

Technische IFL-Mitteilung

Nr. 02/2020

Die IFL e. V. informiert regelmäßig über aktuelle Entwicklungen aus den Bereichen Fahrzeugtechnik und Lackierung

Aktuelle Informationen zur Erforderlichkeit der Beilackierung in angrenzende Teile

Ergänzend zur im Jahr 2016 veröffentlichten IFL-Technische Mitteilung 12/2016 „Angaben zu Teillackierungen in den Kalkulationssystemen Audatex und DAT“, möchte die IFL aktuell dem Stand der Technik entsprechende Informationen bereitstellen.

Hintergrund: Sind immer wieder aufkommende Informationen zu Rechnungskürzungen und Vorgaben von Versicherern, sogenannte „Vertragspartner“ der Karosserie- und Lackierfachbetriebe, nicht fachgerechte Reparatur-/Lackiermethoden anzuwenden, mit dem Hintergrund der Kostensenkung. Dies geht zu Lasten der Reparatur-/Lackierqualität.

Stand der Technik:

Die sich zunehmend durchsetzenden schwer reproduzierbaren Farbton- und Effekttrends, die derzeit bei allen Fahrzeugherstellern und Importeuren zu finden sind, machen es zunehmend erforderlich, an Schadenbereiche angrenzende Karosseriebauteile bzw. Flächen großflächig zwecks Farbtongleichheit (unsichtbare Reparaturlackierung) vollständig mit einer sogenannten Oberflächenlackierung zu beschichten. Teilweise ineinanderlaufende, unterschiedliche Strukturen und Lackoberflächen-Beschaffenheiten auch innerhalb von Bauteilen sowie verschiedene haptische Effekte, entweder unter- oder innerhalb des Basislackes oder Klarlackes aufgebracht, sind hierfür beispielhaft.

Problemstellung:

Das sogenannte „Beilackieren im Teil“ ist keine fachgerechte und somit keine vollständige Reparatur/Lackierung in der Unfallschadenreparatur. Die Beilackierung im Teil stellt zwar eine lackiertechnische Möglichkeit dar, kostengünstig Reparaturen/Lackierungen durchzuführen, ist aber unter qualitativen Gesichtspunkten nicht fachgerecht und somit in der Unfallschadeninstandsetzung nicht anzuwenden.

Ausnahmen: Kostengünstige und zeitwertgerechte Reparatur von älteren Fahrzeugen im speziellen Auftrag von z. B. Privatkunden. Die von verschiedenen Fahrzeugherstellern/Importeuren teilweise vorgegebenen Angaben zum Teillackieren im Rahmen einer kostengünstigen Kulanz- bzw. Garantieabwicklung, unterliegen den Garantiebedingungen der einzelnen Hersteller/Importeure und sind Bestandteil von Verträgen. Hier muss individuell unter dem Aspekt der Kundenzufriedenheit entschieden werden.

...

Was sagen die Fachverbände:

Merkblatt Spotlackierung immer noch aktuell: Dieses Merkblatt wurde vom Institut für Fahrzeuglackierung (IFL) in Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis der öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für Fahrzeuglackierung im Maler- und Lackiererhandwerk, der Bundesfachgruppe Fahrzeuglackierer im Hauptverband Farbe, Gestaltung, Bautenschutz (BFL), dem Allianz Zentrum für Technik (AZT) und dem Ausschuss Autolackierung und Oberflächentechnik im Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF) erstellt.

Aussage: „Die Spot-Lackierung ist eine Beilackiermethode“, bei der das Langzeitverhalten der Übergangsstelle zwischen altem und neuem Klarlack noch nicht wissenschaftlich untersucht worden ist. Es besteht die Gefahr, dass bei jedem Poliervorgang Abrisskanten an der Übergangsstelle entstehen. Teilweise wünschen einzelne Kunden kostengünstige Alternativen; ggf. kann diese Methode eine zeitwertgerechte Reparaturmethode mit qualitativen Einschränkungen darstellen.“

* Das Beilackieren von Basis- und Klarlack ist eine Methode, bei dem innerhalb eines Teiles der Lack ausläuft. Die Übergangsstelle von altem und neuem Klarlack wird poliert, um eine Angleichung zu erreichen.

