

Silberstreif am Horizont?

Befürchtungen und Zukunftsaussichten der Sachverständigen-Organisationen



Grenzwert: Einer kilometerabhängigen Hauptuntersuchung bei neueren Fahrzeugen als Alternative zum gegenwärtigen Drei-/Zwei-Jahres-Rhythmus stehen die Sachverständigen-Organisationen kritisch gegenüber. Bild: TÜV Süd

Die Kfz-Branche befindet sich im Umbruch, steigende Energiekosten und sinkende Umsatzrenditen beschleunigen den Wandel. Nicht nur die Werkstätten, sondern auch die Sachverständigen-Organisationen müssen sich dieser Herausforderung stellen. KRAFTHAND hat sie deshalb zu einigen aktuellen Brennpunkten befragt.

Jetzt können wir wenigstens unsere Werkstatthalle renovieren“, so der Inhaber eines Autohauses – ironisch lächelnd – angesichts des Auftragseinbruchs. Nicht nur er leidet unter dem Spardiktat, das sich die Deutschen seit

Jahresbeginn in Anbetracht der gestiegenen Lebenshaltungskosten selbst auferlegt haben. Vier Millionen Pkw-Besitzer greifen bei ihren älteren Wagen nach Schätzungen des Zentralverbands des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes entweder selbst zum Schraubenschlüssel oder bringen ihr Automobil am Wochenende einem netten Kollegen aus der Nachbarschaft zur Reparatur vorbei. Den Schaden durch Schwarzarbeit beziffert der Verband für seine 39.500 Mitglieder bereits auf 1,6 Milliarden Euro.

Frage 1:

Angesichts der aktuellen Spritpreisentwicklung wird es für den Endverbraucher immer schwieriger, sein Fahrzeug kostengünstig ‚in Schuss zu halten‘. Dementsprechend zeichnet sich eine ‚Servicemüdigkeit‘ bei den Autofahrern ab. Werden diese Signale auch die kommenden Mängelstatistiken beeinflussen und wenn ja, in welche Richtung?

zu Frage 1:

Christoph Diwo, KÜS

Da sich sehr viele Einflüsse auf die Mängelstatistiken auswirken, fällt es schwer, einen direkten Zusammenhang zwischen Statistik und ‚Servicemüdigkeit‘ herzustellen. Inwiefern hier die

Leute fahren häufig ältere Fahrzeuge, was sich durch erhöhte Mängelzahlen in Universitätsstädten bemerkbar macht. Die Mängelstatistik ist das Ergebnis zahlreicher Momentaufnahmen, mit dem jüngsten TÜV-Report wurde das Ende eines negativ verlaufenden Trends festgestellt. Ob das so bleibt, werden die kommenden Statistiken zeigen.



Christoph Diwo,
Technischer Leiter KÜS

Frage 2:

Wäre aufgrund der heutigen Qualitätsstandards in der Automobiltechnik eine bereits diskutierte kilometerabhängige Hauptuntersuchung bei neueren Fahrzeugen sinnvoller als der gegenwärtige Drei- beziehungsweise Zwei-Jahres-Rhythmus, oder sind hier technische Einschränkungen zu erwarten?

zu Frage 2:

Christoph Diwo, KÜS

Gegen lauffleistungsabhängige Hauptuntersuchungen sprechen sowohl rechtliche, praktische als auch technische Gründe. Die EG-Richtlinie 96/96/EG, die sich mit der Untersuchung der Fahrzeuge befasst und Mindeststrahmenbedingungen für die nationalen Regelungen vorgibt, schreibt Zeitabstände für die Untersuchung der Fahrzeuge vor. Außerdem wird nur bei wenigen Fahrzeugen (etwa Mietwagen) ein geeichter Wegstreckenzähler gefordert.

Diese Forderung müsste auf alle Fahrzeuge erweitert und eine Manipulation der Laufleistung mittels konstruktiver Maßnahmen durch die Fahrzeughersteller erschwert werden. Für die laufende Verkehrsüberwachung durch die Polizei müssten neue Modalitäten zur Erkennung der nächsten Fälligkeit der HU definiert werden, dies ist mit dem bestehenden System der farbigen Plaketten sehr einfach gelöst.

