

Wir verwalten nicht. Wir verändern – mit PRIME von Auto Fleet Control.

Das Flotten-Ökosystem für bis zu 30 % weniger Fuhrparkkosten – ohne Abstriche beim Service.

Als Gottlieb Daimler 1886 das erste Automobil vorstellte, war alles noch etwas einfacher: Ging an einem Fahrzeug etwas kaputt, wurde es einfach und kostengünstig repariert. 2026 sind die Dinge komplizierter: Reparaturen werden immer komplexer und kostspieliger. Gleichzeitig muss oft lange auf die Fertigstellung gewartet werden, weil Ersatzteile aufgrund von Problemen in der Lieferkette nicht lieferbar sind. Dazu kommen kontinuierlich steigende Prämien für die Kfz-Versicherung – allein in den Jahren 2024 und 2025 haben die Kfz-Versicherer ihre Beitragseinnahmen um zusammen rund ein Viertel angehoben. Für Fuhrparks bedeutet diese Entwicklung scheinbar unaufhaltsam ansteigende Kosten. Genau hier schlägt Auto Fleet Control mit PRIME einen neuen Weg ein. PRIME – kurz für Predictive Risk, Insurance and Mobility Excellence – steht für eine vollintegrierte Lösung, die Schaden- und Risikomanagement sowie Versicherung verzahnt. Das Ziel: Risiken gezielt reduzieren, die Sicherheit der Fahrenden erhöhen und Kosten im Fuhrpark nachhaltig ausbremsen. Dabei wird der Fuhrpark von aufwendigen Prozessen entlastet und kann seine Ressourcen auf strategische Themen fokussieren.

Stetig steigende Kosten im Fuhrpark: Kaum zu stoppen?

Fuhrparkverantwortliche sehen sich aktuell permanent steigenden Kosten gegenüber. Eine große Rolle spielen dabei die Prämien für die Kfz-Versicherung. Die Beitragseinnahmen in der deutschen Kraftfahrtversicherung sind laut Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) von 25,2 Milliarden Euro im Jahr 2015 auf 38,6 Milliarden Euro im Jahr 2025 gestiegen – ein Zuwachs von rund 53 %.

Besonders deutlich fielen die beiden letzten Jahre aus: 2024 legten die Beiträge um 11,1 % zu, 2025 um weitere 13,4 %. Die Zahl der versicherten Risiken wuchs im selben Zeitraum um rund ein Fünftel. Der Beitrag je Fahrzeug stieg damit um etwa 28 % – der Anstieg ist im Kern eine Preis-, keine Mengenentwicklung und trifft Flotten unmittelbar.

Die wesentlichen Kostentreiber entziehen sich dabei weitgehend der Kontrolle der Flottenmanager. Neben der Inflation und langen Ausfallzeiten aufgrund fehlender Ersatzteile steigen die Kosten durch immer höhere Reparaturkosten. Diese entstehen durch

- **gestiegene Stundensätze in den Werkstätten:** Arbeiten an Mechanik, Elektrik oder Karosserie kosteten 2024 im Bundesdurchschnitt 202 Euro (inkl. MwSt.) pro Stunde, Lackierarbeiten 220 Euro (inkl. MwSt.) – jeweils rund 8 % mehr als im Vorjahr.

  Zwischen 2017 und 2024 erhöhten Werkstätten und Lackierereien ihre Stundensätze um 50 %, während der Verbraucherpreisindex im gleichen Zeitraum nur um etwa 24 % zulegte;

- **den Preisanstieg bei Ersatzteilen:** Für Kofferraumklappen, Autotüren oder Motorhauben haben die Autohersteller zwischen August 2025 und August 2026 die Preise im Schnitt um mehr als 4 % erhöht.

