

25.09.2013

Pressekonferenz TÜV Report Nutzfahrzeuge/ TÜV Bus-Report 2013 Statement

Dr. Klaus Brüggemann
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VdTÜV e. V.

– es gilt das gesprochene Wort –

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich darf Sie zu unserem Pressegespräch sehr herzlich begrüßen.

Wir möchten Ihnen heute die Ergebnisse jeweils des TÜV Reports Nutzfahrzeuge und des TÜV Busreports präsentieren. Da diese Publikationen thematisch eng verwandt sind, haben wir uns entschieden, sie beide in einem Pressegespräch vorzustellen.

Wie beim TÜV Auto-Report, der Ihnen sicher bekannt ist, haben wir für die Nutzfahrzeuge aller Gewichtsklassen sowie Reise- und Linienbusse die Ergebnisse der Hauptuntersuchungen ausgewertet. Die Hauptuntersuchung (oder HU) ist in regelmäßigen Abständen vom Gesetzgeber festgelegt. Durchgeführt wird sie von unabhängigen Prüforganisationen, deren Prüfumfang ist von der STVZO vorgegeben. Das Ergebnis einer Hauptuntersuchung unterteilt sich in verschiedene Mängelkategorien: Leichte Mängel werden im Prüfprotokoll vermerkt und müssen vom Halter beseitigt werden, wobei die Plakette aber erteilt wird. Erhebliche Mängel führen dazu, dass die Plakette nicht erteilt wird, bis der Halter die Mängel beseitigt hat und das durch eine Nachprüfung bestätigt ist. Hat ein Fahrzeug derart gravierende Mängel, dass es verkehrsunsicher ist, wird es sofort stillgelegt. Die letzte – und glücklicherweise häufigste Kategorie sind die Fahrzeuge ohne Mängel. Sowohl bei Pkw, Lkw oder Bussen sind dies immer rund 50 Prozent.

Das Ziel der Hauptuntersuchung heißt Verkehrssicherheit. Für den technischen Zustand und die Sicherheit ist der Halter eines Fahrzeugs verantwortlich. Der Gesetzgeber hat allerdings erkannt,

dass es nicht ausreicht, es bei dieser Pflicht zu belassen. Bei der Hauptuntersuchung wird das Fahrzeug unabhängig überprüft. Unabhängig heißt vor allem, dass die Prüfung frei von Interessen einer Werkstatt abläuft. Welche Bedeutung das für die Sicherheit hat, lässt sich an den verschiedenen Reporten ablesen, die der VdTÜV herausgibt. Trotz einer hohen Kontrolldichte stellen wir bei der Hauptuntersuchung immer wieder hohe Quoten erheblicher Mängel fest. Wären diese Mängel nicht festgestellt und repariert worden, hätten diese Fahrzeuge eine womöglich dauerhafte Gefahr für die Verkehrssicherheit bedeutet.

Deshalb lautete unsere wichtigste Botschaft: Nutzfahrzeuge und Busse sind sichere Verkehrsmittel, weil es ein System der unabhängigen Hauptuntersuchung gibt. Die Prüfdichte bei Nutzfahrzeugen ist hoch: Geprüft werden im Rahmen der HU Kleintransporter bis 3,5 Tonnen erstmals nach 24 Monaten und danach im zweijährigen Rhythmus, bei Mietfahrzeugen verkürzt sich die Frist auf ein Jahr. Transporter über 3,5 Tonnen müssen jährlich zur HU. Zusätzlich schreibt der Gesetzgeber allen Fahrzeugen ab 7,5 Tonnen zwischen zwei HU eine zusätzliche Sicherheitsprüfung vor, die je nach Gewichtsklasse ab 30 bzw. 42 Monaten nach Erstzulassung zu erfolgen hat.

