

06.12.2011

## Pressekonferenz TÜV-Report 2012 Statement

Dr. Klaus Brüggemann

Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VdTÜV e. V.

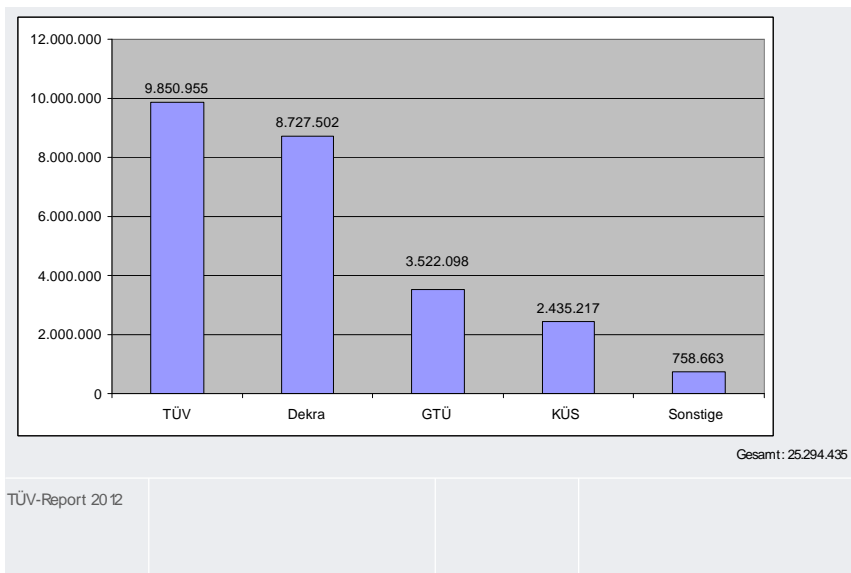
- es gilt das gesprochene Wort -

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Vorstellung der Ergebnisse des TÜV-Report 2012 begrüße ich Sie sehr herzlich.

seit 60 Jahren, seit dem 1. Dezember 1951, ist in der Bundesrepublik die Hauptuntersuchung Bestandteil der Straßenverkehrszulassungs-Verordnung (STVZO). Seitdem werden die Fahrzeuge in regelmäßigen Abständen von unabhängigen und neutralen Prüforganisation auf ihre technische Sicherheit untersucht.

Zahl der Hauptuntersuchungen (HU) nach  
Überwachungsinstitutionen  
(amtl. Statistik KBA für 2010)



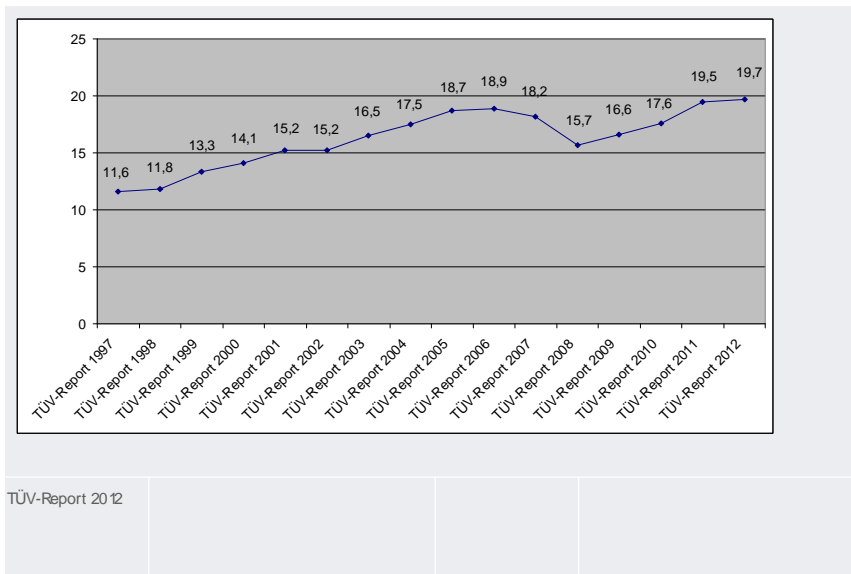
Seit 1971 werten wir die Daten, die im Rahmen der Hauptuntersuchung erhoben werden, für den TÜV-Report aus. Da die STVZO auch den Prüfkatalog für die Hauptuntersuchung genau vorschreibt, bilden wir im TÜV-Report ausschließlich die vom Gesetzgeber definierten Fahrzeugmängel innerhalb der vorgeschriebenen Prüfintervalle ab. Dadurch ist der TÜV-Report neutral und transparent. Jedes Jahr werden in Deutschland ca. 25 Mio. Hauptuntersuchungen abgenommen, wobei die TÜV-Gesellschaften mit einem Anteil von über 10 Millionen eindeutige Marktführer sind. Rund 8 Millionen sind in die Auswertung für den TÜV-Report eingeflossen.

