Viele Herausforderungen für Werkstätten









Foto: TÜV SÜD/Michael Bolay

Die Classic-Remise bot den idealen Rahmen für den Berliner asp-Werkstattclub powered by TÜV SÜD. Schaden-Business, Arbeitssicherheit und Zukunftsfähigkeit waren die Top-Themen.

asp-Werkstattclub | Wissen aus der Praxis für die Praxis nahmen die Teilnehmer beim asp-Werkstattclub powered by TÜV SÜD in der Classic Remise in Berlin mit. Neben dem zentralen Thema Schadenabwicklung ging es vor allem um die Zukunftsfähigkeit Freier Werkstattbetriebe. Über 70 Teilnehmer folgten der Einladung von asp und TÜV SÜD. Der Werkstattclub stand unter dem Motto: „Jetzt die richtigen Knöpfe drücken – so richten Sie Ihr Werkstattgeschäft für die Zukunft aus." Offenbar ein Slogan, der für reges Interesse sorgt, stehen doch viele Betriebe vor neuen Herausforderungen.

Aus der Praxis für die Praxis

Werkstätten müssen sich auf Hochvolttechnik, Software-Updates, neue Sensorik und digitale Fehlerdiagnosen einstellen und gleichzeitig das heutige Kerngeschäft professionell betreiben. Absehbar werden Elektromobilität, digitale Assistenzsysteme, vernetzte Steuergeräte und neue Diagnoseanforderungen den Werkstattalltag grundlegend verändern. Wie gehen Betriebe mit den Herausforderungen um? Einen Blick in die eigene Praxis erlaubten Gunnar Rode, Inhaber des Betriebs Auto-ABS in Ludwigsfelde und Bernd Zahl, Inhaber der Automeister-Werkstatt Auto Zahl in Joachimsthal nordöstlich der Bundeshauptstadt. Beim Praxistalk wurden sie von Thomas Plieske, Gebietsleiter von TÜV SÜD Berlin/Brandenburg, unterstützt. Kooperation unter Werkstätten mit unterschiedlichen Kompetenzen sieht Thomas Plieske als Erfolgsfaktor für Freie Werkstattbetriebe: „Wir sehen, dass eine enge Kooperation unter den Betrieben am Ende für alle gut ist. So können kleinere Freie Werkstätten erfolgreich Schadenabwicklung betreiben, auch wenn sie nicht selbst die notwendigen Karosserie- und Lackierarbeiten durchführen können. Wichtig ist nur, dass der Kunde alles aus einer Hand bekommt und am Ende einen Ansprechpartner hat", weiß Plieske.

Einen Crashkurs in Sachen Zukunftsfähigkeit gab Carsten Komann, Technischer Produkttrainer bei Bosch. Komann ist vielen Kfz-Profis aus dem Videokanal der Bosch-Werkstattwelt bekannt, wo er regelmäßig Technikwissen vermittelt. Komann bot in seiner Präsentation einige handfeste Ratschläge, wie Werkstätten sich auf die neuen Herausforderungen durch E-Mobilität und softwaredefinierte Fahrzeuge vorbereiten. Die wichtigste Botschaft: „Investieren Sie in die Weiterbildung Ihrer Mitarbeiter! Das Know-how ist für mich der entscheidende Punkt, um auch noch in Zukunft up to date zu sein." Die Zukunftsfähigkeit einer Werkstatt bemesse sich jedoch nicht nur am Know-how der Mitarbeiter, sondern erfordere auch ein Mindestmaß an Investitionen in das passende Equipment: „Ein einziger Mehrmarkentester alleine reicht heute für eine Freie Werkstatt nicht mehr aus", sagte Komann mit Blick auf die weitreichenden Sicherheitsanforderungen der Fahrzeughersteller für bestimmte Reparaturarbeiten.

Schutz vor Regressforderungen

Blickpunkt Schaden-Business: Derzeit verschicken Versicherer Regressforderungen an Werkstätten, die einen Haftpflichtschaden repariert haben. Darin fordern sie einen Teil der beglichenen Schadensumme zurück, wenn sie der Auffassung sind, dass bestimmte Posten in der Werkstattrechnung nicht gerechtfertigt seien. Das erklärte Marcus Kaiser, Rechtsanwalt und CEO der Kanzlei K & K Rechtsanwälte. Kaiser legte den Teilnehmern daher ans Herz, sich auf zwei wichtige Instrumente zu besinnen: „Es gibt zwei wirksame Schutzschilde gegen diese Regressforderungen. Das ist zum einen ein wasserdichtes Schadengutachten durch einen Sachverständigen. Der zweite wirksame Schutzschild ist der Werkstattauftrag selbst, sofern er korrekt formuliert ist."

