

Rotation der Preise

Die Rohstoffpreise für Farben und Lacke sind in den letzten Wochen regelrecht explodiert. Das macht zwangsläufig auch Preisanpassungen bei den Autolacken notwendig. Das Allianz Zentrum für Technik (AZT) hat nach Vorliegen der benötigten Preislisten am 26. Juli mit einem Update des AZT-Lackmaterialindex bei seinem Lackkalkulationssystem reagiert. Zweimal im Jahr hat das AZT den Lizenznehmern zugesagt, den Index zu kontrollieren und wenn notwendig anzupassen. Dabei werden immer die wichtigsten Hersteller und die entsprechenden Erhöhungen miteinbezogen. Für die K+L-Betriebe empfehlen sich eine zeitnahe Überprüfung der eigenen Kalkulation sowie umgehende Verhandlungen mit Kunden und Schadensteuerern.



Quelle: AZT.

Egal ob Bauholz, Dämmmaterial, Farbe oder Sprit – viele Produkte am Markt haben sich in den letzten Wochen und Monaten viel deutlicher, als es bisher üblich war, verteuert. Recht häufig wird das mit einer steigenden Nachfrage in Asien und den USA begründet. Allerdings war der asiatische Markt in den letzten Jahren schon immer ein kontinuierlicher und starker Wachstumsmarkt, ohne dass es so gravierende Auswirkungen wie jetzt gehabt hätte. Laut dem Verband der deutschen Lack- und Druckfarbenindustrie e.V. kämpft die deutsche Farbenindustrie vor allem mit Höchstpreisen bei

Epoxidharzen, die als Bindemittel für viele Farben und Lacke verwendet werden. Die Kostensteigerungen binnen zwei Monaten lagen teilweise bei 60 Prozent. Auch der Markt für Polyesterrohstoffe hat laut Verband deutlich Fahrt aufgenommen. Die gestiegene Nachfrage in Europa aufgrund ausbleibender Importe führte zu einer Erhöhung



ZKF-Präsident Peter Börner.

von bis zu 45 Prozent. Darüber hinaus haben die Preise für Titandioxid und Lösemittel angezogen – um teilweise sogar 100 Prozent.

Da die Rohstoffpreise für die Lackhersteller rund die Hälfte des Preises ausmachen, mussten zwangsläufig und auch unterjährig die Preise an-

gehoben werden – was ein Novum in der Branche ist, aber leider nicht zu vermeiden war. Wie ZKF-Präsident Peter Börner in seiner Grundsatzrede zum ersten digitalen Branchentag im Juni sagte, seien für die explosive Erhöhung der Preise für Lackmaterialien aber weder die Lieferanten noch die hiesigen Reparaturlackhersteller verantwortlich zu machen. Im Endeffekt treffe es dennoch erneut die Werkstätten.

Anerkannte Kalkulationsmethode

In der Branche bewährt und von allen Marktbeteiligten anerkannt ist das bereits seit den siebziger Jahren bekannte Lackkalkulationssystem vom Allianz Zentrum für Technik (AZT). Auch alle etablierten Kalkulationssysteme von DAT, EurotaxSchwacke oder Solera Audatex greifen darauf heute in Lizenz zurück. Motivation für die AZT-Initiative waren damals nicht immer nachvollziehbare Lackkalkulationen der verschiedenen Fahrzeughersteller für die Reparaturlackierung. Mit der AZT-Lackkalkulation wurde eine einheitliche und markenübergreifende Basis geschaffen, die sich auf tatsächlichen Verbrauchsmengen gründet. Denn im Grunde genommen ist es egal, ob ein Bauteil an einem Dacia oder an einem Mercedes-Benz sach- und fachgerecht lackiert wird. Wenn beide Bauteile gleich groß sind und den gleichen Lackaufbau haben, sind der Materialeinsatz und zeitliche Aufwand für den ausführenden Betrieb bei gleicher Lackstufe vergleichbar. Unterschiede gibt es lediglich bei den betriebsindividuellen Stundenverrechnungssätzen und den länderspezifischen Lackmaterialpreisen. Diese Werte lassen sich aber in individuellen Faktoren berücksichtigen. In der AZT-Lackkalkulationⁱ heißt es: „Wegen vermeintlich einfacherer Berechnung wird von Anwendern das Lackiermaterial auch mit einem Prozentsatz vom Lacklohn ermittelt. Damit werden jedoch die Lackiermaterialkosten vom jeweils verwendeten Stundensatz der Lackierung abhängig. Eine Berechnung der Lackiermaterialkosten als Prozentsatz des Lacklohnes ist im System AZT nicht vorgesehen.“



