

KÜS

„Wir stoßen nicht an Wachstumsgrenzen“

Peter Schuler äußert sich u. a. zu Preisdumping bei der Abgasuntersuchung



Geschäftsführer Peter Schuler: „In erster Linie geht es darum, die Interessen unserer Partner hierzulande zu schützen.“

Redaktion: War 2005 für die KÜS erfolgreich?

Peter Schuler: 2005 war das erfolgreichste KÜS-Jahr. Ich freue mich, diese Aussage nunmehr schon seit 15 Jahren jedes Jahr verkünden zu dürfen. Denn auch 2005 konnten wir wieder Marktanteile hinzugewinnen. Die KÜS hat knapp zwei Millionen Hauptuntersuchungen durchgeführt. Dazu kamen im gesetzlich geregelten Bereich noch die Abgasuntersuchungen und die Sicherheitsprüfungen. Insgesamt waren das fast 2,7 Millionen Kundenaufträge. Damit hat sich die KÜS im Jahr 2005 einen Marktanteil von rund acht Prozent erarbeitet.

Worin ist der stetige Erfolg begründet?

In erster Linie sind unsere Partner vor Ort hierfür verantwortlich. Schließlich werben und betreuen sie die Kunden. Als Freiberufler haben sie es

verstanden, sich in einem ehemals monopolisierten Markt mit ihren Dienstleistungen zu etablieren und damit die KÜS stetig vorangebracht. Natürlich trägt auch die KÜS-Geschäftsstelle ihren Teil zum Erfolg bei. Ihre Mitarbeiter unterstützen unsere Freiberufler professionell. Zum einen dadurch, dass sie in verschiedenen Arbeitsgruppen und Gremien dafür kämpfen, dass unsere Interessen nicht vernachlässigt werden. Zum anderen tummeln wir uns seit vielen Jahren auf der politischen Bühne, insbesondere mit unseren Forderungen, den gesetzlich geregelten Bereich zu liberalisieren.

Zum 1. Januar 2007 wird die Fahrzeugüberwachung bezüglich der Oldtimer und des § 21 StVZO liberalisiert. Wie ist Ihre Meinung dazu?

Diese Liberalisierungsmaßnahmen begrüßen wir außerordentlich. Sie kommen in erster Linie dem Fahrzeughalter

zu Gute. Zum anderen werden Wettbewerbsnachteile gegenüber den Freiberufler-Organisationen abgebaut. 2007 werden Maßnahmen umgesetzt, die wir schon vor vielen Jahren erhoben haben. Ich freue mich heute sehr, dass unser Ruf nach Liberalisierung nicht ungehört blieb und die vielen Gespräche und Diskussionen, die wir geführt haben, Erfolg zeigen.

Was verändert sich konkret?

Zum einen die Oldtimer-Begutachtung. Ab 2007 können alle Prüfengeure diese Tätigkeit durchführen. Ferner geht es um die Handhabung von stillgelegten Fahrzeugen. Künftig muss man nicht mehr nach 18 Monaten einen neuen Kfz-Brief ausstellen, sondern kann das Fahrzeug sieben Jahre lang abgemeldet lassen. Wird das Fahrzeug wieder angemeldet, muss man es nicht mehr bei einer technischen Prüfstelle vorfahren. Es reicht eine ganz normale Hauptuntersuchung. Damit sind Benachteiligungen unserer Prüfengeure in der Praxis weiter reduziert.

Wie viele Autohäuser arbeiten in Deutschland eigentlich mit der KÜS zusammen?

2005 haben wir mit über 900 Prüfengeuren rund 10 000 Autohäuser betreut.

Denkt die KÜS darüber nach, sich außerhalb der deutschen Grenzen zu engagieren?

Dies ist eine schwierige Frage. Insbesondere deshalb, weil Europa zukünftig eine größere Rolle spielen wird, wenn es darum geht, Richtlinien der Fahrzeuguntersuchung vorzugeben. Der Einfluss Brüssels wird immer stärker spürbar, insofern muss jede Organisation über einen Auslandsein-

„Das erste Quartal des Jahres 2006 verlief für die KÜS äußerst positiv.“

satz nachdenken. Ob es bei dem Nachdenken bleibt, kann ich noch nicht sagen.

Warum nicht?

In erster Linie geht es darum, die Interessen unserer Partner hierzulande zu schützen. Ob das geschehen kann, indem man ausschließlich in Deutschland tätig bleibt oder seine Aktivitäten in Europa ausdehnt, kann ich derzeit noch nicht klar beantworten. Aber alle Schritte, die wir in diesem Zusammenhang unternehmen müssen, werden wir auch unternehmen.

Stößt die KÜS nach 15 erfolgreichen Jahren nicht irgendwann an ihre natürliche Wachstumsgrenze?