Kaiser erklärte bei der Gelegenheit auch noch einmal den rechtlichen Hintergrund der entscheidenden jüngsten Urteile des Bundesgerichtshofes (BGH) zum Werkstattrisiko. „Obwohl das nun schon zwei Jahre zurückliegt, ist die neue Rechtsauffassung noch nicht im Werkstattalltag angekommen", glaubt Kaiser. „Mit den Entscheidungen zum Werkstatt- und Sachverständigen-Risiko wollte der BGH vor allem den Unfallgeschädigten stärken." Der Grundsatz, dass der Geschädigte darauf vertrauen dürfe, dass seine Werkstattrechnung vom Unfallverursacher in voller Höhe erstattet wird, wurde von den Richtern bestätigt und erweitert.

Salzburger-Land-Klassik



Foto: TÜV SÜD

Bevor es auf die Strecke ging, wurden die Fahrzeuge von TÜV SÜD Oldtimerexperten auf ihre Fahrtauglichkeit geprüft, um eine sichere Ausfahrt zu gewährleisten.

Oldtimer-Rallye | Die zweite Auflage der Oldtimerausfahrt „Salzburger-Land-Klassik" vom 17. bis 19. September war erneut ein rundum gelungenes Event mit faszinierenden Fahrzeugen und begeisterten Teilnehmern. Am ersten Tag der Ausfahrt starteten rund 80 historische Fahrzeuge vom Gelände des Hotels Adapura Wagrain zu mehreren Rundfahrten durch das malerische Salzkammergut. TÜV SÜD begleitete die Veranstaltung als technischer Partner und war für die Sicherheit zuständig: Oldtimer-Experten prüften vor dem Start die Technik und Fahrtauglichkeit der Klassiker, um eine sichere Fahrt zu garantieren.

Richtigstellung

Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2.1

In dem in der Mai-Ausgabe der asp veröffentlichten Beitrag zur Richtlinienreihe VDI-MT 5900 wurde berichtet, dass das neue Blatt 2.1 bereits vollendet sei und damit ab sofort die Qualitätsmaßstäbe für Kfz-Sachverständige im Bereich historischer Fahrzeuge festlegt. Hierzu gibt es eine wichtige Präzisierung: Die Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2.1 befindet sich derzeit noch in der aktiven Ausarbeitung durch den zuständigen VDI-Richtlinienausschuss. Die im Text beschriebenen Inhalte, wie Anforderungen an die Feststellung der Fahrzeugidentität oder das Fachwissen zu historischen Materialien, definieren das Zielbild, an dem das hochkarätig besetzte Gremium aus Sachverständigen, Historikern und Verbänden gemeinsam arbeitet. Der Prozess bis zur finalen Einführung braucht jedoch noch Zeit: Nach aktuellem Projektplan des Vereins Deutscher Ingenieure wird die Richtlinie voraussichtlich erst im Jahr 2027 als Entwurf (Gründruck) erscheinen. Anschließend hat die Fachöffentlichkeit die Gelegenheit, Einsprüche und Änderungsvorschläge einzureichen, bevor die finale Fassung (Weißdruck) verabschiedet wird.

Fahrerassistenzsysteme

Hauptuntersuchung | Wie zuverlässig ist die Eigendiagnose eines Fahrzeugs beim Erkennen sicherheitsrelevanter Funktionseinbußen von Assistenzsystemen? Diese Frage haben die Prüforganisationen in Deutschland gemeinsam mit der FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH und dem TÜV-Verband in einer Metastudie untersucht. Zentrales Ergebnis: Sicherheitsrelevante Funktionseinbußen können auftreten, ohne dass die Fahrzeugeigendiagnose einen Fehler meldet oder den Fahrer warnt. „Die Metastudie zeigt klar: Eine fehlerfreie Eigendiagnose ist nicht in jedem Fall gleichbedeutend mit einer uneingeschränkt sicheren Funktion des Assistenzsystems. Deshalb müssen wir bei der Hauptuntersuchung künftig stärker prüfen können, ob ein System tatsächlich so funktioniert und wirkt, wie es soll", sagt Jürgen Wolz, Leiter Service Line Mobility und Amtliche Tätigkeiten Deutschland bei TÜV SÜD Division Mobility. Die beteiligten Organisationen halten es für notwendig, die heutige Prüfung um geeignete Funktions- und Wirkungsprüfungen zu ergänzen.

TÜV SÜD Division Mobility, Philip Puls, Tel. 0 89/57 91-23 20, Fax -23 81, philip.puls@tuvsud.com
Zentraler Vertrieb, Tel. 07 11/7 82 41-2 51, mo-vertrieb@tuvsud.com