  Seit 2016 verzeichnet der GDV eine Erhöhung um mehr als 80 %. Während die Inflation im Zehnjahresschnitt bei 2,8 % pro Jahr lag, verteuerten sich Ersatzteile mit durchschnittlich 5,9 % jährlich – also etwa doppelt so schnell. Von den 20 untersuchten Ersatzteilen lag ausnahmslos jedes über der Inflationsrate. Hintere Seitenwände,

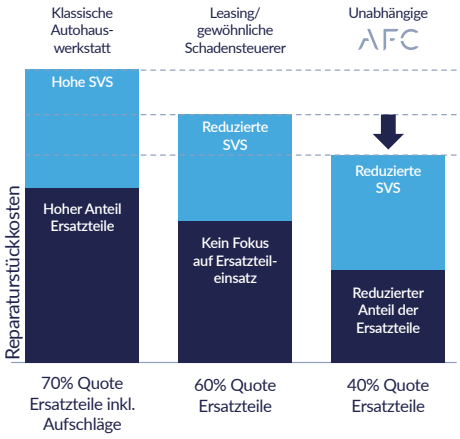
Vordertüren und Kofferraumklappen kosten heute nahezu das Doppelte.

Ein wesentlicher Treiber ist der Designschutz: Er umfasst nicht nur das Fahrzeugdesign selbst, sondern auch sichtbare Ersatzteile wie Außenspiegel, Kotflügel oder Türen. Werkstätten und Halter müssen diese Teile vielfach direkt beim Hersteller kaufen. Zwar soll eine Gesetzesänderung den Designschutz reformieren, die bestehenden Rechte der Autohersteller bleiben jedoch bis 2045 erhalten. Für Fuhrparks heißt das: Bei diesem Kostenblock ist auf Sicht von zwei Jahrzehnten keine Entspannung durch Wettbewerb zu erwarten.

Nicht mehr Unfälle, sondern teurere Unfälle

Ein Blick auf die Schadenstatistik zeigt, wo der Kostendruck tatsächlich entsteht. Der durchschnittliche Pkw-Sachschaden in der Kfz-Haftpflichtversicherung lag 2024 bei rund 4.250 Euro – 7% mehr als im Jahr davor. Die Zahl der Schäden blieb im selben Zeitraum praktisch unverändert: In der Kfz-Haftpflicht registrierten die Versicherer 3,49 Millionen Schäden, exakt so viele wie im Vorjahr; in der Kraftfahrtversicherung insgesamt waren es 9,01 Millionen, ebenfalls ohne Veränderung.

Die Rechnung wird also nicht durch mehr Unfälle teurer, sondern durch teurere Unfälle. Für Fuhrparks ergeben sich daraus zwei Hebel, die zusammen wirken müssen: die Kosten je Schadenfall senken – und die Zahl der vermeidbaren Schäden über Prävention weiter reduzieren. Genau auf dieser Doppelwirkung baut PRIME auf.



Warum reichen punktuelle Maßnahmen nicht aus?

Flottenverantwortliche verabschieden sich als Reaktion auf die steigenden Prämien zunehmend von der Vollkasko-Mentalität und wenden sich hin zu einer individuellen Risikophilosophie. Erhöhte Selbstbehalte, Schadenrückkäufe oder Eigentragungen lauten die Gegenmaßnahmen, diese wirken jedoch mit nur kurzfristigen Effekten.

Die eigentlichen Ursachen der steigenden Reparaturkosten und wiederkehrenden Schäden im Fuhrpark werden nicht angegangen. Strukturell bleiben die hohen Schadendurchschnittskosten, ineffiziente Verwaltungsprozesse und lange Standzeiten.

Zudem werden zusätzliche Treiber wie die allgemeine Inflation, Lieferkettenprobleme bei Chips und Ersatzteilen, Klimawandel und CO_2-Ausstoß dabei nicht berücksichtigt. Eine nachhaltige Kostensenkung erfordert ein grundsätzliches Umdenken. Der wichtigste Schritt ist die konsequente Steuerung von Schäden zur Senkung der Schadendurchschnitte.

Wechselwirkungen erkennen – Risiken minimieren.

Die aktuelle Situation: Das Prüfen und Einschätzen von Risiken, Schaden- und Risikomanagement sowie der Reparaturprozess werden im Flottenbereich meist getrennt betrachtet. Entsprechend sind Daten und Kompetenzen über verschiedene Anbieter oder Bereiche verteilt. Das macht es schwierig, wiederkehrende Muster und bereichsübergreifende Zusammenhänge zu erkennen. Diese spielen jedoch eine wichtige Rolle, um Risiken und Kosten gezielt steuern zu können.

Werden relevante Ereignisse, Daten und Aktivitäten verknüpft, machen sie Wechselwirkungen sichtbar. An diesem Punkt setzt AFC an und macht mit PRIME den nächsten Schritt: Mit PRIME schaffen wir eine vollintegrierte Schadenlösung, bei der der Kunde im Mittelpunkt steht.

