

OV 20.06.12 S1



Der Auto-Check bei der Hauptuntersuchung soll EU-weit in einheitlichen Zeitabständen erfolgen. Foto: dpa

Streit um neue TÜV-Regeln aus Brüssel

Ramsauer gegen EU-Plan / Bley ist dafür

Eine europaweite einheitliche TÜV-Regelung soll es bis 2015 geben. Altfahrzeuge sollen demnach alle zwölf Monate untersucht werden, neue Fahrzeuge nach vier Jahren. Bereits vom 1. Juli an gelten neue Maßstäbe beim TÜV – Prüfer schauen genauer hin und urteilen strenger.

VON GIORGIO TZIMURTAS

Oldenburger Münsterland/Hannover. Ein jährlicher TÜV für Altfahrzeuge – über diesen Plan der EU-Kommission gehen die Meinungen weit auseinander. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) lehnt das Brüsseler Vorhaben für Fahrzeuge, die mehr als sieben Jahre alt sind, ab.

Er hält den hohen deutschen Standard mit der Pflicht zur zweijährigen Hauptuntersuchung für „seit langem bewährt“, wie er der NOZ sagte. Ganz anders sieht das der CDU-Land-

tagsabgeordnete Karl-Heinz Bley aus Garrel. Er befürwortet den EU-Plan. „Sicherheit geht vor“, sagt Bley, der auch Präsident des Landesverbandes Niedersachsen-Bremen im Kfz-Gewerbe ist. Der ADAC sieht derweil Lobby-Interessen in Brüssel am Werk. Bley kontert: „Es geht nicht ums Abkassieren, sondern um vorbeugende Maßnahmen.“

Auch der Vechtaer EU-Abgeordnete Hans-Peter Mayer (CDU) sagt, das Brüsseler Projekt sei „nicht unnötig“. Der SPD-Verkehrsexperte Gerd Will wiederum hält den deutschen Standard für ausreichend, fordert aber eine EU-weite Regelung. „Sicherheit ist nicht teilbar“, sagt er. Bis 2015 soll es den Einheits-TÜV der EU geben.

Für Neu-Autos will Brüssel erst eine TÜV-Pflicht nach vier Jahren. In Deutschland gilt sie bislang bereits nach drei Jahren. Bereits vom 1. Juli an gelten neue TÜV-Regeln für Prüfer. Sie müssen genauer hinschauen und strenger urteilen.

► KOMMENTAR SEITE 2
► SEITEN 3 UND 9

Notwendiges Projekt

Thema: Einheits-Tüv in der EU

VON GIORGIO TZIMURTAS

Einheitliche Maßstäbe in der EU bei der Hauptuntersuchung von Fahrzeugen – das ist absolut notwendig.

Schließlich leben wir im grenzenlosen Europa. Reisefreiheit und freier Warenverkehr auf der Straße – sie erfordern auch EU-weite Standards.

Insofern ist der Plan von Verkehrskommissar Siim Kallas für eine EU-Richtlinie zum Tüv-Standard sehr zu begrüßen. Im Detail muss das Projekt der EU-Kommission aber noch abgewandelt werden. Unverständlich bleibt, warum für Neuwagen ein so großzügiger Zeitraum von vier Jahren bis zum ersten Check vorgesehen ist. Wenn es um mehr Sicherheit gehen soll, dann muss Kallas auch hier streng sein.

Die engere Taktung für Altfahrzeuge hingegen ist sinnvoll. Eine jährliche Kontrolle kann



dazu beitragen, dass es weniger Unfälle gibt. Auch deswegen: Steht der Weg zum Tüv alle zwölf Monate an, schafft das ein anderes Bewusstsein bei

den Haltern. Mit Blick darauf, wie sie ihr Auto instand halten und wie sie sich im Straßenverkehr verhalten.

Der Vorwurf, dass hier Lobbyinteressen am Werk waren, klingt zwar nachvollziehbar.

Aber: Das Argument, dass der Geldbeutel zu stark belastet wird, das zieht nicht. Denn: Werden Mängel frühzeitig erkannt, ist auch die Reparatur günstiger. Und ob das Auto intakt ist, kann schließlich eine Frage von Leben oder Tod sein.

Deshalb: Das Projekt ist nicht der klassische Aufreger aus Brüssel, nicht der oft gescholtene Bürokratie-Exzess, sondern eine notwendige Konsequenz aus den politischen und wirtschaftlichen Freiheiten der Gemeinschaft.

