

## Reparieren statt Ersetzen

Wie geht es weiter nach der Pandemie? Das fragen sich viele Menschen. Zurück in den alten Trott, oder wird sich die Gesellschaft verändern, bewusster über Dinge nachdenken und bisherige Handlungsweisen ändern? Das könnte auch die Unfallreparatur beeinflussen und Diskussionen um die Thematik „Reparieren statt Ersetzen“ neu beflügeln.



*Auch die Reparatur solcher Schäden ist ohne Teiletausch möglich und zugleich werterhaltender.*

*Quelle: Carbon AG*

Die Corona-Pandemie traf viele K+L-Betriebe besonders hart. Durch die bundesweiten Restriktionen gab es über 30 Prozent weniger Unfälle, was sich nachweislich auf das Unfallreparaturgeschäft und auch die gesteuerten Schäden auswirkte. Inzwischen zieht das Geschäft wieder an und es gilt, in die Zukunft zu schauen.

### Sinnfrage

Es ist die Zeit der Zukunftsforscher, wie beispielsweise das Zukunftsinstitut aus Frankfurt/Main, wo vier mögliche Szenarien für das Leben und Wirtschaften nach der Corona-Pandemie entwickelt wurden. Eines davon ist das Szenario „Adaption“: „Die Welt lernt und geht gestärkt aus der Krise hervor. Wir passen uns besser den

Gegebenheiten an und sind flexibler im Umgang mit Veränderungen. Die Weltwirtschaft wächst zwar weiter, aber deutlich langsamer, mancherorts zeigt sich bereits Stagnation. Unternehmen in solchen Umfeldern brauchen neue Geschäftsmodelle und müssen unabhängiger vom Wachstum werden. Damit stellt sich automatisch die Frage nach dem Zweck des Wirtschaftens: Immer mehr Profit? Oder vielleicht doch bessere, sozial und ökologisch vorteilhaftere Problemlösungen für Kunden und andere Stakeholder? Vielleicht verhilft das gemeinsame Überstehen der Situation ja zu einem neuen, achtsamen Umgang miteinander.

Trifft das tatsächlich zu, drängt sich die Frage auf: Was bedeutet eine stärkere Sensibilisierung der Menschen auf das „Wesentliche“ und eine größere Konzentration auf den bewussteren Umgang mit der Umwelt, den Klimawandel und die Ressourcen für den Unfallreparaturmarkt und die K+L-Betriebe? Es kann dazu führen, dass die Thematik „Reparieren statt Austauschen“ vermehrt an Bedeutung gewinnt, ja vielleicht sogar von den Kunden oder der Gesellschaft künftig gefordert wird.

## Ökostudie von AZT und KIT

Grundsätzlich ist der Ansatz des Reparierens beschädigter Teile nicht neu und wird bereits so lange diskutiert, wie es die Reparatur an sich gibt. Schon vor circa zehn Jahren gab es eine [ausführliche Studie des Allianz-Zentrum für Technik \(AZT\) und des Karlsruher Institut für Technologie \(KIT\) zur Ökobilanz der Autoreparatur mit einer vergleichenden Analyse zum Reparieren oder Erneuern](#).<sup>i</sup> Gegenstand des damaligen Projekts war die Erstellung von vergleichenden Ökobilanzen nach ISO 14040/44. Dabei wurde die Behebung von vier gängigen und oft anzutreffenden Schäden am Beispiel eines VW Golf V betrachtet:

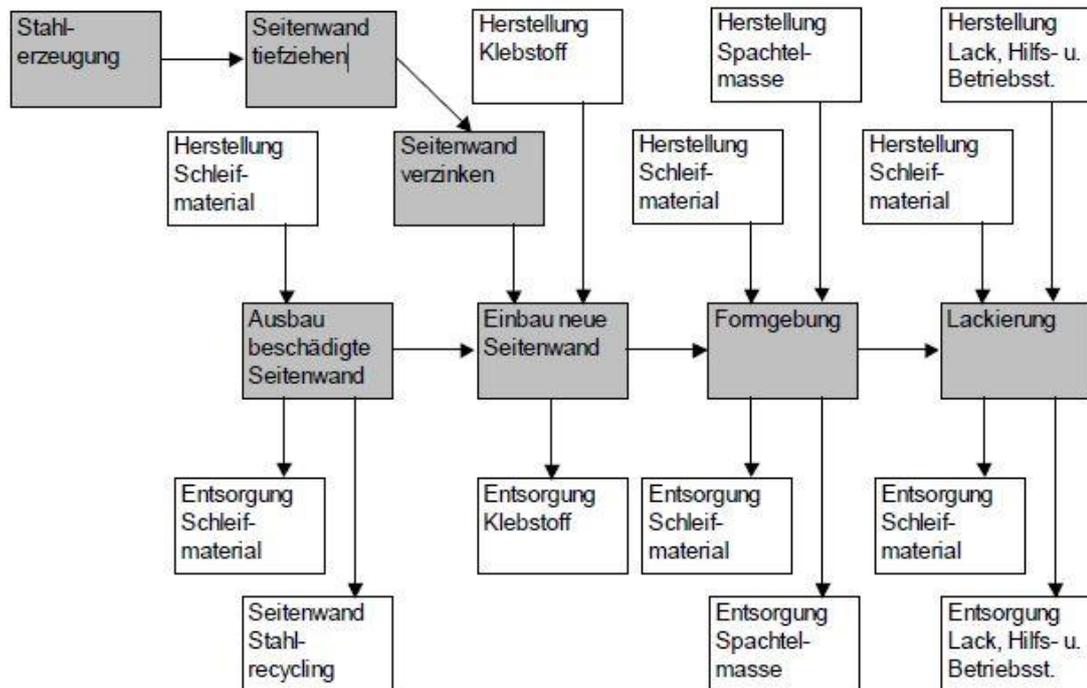
1. Deformation einer Seitenwand
2. Beschädigung des vorderen Stoßfängers
3. Steinschlagschaden der Windschutzscheibe
4. Lackschaden am Kotflügel

Insbesondere vergleicht die Studie die Reparatur des beschädigten Teils und den Einbau eines Neuteils oder eines gebrauchten Ersatzteils miteinander. Die Ergebnisse werden in Relation zum gesamten Pkw-Lebenszyklus diskutiert. Für jeden einzelnen Schadenfall wurden zur besseren Übersicht der einzelnen Arbeitsschritte Prozessketten erstellt.

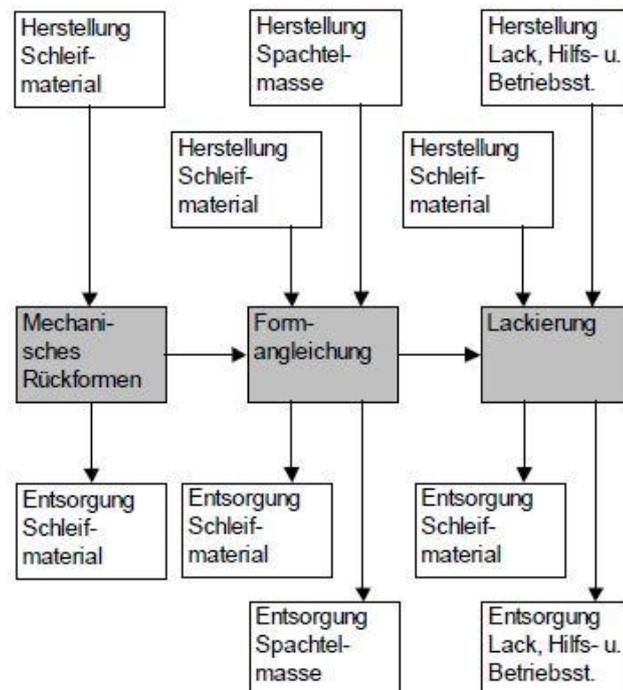
**Dabei zeigen sich bereits große Unterschiede in den Abläufen. Als Ergebnis stellte sich bei der Untersuchung heraus, dass für alle vier Beispiele die Reparatur gegenüber dem Neu- und dem Gebrauchtteileinbau deutliche Vorteile aufwies.** Bei der Seitenwandreparatur konnte der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Vergleich zur Verwendung von Neuteilen um 60 Prozent, bei der Reparatur eines Kunststoffstoßfängers um 72 Prozent reduziert werden. Bei der Lackreparatur des Kotflügels sank der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 44 Prozent im Vergleich zur Ganzlackierung des Kotflügels.

