Vollbremsung

Automobile TÜV, Dekra und Co. könnten ihre Zulassung als Kfz-Prüfer verlieren. Das System der Hauptuntersuchung ist bedroht – mit Folgen für Werkstätten und Millionen Pkw-Halter.

Im Sommer dieses Jahres ging bei zahlreichen Verkehrsministern der Länder ein Brief ein, der Millionen Autohalter sicherlich interessiert hätte. „Keine zuverlässigen Hauptuntersuchungen gewährleistet“, stand in der Betreffzeile.

Abgeschickt hatte das Schreiben eine kleine Organisation, die bislang nur Insidern ein Begriff war. Die Deutsche Akkreditierungsstelle (DAkkS) in Berlin bezeichnet sich selbst als Prüferin der Prüfer. Seit 2011 akkreditiert sie Überwachungsorganisationen wie TÜV oder Dekra, die hierzulande Hauptuntersuchungen bei Pkw machen.

Auf zwei Seiten führte DAkkS-Chef Norbert Barz auf, warum seine Organisation gedenke, den Prüfern eine Verlängerung der Akkreditierung zu „verweigern“. Besuche vor Ort hätten ergeben, dass „im erheblichen Umfang“ Messgeräte eingesetzt werden, die nicht nach den „einschlägigen Anforderungen“ und dem „Stand der Technik kalibriert sind“.

Die Prüfer stehen damit im Verdacht, Bremsen, Scheinwerfer und andere Bauteile mit nicht ordnungsgemäß eingestellten Instrumenten zu untersuchen.

Es ist ein einmaliger Vorgang in der deutschen Automobilgeschichte. Was der TÜV und seine Konkurrenten in der zweijährlichen Hauptuntersuchung für gut befinden, gilt als sicher für den Straßenverkehr. Jahrzehntelang gab es wenig Zweifel an der Qualität der Prüfberichte. Eher schon ein genervtes Augenrollen von Autohaltern angesichts penibler Vorgaben, die ihnen hohe Reparaturkosten bescherten.

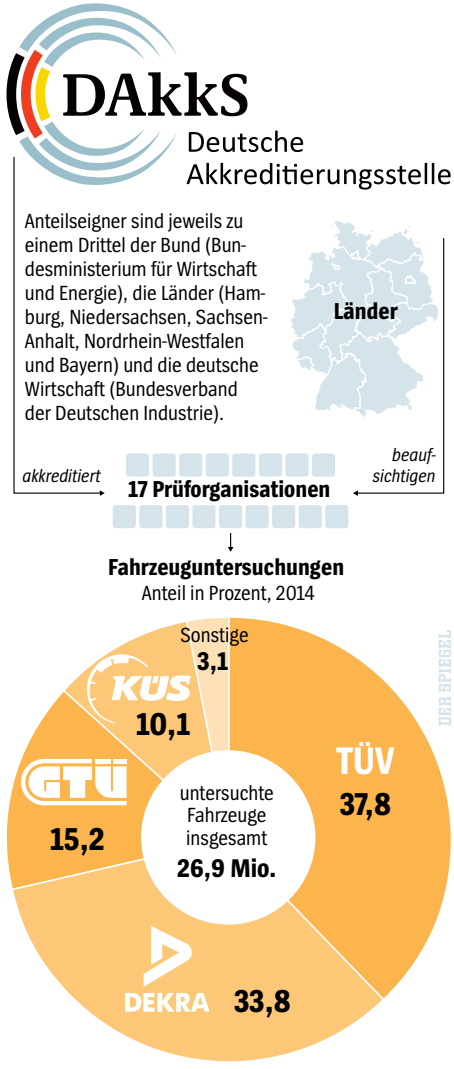
Für Deutschlands Überwachungsorganisationen rund um TÜV und Dekra ist es eine unangenehme Erfahrung, nun selbst durchleuchtet zu werden. Vor wenigen Tagen machte die Berliner Akkreditierungsstelle ernst. Alle 17 Organisationen erhielten einen entsprechenden Bescheid, wie aus einem internen Protokoll hervorgeht. „Die DAkkS teilt mit, dass sie mit Datum vom 10.12.2015 für alle amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen in Deutschland die Akkreditierung ausgesetzt hat.“

Sobald der Bescheid bestandskräftig ist, müssen die Bundesländer den Prüforganisationen die Anerkennung entziehen. So steht es im Gesetz: keine Akkreditierung, keine Hauptuntersuchung in Deutschland.

Entsprechend groß ist die Nervosität, nicht nur in den Vorständen der Prüfkonzerne, sondern auch in den Verkehrsministerien von Bund und Ländern. Was erlaubte sich diese Berliner DAkkS denn da? Das kleine Unternehmen, zu zwei Dritteln in Staatsbesitz, nahm erst 2010 die Arbeit auf und hatte in den ersten Jahren seiner Existenz nie spürbar aufgemuckt.

