



13.05.2020

KORROSIONSSCHUTZ: DIESE VIER IFL-TEMIS SORGEN FÜR KLARHEIT

„Unsere vierteilige Reihe Technischer Mitteilungen zum Korrosionsschutz versteht sich vor allem branchenübergreifend und richtet sich besonders auch an Sachverständige, Versicherer und Prüfdienstleister“, erklärt Stephan Kolodzinski, technischer Referent der Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung e.V. (IFL) die Intention hinter der umfangreichen IFL-Publikation. Er und sein Kollege, Mario Spitznagel, der ebenfalls Karosserie- und Fahrzeugbaumeister im Expertenteam der IFL des ZKF ist, beobachten bereits seit Jahren, dass Begrifflichkeiten wie Steinschlagschutz und Unterbodenschutz oft nicht als eigenständige Kategorien wahrgenommen werden und häufig zu Diskussionen bei der Abrechnung führen.

SERIENFERTIGUNG IST NICHT GLEICH INSTANDSETZUNG

„Betriebe kennen die verschiedenen Materialien, Verarbeitungstechniken und Werkzeuge, die jeweils bei einer Instandsetzung in den genannten Bereichen zur Anwendung kommen“, erläutert Mario Spitznagel und fügt hinzu: „Ähnlich wie bei Serien- und Reparaturlackierung gibt es auch hier gravierende Unterschiede zwischen den automatisierten Abläufen in den Fertigungsstraßen der Serienproduktion und dem Aufwand, den eine Werkstatt betreiben muss, um diese Strukturen von Hand nachzubilden.“ Zwar seien die im Reparaturmarkt erhältlichen Materialien prinzipiell gleichwertig zu den in der Herstellung verwendeten, jedoch bereiteten besonders größere Fahrzeugbereiche wie z.B. die Nachbildung der OEM-Strukturen beim Steinschlagschutz an langen Schwellern immer wieder Probleme: „Die mit Rotationsglocken ausgerüsteten Roboter in der Industrie erzeugen durchgängig gleichmäßige Beschichtungen und können ermüdungsfrei

verschiedene Schichtstärken und Strukturen auch innerhalb einer Fläche applizieren. In der Werkstatt stellen schon das Eigengewicht der 1-Liter-Kartuschen und der speziellen Sprühpistolen selbst für trainierte Lackierfachmänner/-frauen eine große Herausforderung dar“, betont der Experte.

AUFWÄNDE NICHT IMMER IN ARBEITSZEITRICHTWERTEN ENTHALTEN

Hinzu komme, dass aufgrund unzureichender oder fehlender Informationen der Fahrzeughersteller oder Importeure die zur Instandsetzung erforderlichen Prozessabläufe in den Reparaturleitfäden unvollständig oder sogar falsch dargestellt würden, berichtet Stephan Kolodzinski: „Nicht immer ist etwa der Aufwand für das Applizieren des Unterbodenschutzes auf Einschweißteilen oder instandgesetzten Bauteilen in den entsprechenden Arbeitszeitrichtwerten enthalten. Auch das vorherige vollständige Entfernen des alten oder beschädigten Steinschlagschutzes ist in keiner Arbeitsposition, Vorbereitungs- oder Hauptarbeitszeit berücksichtigt.“ So komme es bei der Abrechnung von Unfallschäden immer wieder zu Differenzen, die ohne fachliches Wissen nur schwer zu klären seien.

Ein weiterer Punkt seien zudem die unterschiedlichen Anlieferungszustände bei Karosserieneuteilen, ergänzt Mario Spitznagel: „Um eine kontinuierliche Versorgung mit Ersatzteilen sicherzustellen, arbeiten häufig drei oder vier verschiedene Zulieferer für einen Hersteller. Kommt es hier zu Abweichungen, kann es passieren, dass z.B. Türen oder Klappen an einem Tag mit und am nächsten ohne Abdichtungen in der Werkstatt ankommen.“

EXPERTEN RATEN ZU GENAUER DOKUMENTATION DER GELEISTETEN ARBEITEN

Damit Reparaturbetriebe nicht auf Kosten sitzenblieben, sei es wichtig, den Aufwand beim Korrosionsschutz immer separat und entsprechend dem tatsächlich erforderlichen Aufwand zu dokumentieren und abzurechnen. „Bei einer Tür können da schnell 4 bis 6 AW zuzüglich Materialaufwand zusammenkommen. Abdichtmaterial ist kein Lackmaterial und sollte daher niemals pauschal abgerechnet werden!“, unterstreicht Stephan Kolodzinski und fügt hinzu: „Zusätzlich zu den Korrosionsschutzmaßnahmen der Fahrzeughersteller und Reparaturlackanbieter können Anwender der Kalkulationssysteme in der Regel auf Nicht-Standard-Positionen (NSP), eigene oder IFL-Positionen zurückgreifen. Als Nachweis können Bilddokumentationen und eine gesonderte Zeiterfassung hilfreich sein. Um Rückfragen der Versicherer zu vermeiden, sollte zudem das benötigte Abdichtmaterial, Reinigungs-, Schleifmaterial, Abdeckpapier und Klebeband separat oder pauschal in den Abrechnungen aufgeführt werden.“

PERMANENTER INFORMATIONSAUSTAUSCH IST WICHTIG – AUCH IN DER WERKSTATT

Über die in den Programmen der Kalkulationsanbieter Audatex, DAT und Schwacke/Eurotax hinterlegten IFL-Meldebögen können Betriebe direkt die IFL kontaktieren, wenn sie z.B. abweichende Ersatzteilpreise oder fehlende Verknüpfungen zu Arbeitspositionen feststellen. „Dieses System haben wir in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut und optimiert, damit der Aufwand, den ein Betrieb hat, um seine Angaben an uns zu überspielen, so gering wie möglich ist. Die IFL prüft diese Angaben dann und stellt fest, ob es sich um einen Fehler des Betriebes oder einen Programmfehler handelt bzw. ob das Problem in allen Systemen vorhanden ist“, erläutert Mario Spitznagel.

Voraussetzung dafür sei allerdings, dass auch die im Betrieb mit der Kalkulation betrauten Personen über das erforderliche Fachwissen verfügten. „Nur wer entsprechendes Know-how über Mechanik, Elektronik, Lackierung, Karosseriebau etc. und Kalkulationswissen besitzt, kann feststellen, ob etwas nicht stimmt“, betont Stephan Kolodzinski und ergänzt: „Permanente Weiterbildung und Informationsbeschaffung zu Reparaturprozessen wird vor dem Hintergrund der rasant voranschreitenden Entwicklungen in der Fahrzeugtechnik immer wichtiger. Auch die Mitarbeiter im Betrieb müssen intensiv miteinander kommunizieren, damit Informationen z.B. zum Schichtaufbau der Lackierung nicht auf der Strecke bleiben. Sonst wurden die erforderlichen Arbeiten möglicherweise erledigt, konnten aber aufgrund fehlender innerbetrieblicher Kommunikation nicht dokumentiert und abgerechnet werden und fehlen als finanzielles Ergebnis hinterher in der Kasse.“

