



09.03.2022

SCHADENFORSCHUNG: „UNSERE EXPERTISE UND FORSCHUNGSERGEBNISSE SIND VOM GESAMTEN MARKT GEFRAGT“

Nach 16 Jahren im Amt übergab Frank Leimbach zum Jahreswechsel die Geschäftsführung des Kraftfahrzeugtechnischen Instituts (KTI) an Helge Kiebach, der bis dato die Abteilung Schadenforschung leitete. Zum Prokuristen wurde Rainer Kühl ernannt, der seit 2019 als Leiter Projektmanagement beim KTI tätig ist. Im Interview mit schaden.news sprechen beide über die Ziele des KTI und den konkreten Nutzen der anwender-orientierten Forschungsarbeit für alle Marktteilnehmer.

Herr Kiebach, Herr Kühl, seit Jahresbeginn leiten Sie die Geschicke des KTI. Welche Bilanz ziehen Sie nach den ersten zwei Monaten im Amt? **Helge Kiebach:** Eine durchweg positive. Frank Leimbach hat das KTI in den letzten 16 Jahren sehr erfolgreich zu einer festen Instanz innerhalb des Unfallschadenmarktes entwickelt. Ich durfte Herrn Leimbach im Rahmen dieser Entwicklung die letzten 13 Jahre im KTI aktiv begleiten und mitgestalten. Zudem sind wir im KTI ein eingespieltes, engagiertes und bestens qualifiziertes Team. Diese guten Rahmenbedingungen haben mir sehr geholfen und den Prozess der Übernahme der Leitung erheblich erleichtert.

Rainer Kühl: Die Übergabe war langfristig vorbereitet und gut strukturiert, es gab einen kontinuierlichen Übergabeprozess.

Welche Ziele verfolgen Sie? Helge Kiebach: Wir wollen die Entwicklung der letzten Jahre mit Kontinuität fortführen und dabei adäquat auf die zunehmend dynamische technische Entwicklung sowie sich verändernde Rahmenbedingungen reagieren. Unsere Prämisse lautet dabei: So viel ändern wie nötig und so wenig wie möglich. Die richtigen Schwerpunkte sind im Fokus unserer Arbeit.

Was heißt das konkret, wie positioniert sich das Kraftfahrzeugtechnische Institut im Unfallschadenmarkt? Helge Kiebach: Wir sind ein unabhängiges Forschungsinstitut, das in erster Linie die Kerngeschäftsfelder unserer Gesellschafter unterstützt. Unsere Arbeit ist immer anwenderbezogen und hat einen nutzenorientierten Mehrwert auch für den gesamten Markt. Das spiegelt sich auch darin wider, dass unsere Expertise an vielen Stellen gefragt ist und auch genutzt wird, insbesondere von Automobilherstellern und deren Zulieferern, z.B. für Sensorik, aber auch von Werkstattausrüstern zur Verbesserung der Diagnose- und Reparaturreffizienz.

Rainer Kühl: Unsere Gesellschafter – bestehend aus der Sachverständigenorganisation DEKRA sowie namhaften Datenanbietern, Verbänden und Versicherungsunternehmen – werden im Rahmen der komplexen und fast disruptiven technischen Entwicklungen dieser Zeit umfänglich unterstützt und erhalten damit einen Wissensvorsprung gegenüber anderen Marktteilnehmern. Dies erfolgt durch individuelle Beratung sowie durch zugeschnittene Weiterbildungs- und Schulungsangebote. Künftig werden wir über verschiedene Wege noch stärker mit den Anwendern, also den Reparaturfachbetrieben, in den Dialog treten, um daraus wiederum konkrete Forschungsprojekte abzuleiten, die auf die aktuellen Aufgabenstellungen der Betriebe ausgerichtet sind.

Stichwort: anwenderorientierte Forschung. Inwiefern fließen die Ergebnisse denn in die technologische Entwicklung ein und was haben die Werkstätten davon? Helge Kiebach: Um ein konkretes Beispiel zu nennen: Wir haben die Ergebnisse unserer praxisorientierten Kalibriergeräte-Tests mit den entsprechenden Herstellern diskutiert, woraufhin diese die Geräte zum Teil weiter optimieren konnten. Aber wir geben z.B. auch den Automobilherstellern wichtige Hinweise in Bezug auf ihre Reparaturvorgaben. Nicht zuletzt fließen die Erkenntnisse unserer Arbeit direkt in unsere Lehrgänge ein, die wir hier am Institut in Lohfelden sowie in virtueller Form auch speziell für Werkstätten anbieten.

Rainer Kühl: Und wir stehen im regelmäßigen Dialog mit dem Markt und stellen unsere Ergebnisse natürlich zur Verfügung – ob nun in Form von Fachvorträgen bei Veranstaltungen, Veröffentlichungen in Branchenmagazinen oder kostenfreien Technischen Informationen auf unserer Website. Außerdem sind viele Publikationen – so unter anderem auch der Leitfaden zur Reparatur von Batterie-elektrischen Fahrzeugen – bei repair-pedia abrufbar.

Wo liegen aktuell Ihre Forschungsschwerpunkte und inwiefern werden Sie 2022 neue Ergebnisse veröffentlichen? Helge Kiebach: Unsere Forschungen fokussieren sich aktuell auf die Bereiche Fahrerassistenzsysteme/automatisiertes Fahren, E-Mobilität, Fahrzeugdaten sowie Reparaturtechnik im Karosserie- und Lackbereich. Im Rahmen des Projektes „Fair Repair II“ arbeiten wir unter anderem an praxistauglichen Methoden zur Lackierung von Stoßfängern mit Radarsensoren. Zu diesem Thema werden wir die Ergebnisse unserer Untersuchungen demnächst veröffentlichen. Auch die Entwicklung praxistauglicher Methoden schreitet voran und wir werden darüber informieren, sobald diese zur Verfügung stehen.

Rainer Kühl: Des Weiteren planen wir fortlaufende Veröffentlichungen im Bereich der E-Mobilität, rund um die Themen Spannungsfreischaltung, Zustandsbewertung und Batterieinstandsetzung.

Vielen Dank für das Gespräch!

Carina Hedderich