Wie real die Gefahr ist, wurde auf der jüngsten Sitzung der Arbeitsgruppe „Akkreditierung“ deutlich: Am 14. Dezember trafen sich Beamte der Fachressorts mit Vertretern der Akkreditierungsstelle und einem Abgesandten der Prüffirmen in München. Schnell wurde den Anwesenden klar: Sobald die Bescheide Bestandskraft haben, seien die Anerkennungsbehörden der Länder „gezwungen“, den Prüfern die Zulassung zu entziehen.

Auf dem Prüfstand



Die Folgen laut Protokoll: „Ein Widerruf der amtlichen Anerkennung für alle in Deutschland anerkannten Überwachungsorganisationen würde das System der Hauptuntersuchung in Deutschland zusammenbrechen lassen.“

Der Vorgang wirft erhebliche Fragen auf: Müssen Millionen Autos stillgelegt werden? Entsprechen deutsche Werkstätten nicht mehr dem Stand der Technik? Und warum hat die Politik nicht schon viel früher eingegriffen?

Nach der Affäre um manipulierte Abgaswerte beim Volkswagenkonzern droht der Ingenieursrepublik die nächste Schmach, schließlich hat das Land auch in Sachen Kontrolle einen Ruf zu verlieren. Normen überwachen und selbst kleinste Abweichungen registrieren – wenn es ums Prüfen geht, lassen sich die Deutschen nicht gern von anderen übertreffen.

Deshalb versuchen die Beamten in den Fachressorts seit Monaten, das Problem geräuschlos zu klären. Sie wissen, was auf dem Spiel steht. Sollten sich die Vorwürfe bestätigen, würde ein System beschädigt, das für deutsche Zuverlässigkeit steht: die TÜV-Prüfung.

Seit den Fünfzigerjahren müssen Kraftfahrer ihr Fahrzeug regelmäßig zur Hauptuntersuchung bringen. Früher fanden diese ausschließlich beim TÜV statt, wo strenge Herren im grauen Kittel die Autos durchleuchteten. Wie keine andere Inspektion hat die Hauptuntersuchung zum Mythos der Technischen Überwachungsvereine (TÜV) beigetragen.

Schon länger hat diese Legende Kratzer bekommen. Die Liberalisierung der Prüfmärkte hat die Überwachungsvereine ihres Monopols beraubt. Unter dem Druck neuer Wettbewerber haben die TÜV damit begonnen, global agierende Konzerne aufzubauen, die alles und jeden zertifizieren – und dabei mitunter die nötige Sorgfalt vermissen lassen (SPIEGEL 44/2015).

Auch bei den Inspektionen für Autos sind neue Konkurrenten wie Dekra oder GTÜ herangewachsen. Längst müssen die Besitzer auch nicht mehr in eine TÜV-eigene Prüfstelle fahren, um sich eine Plakette zu holen. 74 Prozent der Autofahrer in Deutschland gehen laut einer Forsa-Umfrage von 2012 lieber in eine normale Werkstatt. Dort wird das Auto von extra angereisten Ingenieuren der Prüforganisationen abgenommen.

Ausgerechnet die beliebten HU in den Werkstätten machen nun Probleme. Ihnen



JOCHEN ZICK / PICTURE ALLIANCE / KEYSTONE

TÜV-Station in Berlin: „Widerruf der amtlichen Anerkennung“

fällt es internen Dokumenten zufolge besonders schwer, den Anforderungen der Akkreditierungsstelle zu genügen.

Die Prüfungen sind in den vergangenen Jahren nicht leichter geworden. Seit sich die Autos zu rollenden Computern entwickeln, müssen die Ingenieure nicht mehr nur mit Hammer und Taschenlampe in die Grube steigen, um abzuklopfen, ob Unterböden durchrosten. Bei modernen Wagen ist die Fahrzeugelektronik wichtiger geworden. Mit Hightechgeräten kontrollieren die Prüfer, ob die Motorsteuerung fehlerfrei funktioniert.

Hauptuntersuchungen bilden einen umkämpften Milliardenmarkt. Rund 14 000 Prüfingenieure und zusätzliche Sachverständige sind zuständig für zuletzt 54 Millionen zugelassene Kraftfahrzeuge in Deutschland. Allein der Marktführer TÜV schleuste 2014 mehr als zehn Millionen Autos durch das Verfahren.

Entsprechend heftig wehren sich die Prüfer gegen die Vorwürfe der DAkkS. Die Kraftfahrzeugüberwachungsorganisation KÜS, die voriges Jahr 2,7 Millionen Hauptuntersuchungen machte, droht der Berliner Akkreditierungsstelle bereits mit Schadensersatzforderungen.