Nein. Das erste Quartal des Jahres 2006 verlief für die KÜS äußerst positiv. Das beruht zum einen auf dem positiven Engagement unserer Partner. Zum anderen liegt es an strategischen Partnerschaften, die wir im letzten Jahr eingegangen sind.

ZUR PERSON

Dipl.-Ing. Peter Schuler (47)

- ▶ Hauptgeschäftsführer der KÜS
- ▶ 1986 – 1991: Kfz-Sachverständiger im elterlichen Betrieb, Spezialisierung auf Fahrzeuguntersuchungen und forensische Tätigkeiten (Motorschäden, Unfallrekonstruktion)
- ▶ Peter Schuler ist verheiratet und hat zwei Kinder. Hobbys: Motorrad und Autofahren, Ski

Wachstumsimpulse gibt auch die neue Regelung der Motorrad-AU, kurz AUK. Welche Rolle spielt sie für die KÜS?

Bislang führt die KÜS noch nicht viele Prüfungen durch. Vielmehr zieht der eine oder andere Fahrzeughalter seine HU vor, da er die neue AU-Regelung umgehen will. Auch wäre es die Aufgabe der Medien, die AUK in ein besseres Licht zu stellen.

Wie meinen Sie das?

Vierorts wird die AUK schlecht gemacht und deren Bedeutung verkannt. Dabei ist diese Untersuchung ein Schritt in die richtige Richtung. Ein Schritt, der unserer Meinung nach schon lange notwendig war. Sicher gibt es moderne G-Kat-Fahrzeuge, bei denen man über die Notwendigkeit diskutieren kann. Aber speziell im Zweiradbereich sind sehr viele ältere Fahrzeuge mit Vergasern unterwegs. Sind diese fehlerhaft eingestellt, kommt es rasch zu einem übermäßigen Schadstoffausstoß. Wichtig ist es jetzt, dass in der Öffentlich-

keit ein positives Bild von dieser notwendigen Abgasuntersuchung entsteht, was meiner Meinung nach bislang nicht in ausreichendem Maß geschehen ist.

Wen haben Sie im Visier?

Etablierte Medien wie „Motorrad“ berichten nicht sehr positiv über die neue Abgasuntersuchung. Sie schreiben von der Abzocke durch die Überwacher. Natürlich sind die Motorradfahrer skeptisch, wenn sie zusätzlich Geld ausgeben müssen. Aber als die ASU für Automobile eingeführt wurde, haben auch alle über deren Sinn und Unsinn diskutiert. Rückblickend hat sich das Abgasverhalten der Fahrzeuge seitdem jedoch drastisch verbessert.

Ist die KÜS fit für die AUK?

Wir sind gut gerüstet, die Kunden können zu uns kommen. Wir haben von fast allen Herstellern die notwendigen Daten. Derzeit weigert sich nur noch ein großer japanischer Hersteller, die Informationen herauszugeben.

Kommen wir vom Motorrad wieder zurück zum Automobil. Setzt sich die KÜS für die einjährige HU bei älteren Fahrzeugen ein?

Wir sind der Meinung, dass die jährliche Hauptuntersuchung bei älteren Fahrzeugen Vorteile bringen würde.

Liegt die Grenze bei sieben Jahren?

Ja. Denn ab sieben Jahren fängt der Verschleiß richtig an. Zudem werden diese Fahrzeuge nicht mehr regelmäßigen Inspektionen unterzogen. Dadurch ändert sich der technische Zustand eklatant.

Apropos eklatant: Nach wie vor nehmen verschiedene Anbieter ihre Dumpingpreise in Sachen HU und AU nicht vom Markt. Wie verhält sich die KÜS diesbezüglich?

Wir sind der Meinung, dass wir eine hochwertige Ingenieursdienstleistung verkaufen, die ihren Preis hat. Schließlich führen unsere Ingenieure eine verantwortungsvolle und für die Allgemeinheit wichtige Aufgabe durch. Auch die An-

forderung an die neuen Prüfvorschriften können wir nur dann erfüllen, wenn wir die notwendigen finanziellen

„Große Kettenbetriebe glauben, dass die Massen nur noch über den Preis zu erreichen sind.“

Mittel zur Verfügung haben. Daher würden wir uns mit Niedrigpreisen nur selbst schaden.

Warum gibt es dann die Dumpingangebote?

Die AU obliegt ja nicht nur den Überwachungsorganisationen, auch Werkstätten bieten sie an. Dort stellen wir leider des Öfteren negative Auswüchse fest – z. B. sehen einige Werkstätten die subventionierte AU im falsch verstandenen Sinne als Kundenbindungsinstrument. Diese qualifizierte Dienstleistung etwa für einen Euro anzubieten, ist unseriös. Wir versuchen, dieser Entwicklung durch Aufklärung entgegenzuwirken.

*Das Gespräch führte
Wolfgang Michel*