

KÜS

HU und AU nicht verramschen

Peter Schuler äußert sich zu mehr als 700 000 unterlassenen Hauptuntersuchungen im Jahr 2004

Redaktion: War 2004 für die KÜS ein erfolgreiches Jahr?

Peter Schuler: 2004 war für uns ein positives Jahr. Wir konnten unseren Marktanteil von 7,0 auf 7,5 Prozent steigern. Mittlerweile sind über 850 Prüfindenieure überregional für die KÜS tätig. Im letzten Jahr haben sie rund 1,75 Millionen Hauptuntersuchungen durchgeführt. Inklusive der Abgasuntersuchungen kommen wir insgesamt sogar auf 2,30 Millionen Fahrzeuguntersuchungen.

Gab es 2004 keine Probleme?

Leider sogar gravierende. Wir haben, wie alle anderen Überwachungsinstitutionen auch, einen erschreckenden Trend festgestellt: Obwohl die HU-Plakette fällig war, fuhren insbesondere im zweiten Halbjahr zahlreiche Fahrzeughalter ihre Fahrzeuge nicht zur Hauptuntersuchung vor. Die Auswertung der KBA-Zahlen lässt den Schluss zu, dass geschätzte 730 000 Fahrzeughalter nicht zur Hauptuntersuchung kamen.

Einige Kfz-Betriebe versuchen, mit subventionierten Haupt- und/oder Abgasuntersuchungen Kunden zu locken. Ist das nicht eine große Gefahr?

Das ist eine sehr große Gefahr und der vollkommen falsche Weg. Gerade in schwierigen Zeiten darf man nicht mit Dumpingpreisen werben, sondern muss mit Qualität überzeugen. Schließlich ist das ein

wesentlicher Punkt unserer Arbeit. Wir bieten Qualität auf hohem Niveau und verkaufen mit der HU und der AU eine Ingenieursdienstleistung. Und diese qualifizierte Dienstleistung hat ihren Preis.

Wie muss die Werkstatt diesbezüglich auftreten?

Genau wie wir. Sie muss qualifizierte Leistungen anbieten und dem Fahrzeughalter das Gefühl vermitteln, dass er eine hochwertige Reparatur seines Fahrzeugs erhält und dass alle durchgeführten Arbeiten von hoher Qualität sind.

Also Finger weg von der Billig-HU und Billig-AU!

Unterschwellig suggerieren Werkstätten mit einem solchen Lockangebot doch jedem klar denkenden Menschen automatisch: Hier wird das Geld auf anderem Wege verdient. Es drängt sich ins-

„Kundenfreundlichkeit und Flexibilität bei Terminvergabe, das sind die besonderen Stärken der KÜS.“

besondere der Verdacht auf, dass diese Werkstätten Reparaturen ausführen, die unter Umständen gar nicht notwendig wären. Das bringt bedauerlicherweise das komplette Kfz-Gewerbe in ein schlechtes Licht.

Gibt es Ihrerseits Bemühungen, solchen Entwicklungen entgegenzutreten?



Geschäftsführer Peter Schuler (re.) auf dem Amitec-Messestand der KÜS im Gespräch mit »kfz-betrieb«-Chefredakteur Wolfgang Michel.

ZUR PERSON

Dipl.-Ing. Peter Schuler (46)

- ▶ Hauptgeschäftsführer der KÜS
- ▶ 1986 – 1991: Kfz-Sachverständiger im elterlichen Betrieb, Spezialisierung auf Fahrzeug-Untersuchungen und forensische Tätigkeiten (Motorschäden, Unfallrekonstruktion)
- ▶ Peter Schuler ist mit Sybille verheiratet und hat zwei Kinder, Tochter Hanna und Sohn Stefan. Seine Hobbys: Modellbau, Modell-Eisenbahn und – natürlich – Autos.

Die KÜS sieht sich als Partner des Kfz-Gewerbes. Es gibt gemeinsame Bemühungen zwischen den Überwachungsinstitutionen im Allgemeinen und mit dem ZDK im Speziellen, diesen Niedrigpreisbewegungen entgegenzutreten.

Bei der Hauptuntersuchung stehen 2006 Veränderungen an. Was bedeutet das für die KÜS und für die Werkstätten?

Die so genannte HU/AU 2006 wird ab 1.1.2006 mit verschiedenen Übergangsvorschriften bis 2010 eingeführt. Hier gibt es Änderungen in den Untersuchungsabläufen. Darauf bereiten wir unsere Organisation derzeit gründlich vor.

Kommt die Kontrolle elektronischer Sicherheitssysteme im Rahmen der HU zum 1. Januar 2006?

Die Kontrolle elektronischer Fahrzeugsysteme ist ein wesentlicher Bestandteil der neuen Hauptuntersuchung.

Wie sollen solche Systeme künftig geprüft werden?

Derzeit liegen im Bundesministerium für Verkehr noch die Änderungswünsche zu den Anlagen und Richtlinien des § 29 StVZO. Hier ist festgeschrieben, welche Bauteile geprüft und wo die Prüfumfänge erweitert werden sollen. Diese geänderten Rahmenbedingungen sollen ab 1.1.2006 greifen. Insofern haben wir sehr wenig Zeit und insbesondere bei der Aufbereitung der Fahrzeugsystemdaten gibt es noch große Schwierigkeiten.

Welche?

Die Fahrzeughersteller zeigen sich im Augenblick nicht in der gewünschten Form kooperativ.

Das Gespräch führte Wolfgang Michel