Merkblatt „Unterschiede zwischen Serien- und Reparaturlackierung (2. Auflage 2017) immer noch aktuell:

- Bundesverband Farbe Gestaltung Bautenschutz, Bundesfachgruppe Fahrzeuglackierer (BFL)
- Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e. V. (BVSK)
- Verband der deutschen Lack- und Druckfarbenindustrie e. V. (VdL)
- Verband der unabhängigen KFZ-Sachverständigen e. V. (VKS)
- Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V. (ZDK)
- Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik e. V. (ZKF)

Aussage: „Die Beilackierung hat in den letzten Jahren angesichts der rund 40.000 auf dem Markt befindlichen Farbtöne deutlich an Bedeutung gewonnen. Farbtonunterschiede an Fahrzeugen kommen teilweise bereits in der Serie vor. Entscheidend ist allerdings, dass eine Reparaturlackierung völlig anders, mit anderen Lacken und anderen Techniken durchgeführt wird, als die Werkslackierung. Farbtonunterschiede sind nahezu unvermeidbar. Damit aber das menschliche Auge die noch vorhandenen Farbunterschiede nicht mehr als Unterschiede wahrnehmen kann, hat sich die Technik der Beilackierung seit vielen Jahren durchgesetzt, um eine möglichst hohe Kundenzufriedenheit zu erreichen.“

Stand heute: Bei ca. 175 Fahrzeugherstellern weltweit, mit ca. 350 Produktionsstätten, 1.200 neuen Farbtönen jährlich, 10.000 Pigmenten im Markt, ist die Vielfalt schier unüberschaubar. Die Fahrzeughersteller und Importeure können auf ca. 2.000 Pigmente zurückgreifen. In der Reparaturlackierung stehen den Lackierfachbetrieben allerdings derzeit lediglich 100 Pigmente zur Verfügung. Dazu kommen starke Farb- und Helligkeitsflops sowie unterschiedlichste Grobheiten der Pigmente.

...

Die Primer/Füller sind heute auch farbgebende Elemente. Eingefärbte Klarlacke (lasierend), diverse Lasuren, fehlende Deckkraft (Robotrack), machen selbst „schwarz und weiß“ zu einer Herausforderung.

VdL (Verband der deutschen Lack- und Druckfarbenindustrie e. V.)

Position der Lackhersteller zum Thema „Beilackieren im Schadenfall“, Arbeitskreis Autoreparaturlacke.

Aussage: „Die große Palette an Farbtönen der im Markt befindlichen Fahrzeuge verlangt auch bei der Reparaturlackierung, dass man sich lackier- und farbtontechnisch auf diese Vielfalt einstellt. Verschiedene Faktoren wie:

- Farbtonvarianten in der Serienfertigung,
- Optische Wirkung von Farbtönen in Abhängigkeit von der Fahrzeuggeometrie,
- Unterschiedliche Lacktechnologien der Werks- und Reparaturlackierung,
- Farbton- und effektspezifische Auswirkungen auf die optische Wahrnehmung von Farbtönen,
- Klimatische Bedingungen während der Applikation bei wasserbasierenden Lacksystemen machen es anerkanntermaßen in vielen Fällen erforderlich, die auftretenden Farbtonunterschiede durch lackiertechnische Maßnahmen auszugleichen.

Diverse lacktechnische Aspekte sind bei einer Schadensfeststellung zu berücksichtigen und können maßgeblich für eine Entscheidung über die Notwendigkeit einer Beilackierung sein, wie z. B.: 11) Musterbleche zeigen Unterschiede in Farbton/Effekt?

Zeigen erstellte Musterbleche mehrfach Farbtonabweichungen zu den anderen Fahrzeugteilen, ist abzuwägen, ob Nuancieren oder eine lackiertechnische Farbtonanpassung (Beilackierung) zu einem angemessenen Ergebnis führen kann.