In seltener Eintracht verfassten die betroffenen Prüfgesellschaften außerdem eine gemeinsame Erklärung. Der Vorwurf, die Zuverlässigkeit der Hauptuntersuchung sei nicht mehr gewährleistet, entbehre „jeglicher Grundlage!“. Alle eingesetzten Messgeräte seien nach den Anforderungen der Straßenverkehrszulassungsordnung „kalibriert, geeicht oder stückgeprüft“. Doch das will die DAkkS nicht mehr gelten lassen.

Es ist erstaunlich, wie eine kleine Organisation die mächtigen Prüferorganisationen ins Wanken bringen konnte. Man muss ins Jahr 2010 zurückspringen, um den Hergang zu verstehen. Nach Vorgaben der EU hatte der Bund die Deutsche Akkreditierungsstelle mit Sitz am Berliner Spittelmarkt ins Leben gerufen.

Die DAkkS sollte fortan die Kontrolleure kontrollieren und bekam dazu die hoheitliche Aufgabe übertragen, die 17 Überwachungsorganisationen nach internationalen Maßstäben zu begutachten. Wer in Deutschland Hauptuntersuchungen durchführen wollte, musste sich von den Berlinern akkreditieren lassen – so schrieb es die Bundesregierung eigens in die Straßenverkehrszulassungsordnung hinein.

Zunächst sah es nach einem partnerschaftlichen Verhältnis zwischen Akkreditierern und Prüfern aus. Neben Bund und Ländern erhielt die Wirtschaft über den Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) ein Drittel der DAkkS-Anteile. Und im Aufsichtsrat nahm ein TÜV-Lobbyist Platz. Eine strikte Trennung zwischen Prüfern und Geprüften sieht anders aus.

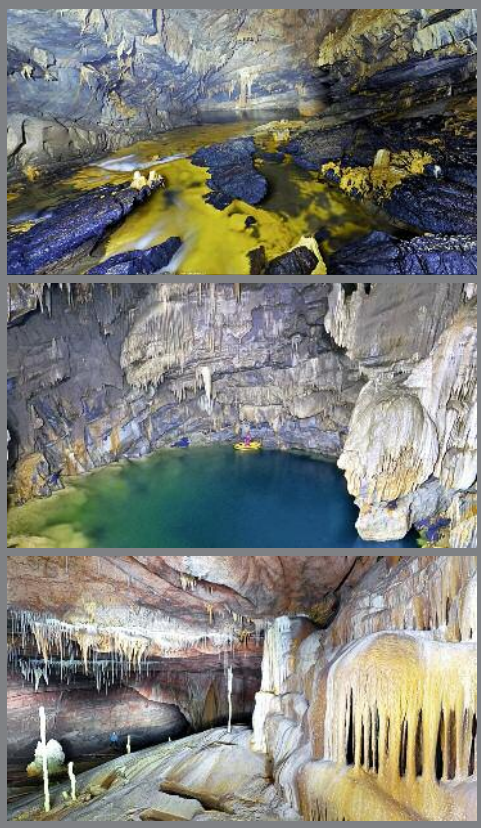
Ab 2011 erteilte die DAkkS den Prüfdiensten für Hauptuntersuchungen eine Akkreditierung nach der sogenannten ISO/IEC 17020 Norm. Allerdings wurde das Siegel nur unter Auflagen vergeben. Die Berliner Stelle trug den Prüfern auf, ihre Messgeräte ordnungsgemäß zu kalibrieren und die sogenannte Rückführung nachzuweisen. Die Prüfer sollten also dokumentieren, dass Geräte wie die Bremsprüfstände oder Abgasmesser richtig eingestellt sind.

Anschließend passierte jedoch wenig. Jahr für Jahr wurden die Akkreditierungen der Prüforganisationen verlängert, obwohl weiterhin Defizite angemahnt wurden. Jedes Mal wurden Auflagen für die Messgeräte erteilt – jedes Mal hielten sich die Prüfer offenbar nicht daran. „Die DAkkS wurde nicht ernst genommen“, sagt ein Insider.

Bis heute arbeiten bei der Akkreditierungsstelle nur rund 150 Festangestellte und 1000 externe Begutachter. Die Prüfer kümmern sich allerdings um weit mehr als nur Autotests. Mehr als 4500 Verfahren laufen zurzeit. Die Akkreditierungsstelle vergibt ihre Siegel an Laboratorien oder Konzerne wie Siemens.