Referatsleiter Reparaturtechnik bei der AZT Automotive GmbH: Thomas Behl. Quelle: AZT.

Das AZT-Kalkulationssystem funktioniert unabhängig vom Fahrzeug- oder Lackhersteller. Wie Dipl.-Ing. Thomas Behl (siehe Bild links), Referatsleiter Reparaturtechnik bei der AZT Automotive GmbH, auf Nachfrage mitteilt, steht das AZT mit allen Reparaturlackherstellern regelmäßig in Kontakt, um aktuelle Preislisten für die Neuberechnung der Lackmaterialkosten, des sogenannten AZT-Index 100, zu erhalten.

Berücksichtigt werden im AZT-Index 100 neben Basis- und Klarlack auch alle anderen erforderlichen Materialien, angefangen bei PSA wie Einmal-Gummihandschuhen oder Feinstaub-Filtermasken bis hin zu Polyester-spachtel, Grundierung, Silikonentferner, Schleifmaterialien, Klebebändern, Finishmaterial und weiteren Verbrauchsmaterialien, die bei der Reparaturlackierung notwendig sind. Ein Überblick über die im AZT-Index 100 berücksichtigten Zubehör- und Lackmaterialien findet sich ebenfalls in der Systembeschreibung zum AZT-Lackkalkulationssystem.¹

Das AZT recherchiert die verwendeten Durchschnittspreise länderspezifisch für inzwischen 40 Märkte weltweit. Zudem ermittelt das AZT aktuell mit REFA-Studien den Zeit- und Materialbedarf für Reparaturlackierungen in allen Details und Lackstufen, um die Kalkulationsparameter des Lackkalkulationssystems gegebenenfalls anzupassen oder zu ergänzen. Ferner werden kontinuierlich neu auf den Markt kommende Fahrzeuge vermessen. Aktuell sind rund 8.000 verschiedene Fahrzeugmodelle in der AZT-Datenbank enthalten und somit Lackierungen mit dem AZT-System kalkulierbar.

Laut der Systembeschreibung des AZT ist der Ausgangspunkt der in der AZT-Lackkalkulation angegebenen Arbeitszeiten die lackierfähige Oberfläche.¹ Die enthaltenen Arbeitszeitangaben berücksichtigen alle in der Regel auftretenden Lackierabläufe, die im Ergebnis eine einwandfreie Qualitätslackierung gewährleisten.¹ Art und Menge der benötigten Material- und Hilfsstoffe werden auf Basis von Reparaturstudien nach Reparaturstufe und Substrat ermittelt und flächenspezifisch für jeden Einzelfall berechnet.¹ Der daraus ermittelte AZT-Index 100 stellt dann den in Landeswährung ausgedrückten erforderlichen Materialaufwand dar.¹ Das bedeutet, er gibt den Durchschnitt der länderspezifischen, gegenüber Werkstätten berechneten Abgabepreise der im Warenkorb enthaltenen Materialien und Hilfsstoffe verschiedener Hersteller gemäß Preisliste (ohne MwSt.) ohne Berücksichtigung von Zu- oder Abschlägen (z.B. durch Rabatte) wieder.¹ Wenn es erforderlich ist, lässt sich der indizierte Wert aber spezifisch durch den Betrieb anpassen. Indexanpassungssysteme zur Reparatur von Kunststoffbauteilen sind heute vielfältig am Markt zu finden. Bewährt haben sich zum Beispiel die Klebetechnik, Kunststoffschweißen, aber auch das Verwenden von Stabilisierungsklammern und die anschließende Reparaturlackierung. Solche Technologien sind nun insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt der „Radarverträglichkeit“ zu bewerten.