Wofür steht PRIME?

PRIME bedeutet, dass

Praxisbeispiel Glasbruch: Kosten verschieben oder Kosten senken?

Glasbruch ist der häufigste Schaden im Teil-Kasko. Mit einem Schadenanteil von 8 bis 15% handelt es sich dabei um einen der größten Treiber bei sogenannten Frequenzschäden. Den Glasbruch aus der Kfz-Versicherung herauszunehmen, senkt entsprechend die Prämie. Ein wirklicher Einspareffekt stellt sich jedoch nur ein, wenn zudem Glasschäden effizient abgewickelt und langfristig der Durchschnittsschaden sowie die Schadenhäufigkeiten und Standzeiten gesenkt werden.

Voraussetzung dafür ist ein strategisch durchdachtes Schaden- und Risikomanagement. Ansonsten werden die Kosten nur verschoben, aber nicht langfristig gesenkt.

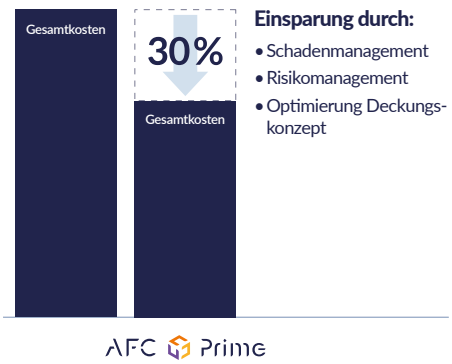
- Eine Eigentragung führt zu einer signifikanten Senkung der Overheads. Dies wiederum ermöglicht eine Reduzierung der Versicherungsprämien, was die Gesamtkosten der Versicherung verringert.
- Durch gezielte Steuerungsmaßnahmen können die Durchschnittskosten und Standzeiten erheblich reduziert werden. Am Beispiel Glasbruch lässt sich eine Kostenreduktion zwischen 10% und 50% beobachten.

Schadenmanagement, Risikomanagement und Versicherungsschutz nicht separat voneinander stehen, sondern miteinander verwoben sind und aufeinander aufbauen – immer gemäß dem Motto „so viel wie nötig, so wenig wie möglich“. PRIME schafft mit über das Schadenmanagement erhobenen und per KI ausgewerteten Daten die Grundlage für ein effektives und vorausschauendes Risikomanagement. Davon profitieren alle:

- Den Fahrenden wird immer geholfen, egal was die Mobilität gerade beeinträchtigt – von der Panne, zum Haftpflicht- sowie Kasko- und SB-Schaden;
- Der Fuhrparkleiter hält seinen Fuhrpark mobil und zugleich seine Kostenentwicklungen stabil. Er kann die Leistungserbringung seiner Firma unterstützen und braucht sich nicht um die komplexe Schadenabwicklung zu kümmern;
- Jeder Fahrende hat durch individuelle Präventionsmaßnahmen eine maximale Sicherheit und kann nach der Arbeit sicher zu seiner Familie;
- Die Versicherung: Es werden nur die echten Risiken versichert: Dadurch wird das Flottengeschäft profitabel und die Prozesse entlastet. Die Risiken, die zu 100% eintreten, wie der beispielhafte Glasschaden, werden nicht versichert
- In Summe kann der Fuhrpark mit dem Ansatz bis zu 30% der Kosten einsparen

Welche Voraussetzungen braucht ein vollintegrierter Ansatz wie PRIME?

Eine vollintegrierte Lösung bedeutet eine Veränderung im Denken und in den Prozessen. Grundlage ist die tiefgehende Analyse der Unternehmensflotte. Kein Fuhrpark ist wie der andere – die heterogene Verteilung von Fahrzeugtypen, branchenspezifische Schwerpunkte, individuellen Schadenarten und Durchschnittsschäden sowie bilanzielle Auswirkungen müssen gleichermaßen berücksichtigt werden. Aus der Analyse können klare, prognostizierbare Erwartungswerte abgeleitet werden, um ein aktives Schadenmanagement und eine intelligente Risikosteuerung zu initiieren. Diese bilden die Basis für die passende Flottenversicherung.



