

GREEN-REPAIR-DEAL

Seit etwa drei Jahren wird an verschiedenen Stellen immer wieder über den Einsatz von Gebrauchtteilen bei der Unfallinstandsetzung von Kraftfahrzeugen diskutiert. Denn dies ist ein Ansatzpunkt für alle Unternehmen, die an sich selbst den Anspruch stellen, nachhaltig zu arbeiten oder ggf. EU- und Ranking-Vorgaben erfüllen müssen. Ein Vorreiter ist hier die Allianz Versicherung.

Es ist eher zu erwarten als gänzlich auszuschließen, dass weitere Versicherungen bzw. Schadensteuerer im Bereich „Green Repair“ aktiv(er) werden und entsprechende Anforderungen an die Reparaturpartner stellen. K+L Betriebe sollten sich diesem Thema daher nicht verschließen, sondern es proaktiv beobachten oder versuchen, direkt mitzugestalten. Dabei ist darauf zu achten, dass für sie selbst keine nachteiligen Entwicklungen damit verbunden sind.



Nachhaltigkeit und CO₂-Einsparungen ergreifen viele Bereiche des täglichen Lebens. Auch die Unfallreparatur soll das stärker berücksichtigen. Quelle: www.garagetalkonline.co.uk

Die Kfz-Versicherungswirtschaft weist im zweiten Jahr in Folge ein massives Einnahmen-Ausgaben-Defizit auf. Dafür gibt es mehrere Gründe:

- nach Corona hat die Anzahl der zu regulierenden Unfälle wieder zugenommen,
- mit Beginn des Ukraine-Konflikts sind die Energie- und Materialkosten sowie die Inflation überdurchschnittlich gestiegen,
- Fahrzeughersteller nutzen ihre Monopolstellung bei Ersatzteilen, die dem Designschutz unterliegen, und drehen permanent an der Preisschraube,

- die Stundenverrechnungssätze in den Reparaturbetrieben wurden der Preissteigerung (oder Inflation) angepasst,
- moderne Fahrzeugtechnik, insbesondere Sensorik, Karosseriebau, Karosseriewerkstoffe, batterieelektrische Antriebe treiben die Reparaturkosten in die Höhe.

Preisanstieg für Auto-Ersatzteile von 2023 zu 2024

Durchschnittliche Preise für ausgewählte Ersatzteile repräsentativer Fahrzeugtypen

Ersatzteil	Preis im August 2023	Preis im August 2024	Entwicklung
Kühlergrill	171 €	192 €	+ 12,3%
Stoßfängerquerträger vorn	254 €	285 €	+ 12,3%
Stoßfängerquerträger hinten	245 €	274 €	+ 11,9%
Tür vorn	816 €	884 €	+ 8,4%
Seitenwand hinten	924 €	1.000 €	+ 8,1%
Crashbox vorn	83 €	89 €	+ 7,3%
Kofferraumklappe	919 €	982 €	+ 6,8%
Parksensor, hinten	123 €	131 €	+ 6,9%
Kondensator	415 €	441 €	+ 6,3%
Tür hinten	861 €	913 €	+ 6,0%
Motorhaube	677 €	716 €	+ 5,8%
ACC Radar vorn	1.363 €	1.439 €	+ 5,6%
Kühler	400 €	421 €	+ 5,4%
Rückleuchte	288 €	303 €	+ 5,3%
Scheinwerfer	1.077 €	1.132 €	+ 5,1%
Radar Totwinkelwarner	821 €	860 €	+ 4,6%
Stoßfänger vorn	580 €	604 €	+ 4,1%
Stoßfänger hinten	561 €	581 €	+ 3,6%
Windschutzscheibe	554 €	571 €	+ 2,9%
Kotflügel vorn	328 €	337 €	+ 2,8%

Übersicht der Preissteigerungen innerhalb eines Jahres für relevante Ersatzteile, die teilweise über der Inflationsrate liegen. Quelle: GDV

Selten war die Kfz-Versicherung ein relevanter Renditebringer für Versicherungsgesellschaften. Vielmehr galt die Kfz-Police als Eintrittskarte und Türöffner, um dem Kfz-Kunden andere, margenträchtigere Produkte schmackhaft zu machen. Mit einer schwarzen Null in der Kfz-Versicherung waren die Assekuranzen daher schon zufrieden.