Wichtigste Aussage zur Spotlackierung lautet: „Die fachgerechte Instandsetzung eines Fahrzeuges in den Zustand, wie er unmittelbar vor Eintritt des Schadenereignisses bestand, ist nur mit einer Klarlackbeschichtung möglich, die die Fläche des zu reparierenden Bauteils ganzflächig abdeckt. Die Lackhersteller bekräftigen hier auch die vom ZKF vertretene Position, dass die Spot-Lackierung im Versicherungsfall als Reparaturmethode nicht herangezogen werden kann.“

BFL (Bundesfachgruppe Fahrzeuglackierer) Handlungsempfehlung zur Farbtonbestimmung / Kalkulation

Aussage: „Es gibt diverse Vorträge und Ausführungen zu Lack, Lackerhaltung, Farbe, Farbmetrik, Pigmenten, Metamerie, Empfehlungen der Lackhersteller, nicht deckende Farbtöne, Wolkenbildung, Applikationstechnik, Lackveränderung durch Umwelteinflüsse, Serien- und Reparaturlackierung usw., die die Notwendigkeit der Farbtonangleichung aus technischer Sicht erläutern und bestätigen. Ebenso wurde schon oft erläutert, inwieweit es ökonomisch/ökologisch sinnvoll, bzw. unsinnig ist, zunächst „auf Kante“ zu lackieren, um nach Feststellung, dass der Farbton flächig lackiert anders aussieht, als auf der vorab erstellten Musterkarte, die gleiche Lackierung noch einmal und mit den angrenzenden Teilen zu wiederholen.“

...

Reparaturlackhersteller

Sikkens:

Beilackieren von Decklacken und Klarlacken (Technisches Datenblatt S8.01.01./Technische Serviceinformation 31.01.2019).

Allgemeine Hinweise zum Beilackieren: "Die Lackierung des gesamten Teils mit Klarlack stellt immer noch die hochwertigste Art der Lackierung dar und ist dem Originalzustand am nächsten. Teillackierungen können mit der Dauer eine eingeschränkte Oberflächenqualität aufweisen. Speziell im Übergangsbereich zwischen bestehendem und neuem Klarlack ist das System anfällig auf abrasive Einwirkungen und kann aufgrund der unterschiedlichen Schichtstärken eine eingeschränkte UV-Stabilität aufweisen. Insbesondere in sichtbaren Bereichen, an den oberen Fahrzeugteilen und in Bereichen, die UV-Strahlen stark ausgesetzt sind (ab Scheibenhöhe, entspricht dem Bereich A gemäß Allianz Zentrum für Technik) wird empfohlen, eine vollständige Lackierung des Teils durchzuführen und auf das Auslackieren zu verzichten."

PPG:

Grundsätzlich gilt es immer zu unterscheiden und vom Fachmann festzulegen, ist das Objekt und der Untergrund geeignet für eine Beilackierung? Bezüglich des Objektes wird unsererseits empfohlen, dies an Randzonen z. B. Kotflügel-Frontpartien, Seitenwänden z. B. Rückleuchtenbereiche, Radläufen etc. durchzuführen und eher seltener inmitten glatter Flächen, wie z. B. Türen oder Motorhauben. Also die Machbarkeit muss im Vorfeld immer klar abgestimmt sein, bevor dies angeboten wird. Bezüglich des Untergrundes gilt auch zu prüfen, ob eine optimale Beilackierung stattfinden kann. Welchen Härtegrad hat der Klarlack/Decklack, so dass eine Beilackierung ohne eine Markierung oder eines Abrisses der Auslaufzone stattfindet. Bezüglich der Durchführung; fachmännisch bedeutet auch hier die Einhaltung jeglicher Prozessschritte, die eine optimale Umsetzung der Beilackierung unterstützen. Beginnend mit der Prüfung der Untergrundauglichkeit, bis hin zum richtigen Beispritzverdünner, der wirksam genug ist, eine langfristige und optisch intakte Reparatur zu garantieren. Natürlich empfiehlt es sich bei Angleichung den Basislack einzulackieren und den Klarlack ganzflächig auf die Bauteile aufzutragen. Hier greifen die Erfahrungen und die Prüfergebnisse inkl. ihrer langfristigen Beständigkeit. Jedoch ist dies bei Angleichung in weiteren angrenzenden Bauteilen mit Zusatzkosten durch De- und Montage plus der Lackierprozesse einhergehend. Dies steht natürlich zur Diskussion, sofern eine Beilackierung möglich ist und ein Großteil der Kosten reduziert werden kann. Aus der Erfahrung heraus können wir jedoch davon ausgehen, dass der überwiegende Teil der Betriebe das gesamte Bauteil zumindest mit Klarlack beschichtet und die Beilackierung nur im äußersten Fall oder wirklich bei Minimalflächen bzw. Stoßfängern wählen. Alleinig auch aus dem Grund des Risikos heraus, sofern der angleichende Übergang nicht die erwünschte Qualität erzielt und eine erneute Überarbeitung ggfs. sogar die gesamte Lackierung des Bauteiles droht.