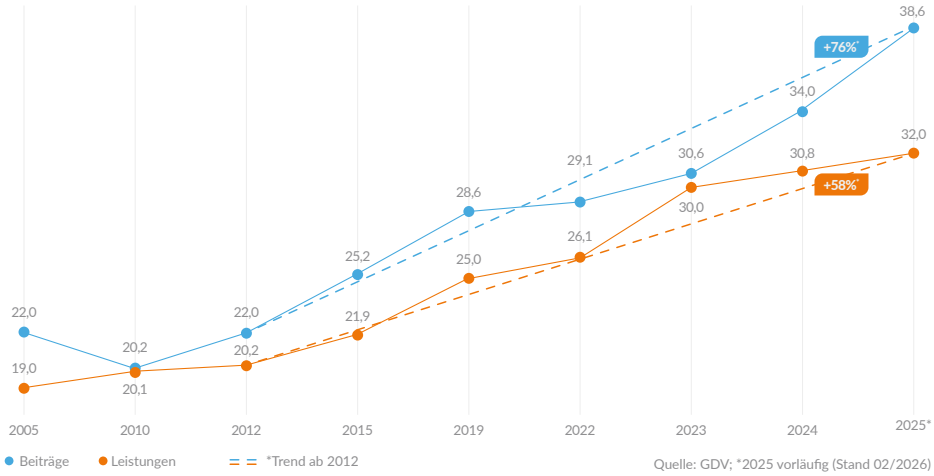
Was zeichnet aktives Schadenmanagement im Fuhrpark aus?

Das Schadenmanagement der Zukunft hält die Kosten und Risiken im Griff ohne den Service zu reduzieren und geht deutlich über das Regulieren von Schäden hinaus. Ziel ist es, über die ganze Prozesskette hinweg Vorgänge schlanker und schneller zu gestalten und so Standzeiten und Durchschnittsschäden zu reduzieren.

Die Basis für PRIME ist ein Schadenmanagement für alle Mobilitätskiller – von der Panne über Kaskoschäden, Eigentragungsschäden und Selbstbehaltsschäden bis hin zu sogenannten Drittschäden. Bei den Reparaturen nutzen wir digitale und automatisierte Prozesse:

- Wenn möglich: Instandsetzen vor Erneuern – das reduziert nicht nur Kosten und Standzeiten, sondern wirkt sich auch positiv auf die CO_2-Bilanz aus. Bis zu 70 Kilogramm CO_2 weniger pro Reparatur sind möglich;
- Wir haben vorab festgelegte Stundenverrechnungssätze;
- Keine Materialpreisaufschläge und damit kaum Ansätze für Missbrauch.

Das Ergebnis:
Die Mobilität ist gesichert und die Schadendurchschnitte im Griff.



Marktumfeld: Warum der Prämiendruck bleibt

Die Entwicklung der Kraftfahrtversicherung zeigt, warum Fuhrparks sich nicht auf sinkende Prämien verlassen können. Nach versicherungstechnischen Verlusten von zusammen rund fünf Milliarden Euro in den Jahren 2023 und 2024 sind die Kfz-Versicherer 2025 erstmals wieder in die Gewinnzone zurückgekehrt: Die Schaden-Kosten-Quote sank auf rund 96 %, nachdem sie 2024 bei 104 %und 2023 bei über 111 % gelegen hatte. Erreicht wurde



das jedoch überwiegend über die Beitragsseite und begünstigt durch das Ausbleiben größerer Naturereignisse.

Die Kostenseite bleibt unter Druck: Die Leistungen der Kfz-Versicherer stiegen 2025 weiter auf 32,0 Milliarden Euro, und für 2026 erwartet der GDV in der Schaden- und Unfallversicherung ein weiteres Beitragswachstum von 5,2 %. Ersatzteile und Werkstattkosten wirken dabei unverändert preistreibend. Wer seine Flottenkosten senken will, muss deshalb an den eigenen Schadenkosten ansetzen – nicht auf den Markt warten.

Was zeichnet intelligentes Risikomanagement aus?