Preisanstiege nicht gerechtfertigt

Das hat sich nun gewandelt. Beim 12. Allianz-Autotag im Oktober berichtete Frank Sommerfeld, CEO der Allianz, von hohen Defiziten. Nach einer aktuellen Hochrechnung vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) werden sich die Verluste in der Kfz-Versicherung insgesamt in diesem Jahr auf etwa zwei Milliarden Euro belaufen. Sommerfeld: „Wenn es sich um technische Weiterentwicklungen handelt, sind Preisanstiege bei den Ersatzteilen durchaus gerechtfertigt. Das ist aber nicht

bei jedem Ersatzteil der Fall. So sehen wir bei reinen Blechteilen, zum Beispiel bei einer Tür oder einem Kotflügel, ebenfalls Preiserhöhungen, die in der Größenordnung nicht begründbar sind und die wir im Sinne des Verbrauchers und als Kfz-Versicherer kritisch sehen.“



Frank Sommerfeld, Vorstandsvorsitzender der Allianz AG. Quelle: Allianz

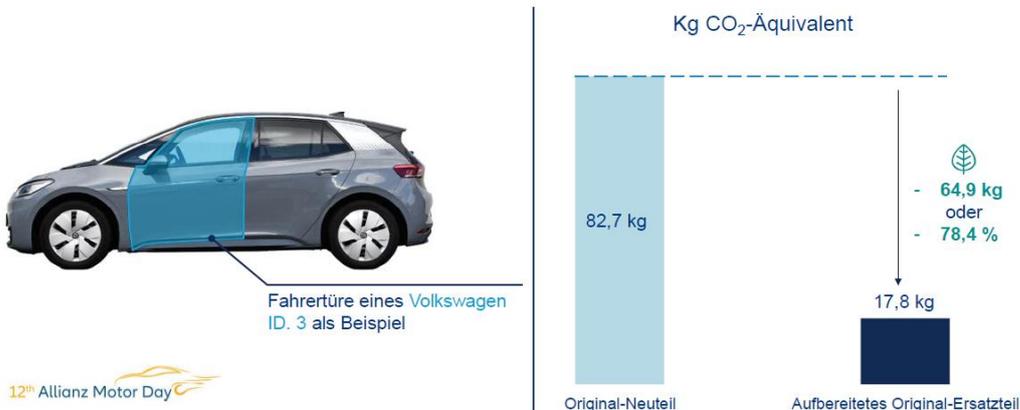
Die Kostenentwicklung und zugleich die gesellschaftlichen Erwartungen an mehr Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung sind für Sommerfeld ein guter Anlass, nachhaltige Reparaturmethoden und die Nutzung von Gebrauchtteilen noch einmal stärker in den Fokus zu rücken. Zudem fordert der Allianz-Chef den Gesetzgeber auf, aktiver zu werden und sich an den Regelungen unserer europäischen Nachbarn zu orientieren.

Der tiefere Sinn dahinter ist plausibel und nachvollziehbar. Wenn beispielsweise eine fünf Jahre alte und unbeschädigte Tür oder Motorhaube als Gebrauchtteil im Reparaturfall an ein ebenso altes Fahrzeug montiert wird, ist dagegen grundsätzlich nichts einzuwenden. Der Kunde hat keinen Nachteil und auch aus Sicht der Rechtsprechung ist dies nicht zu beanstanden.

