



Stau in Jaipur

„Wirklich noch Basisarbeit“

direkt an einer breiten und stark befahrenen Einfallsstraße.

Die schweren Lastwagen sind bunt bemalt und so hoch beladen, dass sie jeden Moment umzukippen drohen. Auf einen kleinen Motorroller passen locker Fahrer, Frau und zwei schlafende Kinder. Das allgegenwärtige Gehepe ist ohrenbetäubend.

Die Station in Delhi, in der seit Juni der Testbetrieb läuft, wirkt wie ein auf Hochglanz poliertes Stück Deutschland, das geradewegs vom Himmel in die staubige indische Wirklichkeit gefallen ist.

Auf der Hebebühne, die für Indien extra mit einem Adapter für motorisierte Dreiräder ausgestattet wurde, wird schon das erste Tuk-Tuk inspiziert. „Und auf der Lkw-Prüfstraße können die Lastwagen auch beladen untersucht werden“, erklärt Schimpgen. „Das ist in Deutschland eher die Ausnahme, aber leere Lastwagen gibt es hier einfach nicht.“

Ansonsten gleicht vieles einer TÜV-Station zu Hause: Bremsprüfstand, Gelenkspieltester, Saugrohr zur Abgasuntersuchung. Und die Stabilisatoren neben den Geräten garantieren Prüfgenauigkeit, selbst während eines der noch immer alltäglichen Stromausfälle in Indien.

„Der TÜV hat sich da nicht lumpen lassen“, sagt Thomas Schulz von der Firma Maha, die das deutsche Unternehmen weltweit mit Prüfgeräten beliefert. „Aber wenn man sich diese kleinen Tuk-Tuks ansieht, kommt einem das schon ein wenig so vor, als würde man mit Kanonen auf Spatzen schießen.“

Doch bei den deutschen Ingenieuren wird groß gedacht. „Wir wollen uns auf Dauer in diesem Markt positionieren“, sagt Vorstand Dirk Eilers, „natürlich träumen wir davon, dass es einmal indienweit Hunderte Prüfstationen wie diese gibt.“

Bis dahin will man mit der Pilotstation in Delhi versuchen, Indien Auto um Auto ein wenig sicherer zu machen – gleichsam ein mobiler Straßenkampf. Auch ohne den strengen deutschen Mängelkatalog, die Verhältnisse erfordern da nämlich ein wenig Anpassung.

Für viele Taxifahrer etwa, die mit ihren klapprigen Ambassador-Oldtimern unterwegs sind, hängt die Existenz der ganzen Familie an diesem Auto. „Eine gesprungene Windschutzscheibe kann hier deshalb kein Grund sein, das Fitness-Zertifikat zu verweigern“, weiß Schimpgen.

Die Männer vom deutschen TÜV müssen sich da schon auf die wirklich gravierenden technischen Mängel an Motor, Bremsen und Beleuchtung konzentrieren. „Wir halten uns da strikt an die indischen Vorschriften“, so Schimpgen. „Sonst provozieren wir hier noch eine Revolte.“

SIMONE KAISER

INDIEN

Mobiler Straßenkampf

Mit der ersten Fahrzeugprüfung will der TÜV Süd künftig für mehr Sicherheit auf den Straßen des Subkontinents sorgen.

Es knackt und kracht und spritzt, dann sind die Götter zufrieden. Ohne Kokosnuss geht es nicht in Indien. Denn ohne Kokosnuss gibt es selten eine „Puja“, und ohne Puja, die rituelle Ehrerweisung an die Hindu-Götter, fangen die Inder ungern etwas Neues an.

Bei jedem ersten Spatenstich und bei jeder Straßeneinweihung wird deshalb eine Puja zelebriert. Auch der deutsche TÜV kommt daran nicht vorbei. Bei der Eröffnung seiner ersten Fahrzeugprüfung auf dem Subkontinent wurden jüngst also kräftig Kokosnüsse zerdeppert.

Bis zu 40 000 Fahrzeuge möchte der TÜV Süd nun in seiner neuen Pilotstation in der Hauptstadt Neu-Delhi jährlich auf ihre Verkehrssicherheit testen. Schon seit 2005 ist das Unternehmen im Ausland aktiv, damals begann man in der Türkei. Aber Indien sei „noch mal ein ganz anderes Pflaster“, sagt Hans-Jürgen Schimpgen, beim TÜV Süd zuständig für die internationale Expansionsstrategie.

Ein Großteil der Gefährte auf dem Subkontinent sind klapprige Busse, klapprige Taxen, die kleinen dreirädrigen Tuk-Tuks und altersschwache Laster. Die gesetzliche Vorschrift, kommerzielle Nutzfahrzeuge regelmäßig auf ihre Verkehrstauglichkeit prüfen zu lassen, gibt es in der aufstrebenden Wirtschaftsmacht zwar schon seit Jahrzehnten. Eine Kontrolle allerdings findet bislang kaum statt.

Das will und soll der deutsche TÜV ändern, dessen Zertifikate-Zauber längst auch in anderen Weltregionen wie etwa Südafrika zum Exportschlager geworden ist. „Indien hat viele Menschen, Indien hat viele Autos“, fasst Dirk Eilers, Vorstandsmitglied vom TÜV Süd, die Marktlage zusammen. „Sicherheit ist unser Geschäft – und wir wollen Sicherheit auch nach Indien bringen. So einfach ist das.“

In puncto Verkehrssicherheit kann die größte Demokratie der Welt jedenfalls noch kräftig aufholen. Laut einer Statistik der Weltgesundheitsorganisation ist das riesige Land mit mehr als 130 000 Verkehrstoten pro Jahr weltweit der Spitzenreiter. Nicht selten sind technische Mängel die Unfallursache.

Zum indischen Alltag gehört durchaus, seinen Angehörigen morgens eine SMS zu schicken, wenn man heil den Arbeitsplatz erreicht hat. Trotzdem verzichten die meisten Zweiradfahrer im Straßenverkehr auf einen Helm, im Auto schnallt sich – wenn überhaupt – nur der Fahrer an.

„Was das Sicherheitsdenken angeht, kann man hier wirklich noch Basisarbeit leisten“, sagt Expansionsstrategie Schimpgen. Seine erste indische Station liegt im Stadtteil Mundka im Nordwesten Delhis,

GAVIN HELLER / ROBERT HARDING WORLD IMAGERY / CORBIS