



27.05.2026

DAT MODERNISIERT EUROLACK-KALKULATIONSGRUNDLAGEN: WAS ÄNDERT SICH KONKRET?

Mit einer umfassenden Novellierung will die DAT ihr Eurolack-System fit für aktuelle Anforderungen in der Reparaturlackierung machen. Über drei Jahre hinweg wurden Materialeinsatz, Arbeitszeiten und Zusatzpositionen in mehreren hundert Betrieben analysiert und neu bewertet. Im exklusiven Interview mit schaden.news erklärt der Leiter der Produktlinie Reparaturkostenkalkulation Markus König, warum die DAT das System trotz zwischenzeitlicher Zweifel weiterführt, welche Änderungen auf Werkstätten zukommen und weshalb die Dokumentation künftig noch wichtiger wird.

Herr König, seit 2023 arbeitet die DAT mit Hochdruck an der Novellierung des Eurolack-Systems. Doch das System stand auf der Kippe. Warum? Markus König: Tatsächlich gab es Überlegungen, das System einzustellen. Die Reaktionen aus dem Markt waren allerdings eindeutig: Der Wunsch nach einem neutralen Kalkulationssystem ist weiterhin groß. Die DAT hat schließlich auch den Auftrag, der Branche neutrale Daten zur Verfügung zu stellen. Wenn ein unabhängiger Anbieter wegfällt, stellt sich zwangsläufig die Frage, ob das im Sinne der Betriebe wäre.

Deshalb fiel die Entscheidung klar zugunsten des Eurolack-Systems. Immerhin werden im DAT-System aktuell rund 40 Prozent aller Kalkulationen mit Lackanteil über Eurolack erstellt. Weitere etwa 40 Prozent entfallen auf Herstellerlackssysteme, rund 20 Prozent auf das AZT-System. Das zeigt, welche Relevanz Eurolack weiterhin im Markt hat. Aktuell planen wir, das novellierte System Ende 2026 – Anfang 2027 produktiv einzuführen.

Welche wesentlichen Änderungen bringt die Novellierung mit sich? __Markus König: __Wir haben umfangreiche Untersuchungen durchgeführt und festgestellt: Nicht alles muss neu gemacht werden, aber vieles muss angepasst werden. Die zentralen Themen waren Arbeitszeiten, Material und Zusatzpositionen. Diese Bereiche mussten wir grundlegend überprüfen – auch vor dem Hintergrund neuer Technologien und veränderter Reparaturprozesse. Ein Beispiel: Früher gab es OEM-Vorgaben, bei der Lackierung spezielle Räder zu verwenden, weil bestimmte Felgen empfindlich auf die Einbrenntemperaturen reagierten. Heute wird bei deutlich niedrigeren Temperaturen getrocknet, sodass solche Maßnahmen vielfach nicht mehr erforderlich sind. Außerdem haben wir untersucht, welche Lackmaterialien heute eingesetzt werden, ob andere Temperaturen benötigt werden und ob sich dadurch Prozesszeiten verändern. Genau diese Entwicklungen wollten wir belastbar analysieren.

Wie sind Sie für die Analyse vorgegangen? **Markus König:** Um belastbare Daten zu erhalten, haben wir gemeinsam mit Projektpartnern in zahlreichen Betrieben über einen längeren Zeitraum hinweg dokumentiert, welche Materialien bei Reparaturlackierungen tatsächlich verwendet werden. Dafür gab es detaillierte Materialerfassungsbögen, in denen alles erfasst wurde, was im Zusammenhang mit einer Lackierung aus dem Regal genommen wurde – vom Klebeband bis zum Lackmaterial.

Dabei haben wir sehr unterschiedliche Arbeitsweisen gesehen. Manche Betriebe arbeiten äußerst effizient, andere verbrauchen deutlich mehr Material oder entsorgen größere Mengen ungenutzt. Wir haben zunächst ausschließlich dokumentiert: Welches Material wird verwendet, von welchem Hersteller stammt es und welches Ergebnis wird damit erzielt? Anschließend wurden Ausreißer herausgerechnet und Durchschnittswerte pro Quadratdezimeter ermittelt.

Bleiben wir zunächst beim Material: Was hat sich bei der Materialberechnung konkret geändert?

Markus König: Wie schon erwähnt, haben wir in den Betrieben analysiert, welche Materialien in der Praxis tatsächlich verwendet werden und wie sich deren Einsatz verändert hat. Dabei zeigte sich beispielsweise, dass bestimmte Primer heute kaum noch eingesetzt werden und andere Materialien an ihre Stelle getreten sind. Teilweise sind diese teurer, teilweise wird weniger davon benötigt. Ähnliches gilt für Schleifmittel. Insgesamt sind die Veränderungen im Materialeinsatz aber weniger gravierend ausgefallen als zunächst angenommen. Der größte Treiber waren letztlich die deutlich gestiegenen Lackpreise, die wir allerdings ohnehin regelmäßig aktualisiert haben. Ein wichtiger Vorteil der Untersuchung ist, dass wir heute wesentlich genauer wissen, welche Materialien in den Betrieben tatsächlich zum Einsatz kommen.