Kundenakzeptanz vorhanden

Bereits im Oktober 2022 stand die Frage der Nachhaltigkeit bei Unfallreparaturen im Mittelpunkt des 10. Allianz Autotages. Laut einer Studie würden über 80 % der Verbraucher im Schadensfall die Reparatur des Fahrzeugs mit Gebrauchtteilen akzeptieren, wenn die Reparatur insgesamt gleichwertig ist. Kosten und CO₂-Emissionen sollen sich damit auf jeden Fall einsparen lassen, wie Musterbeispiele der Versicherung zeigen. Inzwischen ist laut Sommerfeld auch die Teileverfügbarkeit in relevanten Stückzahlen um 40 % auf rund 4,5 Millionen Teile gestiegen.

12. Allianz Autotag: Hohes Einsparpotenzial für Emissionen durch Verwendung aufbereiteter Ersatzteile Allianz



Bei der Verwendung einer gebrauchten Fahrtüre eines VW ID.3 spart man beispielsweise 64,9 kg CO₂. Quelle: Allianz

10. ALLIANZ AUTOTAG

Allianz 

Reparatur statt Neuteil Frontscheibe (Kompaktklasse am Beispiel VW ID.3)



Beispiel für Kosten- und CO₂-Einsparung bei einer Frontscheibe. Quelle: Allianz

Insbesondere bei Gebrauchtteilen für Fahrzeuge zwischen drei und acht Jahren besteht aber noch Nachholbedarf. Die Allianz will diese Lücke schließen und hat deshalb beschlossen, dem deutschen Reparaturmarkt selbst geeignete Fahrzeuge und Teile zur Verfügung zu stellen. Einige Kfz-Versicherer prüfen bereits die alternative Vermarktung von Totschäden mit einem Verwerternachweis.

In den USA und auch in Schweden würden bereits seit über 25 Jahren Gebrauchtteile für die Unfallreparatur eingesetzt, so die Allianz. England, die Niederlande und Frankreich seien diesem Beispiel bereits gefolgt und hätten den Handel und die Reparatur mit Gebrauchtteilen durch gesetzliche Regelungen gefördert. Dies sei auch in Deutschland notwendig.

Aktuell bietet die Allianz mit über 1.400 Partnerwerkstätten die Reparatur mit gebrauchten Ersatzteilen an. Verwendung finden rund 25 Außenteile wie Türen, Front- und Heckklappen, Spiegel, Scheinwerfer oder Rückleuchten. Sicherheitsrelevante Teile wie Lenkungen, Achsteile oder Räder werden nicht verwendet. Für den sogenannten „Green-Part-Prozess“ und die Gewinnung von Gebrauchtteilen für Unfallreparaturen sollen sich etwa 15 % der Totalschäden eignen. Prädestiniert sind zum Beispiel Fahrzeuge, die durch Hochwasser zu Totalschäden wurden und noch viele unbeschädigte Außenhautteile aufweisen.

Diskussion in Köln



Diskussionsrunde auf dem Schadenmanagement-Kongress in Köln: Matthias Rolinski, CEO der IRS Holding GmbH, Dominik Hertel, Leiter Nachhaltigkeit der Allianz Versicherungs AG, Michael Pinto vom BVDP und Dimitra Theocharidou-Sohns, Geschäftsführerin SPN Service Partner Netzwerk GmbH (v.l.n.r.). Quelle: Thomas Seidenstücker

Dem Thema Reparatur mit Gebrauchtteilen widmete sich jüngst auch die „Automotive Claims Lounge“ im Rahmen des Kongresses „Innovatives Schadenmanagement“ am 27. November in Köln. Dort diskutierten Dominik Hertel, Leiter Nachhaltigkeit der Allianz Versicherungs AG, Matthias Rolinski, CEO der IRS Holding GmbH, Dimitra Theocharidou-Sohns, Geschäftsführerin der SPN Service Partner Netzwerk GmbH, sowie Michael Pinto, Geschäftsführer Bundesverband der Partnerwerkstätten (BVDP). In der offenen Gesprächsrunde kristallisierten sich folgende relevante Punkte heraus:

- Die Abwicklungsgeschwindigkeit im Schadenmanagement muss im Zeitalter digitaler Prozesse beschleunigt werden.
- Ziel der Versicherungen und der Schadensteuerer sollte ein einheitliches IT-Abwicklungstool sein, das allen Prozessbeteiligten die Handhabung erleichtert.
- Als Partnerwerkstatt einer Versicherung darf es keine Verzögerungen bei der Reparaturfreigabe und Kostenerstattung für den K+L-Betrieb geben.
- Der Kunde muss Vertrauen in die Werkstatt und die Qualität der Ersatzteile

- haben, wenn die Unfallinstandsetzung mit Gebrauchtteilen erfolgen soll.
- Die Qualität der Gebrauchtteile muss für den K+L-Betrieb sichergestellt sein und darf keine bösen Überraschungen bieten.
 - Die Liefer- und Reklamationskette für Gebrauchtteile muss ohne Verzögerungen funktionieren.
 - Die direkte und offene Kommunikation der Werkstatt bzw. Versicherung mit dem Kunden ist bei der Verwendung von Gebrauchtteilen wichtig.
 - Der Kunde darf bei der Verwendung von Gebrauchtteilen keine Gewährleistungsnachteile erleiden.
 - Das Thema Nachhaltigkeit muss bei der Reparatur mit Gebrauchtteilen in den Mittelpunkt der Argumentation gestellt werden.
 - Die Reparatur mit Gebrauchtteilen wird aus Sicht der Werkstatt nicht kostengünstiger sein.
 - Reparaturbetriebe haben bei der Verwendung von Gebrauchtteilen häufig einen erhöhten Aufwand bei der Teilevorbereitung, der in der Kalkulation berücksichtigt werden muss.
 - Der Kunde (Endverbraucher) muss sich von der Erwartungshaltung lösen, dass die Unfallinstandsetzung durch die Verwendung von Gebrauchtteilen günstiger wird.
 - Die Unfallinstandsetzung mit Gebrauchtteilen darf in der Werkstatt, auf dem Markt und beim Kunden nicht das Image einer „Reparatur mit Schrottteilen“ oder einer „Reparatur zweiter Klasse“ bekommen.
 - Viele Kunden sind offen für eine „grüne Kfz-Versicherungspolice“ und fordern diese ein.
 - Kunden mit grüner Police erwarten die Verwendung von Gebrauchtteilen.
 - Die Rahmenbedingungen müssen von allen am Schadenprozess Beteiligten gemeinsam geschaffen werden, um den Gebrauchtteileinsatz zu etablieren.
 - Auch wenn die Prozesse zur Verwendung von Gebrauchtteilen zu Beginn nicht abschließend und perfekt bis ins Detail geplant sind, sollte mit Pilotphasen begonnen und im Prozess gelernt und weiter optimiert werden (Stichwort: learning by doing).
 - Die Verwendung von qualitativ hochwertigen Gebrauchtteilen kann die Abhängigkeit vom Monopol der Fahrzeughersteller aufbrechen.
 - Der Einsatz von Gebrauchtteilen kann dazu beitragen, Lieferzeiten zu verkürzen, Teileengpässe zu vermeiden und den Reparaturprozess insgesamt zu beschleunigen.
 - Sachverständige und Schadenkalkulationssysteme müssen in den Prozess der Verwendung von Gebrauchtteilen eingebunden werden.

