

Trendwende

TÜV-Report Nutzfahrzeuge sprach mit Dr. Joachim Bühler, Geschäftsführer des VdTÜV, über gestiegene Mängelquoten, die Gründe dafür und die Notwendigkeit, Assistenzsysteme zu prüfen.

Wie haben sich die Nutzfahrzeuge beim TÜV-Report 2021 geschlagen?

Die Ergebnisse des aktuellen Reports sind durchwachsen. In 18 von 20 der von uns abgebildeten Alters- und Gewichtsklassen sind mehr Fahrzeuge durch die Hauptuntersuchung gefallen als noch vor zwei Jahren. Der positive Trend der letzten beiden Reports ist damit gestoppt. Vor allem die leichten Nutzfahrzeuge in der Transporter-Klasse schneiden durch die Bank deutlich schlechter ab.

Woran liegt das?

Ein Grund sind die kräftig steigenden Laufleistungen. Ein Beispiel: Drei bis vier Jahre alte Transporter haben im Durchschnitt 76.000 Kilometer auf dem Tacho – ein Plus von 25 Prozent im Vergleich zum letzten Report. Das ist kein Wunder. Online-Shopping und auch das Handwerk boomen. Die allgegenwärtigen Kastenwagen sind die Arbeitsbienen von Internethändlern, Kurierdiensten und Handwerksbetrieben. Leider wird die Pflege der

im Stadtverkehr und bei Überlandfahrten stark beanspruchten Fahrzeuge häufig vernachlässigt.

Ist ein Corona-Effekt erkennbar?

Corona hat bestehende Trends wie das Wachstum des Online-Handels und der Lieferdienste noch einmal verstärkt. Es wird weiter kräftig gebaut und die Menschen verschönern während der Pandemie die eigenen vier Wände. Es gab aber auch gegenläufige Effekte, da die wirtschaftliche Dynamik während der Lockdowns insgesamt nachgelassen hat.

Gab es weitere Auffälligkeiten?

Die im TÜV-Report abgebildeten jüngeren Nutzfahrzeuge haben im Vergleich zu 2019 häufiger Probleme bei der HU. Ein Grund ist aus unserer Sicht der starke Trend zum Leasing von Nutzfahrzeugen. Standardlaufzeit sind drei Jahre. Die Leasingnehmer fühlen sich für die Fahrzeuge nicht mehr wirklich verantwortlich, weil ihnen diese nicht gehören. Der Leasinggeber wartet bis zum Ende der Laufzeit und stellt dann eine Rechnung für die Repara-

„Für mehr Sicherheit brauchen wir Zugang zur Software und zu bestimmten Fahrzeugdaten.“

DR. JOACHIM BÜHLER, GESCHÄFTSFÜHRER TÜV-VERBAND

turen, die beim Kunden längst eingepreist ist. Wirtschaftlich mag das Sinn machen, für die Verkehrssicherheit ist es absolut kontraproduktiv.

Im aktuellen Report sind erstmals Zahlen für die neue Kategorie des „gefährlichen Mangels“ enthalten. Welche Erfahrungen haben die Prüfer gemacht?

Deutschland hat mit der Einführung dieser Mängelkategorie eine EU-Vorgabe umgesetzt. Das ist sinnvoll und verhindert, dass bereits als gefährlich eingestufte Fahrzeuge bis zum Reparaturtermin noch wochenlang auf den Straßen unterwegs sind. Das ist zum Beispiel der Fall, wenn die Bremscheiben verschlissen oder Bremsschläuche undicht sind. Fahrzeuge mit gefährlichen Mängeln fallen durch die HU und müssen sofort in die Werkstatt. Betroffen waren rund 10.000 der allein von den TÜV-Unternehmen geprüften Nutzfahrzeuge.

Woran hapert es am häufigsten bei der Hauptuntersuchung?

Ein Dauerbrenner sind Defekte an der Beleuchtung. Das wird gerne unterschätzt, aber gutes Sehen und rechtzeitiges Gesehenwerden ist ein wichtiger Faktor für die Sicherheit im Straßenverkehr. Das gilt auch für Ölverluste am Motor oder am Antrieb, die über alle Gewichtsklassen vor allem bei den Fünfjährigen zugenommen haben. Die Prüferinnen und Prüfer schauen da sehr genau hin, da Ölverluste brandbeschleunigend wirken. Bei Unfällen kann austretendes Öl fatale Folgen haben. Ein weiteres Thema sind Probleme mit der Achsaufhängung, insbesondere bei den älteren Fahrzeugen.

Welche Rolle spielt die Prüfung von Assistenzsystemen, die zunehmend verbaut werden?

Ab 2022 wird der Einbau zahlreicher Assistenzsysteme bei neuen Modellen zur

Pflicht. Spurhalteassistenten, Müdigkeitserkennung, Reifendruck-Kontrollsysteme oder der dringend erforderliche Abbiegeassistent gehören dann zur Standardausstattung. Wir müssen gewährleisten, dass diese Systeme während der gesamten Lebensdauer der Fahrzeuge einwandfrei funktionieren und ihre volle Wirkung entfalten. So kann beispielsweise das System Abstandswarner funktionsfähig, aber aufgrund einer unsachgemäßen Reparatur oder eines Parkreplers in seiner Wirkung stark beeinträchtigt sein. Deshalb setzen wir uns für eine verpflichtende Wirkungsprüfung von Assistenzsystemen ein.

Wo besteht noch Nachbesserungsbedarf?

Bisher prüfen wir nur die Reifendruck-Kontrollsysteme bei der HU. Es sollten aber sämtliche sicherheitsrelevanten Assistenzsysteme fester Bestandteil der Hauptuntersuchung werden. Dafür müssen jetzt die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Die Prüforganisationen brauchen Zugang zur Software und zu bestimmten Fahrzeugdaten, um die Sicherheit moderner Fahrzeuge beurteilen zu können. Damit die Assistenzsysteme ihre volle Wirkung für die Verkehrssicherheit entfalten können, müssen sie von den Fahrern aber auch genutzt werden.

Ist das nicht der Fall?

Assistenzsysteme greifen – für ein Plus an Sicherheit – aktiv in das Fahrgeschehen ein: Spur halten, Abstand wahren, in brenzligen Situationen bremsen. Das irritiert manche Fahrer. Nicht selten werden Assistenzsysteme dann deaktiviert, zum Teil illegal in der Werkstatt. Entscheidend ist, dass die Fahrerinnen und Fahrer im Umgang mit den Systemen ausreichend geschult sind. Das gilt für die Fahrausbildung des Nachwuchses. Aber genauso wichtig sind gezielte Nachschulungen der erfahrenen Fahrer. ■■■



Dr. Joachim Bühler,
Geschäftsführer des
TÜV-Verbands
(VdTÜV) in Berlin

Vita

Dr. Joachim Bühler ist seit 2017 Geschäftsführer des TÜV-Verbands (VdTÜV) in Berlin. Der promovierte Politikwissenschaftler war zuvor beim Digitalverband Bitkom in der Geschäftsleitung für Politik, Wirtschaft und Technologien verantwortlich. Bühler startete seine berufliche Laufbahn als wissenschaftlicher Mitarbeiter und persönlicher Referent für einen Bundestagsabgeordneten. Er ist verheiratet, hat zwei Kinder und lebt in Berlin.