Dabei ist für den K+L-Betrieb vor Beginn der Arbeit stets ein Blick in die Ausstattungsliste (FIN-Abfrage) des jeweiligen Fahrzeugs sowie in die Reparaturrichtlinien des Automobilherstellers notwendig.

AZT-Lacksystem



2.11 Individuelle Indexanpassung

Jeder Anwender hat die Möglichkeit, die ausgewiesenen Lackiermaterialkosten auf seine individuellen Gegebenheiten mit Hilfe der Indexanpassung abzustimmen.

Für lackierende Betriebe wird folgende Vorgehensweise zur Ermittlung des betriebsspezifischen Lackiermaterial-Index empfohlen:

- (1) Für mindestens drei repräsentative Lackieraufträge werden aus der AZT Lackkalkulation die jeweiligen Materialkosten (bei Index 100) und jeweils die entsprechenden Vorbereitungskosten zur Lackierung ermittelt.
- (2) Für dieselben Lackieraufträge sowie für die anteilige Vorbereitung werden die betriebsspezifischen Lackiermaterialkosten mit einer Nachkalkulation ermittelt.
- (3) Die Materialkosten der berücksichtigten Lackieraufträge werden jeweils addiert (ohne MwSt.).
- (4) Sodann werden betriebsspezifische Gegebenheiten bezüglich der Materialkosten berücksichtigt.
- (5) Die beiden so ermittelten summierten Gesamtaufwände werden gegenübergestellt und der individuelle Index mit nachfolgender Formel berechnet:

$$\text{Individueller Index} = \frac{\text{Materialkosten des Betriebes} \times 100}{\text{Materialkosten nach AZT-Lackkalkulationssystem}}$$

- (6) Der Index sollte vom Betrieb regelmäßig, insbesondere bei Änderungen der betriebsspezifischen Gegebenheiten überprüft werden.

Hinweis:

Zuschläge für Restmengen wie zum Beispiel Schütt und Schwund sind in den Materialwerten der AZT Lackkalkulation enthalten. Eine Indexanpassung aus diesem Grund ist nicht notwendig.

Korrekt kalkulieren

Eher Theorie, aber in der Praxis durchaus möglich, ist es, dass der K+L-Betrieb den Materialindex auch unter den Wert von 100 Prozent senkt, wenn Materialien zum Beispiel günstiger als dem offiziellen Listenpreis entsprechend eingekauft wurden. So könnten sich am Markt beispielsweise Wettbewerbsvorteile für den Betrieb erschließen. In der Praxis ist es aber eher so, dass die Unternehmen teils drastisch nach oben vom AZT-Index 100 abweichen, was insbesondere bei Prüfdienstleistern regelmäßig für Diskussionen sorgt und teilweise auch berechtigt ist. Denn eine häufige Ursache

für die Ausschläge beim AZT-Index 100 nach oben sind nicht immer höhere Preise für Lackmaterialien und Verbrauchsprodukte für die Reparaturlackierung, sondern eine betriebseigene Interpretation des Kalkulationssystems, wie auch das AZT beobachtet. Der AZT-Lackmaterialindex dient dazu, den Materialaufwand zu berechnen, der einem Lackierauftrag eindeutig zugeordnet werden kann. Somit ist es beispielsweise laut Thomas Behl nicht nachvollziehbar, dass Betriebe im AZT-Index auch Kosten für Telefon oder Heizung, Investitionen in Werkzeuge, Abschreibungen für Geräte oder andere Kosten, die nicht dem jeweiligen individuellen Lackierauftrag zugeordnet werden können, berücksichtigen. Dieses Vorgehen ist durch die Logik der AZT-Lackkalkulation nicht abgedeckt, hat sich aber wohl Schritt für Schritt aus einer kontinuierlichen Senkung der Stundenverrechnungssätze im gesteuerten Geschäft ergeben.