Bei der Deutschen Automobiltreuhand (DAT) kennt man die Diskussionen um den Einsatz von Gebrauchtteilen in der Unfallinstandsetzung, wie Bernd Reich, Referent in der DAT-Unternehmenskommunikation, berichtet: „Der Gedanke dahinter ist durchaus nachvollziehbar, aber logistisch dürfte das noch spannend werden. Mit der SilverDAT werden sämtliche Reparaturkostenkalkulationen immer mit den AW-Vorgaben der OE-Teile kalkuliert. Dabei kann der Anwender seine individuellen Stundenverrechnungssätze für Mechanik, Karosserie und Lack einstellen. Die Reparatursumme und die Teilleiste können dann über eine Schnittstelle in viele Anwendungen (DMS etc.) importiert

werden. Einige Teilelieferanten schlüsseln die OE-Teileliste zum Beispiel auch in eine Liste von Identteilen um. Über diesen Weg könnte auch ein Lieferant von Gebrauchtteilen die OE-Teileliste mit seinem Bestand abgleichen, alle verfügbaren Gebrauchtteile ordern und die restlichen Teile als OE-Teile bestellen. Die geänderten Preise lassen sich dann wieder in die Kalkulation übernehmen, um die Reparatursumme zu korrigieren.“

Teilangebot steigern

Der Schlüssel für das Funktionieren des Prozesses ist die Verfügbarkeit von qualitativ hochwertigen Gebrauchtteilen und Unternehmen, die bereit sind, das System zu nutzen. Diese Aufgabe will die Börse green.casion der net.casion GmbH lösen, in der Versicherungen ein Unfallfahrzeug zur Vermarktung einstellen können. Verwerter können das Fahrzeug dann in einer Live-Auktion ersteigern, zerlegen es und stellen die passenden Gebrauchtteile auf der Vermarktungsplattform ClaimParts ein. Anschließend wird über den Partner EcoRepair sogar die eingesparte Menge an CO₂ angezeigt.



Die CO₂-Einsparung pro Ersatzteil kann genau ausgewiesen werden. Quelle: net.casion

Derzeit füllen rund 30 zertifizierte Verwerter das Teileangebot. Weitere 20 Betriebe sollen folgen. In einem VKU-Beitrag rechnet net.casion-Geschäftsführer Michael Kauß vor: „Würde ein Prozent der heutigen Restwert-Kfz über green.casion vermarktet, entspräche dies einer CO₂-Einsparung von 5,25 Millionen Tonnen. Bei zehn Prozent lägen wir bereits bei 52,5 Millionen Tonnen, und diese Rechnung lässt sich entsprechend fortführen. So lobenswert die Anstrengungen in Sachen Instandsetzen vor Erneuern schon sind, der konsequente Einsatz hochwertiger Gebrauchtteile bietet weiteres, hohes Potenzial.“

Ob sich die grünen Ideen der Unfallreparatur tatsächlich in der Praxis durchsetzen, bleibt abzuwarten. Versuche dazu gab es schon vor etwa 25 Jahren (siehe Interview J. Otting). Auch zertifizierte Verwerter gibt es schon lange. Selbst Mercedes-Benz kann seit Jahren über ein eigenes Gebrauchtteilezentrum Teile für den Reparaturmarkt zur Verfügung stellen. Auf der anderen Seite verdienen die Fahrzeughersteller sehr

gut am Verkauf von Neuteilen und werden diese Gewinne bei derzeit rückläufigen Fahrzeugverkäufen nicht kampflos aufgeben wollen. Viele Händler und Werkstätten sind über Bonusverträge an die Hersteller gebunden. Viele Sachverständige rechnen seit Jahren nach der kalkulierten Schadenssumme ab und verlassen sich bei der Preisfindung auf die etablierten Kalkulationsprogramme. Kaum ein Schadengutachter möchte sich zeitaufwändig mit der Preisrecherche und der Verfügbarkeit von gebrauchten Reparaturteilen beschäftigen, deren Qualität und ggf. Vor- und Nachbereitungsaufwand eher unbekannt ist, aber ebenfalls in der Kalkulation berücksichtigt werden müsste.

