

ACE Auto Club Europa e.V. | Invalidenstr. 29 | 10115 Berlin

ACE Auto Club Europa e.V.

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Europaausschuss
z.Hd. Herrn Malte Krüger
Vorsitzender des Europaausschusses
europaausschuss@landtag.ltsh.de

Abteilung Verkehrspolitik

Invalidenstr. 29
10115 Berlin

Telefon: 030 27 87 25 14
E-Mail: verkehrspolitik@ace.de
Internet: www.ace.de

12.09.2025

Stellungnahme des ACE Auto Club Europa zum Vorschlag der Europäischen Kommission einer jährlichen Hauptuntersuchung ab dem zehnten Fahrzeugjahr; Drucksache 20/3189 und 20/3245

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ACE Auto Club Europa e. V. bedankt sich für die Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme. Die kontinuierliche Verbesserung der Verkehrssicherheit ist dem ACE ein zentrales Anliegen. Die Hauptuntersuchung (HU) ist ein etabliertes und anerkanntes Instrument, das einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr leistet. Entwicklungen auf europäischer Ebene werden fortlaufend beobachtet und geprüft. Jede vorgeschlagene Maßnahme muss nachweislich die Verkehrssicherheit erhöhen, praktisch umsetzbar sein und darf keine unverhältnismäßigen Belastungen für Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter erzeugen. Vor diesem Hintergrund sind die aktuellen Pläne der EU-Kommission zur Einführung einer jährlichen HU für Fahrzeuge ab zehn Jahren kritisch zu bewerten.

Hintergrund und Diskussionsstand

Am 24. April 2025 veröffentlichte die Europäische Kommission im Rahmen ihrer Road-Safety-Initiative einen Vorschlag, nach dem Fahrzeuge ab einem Alter von zehn Jahren künftig jährlich zur HU verpflichtet werden sollen. Die Kommission begründet diesen Schritt mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und im Sinne der sogenannten "**Vision Zero**" zu handeln. Doch für eine solch einschneidende Maßnahme fehlen bislang belastbare Statistiken. Der ACE unterstützt klar das Leitbild der **Vision Zero**. Diese verfolgt das Ziel, dass niemand im Straßenverkehr ums Leben kommt. Die EU und ihre Mitgliedstaaten haben sich dazu verpflichtet, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 zu halbieren. Der aktuelle Stand zeigt allerdings, dass dieses Ziel noch in weiter Ferne liegt. Im Jahr 2023 starben in der EU 20.400 Menschen im Straßenverkehr, was einem Rückgang von lediglich einem Prozent gegenüber

dem Vorjahr entspricht (EU-Kommission, 2024). Bei unverändertem Trend wird die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 voraussichtlich nur um etwa ein Viertel zurückgehen.

Vor diesem Hintergrund sind wirksame Maßnahmen zur Unfallprävention dringend erforderlich. Nach gegenwärtigem Kenntnisstand trägt eine jährliche Hauptuntersuchung für ältere Fahrzeuge jedoch nicht nachweislich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei, da es keine stichhaltigen Belege dafür gibt. Auch der Bundesrat hat sich am 11. Juli 2025 bereits deutlich gegen die geplante Maßnahme ausgesprochen und die Bundesregierung aufgefordert, sich auf europäischer Ebene für den Erhalt des zweijährigen Prüfintervalls einzusetzen (Bundesrat, 2025).

Status Quo in Deutschland

In Deutschland liegt das durchschnittliche Alter der Pkw laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) bei ca. 10,6 Jahren. Somit wären allein in Deutschland mehr als 23 Millionen Fahrzeuge von der neuen Regelung betroffen – das sind rund 47 Prozent des gesamten Fahrzeugbestands. Hinzu kommt, dass die Statistik eine eindeutige Sprache spricht: Technische Mängel sind nur in einem verschwindend geringen Teil der Fälle ursächlich für Unfälle mit Personenschaden (TÜV-Report, 2025). Laut Angaben des Statistischen Bundesamts kamen 2024 bei Verkehrsunfällen 2.770 Menschen ums Leben, das heißt, im Durchschnitt starben mehr als sieben Menschen pro Tag. **Wie in den vergangenen Jahren ist menschliches Fehlverhalten die häufigste Ursache (92 Prozent) für Unfälle mit Personenschaden. Lediglich knapp ein Prozent der Unfälle mit Personenschaden sind auf technische Mängel bzw. Wartungsmängel der Fahrzeuge zurückzuführen.** Auch die Unfallforschung der Versicherer (UDV) betont, dass technische Mängel an Fahrzeugen nicht zwangsläufig zu mehr Unfällen führen. Vor diesem Hintergrund ist die Einführung einer generellen jährlichen Hauptuntersuchung für Fahrzeuge ab einem Alter von zehn Jahren kritisch zu sehen. Eine derart einschneidende Maßnahme müsste nachweislich einen **messbaren Beitrag** zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Aktuell liegen jedoch keine belastbaren Daten vor, die belegen, dass häufigere Hauptuntersuchungen bei älteren Fahrzeugen Unfälle wirksam verhindern oder die Unfallzahlen signifikant senken. In Anbetracht dessen erscheint eine generelle Verkürzung der Prüfintervalle unangemessen.

