

WHITEPAPER · FLOTTENMANAGEMENT · SCHWEIZ

Schadenmanagement: der unterschätzte TCO-Hebel im Flottenbetrieb

Warum der Schadenprozess ein unterschätzter und bislang nur unvollständig gemessener Kostenblock Schweizer Flotten ist und wie er steuerbar wird.

Herausgeber: Crashwise

Autoren: Matthias Schmidt und Doris Zuba-Stark

Zielmarkt Schweiz · August 2026 · Version 1.2

Built for real accidents.

Executive Summary

Schweizer Flotten haben in den vergangenen Jahren Beschaffung, Energie und Finanzierung professionalisiert. Ein Bereich ist dabei weitgehend unbewirtschaftet geblieben: der Schadenprozess, einer der letzten grossen, bisher kaum gesteuerten TCO-Hebel im Flottenmanagement. Mehrere schadenbezogene Kostenkomponenten steigen derzeit deutlich schneller als die allgemeine Teuerung, insbesondere Versicherungsprämien, Ersatzteile und einzelne Reparaturleistungen.

- Der Preisindex für Motorfahrzeugversicherungen in der Schweiz stieg innert fünf Jahren um **18,9 Prozent**, bei einer allgemeinen Teuerung von 7,3 Prozent im gleichen Zeitraum; Ersatzteile verteuerten sich um 19,1 Prozent.¹
- Im Kasko-Kollisionsbestand der AXA Schweiz kostete ein durchschnittlicher Kollisionsschaden 2024 knapp **CHF 3'400**, rund 21 Prozent mehr als 2019, bei konstanter Schadenfrequenz.²
- Die Reparaturrechnung ist nur der sichtbare Teil. Ein erheblicher Teil der tatsächlichen Kosten entsteht ausserhalb der Werkstatt: Ausfalltage, Ersatzmobilität, administrativer Aufwand und unvollständige Schadendaten tauchen in keiner Rechnung auf.
- Internationale Schadenstudien weisen bei batterieelektrischen Fahrzeugen auf höhere durchschnittliche Reparatur- und Kaskoschadenkosten hin; die Übertragbarkeit auf Schweizer Flotten hängt von Fahrzeugmix, Werkstattstruktur und Schadenart ab. In der Schweiz erreichten Steckerfahrzeuge 2025 einen Anteil von **33,9 Prozent** an den Neuzulassungen.³
- Der Hebel liegt am Anfang der Prozesskette: Was am Unfallort nicht vollständig erfasst wird, lässt sich später nur mit hohem Aufwand oder gar nicht rekonstruieren. Bisher bleibt der Prozess unbewirtschaftet, weil er in einer Ausnahmesituation beginnt, die Zuständigkeiten fragmentiert sind und die Messgrösse fehlt.

Die zentrale Managemententscheidung: Behandelt die Flottenverantwortung den Schadenfall weiterhin als unvermeidbares Ereignis mit nachgelagerter Administration, oder wird der Schadenprozess als eigener TCO-Block mit Kennzahlen, Verantwortlichkeit und Datengrundlage bewirtschaftet?

Zur Datenbasis: Für den Schweizer Flottenmarkt sind nur begrenzt öffentliche Schadenprozessdaten verfügbar. Dieses Whitepaper priorisiert Schweizer Quellen (AXA, TCS, auto-schweiz, Swiss eMobility, ASTRA, Comparis). Daten aus Deutschland, Grossbritannien und den USA werden ausschliesslich als Vergleichs- und Wirkungsindikatoren verwendet und im Text sowie im Quellenverzeichnis entsprechend gekennzeichnet. Portfolioauswertungen einzelner Anbieter beschreiben deren Bestand, nicht den Gesamtmarkt.

ABSCHNITT 1

Ausgangslage: Der Kostendruck im Schweizer Flottenmarkt steigt

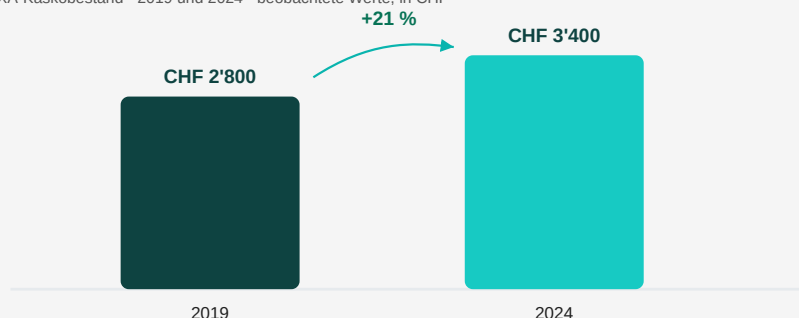
Der Schweizer Flottenmarkt bewegt sich in einem anspruchsvollen Umfeld. Die Personenwagen-Neuzulassungen lagen 2024 bei 239'535 Fahrzeugen und damit rund fünf Prozent unter dem Vorjahr; das Vor-Pandemie-Niveau von 311'466 Zulassungen im Jahr 2019 bleibt ausser Reichweite.⁴ Im Markt für leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen, der zu rund 69 Prozent von Flotten getragen wird, ging die Nachfrage 2025 um 8,2 Prozent zurück; im Flottenbereich betrug das Minus 7,2 Prozent.⁵ Wer heute eine Flotte verantwortet, steuert also einen Bestand, dessen Erneuerung teurer und dessen Betrieb anspruchsvoller geworden ist.

