

E-Autos nicht schlechter als Verbrenner



Foto: TÜV SÜD

Der TÜV-Report 2026 basiert insgesamt auf beinahe 9,5 Millionen Hauptuntersuchungen – 4,5 Millionen hat TÜV SÜD durchgeführt.

TÜV-Report 2026 | Der technische Zustand des deutschen Pkw-Bestands hat sich weiter verschlechtert. Das zeigt der neue TÜV-Report 2026. Demnach fällt inzwischen gut jedes fünfte Fahrzeug bei der Hauptuntersuchung durch. Die Quote der erheblichen und gefährlichen Mängel liegt bei 21,5 Prozent und damit um 0,9 Prozentpunkte höher als im Vorjahr. Zugleich erreicht der Anteil mängelfreier Fahrzeuge mit 66,1 Prozent den niedrigsten Stand seit neun Jahren. „Der Trend bei der technischen Fahrzeugsicherheit ist eindeutig negativ. Das zeigen die HU-Auswertungen der vergangenen zehn Jahre“, sagte Dr. Joachim Bühler, Geschäftsführer des TÜV-Verbands bei der Präsentation der Zahlen. Mit Ausnahme der Coronajahre habe sich die Quote der erheblichen Mängel („HU-Durchfaller“) kontinuierlich verschlechtert, von 19,7 Prozent im Jahr 2017 auf jetzt 21,5 Prozent.

Alter frisst Technik

Als wichtigsten Grund nennt der Verband das zunehmende Alter des Fahrzeugbestandes: „Zwar hat die technische Qualität und Nutzungsdauer der Fahrzeuge zugenommen – Rost spielt heute kaum noch eine Rolle – aber dieser Effekt wird durch das zunehmende Alter der Fahrzeuge in der Gesamtbetrachtung wett gemacht“, erklärte Bühler. Das Durchschnittsalter der Pkw liegt mittlerweile bei 10,6 Jahren, 2015 waren es noch 9,0 Jahre. Auffällig bleibt der Zusammenhang zwischen Alter und Mängelquote: Während bei der zweiten HU nach fünf Jahren jedes zehnte Fahrzeug durchfällt, ist es bei der fünften HU nach elf Jahren fast jedes vierte und bei der siebten nach 15 Jahren bereits nahezu jedes dritte. Mehr als 27 Prozent der deutschen Fahrzeuge sind 15 Jahre oder älter – etwa 13,5 Millionen Stück. Besonders sicherheits-

relevante Defekte wie undichte Bremsleitungen oder lockere Lenkungsteile treffen überwiegend ältere Fahrzeuge. Rund 135.000 Fahrzeuge wurden wegen solcher Mängel als verkehrsgefährdend eingestuft, weitere 12.000 mussten sofort stillgelegt werden.

Modernisierung der HU

Der TÜV-Verband hat in diesem Zusammenhang seine Forderung nach einer Weiterentwicklung der Hauptuntersuchung erneuert. Angesichts digitaler Fahrzeugsysteme, zunehmender Elektrifizierung und steigender Anforderungen an Umwelt- und Klimaschutz sei eine Weiterentwicklung überfällig. Beispiel Antriebsbatterie: „Derzeit beschränkt sich die Prüfung der Antriebsbatterien im Wesentlichen auf eine Sichtprüfung“, sagte Bühler. Künftig müsse der Gesundheitszustand (SoH) von Hochvoltbatteri-

en standardisiert ermittelt werden, um Risiken wie elektrische Schläge oder Überspannungen zu reduzieren und gleichzeitig Transparenz im Gebrauchtwagenmarkt zu schaffen. Darüber hinaus fordert der Verband eine HU, die auch die Softwarestände der Fahrzeuge und Aspekte der Cybersicherheit berücksichtigt. Ein nationales digitales Fahrzeugregister könnte zudem Lebensläufe von Fahrzeugen nachvollziehbarer machen und Manipulationen erschweren.