Gleichzeitig gab es noch nie so viel gesellschaftlichen Druck vom Markt und Kunden in Richtung Nachhaltigkeit. So wie heute Second-Hand-Kleidung hip und trendy ist, Energiesparen überall gefordert wird und die gesamte Automobilindustrie einen kompletten Wandel der Antriebskonzepte vollziehen muss, wird dies auch sukzessive die Unfallreparatur und die Prozesse in den K+L-Betrieben und Werkstätten beeinflussen. Dr. Rana Farag, Produktmanagerin KI bei Solera: „Autoteile haften immer noch ein Stigma an. Verbraucher assoziieren Gebrauchtteile oft mit minderwertiger Qualität. Um diesem Irrtum entgegenzuwirken, müssen Versicherer und Werkstätten ihre Kunden aufklären. Gebrauchte Autoteile sind kein Schrott und stellen kein Sicherheitsrisiko dar. Sie können leistungsfähiger, langlebiger und kostengünstiger sein. Auch Werkstätten können bei Reparaturen Geld sparen, statt teure Neuteile zu kaufen. In der hart umkämpften Automobilbranche konkurrieren Unternehmen über Preise und Kundenzufriedenheit. Nachhaltigkeit kann hier ein entscheidender Differenzierungsfaktor sein.“

Dies wird und kann aber nur dann erfolgreich funktionieren, wenn der gewünschte Nachhaltigkeitsprozess nicht zu Lasten des reparierenden K-L-Betriebes geht!

Interview Joachim Otting



Rechtsanwalt Joachim Otting. Quelle: Otting

Joachim Otting ist ein bekanntes Gesicht in der Kfz-Schadenszene. Er ist Fachanwalt für Schadensrecht, Kaskorecht, Autokaufrecht, Verkehrsordnungswidrigkeitenrecht, Verkehrsstrafrecht und Fahrerlaubnisrecht, war von 1998 bis 2003 Bereichsleiter Gutachten bei der DEKRA Automobil GmbH und ist unter anderem Lehrbeauftragter an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen Geislingen, Fachbereich

Automobilwirtschaft. Wir sprachen mit ihm über die Verwendung von Gebrauchtteilen bei der Unfallinstandsetzung, zu der er bereits 1999 beratend tätig war.

Herr Otting, die Unfallschadenreparatur mit Gebrauchtteilen ist wieder stärker in den Fokus gerückt.

J. Otting: Vom Grundsatz her ist es nichts Neues. Die zeitwertgerechte Reparatur schlug bereits im Jahr 1999 große Wellen. Der Verkehrsgerichtstag beschäftigte sich damals damit und kam zu einem kritisch-positiven Ergebnis. Nun ist es wieder zurückgekommen, diesmal vor allem getrieben durch die Aspekte Nachhaltigkeit und Energieeinsparung.

Salopp ausgedrückt also alter Wein in neuen Schläuchen?

J. Otting: In den 23 Jahren hat sich eigentlich nichts verändert. Gebrauchtteile werden – vom BGH akzeptiert – bereits eingesetzt, um die sogenannten 130-Prozent-Reparaturen zu retten, und dort durchaus auch zum Ärger der Versicherer. Und sie werden traditionell auch von Selbstzahlern verwendet oder die Werkstatt bietet sie Kunden an, die eine günstigere Reparaturmethode suchen und ggf. keine Kaskoversicherung haben. Man kann aber deshalb nicht darauf schließen, dass Gebrauchtteile im großen Stil bei der Reparatur von Haftpflicht- oder Kaskoschäden Verwendung finden.

Gibt es dafür Gründe?

J. Otting: Das ist damit zu erklären, dass es lediglich ein sagen wir mal „ausreichendes“ Teileangebot gibt. Will man die vorhandenen Gebrauchtteile im großen Stil einsetzen, sind die freien Verwertungsunternehmen in Windeseile leergekauft.

Schadenrechtlich und kaskorechtlich ist die Sache eindeutig: Wird unterstellt, es gäbe die gebrauchten Ersatzteile in ausreichend großer Zahl mit funktionierender Qualitätssicherung, dann ist das alters- und verschleißangemessene gebrauchte Ersatzteil genau das gesuchte „Hinterher wie Vorher“-Teil.

