

13. September 2022

Pressemitteilung

Ihr Ansprechpartner
Frank Reichert

Leiter Unternehmenskommunikation

Tel. +49 (0)711 97676-620

Fax: +49 (0)711 97676-609

frank.reichert@gtue.de

Hauptuntersuchung: Batterieelektrische Fahrzeuge schneiden noch besser ab als der Durchschnitt

- + Die GTÜ-Hauptuntersuchungsstatistik 2021
- + Elektrofahrzeuge gewinnen zunehmend an Bedeutung
- + Hürden vor der neuen Partikelmessung für Euro-6-Diesel
- + Ausblick auf die Hauptuntersuchung der Zukunft
- + Automatisierte Fahrsysteme bringen neue Herausforderungen für Sicherheit im Straßenverkehr

__ Stuttgart. Die Hauptuntersuchung (HU) ist eine zentrale Dienstleistung der GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH und ein wichtiger Beitrag für Sicherheit und Umweltschutz auf Deutschlands Straßen. Der Marktanteil der Prüforganisation lag in diesem Bereich im Jahr 2021 bei rund 16 Prozent. Zur automechanika 2022 in Frankfurt am Main hat die GTÜ ihre jüngste Statistik vorgelegt.

__ Eine wichtige Erkenntnis daraus: Das Durchschnittsalter der in Deutschland zugelassenen Pkw steigt langsam, aber stetig. Lag es 2018 noch bei 9,4 Jahren, waren die Fahrzeuge 2021 im Schnitt bereits 9,8 Jahre alt. Ein Trend, der schon vor dieser Zeitspanne erkennbar war.

__ Dass die Fahrzeuge ein höheres Alter erreichen, dürfte nicht zuletzt mit der engmaschigen Überwachung zu tun haben. Die regelmäßigen und gründlichen Untersuchungen tragen dazu bei, dass die Zahl der geringen und erheblichen Mängel in den vergangenen Jahren rückläufig ist.

__ 2021 nahm die GTÜ insgesamt knapp 4,8 Millionen Hauptuntersuchungen vor. In den meisten Fällen kommen die Fahrzeuge mängelfrei hindurch. Bei knapp 1,5 Millionen Fahrzeugen (ein Anteil von rund 31 Prozent) wurden rund 3,8 Millionen Mängel festgestellt. Denn wenn ein nicht mängelfreies Fahrzeug bei der HU vorgeführt wird, findet sich meist mehr als ein Mangel. Pkw mit dem Prüfergebnis „erhebliche Mängel“ weisen im Durchschnitt 3,38 Mängel, und Pkw mit dem Prüfergebnis „geringe Mängel“ haben durchschnittlich 1,50 Mängel.

__ Bei der Auswertung dieser Hauptuntersuchungen zeigt sich, dass die Liste der zehn häufigsten Mängel im Jahr 2021 jenen der Vorjahre ähnelt. Es kommt nur zu leichten Verschiebungen: So nehmen die Bremsmängel einen etwas geringeren Anteil ein, ebenso die Mängel der lichttechnischen Einrichtungen sowie die umweltrelevanten Bauteile der geprüften Fahrzeuge. Zahlreiche Mängel notierten die Prüferingenieure ebenso in den Gruppen Achsen, Rädern, Reifen, Aufhängungen oder Fahrgestell und Rahmen.

Wie schneiden Elektrofahrzeuge bei der Hauptuntersuchung ab?

__ Seit einigen Jahren rollen vermehrt zwei ganz neue Fahrzeuggruppen zu den Prüfstützpunkten der GTÜ: rein elektrisch angetriebene Autos (BEV) sowie Plug-in-Hybride (PHEV). Zu Jahresbeginn 2022 waren beim Kraftfahrbundesamt 618.000 BEV sowie 1,6 Millionen PHEV registriert. Tendenz stark steigend: Im ersten Halbjahr 2022 wurden nahezu ebenso viele BEV und PHEV zugelassen wie im gesamten Jahr 2021.