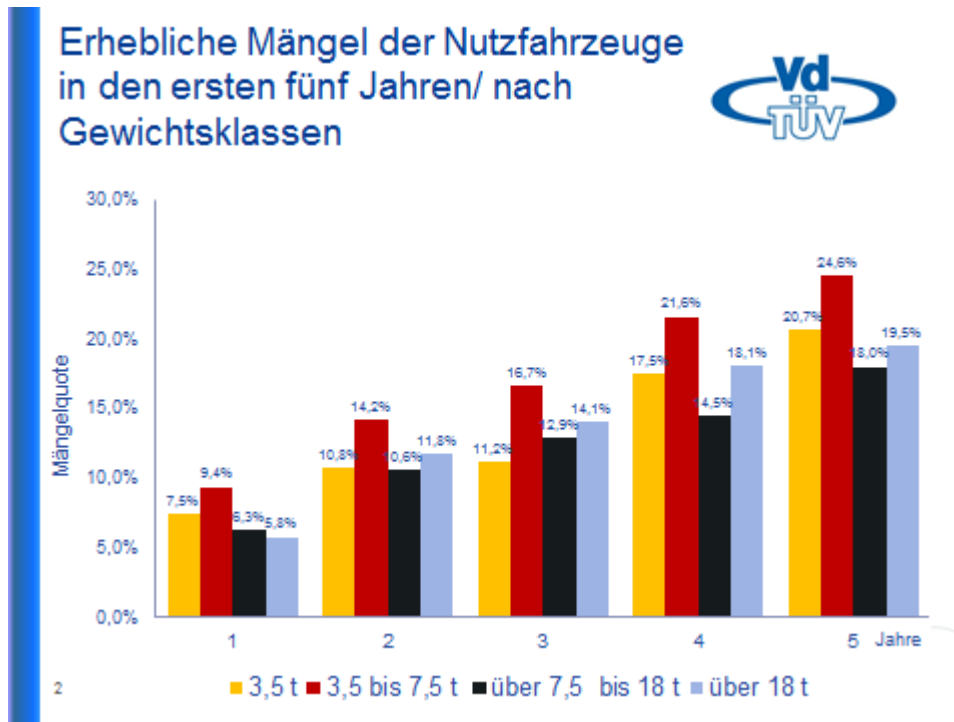
Noch höher sind die Anforderungen bei Reise und Linienbussen: Sie werden alle 12 Monate bei einer HU geprüft und müssen ab dem dritten Jahr alle drei Monate zur Sicherheitsprüfung. Dabei werden besonders sicherheitsrelevante Bauteile geprüft, entweder von einer unabhängigen Prüforganisation oder auch von einer autorisierten Fachwerkstatt.

Nun zunächst zu den Ergebnissen.

Hier ist noch eine Vorbemerkung notwendig: Da die einzelnen Gewichtsklassen bei Nutzfahrzeugen sehr unterschiedlichen Nutzungsbedingungen ausgesetzt sind, ist keine über alle Fahrzeuge und alle Jahrgänge einheitliche Darstellungsform möglich. Um statistisch solide Aussagen zu treffen, müssen wir uns die Ergebnisse nach Jahrgängen und Gewichtsklassen getrennt betrachten.

Bei den Bussen handelt es sich um eine homogenere Gruppe. Hier haben wir Durchschnittswerte über alle geprüften Reise- und Linienbusse bilden können.

Zunächst zu den Nutzfahrzeugen:

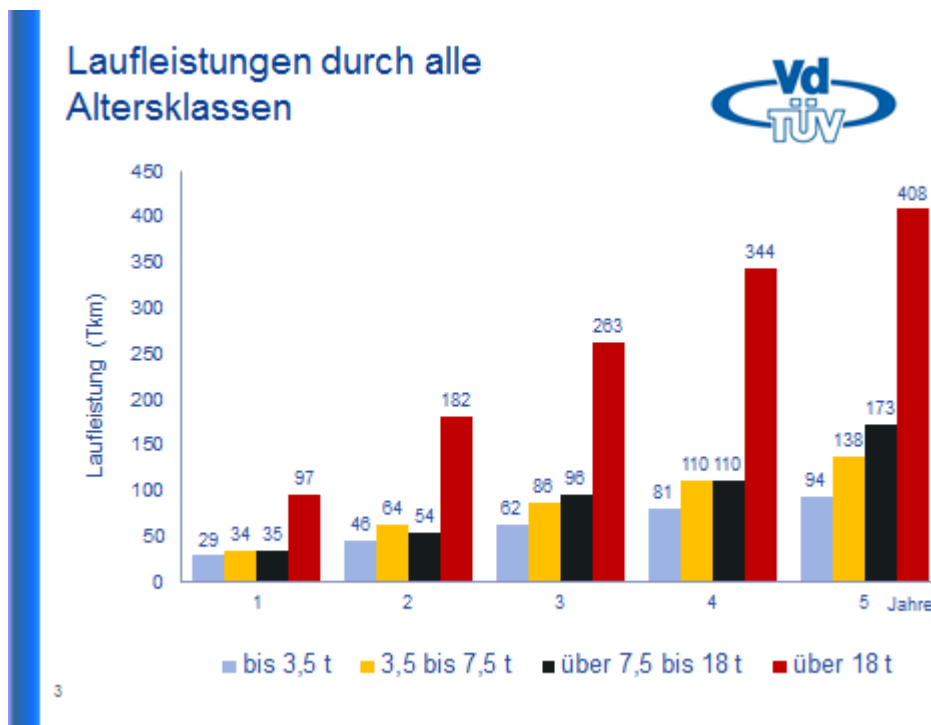


Ergebnis erhebliche Mängel in den ersten fünf Jahren / jeweils die Gewichtsklassen dargestellt.

