



09.10.2024

NACHHALTIGKEIT: „DIE REDUZIERUNG VON CO2-EMISSIONEN MUSS MESSBAR SEIN“

Rund 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmer kamen Anfang Oktober dieses Jahres zusammen, um sich gemeinsam mit dem Team von Solera Audatex AUTOonline über neue Strategien vor dem Hintergrund aktueller Marktentwicklungen auszutauschen. Auf Schloss Arff im Rheinland trafen sich Entscheider und Strategen von Kfz-Versicherern, Schadendienstleistern, Prüforganisationen und Gutachtern in historischer Kulisse, in einer vertrauensvollen Runde. Dr. Ingo Blöink (Vice President von Solera Germany) betonte gleich zu Anfang des Treffens, wie wichtig der persönliche Meinungsaustausch, praxisrelevante Informationen und die Diskussion miteinander seien.

WAS WAREN DIE GESPRÄCHSTHEMEN?

Im Mittelpunkt des Treffens standen zwei zentrale Themen. Zum einen die Digitalisierung von Schadenprozessen. Hier zeigten die Solera Experten konkrete Lösungen, mit denen sich die Schadenregulierung durch intelligente Automatisierung optimieren lässt. **Schon beim Produktworkshop im September 2024 informierten sich Kfz-Sachverständige über die Reparaturkostenkalkulation anhand von Schadenbildern, den Einsatz künstlicher Intelligenz und medienbruchfreie Schadenkommunikation.** Zum anderen thematisierte Solera die Messbarkeit von CO2 Emissionen und präsentierte den speziell auf die Unfallreparaturbranche definierten CO2-Algorithmus, mit dem die Reduktion von Emissionen für den gesamten Prozess der Instandsetzung abgebildet und analysiert werden kann.

CO2 REDUKTION: ERST ANALYSIEREN, DANN ENTSCHEIDEN

Mit der Messbarkeit von CO2 Emissionen über den Zyklus des gesamten Reparaturprozesses stieß Solera Audatex AUTOonline bei dem Treffen in Schloss Arff auf starkes Interesse. Denn für alle am Schadenprozess beteiligten Parteien ist die nachweisbare Wirksamkeit von Reduktionsmaßnahmen im Reparaturprozess besonders wichtig. Michael Schäfer, Key Account Manager des Lackherstellers Axalta, betonte in seinem Statement: „Wir müssen die Fachbetriebe in die Lage versetzen, CO2 Emissionen konkret abzubilden und messbar zu belegen, durch welche Maßnahmen eine Minimierung tatsächlich umgesetzt wird.“ Axalta kooperiert mit Solera im Rahmen von Sustainable Estimatics. Dieser Bezeichnung steht für: Messung, Analyse, Entscheidung und Reduktion. Mit diesen Schritten will Solera Audatex AUTOonline dazu beitragen, dass Nachhaltigkeitsstrategien in der Branche umsetzbar und nachvollziehbar sind.

WIE FUNKTIONIERT SUSTAINABLE ESTIMATICS?

Grundlage für den CO2-Algorithmus sind Daten aus der Industrie (Automobilhersteller, Fahrzeugmodelle, Teile sowie Lackindustrie) und Schadendaten, wie vom Unfall betroffene Fahrzeugteile, anfallende Arbeiten sowie Reparaturzeiten sowie Nachhaltigkeitsdaten (Transportemissionen, Kraftstoffe, Abfälle). All diese Daten seien bei Solera vorhanden erklärte Dr. Ingo Blöink und werden nach Angaben des Unternehmens mit Einsatz Künstlicher Intelligenz ausgewertet und nach einem zertifizierten Verfahren auf die individuelle Schadenbegutachtung heruntergebrochen. „Wir sind das einzige Branchenunternehmen, das einen Algorithmus für CO2 Emissionen im Schadenmarkt definiert, erstellt und standardisiert hat“, hob der Vice President bei dem Treffen im Rheinland hervor. Mit diesem Verfahren sind offenbar auch Auswertungen von CO2 Emissionen für verschiedene Reparaturmethoden möglich. Während der Tagung wurden verschiedenen Beispiele gezeigt. Bei der Instandsetzung eines Heckschadens am Nissan Qashqai werden laut Solera beispielsweise durch die Verwendung eines gebrauchten Ersatzteiles im Vergleich zum neuen Original-Ersatzteil 22 Prozent weniger CO2 Emission freigesetzt. Bei der Reparaturmethode „I statt E“ sind es sogar 55 Prozent.

DISKUSSION ÜBER NACHHALTIGKEITSSTRATEGIEN

Während des Meinungsaustausches am Ende der Tagung wurde deutlich, dass das Thema Nachhaltigkeit nach wie vor ganz oben auf der Agenda der Kfz-Versicherer steht. Allerdings wird die Diskussion weniger emotional und deutlich rationeller geführt als noch vor einigen Jahren. „Wir müssen Klimaschutz und Wirtschaftlichkeit schon miteinander verbinden“, hieß es in der Runde. „Es ist nicht Aufgabe der Versicherer die Rahmenbedingungen für die Nachhaltigkeit zu schaffen. Hier ist die Politik gefragt.“ Ein Statement, das sich auch auf den Einsatz von sogenannten „Green Parts“ bei der Unfallschadenreparatur bezog. Die weitreichende Verwendung von gebrauchten Ersatzteilen sei nur durch staatliche Vorgaben und gesetzliche Regelungen erreichbar, so wie es sie in anderen Ländern gebe. Bei den persönlichen Gesprächen äußerten Teilnehmer auch Zweifel an der Umsetzbarkeit dieses Reparaturweges, obwohl das Interesse an dem Thema stark ist. **Über die zahlreichen offenen Fragen und das tatsächliche Potenzial CO2 Reduzierung durch den Einsatz von „Green Parts“ hatte [schaden.news](#) bereits berichtet.** Auch eine grüne Kfz-Police scheint bei den Kfz-Versicherern derzeit nicht in Planung. Vor dem Hintergrund gesellschaftspolitischer Entwicklungen und der hohen Schadenkosten, stellt sich grundsätzlich auch die Frage, ob eine teure grüne Autoversicherung mit einer Gebrauchtteile-Klausel überhaupt bei den Versicherten akzeptiert würde.

Christian Simmert