__ In der Regel nach drei Jahren ist auch bei diesen Fahrzeugen die erste HU fällig, einige haben bereits die zweite hinter sich. Trends lassen sich schon jetzt erkennen: Grundsätzlich unterscheiden sich die Mängel in den Hauptgruppen im Vergleich zu den reinen Verbrennern, vor allem im Bereich der „Umweltbelastung“, bei „Fahrgestell, Rahmen, Aufbau; daran befestigte Teile“ sowie der Hauptbaugruppe „Achsen, Räder, Reifen, Aufhängung“. So schneiden Elektrofahrzeuge noch besser ab als Verbrenner, weil in ihnen die Zahl der Antriebskomponenten geringer ist und die bei Verbrennern klassischen

Mängel wie „Undichtigkeiten bei Motor und Getriebe“ oder Mängel an „Motormanagement- und Abgasreinigungssystem“ bauartbedingt nicht auftreten. Erhebliche Mängel wurden von 1. Januar 2021 bis 30. Juni 2022 bei 6,73 Prozent der Fahrzeuge mit Otto- oder Dieselmotoren bei den jungen Fahrzeugen (Alter bis sieben Jahre) notiert, gegenüber 4,47 Prozent bei den E-Fahrzeugen. Immerhin sind 88,89 Prozent der Verbrenner und 92,48 Prozent der E-Fahrzeuge in ihren jungen Jahren mängelfrei. Angesichts der Tatsache, dass mit den Jahren die erheblichen Mängel stark zunehmen, sind diese Zahlen bereits ein klares Indiz dafür, dass die periodische Fahrzeugüberwachung auch in Zukunft eine elementare Rolle im Sinne der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes spielen wird. Zudem muss der Umfang der Untersuchungen bei den BEV in Zukunft entsprechend der technologischen Notwendigkeiten in der HU-Richtlinie angepasst werden.

Hürden vor der neuen Partikelmessung für Euro-6-Diesel

___ Für alle Fahrzeuge mit dem verbreiteten und besonders schadstoffarmen Euro-6-Dieselmotor wird zum 1. Januar 2023 eine spezielle Partikelmessung zur Pflicht. Doch noch fehlen in den Prüfstellen die dazu passenden Geräte, und eine flächendeckende Auslieferung bis zum erforderlichen Starttermin erscheint aus heutiger Sicht fraglich.

___ Durch das neue Messverfahren wird eine deutliche Steigerung der Messgenauigkeit erreicht. In der Folge erwarten wir hierbei einen signifikanten Beitrag zur Einhaltung der Ziele zur Luftreinhaltung in Deutschland.

___ Wie in vielen anderen Industriezweigen ist den Herstellern der Prüfmittel die Produktion der entsprechenden Geräte unter anderem wegen fehlender Elektronikbauteile erschwert. Auch hier sorgen die vielschichtigen Pandemieauswirkungen sowie der Ukrainekrieg für Lieferengpässe.

___ Zudem stehen bei manchen Geräten die Bauartzulassungen noch aus. Noch ist der 1. Januar 2023 als Starttermin für die differenzierten Abgasmessungen fixiert. Eine Übergangslösung wird derzeit mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und den Ländern abgestimmt, damit unter den gegebenen Voraussetzungen dennoch das Höchstmaß an Umweltkonformität sichergestellt werden kann.

Ausblick Hauptuntersuchung 2030

__ Die amtliche Hauptuntersuchung wird sich in den kommenden Jahren deutlich verändern. Denn je umfangreicher die Softwaresysteme in den Fahrzeugen sind, desto anspruchsvoller ist die Prüfung aller sicherheits- und umweltrelevanten Fahrzeugsysteme.