Deshalb hat der BGH die Gebrauchtteilreparatur im Rahmen der 130-Prozent-Fälle auch als sach- und fachgerechte Reparatur akzeptiert (BGH, Urteil vom 16.11.2021, Az. VI ZR 100/20). Der Geschädigte kann sie einsetzen, um aus einem „über 130-%-Schaden“ einen innerhalb der Grenze zu machen. Wer A sagt, muss aber auch B sagen: Wenn das dort der Rechtslage entspricht, ist es im Fall eines jeden Unfallschadens so.

Warum ist die letzten 25 Jahre quasi nichts passiert bei dem Thema?

J. Otting: Als die zeitwertgerechte Instandsetzung/Reparatur damals vor der Tür zu stehen schien, sahen die Entsorger ein neues Geschäftsfeld und die Profis dieser Branche haben sehr viel Geld in die Logistik und Lagerhaltung investiert. Allerdings hat sich wegen der unveränderten Restwertpolitik das Teileangebot nicht adäquat entwickelt und so haben viele dieser Unternehmen eine Menge Geld in den Sand gesetzt und zugleich an Motivation verloren.

Wo sehen Sie das größte Problem?

J. Otting: Der entscheidende Hebel aus meiner Sicht ist das verfügbare Gebrauchtteileangebot. Wenn nur Altfahrzeuge als Teilespenden im Recyclingsystem

bereitstehen, können damit nur gleichermaßen alte Fahrzeuge repariert werden. Gebrauchtteile für aktuelle (jüngere) Fahrzeuge können nur bereitstehen, wenn die Versicherungswirtschaft bereit ist, ihre Restwertpolitik zu ändern. Die aktuelle Praxis ist, hohe Restwerte generieren zu wollen, um dadurch die eigenen Regulierungskosten zu reduzieren. Mit dieser Politik wird aber kein deutscher Entsorger bzw. Recycler mit dem Zerlegen, Lagern und dem anschließenden Teilverkauf ein betriebswirtschaftlich sinnvolles Geschäftsmodell aufbauen können.

Was müsste sich ändern?

J. Otting: Nur wenn die Versicherer auf breiter Front – im ersten Schritt bei den Kaskoschäden jüngerer Fahrzeuge – dazu übergehen, den Recyclingunternehmen bei den Restwertgeboten den Vorzug zu geben, können diese einen relevanten Teilebestand aufbauen und dem Thema tatsächlicher Reparaturen mit Gebrauchtteilen insgesamt überhaupt eine Chance geben.

Das Ziel darf es nicht nur sein, ein „Vorzeigeangebot“ zu generieren, um beispielsweise bei der fiktiven Abrechnung auf Gebrauchtteile runterzurechnen, die dann ja gar nicht verbraucht werden, sondern zum abermaligen Vorzeigen „in der Vitrine“ verbleiben. Das Ganze muss schon ernsthaft betrieben werden.

In der Praxis verfahren einige Versicherer schon so – zum Beispiel versucht die Allianz das Gebrauchtteileangebot zu vergrößern.

J. Otting: Es müssten aber noch weitere Gesellschaften dazu kommen, um die Gebrauchtteileverfügbarkeit zu steigern. Die Versicherungsbranche muss bereit sein, ein Risiko einzugehen und heute Verzicht beim Restwert üben, um in einigen Jahren eventuell davon zu profitieren. Es gibt zwar viele Bekenntnisse zu den ESG-Kriterien (Environment, Social, Governance = ökologisch, sozial, ethisch), aber viel zu wenige Gebrauchtteile. Doch vielleicht reichen die für einen relevanten Praxisbetrieb immer noch zu wenigen Teile aus, um im ESG-Bericht gut auszusehen. Das ist schade, denn die aktuelle Situation zeigt, dass es zu Versorgungsengpässen kommt und einige Reparaturen nicht durchgeführt werden können und sich Reparaturen dann aufgrund von Verzögerungen zusätzlich verteuern.

Herr Otting, herzlichen Dank!