Hohe Standards bereits erreicht

Auch ein Blick auf unsere Nachbarländer verdeutlicht, dass Deutschland im europäischen Vergleich zu den Ländern mit den höchsten Standards zählt. Laut [PTI-Regelung](#) (Periodic Technical Inspection, EU-Richtlinie 2014/45/EU) müssen Fahrzeuge innerhalb der EU regelmäßig auf ihre Verkehrstauglichkeit geprüft werden, um die Sicherheit auf den Straßen zu erhöhen und Unfälle durch technische Mängel zu vermeiden. Die Richtlinie schreibt vor, dass Pkw in allen Mitgliedstaaten spätestens vier Jahre nach der ersten Zulassung erstmals und danach mindestens alle zwei Jahre zu prüfen sind.

Einige Länder wie Kroatien (erstmalig vier Jahre nach der ersten Zulassung und danach jedes Jahr) haben strengere Intervalle eingeführt, während Malta (erstmalig fünf Jahre nach der ersten Zulassung und danach alle zwei Jahre) längere Intervalle erlaubt und die Richtlinie strenggenommen missachtet. **In Deutschland gilt mit den Prüfungen nach jeweils zwei Jahren (erstmalig drei Jahre nach der ersten Zulassung) also bereits ein hohes Sicherheitsniveau, das eine weitere Verschärfung für ältere Fahrzeuge nicht rechtfertigt.** Darüber hinaus wurde der Umfang der Hauptuntersuchung in Deutschland aufgrund der zunehmenden Komplexität der Fahrzeuge bereits in den vergangenen Jahren signifikant erweitert. Der Fokus lag dabei insbesondere auf Assistenzsystemen und dem Auslesen von Fehlercodes.

Kostenfolgen: Milliardenbelastung ohne belegbaren Sicherheitsgewinn

Neben der fehlenden Wirkung auf die Verkehrssicherheit hätte der EU-Vorschlag erhebliche finanzielle Folgen für Millionen von Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter. Schon heute kostet eine HU inklusive Abgasuntersuchung für Pkw bis 3,5 Tonnen zwischen 143 und 163,60 Euro (TÜV Nord, 2025). Würde das Prüfintervall halbiert, käme auf die Halterinnen und Halter älterer Fahrzeuge eine jährliche Zusatzbelastung in Milliardenhöhe zu. Für Deutschland rechnen Expertinnen und Experten mit rund 1,8 Milliarden Euro Mehrausgaben pro Jahr (Bundesrat, 2025). Besonders betroffen wären einkommensschwächere Haushalte sowie diejenigen, die auf ihr Fahrzeug angewiesen sind, weil es in ihrem Wohnumfeld beispielsweise keine ÖPNV-Alternativen gibt.

Fazit:

Der ACE unterstützt das Leitbild der Vision Zero uneingeschränkt. Doch Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit müssen wirksam, verhältnismäßig und sozial ausgewogen sein.

Die jährliche HU ab dem zehnten Fahrzeugjahr erfüllt keines dieser Kriterien:

- Es gibt aktuell keine stichhaltigen Belege dafür, dass häufigere Hauptuntersuchungen ab dem zehnten Fahrzeugjahr die Verkehrssicherheit signifikant erhöhen.
- Laut Statistischen Bundesamt und TÜV-Report sind technische Mängel nur in rund einem Prozent aller Unfälle mit Personenschaden ursächlich.
- Millionen Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter würden finanziell erheblich belastet.
- Deutschland verfügt bereits über eines der höchsten technischen Sicherheitsstandards in der EU: eine zusätzliche Verschärfung für ältere Fahrzeuge ist daher nicht gerechtfertigt.

Aus den oben genannten Gründen bewertet der ACE die geplanten EU-Reformen kritisch. Der ACE empfiehlt, dass eine deutlich detailliertere Datenerhebung erforderlich ist, um eine derartige Maßnahme zu rechtfertigen. Von dieser wären allein in Deutschland über 23 Millionen Fahrzeuge betroffen. Pauschale Verschärfungen für ältere Fahrzeuge sind nicht angemessen. Vor diesem Hintergrund ist das Beibehalten des zweijährigen Prüfintervalls als angemessene Maßnahme anzusehen, für deren Wahrung sich der ACE im Interesse seiner Mitglieder einsetzt.

Negin Bazaei