Gleichzeitig verschiebt sich die Kostenstruktur. Der TCS beziffert die Kilometerkosten eines Musterautos für 2026 auf 74 Rappen pro Kilometer bei Jahreskosten von CHF 11'112; die gesamten Kilometerkosten sanken damit gegenüber dem Vorjahr sogar leicht.⁶ Auffällig ist deshalb weniger die Gesamthöhe als die Dynamik einzelner Komponenten: Für 2026 weist der TCS bei den Kaskoprämien einen Anstieg von 14 Prozent gegenüber dem Vorjahr aus.⁶ Comparis misst für den Preisindex der Motorfahrzeugversicherungen ein Plus von 18,9 Prozent innert fünf Jahren, während die allgemeine Teuerung im selben Zeitraum bei 7,3 Prozent lag; die Preise für Ersatzteile stiegen um 19,1 Prozent.¹ Diese Indexwerte bilden Konsumentenpreise ab; Flottenverträge werden individuell verhandelt, unterliegen aber denselben Kostentreibern.

Die Ursache liegt nicht bei den Versicherern allein. Die AXA, grösste Motorfahrzeugversicherin der Schweiz, beziffert die durchschnittlichen Kosten pro Kollisionsschaden in ihrem eigenen Kaskobestand für 2024 auf knapp CHF 3'400, gegenüber rund CHF 2'800 im Jahr 2019. Das ist ein Anstieg von 21 Prozent in fünf Jahren, bei praktisch unveränderter Schadenfrequenz. Als Treiber nennt die AXA Hightech-Komponenten wie Kameras und Sensoren für Assistenzsysteme, Lieferengpässe und die allgemeine Teuerung; der Ersatz eines Scheinwerfers verteuerte sich im selben Zeitraum um 44 Prozent auf über CHF 1'300.²

Abbildung 1: Durchschnittliche Kosten pro Kollisionsschaden, AXA-Kasko-Kollisionsschäden

Schweiz · AXA-Kaskobestand · 2019 und 2024 · beobachtete Werte, in CHF



Quelle: AXA Schweiz, Medienmitteilung vom 6. November 2025. Werte gerundet («rund 2'800» / «knapp 3'400»). Portfoliobeobachtung, kein Gesamtmarkt.

Kernerkenntnis: Im AXA-Kaskobestand entstand die Kostensteigerung von 21 Prozent in fünf Jahren bei konstanter Schadenfrequenz. Teurer wurde der einzelne Fall.

Kernaussage

Die Schadenfrequenz blieb konstant, während die Kosten pro Fall um 21 Prozent stiegen. Damit gewinnt neben der Prävention ein zweiter TCO-Hebel an Bedeutung: die Qualität und Effizienz des Schadenprozesses.

ABSCHNITT 2

Die Anatomie der Schadenkosten: sichtbar und verdeckt

2.1 Der sichtbare Teil: die Reparaturrechnung

Die Reparaturrechnung ist der einzige Teil der Schadenkosten, der in den meisten Flotten systematisch erfasst wird, sei es über die Versicherung oder über Eigenreparaturen. Schon dieser Teil wächst deutlich schneller als die Teuerung, wie die Zahlen von AXA, TCS und Comparis zeigen. Als Vergleichsindikator aus dem benachbarten deutschen Reparaturmarkt: Dort überschritten die Werkstatt-Stundensätze 2024 erstmals die Marke von 200 Euro, und die Ersatzteilpreise sind seit 2015 um mehr als 80 Prozent gestiegen.⁷

Aufschlussreich ist die Struktur der Schadenfälle. Die Auswertung des Deutschland-Portfolios des Leasinggebers Ayvens zeigt für 2024: 23 Prozent der Vollkaskoschäden waren Park- und Rangierschäden, weitere 28 Prozent entfielen auf Vandalismus oder unbekannte Verursacher.

Deutschland · Ayvens-Portfolio · 2024⁸ Der DAT-Report 2026 weist für Deutschland eine durchschnittliche Schadensumme von 2'353 Euro pro durchgeführter Unfallreparatur aus; der grösste Anteil der erfassten Schäden liegt unter 1'000 Euro, 22 Prozent über 3'000 Euro. Die Erhebung betrachtet private Pkw-Halter:innen, keine Flotten.

Deutschland · private Halter:innen · 2025⁹ Für die Schweiz liegen keine vergleichbaren öffentlichen Flottenauswertungen vor; die polizeiliche Unfallstatistik zeigt jedoch dieselbe Grundstruktur: Rund zwei Drittel der registrierten Strassenverkehrsunfälle sind reine Sachschadenumfälle (2025: 34'288 von 52'314), wobei Bagatellschäden in der polizeilichen Statistik nur unvollständig abgebildet sind. **Schweiz · ASTRA · 2025**¹⁰

Die verfügbaren Daten deuten damit darauf hin, dass ein erheblicher Teil der Schadenfälle aus Park-, Rangier- und sonstigen Sachschäden besteht. Gerade bei diesen häufigeren, kleineren Fällen macht der administrative Aufwand einen relevanten Anteil der Gesamtkosten aus, denn er ist weitgehend unabhängig von der Schadenhöhe.