## Vergleich Seitenwand

### Neuteileinbau



### Reparatur

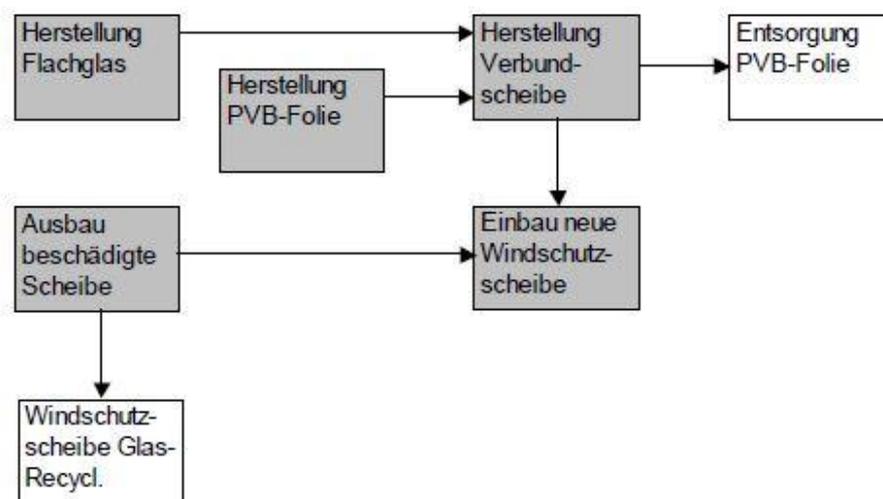


Vergleich der Prozessketten beim Neuteileinbau einer Seitenwand und bei der Reparatur.

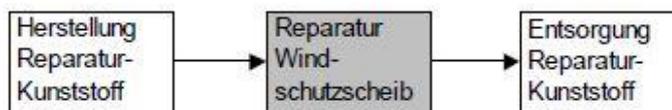


## Vergleich Windschutzscheibe

### Neuteileinbau



### Reparatur



*Vergleich der Prozessketten beim Neuteileinbau einer Windschutzscheibe und bei der Reparatur.*

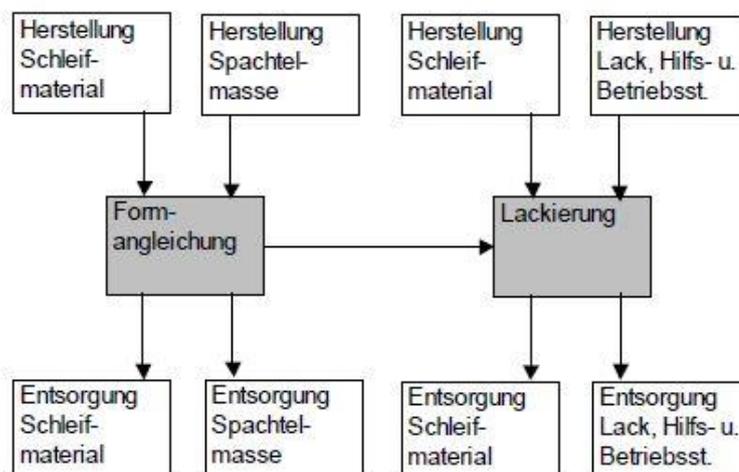
Zudem stellte die Studie fest, dass der Gebrauchtteileinbau fast immer günstiger ist als die Verwendung von neuen Teilen. Besonders große Belastungen der Umwelt resultierten in der Studie aus Lackierprozessen und dem Kabinenbetrieb.

Zusammenfassend kommen die Autoren zu folgendem Ergebnis: **„Umweltfreundlichkeit als ein ‚normales‘ Kriterium für die Wahl von Kfz-Reparaturverfahren ist ein Gebot nachhaltigen Wirtschaftens.** Der geringe Anteil von Reparaturen an den Umweltwirkungen eines Pkw-Lebenszyklus und auch an der Produktion eines Pkw bedeutet allerdings, dass die Wahl von Reparaturverfahren nur geringen direkten Einfluss auf die Lösung drängender Umweltprobleme hat – im Unterschied zu grundlegenden Änderungen des Mobilitätsverhaltens.