AZT-Lacksystem



2.7 Zusatzarbeiten

Fallen im Rahmen einer Reparaturlackierung einzelne der folgenden Zusatzarbeiten an, sind diese **gesondert** mit Arbeitszeit bzw. Arbeitszeit und Materialkosten zu bewerten:

- Farbtonsuche am Fahrzeug:
 - a) Bei fehlendem Farbcode bzw. fehlender Farbnummer am Fahrzeug oder in den Service- und Wartungsunterlagen bzw. dazu fehlendem oder fehlerhaftem Mischrezept (z.B. Serienlauf Neuwagen usw.) oder
 - b) Bei umlackierten Fahrzeugen ohne Hinweis auf Farbcode oder Farbnummer
- Ab- und Anbau von Zier-, Montage- und Karosserieteilen
- Nicht enthaltene Arbeitspositionen
- Freilegung des Lackierbereiches im Motorraum
- Schutzwachs und Konservierungsmittel entfernen
- Unterbodenschutz auftragen
- Abdichtarbeiten
- Hohlraumkonservierung durchführen
- Innenteile lackieren (z.B. Wagenboden, Armaturenblech, Hutablageblech, usw.)
- Korrosionsbeseitigung, um eine lackierfähige Oberfläche zu erreichen (siehe Absatz „Anlieferungszustand“)
- Lackierung der Falze und Innenflächen von Teilen bei der Umlackierung eines Fahrzeuges in Lackierstufe II oder III
- Lackierung von Fensterrahmen und Säulen, die farblich (meist mattschwarz) abgesetzt sind
- Abnahme und Aufbringen von geklebten Zierstreifen oder Folien

Für die Lackierkalkulation abgebauter Fahrzeugteile und nicht serienmäßiger Teile bzw. nicht serienmäßig lackierter Teile sind die Lackierzeiten und Lackiermaterialkosten den Sondertabellen für Metallteile bzw. Kunststoffteile zu entnehmen.

Darüber hinaus gibt es selbstverständlich auch Sonderfälle: Einzelne besonders preisintensive Basislacke oder andere spezielle oder Sonderlacke können im AZT-Lackma-

terialindex gegebenenfalls nicht entsprechend berücksichtigt sein, weshalb die dazugehörige Schadenkalkulation geprüft werden sollte.ⁱⁱ Ferner gibt es Farbtöne, die je nach Reparaturlackhersteller als Zwei-, Drei- oder Mehrschichtlackierung rezeptiert wurden.ⁱⁱ Hier ist es laut Thomas Behl zu empfehlen, die Kalkulationsparameter zu überprüfen und Default-Werte im verwendeten Kalkulationssystem zu hinterfragen, um eine passgenaue Kalkulation sicherzustellen. Darüber hinausgehende kostenintensive Einzelfälle und preisintensive Lacke können außerdem als Sonderpositionen erfasst werden und sind bei entsprechender Bereitstellung der Vorgaben und Informationen seitens des Reparaturbetriebes und des eingesetzten Reparaturlackherstellers für alle Beteiligten nachvollziehbar. Transparenz hilft hier sicherlich weiter.

Damit die K+L-Betriebe korrekt und marktgerecht kalkulieren können und die Kalkulationen bei den anderen Marktteilnehmern (Versicherungen, Schadensteuerern, Prüfdienstleistern) auch anerkannt werden, muss die AZT-Lackkalkulation möglichst up to date sein und die geltenden Marktpreise abbilden. Laut Thomas Behl hat das AZT den Lizenznehmern zugesagt, den Index zwei Mal pro Jahr zu kontrollieren und wenn notwendig anzupassen. Das jüngste Update hat das AZT am 26. Juli an die Kalkulationsanbieter herausgegeben.