Bei der Hauptuntersuchung beurteilt der Prüfer den technischen Zustand des Fahrzeuges ausschließlich nach den Kriterien, die im Prüfkatalog der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) definiert sind. Die Gruppierung der Fahrzeuge folgt den gesetzlich vorgeschriebenen Prüfintervalen. Dadurch wird an jedes Fahrzeug derselbe Maßstab gelegt.

Wir geben die durchschnittliche Laufleistung der einzelnen Modelle an, weil Gebrauchtwagenkunden wissen möchten, ob das Modell ihrer Wahl, überdurchschnittlich viel gefahren wurde, oder nicht.

Nun zu den Ergebnissen im Einzelnen:

### Durchschnittliche Quote der Pkw mit erheblichen Mängeln



Die Bewertung im TÜV-Report erfolgt auf der Grundlage der erheblichen Mängel. Danach ist die Quote der Fahrzeuge, die mit erheblichen Mängeln auffallen, seit 2008 um insgesamt 4 Prozentpunkte angestiegen. Sie beträgt nun 19,7 Prozent, wobei wir uns damit nur leicht über dem Vorjahresniveau von 19,5 Prozent bewegen.

Im Klartext: Von 100 Fahrzeugen fallen fast 20 an der Prüfstelle durch und müssen in die Werkstatt, bevor sie eine Plakette erhalten. Rechnet man diesen Anteil auf den Gesamtbestand aller Pkw in Deutschland hoch, ergibt dies eine Zahl von acht Millionen Fahrzeuge, die den gesetzlichen Vorgaben an die technische Sicherheit nicht genügen. 26,3 Prozent weisen zumindest leichte Mängel auf.

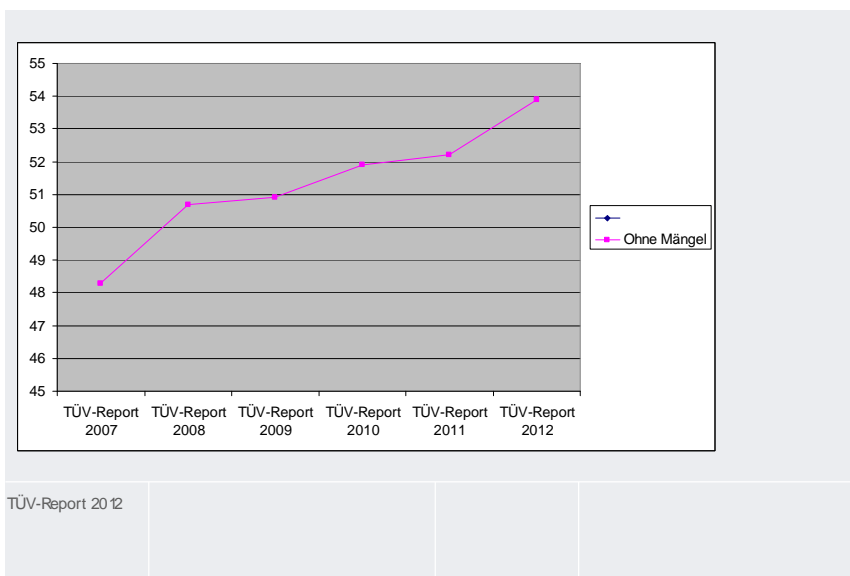
Der Zustand eines Fahrzeugs bei der HU lässt sich nicht auf eine einzige Ursache zurückführen. Jedes Fahrzeug stellt ein komplexes System dar, auf das eine Vielzahl von Einflussgrößen wirken:

- Qualität der Konstruktion und Auslegung der Bauteile

- Qualität des Service und der Werkstätten
- Wartung und Pflege durch den Halter
- Fahrverhalten und Einsatzbedingungen
- Laufleistung

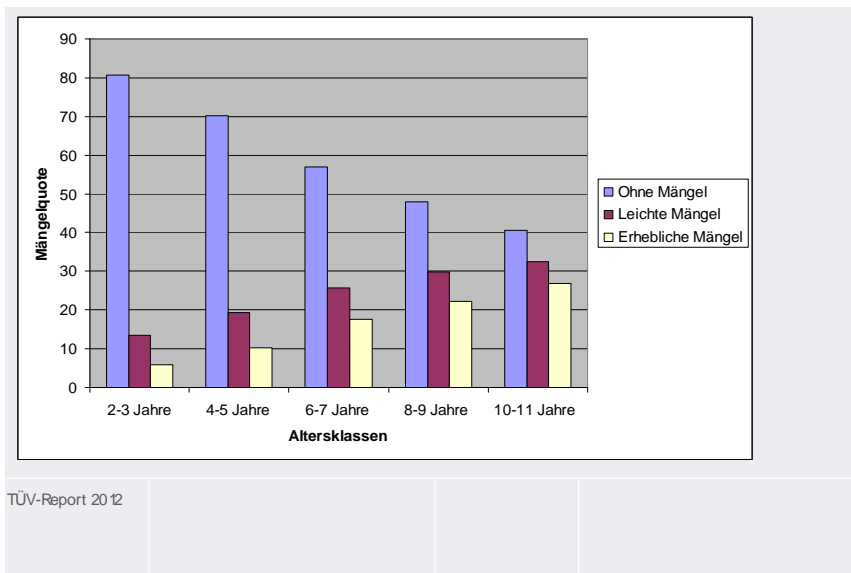
Die Stärken und Schwächen in der Fertigung und die Qualität von Bauteilen spielen dabei genauso eine Rolle, wie auch das Nutzerverhalten der Autofahrer oder die Qualität der Werkstätten. Jeder kann aber seinen persönlichen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit leisten, in dem er sein Fahrzeug regelmäßig wartet und bei der Auswahl seiner Werkstatt auf Qualität achtet. Unabhängig davon muss ein Fahrzeug, das am Straßenverkehr teilnimmt, jederzeit in einem technisch einwandfreien Zustand sein.

## Entwicklung der Quoten: ohne Mängel



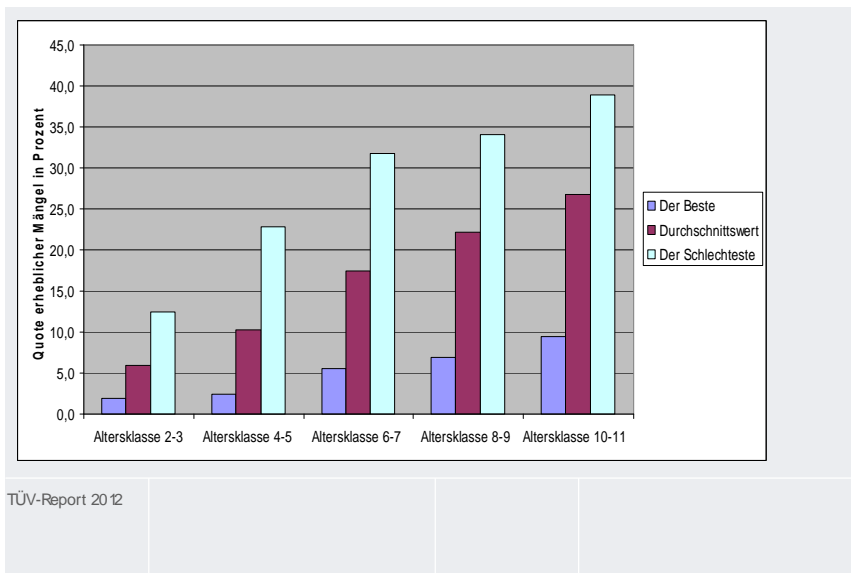
Betrachtet die Entwicklung der letzten fünf Jahre, kann man aber auch eine erfreuliche Tendenz feststellen: die Quote der Fahrzeuge, die bei der Hauptuntersuchung keinerlei Mängel aufweisen ist auf deutlich über 50 Prozent gestiegen, von 48,3 Prozent im Jahr 2007 auf 53,9 im TÜV Report 2012.