2.2 Der verdeckte Teil: vier Kostenblöcke ohne Rechnung

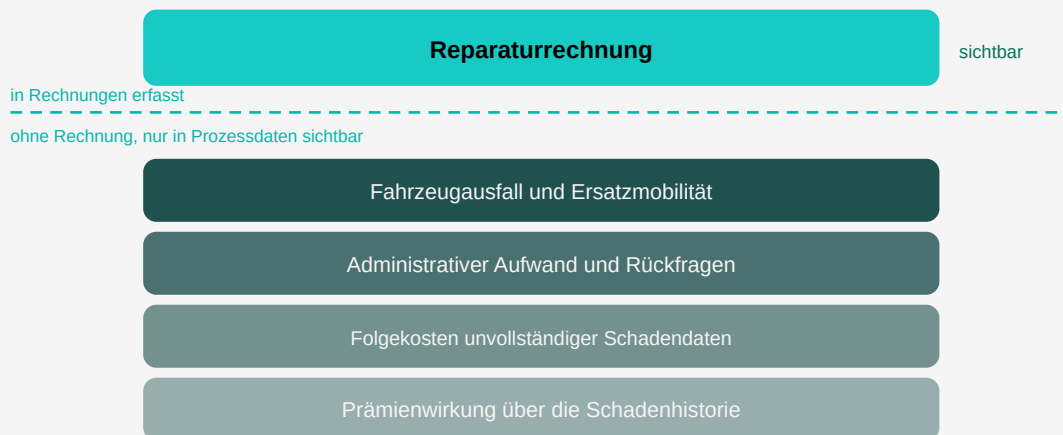
KERNAUSSAGE

Sichtbar ist heute meist nur die Reparaturrechnung. Ein erheblicher Teil der tatsächlichen Schadenkosten entsteht ausserhalb der Werkstatt.

Abbildung 2 zeigt dieses Verhältnis. Vier Kostenblöcke erscheinen auf keiner Rechnung:

Abbildung 2: Kostenblöcke eines Schadenfalls

Konzeptionelle Darstellung · keine Messwerte · Blöcke nicht massstabsgetreu und nicht additiv



Kernerkenntnis: Nur der oberste Block erscheint auf einer Rechnung. Die vier unteren Blöcke lassen sich ausschliesslich über Prozessdaten wie Meldedauer, Standzeit und Rückfragenquote messen und steuern. Die Darstellung ist nicht massstabsgetreu und nicht additiv.

Fahrzeugausfall und Ersatzmobilität. Jeder Tag Standzeit kostet Verfügbarkeit, bei gewerblich genutzten Fahrzeugen zusätzlich Umsatz. Für die Schweiz und den DACH-Raum existiert keine aktuelle öffentliche Kennzahl zu den Kosten pro Ausfalltag; eine britische Anbietererhebung bezifferte den Ausfall eines Transporters auf rund 800 Pfund pro Tag an entgangener Arbeitsleistung, ohne Mietersatz. [Grossbritannien · Anbietererhebung · 2021](#)¹¹ Die Grössenordnung zeigt, dass Ausfallkosten bei hoch ausgelasteten gewerblichen Fahrzeugen einen erheblichen Teil der wirtschaftlichen Gesamtkosten bilden können. Die tatsächlichen Kosten pro Ausfalltag sind flottenindividuell aus Personalkosten, entgangener Leistung, Ersatzmobilität und vertraglichen Verpflichtungen zu berechnen.

Administrativer Aufwand. Rückfragen bei Fahrer:innen, Nachforderung von Fotos und Belegen, Abstimmung zwischen Versicherung, Werkstatt und gegnerischen Parteien: Der Koordinationsaufwand verteilt sich auf Fuhrparkleitung, HR und Einkauf und wird selten als Kostenposition ausgewiesen.

Folgekosten unvollständiger Schadendaten. Unvollständige Erstmeldungen lassen sich im Nachhinein kaum reparieren; aus ihnen entstehen Rückfragen, Verzögerungen, schwierigere Haftungsklärun und längere Standzeiten. Eine britische Branchenpublikation, die sich auf Daten des Versicherungsanbieters Flock beruft, berichtet von längeren Reparatur- und Standzeiten und in Einzelfällen mehr als 5'000 Pfund höheren Gesamtkosten, wenn die Erstmeldung später als 24 Stunden nach dem Ereignis eingeht. [Grossbritannien · Branchenindikation · 2023](#)¹² Mangels veröffentlichter Methodik ist der Betrag als Branchenindikation zu verstehen, nicht als übertragbarer Benchmark. Der Wirkmechanismus, dass späte und unvollständige Meldungen Haftungsklärun und Regulierung verteuern, ist jedoch marktübergreifend derselbe.

Prämienwirkung über die Schadenhistorie. Versicherer kalkulieren Flottenverträge auf Basis des Schadenverlaufs. Eine Flotte, die ihren Schadenverlauf nur aus der Statistik des Versicherers kennt, verhandelt auf der Datengrundlage der Gegenseite. Vollständige, strukturierte eigene Schadendaten sind die Voraussetzung, um Prämien, Selbstbehalte und Deckungsumfang aktiv zu gestalten.

2.3 Beispielrechnung: direkte Schadenkosten nach Flottengrösse

ILLUSTRATIVES SZENARIO · KEINE GEMESSENEN KUNDENDATEN

Basis: durchschnittliche Kosten von CHF 3'400 pro Kollisionsschaden gemäss AXA-Kaskobestand 2024.² Die Schadenfrequenz (Fälle pro Fahrzeug und Jahr) ist eine Planungsannahme; für die Schweiz existiert keine publizierte Flotten-Schadenfrequenz.

