SCHADEN.NEWS

26.03.2025

DISKUSSIONEN IN DER NISCHE

Keine Frage, die Karosserie- und Schadenstage in Würzburg waren am vergangenen Wochenende wieder einmal der Treffpunkt unserer Branche. Nicht nur Werkstattwelt, Schadendienstleister und Ausrüster kamen zusammen, im Vogel Convention Center traf man auch viele Kfz-Versicherer und Schadenmanager.

In diesem Jahr drehten sich die Diskussionen aber in einer Nische. Warum? Die Unfallschadenreparatur mit gebrauchten Ersatzteilen wird heute schon in einigen Betrieben durchgeführt. Aber eher selten. Denn die Teileverfügbarkeit ist vergleichsweise gering, eine stabile Teilequalität liegt noch in weiter Ferne und aufgrund der Haftung ist die Instandsetzung mit „Used Parts“ für die Werkstatt immer ein Risiko. Anders bei der Karosserieaußenhautreparatur, sie gehört zum festen Repertoire der K+L-Betriebe.

Die Diskussion um das Gebrauchtteil in der Unfallschadenreparatur wird jedoch weitergehen. Denn Allianz und Innovation Group treiben das Thema stark voran. Andere Kfz-Versicherer werden nachziehen – und auch Automobilhersteller drängen künftig mit Gebrauchtteilen in den Schadenmarkt. Deshalb war Würzburg so wichtig, da hier klar erkennbar wurde, wo die Branche im Moment steht und dass noch viel zu tun bleibt. Denn auch nach drei Jahrzehnten steht der Markt beim Thema Gebrauchtteilreparatur noch ganz am Anfang.

Wie geht es jetzt weiter? Wir haben vor einigen Wochen über die Studie von Icam Systems zu Arbeitszeitwerten und Schadenkosten berichtet. AZT-Chef Dr. Christian Sahr hat in Würzburg erklärt, dass die Allianz zumindest eine Kostengleichheit der Gebrauchtteilreparatur akzeptiert. Die Parameter wurden in der Analyse von Icam Systems klar benannt: Gebrauchtteilpreis um die 50 Prozent vom Originalteil, mittlerer Stundensatz (125 Euro), Ersatzteilmarge 20 Prozent. Man wird sehen, ob der Markt sich mit diesen Leitplanken anfreunden kann.

Wirklich durchschlagen wird das Thema aber nur, wenn sich Werkstätten und Kfz-Versicherer wirklich in der Mitte treffen und die Lieferstrukturen besser werden. Dafür ist vor allem Vertrauen notwendig, das in den vergangenen Jahren durch Rechnungskürzungen und Regressforderungen verloren gegangen ist. Darüber hinaus darf es trotz aller Nachhaltigkeitsstrategien der Kfz-Versicherer in den Betrieben nicht noch mehr Bürokratie geben – und vielleicht halten sich alle Beteiligten auch mit Superlativen zurück. Denn am Ende geht es bei der Gebrauchtteilreparatur nur um einen bereits bekannten Instandsetzungsweg, der den gesamten bundesdeutschen CO2 Ausstoß von 637 Mio. Tonnen gerade einmal um 0,06 Prozent reduziert – wenn man den Zahlen der Allianz glauben darf. Viel nachhaltiger, kostenschonender und auch wirtschaftlicher ist und bleibt das Prinzip „Instandsetzen vor Erneuern“.

Mit besten Grüßen aus der Redaktion

Christian Simmert

Christian Simmert