



15.04.2020

MEHR KLARHEIT BEI DER SCHADENREPARATUR MIT FAHRERASSISTENZSYSTEMEN?

Die Anzahl der Fahrzeuge, die mit elektronischen Fahrerassistenzsystemen ausgestattet sind, steigt in den kommenden Jahren dramatisch an. So schreibt beispielsweise die Europäische Union ab Mai 2022 für neu konstruierte Fahrzeuge und ab Mai 2024 für bereits bestehende Modellreihen diverse Assistenzsysteme vor, was allein bereits für eine weitere drastische Zunahme der mit FAS ausgestatteten Fahrzeuge sorgen wird. **Im Herbst vergangenen Jahres hat das Kraftfahrzeugtechnische Institut auf die Überlackierbarkeit von Sensoren in Stoßfängern hingewiesen und eine Studie erstellt.** Nun holt die Deutsche Kommission für Lack und Karosserieinstandsetzung zum Rundumschlag aus und hat ihre „**Resolution zur Schadeninstandsetzung bei Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen**“ beschlossen.

ART DER FAHRERASSISTENZSYSTEME ÜBER FIN-ABFRAGE

Die Stellungnahme der Kommission dient den Karosserie- und Lackierbetrieben als Orientierung für ihre künftige Ausrichtung. Sie ist aber gleichzeitig auch ein Appell an die Automobilhersteller. So steht in der Resolution: „Im konkreten Fall ist es deshalb unerlässlich, zunächst zu erfassen, welche Fahrerassistenzsysteme im jeweiligen Fahrzeug verbaut sind.“ Herstellerübergreifend sei dies zum Beispiel für die überwiegende Anzahl der Fahrzeuge durch eine Abfrage mittels der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) möglich. Dies werde von der Deutschen Kommission für Lack und Karosserieinstandsetzung vorrangig empfohlen. Weiter heißt es: „Ergänzend oder für Fahrzeuge,

bei denen eine FIN-Abfrage nicht zielführend ist, kann eine Überprüfung der Ausstattungsmerkmale anhand der aktuellen Herstellerdokumentationen erfolgen. Ziel jedweder Identifikationsmethodik muss immer sein, eine möglichst vollständige Bestimmung der Fahrzeugausstattung, insbesondere mit Fahrerassistenzsystemen zu erreichen.“

EMPFEHLUNG DER KOMMISSION FÜR DIAGNOSE- UND KALIBRIERUNGSGERÄTE

Nach Auffassung der Deutsche Kommission für Lack und Karosserieeinstandsetzung sollten künftig alle relevanten Sensoren und Steuergeräte für Fahrerassistenzsysteme diagnosefähig sein und mit seitens der Fahrzeughersteller freigegebenen oder anerkannten Diagnosegeräten ausgelesen werden können. Dabei empfiehlt die Kommission in der Resolution ausdrücklich, die vom Fahrzeughersteller empfohlenen oder gleichwertige Werkstattausrüstung für Diagnose und Kalibrierung zu verwenden. Was das genau bedeutet, lässt die Kommission offen.

„PROTOKOLLE SIND ZWINGEND BESTANDTEIL DER REPARATURDOKUMENTATION“

Konkreter wird die Kommission, wenn es um die Pflichten der Karosserie- und Lackierbetriebe geht. Zitat: „Für entsprechende Transparenz sollte die Werkstatt ordnungsgemäß durchgeführte Kalibrierarbeiten gegenüber dem Auftraggeber bestätigen und dokumentieren. Diagnosesysteme dokumentieren anhand eines Protokolls die notwendigen Arbeitsschritte und zudem die dafür gegebenenfalls benötigten Zeiten. Die Protokolle sind somit zwingend Bestandteil der Reparaturdokumentation, um die geleisteten Arbeiten und deren zeitlichen Umfang vollständig zu dokumentieren. Zudem sei eine permanente und kontinuierliche Weiterbildung der Werkstattmitarbeiter gefordert.

Christian Simmert