Fahrzeuge	Frequenz 0,2	Frequenz 0,3	Frequenz 0,4
50	CHF 34'000	CHF 51'000	CHF 68'000
100	CHF 68'000	CHF 102'000	CHF 136'000
250	CHF 170'000	CHF 255'000	CHF 340'000

Die vier verdeckten Kostenblöcke aus Abbildung 2 (Ausfall, Administration, Folgekosten unvollständiger Daten, Prämienwirkung) kommen zu diesen direkten Reparaturkosten hinzu:

Rechnen Sie selbst: Schadenfälle pro Jahr × interner Aufwand pro Fall × Stundensatz + Ausfalltage × Kosten pro Ausfalltag + Ersatzmobilität + direkte Schadenkosten = **tatsächlicher Schadenkostenblock Ihrer Flotte**. Dem gegenüber stehen System- und Einführungskosten sowie die erreichbare Reduktion von Aufwand, Ausfalltagen und Schadenkosten.

Management-Relevanz

Wer nur die Reparaturrechnung sieht, unterschätzt die Schadenkosten systematisch. Die verdeckten Blöcke lassen sich nicht aus Rechnungen ablesen, sondern nur aus Prozessdaten: Meldedauer, Standzeit, Rückfragen, Datenvollständigkeit.

ABSCHNITT 3

Das Kernproblem: Warum der Schadenprozess unbewirtschaftet bleibt

Dass dieser Hebel kaum genutzt wird, hat strukturelle Gründe.

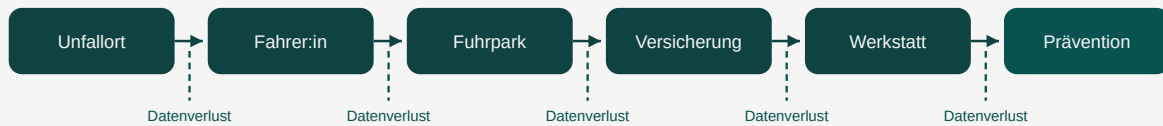
Der Prozess beginnt in einer Ausnahmesituation. Ein Unfall ist für die beteiligte Person ein Stressereignis. Der heutige Prozess schickt Fahrer:innen weitgehend unvorbereitet hinein: Sie sind sich unsicher bei internen Meldewegen und Zuständigkeiten, wissen nicht, welche Fotos aus welchen Perspektiven später gebraucht werden, und haben möglicherweise einen fremdsprachigen Unfallgegner oder sprechen selbst nicht die Sprache des Prozesses. Wer am Unfallort mit dem Privathandy fotografiert, erfasst dabei regelmässig personenbezogene Daten wie Kennzeichen, Kontaktdaten, Ausweisdokumente oder unbeteiligte Personen. Werden diese Daten über private Fotogalerien, Messenger oder unkontrollierte E-Mail-Kanäle gespeichert und weitergegeben, entstehen erhebliche Risiken hinsichtlich Zweckbindung, Datensicherheit, Aufbewahrung und Zugriff.

Die Zuständigkeit ist fragmentiert. Am Schadenfall sind Fahrer:in, Fuhrparkleitung, Versicherung, gegebenenfalls Makler, Werkstatt, gegnerische Partei und deren Versicherer beteiligt. Informationen fliessen über Telefon, E-Mail, Papierformulare und Messenger-Fotos. Jeder Medienbruch kostet Zeit und Datenqualität; unstrukturierte Zettel und Messenger-Fotos kann auch das beste Backoffice-System später weder automatisieren noch rekonstruieren.

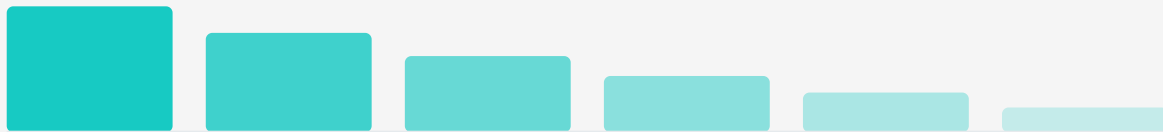
Es fehlt die Messgrösse. Beschaffung wird über Einkaufskonditionen gemessen, Energie über Verbrauch und Ladeinfrastruktur, Finanzierung über Raten und Restwerte. Für den Schadenprozess fehlen in den meisten Flotten vergleichbare Kennzahlen. Was nicht gemessen wird, erscheint in keinem Reporting und wird in keiner Budgetrunde priorisiert.

Abbildung 3: Wo Schadendaten heute verloren gehen

Konzeptionelle Darstellung · jeder Medienbruch kostet Information · keine Messwerte



Informationsstand entlang der Kette (konzeptionell):



Dort, wo Daten am wertvollsten wären, in der Prävention, kommt heute am wenigsten an.

Konzeptionelle Darstellung ohne Messwerte; die Abnahme ist nicht massstabsgetreu.

Kernerkenntnis: Information geht nicht am Ende des Prozesses verloren, sondern an jedem Übergang. Wer die Erfassung am Unfallort strukturiert, versorgt alle nachgelagerten Stationen, bis hin zur Prävention.

KERNAUSSAGE

Der Fehler liegt nicht bei den Menschen im Prozess. Der Fehler liegt im Prozess, der Menschen in einer Ausnahmesituation ohne Führung, Struktur und Werkzeug lässt.

Aus dem Flottenalltag

Das Foto der gegnerischen Fahrzeugseite fehlt: Die Haftung lässt sich schwieriger klären, Rückfragen und Verzögerungen entstehen, und möglicherweise bleibt ein höherer Eigenanteil bei der Flotte.

Die Meldung erreicht den Fuhrpark erst nach fünf Tagen: Der Mietwagen läuft weiter, die Werkstatt wartet auf die Freigabe.

Der Parkschaden wird nie gemeldet: Er taucht erst bei der Leasingrückgabe als Minderwert auf.