Mängel an Fahrzeugen entstehen nicht nur durch die reine Laufleistung. Die Bedingungen, unter denen diese erbracht wird (Beladungszustand, Fahrweise, ...) und die Umweltbedingungen, denen das Fahrzeug auch während seiner Standzeiten ausgesetzt ist, beeinflussen den Grad der Schädigung maßgeblich. Darüber hinaus treten trotz der hohen Fertigungsqualität immer wieder Frühausfälle durch Fertigungs- und/oder Konstruktionsfehler auf.

Mit der bestehenden Regelung der zeitabhängigen Hauptuntersuchung wird zwar auch nicht allen Betriebsbedingungen der Fahrzeuge Rechnung getragen, aber auch Fahrzeuge mit einem größeren Anteil an Standzeit werden damit zeitgerecht einer Überprüfung zugeführt. Im Hinblick auf die in der Technik üblichen wannenförmigen Ausfallkurven ist eher zu überprüfen, ob ältere Fahrzeuge nicht in kürzeren

Frage 3:

Die Energiekrise beschleunigt den Wandel hin zu Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (insbesondere Hybrid-/Elektrofahrzeuge). Hat dies eine Änderung der Prüfmodi und -verfahren in der Haupt- und Abgasuntersuchung zur Folge, und ist dann eine technische Prüfung durch einen ‚mobilen Prüfer‘ Ihrer Organisation bei einem Kfz-Betrieb überhaupt noch möglich?

zu Frage 3:

Christoph Diwo, KÜS

In Anlage VIII d der Straßenverkehrszulassungsordnung sind die Anforderungen an Untersuchungsstellen zur Durchführung der verschiedenen Untersuchungen (Hauptuntersuchungen, Sicherheitsprüfungen, Untersuchungen der Abgase und wiederkehrende Gasanlagenprüfungen) vom Verordnungsgeber definiert.

Solange ein Betrieb diese Anforderungen erfüllt, und nur solange kann ein Betrieb als Prüfstützpunkt genutzt werden, sind Prüfungen in diesem Betrieb möglich. Selbstredend wird durch modifizierte oder neue Prüfmethode dem technischen Fortschritt Rechnung getragen.

Hierbei stellen heute schon die Fahrzeughersteller insbesondere für elektronische Systeme Prüfvorgaben für die technische Überwachung zur

Verfügung. Um diese Anforderungen zu erfüllen, wird die Ausrüstung der Prüfmethode ständig den neuen Randbedingungen angepasst. Somit lassen sich die sicherheitsrelevanten Systeme jederzeit überprüfen.

Frage 4:

Das neue Rechtsdienstleistungsgesetz (RDG) hat beispielsweise für Sachverständige einen weiteren Tätigkeitsbereich eröffnet, nämlich den der Beratung. Wo sehen Sie allerdings den Tätigkeitsschwerpunkt Ihrer Organisation in etwa zehn Jahren?

zu Frage 4:

Christoph Diwo, KÜS

Es ist davon auszugehen, dass das RDG für Sachverständige und Prüfmethode weitreichende Auswirkungen haben wird. Dies gilt auch für Werkstätten, mit denen Prüfmethode und Sachverständige zusammenarbeiten.

Grundsätzlich ermöglicht das RDG innerhalb der vom Gesetz gegebenen Grenzen, dass Prüfmethode/Sachverständige dem Kunden insbesondere bei der Schadensabwicklung helfend zur Seite stehen. Diese Hilfe kann etwa darin bestehen, dem Kunden erfahrene Rechtsanwälte zu empfehlen. Ich gehe davon aus, dass sich durch die Möglichkeit der Beratung im Rahmen des RDG die Kundenzufriedenheit weiter erhöht.

Unseren Tätigkeitsschwerpunkt sehe ich in den nächsten Jahren in der weiteren Steigerung des Serviceangebotes für Werkstätten und Verkehrsteilnehmer. Flexibilität und Qualität sollen noch weiter verbessert werden. Nicht zuletzt wird sich durch die KÜS-eigene Weiterbildung zum Prüfmethode die Anzahl unserer Mitglieder erhöhen.