...

Standex:

Die Reparaturlackierung von Fahrzeugen wird immer komplexer, was nicht nur von den immer anspruchsvolleren Lacksystemen und Farbtonvarianten her kommt, die die verschiedenen Werke aus aller Welt verlassen. Die Lackierer haben es heute mit 2-Schicht Metallic, 3- oder 4-schichtigen Farbtönen zu tun, die sowohl Spezialpigmente, wie z. B. Glasflakes, Perl oder Xirallics oder auch eingefärbte Klarlacke beinhalten. Um hier dem Endkunden eine unsichtbare, perfekte Reparatur im Schadenfall zurückzugeben, ist eine Einlackierung in die angrenzenden Bereiche unumgänglich. Eine künstlich generierte Begrenzung der Reparatur innerhalb einer vordefinierten Fläche ist hier zum Teil nicht mehr möglich (Micro Repair oder punktuelle Beilackierung im Teil).

Dies liegt natürlich immer im Ermessen der Fachleute, die die Reparatur durchführen.

Eine weitere Herausforderung ist auch die Anpassung der Reparaturlackierung an die Struktur, Glanz und Oberflächengüte der Werkslackierung, dies gehört ebenso zur perfekten Reparatur. Das ist auch der Hintergrund, dass es so viele verschiedene Klarlacksysteme auf dem Markt gibt.

Nicht nur die Farbton-, Varianten- und Klarlacksystemvielfalt, sondern auch die modernen Assistenzsysteme, wie PDC oder Nahbereichsradarsysteme stellen den Lackierer vor großen Herausforderungen. Wo sind diese Systeme platziert, darf ich dort so einfach eine Reparatur durchführen? Hier müssen sich die Fachleute in den Werkstätten immer auf dem Laufenden halten und die Spezifikationen der Automobilhersteller beachten. Eine kontinuierliche Weiterbildung ist essenziell.

Fahrzeughersteller/Importeure beispielhaft:**Porsche: Beilackieren von Teilersatz-Reparaturen:**

Das Beilackieren in den angrenzenden Bereich muss immer unter dem Gesichtspunkt einer optimalen Reparaturqualität geschehen. Oft ist es sinnvoll den angrenzenden Bereich mit einer Oberflächenlackierung komplett zu lackieren, anstatt den Decklack beizulackieren.

Der Entfall des Arbeitsaufwands für aufwändiges Vorbereiten der Auslaufzone und Polieren des Übergangs, gleicht sich mit dem Aufwand für das Lackieren des Bauteils nahezu vollständig aus. Gerade bei Fahrzeugmodellen mit kratzfesten Klarlacken kann dies wirtschaftlicher sein. Die geringen Mehrkosten, die durch den Materialverbrauch entstehen, stehen in keinem Verhältnis zur erzielten höheren Reparaturqualität.

Durch diese Vorgehensweise werden mögliche Probleme mit Lackabrissen beim Auspolieren vermieden. Liegt der Übergangsbereich auf Augenhöhe im Sichtbereich des Kunden, können ggf. vorhandene Oberflächenunregelmäßigkeiten verstärkt wahrgenommen werden.

Für die übrigen Reparaturbereiche gilt dies in ähnlicher Form. Es ist immer abzuwägen, ob ein Auspolieren des Übergangs sinnvoll ist. Im Zweifelsfall ist die Oberflächenlackierung vorzuziehen.

...

Zudem ist es bei einigen Farben technisch nicht möglich einen optimalen Farbübergang in einem begrenzten Bereich herzustellen (z. B. silbermetallic). Bei diesen Farben muss der Übergangsbereich deutlich erweitert oder eine Oberflächenlackierung durchgeführt werden. Bei der Bewertung durch Sachverständigen ist die beschriebene Vorgehensweise mit diesen abzustimmen.