ABSCHNITT 4

Die Elektrifizierung verändert die Rechnung

Für viele Schweizer Flotten ist die Elektrifizierung eines der prägenden Themen der kommenden Jahre. 2025 erreichten Steckerfahrzeuge, also batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybride, 33,9 Prozent der Schweizer Personenwagen-Neuzulassungen, davon 22,8 Prozentpunkte rein batterieelektrisch.³ Bei den leichten Nutzfahrzeugen verläuft die Entwicklung langsamer: Dort stagnierte der Elektroanteil 2025 bei rund 11 Prozent.⁵

Für das Schadenmanagement ist diese Entwicklung aus drei Gründen relevant:

1. **Höhere Kosten pro Schadenfall in internationalen Portfolios.** Das Allianz Zentrum für Technik ermittelte für Deutschland bei Elektrofahrzeugen im Durchschnitt rund 18 Prozent höhere Kaskoschadenkosten als bei vergleichbaren Verbrennern (Median: 6 Prozent; 400 BEV-Schäden aus 2021 gegenüber einer älteren konventionellen Vergleichsgruppe).¹³ In den USA lagen die durchschnittlichen Reparaturkosten reparierbarer batterieelektrischer Fahrzeuge 2025 rund 25 Prozent über jenen von Verbrennern.¹⁴
2. **Mehr Kalibrier- und Prüfaufwand.** Sensorik und Assistenzsysteme erhöhen den Aufwand pro Reparatur; US-Schadenkalkulationen weisen für E-Fahrzeuge mehr Kalibriervorgänge pro Kostenvoranschlag aus als für Verbrenner.¹⁴ Untersuchungen von Thatcham Research (Grossbritannien, 2023, Datenbasis 2022) zeigten zudem rund 14 Prozent längere Reparaturzeiten.¹⁵
3. **Batterieschäden als Sonderfall.** Nach den Allianz-Daten betreffen nur rund 2 Prozent der Kollisionsschäden die Hochvoltbatterie, diese Fälle verursachen aber rund 7 Prozent der Schadenkosten.¹³ Eine dokumentierte Aufnahme möglicher Unterbodenschäden am Unfallort kann die technische Triage unterstützen; ob dadurch Standzeiten oder unnötige Batterietausche tatsächlich reduziert werden, sollte anhand eigener Pilotdaten gemessen werden.

Ob und in welchem Umfang sich diese internationalen Befunde auf Schweizer Flotten übertragen, hängt von Fahrzeugmix, Werkstattstruktur und Schadenart ab. Die Richtung ist dennoch klar: Je komplexer die Fahrzeuge werden, desto wertvoller werden vollständige, qualitativ hochwertige Erstinformationen vom Unfallort, und desto grösser wird der TCO-Hebel eines strukturierten Schadenprozesses.

ABSCHNITT 5

Handlungsoptionen für das Flottenmanagement

Für die Bewirtschaftung des Schadenprozesses stehen drei grundsätzliche Ansätze zur Verfügung. Sie schliessen sich nicht aus; in der Praxis bauen sie häufig aufeinander auf: erst standardisieren, dann professionalisieren, dann digital strukturieren.

Ansatz	Nutzen	Aufwand	Grenzen und Risiken	Zeit bis zum messbaren Nutzen
A: Status quo professionalisieren Weisungen, Unfallmappe im Fahrzeug, Schulung, Rahmenvereinbarungen mit Werkstätten	Geringe Kosten, schnell umsetzbar, sofortige Klarheit über Zuständigkeiten	Gering	Wirkt nur, solange im Ereignisfall daran gedacht wird; Datenqualität bleibt vom Einzelfall abhängig; keine Messbarkeit	Wochen
B: Auslagern Schadenmanagement an Versicherer, Makler oder Flottenmanagement-Anbieter übergeben	Entlastung der eigenen Organisation, professionelle Abwicklung, Skaleneffekte des Anbieters	Mittel (Vertrag, Steuerung)	Datenzugang und Steuerungswissen müssen vertraglich gesichert werden; Wechselkosten	Monate
C: Digital strukturieren Geführte digitale Ersterfassung am Unfallort, strukturierte Schadenakte, eigene Kennzahlen	Vollständige Daten ab dem Unfallort, kürzere Meldewege, eigene Datengrundlage für Versicherungsverhandlungen und Prävention	Mittel (Einführung, Change)	Nutzen hängt von hoher Nutzungsquote, sauberer Integration in bestehende Systeme und konsequenter Prozessführung ab; eine digitale Lösung automatisiert keinen schlecht definierten Prozess	Monate

Zwei Einwände verdienen eine ehrliche Antwort:

«**Unser Versicherer oder Makler macht das bereits.**» Versicherer und Makler leisten in der Regulierung wertvolle Arbeit. Ihre Perspektive beginnt jedoch bei der Meldung, die bei ihnen eintrifft. Die Qualität dieser Meldung, die Standzeit vor der Meldung und die interne Administration liegen davor und bleiben in der Verantwortung der Flotte. Ohne vertraglich geregelten Datenzugang und standardisierte Exporte kann die Schadenhistorie zudem über mehrere Versicherer, Makler und Dienstleister fragmentiert sein; Datenhoheit, Portabilität, Granularität und Zugriffsrechte sollten deshalb ausdrücklich vereinbart werden.

«Dafür haben wir zu wenige Schäden.» Ob sich eine systematische Bewirtschaftung lohnt, ist eine Rechenfrage, keine Grundsatzfrage. Die Sensitivitätsrechnung in Abschnitt 2.3 zeigt bereits bei 50 Fahrzeugen und tiefer Frequenz direkte Schadenkosten im mittleren fünfstelligen Bereich pro Jahr. Kleinere Flotten erreichen den Nutzen häufig über Ansatz A plus einzelne digitale Elemente, ohne Vollausbau.