## Mängelquote je Altersklasse



Grundsätzlich wird der Zustand der Fahrzeuge schlechter, je älter sie sind. Liegt der Durchschnitt der Quote erheblicher Mängel bei der ersten Hauptuntersuchung, also spätestens nach drei Jahren, bei 5,9 Prozent, steigt die Durchfallquote bei den fünfjährigen Fahrzeugen auf 10,3 Prozent. Bei den Siebenjährigen erreicht sie 17,5 Prozent, bei den Neunjährigen liegt sie bei 22,2 Prozent. Mehr als ein Viertel, oder 26,8 Prozent der elfjährigen Fahrzeuge fiel beim TÜV durch.

## Quote der Pkw mit erheblichen Mängeln je Altersklasse



Die Spannbreite der Quote erheblicher Mängel ist sehr groß:

- In der jüngsten Altersgruppe der bis zu dreijährigen Fahrzeuge reicht die Spanne von 1,9 Prozent bis 12,5 Prozent.
- Bei den Vier- bis Fünfjährigen reicht die Quote von 2,4 Prozent bis 22,9 Prozent.
- Bei den Sechs- bis Siebenjährigen von 5,5 Prozent bis 31,8 Prozent.
- Bei den Acht- bis Neunjährigen von 6,9 Prozent bis 34,1 Prozent
- Bei den Zehn- bis Elfjährigen von 9,5 Prozent bis 38,9 Prozent.

Die große Spannbreite der Mängel zeigt, dass auch in der jüngsten Altersklasse bereits eine große Anzahl geprüfter Fahrzeuge eine Quote erheblicher Mängel von über 10 Prozent aufweist. Auf der anderen Seite erkennt man selbst in der Gruppe der Zehn- bis Elfjährigen, dass auch ältere Fahrzeugmodelle mit hoher Laufleistung verhältnismäßig niedrige Mängelquoten aufweisen können.

Erstaunlich häufig stellten die TÜV-Sachverständigen Mängel an der Beleuchtung fest. Bereits 8,3 Prozent der dreijährigen Fahrzeuge fiel wegen

einer defekten Beleuchtungsanlage bei der Hauptuntersuchung auf. Wir haben hier die geringen und die erheblichen Mängel zusammengerechnet. Bei den Fünfjährigen waren es 13,1 Prozent, bei den elfjährigen Fahrzeugen sogar 28,6 Prozent, also fast ein Drittel. Ein Großteil der Beleuchtungsmängel, z.B. ein ausgefallener Scheinwerfer, ist für den Autofahrer leicht erkennbar. Zunächst muss man darauf hinweisen, dass eigentlich für jeden Autofahrer eine kurze Kontrolle der wesentlichen Funktionen am Fahrzeug vor jeder Fahrt vorgeschrieben ist. In der Praxis hält sich daran anscheinend kaum jemand. Aber auch der deutliche Hinweis durch eine Warnlampe am Armaturenbrett scheint häufig nichts zu nützen. Es deutet viel darauf hin, dass viele Autofahrer anscheinend solche Warnungen nicht ernst nehmen und ihrer Pflicht, sich von einem verkehrssicheren Zustand ihres Fahrzeugs zu versichern, nicht nachkommen.

Darüber hinaus beanstandete der TÜV besonders häufig: erhebliche Mängel an der Fußbremse, an Bremsleitungen und Schläuchen, an der Auspuffanlage und an den Achsen. Auch Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen macht sich insbesondere bei den älteren Fahrzeugen bemerkbar.

Nun zu den Ergebnissen einzelner Modelle.

Wie bereits in den vergangenen Jahren teilen sich deutsche und japanische Hersteller die Spitzenplätze der einzelnen Altersgruppen.