Da in jedem Land mehrere und unterschiedliche Lackhersteller für den AZT-Lackmaterialindex berücksichtigt werden und nicht jeder Hersteller zum selben Zeitpunkt seine neuen Preislisten veröffentlicht, ist allen Anwendern mit Sicherheit am meisten geholfen, wenn bei einer Aktualisierung des AZT-Index 100 auch möglichst alle aktualisierten Preise berücksichtigt sind, um Ungenauigkeiten so weitestgehend zu reduzieren. Selbstverständlich wurden laut Thomas Behl auch im AZT die jüngsten Preissprünge registriert und umgehend intern eine Neuberechnung angestoßen. Zahlreiche aktualisierte Preislisten liegen dem AZT bereits vor, erste länderspezifische AZT-Lackmaterialindexe (darunter Deutschland) sind bereits aktualisiert und für zahlreiche weitere Länder steht dies kurz bevor.

Zwischenzeitlich konnte tatsächlich eine Diskrepanz zwischen den eventuell schon höheren Material-Einkaufskonditionen für die Betriebe und der bis Ende Juli nicht aktualisierten AZT-Lackkalkulation bestehen. Diese Durststrecke kam zur ohnehin häufig immer noch angespannten Corona-Situation in vielen Betrieben dazu.

Rechtzeitige Gespräche

Notwendig für alle Unternehmer von K+L-Betrieben ist es deshalb, spätestens jetzt mit Stammkunden (Autohäuser, Werkstätten), Versicherungen und Schadensteuerern in Kontakt zu treten und kurzfristig notwendige Preisanpassungen zu avisieren. Wer das versäumt, wird wertvolle Zeit verstreichen lassen und kann die eigenen steigenden Kosten nicht zeitnah weiterverrechnen. Peter Börner: „Nachdem die Werkstätten bei einigen Versicherern für ihre erbrachten Arbeiten keine Lackmaterialkosten erstattet bekommen, bringt praktisch der Betrieb das Material kostenlos mit, womit sich – ganz nebenbei – auch der Wettbewerb in der Schadenlenkung verschärft. Die Lösung kann

deshalb nur lauten, den Lackindex neu zu berechnen und dieses Mal in der Reihenfolge HUK, Innovation, riparo, DMS, AFC etc. auch anzuwenden.“

Wie bereits in einem früheren Beitrag im Lackiererblatt deutlich gemacht wurde, „sind alle Kalkulationsmethoden (nach Fahrzeughersteller, AZT-Lackkalkulationssystem, DAT-Eurolack, prozentuale Aufschläge auf den Lacklohn) zulässig und es liegt im Ermessen des Betriebes, welche Kalkulationsmethode zur Anwendung kommt. Wichtig ist, dass bei Verwendung der AZT-Lackkalkulation nicht unreflektiert vonseiten der Kooperationspartner vorgegebene Indizes übernommen werden, denn der errechnete Index ist eine für den eigenen Betrieb betriebswirtschaftlich kalkulierte Größe. Gleichzeitig erscheint es in der Außendarstellung widersprüchlich, einen höheren AZT-Lackmaterialindex bei einer Kundengruppe zu fordern und bei der anderen mit AZT-Index 100 zu rechnen. Es hat auch mit Glaubwürdigkeit zu tun, wenn sich das Unternehmen positioniert und den eigenen Index bei Kooperationsverhandlungen einfordert“.ⁱⁱ

Wie die AZT-Lackkalkulation funktioniert und für den einzelnen Betrieb umsetzbar ist, wird detailliert in der Systembeschreibung erläutert, die immer in der aktuellsten Version [hier](#) als Download zur Verfügung steht. Darüber hinaus hat auch die Bundesfachgruppe Fahrzeuglackierer und das Institut für Fahrzeuglackierung Informationen und Musterrechnungen hinterlegt.

ⁱ AZT-Lackkalkulation, Systembeschreibung, Stand: 03.06.2020, online abgerufen am 24.06.2021

ⁱⁱ <https://www.lackiererblatt.de/management/mehr-als-eine-formel/>, online abgerufen am 24.06.2021