ABSCHNITT 6

Umsetzung: Was Sie morgen anstossen können

Der Einstieg in den TCO-Hebel Schadenmanagement verlangt kein Grossprojekt: Die Schritte 1 bis 3 lassen sich buchstäblich morgen anstossen, ohne Produktentscheidung und ohne Budgetantrag; die Schritte 4 bis 6 folgen im ersten Quartal. Startpunkt sind die vier verdeckten Kostenblöcke aus Abbildung 2:

- 1 Schadenkosten sichtbar machen.** Alle Schadenfälle der letzten 24 Monate zusammentragen: Reparaturkosten, Selbstbehalte, Standtage, Ersatzmobilität. Die Schadenstatistik des Versicherers anfordern und mit den eigenen Aufzeichnungen abgleichen.
- 2 Kennzahlen definieren.** Vier Grössen genügen für den Start; die empfohlenen Definitionen zeigt die Tabelle auf der folgenden Seite.
- 3 Den Meldeweg auf einen Kanal bündeln.** Ein definierter Meldeweg für alle Fahrzeuge und alle Fahrer:innen, kommuniziert im Fahrzeug und im Onboarding, ersetzt die Mischung aus Anruf, E-Mail und Zuruf.
- 4 Die Erstmeldung strukturieren.** Verbindlich festlegen, welche Angaben, Fotos und Dokumente eine vollständige Meldung enthält, und diese Struktur am Unfallort verfügbar machen, ob digital geführt oder zunächst als Checkliste.
- 5 Standzeit aktiv steuern.** Standzeit besteht sowohl aus aktiver Reparaturzeit als auch aus Wartezeiten, etwa bis zur Schadenmeldung, Begutachtung, Freigabe, Teilelieferung oder Terminvergabe. Diese Komponenten getrennt messen, damit vermeidbare Verzögerungen sichtbar werden.
- 6 Quartalsweise auswerten.** Schadenarten, Häufungen nach Standort, Einsatzprofil oder Fahrzeugtyp identifizieren und daraus Präventionsmassnahmen ableiten. Mit dieser Datengrundlage in die nächste Versicherungsverhandlung gehen.

Risiko des Nichtstuns

Versicherungs- und Ersatzteilpreise wachsen schneller als die Teuerung, internationale Daten deuten auf steigende Kosten pro Fall bei elektrifizierten Flotten hin, und jede Vertragsverhandlung findet ohne eigene Datengrundlage statt. Der Rückstand gegenüber Flotten, die ihre Schadendaten bewirtschaften, wächst mit jedem Jahr.

Kennzahl	Empfohlene Definition
Meldedauer	Zwei Grössen, jeweils als Median und 90. Perzentil: Time to First Notification (Ereignis bis erste Meldung) und Time to Complete Notification (Ereignis bis vollständige, weiterverarbeitbare Meldung). Eine Meldung nach zehn Minuten kann drei Tage unvollständig bleiben.
Datenqualität	Anteil der Erstmeldungen, die ohne Nachforderung weiterverarbeitet werden können
Standzeit	Kalendertage von Ereignis bis Wiederverfügbarkeit, zusätzlich aufgeschlüsselt nach Prozessphasen
Gesamtkosten pro Fall	Reparatur, Selbstbehalt, Ersatzmobilität, intern bewerteter Aufwand und nachweisbare Ausfallkosten

Ausblick: von der Abwicklung zur Prävention, und darüber hinaus

Strukturierte Schadendaten sind mehr als ein Abwicklungswerkzeug. Wenn Flotten ihre Schadenfälle vollständig und einheitlich erfassen, werden Muster erkennbar: Häufungen an bestimmten Standorten, bei bestimmten Fahrzeugtypen oder Einsatzprofilen. Daraus entstehen konkrete Präventionsmassnahmen, von der Anpassung der Routenplanung über gezielte Schulungen bis zur Nachrüstung einzelner Standorte. Und erstmals lässt sich deren Wirkung messen, weil die Datenbasis vor und nach der Massnahme vergleichbar ist. Genau hier liegt langfristig auch für die Verbandsarbeit und die Verkehrssicherheit ein erheblicher Mehrwert. Ihren vollen Nutzen entfalten strukturierte Schadendaten dabei erst, wenn sie nicht in einem weiteren Datensilo enden, sondern über standardisierte Schnittstellen in bestehende Flottenmanagement-, Telematik-, Versicherungs- und Werkstattprozesse einfließen.

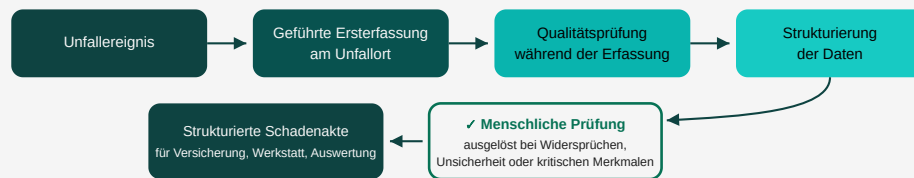
Weiter gedacht werden strukturierte Schadendaten zur Grundlage eines datengetriebenen Flottenmanagements: Predictive Risk Management, das erhöhte Schadenrisiken erkennt, bevor sie sich im Schadenverlauf niederschlagen; Versicherungsverhandlungen auf Basis eigener, belastbarer Daten; und perspektivisch neue, datenbasierte Versicherungsprodukte, deren Prämien dem tatsächlichen Risikoprofil einer Flotte folgen. Sinkt die Schadenfrequenz, profitieren alle Beteiligten: Flotten, Versicherer und die Verkehrssicherheit insgesamt. Dieser Abschnitt beschreibt eine Zielrichtung, keine zugesicherte Wirkung.