__ Ein Stichwort dazu lautet Remoteunterstützung: Beispielsweise bei PCs hat sich eine Fehlerbehebung aus der Ferne längst durchgesetzt. Auf ähnliche Weise könnte zur HU eine remoteüberwachte Prüfung für automatisierte, vernetzte Fahrsysteme gehören. Der Zugang zu Fahrzeugdaten kann über sichere Onboard-Diagnose- und Remote-Schnittstellen erfolgen. Ähnliches gilt auch für die Überwachung automatisierter und vernetzter Fahrsysteme. Hier werden szenariobasierte Prüfungen immer wichtiger. Und bei Prüfungen der Fahrzeugemissionen wird sich voraussichtlich das Blickfeld noch einmal erweitern.

__ Die Überwachungsorganisationen werden somit künftig weiter an Bedeutung gewinnen – ganz im Sinne eines nachhaltigen Schutzes von Menschen und Umwelt und eingebettet in einen modernen, innovationsfreundlichen Rechtsrahmen.

Herausforderung automatisiertes Fahren

__ Die zunehmende Einführung von Funktionen des automatisierten Fahrens schafft ebenfalls neue Herausforderungen für Fahrzeughersteller sowie Prüforganisationen. Unterschieden werden mehrere Stufen (SAE-Level 1 bis 5). Die höchste Ausbaustufe bezeichnet dabei das fahrerlose Fahren.

__ Sicherlich werden die Assistenzsysteme ein noch wichtigerer Teil der künftigen Hauptuntersuchung sein. Doch schon beim Weg in die Fahrzeuge hinein kann die GTÜ mit ihrem Technischen Dienst unterstützen: bei der Homologation der Systeme, um eine dauerhaft zuverlässige und sichere Funktion zu gewährleisten. Dazu gehört auch das Ausarbeiten entsprechender Prüfverfahren im Schulterschluss mit den Fahrzeugherstellern und Zulieferern. Zunehmende Bedeutung erhält hierbei auch das Thema Cyber Security, auf das sich die GTÜ gemeinsam mit ihrem Tochterunternehmen ATEEL S.à.r.l. in Luxemburg schon frühzeitig zusätzlich spezialisiert hat.

__ Bis es soweit ist, müssen für die Prüfung der Fahrzeuge auch gesetzliche Voraussetzungen geschaffen werden. Dazu gehört ein geregelter Zugriff auf sämtliche Systeminformationen zu sicherheits- und umweltrelevanten Komponenten, damit die Prüforganisationen ihrer hoheitlichen Aufgabe umfassend nachkommen können.

Die Gesellschaft für Technische Überwachung mbH (GTÜ)

__ Die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH ist die größte amtlich anerkannte Kfz-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kraftfahrzeugsachverständiger in Deutschland und zählt damit zu den größten Sachverständigenorganisationen überhaupt. Sie versteht sich als ein umfassendes Expertennetzwerk. 5.000 selbständige und hauptberuflich tätige Sachverständige, Prüfsachverständigen und Prüfsachverständigen sowie deren qualifizierte Mitarbeitende stehen an über 10.400 Prüfstützpunkten in Werkstätten und Autohäusern sowie an eigenen Prüfstellen der GTÜ-Vertragspartner zur Verfügung. Die GTÜ-Prüfsachverständigen und -Prüfsachverständigen sind im Sinne der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes tätig.

**GTÜ GESELLSCHAFT
FÜR TECHNISCHE
ÜBERWACHUNG MBH**
Vor dem Lauch 25
70567 Stuttgart
Deutschland

KONTAKT
FON +49 711 976 76-0
FAX +49 711 976 76-199
MAIL info@gtue.de
WEB www.gtue.de

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Robert Köstler
SITZ DER GESELLSCHAFT/REGISTERGERICHT
Stuttgart HRB Nr. 9610
STEUERNUMMER | UID
99040/00522 | DE147841514

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHE BANK
IBAN: DE37 6005 0101 0002 3223 46
BIC: SOLADEST600
DEUTSCHE BANK
IBAN: DE21 6007 0070 0134 1809 00
BIC: DEUTDESSXXX