OV 20.06.12 S3

Streit um EU-TÜV quer durch die Parteien

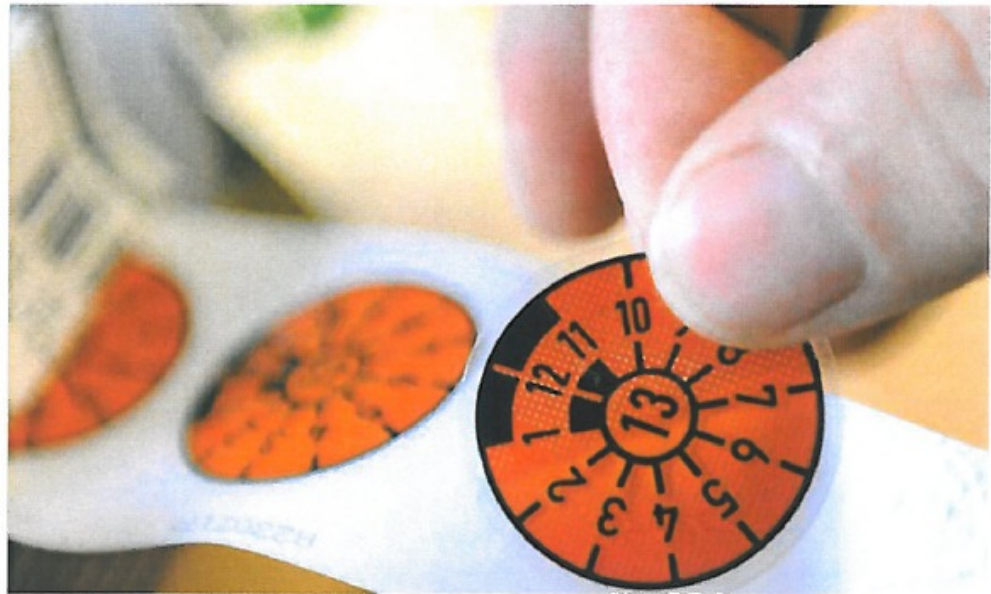
Ramsauer: Deutsche Regelung reicht / Bley will strengere Vorschriften als Brüssel / SPD sieht Beutelschneiderei

Der Plan zu einem einheitlichen EU-TÜV sorgt für eine intensive Debatte. Geht es um Sicherheit oder um wirtschaftliche Interessen? Das ist eine der zentralen Fragen.

VON GIORGIO TZIMURTAS

Oldenburger Münsterland/Hannover. Noch ist der Plan zu einem einheitlichen EU-TÜV nicht offiziell veröffentlicht. Doch seit sein Inhalt bekannt wurde, ist eine heftige Debatte entbrannt. Quer durch die Parteien verläuft die Auseinandersetzung. Als klarer Gegner des Entwurfs von EU-Kommissar Siim Kallas zeigte sich Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU). Er hält den deutschen Standard für „seit langem bewährt“, wie er der NOZ sagte. Und der sieht vor, dass Neuwagen nach drei Jahren zur Hauptuntersuchung müssen. Später gilt eine zweijährige Pflicht. In den anderen 26 EU-Ländern gelten völlig unterschiedliche Regelungen. Ramsauer sieht die deutsche Praxis als „hilfreiche Orientierung“.

Verkehrskommissar Kallas hingegen hat andere Vorstellungen. Er will bei Neuwagen die erste Hauptuntersuchung erst nach vier Jahren. Die nächste soll nach zwei Jahren Pflicht sein. Dann folgt ein zwölfmonatiger Rhythmus. Und: Wenn der Motor 160.000 Kilometer gefahren



Sicherheits-Symbol: Um eine TÜV-Plakette zu erhalten, sollen nach Plänen der EU-Kommission für Altfahrzeuge von 2015 an strengere Maßstäbe gelten. Ein jährlicher Check soll zur Pflicht werden. Foto: dpa

ist, dann ist auch der jährliche Weg zum TÜV Vorschrift.

Der CDU-Landtagsabgeordnete Karl-Heinz Bley hält die rigideren Maßstäbe für Altfahrzeuge für notwendig. Ramsauer wirft er vor, auf Wählerstimmen aus zu sein. Für Bley gilt: „Es ist wichtig, Schwachstellen und Schäden bei Altfahrzeugen früh zu erkennen, um Unfälle zu vermeiden.“ Je älter ein Wagen sei, umso höher sei das Sicherheitsrisiko. Das fuhrte zu einer Unfallhäufigkeit, ist Bley überzeugt, der auch Präsident des Landesverbandes im Kfz-Gewerbe ist.

