestiegenen Kosten hat die HUK, die über Jahre vor allem auch wegen ihrer günstigen Konditionen beliebt war, die Prämien in den vergangenen beiden Jahren sehr deutlich erhöht. Vorstand Rheinländer hält sie dennoch für „wettbewerbsfähig“ – und rät Kundinnen und Kunden zu Produkten, bei denen sie weniger Prämien zahlen, wenn sie der HUK die Auswahl der Werkstatt überlassen. Dass sich Schäden dank fortschreitender Digitalisierung effizienter bearbeiten ließen, werde ebenfalls Kosten senken.

Auch die Allianz will etwas dagegen tun. Als Konzernchef Oliver Bäte vor wenigen Tagen abermals ein Rekordergebnis präsentierte, lamentierte er ausgiebig über die hohen Werkstattkosten und insbesondere über die hohen Stundensätze bei der Reparatur von Elektroautos. Gegensteuern will der Konzern etwa durch die Zusammenarbeit mit Partnerwerkstätten. Dank vorab verhandelter Konditionen ließen sich hier durchschnittlich 1000 Euro sparen, meint Julia Benary, Leiterin Produktmanagement bei der Allianz.

Geld sparen ließe sich auch über einen Tarif, der vorsichtiges Fahrverhalten belohnt. Aktuell nutzen 700.000 Versicherte die Option, die Kosten so um bis zu 30 Prozent zu senken. Ein weiterer Kostendämpfer soll der vermehrte Einsatz gebrauchter Ersatzteile sein: Diese seien nicht nur günstiger, sondern auch klimafreundlicher, sagt Christian Sahr, Geschäftsführer des Allianz Zentrums für Technik. Derzeit spreche der Konzern mit Verbänden und Werkstätten, um die Akzeptanz gebrauchter Ersatzteile zu erhöhen.

Für Karsten Crede können diese Gegenmaßnahmen nur Teil eines tiefgreifenden Wandels sein. „Die aktuellen Probleme belegen auch, dass die Branche zu sehr mit sich selbst beschäftigt ist“, sagt der Berater, der bei Auto- und Versicherungsunternehmen im Topmanagement gearbeitet hat. So hätten die Versicherer deutlich früher erkennen können, dass die Autohersteller ihre letzte verbliebene Gewinnquelle verstärkt nutzen. „Dann hätten sie die Prämien früher anpassen und moderater ausbalancieren können“, sagt Crede. Ein Grund für die Versäumnisse sei die veraltete IT. „Die Prozesse sind teuer, komplex und langsam.“ Digitale Vorzeigeprojekte wie das Melden von Schäden über eingesandte Fotos bewegten sich an der Oberfläche, die Verfahren dahinter seien unverändert umständlich. Der Druck steige auch wegen der enormen technologischen Veränderungen im Auto, aktuell fehle vielen Versicherern zum Beispiel die Kompetenz, um mit den Herstellern über das Schadenmanagement bei Batterien zu diskutieren. In Zukunft würden Technologie und Fahrdaten in Echtzeit die Grundlage der Tarife bilden. Die seien individueller, flexibler – und hoffentlich deswegen nicht auch noch viel teurer.