SCHADEN.NEWS

22.07.2026

AZT FORDERT REPARATURLÖSUNGEN FÜR SCHEINWERFER

Steigende Reparaturkosten bei Pkw sind in dieser Woche bundesweit zum Thema geworden. Hintergrund sind aktuelle Berechnungen der Allianz, die auf einer Untersuchung ihres Forschungsinstituts, des Allianz Zentrums für Technik (AZT), beruhen. Am Beispiel moderner Fahrzeugscheinwerfer zeigt das AZT, dass sich Reparaturkosten, CO_2-Emissionen und Materialeinsatz durch zusätzliche Instandsetzungsmöglichkeiten deutlich reduzieren ließen.

KOSTENANSTIEG UM 77 PROZENT IN 10 JAHREN

Die Zahlen zeigen die Entwicklung deutlich. Kostete ein Frontscheinwerfer 2015 im Durchschnitt noch 708 Euro, liegt der Preis heute bei 1.251 Euro – ein Anstieg von 77 Prozent. Neben der zunehmenden Verbreitung von LED- und Matrix-Scheinwerfern tragen nach Einschätzung des AZT auch aktuelle Fahrzeugdesigns zu höheren Reparaturkosten bei.

MILLIONENPOTENZIAL DURCH MEHR INSTANDSETZUNG

Nach Schätzungen des AZT werden in Deutschland jährlich rund 870.000 Fahrzeugscheinwerfer beschädigt. Derzeit ist jedoch lediglich die Reparatur beschädigter Halter vom Kraftfahrt-Bundesamt freigegeben. Dabei könnten nach Analysen des Instituts etwa zehn Prozent der beschädigten

Scheinwerfer allein über eine Halterreparatur instand gesetzt werden, anstatt das komplette Bauteil auszutauschen.

Das Einsparpotenzial sei erheblich: Nach Berechnungen des AZT könnten dadurch jährlich rund 104 Millionen Euro sowie etwa 4.000 Tonnen CO_2 eingespart werden. „Mit dem Anstieg der Ersatzteilpreise gewinnt das Recht auf Reparatur bei Fahrzeugscheinwerfern zunehmend an Bedeutung. Reparaturen können Kosten senken, Ressourcen schonen und die Nachhaltigkeit im Schadenmanagement stärken“, erklärt AZT-Geschäftsführer Christian Sahr.

MEHR REPARATUR TECHNISCH MÖGLICH

Nach Auffassung des AZT bleibt das technische Potenzial moderner Scheinwerfer bislang weitgehend ungenutzt. Zwar seien weitergehende Reparaturen – etwa der Austausch von Gehäusen, Elektronikkomponenten oder Abdeckscheiben – technisch vielfach möglich, von den meisten Fahrzeugherstellern aber bislang nicht vorgesehen. „Wir haben mit unseren Untersuchungen im AZT gezeigt, dass der Tausch eines Scheinwerfergehäuses sowie die Wiederverwendung der Elektronik im Scheinwerfer bei vielen Beschädigungen technisch machbar ist. Das ist beispielsweise bei einem Tausch des Scheinwerfergehäuses bis zu 80 Prozent günstiger und deutlich umweltverträglicher als ein Einbau eines neuen Scheinwerfers“, so Christian Sahr.

Auch bei beschädigten Scheinwerferabdeckungen sieht das Forschungsinstitut Handlungsbedarf. Leichte Kratzer oder Steinschlagschäden könnten nach Angaben des AZT durch Schleifen und Lackieren fachgerecht instand gesetzt werden. In Deutschland sei dieses Verfahren derzeit jedoch nicht zulässig. „Würde man die Instandsetzung zulassen, ließen sich hoher Materialaufwand, Kosten und CO_2-Emissionen vermeiden“, betont der AZT-Geschäftsführer.

KLARE FORDERUNG AN GESETZGEBER UND FAHRZEUGHERSTELLER

Das Allianz Zentrum für Technik richtet daher einen deutlichen Appell an Fahrzeughersteller und Gesetzgeber. „Wir fordern von den Fahrzeugherstellern das Recht zur Reparatur ernst zu nehmen“, ist in der Untersuchungszusammenfassung auf der Webseite zu lesen. Aus Sicht des Forschungsinstituts müssen Hersteller Reparaturlösungen anbieten, die über die heute zulässige Halterreparatur hinausgehen. Gleichzeitig fordert das AZT, diese Reparaturverfahren künftig im Homologationsprozess für die Baumustergenehmigung beim Kraftfahrtbundesamt (KBA) zu verankern und die „Streuscheibe“ ausdrücklich als reparaturfähiges Bauteil anzuerkennen. „Reparieren statt ersetzen muss auch bei modernen Fahrzeugscheinwerfern zum Standard werden – im Interesse der Kunden, der Umwelt und bezahlbarer Mobilität“, betont Christian Sahr abschließend.

Carina Hedderich