Schäden sind nicht nur Schäden, sondern auch Daten. Risikomanagement baut auf den durch das Schadenmanagement gewonnenen Daten auf. Strukturiert und KI-gestützt ausgewertet, liefert es einen Rundumblick auf den Fuhrpark und erlaubt, Risiken aktiv zu managen, Sicherheit zu erhöhen und Kosten zu reduzieren. Das heißt:

- Unsere Schadendaten zeigen uns klar, welche Schäden vermeidbar sind: Wo können durch ein verändertes Verhalten weniger Schäden entstehen? Deswegen kombinieren wir das Schadenmanagement mit der Risikoprävention und bieten individuelle Maßnahmen, um Schäden zu vermeiden.
- Damit gehen die Schaden-Häufigkeiten zurück und die Sicherheit der Fahrenden wird erhöht.

Jedes Jahr sehen wir bei unseren Kunden deshalb vermeidbare Schäden vom kleinen Kratzer bis hin zu dramatischen Personenschäden, die durch ein anderes Verhalten vermieden werden könnten.

AFC Prime

Welches konkrete Sparpotenzial bietet die vollintegrierte Schadenlösung?

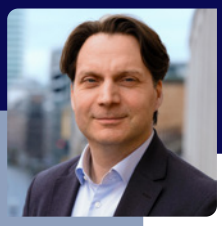
Der umfassende Blick auf alle relevanten Bereiche der Flotte via PRIME ermöglicht ein systematisches Kalkulieren von Risiken und damit einen wirksamen Hebel, den kontinuierlich steigenden Kosten im Fuhrpark nachhaltig entgegenzuwirken. Die Schadenquote sinkt. Standzeiten im Fuhrpark werden reduziert. Neben Kosteneinsparungen wird auch eine Entlastung der Flottenverantwortlichen in der Schadenverwaltung erreicht.

Wirtschaftlich lassen sich durch die Verzahnung von Underwriting, Schaden- und Risikomanagement Kosten im Fuhrpark um 20 bis 30 % senken. Über diese Kosteneinsparungen hinaus werden zusätzlich positive Effekte im Hinblick auf Fahrersicherheit und -zufriedenheit erzielt.

Fazit: Während konsequentes Schadenmanagement die durchschnittlichen Schadenkosten senkt, zielt das Risikomanagement darauf ab, die Zahl der Unfälle und Schäden dauerhaft zu verringern und ein langfristiges Umdenken bei allen Beteiligten im Hinblick auf Risiken zu erreichen.

In Kombination wirkt sich beides positiv auf die Versicherungsprämien aus und ermöglicht innovative Deckungsmodelle, die gezielt individuelle Risiken absichern. Das gibt den Fuhrparkverantwortlichen in mehrfacher Hinsicht Raum, um die Flotte nachhaltig auf Zukunftskurs zu bringen.

> „Der umfassende Blick auf alle relevanten Bereiche der Flotte via PRIME ermöglicht ein systematisches Kalkulieren von Risiken und damit einen wirksamen Hebel, den kontinuierlich steigenden Kosten im Fuhrpark nachhaltig entgegenzuwirken.



Daniele Baldino,
Geschäftsführer,
Auto Fleet Control GmbH

Quellen:

- *Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV): Statistiken zur deutschen Versicherungswirtschaft, Tabelle 66 „Geschäftsentwicklung in der Kraftfahrtversicherung insgesamt" und Tabelle 65 „Anzahl der Schäden in der Schaden-/Unfallversicherung nach Zweigen", Stand 17.09.2025; letzter Zugriff: 03.09.2026*
- *GDV: „Versicherungswirtschaft wächst 2025 deutlich – Gedämpfter Ausblick auf 2026", Medieninformation vom 04.02.2026, gdv.de; letzter Zugriff: 03.09.2026*
- *GDV: „Ersatzteilpreise steigen um sechs Prozent – Reparaturkosten belasten Kfz-Versicherer", Medieninformation vom 08.10.2025, gdv.de; letzter Zugriff: 21.10.2026*
- *GDV: „Ersatzteilpreise steigen weiter – seit 2016 um über 80 Prozent", Medieninformation vom 12.10.2026., gdv.de; letzter Zugriff: 21.10.2026*
- *GDV: „Autoreparaturen teurer denn je: Stundensatz von Kfz-Werkstätten erstmals über 200 Euro", Medieninformation vom 01.10.2025 (Datenbasis: DEKRA), gdv.de; letzter Zugriff: 03.09.2026*
- *GDV: „Kfz-Versicherer sehen kein Ende der steigenden Reparaturkosten", Medieninformation vom 31.10.2025, gdv.de; letzter Zugriff: 03.09.2026*