

Pressemitteilung

Nachhaltige Reparatur: Situation in der Unfallreparaturbranche

Das Karosserie- und Fahrzeugbauerhandwerk kämpft seit einigen Jahren mit einer angespannten wirtschaftlichen Situation in der Unfallinstandsetzung: Nun versuchen einige Versicherer und Schadendienstleister mit Studien unter dem Begriff „Nachhaltigkeit“ sich weitere wirtschaftliche Vorteile zu sichern und fordern mehr „Instandsetzen“ statt „Erneuern“.

Friedberg, 00.04.2023. Der Engere Vorstand des Zentralverbands Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF) diskutierte innerhalb seiner Engeren Vorstandssitzung über die Analyse der derzeitigen Entwicklung im Bereich der Unfallreparatur und dem Versuch von Versicherern und Schadendienstleistern unter dem Begriff „Nachhaltigkeit“ oder „Bio-Siegel“ mit einer Reduktion des Kohlendioxid CO₂ sich wirtschaftliche Vorteile für den eigenen Markt zu verschaffen, ohne dabei auf rechtliche, technische und wirtschaftliche Einschränkungen der Branche in der Umsetzung zu achten.

Dabei wurden die vorliegenden Probleme unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit analysiert und betont, dass der Weg die Umwelt durch Nachhaltigkeit zu schützen, grundsätzlich der „Richtige Weg“ sei, auch im Sinne einer guten Öko-Bilanz für das Unternehmen. Dieser Ansatz finde auch schon bei der Vielzahl der ZKF-Mitgliedsbetriebe große Beachtung. Zunächst aber müssten die vorliegenden Gründe und Probleme einer Verhinderung des technischen Arbeitsschrittes gelöst werden, damit mehr „Instandsetzen (I) statt „Erneuern (E)“ in den Betrieben durchgeführt wird. Der ZKF ist seit vielen Jahren ein „Vorreiter“, da er dies für die Führung des Qualitätssiegels EUROGARANT-Fachbetrieb in seiner „Verpflichtungserklärung“ bereits voraussetzt. Außerdem habe der ZKF-Vorstand bereits mit Leserbriefen auf die Berichterstattung im Markt reagiert und Aufklärung geleistet.

ZKF-Präsident Peter Börner betont: „Aus seiner Sicht liegen die derzeitigen Gründe bei der Leasingrückgabe durch erhöhte Werte bei der Lackschichtdickenmessung in einer angeblichen „unsachgemäßen Reparatur“ (Nachforderung beim Leasing), UPE-Aufschlägen, Reparaturfreigaben der Hersteller, aber auch bei den Mitarbeitern in der fachlichen Qualifikation einer Unfallinstandsetzung. Gegen das I vor E, z. B. bei der Reparatur eines Leasingfahrzeugs spreche, dass nur die Schichtdicke gemessen werde, ohne Grundlagen zu beachten und basierend auf den Messergebnissen ohne haltbare Aussagen zu einer „unsachgemäßen Reparatur“. Hier liege das wirtschaftliche Risiko beim Betrieb, der in Regress genommen werden könnte und die Reparatur erneut vornehmen muss“. Dies kann aus Sicht des ZKF weder wirtschaftlich noch nachhaltig sein und verhindere somit diesen Gedanken.

Aber auch das Bürgerliche Gesetzbuch (BGB) im Hinblick auf § 249 im Haftpflichtfall „Wer zum Schadensersatz verpflichtet ist, hat den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre,“ ist dabei zu beachten. Aber auch eine Bauartgenehmigung, wie z. B. bei Scheinwerfern im § 22a Nr.7 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) darf die Bauart durch zum Beispiel Reparaturkits für Halterungen nicht verändert werden und kann ein I vor E verhindern.

ZKF-Mitglied des Engeren Vorstandes und Unternehmer des EUROGARANT-Fachbetriebes aus dem bayrischen Burghausen Maximilian Mayrhofer betont, „der Ansatz einer nachhaltigen Reparatur ist zu begrüßen, aber der Preis steht bei Versicherern und Schadendienstleistern bei der Reparatur noch immer im Vordergrund und gelebte Nachhaltigkeit im Betrieb zieht Kosten für Investitionen und weitere Faktoren nach sich. Wenn es möglich wäre, würden wir immer den Reparaturweg „Instandsetzen“ vor „Erneuern“, auch unter dem Gesichtspunkt der Reduzierung von Müllbergen und der Kundenzufriedenheit wählen, aber schwindende Margen, Lieferschwierigkeiten und Fachkräftemangel bei Transportunternehmen verhindern dies.“

Der ZKF-Vorstand kommt zu dem Ergebnis, dass für die Forderung I vor E folgende Parameter vorliegen müssen:

- Versicherungen müssen dem Betrieb fachliche und finanzielle Unterstützung beim Rückgabestreit des Leasinggebers leisten, wenn eine sach- und fachgerechte Reparatur ausgeführt wurde.
- Hersteller müssen offenlegen, welchen CO₂-Fußabdruck die Produktion eines Neuteils verursacht und was eine Reparatur I vor E erzeugt.
- In Instituten wie der Ursachenanalyse und Kosten-Kalkulation von Versicherern muss erforscht und freigegeben werden, dass Instandsetzen eine Gleichwertigkeit des Neuteils besitzt und dies bestätigt wird.
- Stundenverrechnungssätze von Versicherungen müssen langfristig Renditen erwirtschaften, um Investitionen vornehmen und Spezialisten entlohnen zu können, die diese anspruchsvollen Tätigkeiten in der Unfallreparatur ausführen können. Hier steht das Handwerk mit der Industrie im Wettbewerb.

„Fakten und Kennzahlen tragen hier zur Transparenz für diese Gespräche bei. Dieses Vorgehen ist für Betriebe überlebenswichtig, um zahlungsfähig und wettbewerbsfähig zu bleiben“, so ZKF-Hauptgeschäftsführer Thomas Aukamm.

Fazit des ZKF-Präsidenten Peter Börner: „Mit einer branchenweiten, gesamten Lösung aller Beteiligten rund um das Automobil muss der CO₂ Ausstoß – von der Produktion bis zur Reparatur - reduziert und glaubwürdig dem Markt und Entscheidern weitergegeben werden. So lassen sich für unsere Branche die Ziele für eine erfolgreiche Zukunft im Bereich des Umweltschutzes und der Nachhaltigkeit bei der Unfallreparatur umsetzen.“

Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik e. V. (ZKF)

Der ZKF in Friedberg (Hessen) ist der Berufs- und Wirtschaftsverband für die Unternehmen des reparierenden und herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbaus mit 3.200 Betrieben von denen rund 500 Aufbauhersteller sind, mit rund 40.000 Beschäftigten und ca. 3.600 Auszubildenden. Der ZKF ist ordentliches Mitglied im Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V. (ZDK). Weitere Informationen unter www.zkf.de.