Hier können Sie deutlich erkennen, dass die Quote erheblicher Mängel in der Gewichtsklasse zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen am höchsten liegt. Fast 10 Prozent der einjährigen Transporter bestehen die HU im ersten Anlauf nicht, bei den fünfjährigen ist es ein Viertel. Die Kleintransporter bis 3,5 Tonnen schneiden besser ab, erreichen aber mit fünf Jahren auch eine Quote erheblicher Mängel von über 20 Prozent.

Ein anderes Bild ergibt sich in der Gewichtsklasse, die zwischen 7,5 Tonnen und 18 Tonnen liegt. Hier ist ab dem dritten Jahr die Quote der erheblichen Mängel niedriger als in allen anderen Gewichtsklassen.

Auch die Nutzfahrzeuge über 18 Tonnen bewegen sich bei den erheblichen Mängeln deutlich unter den Werten der Transporter, was aber erst dann richtig einzuordnen ist, wenn wir uns auch die Laufleistungen anschauen:



Laufleistungen durch alle Altersklassen

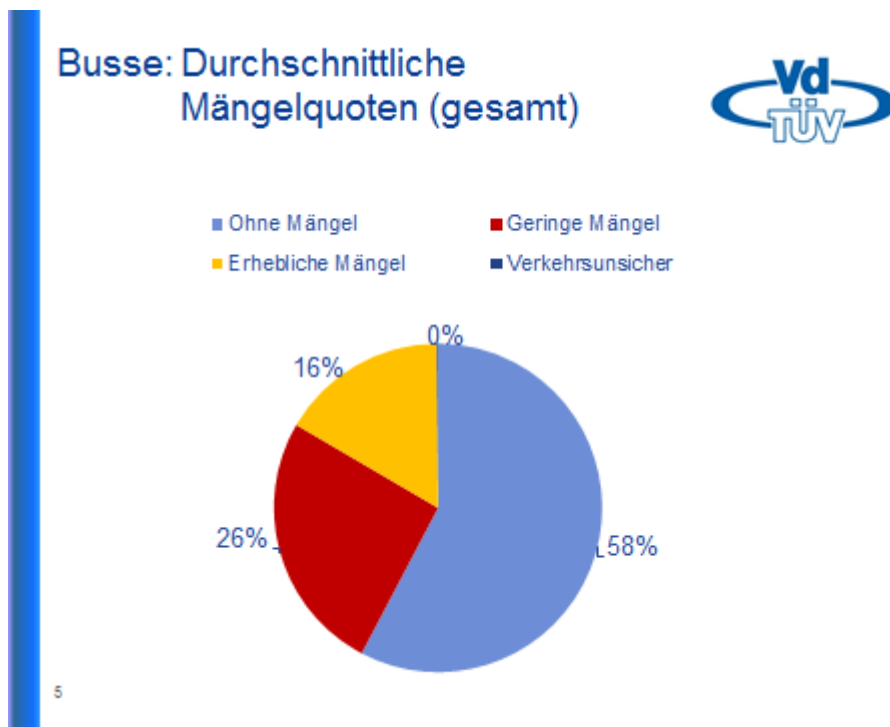
Hier wird deutlich dass, die schweren Nutzfahrzeuge über 18 Tonnen die höchsten Laufleistungen aufweisen. Vergleicht man ihre Fahrleistung mit der Klasse der Kleintransporter und der Transporter, haben die schweren Lkw bis zum Vierfachen an Kilometern auf dem Tacho.

Wir vermuten, dass das Wartungsverhalten eine große Rolle spielt. Der klassische Transporter ist im kommerziellen Dauereinsatz, ein Ersatz ist nicht verfügbar und mit jedem Tag in der Werkstatt ist das Fahrzeug nicht profitabel. Ähnliches gilt für die 7,5 Tonner, die häufig als Mietfahrzeuge von nicht ausgebildeten Fahrern gesteuert werden. Die Betreiber von schwereren Fuhrparks handeln genau umgekehrt. Sie lassen ihre Flotten regelmäßig und oft präventiv instand setzen, weil z.B. technische Probleme im Lkw-Fernverkehr hohe Kosten bedeuten können. So leistet ökonomisch sinnvolles Handeln auch einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Darüber hinaus hat der Gesetzgeber für die Fahrzeuge über 7,5 Tonnen eine höhere Prüfdichte vorgesehen, da neben der HU auch noch eine regelmäßige Sicherheitsprüfung vorgeschrieben ist.