Der Autoclub ADAC verweist aber darauf, dass technische Defekte weder bei neuen noch bei alten Modellen eine häufige Unfallursache seien. Bley ist aber überzeugt: Die Statistiken seien nicht aussagekräftig. „Im Unfallbericht heißt es womöglich, dass überhöhte Geschwindigkeit die Ursache ist, aber in Wirklichkeit können viele Faktoren zusammenkommen.“ So seien Fahrfänger und ältere Menschen hin-

ter dem Steuer oft unsicher. Gebe es dann noch einen Mangel am Wagen, sei das Risiko erhöht. Solche Zusammenhänge blieben aber im Verborgenen.

Auch Anton Beerling, stellvertretender Leiter der Dekra in Vechta, ist für die engere Tak-

ling erklärt. „Der Dekra geht es darum, Sicherheit zu schaffen.“

Der SPD-Verkehrsexperte Gerd Will hält eine jährliche Untersuchung von Altfahrzeugen für „nicht zu bewältigen“. Auch nicht in der Qualität. Er sieht hier „Beutelschneiderei“. Die deutsche Regelung sei ausreichend.

Bley entgegnet: „Es geht um präventive Maßnahmen. Wir wollen keine toten Fahrer.“ Aus Sicherheitsgründen will er deshalb noch strengere Vorschriften als die EU-Kommission. Auch Neuwagen sollten weiterhin nach drei Jahren zum Check.

Niedersachsens Verkehrsminister Jörg Bode (FDP) sieht derzeit keinen Handlungsbedarf, wie ein Sprecher seines Hauses mitteilte. Der Vechtaer EU-Abgeordnete Hans-Peter Mayer (CDU) hingegen ist „nicht abgeneigt“, dem Plan zuzustimmen. Er kritisiert aber, dass Vielfahrer aus dem Kontroll-Raster für Neuwagen fallen. Mayer: Wir werden über den Vorschlag noch viel zu reden haben.

SERIE



Fokus Europa

tung für Altfahrzeuge. Denn: „Die Halter geben in der Regel weniger Geld für ihr Fahrzeug aus, mithin auch für die Sicherheit.“

Für den ADAC steht derweil fest, dass die Brancheninteressen sich in Brüssel durchgesetzt haben. Schließlich bringe das Finanzministerium Schätzungen zufolge können in Deutschland 43 Millionen Pkws betroffen sein. Beer-

FAKTEN

- Die Hauptuntersuchung (HU) für Fahrzeuge – häufig fälschlich „TÜV“ genannt – gibt es in Deutschland seit 1951.
- Seit den 1960er Jahren gibt eine farbige Plakette auf dem Nummernschild dem Autofahrer an, wann er sein Fahrzeug wieder vorzustellen hat. Erstmals muss die Hauptuntersuchung bei Pkw nach drei Jahren und dann alle zwei Jahre durchgeführt werden – was die EU über eine neue Richtlinie nun verkürzen will.
- Die Tests führt der Staat nicht selbst durch, sondern Prüforganisationen wie die TÜV-Unternehmen, Dekra oder GTÜ. Neben der Sicherheitsprüfung werden die Abgase auf Umweltverträglichkeit untersucht.

IHRE MEINUNG

- Sollten ältere Autos jedes Jahr zur Hauptuntersuchung? Wird dadurch die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht?
- Diskutieren Sie mit unter www.ov-online.de und bei www.facebook.de/OVonline.
- Eine Auswahl der Beiträge wird regelmäßig in der Printausgabe der OV veröffentlicht. Kurzungen behalten wir uns vor.

OV 20.06.12 S9

Probefahrt mit acht Stundenkilometern

Autofahrer müssen sich ab Juli dieses Jahres auf Neuerungen bei der Hauptuntersuchung ihres Wagens einstellen

Die Prüfplakette wird künftig nicht mehr zurückdatiert. Wer seinen Prüftermin überschreitet, muss trotzdem erst in 24 Monaten wieder zur Prüfstation.

VON MAREN KNETSCH

Kreis Vechta. Ab dem 1. Juli müssen Autobesitzer ihrem Prüfer beim TÜV oder der Dekra ganz besonders vertrauen. Ab dann nimmt der Prüfer das Auto im Rahmen der Hauptuntersuchung (HU) nämlich nicht nur auf der Hebebühne unter die Lupe. Er dreht auch eine kleine Runde mit dem Wagen.