SCHLUSSFOLGERUNG

Flotten, die den Schadenprozess als strategischen TCO-Hebel verstehen, senken nicht nur Kosten. Sie gewinnen Verfügbarkeit, Datenqualität und Verhandlungsstärke.

Abbildung 4: Zielprozess der strukturierten digitalen Schadenerfassung

Konzeptionelle Darstellung eines branchenüblichen Zielprozesses, anbieterneutral



Kernerkenntnis: Die Qualitätsprüfung findet während der Erfassung statt, solange Korrekturen am Unfallort noch möglich sind. Die menschliche Prüfung wird bei Widersprüchen, Unsicherheit oder kritischen Merkmalen ausgelöst. Künstliche Intelligenz übernimmt in einem solchen Prozess klar umrissene Aufgaben: Plausibilitäts- und Qualitätsprüfung während der Erfassung, Strukturierung der Daten, Übersetzung, Anonymisierung und Berichterstellung.

Herausgeber dieses Whitepapers

Crashwise entwickelt ein digitales End-to-End-Unfallökosystem und setzt damit den in diesem Whitepaper beschriebenen Zielprozess um: Fahrer:innen werden am Unfallort durch eine strukturierte Erfassung geführt, die Angaben werden bereits während der Aufnahme auf Vollständigkeit und Plausibilität geprüft und anschliessend als strukturierte Schadenakte bereitgestellt; Unfallgegner und Zeugen lassen sich per QR-Code einbinden. Künstliche Intelligenz unterstützt Strukturierung, Übersetzung, Anonymisierung und Berichterstellung; kritische Ergebnisse werden menschlich geprüft. Die produktive Datenverarbeitung ist für EU-Datenresidenz konfiguriert; Kundendaten werden nicht zum Training von KI-Modellen verwendet.

Wie gross ist der ungemessene Schadenkostenblock Ihrer Flotte? Gemeinsam analysieren wir anhand Ihrer Schadenfrequenz, Meldewege und Standzeiten, an welchen Stellen heute Daten verloren gehen und Kosten entstehen. Sie erreichen Matthias Schmidt unter matthias.schmidt@crashwise.app; weitere Informationen: www.crashwise.app.



Matthias Schmidt · CEO und CTO, Crashwise · Fachbuchautor zum Thema Unfallanalyse, mehr als zehn Jahre Branchenerfahrung
Doris Zuba-Stark · CFO, Crashwise · Versicherungsexpertin mit mehr als 20 Jahren Managementenerfahrung in der Versicherungsbranche
 Website: www.crashwise.app · E-Mail: matthias.schmidt@crashwise.app · LinkedIn:
 QR-Code

Disclaimer. Dieses Whitepaper dient ausschliesslich der allgemeinen Information und fachlichen Einordnung. Es stellt keine Rechts-, Versicherungs-, Finanz- oder Unternehmensberatung dar. Die dargestellten Einschätzungen basieren auf den zum Veröffentlichungszeitpunkt verfügbaren Informationen und Quellen.

Quellen

Alle Online-Quellen zuletzt abgerufen am 6. August 2026.