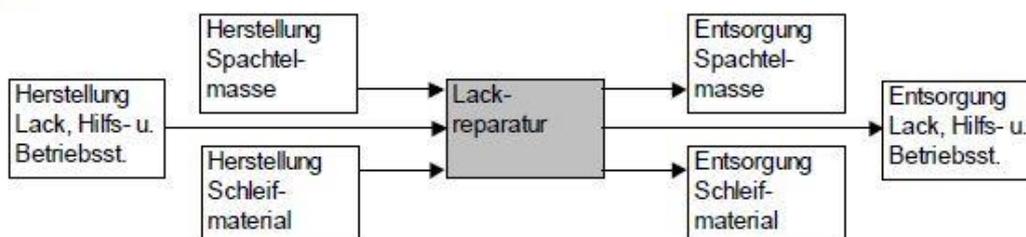
Systeme, in denen die Umwelteffekte verschiedener Reparaturoptionen deutlicher werden als in einem Pkw-Lebensweg, sind die Kfz-Werkstätten, in denen die Reparaturen mehrhundertfach pro Jahr durchgeführt werden. [...]. In der Summe sollte eine Verringerung des Verbrauchs von Ressourcen und der Umweltwirkungen resultieren. Damit kann die Bedeutung der Reparaturen am Lebensweg steigen.

## Vergleich Lackreparatur

### Ganzteillackierung



### Spot Repair



*Vergleich der Prozessketten bei der Ganzteillackierung und bei Spot Repair.*

Wichtiger könnte jedoch sein, dass neue Materialien möglicherweise weniger gut reparierbar sind als etablierte wie Stahl. Die Entwicklung von Reparaturverfahren sollte entsprechend bereits mit der Materialentwicklung und -auswahl erfolgen.“

Laut AZT könnten in Deutschland pro Jahr bei rund 3,5 Mio. Unfallschäden ein Metall- oder Kunststoffteil sanft repariert werden. „**Würde immer umweltfreundlich repariert, könnte man allein in Deutschland die CO<sub>2</sub>-Einsparung von 200.000 auf 570.000 t jährlich steigern**“, so AZT-Geschäftsführer Christoph Lauterwasser damals.

## Reparieren funktioniert

Ein Vorreiter und langjähriger Prediger der Philosophie „Reparieren statt Ersetzen“ ist Siegbert Müller, Vertriebsleiter der Carbon AG. Das Unternehmen vermarktet das in der Unfall-Reparaturbranche bekannte Miracle-System. Im Carbon-Kundenstamm gibt es Unternehmen, die fast 70 Prozent ihrer Unfallreparaturaufträge ohne Einsatz eines Neuteils reparieren, dadurch die werkseitige Karosseriestruktur überwiegend erhalten und auf diese Weise auch die merkantile Wertminderung des Fahrzeugs reduzieren. Denn welcher Kunde möchte schon eine komplette Seitenwand neu in sein Auto

eingeschweißt haben, wenn sich der Schaden auch herausziehen lässt? Nur in zehn Prozent aller Unfälle sind die Schadenbilder laut Erfahrung von Carbon so, dass mit Easy-Puller & Co. keine wirtschaftliche und fachgerechte Instandsetzung möglich ist. Sowohl für Werkstätten als auch für die Versicherungswirtschaft liegt die Zukunft



*Seitenwandreparatur an einem Ford Focus ohne Ersatz der Seitenwand.*

*Quelle: Carbon AG.*

also in innovativen und rentablen Reparaturmethoden für eine Vielzahl von Außenhautschäden.<sup>ii</sup> **Zugleich verdienen die Unternehmen mit der handwerklichen Reparatur wesentlich mehr als beim reinen Austausch von Teilen.** Das liegt nicht zuletzt daran, dass die Zeitvorgaben für den Austausch in der Praxis – selbst bei optimalen Bedingungen – nicht ausreichend sind, die Teilepreise ständig steigen und der Reparaturbetrieb am Ende quasi drauflegt.

Damit „Richten statt Tauschen“ in der Praxis funktioniert, ist eine differenzierte Betrachtungsweise notwendig. Die Grenzen des technisch Machbaren sind zwar in den letzten Jahren durch neue Verfahren deutlich nach oben verschoben worden, die wirtschaftlichen Vorteile und möglichen Kosteneinsparungen dürfen aber nicht dazu führen, dass bei jedem Schaden pauschal nach „Instandsetzen statt Erneuern“ gerufen wird. Über Erfolg oder Misserfolg entscheiden bereits zu Anfang der Fach- und Sachverstand des Mitarbeiters in der Schadenannahme und der Sachverständige. Denn für eine korrekte Aufwandseinschätzung sind sowohl die Tiefe und Länge der Beschädigung als auch die Topologie des Bauteils mit Kanten und Verrundungen zu berücksichtigen. Deshalb müssen heute alle am Schadensprozess Beteiligten über die Möglichkeiten, Chancen und Grenzen der Instandsetzung Bescheid wissen.