Wenden wir uns nun den Bussen zu. Wir haben 50.000 Hauptuntersuchungen ausgewertet, wobei wir in der Darstellung nicht zwischen Reise- und Linienbussen unterscheiden, da sich die Einsatzbereiche teilweise nicht exakt trennen lassen. Die Hauptuntersuchung von Bussen unterscheidet sich von der HU anderer Nutzfahrzeuge dadurch, dass sie noch umfangreicher ist. Wegen der Besonderheiten durch die Beförderung von Fahrgästen, werden auch noch die Sicherheitseinrichtungen wie Sicherheitsgurte, Nothämmer oder Notausstiege geprüft.

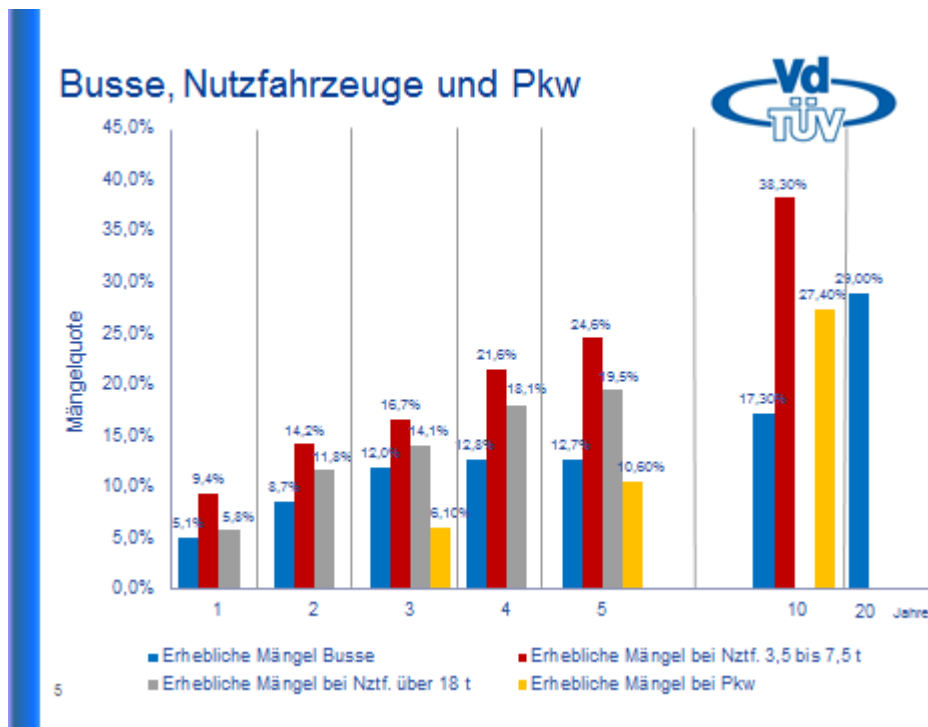
Die durchschnittlichen Mängelquoten aller geprüften Busse ergeben folgendes Bild:



Busse: Durchschnittliche Mängelquoten (gesamt)

Rund 58 Prozent sind mängelfrei, rund 26 Prozent hat geringe Mängel. 16,4 Prozent der Reise- und Linienbusse besteht die HU wegen erheblicher Mängel nicht. Der Anteil wirklich verkehrsunsicherer Fahrzeuge liegt bei 0,1 Prozent.

Im Vergleich zu den übrigen Nutzfahrzeugen fällt auf, dass Reise- und Linienbusse bei den erheblichen Mängeln besser abschneiden:



Busse, Pkw und Nutzfahrzeuge im Vergleich

Bei der ersten HU – also nach einem Jahr – fallen 5,1 Prozent der Busse wegen erheblicher Mängel durch. Nach fünf Jahren sind es 12,7 Prozent.

Interessant ist hier der direkte Vergleich der Busse mit den Nutzfahrzeugen. Danach fallen Busse weniger häufig durch die Hauptuntersuchung als etwa die Transporter oder die Lkw über 18 Tonnen.

