

Unterschiedsquote: Reparatur versus Tausch

Mittlerweile dürfte es klar sein: die klimafreundlichere Alternative zum Ersetzen von Bauteilen ist die Reparatur.

So kommt auch eine neue Studie des Fraunhofer-Instituts, die zusammen mit der Innovation Group und Axalta vorgestellt wurde, dass Reparieren die klimafreundlichere Alternative zum Ersetzen von Bauteilen nach einem Kfz-Schaden ist.

In allen in der Praxis untersuchten Varianten liegt demnach der CO₂-Einfluss der Reparatur deutlich unter den Emissionen, die bei einem Austausch entstehen.

Ganz deutlich: Reparaturen verursachen zwischen 40 und 60 Prozent weniger CO₂-Emissionen als der Austausch von Teilen.

Darüber hinaus belegt die Studie, dass ein weiterer, wesentlicher Ansatzhebel bei der Einsparung von CO₂ die Werkstatt selbst ist. Mit einem guten und schlüssigen Energiekonzept lässt sich nicht nur die CO₂-Bilanz der Reparatur positiv beeinflussen, sondern auch nachweislich lassen sich Kosten und Zeit sparen. So zeigt die Studie auch, dass Recycling oder moderne Energiekonzepte weiteres Einsparpotential bieten.

Eine ganz wesentliche Treibkraft des CO₂-Fußabdrucks bei der Instandsetzung mit Neuteilen ist der CO₂-Verbrauch für die Herstellung der Ersatzteile. Ganz wesentlich auch die Um-

weltbelastung durch die Entsorgung der Altteile.

Reparaturquoten sind allerdings je nach Werkstatt unterschiedlich.

Diese Quote war eines der Hauptthema bei dem diesjährigen Autotag der Allianz in Ismaning.

Auch hier plädierte Deutschlands größter Autoversicherer nun dafür, beschädigte Teile häufiger zu reparieren statt zu ersetzen.

Zur Reparaturquote sagte Christoph Lauterwasser, Leiter des Allianz Zentrums für Technik: „es gibt Werkstätten, bei denen die Reparaturquote bei beschädigten Teilen bei zehn Prozent liegt und bei anderen bei mehr als 30 Prozent.“

Die Frage stellt sich dabei für die Werkstatt, was habe ich für eine Marge beim Tausch versus Reparatur?

Bedauerlicherweise ist das aber noch nicht Alles bei der Frage Reparatur versus Tausch.

Einige Reparaturen sind bei uns in Deutschland wegen Sicherheitsvorschriften schlicht nicht erlaubt.

Beispiel Polycarbonatscheiben: wenn diese erblinden oder leichte Kratze aufweisen, lassen sie sich fachgerecht abschleifen und neu lackieren.

Viele Hersteller, darunter als Beispiel Honda, haben das weltweit freigegeben. Nur in Deutschland nicht, mit dem Argument, es handle sich hier um ein bauartgenehmigtes Teil.



So ist es auch kein Wunder, dass die Reparatur mit gebrauchten Ersatzteilen in Deutschland ebenfalls nicht etabliert ist.

In anderen Ländern wie England, Schweden oder den USA ist das sehr etabliert und in Frankreich gibt es sogar staatliche Vorgaben, dass den Kunden in einem gewissen Umfang gebrauchte Ersatzteile angeboten werden müssen.

Kann man ja mal darüber nachdenken! Herzlich, Ihr

Wolfgang Auer, Chefredakteur