Die Möglichkeiten einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Unfallreparatur sind also vorhanden, doch es gibt gewachsene Spannungsfelder. Zu den wichtigsten und neutralen Personen im Reparaturprozess gehört beim Haftpflichtschaden der unabhängige Kfz-Sachverständige, der anhand seiner Expertise mit Kenntnis der konkreten Reparaturvorgaben des Fahrzeugherstellers und im Austausch mit den Möglichkeiten des K+L-Betriebes den besten Reparaturweg beurteilen und festlegen muss. Zudem ist es von Vorteil, den Kunden zu involvieren und sich mit ihm abzustimmen. Denn nichts ist problematischer, als wenn der Auftraggeber einen

neuen Scheinwerfer an seinem reparierten Fahrzeug erwartet, aber nur eine geklebte Lasche, einen reparierten statt einen neuen Stoßfänger oder eine ausgebeulte statt einer neuen Seitenwand erhält. Hier muss das Unternehmen im Vorfeld in einen Kundendialog treten und klären, welche Reparaturmethoden möglich und sinnvoll sind.

<b>KOSTENVERGLEICH REPARATURMETHODEN</b>		
Schadenbild	Kosten herkömmlicher Reparaturweg in Euro	Kosten Carbon-Methode in Euro
Seitenschaden VW Polo	2.216	1.336
Seitenschaden Ford Focus	1.815	1.339
Seitenschaden Porsche Cabrio	5.591 bis 7.300	2.254

*Der Kostenvergleich zeigt kalkulierte Reparaturkosten nach DAT bzw. 3 Kostenvoranschlägen div. Porsche-Zentren gegenüber tatsächlich entstandenem Reparaturaufwand, jeweils exkl. MwSt.*

*Quelle: Carbon GmbH*

## Neues Denken notwendig

Wenn sich nach Corona tatsächlich immer mehr Menschen Fragen zur Ökologie, Nachhaltigkeit und dem Zweck des Wirtschaftens stellen, ist die Antwort darauf nicht mehr im maximalen Profit zu finden. Dann unterliegen nicht zuletzt auch geschäftliche Verflechtungen in der Unfallreparaturbranche einer genauen Prüfung und Neuausrichtung. Versicherungen, Schadensteuerer, Teilelieferanten etc., die heute in der Reparaturkette am Teileverkauf partizipieren wollen, die Preise diktieren und Umsatzvolumina verhandeln, haben in der Regel kein gesteigertes Interesse an einer handwerklichen Reparatur ohne Teileersatz und üben Druck auf die K+L-Unternehmen aus. Auf dieser Seite, aber auch bei den rechtlichen Ansprüchen des Geschädigten sowie der Auffassung von Anwälten zu alternativen Reparaturmethoden – die ebenso fachgerecht sein können – besteht ebenfalls Korrektur- und Diskussionsbedarf. Denn nach der heutigen Auffassung des Deutschen Anwaltvereins sollten sich Geschädigte bei einem Unfall nicht mit einer Ausbesserung zufriedengeben.<sup>iii</sup>

Selbstverständlich wird es aber auch künftig keinen festen Fahrplan für die Unfallreparatur geben, der sich strikt ökologischen und nachhaltigen Aspekten unterzuordnen hat. Im Fokus muss weiter die fachgerechte Unfallreparatur mit Berücksichtigung der Vorgaben des Fahrzeugherstellers stehen, die alle optischen und sicherheitstechnischen Anforderungen erfüllt. Corona könnte aber den Prozess beschleunigen, einmal mehr darüber nachzudenken, wie diese auch auf andere Weise zu erreichen sind.

<sup>i</sup> <http://docplayer.org/79783406-Oekobilanz-autoreparatur.html>, Onlineabruf 10.07.2020.

<sup>ii</sup> AUTOHAUS 23/24, Seite 83, Springer Fachmedien München.

<sup>iii</sup> 53. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2015 in Goslar; Arbeitskreis VI: Alternative Reparaturmethoden.