

ALLIANZ AUTOTAG

# Nachhaltig reparieren

Auf dem zehnten Allianz Autotag zeigte das Allianz-Zentrum 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

## kfz-betrieb TIPP

Auch auf den Würzburger Karosserie- und Schadenstagen am 24. und 25. März 2023 spielt Nachhaltigkeit in der Reparatur eine Rolle. Sie wollen auch dabei sein? [www.fahrzeug-karosserie.de](http://www.fahrzeug-karosserie.de)



Das Thema Nachhaltigkeit massentauglich machen – nichts weniger hat sich die Allianz auf die Fahne geschrieben. Frank Sommerfeld, der Vorstandsvorsitzende der Allianz Versicherungs AG, bezog dieses Thema beim Allianz Autotag in Ismaning auf die E-Mobilität und wie der Versicherungskonzern auf die zunehmende Nachfrage reagieren kann beziehungsweise muss. Nachhaltigkeit sei gesellschaftlich ein relevantes Thema – beispielsweise würden laut eigenen Erhebungen des Versicherungskonzerns rund 40 Prozent der Autofahrer glauben, dass E-Fahrzeuge nachhaltiger seien als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Obwohl batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge von Haus aus einen grö-

ßeren CO<sub>2</sub>-Rucksack mit auf ihren Lebensweg bekommen, wäre die Ökobilanz der Lebenszeit und der Kilometerleistung von E-Fahrzeugen positiv. Die aktuelle Umfrage der Allianz habe auch 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. Sommerfeld kündigte in diesem Zusammenhang eine E-Plattform an, auf der sich Verbraucher ab dem Jahr 2023 über sämtliche Aspekte der E-Mobilität informieren können.

**„Werkstätten werden bei der Reparatur von den Herstellern ausgebremst.“**

Siegbert Müller, Carbon GmbH

Ein weiterer Schwerpunkt der Veranstaltung im Allianz Zentrum für Technik (AZT): 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.“

## Verschiedene Initiativen

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 Neuteile
  - 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 Re-



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

ratur komme für weit über 60 Prozent der Unfallschäden mit lediglich Außenhautbeschädigungen infrage. 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. Dazu komme der oft unnötige Eingriff in die Fahrzeugstruktur, wenn reparierbare Teile einfach ausgetauscht würden.

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 emittiert, bei der Reparatur des Teils lediglich 40,5 Kilogramm. Durch die Reparatur entstehen also 59,2 Prozent weniger Schadstoffe.

### Grüne Reparatur

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.

Dies ist ein durchaus nachvollziehbarer Aspekt, denn die Automobilindustrie zieht einen Großteil ihrer Gewinne aus dem Verkauf von Ersatzteilen. Teure Ersatzteile erhöhen aber auch den Umsatz der Werkstätten und wirken sich darüber hinaus positiv auf das Sachverständigenhonorar aus. Hier sei dringend ein Umdenken der gesamten Branche notwendig.

„Teure Ersatzteile wegen einer kleinen Delle auszutauschen, ist nicht mehr zeitgemäß. 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 – einerseits durch das entsprechende Equipment und andererseits durch das notwendige Know-how. „Das Handwerk kann

### 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

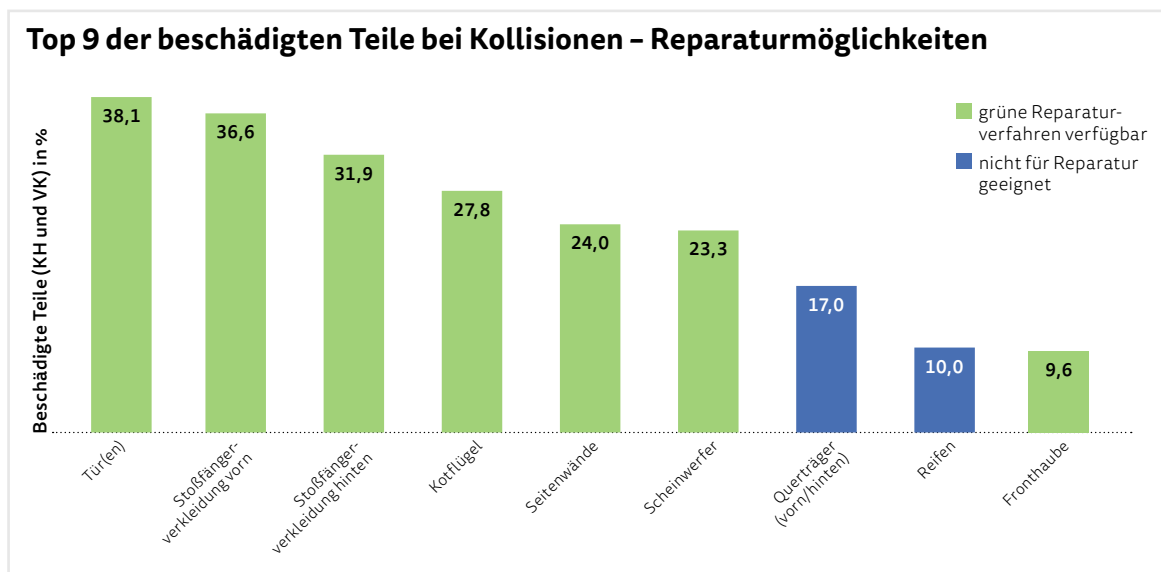
viel mehr, als man ihm im Allgemeinen zutraut. Das gilt auch für die OEMs, die oft unberechtigterweise behaupten, dass sich bestimmte Teile nicht instand setzen lassen“, ergänzte Müller.

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.

Lauterwasser stellte ähnliche Berechnungen für die Reparatur von Scheinwerfergehäusen (-98,4 Prozent Emissionen) und Windschutzscheiben (-99,5 %) in der Kompaktklasse (Musterfahrzeug VW ID 3) auf. Darüber hinaus forderte der AZT-Geschäftsführer, dass die Reparatur von Scheinwerfergläsern von den Automobilherstellern in bestimmten Bereichen (Beispiel: nicht zu tiefe Kratzer auf dem Glas) freigegeben werden sollte. ■

Quelle: Allianz zentrum für Technik

### Top 9 der beschädigten Teile bei Kollisionen – Reparaturmöglichkeiten



Quelle: Allianz

kfz-betrieb