Das ist eine der Änderungen, die der Bundesrat für die Fahrzeugprüfung beschlossen hat. Hintergrund sind EU-Richtlinien, die eine regelmäßige Anpassung der nationalen Vorschriften fordern. Ab Juli wird die zweijährliche Untersuchung bei Prüfstellen wie der Dekra oder dem TÜV intensiviert.

„Für die Prüfer bedeutet das einen Mehraufwand“, sagt Anton Beerling, der stellvertretende Niederlassungsleiter der Dekra in Vechta. Die Ingenieure sind künftig an einen Katalog gebunden, der 3800 Mängel auflistet. Der Mängelbaum wird immer größer, da er „der Weiterentwicklung der Technik angepasst wird“, erklärt Beerling.

Doch der Aufwand lohnt sich: „Für alle Verkehrsteilnehmer ist die neue Form der HU ein unmittelbarer Sicherheitsgewinn“, sagt Dekra-Experte Beerling. „Die Elektronik in den Autos wird immer wichtiger.“ In nahezu keinem jüngeren Auto fehlen technische Raffinessen wie Airbags, ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm) und ABS (Antiblockiersystem). „Kasko-Schäden werden immer seltener. Fehler in der Elektronik nehmen hingegen zu“, sagt Beerling.

Er findet es gut, dass die Untersuchungen und Mängelauf-



Ein genauer Blick unter und in das Auto: In Zukunft müssen Prüfungs-Ingenieure einige Mängel bei der Hauptuntersuchung strenger bewerten als bisher. Archivfoto: dpa

tungen in Zukunft deutschlandweit einheitlich sind. „Die Qualität des Wagens wird gleichmäßig beurteilt. Für die Kunden bedeutet das absolute Transparenz.“ Egal, zu welcher Prüfstation sie gehen.

Erst durch die Probefahrt werden ABS, ESP und die Airbags aktiviert

„Auch die Kunden müssen sich an das neue Verfahren gewöhnen“, sagt André Tajdel, Leiter der TÜV-Niederlassung in Vechta. Die Probefahrt der Prüfer sei allerdings unspektakulär, schränkt er ein: „Es muss lediglich eine Geschwindigkeit von acht Kilometern pro Stunde er-

reicht werden, damit die elektronischen Sicherheitssysteme aktiviert werden.“ Dann werde ein Adapter an das Auto angeschlossen: „Das ist ein kleiner Computer, der eine Diagnose zu ABS, ESP und den Airbags stellt.“

Eine weitere Neuerung ab Juli ist, dass einige Mängel anders als bisher bewertet werden. „Was bisher ein geringer Mangel war, kann jetzt ein erheblicher Mangel sein“, sagt Beerling. Für den Kunden bedeutet das: Er muss gegebenenfalls mehr als früher reparieren lassen, um die Prüfplakette zu bekommen. Ein erheblicher Mangel ist etwas, das die Verkehrssicherheit direkt gefährdet. „Dazu gehört zum Beispiel ein zu niedriges Abblendlicht“, sagt Beerling. Dieser Man-

gel wurde bisher als gering eingestuft. Er müsse jedoch repariert werden, denn ein niedriges Abblendlicht könne zwar dafür sorgen, dass man andere Autofahrer nicht blendet – es leuchte aber einen zu großen Teil der Straße nicht aus. „Da kann man leicht Menschen auf der Fahrbahn übersehen“, warnt Beerling.

Wer seinen Prüftermin um zwei Monate überschreitet, zahlt drauf

Die neue Regelung ist in gewisser Weise auch eine Chance für Trickser. Denn die Prüfplakette wird ab dem 1. Juli nicht mehr zurückdatiert. Wer also seinen eigentlichen Prüftermin

überschreitet, muss trotzdem erst in 24 Monaten wieder zur Prüfstation. „Wenn man zwei Monate drüber ist, steigen die Prüfkosten allerdings um 20 Prozent“, merkt Beerling an.

Wo bislang manchmal ein Auge zugeknipst wurde, gilt ab Juli strikte Konsequenz. Vechtas TÜV-Chef Tajdel sagt: „Die Prüfungs-Organisationen überprüfen sich stichprobenartig gegenseitig.“ Und da nun alle den gleichen, verbindlichen Mängel-Katalog haben, könne keiner das System leicht austricksen. Fliegt so etwas doch auf, seien auch arbeitsrechtliche Konsequenzen möglich, sagt Tajdel. Durch diese Strenge könnten die Prüfstellen ihren Kunden eine gleichbleibende Qualität zusichern.