Mercedes Benz: Alle MB-Fahrzeuge werden seit ca. Mitte 2002 (außer BR. 169 und 245) mit einem kratzbeständigen Klarlacksystem lackiert (SI 98.00-P-0013A9). Deshalb ist es, wie auch in der AH98.00-P-9408-01A beschrieben, nur in Abstimmung mit dem Eigentümer/Kunden möglich, eine Beilackierung durchzuführen (Beispiel: Selbstzahler, der eine kostengünstige Reparatur mit gewissen Einschränkungen wünscht).

Audi: Lackleitfaden beschreibt die Lackiermethoden Beilackieren im Teil und ins angrenzende Teil als praxisbezogene Lackiermethode, die vorwiegend bei Garantiefällen Anwendung findet. Die Entscheidung im Reparaturfall muss der ausführende Betrieb treffen. Im Garantiefall wird dies dann bei Audi von Fall zu Fall entschieden.

Mazda: Teillackierungen bei Karosseriereparaturen werden garantierelevant bevorzugt.

BMW: Teillackierungen werden auf keinen Fall als offizielle Reparaturmethode des Herstellers verstanden. Dabei gibt es keinerlei Differenzierung zwischen markengebundenen Werkstätten und freien Werkstätten weltweit. Lediglich bei Garantiarbeiten gibt es Einzelfall-Entscheidungen oder Änderungen bei den Reparaturvorgaben. (Interna)

Opel: Verweist darauf, dass der Hersteller Teilflächenlackierungen als Möglichkeit anbietet (Grafiken der Kalkulationssysteme). Die letztendliche Entscheidung, ob eine Teilflächenlackierung vorgenommen werden kann oder das ganze Bauteil lackiert werden muss, trifft der Händler vor Ort bzw. der Lackierfachbetrieb vor Ort.

VW: Die Entscheidung im Reparaturfall muss der ausführende Betrieb bzw. der Lackierfachmann treffen. Im Garantiefall wird dies individuell entschieden.

Juristische Betrachtung:

Haftpflichtschadenfall: Gemäß § 249 BGB muss der Schädiger den Ausgangszustand wiederherstellen oder für eine entsprechende Entschädigung sorgen. Das heißt, derjenige, der zum Schadenersatz verpflichtet ist, muss den Zustand herstellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre oder den dafür erforderlichen Geldbetrag zu leisten.

Kaskoschadenfall: Hier können Versicherungsnehmer und Versicherung bereits bei Vertragsabschluss festlegen, welche Werkstatt, welche Kosten und welchen Reparaturumfang der Versicherer im Schadenfall übernimmt. Bei einem Vertrag mit Werkstattbindung muss so z. B. das Fahrzeug in einer Vertragswerkstatt des Versicherers repariert werden, schließlich bezahlt der Versicherungsnehmer entsprechend niedrige Prämien.

...

Beilackierung erforderliche Kosten: Auszug RA Nickel F+K 12/2016:

„Die Rechtsauffassung der Kaskoversicherung, wonach die Kosten der Beilackierung nicht versichert sei, ist unzutreffend. Allgemeine Versicherungsbedingungen sind nach dem Empfängerhorizont des verständigen Versicherungsnehmers auszulegen. Dies ist gefestigte Rechtsprechung. In AKB 2.7.1. ist normiert, dass bei einer vollständigen und fachgerechten Reparatur, die hierfür erforderlichen Kosten gezahlt werden. Der Versicherungsnehmer muss also davon ausgehen, dass im Rahmen der Kaskoversicherung, die erforderlichen Reparaturkosten vollständig übernommen werden.“

Immer wieder kommt es perfider Weise zu Rechnungskürzungen im Kaskofall, obwohl im Versicherungsvertrag selbst keine entsprechenden Beschränkungen vorgesehen sind (Beilackierung angeblich nicht Bestandteil des Kaskovertrages).

In keinem Fall darf irgendeine zahlungspflichtige Versicherung, gleich ob Kasko oder Haftpflichtschadenfall, der Werkstatt den fachlichen Reparaturablauf vorgeben.