Im vorigen Jahr war es mit der devoten Haltung gegenüber den Autoprüfern je-

IN DER SPIEGEL-APP



WEITWINKEL

Abstieg in die Unterwelt

Vor Hunderttausenden Jahren trennten einstürzende Felsen die Križna-Höhle in der slowenischen Karstlandschaft in zwei Teile. Während der erste Bereich bequem für Besucher zugänglich ist, blieb der zweite nahezu unberührt – bis heute haben ihn nur etwa zehn Menschen betreten.

„Abstieg in die Unterwelt“, die Visual Story im digitalen SPIEGEL, nimmt Sie im interaktiven Panoramarundgang mit auf eine faszinierende Entdeckungsreise. Scannen Sie den QR-Code, oder sehen Sie sich die Story in der neuen SPIEGEL-App für Tablets, Smartphones oder den Computer an.

JETZT DIGITAL LESEN



RAINER JENSEN / DPA

Verkehrsminister Dobrindt: Sind TÜV-Plaketten nicht mehr gültig?

doch vorbei. Die Berliner teilten mit, dass sie jetzt genauer auf die Einhaltung der Auflagen achten wollten. Nun wurde es eng für die Prüfer.

Im ersten Halbjahr 2015 statteten DAkkS-Gutachter ihnen Besuche ab. Fast überall rügten sie die mangelnde Dokumentation bei der Arbeit mit den Messmitteln, etwa bei den Abgasmessgeräten und den Bremsprüfständen. Die betroffenen Überwachungsorganisationen erhielten die Chance, zu den erhobenen Vorwürfen Stellung zu nehmen. Doch ihre Erklärungen reichten der Akkreditierungsstelle dieses Mal nicht aus.

In der Branche ist seither der Ärger groß. War man nicht von jeher für penible Arbeit berühmt? Werden die eigenen Messverfahren nicht regelmäßig von den Landesbehörden geprüft und für gut befunden? Wieso lähmen nun die Berliner Akkreditierer dieses gut eingespielte System?

Eine Ursache für den Konflikt liegt darin, dass sich das Prüfgeschäft internationalisiert. Mit der Einrichtung der Akkreditierungsstelle setzte die Bundesregierung eine EU-Verordnung von 2008 um. Diese soll sicherstellen, dass vergleichbare Messverfahren zum Einsatz kommen. Und dass die deutschen Überwachungsvereine die neuen europäischen und internationalen Regelwerke respektieren.

Doch die Behörden von Bund und Ländern versäumten es, für Klarheit zu sorgen und das deutsche System mit internationalen Regeln kompatibel zu machen.

Erst im Sommer, als das Bundesverkehrsministerium von der Sache erfuhr und DAkkS-Chef Norbert Barz kurz darauf seinen Brief an die Minister verschickt hatte, erkannte die Politik wohl den Ernst der Lage. Gemeinsam richteten die Fachleute von Bund und Ländern eine Arbeitsgruppe ein.

Doch da war die Sache nicht mehr zu retten. Im Dezember setzte die DAkkS dann die Akkreditierung für alle Prüfunternehmen aus. Ihnen wurde die „Erlaubnis zur Verwendung des Akkreditierungssymbols entzogen“. Der Hinweis auf die DAkkS sei aus „allen genutzten Medien (Briefbögen, Zertifikaten etc.) zu entfernen“. Ab jetzt dürften die Prüfer keine „Inspektionsberichte unter Verweis auf eine Akkreditierung“ ausstellen.

Und nun? Müssen Millionen Autofahrer damit rechnen, dass ihre nächste Hauptuntersuchung hinfällig wird? Sind zuletzt erstellte Prüfplaketten womöglich nicht mehr gültig? Die Pressestelle des Bundesverkehrsministeriums wollte sich zu solchen Fragen nicht zitieren lassen.

Intern brüten die Beamten von Ressortchef Alexander Dobrindt (CSU) seit Monaten, wie man die Sache aus der Welt schaffen kann. Zwischenzeitlich wurde eine Ausnahmeverordnung des Bundes erwogen, aber wieder verworfen.

Bei der Sitzung der Arbeitsgruppe „Akkreditierung“ am 14. Dezember in München konnten sich die Fachleute ebenfalls nicht einigen. Die Verantwortung wurde hin- und hergeschoben. Der bayerische Vertreter erklärte, man habe „erhebliche rechtliche Bedenken“, eine Ausnahmegenehmigung zu erteilen. Es sei „Sache des Bundes“, die Verordnung zu ändern. Doch dessen Vertreter wiegelte ab, er wolle so etwas „nicht anstoßen“.

Ganz bürokratisch einigte man sich schließlich darauf, eine Unterarbeitsgruppe zu gründen. Die soll jetzt einen Vorschlag erarbeiten.

Sven Becker
Mail: sven.becker@spiegel.de