Verlängert man die Zeitachse für Transporter und Busse stellen wir fest, dass rund 40 Prozent der Transporter nach 10 Jahren erhebliche Mängel aufweisen. Busse sind nach 10 Jahren in einem besseren Zustand als Pkw, wobei eine Quote von 17,3 Prozent erhebliche Mängel angesichts der hohen Sicherheitsanforderungen an die Personenbeförderung dieser Wert bedenklich hoch ist.

Nach 20 Jahren fällt dann fast ein Drittel aller Busse durch die HU, was zu einem erheblichen Teil an Beleuchtungs- und Bremsmängeln liegt.

Besonders auffällig – sowohl bei Nutzfahrzeugen, als auch bei Reise- und Linienbussen – ist die hohe Zahl an Beleuchtungsmängeln. Bereits jedes zehnte Nutzfahrzeug weist bei der ersten HU leichte oder erhebliche Mängel an der Beleuchtungsanlage auf. Nach fünf Jahren ist es bereits fast jedes Vierte. Etwas besser, aber mindestens ebenso unbefriedigend, schneiden die Busse ab: 18 Prozent der fünfjährigen haben leichte oder erhebliche Mängel an der Beleuchtung. Bei Bussen haben wir auch den Mittelwert über alle geprüften Fahrzeuge bilden können. Danach wird mit 19,1 Prozent bei fast einem Fünftel aller Busse bei der HU die Beleuchtung wegen geringer oder erheblicher Mängel beanstandet.

Die hohe Zahl der Beleuchtungsmängel finden wir erstaunlich. Für den verkehrssicheren Zustand eines Fahrzeugs ist der Halter verantwortlich. Der Gesetzgeber schreibt eine Abfahrtskontrolle vor, bei der sich der Fahrer vom ordnungsgemäßen Zustand seines Fahrzeugs überzeugen muss – besonders sicherheitsrelevant ist das bei Reise- und Linienbussen, in denen die Fahrgäste hohen Risiken ausgesetzt sein können. Beleuchtungsmängel können eigentlich vom Fahrer sehr leicht erkannt und beseitigt werden, zumal in der Regel eine Kontrollleuchte im Cockpit den Defekt schon anzeigt. Die Ergebnisse der Hauptuntersuchungen können nur darauf hindeuten, dass eine Abfahrtskontrolle nur unzureichend stattfindet.

Mängel finden die TÜV-Experten aber auch an den Bremsen, was insbesondere bei älteren Bussen problematisch ist – aber auch bei älteren Transportern, die auf Autobahnen häufig hohe Geschwindigkeiten erreichen. Typische Mängel finden sich zudem an Rahmen und tragenden Teilen, Antrieb und Motor, Auspuffanlage oder der Lenkung, wobei diese Mängel erst bei älteren Fahrzeugen eine Rolle spielen.

Die Frage nach der Ursache dieser Mängel lässt sich nicht pauschal beantworten. Es gibt eine Vielzahl von Einflussfaktoren auf ein Fahrzeug. Deshalb sollte man mit Erklärungsversuchen immer sehr vorsichtig sein. Man muss das immer in einem Dreiecksverhältnis zwischen Hersteller, Fahrzeughalter und Werkstätten betrachten. Der Hersteller ist verantwortlich für die

Langzeitqualität und die optimale Auslegung von Fahrzeugkomponenten. Auf der anderen Seite kann er nichts dafür, wenn ein Nutzfahrzeug nicht der Auslegung entsprechend eingesetzt wird oder der Besitzer nie eine Werkstatt aufsucht – deren Qualität natürlich auch eine wichtige Rolle spielt.

Lassen Sie mich zum Schluss die Ergebnisse nochmals kurz zusammenfassen:

1. Das Sicherheitsniveau bei Nutzfahrzeugen und Bussen ist hoch. Besonders die schweren Lkw fallen auch bei hoher Laufleistung mit weniger Mängeln auf. Noch besser schneiden Busse in den jüngeren Altersgruppen ab. Sorge bereiten uns aber die Transporter bis 7,5 Tonnen und ältere Busse.
2. Je höher die präventive Wartungsintensität, desto besser der Zustand der Fahrzeuge bei der Hauptuntersuchung. Das erklärt die vergleichsweise niedrigen Mängelquoten bei schweren Lkw und Bussen.
3. Trotz der Verantwortung der Halter für die Sicherheit ihrer Fahrzeuge treten erhebliche und damit sicherheitsrelevante Mängel auf. Durch das System der Hauptuntersuchung werden diese Mängel durch unabhängige und neutrale Prüforganisationen erkannt und anschließend von einer Werkstatt beseitigt. Das ist ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Ich danke Ihnen.