Der reparaturausführende Fachbetrieb entscheidet über den fachlich richtigen Reparaturweg, z. B. ob eine Beilackierung ins angrenzende Teil erforderlich ist oder nicht. Er übernimmt auch das Risiko einer Zweitreparatur.

Rechnungskürzungen durch eintrittspflichtige Versicherer sind sowohl bei Haftpflicht- als auch bei Kaskofällen unzulässig. Lediglich die Durchsetzung der Ansprüche erfolgt unterschiedlich.

In einer Rechnungskürzung liegt immer der Vorwurf, die Reparatur sei zu teuer gewesen. Es handelt sich dabei um Einwendungen aus dem Werksvertrag (Kunde / Werkstatt). Derartige Einwendungen kann der Versicherer aber nicht erheben, denn er ist nicht Vertragspartner des Reparaturbetriebes (Ausnahme: Werkstattgebundene Kaskoverträge).

Der Versicherer kann nur Einwendungen aus seiner Rechtsbeziehung zum Versicherungsnehmer (Kunde) erheben, also solche aus den AKB, z. B. geforderte Reparaturkosten sind von den Regeln der AKB nicht gedeckt, bei Obliegenheitsverletzungen (Fahrerflucht) oder bei grober Fahrlässigkeit (Trunkenheit).

Auch in der Kaskoversicherung werden daher bei konkreter Abrechnung die reparaturerforderlichen Kosten ersetzt. Erforderlich sind die Kosten, die ein verständiger Versicherungsnehmer aufwenden muss, um den durch ein versichertes Schadenereignis entstandenen Schaden fachgerecht beseitigen zu lassen.

Die Beilackierung angrenzender Flächen zwecks Farbtonangleichung ist keine „Wertverbesserung“, sondern gehört zur fachgerechten Reparatur!

Fiktive Abrechnung:

Zur Erstattungsfähigkeit fiktiver Beilackierungskosten bei Metallic-Lackierungen (LG Aachen, Urteil vom 24.10.2017, AZ. 10 O 489/15.): „Der Sachverständige legte nachvollziehbar dar, dass die von der Beklagten monierte Beilackierung der Fahrertür, als auch die Erneuerung

...

des Lenkgetriebes unfallbedingt erforderlich waren. Bei Metallic-Lackierungen sei stets eine Beilackierung angrenzender Fahrzeugteile erforderlich und durchzuführen, um sonst auftretende Farbabweichungen zu den unfallbetroffenen Teilen zu vermeiden.“

BGH Urteil vom 17.09.2019, AZ VI ZR 396/18, die Beilackierkosten sind im Voraus durch den Sachverständigen zu ermitteln und bei der Reparaturdurchführung auch durch den Reparaturfachbetrieb konkret zu berechnen.

Fazit: Das Problem einer unter Langzeitgesichtspunkten fachgerechten Reparaturlackierung bezieht sich nicht auf eine Betrachtung unter sogenannten Kasko- und/oder Haftpflichtgesichtspunkten. In jedem Fall muss der Fachbetrieb vollständig, fachgerecht und nach „Herstellervorgabe“ reparieren bzw. lackieren. In jedem Fall entscheidet der Lackierfachmann aufgrund seiner Erfahrung darüber, inwieweit eine Beilackierung in angrenzende Teile erforderlich ist. Die Berücksichtigung der zu erwartenden Kosten stehen hierbei nicht im Vordergrund. Im Kaskofall sollte dies vorab mit dem Kunden und dessen Versicherung abgeklärt werden (AKBs auf Ausschluss prüfen). Der Lackierfachmann trägt immer das Risiko einer Zweitlackierung.

Es geht hierbei nicht mehr nur um den farblichen Aspekt, sondern auch darum, dass bei nicht vorhandenen konstruktiven Abgrenzungen eine geschlossene Lackoberfläche über das bzw. die gesamten Bauteile hinweg hergestellt wird, die eine auf lange Sicht sichere und fachgerechte Reparaturlackierung darstellt. Ausschlaggebend sind auch immer die Vorgaben des verwendeten Reparaturlackherstellers. Die Anweisungen in den Verarbeitungshinweisen sind einzuhalten und genauestens zu befolgen.

Ihr IFL-Team

© IFL e.V. Friedberg, 2020
urheberrechtlich geschützt–alle Rechte