## Mängelzwerge und Mängelriesen



	<b>Mängelzwerge</b>	<b>Mängelriesen</b>
<b>2-3 Jahre</b>	Toyota Prius	Dacia Logan
<b>4-5 Jahre</b>	VW Phaeton	Renault Espace
<b>6-7 Jahre</b>	Porsche 911	Fiat Stilo
<b>8-9 Jahre</b>	Porsche 911	Seat Alhambra
<b>10-11 Jahre</b>	Porsche 911	Ford Ka

TÜV-Report 2012

Toyota ist mit dem Prius Gruppensieger in der Altersklasse der dreijährigen Fahrzeuge. In der Gruppe der Fünfjährigen führt der VW Phaeton. In allen anderen Altersgruppen liegt wie im vergangenen Jahr der Porsche 911 vorne.

Die letzten Plätze belegen jeweils Dacia Logan, Renault Espace, Fiat Stilo, Seat Alhambra und Ford Ka.



## Die Top 10 der 2-3-jährigen Fahrzeuge

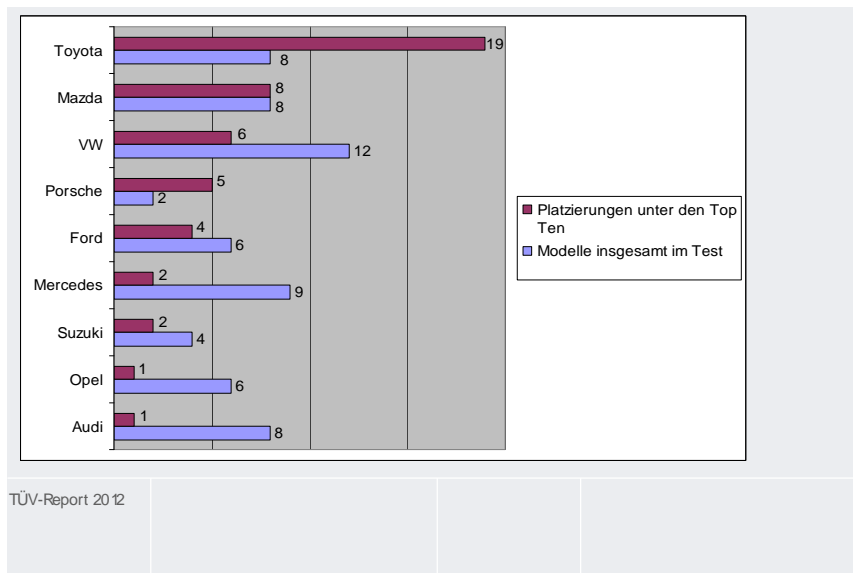


<i>Rang</i>	<i>Fabrikat und Typ</i>	<i>EM-Quote</i>
1	Toyota Prius	1,9
2	Toyota Auris	2,6
2	Mazda 2	2,6
4	Porsche Boxster/ Cayman	2,8
4	VW Golf Plus	2,8
6	Ford Fusion	3,0
7	Toyota Corolla Verso	3,1
8	Mazda 3	3,2
9	Opel Agila	3,3
9	Suzuki SX4	3,3

TÜV-Report 20 12

Betrachtet man die Quoten der zehn besten Fahrzeuge in der jüngsten Altersgruppe, fällt auf, dass es hier der Prius mit einer Mängelquote von 1,9 Prozent deutlich vorne liegt. Mit dem VW Golf Plus, dem Ford Fusion und dem Opel Agila haben es aber auch deutsche Mittelklasse-Fahrzeuge unter die Top Ten geschafft. Ansonsten fällt auch dieses Jahr wieder auf, dass die ersten Plätze fest in japanischer und deutscher Hand sind. Dieses Phänomen zeigt sich auch deutlich, wenn man die Marken betrachtet, die über alle Altersklassen besonders gut abschneiden:

## Platzierungen unter den Top Ten aller Altersklassen



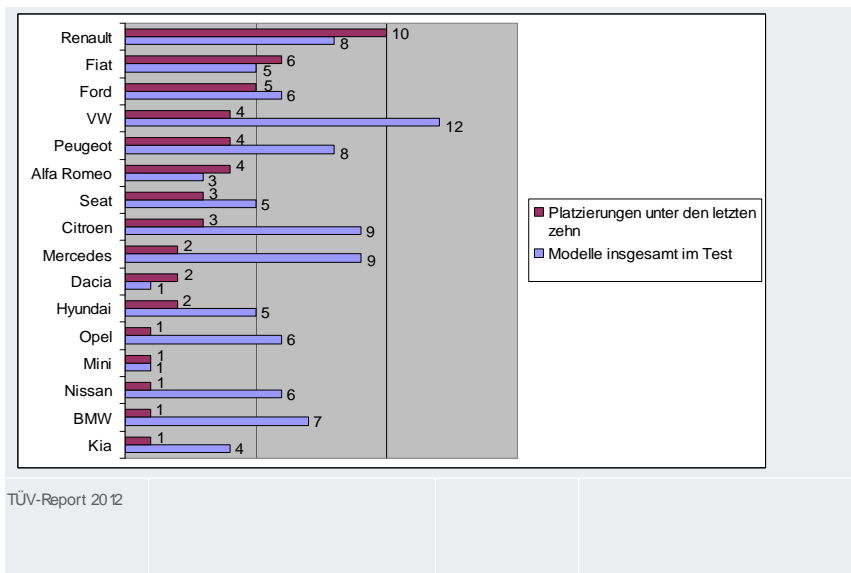
Marken, die über alle Altersklassen besonders gut abschneiden, sind:

- Toyota mit acht Modellen insgesamt 19 mal unter den ersten Zehn
- Mazda mit acht Modellen achtmal
- VW war insgesamt mit 12 Modellen vertreten und schaffte es sechsmal unter die ersten zehn.

Weitere deutsche Marken sind:

- Porsche fünfmal unter den ersten Zehn
- Ford viermal
- Mercedes zweimal
- Audi und Opel je einmal

## Platzierungen unter den letzten zehn aller Altersklassen



Unter den letzten zehn sind besonders häufig vertreten:

- Renault insgesamt zehnmal
- Fiat sechsmal
- Ford fünfmal
- VW, Peugeot und Alfa Romeo jeweils viermal

Ich habe eingangs erwähnt: Seit 60 Jahren ist die HU ein wesentlicher Baustein der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland. Sie sorgt dafür, dass technische Mängel an Fahrzeugen erkannt und danach beseitigt werden.

Die Fahrzeugindustrie ist eine der innovativsten Branchen überhaupt. Ein Pkw Baujahr 1951 ist mit einem modernen Fahrzeug aus dem Jahr 2011 nicht mehr vergleichbar. Deshalb wurden natürlich auch in den vergangenen 60 Jahren Prüfinhalte und Prüfverfahren ständig weiterentwickelt. War die Hauptuntersuchung am Anfang noch eine reine mechanische Prüfung, müssen heute auch jene elektronischen Systeme mängelfrei sein, auf die sich die Verkehrsteilnehmer in jeder Situation zu hundert Prozent verlassen müssen: ABS, ESP, Airbags, Gurtstraffer sind Beispiele, die in einer

Gefahrensituation dafür sorgen, dass Unfälle verhindert werden - oder zumindest die Unfallfolgen abschwächen.

Der Bundesrat wird daher voraussichtlich im Februar kommenden Jahres über eine entscheidende Weiterentwicklung der Hauptuntersuchung entscheiden. Sofern sie umgesetzt wird, wird es künftig für Fahrzeuge, die ab 1.4.2012 zugelassen werden, mit Hilfe eines so genannten „HU-Adapters“ möglich sein, bei der Hauptuntersuchung direkt über die OBD-Schnittstelle auf die Fahrzeugsysteme zuzugreifen. Das bedeutet, dass künftig zuverlässig analysiert werden kann, ob eine sicherheitsrelevante elektronische Fahrzeugkomponente mängelfrei ist oder nicht.

Höchste technische Standards bei der Prüfung, Neutralität und Unabhängigkeit der Prüforganisationen sowie eine strikte Trennung zwischen Reparatur und Prüfung kennzeichnen das System der Technischen Überwachung in Deutschland. Im Straßenverkehr leisten die TÜV dadurch ihren Beitrag, dass Deutschland eines der sichersten Länder Europas ist.

Ich danke Ihnen