Im Zuge der Novellierung werden außerdem die sogenannten Materialpunkte abgeschafft und durch Quadratdezimeter ersetzt. Warum? __Markus König: __

Die Materialpunkte waren für viele Anwenderinnen und Anwender nur schwer nachvollziehbar. Immer wieder kam die Frage auf: „Was genau ist eigentlich ein Materialpunkt?“ Da Eurolack ein flächenbezogenes Kalkulationssystem ist, haben wir deshalb auf die Berechnungsgröße Quadratdezimeter umgestellt. Das ist das für die Lackierer gängige Maß, schafft mehr Transparenz und sorgt gleichzeitig für eine bessere Vergleichbarkeit mit anderen Lacksystemen.

Sie haben bereits die Zusatzpositionen angesprochen. Was wurde hier konkret verändert?

__Markus König: __Grundsätzlich unterscheiden wir zwischen bauteilbezogenen und auftragsbezogenen Zusatzpositionen. Bei den auftragsbezogenen Positionen wurde zum Beispiel die Mattlackierung bislang nicht ausreichend berücksichtigt. Deshalb gibt es künftig einen eigenen Zuschlag für Mattlackierungen.

Neu ist außerdem die Erweiterung der Farbtonbestimmung. Man könnte meinen, dass digitale Tools diesen Prozess inzwischen deutlich vereinfacht haben. In der Praxis zeigt sich aber, dass das keineswegs immer der Fall ist. Nach wie vor werden häufig Musterbleche gespritzt. Auch wegen solcher Erkenntnisse war es wichtig, die Abläufe direkt in den Betrieben zu beobachten. Künftig können unterschiedliche Methoden der Farbtonbestimmung – also sowohl elektronische Verfahren als auch Musterbleche – in die Kalkulation übernommen werden.

Bei den bauteilbezogenen Zusatzpositionen war bislang beispielsweise automatisch ein Unterboden-beziehungsweise Steinschlagschutz enthalten, obwohl dieser bei vielen Bauteilen gar nicht erforderlich ist. Deshalb wird er künftig nicht mehr standardmäßig berücksichtigt, sondern muss bei Bedarf aktiv ausgewählt werden.

Hinzu kommt ein neuer Erschwerniszuschlag für komplexe Kanten. Diesen gab es bislang nicht, die Praxis hat aber gezeigt, dass er notwendig ist. Im System werden dafür künftig Beispielbilder hinterlegt, damit Anwenderinnen und Anwender nachvollziehen können, wann eine komplexe Kante vorliegt. Gleichzeitig wird die Dokumentation immer wichtiger: Der Betrieb muss die jeweilige Situation entsprechend belegen.

Auch die Arbeitszeiten wurden überprüft. Welche Erkenntnisse haben sich daraus ergeben?

__Markus König: __Am einfachsten wäre es gewesen, festzustellen, dass die bisherigen Arbeitszeiten generell zu hoch oder zu niedrig angesetzt waren. Genau das hat sich aber nicht bestätigt. Stattdessen haben wir erkannt, dass die notwendigen Anpassungen sehr differenziert ausfallen. Es hängt beispielsweise von der Lackstufe und der Größe des Bauteils ab. In manchen Situationen wurden bislang eher zu hohe Zeiten kalkuliert, in anderen eher zu niedrige. Unser Eindruck ist jedoch: Bei einer typischen Standardlackierung bewegen wir uns insgesamt auf einem ähnlichen Niveau wie bisher.

Wichtig ist vielmehr: Das Eurolack-System ist und bleibt eine Kalkulation – keine exakte Abbildung jeder individuellen Reparatur. Gerade bei Reparaturlackierungen unter oder über 50 Prozent gibt es große Unterschiede. Ob ein Schaden bei fünf oder bei 49 Prozent liegt, macht in der Praxis einen erheblichen Unterschied. Wir haben überlegt, ob wir das noch granularer darstellen können. Die Schwierigkeit besteht jedoch darin, dass Betriebe solche feinen Abstufungen kaum eindeutig bestimmen können.

Entscheidend ist für uns: Das Eurolack-System lebt. Wir werden künftig noch regelmäßiger in die Betriebe gehen, Untersuchungen durchführen und einzelne Parameter überprüfen. Durch die neue Struktur können wir Anpassungen künftig auch deutlich flexibler vornehmen.

Was verändert sich am Ende konkret für Anwenderinnen und Anwender in der täglichen

Kalkulation? __Markus König: __Es wird künftig etwas mehr Zusatzpositionen geben, die ausgewählt werden können. Diese werden allerdings nur dort angezeigt, wo sie tatsächlich relevant sind. Bei einer Dachlackierung kann beispielsweise kein Unterbodenschutz ausgewählt werden. Insgesamt wird das System etwas granularer.

Natürlich informieren wir unsere Kunden umfassend über alle Änderungen, sobald das System im Herbst an den Start geht. Parallel dazu gibt es für Neukunden auch weiterhin die Möglichkeit von Schulungen. Denn natürlich ist es uns wichtig, das eigene Lacksystem aktiv zu begleiten und zu servieren. Bereits heute haben wir einen hohen Beratungs- und Serviceaufwand für Betriebe und Kunden – und das wird sich auch in Zukunft nicht ändern.

Herzlichen Dank für das Gespräch!

Carina Hedderich