



22.07.2020

„WEIT MEHR ALS EIN PAAR HEIZKÖRPER LACKIEREN“

Die Industrielackierung kann auch für K&L-Betriebe ein lukratives Zusatzgeschäft neben der Autoreparaturlackierung sein. Wer Überlegungen dahingehend hegt, sollte sich jedoch vorab bewusst sein, mit welcher – teils hohen – Anforderungen die Lackierung von Industrieteilen einhergeht.

„PLATZ IST DER GRÖSSTE FUND“

„Die wichtigste Voraussetzung, um überhaupt in diesem Geschäftsfeld arbeiten zu können, ist der Platz. Man braucht räumliche Kapazitäten, um die Bereiche Auto und Industrie voneinander zu trennen. Auch der Außenbereich muss entsprechend groß sein, um das Be- und Entladen der Lieferfahrzeuge sowie Staplerfahrten zu gewährleisten“, betont Toni Michel, Geschäftsführer der Lackiererei Michel GmbH im sächsischen Pirna. Die Industrielackierung hat hier bereits eine lange Tradition, seit 25 Jahren ist der Betrieb auf dem Gebiet tätig, das 50 Prozent des Gesamtumsatzes ausmacht. Neben Kleinteilen wie Aluleisten, Geländer oder Griffe kommen vor allem große

Anbauteile für Bahnunternehmen unter die Lackierpistole. Zwei der insgesamt acht Mitarbeiter sind ausschließlich für die Industrielackierung zuständig.

Der Chef weiß: „Die Industrie- und Fahrzeuglackierung treffen sich immer wieder in einzelnen Prozessschritten, sind aber dennoch unterschiedlich. Die Fahrzeuglackierung ist natürlich sehr viel filigraner, hier muss es sauber sein. Bei Industrieteilen geht es vor allem um eine hohe Witterungsbeständigkeit.“ Häufig müsse in der Industrie ein Korrosionsschutz bis zu 15 Jahre gewährleistet werden.

STRIKT NACH VORGABEN

Ebenfalls nicht zu unterschätzen sei der zeitliche Aufwand, der eng an die strikten Vorgaben der Auftraggeber gekoppelt ist. „Alle Materialien bis hin zum Lack sind vorgeschrieben, ebenso der Beschichtungsaufbau. Damit einher geht die lückenlose Dokumentation, Bebilderung und Protokollierung – dafür wird wiederum spezielle Ausrüstung gebraucht, wie Schichtdicken- und Materialtemperatur-Messgeräte“, erklärt Toni Michel.

RÜCKBESINNUNG AUF EIGENTLICHES HANDWERK

Eben diese zeitintensive Prüfung war für Steven Didssun aus Reichenbach einer der Gründe, sich aus der Industrielackierung zurück zu ziehen. Der Inhaber von Didssun - Karosserie und Lackiermeisterbetrieb in Reichenbach hatte den Geschäftsbereich in den letzten drei Jahren erheblich ausgebaut und zu Beginn des Jahres 2020 eingestampft. Und das, obwohl damit ein hohes Auftragsvolumen verloren ging. „Die Industrielackierung machte zuletzt 60 Prozent unseres Umsatzes aus. Aber nach drei Jahren standen wir an einem Scheideweg: Entweder wir investieren eine nicht unerhebliche Summe, um uns auf den wachsenden Industriebereich zu konzentrieren oder wir kehren zurück zu unserem eigentlichen Handwerk“, erklärt Steven Didssun.

KOSTEN- UND TERMINDRUCK

Zu dem hohen Dokumentationsaufwand kamen weitere Punkte hinzu: „Es bestand ein permanenter Zeit- und Kostendruck. In der Industrie sind lange Zahlungsziele von bis zu 90 Tagen üblich. Nicht zuletzt gab es aufgrund des Fachkräftemangels eine hohe Fluktuation unter den Industrielackierern – das ist für ein Team dauerhaft nicht förderlich.“

Den Ausstieg habe er trotz der Corona-Krise und den damit einhergehenden Auftragseinbrüchen in der Kfz-Branche nicht bereut. „Unser Herz schlägt für die Fahrzeuglackierung.“ Kleinere Industriearbeiten und Einzelteile werden aber auch künftig mitbearbeitet, erklärt Steven Didssun zum Abschluss. Die Großaufträge habe er sukzessive an das ebenfalls in Reichenbach ansässige Lackierzentrum Reichenbach (LZR) übergeleitet.

MEHR ALS NUR EIN ZUSATZGESCHÄFT

Das 45 Mitarbeiter große Unternehmen ist seit 18 Jahren im Bereich Industrielackierung tätig und inzwischen Spezialist auf diesem Gebiet. „Die Fahrzeuglackierung macht nur noch fünf Prozent unseres Umsatzes aus. Wir lackieren im Bereich Industrie für die Branchen Bahn, Bau, Maschinenbau und Medizintechnik“, erklärt LZR-Geschäftsführerin Sara Grasnick. Zudem ist das Reichenbacher Lackierzentrum zertifiziert für die Luft- und Raumfahrt und Partner für die ELBE Flugzeugwerke Dresden. Für letzteres wurde 2014 umfangreich in Ausstattung und Know-How investiert. „Wir verfügen über getrennte Lackierbereiche, Handlinganlagen wie Kran oder Hängebahn, mehrere Fahrzeuge für den Werksverkehr, eine Sandstrahl- sowie eine chemische Reinigungsanlage“, zählt die Geschäftsführerin auf.

SICHERUNG DER EIGENEN LIQUIDITÄT

Betriebe, die in solchen Größenordnungen agieren oder planen, dies zu tun, sollten sich in jedem Fall gut absichern, rät Sara Grasnick. „Eine erweiterte Produkthaftpflichtversicherung ist ein absolutes Muss, denn Rückrufkosten im Bahn- oder Luftfahrtverkehr können in die Millionen gehen. Je nach

Branche sind weitere spezifische Versicherungen notwendig, zum Beispiel eine Luftfahrtversicherung.“

Nicht zuletzt seien auch reibungslose Prozesse notwendig, um den hohen Termindruck einhalten zu können, so die Geschäftsführerin.

„GUTES ABER KEIN SCHNELLES GESCHÄFT“

Alle Beispiele zeigen: Egal, wie groß der Anteil ist, die Industrielackierung ist kein Geschäftsbereich, in dem sich schnell und einfach Geld verdienen lässt. Ohne Invest in Anlagen, Technik und Mitarbeiter geht es nicht. Doch, und auch darin sind sich alle drei Geschäftsführer einig: „Die Industrielackierung ist ein stabiles Standbein mit hoher Auslastung.“

Carina Hedderich