

Sicherheitsniveau bleibt stabil

Dr. Joachim Bühler, Geschäftsführer des TÜV-Verbands e. V., über typische Mängel bei Nutzfahrzeugen, Klassenunterschiede und den Stand der Antriebswende.

Wie schneiden die Nutzfahrzeuge bei der technischen Sicherheit im aktuellen TÜV-Report ab?

Was die Fahrzeuge betrifft, die bei der Hauptuntersuchung durchgefallen sind, liegen wir etwa auf dem Niveau des letzten Berichts von vor zwei Jahren. Rund jedes fünfte Nutzfahrzeug besteht die TÜV-Prüfung nicht. Das ist nicht unbedingt eine gute Nachricht, denn wir setzen

immer auf eine Verbesserung des Sicherheitsniveaus. Auffällig sind die Unterschiede zwischen den Fahrzeugklassen.

Welche Unterschiede sind das?

Die Klasse 3,5 bis 7,5 Tonnen schneidet bei weitgehend unveränderten Laufleistungen in allen betrachteten Altersgruppen schlechter ab. Bereits nach einem Jahr fallen elf Prozent der geprüften Fahrzeuge

durch die HU – das ist noch schlechter als bei den stark beanspruchten Kleintransportern. Die leichten Lkw sind nicht nur häufig im Dauereinsatz, sondern werden von ihren Besitzern und Nutzern oftmals schlecht gewartet. Bei der nächsthöheren Klasse – 7,5 bis 18 Tonnen – ist genau das Gegenteil der Fall. Die Fahrzeuge verbessern sich durch die Bank und weisen die niedrigsten Mängelquoten aller Fahrzeugklassen aus – trotz gestiegener Kilometerleistungen.

Woran liegt das?

Diese Klasse bildet das Rückgrat des innerdeutschen und grenznahen Fernverkehrs mit den Nachbarländern. Die jüngeren Fahrzeuge sind technisch auf dem neuesten Stand und vielfach in komplexe Lieferketten eingebunden. Die Spediteure müssen dann just-in-time abliefern. Ausfälle oder Verspätungen können sich die Fuhrparkbetreiber schlicht nicht leisten – sonst hagelt es empfindliche Strafen. Darüber hinaus sind viele Lkw einzelnen Fahrern zugewiesen, die „ihre“ Fahrzeuge bestens im Blick haben. Der Faktor Mensch spielt auch bei der Pflege eine entscheidende Rolle.

Vita

Dr. Joachim Bühler ist seit 2017 Geschäftsführer des TÜV-Verbands e. V. 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.

Wie sieht es bei den Kleintransportern aus, die zahlenmäßig den größten Teil der Nutzfahrzeuge ausmachen?

Die jüngeren Fahrzeuge bis vier Jahre schneiden bei den Durchfallquoten zum zweiten Mal in Folge schlechter ab. Die Kleintransporter werden bei den Kurier- und Paketdiensten hart rangenommen. Hinzu kommt: Viele Transporter werden geleast. Statt in die Wartung zu investieren, geben die Besitzer die Fahrzeuge am Ende der Leasingperiode in mehr oder weniger gutem Zustand zurück. Wir beobachten aber auch Qualitätsmängel, die immer wieder zu Rückrufen der Hersteller führen. Es gibt aber auch einen positiven Trend: Die Älteren werden wieder besser.

Das heißt?

Immer noch fällt jeder vierte sieben bis acht Jahre alte Kleintransporter bei den TÜV-Sachverständigen durch, bei den neun- bis zehnjährigen sogar fast jeder dritte. Die Mängelquoten sind aber gesunken. Wir beobachten, dass einige Mängelschwerpunkte seit einigen Jahren rückläufig sind. Mit dem zunehmenden Einbau langlebiger LED-Lampen gehen Beleuchtungsmängel zurück. Auch Ölverlust wird bei den älteren Fahrzeugen seltener, gehört aber immer noch zu den Mängelschwerpunkten.

Warum ist das kritisch?

Ölverlust schädigt die Umwelt und wirkt brandbeschleunigend. Das sollten die Fahrzeughalter auch aus Sicherheitsgründen im Blick behalten. Und wer seine Chancen bei der HU verbessern will, sollte neben regelmäßiger Wartung vor dem TÜV-Termin die Beleuchtung in Augenschein nehmen.

Inwieweit können technische Systeme die Sicherheit verbessern?

Sehr stark! Im Markt ist die ganze Bandbreite vertreten. Von den eher schlicht-robust aufgebauten Lastern bis zu moder-

nen Hightech-Trucks mit ausgefeilten Diagnosesystemen, die Defekte automatisch melden. Hinzu kommen Fahrerassistenzsysteme, die seit 2022 bei neuen Modellen Pflicht sind und Fahrende und andere Verkehrsteilnehmende besser schützen sollen. Allerdings sind auch Assistenzsysteme anfällig für Fehler, ihre Sensorik sollte daher unabhängig geprüft werden.

Ist die ganze Technik selbsterklärend?

Nein. Der Umgang mit Assistenzsystemen wird inzwischen in der Fahrausbildung vermittelt und abgeprüft. Aber auch die erfahrenen Fahrerinnen und Fahrer müssen die Systeme beherrschen, wenn sie moderne Lkw sicher steuern wollen. Dafür sind Weiterbildungen notwendig.

Wann schaffen Elektroantriebe bei den Nutzfahrzeugen den Durchbruch?

Das dauert noch etwas. Der Anteil von Elektro-Lkw an den Neuzulassungen lag 2022 mit sieben Prozent deutlich unter dem Wert bei Pkw. Aber immer mehr Hersteller stellen neue Modelle vor, vor allem in der Transporterklasse. Auch elektrifizierte schwere Lkw sind schon im Angebot. Der Markt wird jetzt anziehen und der Elektroanteil bei den Nutzfahrzeugen immer weiter ansteigen.

Auf der Langstrecke gilt Wasserstoff als alternative Antriebstechnologie. Sind H₂-Brummis eine echte Option?

Es gibt inzwischen erste Wasserstoff-Lkw auf dem Markt und zahlreiche Vorserienmodelle. Der Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur in Europa und den USA läuft im Zuge der Energiewende aber gerade erst an und die Regulierung muss an einigen Stellen angepasst werden. Es werden wohl noch einige Jahre ins Land gehen, bis Wasserstoffantriebe ihre Vorteile im Fernverkehr ausspielen können. ■■■



Dr. Joachim Bühler,
Geschäftsführer des
TÜV-Verbands e. V. in Berlin

Foto: TÜV-Verband e. V.