Elektrofahrzeuge im Fokus

Im TÜV-Report 2026 wurden auch 18 Fabrikate von Elektrofahrzeugen in die Statistik aufgenommen – fast doppelt so viele wie im letzten Report. Die Stromer schneiden dabei unterschiedlich ab. Die Ergebnisse reichen von sehr guten bis hin zu alarmierenden Werten. Während Mini Cooper SE, Audi Q4 e-tron und Fiat 500e zu den zuverlässigsten Modellen der 2- bis 3-Jährigen zählen, rutschen insbesondere die Tesla-Baureihen deutlich ab. Das Tesla Model Y belegt mit einer Mängelquote von 17,3 Prozent den letzten Platz im Ranking aller 110 Modelle dieser Al-

tersklasse – der schlechteste Wert seit zehn Jahren. Auch das Model 3 schneidet mit 13,1 Prozent schwach ab. Der Vorvorletzte beziehungsweise Letztplatzierte stechen früh mit Mängeln an den Brems scheiben und an der Achsaufhängung heraus.

Auffällig sind die hohen Laufleistungen der Tesla-Fahrzeuge, die im Schnitt über 55.000 Kilometer liegen. Insgesamt, das wurde bei der Vorstellung betont, schnitten die Elektrofahrzeuge nicht schlechter ab als die Verbrenner, es zeigen sich aber spezifische Mängelbilder an Achsaufhängungen und an der Bremsanlage. „Die Preise der Elektroautos sinken, wenn auch zuletzt nicht mehr so stark. Dementsprechend zieht der Markt an. Gut zu wissen, dass die Fahrzeuge genauso sicher sind wie die Verbrenner“, ordnet Jürgen Wolz, Leiter Service Line Mobility bei der TÜV SÜD Division Mobility, die Ergebnisse ein, und er fügt hinzu: „Viele E-Autos sind sogar auf den oberen Rängen zu finden.“

Mängel an Fahrwerk und Licht

Der Blick auf die beanstandeten Bauteile bei Elektroautos zeigt: Bemängelt werden hauptsächlich Bauteile, die nichts mit dem Antrieb zu tun haben. Und wie immer natürlich die Beleuchtung. Die wird beim Mini-Sieger Fiat 500 E als Einziges überdurchschnittlich beanstandet.

Wegen der schweren Batterien sind Mängel am Fahrwerk bei den E-Modellen ganz vorne mit dabei. Der Opel Corsa E hat erhebliche Mängel von 1,7 Prozent an der Achsaufhängung bereits nach 2 bis 3 Jahren. Der größere Mokka sogar 3,5 Prozent. Die Bremsen leiden, weil sie zu wenig benutzt werden: Der Peugeot 208 E fällt auf mit erheblichen Mängeln von 2,7 Prozent bei den Brems scheiben (2-3 Jahre). Alle Volkswagenmodelle haben bereits früh Probleme bei der Funktion der Fußbremse. Bei allen anderen Mängelgruppen schließen sie jedoch überdurchschnittlich gut ab. Die Beleuchtung bleibt bei allen Fahrzeugen Mangel Nummer eins. Das gilt auch für E-Autos.

Personalie



Foto: TÜV SÜD

TÜV SÜD: Patrick Vollmer übernimmt den Chefposten als neuer CEO.

Patrick Vollmer tritt zum 2. Februar 2026 die Position des Vorstandsvorsitzenden (Chief Executive Officer / CEO) an. Gemeinsam mit Ishan Palit (COO) und Sabine Nitzsche (CFO) soll Vollmer den internationalen Prüf- und Zertifizierungskonzern in die nächste strategische Phase führen. Nach dem Abgang des bisherigen Konzernchefs Johannes Bussmann zu MTU Aero Engines hatte Palit im Juli den Posten des Interims-CEO übernommen. Der künftige Vorstandsvorsitzende verfügt über eine lange Karriere im internationalen Beratungsgeschäft. Bei Accenture verantwortete Vollmer zuletzt das weltweite Industrials-Geschäft – einschließlich Automotive, Luft- und Raumfahrt, Industrieausrüstung sowie Transport und Logistik. Strategische Transformationen, Digitalisierung und KI-basierte Geschäftsmodelle gehörten dabei zu seinen zentralen Aufgaben. Seine Laufbahn begann Vollmer im Industrieunternehmen seiner Familie; später gründete er ein eigenes Beratungsunternehmen. 1997 wechselte er zu Accenture, wo er zahlreiche Führungspositionen übernahm. Er hält einen MBA-Abschluss in Betriebs- und Volkswirtschaft der Universität Hohenheim.



Foto: TÜV SÜD

Der TÜV-Report wird jedes Jahr vom TÜV-Verband veröffentlicht.

Kontakt: TÜV SÜD Division Mobility
E-Mail: MO-Vertrieb@tuvsud.com