

## NACHHALTIGE REPARATUR

# AZT plädiert für „Instandsetzen statt erneuern“

Auf dem 10. Allianz Autotag zeigte das Allianzzentrum für Technik (AZT) die ökologischen und ökonomischen Vorteile, wenn mehr Außenhautteile instand gesetzt werden. Die Einsparungen an Geld und CO<sub>2</sub> sind beachtlich.

Von Konrad Wenz

Seit mehr als 20 Jahren forciert Siegbert Müller von Carbon das Thema „Instandsetzen statt erneuern“. Dies wird in Zeiten der Nachhaltigkeitsforderungen von Kunden und Versicherungen immer wichtiger.



Bild: Carbon

**D**as Thema Nachhaltigkeit massentauglich machen – nichts weniger hat sich die Allianz auf die Fahnen geschrieben. Frank Sommerfeld, der Vorstandsvorsitzende der Allianz Versicherungs AG, bezog dieses Thema auf die E-Mobilität und wie der Versicherungskonzern auf die zunehmende Nachfrage reagieren kann beziehungsweise muss.

Eine aktuelle Umfrage der Allianz habe gezeigt: Die Mehrzahl (69 Prozent) der deutschen Verbraucherinnen und Verbraucher erwartet auch von einem Autoversicherer, Nachhaltigkeitsaspekte bei den angebotenen Versicherungsprodukten sowie bei der Schadenregulierung zu berücksichtigen.

Ein weiterer Schwerpunkt der Veranstaltung im Allianz Zentrum für Technik (AZT) in Ismaning: Mit welchen Hebeln lässt sich das Schadenmanagement in der

Autoversicherung nachhaltiger gestalten und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß reduzieren? Christoph Lauterwasser, Geschäftsführer AZT, erklärte: „Nachhaltigkeit im Schadenfall heißt, dass wir mit den Ressourcen verantwortungsvoll umgehen. Die Wahl des Reparaturverfahrens ist für die Kostensenkung und die CO<sub>2</sub>-Einsparung von hoher Bedeutung.“ Bei Kollisionsschäden seien immer Fahrzeugaußenteile betroffen, an denen sogenannte grüne Reparaturen grundsätzlich möglich sind.

„Noch werden diese Teile zu häufig durch Neuteile ersetzt“, meinte Lauterwasser. Eine Reparatur sei wesentlich ressourcenschonender. Um Kfz-Unfallschäden nachhaltig abzuwickeln, beziehungsweise instand zu setzen, hat die Allianz folgende Initiativen ergriffen:

- Videobegutachtung
- nachhaltige Pannenhilfe

- grüne Reparaturen, also Reparatur und gebrauchte Ersatzteile statt Neuteilen
- grüne Ersatzmobilität

Lauterwasser forderte standardisierte Nachhaltigkeitskriterien. Dazu gehöre, dass Werkstätten bei der Instandsetzung weniger häufig zum Neuteil greifen. Das Thema „Reparieren statt erneuern“ bewege die Allianz schon seit vielen Jahren, so Lauterwasser. Eine Reparatur komme für weit über 60 Prozent der Unfallschäden mit lediglich Außenhautbeschädigungen in Frage. Dadurch ließe sich sehr viel CO<sub>2</sub> einsparen.

Lauterwasser belegte dies mit der Ökobilanz für eine Seitenwandreparatur eines Ford Fiesta. Eine Reparatur, bei der diese erneuert wird, koste 3.614 Euro. Die Instandsetzung dagegen koste nur 1.868 Euro.

Noch beeindruckender ist der Vergleich des CO<sub>2</sub>-Äquivalents bei Reparatur und Erneuerung der Seitenwand: Laut Lauterwasser werden bei der Teilerneuerung durch die Herstellung 99,7 Kilogramm Schadstoffe imitiert, bei der Reparatur des Teiles lediglich 40,5 Kilogramm. Durch die Reparatur entstehen also 59,2 Prozent weniger Schadstoffe.

## Grüne Reparatur

Ähnliche Berechnungen stellte Lauterwasser für die Reparatur von Scheinwerfergehäusen (-98,4 Prozent Emissionen) und Windschutzscheiben (-99,5 %) auf. Unterstützt wurde er von Siegbert Müller, Vertriebsleiter der Carbon GmbH. Müller treibt das Thema „Instandsetzen statt erneuern“ in Deutschland schon seit über 25 Jahren voran. Aber trotz der vielen Vorteile gebe es einen Interessenkonflikt in den Werkstätten, beziehungsweise bei den OEMs, so Müller: Die Branche sei nun einmal umsatzgetrieben. Teure Ersatzteile erhöhen den Umsatz der Werkstätten und wirken sich auch positiv auf das Sachverständigenhonorar aus. Hier sei ein Umdenken der gesamten Branche notwendig. „Teure Ersatzteile wegen einer kleinen Delle auszutauschen, ist nicht mehr zeit-

## CO<sub>2</sub>-Einsparung bei Steigerung der Reparaturquote in Deutschland um 2 Prozent (Basis Kompaktklasse\*)

Bauteil	Summe betroffener Teile pro Jahr in Mio.	Einsparung kg CO <sub>2</sub> -Äquivalent je Instandsetzung	Gesamteinsparung CO <sub>2</sub> -Äquivalent in Tonnen**
Tür(en)	1,42	61,35	1.742
Windschutzscheibe	1,91	23,45	896
Seitenwand (links u./o. rechts)	0,89	45,14	803
Scheinwerfer (links u./o. rechts)	0,87	45,74	796
Stoßfänger- verkleidung vorn	1,36	9,24	251
Stoßfänger- verkleidung hinten	1,19	10,30	245
Frontklappe	0,36	28,51	205

\* anhand VW ID:3

\*\* Summe betroffener Teile + Einsparung CO<sub>2</sub> je Instandsetzung x 0,02

gemäß. Technisch ist sehr viel mehr machbar, als heute repariert wird“, erklärte Müller.

Natürlich erfordere die Außenhautreparatur geschultes Fachpersonal. Aber rein handwerklich handelt es sich laut Müller nicht um Hexerei. Man müsse den Mitarbeitern in der Werkstatt die Möglichkeiten einräumen: „Das Handwerk kann viel mehr, als man ihm im Allgemeinen zutraut. Das gilt auch für die OEMs, die oft unberechtigterweise behaupten, dass sich bestimmte Teile nicht instand setzen lassen.“ Die Werkstätten würden von solchen Herstellervorgaben regelmäßig ausgebremst. „Diesbezüglich brauchen wir dringend einen neuen Dialog mit veränderten Inhalten. Wir müssen das Thema ‚Instandsetzen statt erneuern‘ fördern – unserer Umwelt zuliebe“, forderte Müller. ■

# NEU LACKIEREN STATT AUSTAUSCH

2 IN 1 SCHEINWERFER KLARLACK



## DIE ALTERNATIVE.

SCHEINWERFERSCHEIBEN NEUBESCHICHTUNG

- Bei allen Scheinwerferscheiben aus Polycarbonat einsetzbar
- 2K 2in1 - Primer und Klarlack in einem
- Durch nachfolgende 2K-Schutzlackierung dauerhafter Schutz



www.spraymax.com