



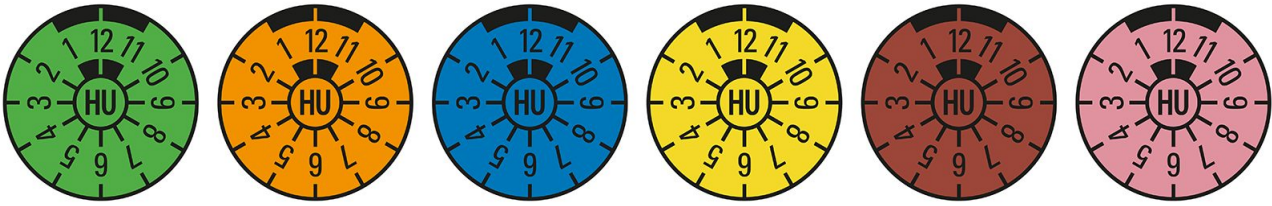
Bei unserem digitalen [Werkstatt-Stammtisch](#) im April haben die Teilnehmenden über das Thema „Mit der HU Kunden in die Werkstatt ziehen“ diskutiert.

Nach aktuellem Stand kooperieren bundesweit rund 30.000 Kfz-Betriebe mit einer Prüforganisation und fungieren als offizieller Prüfstützpunkt (PSP). Die meisten Teilnehmer unseres Werkstatt-Stammtischs gaben an, bereits seit vielen Jahren als HU- und AU-Prüfstützpunkt zu arbeiten. Einen Wettbewerbsvorteil sehen die Stammtisch-Teilnehmer in dem Zusatzangebot jedoch nicht, dafür gibt es mittlerweile zu viele Werkstätten, die diesen Service anbieten. Manche Betriebe arbeiten fest mit einer Prüforganisation zusammen, einige kooperieren mit verschiedenen Organisationen.

## Kosten-Nutzen-Rechnung für den Prüfstützpunkt

Um offizieller Prüfstützpunkt zu werden, müssen Betrieb und Überwachungsorganisation (z.B. TÜV, DEKRA, GTÜ, KÜS) einen Prüfstützpunktvertrag abschließen und alle in der StVZO festgelegten Vorschriften erfüllen. Dazu muss die Werkstatt sicherstellen, dass die Messeinrichtungen und -geräte zur Durchführung der HU (z. B. Bremsprüfstand, AU-Gerät Scheinwerfereinstell-Prüfgerät) den geltenden Vorschriften und Normen entsprechen.

Der Aufwand, um den Prüfstützpunktvertrag zu bekommen, liegt nach Angabe der Stammtisch-Teilnehmer bei über 10.000 Euro. Hinzu kommen die Kalibrierungskosten für die Prüfstraße in Höhe von rund 1.200 Euro im Jahr. Aufgrund des hohen Aufwands ist die HU für die meisten Diskussionsteilnehmer ein durchlaufender Posten. Teilweise wird der Aufwand durch die AU ausgeglichen - die jedoch bei E-Autos entfällt.



## Zusatzgeschäft durch Mängelbehebung

Laut DAT-Report lassen die Kunden bei jeder zweiten in einem Prüfstützpunkt durchgeführten Hauptuntersuchung auch Reparaturarbeiten durchführen, um die HU-Plakette zu erhalten. Viele Stammtisch-Teilnehmer gaben an, ihren Kunden einen Vorab-Check anzubieten. Jedoch war man sich einig, dass es kaum möglich ist, richtig einzuschätzen, was der Prüfer durchgehen lässt. Daher entscheiden sich einige Werkstätten, ein Fahrzeug im Zweifelsfall lieber vorzuführen und die Nachprüfung zu riskieren. So sparen sich Kunden ggf. die Reparaturkosten für etwas, das unter Umständen bei der Prüfung durchgegangen wäre.

## Herausforderung Assistenzsysteme und Zukunftsthema E-Mobilität

Für die Abläufe in der Werkstatt halten die Stammtisch-Teilnehmer ein autarkes Arbeiten der Prüforganisation für optimal, zum Beispiel an einer separaten Bühne in der Prüfhalle.

Positiv gesehen wird ein gewisser Wettbewerb der Prüforganisationen am Standort, dadurch können die Preise für die Prüfung durchaus variieren. Die Stammtischteilnehmer gaben an, im Schnitt 400 Hauptuntersuchungen jährlich durchzuführen. Eine Herausforderung stellt dabei die Prüfung von Assistenzsystemen dar, die über einen HU-Adapter ausgelesen werden. Handhabung und Geschwindigkeit der Diagnosegeräte variiert dabei je nach Hersteller. Auch über die in der Diskussion stehende spezielle Prüfung für E-Autos wurde diskutiert, bei der unter anderem ein besonderes Augenmerk auf den Akkus liegen soll. Auffällig war für viele Teilnehmer, dass manche E-Fahrzeuge nicht durch die erste HU kommen, beispielsweise aufgrund von Querlenker-Problemen. Auch der um 40% höhere Anteil von E-Autos, die einen „Herzinfarkt“ erleiden, war ein Thema beim Stammtisch.

Weitere Informationen zu den Anforderungen für Werkstätten, die Prüfstützpunkt werden

wollen, liefert der TÜV Nord:

<https://www.tuev-nord.de/de/unternehmen/verkehr/autohaus-und-werkstatt/service-fuer-ihre-kunden/amtliche-untersuchungen/>

Sie wollen beim nächsten Werkstatt-Stammtisch mitdiskutieren? Am 25. Juni ist es wieder so weit - diesmal sprechen wir über das Thema Nachhaltigkeit. [Mehr Infos](#)