

IMPRESSUM

Herausgeber, Verlag und Redaktion:



Flotte Medien GmbH
Theaterstraße 22, 53111 Bonn
Telefon: 0228/28 62 94-10
Fax: 0228/28 62 94-29
E-Mail: post@flotte.de
Internet: www.flotte.de

Geschäftsführer: Bernd Franke, Dipl.-Kfm.

Chefredakteur: Ralph Wuttke (V.i.S.d.P.)
E-Mail: rw@flotte.de

Redaktionsbeirat: Wolfgang Bock,
Klaus Bockius, Stephan Faut, Melanie Gue,
Thomas Herbstritt, Peter Insam, Burkhardt
Langen, Jörg Martini, Andreas Nickel,
Dieter Prohaska, Sven Schulze

Redaktion: Steven Bohg, Julia Scheurell,
Patrick Broich, Christian Löffler
E-Mail: post@flotte.de

Layout: Lisa Görner
E-Mail: lg@flotte.de

Schlusskorrektur: Christina A. Sieger

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Nathalie Anhäuser,
Stefanie Borgert, Lutz D. Fischer, Prof. Dr. Michael
Schreckenberger, Gerhard Trinkl

Fotos: Steven Bohg, Patrick Broich,
Julia Chodkowska, Julia Scheurell,
Artem, Christian Müller, Halfpoint, Herr Loeffler,
IckeT, Jana Schönknecht, jchizhe, lassedesignen,
Maridav, Nejrion Photo, NorGal, photoiron,
Seventyfour, studio v-zwoelf, thomas222/
stock.adobe.com

Anzeigen:

Bernd Franke (Leitung)
Telefon: 0228/28 62 94-11, E-Mail: bf@flotte.de
Sven Thielmann
Telefon: 0228/28 62 94-12, E-Mail: st@flotte.de

Sekretariat und Leserservice:

Nathalie Anhäuser
E-Mail: na@flotte.de



Druckauflage: 33.100 Exemplare

Erscheinungsweise:

Flottenmanagement erscheint 6 x jährlich
Bezugspreise 2021: Einzelheft 4,- Euro
Inland jährlich 20,- Euro (inkl. MwSt.)
Auslandspreise auf Anfrage

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. Sie werden nur zurückgesandt, wenn Porto beigelegt ist. Beiträge, die mit Namen gekennzeichnet sind, stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Alle Rechte, soweit nicht anders gekennzeichnet, liegen beim Verlag. Eine Verwertung ist nur im Rahmen der gesetzlich zugelassenen Fälle möglich, eine weitere Verwertung ohne Einwilligung ist strafbar. Alle Rechte vorbehalten. © by Flotte Medien GmbH, Bonn. Gerichtsstand ist Bonn.

Kfz-Unfallschaden: So komfortabel erfolgt das Remarketing von morgen im Falle eines (Total-)Schadens



FLORIAN F. STUMM,

*Sales Director und Mitglied der Geschäftsleitung
der Copart Deutschland GmbH*

Keine Frage, ein Unfall mit dem Auto ist in erster Linie ärgerlich und mit viel Zeit sowie Kostenaufwand verbunden. Im schlimmsten Fall erleidet das Fahrzeug einen wirtschaftlichen Totalschaden. Meistens sind die Prozesse im Bereich Schadenmanagement standardisiert: Nach der Schadenerstmeldung beim Fuhrparkmanager wird möglichst zügig ein Kfz-Sachverständiger eingeschaltet. Unter Umständen, aber insbesondere bei Unklarheiten der Schuldfrage, wird zudem ein Anwalt beauftragt. Ziel ist es, einen schnellen Gesamtüberblick über die Sachlage zu erhalten.

Wurde die wirtschaftliche Entscheidung getroffen, das Unfallfahrzeug zu vermarkten, sind auch hier die Prozessabläufe seit vielen Jahren unverändert. Der Sachverständige erstellt zuvor ein Schadengutachten bei der Besichtigung des Unfallobjekts. Ein Kernbestandteil ist der Zeitpunkt vor dem Unfallereignis, um einen korrekten Wert für die Regulierung zu berechnen. Hierzu wird der Wiederbeschaffungswert (WBW) ermittelt. Der WBW ist der Kostenaufwand zur etwaigen Wiederbeschaffung des unbeschädigten Fahrzeugs. Dieser Wert wird vom Sachverständigen ermittelt, hierzu werden Tools zur Verifizierung eines marktgerechten Werts eingesetzt.

Ein weiterer Kalkulationsbestandteil ist die Betrachtung nach dem Unfallereignis. Hierzu wird der Restwert (RW) ermittelt. Die Herleitung des Restwerts erfolgt seit nahezu 25 Jahren unverändert über spezielle Marktplätze, die sogenannten Restwertbörsen. Über eine Art Ausschreibung wird ein verbindliches Kaufangebot zur Restwertbestimmung ermittelt. Der ermittelte Restwert ist der zweite elementare Bestandteil zur Regulierung über das Schadengutachten. Um zu berechnen, ob eine Reparatur wirtschaftlich sinnvoll ist, ermittelt der Sachverständige die Aufwendungen, also die einzelnen Kostenpositionen, einer möglichen Reparatur. Die auch dem Bundesgerichtshof (BGH) zufolge gängige Definition besagt, dass ein wirtschaftlicher Totalschaden vorliegt, wenn die Reparaturkosten größer als der WBW sind. Überschreiten die Reparaturkosten 60 Prozent des WBW, wird häufig auf unechter Totalschadenbasis abgerechnet. Gängige Praxis ist nun die Vermarktung über Restwertbörsen. Hierzu wird das Schadengutachten, in der Regel über Schnittstellen, an die Börsen verteilt, um den höchsten Restwert zu ermitteln. Über das Gebotsblatt kann der Eigentümer den Unfallwagen-Interessenten kontaktieren und den Verkauf abwickeln. Die Realisierungsquote über diese Marktplätze liegt derzeit allerdings bei deutlich unter 10 Prozent. Das Vorgehen verlangsamt den Abverkauf enorm und demotiviert insbesondere den Unfallwagen-Händler.

Eine ganz neue und durchweg optimierte Methode ist die sogenannte WBW-Regulierung. Hierbei reduzieren sich die Zeitaufwendungen und die Arbeitsabläufe für alle Beteiligten dramatisch – insbesondere für den Eigentümer, da dieser den gesamten Wiederbeschaffungswert innerhalb weniger Tage von der Versicherung ausgezahlt bekommt. Folglich entfällt der mühselige Abverkauf des Unfallfahrzeugs inklusive lästiger Preisverhandlungen, möglicher Reklamationen und unsicherer Bargeldzahlungen für den Eigentümer.

Das Schadenerlebnis wird im „Moment of Truth“ durch die neue WBW-Regulierung und die zügige Auszahlung des vollen WBW nachhaltig optimiert und führt zu höchster Kundenzufriedenheit – diese Abwicklungsmethode passt mehr denn je in die heutige Zeit, in der Supply and Demand möglichst schnell realisiert werden sollen!