

15.05.2024

ALLIANZ REITET DIE GRÜNE WELLE

Keine Frage, das Thema Nachhaltigkeit hat auch in unserer Branche nach wie vor Hochkonjunktur. Seit fast zwei Jahren pusht die Allianz Versicherung beharrlich die grüne Reparatur. Erst das Prinzip Instandsetzen vor Erneuern und jetzt den Einsatz von gebrauchten Ersatzteilen. Tagesschau und Spiegel berichteten in der vergangenen Woche, dass Vorstands-Chef Frank Sommerfeld die Schadenkosten durch den Einsatz gebrauchter Ersatzteile drastisch reduzieren will und dass die Autoreparatur der Allianz dadurch nachhaltiger werden soll.

Wer die ganze Geschichte kennt, weiß, dass der neuerliche Vorstoß im Zusammenhang mit der Übernahme von Innovation Group und dem harten Umsteuern des Reparaturvolumens bei SPN zu sehen ist. Die Allianz drückt derzeit massiv ihre Schadenkosten und flutet ihre neuen Partnerwerkstätten im Netz der Innovation Group regelrecht mit Aufträgen. Dort werden sie in freien Karosserie- und Lackierbetrieben zu einem deutlich günstigeren Stundensatz repariert als bisher in den Autohäusern mit Netz von SPN. Brancheninsider sprechen von 30 bis mehr als 100 Euro Einsparung pro Reparaturstunde!

Wie passt das jetzt zusammen? Die Allianz kann sich den Testballon mit den gebrauchten Ersatzteilen einfach leisten und sendet damit ein starkes Signal in Richtung Automobilhersteller, bei denen sie auch Rückversicherer ist. Damit die sich endlich von den unfassbaren Teuerungsraten der OE-Teile verabschieden. Und ganz nebenbei reiten die Münchener bei den Verbrauchern auf der grünen Welle.

Tatsache ist: Der Verbau gebrauchter Ersatzteile wird bei der Unfallinstandsetzung auf lange Zeit nur bei einem Bruchteil der Reparatur überhaupt in Frage kommen. Eigentlich ein Nebenthema. Die Allianz selbst grenzt den Einsatz ohnehin auf wenige Fahrzeugtypen und Komponenten ein. Die Mehrarbeit haben wieder einmal die Werkstätten. Denn sie müssen mit noch mehr administrativem Aufwand das Nachhaltigkeitsversprechen der Allianz einlösen.

Blicken wir zurück: Nach der Liberalisierung des Reparaturmarktes durch die GVO im Jahr 2003 ist es bis heute nur rudimentär gelungen in den Schadenkalkulationssystemen das GVO-konforme alternative IAM-Teil zu integrieren. Mit welchem Aufwand soll das nun bei gebrauchten Teilen gelingen? Hinzu kommen berechtigte Fragen nach Qualitätsstandards, Garantieleistungen und zum Handling von Retouren. In der Praxis alles nicht so easy.

Christian Simmert