1. Comparis: «20 Prozent höhere Prämien: Motorfahrzeugversicherungen massiv teurer», Medienmitteilung, 26. März 2026. Preisindex Motorfahrzeugversicherungen Schweiz: Februar 2026 +7,4 % gegenüber Vorjahresmonat; +18,9 % in fünf Jahren bei +7,3 % Landesindex der Konsumentenpreise; Ersatzteile +19,1 %. Datenbasis: LIK/HABE-Daten des BFS (Konsumentenpreise, nicht Flottenverträge). Geltungsbereich: Schweiz. comparis.ch → [Publikationen, März 2026](#)
2. AXA Schweiz: Medienmitteilung zu Kosten von Autoschäden, 6. November 2025. Durchschnittliche Kosten pro Kollisionsschaden 2024 knapp CHF 3'400 (2019: rund CHF 2'800, +21 %); Scheinwerferersatz +44 % auf über CHF 1'300; Schadenfrequenz konstant. Datenbasis: eigene Kasko-Kollisionsschäden der AXA Schweiz, Datenjahre 2019–2024 (Portfoliobeobachtung, kein Gesamtmarkt). Geltungsbereich: Schweiz. axa.ch → [Medienmitteilungen, November 2025](#)
3. Swiss eMobility: Jahresrapport 2025 (Datenjahr 2025). Steckerfahrzeuge (BEV und Plug-in-Hybride) 33,9 % der Personenwagen-Neuzulassungen, davon BEV 22,8 %. Geltungsbereich: Schweiz. swiss-emobility.ch → [Statistiken, Jahresrapport 2025](#)
4. auto-schweiz: Neuzulassungsstatistik, Datenjahr 2024: 239'535 Personenwagen-Neuzulassungen (–5 % gegenüber 2023), via aboutFLEET, Januar 2025, aboutfleet.ch, Januar 2025; Vor-Pandemie-Wert 311'466 (Datenjahr 2019): auto-schweiz, Jahresbericht 2021/22. Geltungsbereich: Schweiz/FL. auto.swiss → [Jahresbericht 2021/22 \(PDF\)](#)
5. Dataforce via aboutFLEET: Volljahresanalyse 2025 («Turbulenter Jahreswechsel im Schweizer Fahrzeugmarkt»): leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 t –8,2 %, Flottenbereich –7,2 %, Elektroanteil stagnierend bei rund 11 %, aboutfleet.ch, Januar 2026; Flottenanteil von rund 69 % am Nutzfahrzeugmarkt: Dataforce via aboutFLEET, 2025. Geltungsbereich: Schweiz. aboutfleet.ch, 2025
6. TCS: Medienmitteilung Kilometerkosten, 6. Januar 2026 (Modelljahr 2026). Kilometerkosten 74 Rp./km (Vorjahr: 76 Rp.); Jahreskosten Musterauto CHF 11'112; Kaskoprämien +14 % gegenüber Vorjahr. Referenzfahrzeug CHF 45'000 Kaufpreis, 15'000 km/Jahr. Geltungsbereich: Schweiz. tcs.ch → [Medienmitteilung Kilometerkosten 2026 \(PDF\)](#)
7. GDV (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft): Medieninformationen, Oktober 2025 (Datenjahre 2024/2025). Werkstatt-Stundensätze 2024 erstmals über 200 €/h (+8 % gegenüber Vorjahr, +50 % seit 2017); Ersatzteilpreise +6 % (August 2024–August 2025), seit 2015 über +80 %. Geltungsbereich: Deutschland; Vergleichsindikator, nicht direkt auf die Schweiz übertragbar. gdv.de, Oktober 2025
8. Ayvens (vormals LeasePlan) Deutschland: Versicherungsbilanz 2024, via Autoflotte, 22. Mai 2025. Über 57'000 abgewinkelte Kfz-Schäden; Park-/Rangierschäden 23 % und Vandalismus/unbekannte Verursacher 28 % der Vollkaskoschäden. Geltungsbereich: Ayvens-Portfolio Deutschland (Portfolioauswertung, kein Gesamtmarkt). autoflotte.de, Mai 2025
9. DAT-Report 2026 (Datenjahr 2025), via schaden.news, Januar 2026. Durchschnittliche Schadenssumme je durchgeführter Unfallreparatur 2025: 2'353 € (2024: 2'166 €); grösster Anteil der Schäden unter 1'000 €, 22 % über 3'000 €. Erhebung unter privaten Pkw-Halter:innen, keine Flotten. Geltungsbereich: Deutschland. schaden.news → [DAT-Report 2026](#)
10. ASTRA: Strassenverkehrs-Unfall-Statistik 2025 (publiziert 19. März 2026). Total 52'314 polizeilich registrierte Unfälle, davon 34'288 Sachschadenunfälle (65,5 %). Hinweis: Bagatellschäden ohne Polizeibeteiligung sind nicht enthalten. Geltungsbereich: Schweiz. astra.admin.ch → [Strassenverkehrs-Unfall-Statistik 2025 \(PDF\)](#)
11. Northgate Vehicle Hire: «The surprising costs of maintaining a business van», Blogbeitrag, 21. April 2021. Ausfall eines Transporters rund £800 pro Tag an entgangener Arbeitsleistung, ohne Mietersatz. Anbietererhebung, kein unabhängiger Benchmark; aktuellere DACH-Kennzahlen sind nicht publiziert. Geltungsbereich: Grossbritannien. northgatevehiclehire.co.uk, April 2021
12. Driving for Better Business (Programm von National Highways): «Incident reporting: why First Notification of Loss matters», 2023, unter Berufung auf Daten des Versicherungsanbieters Flock. Meldungen später als 24 Stunden nach dem Ereignis führen zu längeren Reparatur- und Standzeiten; Mehrkosten von über £5'000 pro Fall möglich. Methodik nicht publiziert; Branchenindikation. Geltungsbereich: Grossbritannien. drivingforbetterbusiness.com, 2023
13. Allianz Zentrum für Technik (AZT): Studie zum Schadensgeschehen von Hochvoltfahrzeugen, Februar 2023. Kaskoschäden von Elektrofahrzeugen im Durchschnitt rund 18 % teurer als vergleichbare Verbrenner (Median +6 %); 2 % der Kollisionsschäden betreffen die Hochvoltbatterie, verursachen aber rund 7 % der Schadenkosten. Methodik: 400 BEV-Schäden (Datenjahr 2021) gegenüber einer älteren Vergleichsgruppe konventioneller Fahrzeuge (bis 2018); Gruppen unterscheiden sich u. a. bei Fahrzeugalter und Werkstattstruktur. Geltungsbereich: Deutschland. azt-automotive.com → [Hochvolt-Studie](#)
14. Mitchell: «Plugged-In: EV Collision Insights», 2025 Year in Review (Datenjahr 2025). Durchschnittliche Reparaturkosten reparierbarer batterieelektrischer Fahrzeuge USA: \$6'395 vs. \$5'105 bei Verbrennern (rund +25 %); 1,70 Kalibrierungen pro Kostenvoranschlag vs. 1,54. Kanada separat ausgewiesen. Geltungsbereich: USA (Kalkulationsdaten). mitchell.com → [EV Collision Insights 2025](#)
15. Thatcham Research: Report zu Reparatur- und Versicherungsrisiken batterieelektrischer Fahrzeuge, 5. Juli 2023 (Datenbasis 2022). BEV-Schadenfälle rund 25,5 % teurer und rund 14 % längere Reparaturdauer als vergleichbare Verbrenner. Geltungsbereich: Grossbritannien. thatcham.org, Juli 2023