

18.09.2025

Änderungsantrag

der Fraktion der CDU
der Fraktion der SPD
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und
der Fraktion der FDP

Zu dem Antrag „**Überregulierung durch HU-Jahreszwang ausbremsen – keine Symbolpolitik auf dem Rücken der Autofahrer**“

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 18/14019

a) **Der Antrag Drucksache 18/14019 erhält folgende Fassung:**

Unverhältnismäßige Überregulierung durch jährliche Hauptuntersuchung ausbremsen

I. Ausgangslage

Die Europäische Kommission hat am 24. April 2025 einen Vorschlag zur Überarbeitung der seit 2014 geltenden EU-Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern veröffentlicht.¹ Der Vorschlag zielt laut Kommission darauf ab, die Verkehrssicherheit auf europäischen Straßen zu erhöhen, die Luftqualität zu verbessern und Fahrzeugdokumente zu digitalisieren. Im Rahmen der europäischen „Vision Zero“ soll die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 um 40 Prozent sinken, zugleich sollen weniger Menschen bei Verkehrsunfällen schwer verletzt werden. Die Kommission plant daher, die Prüfungsintervalle für private und kommerzielle Fahrzeuge zu verschärfen.

Konkret schlägt die Kommission in diesem Zuge als eine Maßnahme vor, eine verpflichtende jährliche Fahrzeuguntersuchung, in Deutschland als Hauptuntersuchung (HU) oder „TÜV-Prüfung“ bekannt, für alle PKW und leichten Nutzfahrzeuge einzuführen, die älter als zehn Jahre sind.

Betroffen wären von einer HU-Jahrespflicht nach Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes knapp die Hälfte der gut 49 Millionen Pkw in Deutschland, konkret gibt es also mehr als 23,4 Millionen Pkw, die älter als zehn Jahre sind. Damit müssten im Durchschnitt jährlich 11,7 Millionen

¹ EU KOM: Vorschlag für Richtlinie: „Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2014/45/EU [...]“, 24.04.2024, COM/2025/180 final.

zusätzliche Prüfungen durchgeführt werden. Eine vergleichbare Regelung jährlicher Pflichtuntersuchungen älterer Autos gibt es aktuell bereits in 16 der 27 EU-Mitgliedsstaaten. Der Vorschlag wird nun im weiteren Verfahren durch das Europäische Parlament und die Vertreter der Mitgliedsländer im europäischen Rat beraten.

II. Handlungsnotwendigkeiten

Das Ziel der europäischen Kommission, die Verkehrssicherheit in Europa zu erhöhen und Fahrzeugdokumente sowie Prüfreregularien stärker zu digitalisieren, ist grundsätzlich zu begrüßen. Der Vorschlag einer zwingenden jährlichen Hauptuntersuchung für ältere Fahrzeuge ist jedoch nicht sinnvoll. Mehr Prüfungen bringen nicht automatisch mehr Sicherheit, es besteht keinerlei Evidenz für tatsächliche Sicherheitsgewinne. Die Kommission selbst stellt fest, dass weniger als 2 % der Unfälle mit Personenschäden auf technische Defekte zurückzuführen sind. Die absolute Mehrheit der Unfälle entsteht durch menschliches Versagen oder externe Faktoren wie den Straßenzustand. Unter den technischen Defekten selbst sind Mängel an Reifen und Beleuchtungsanlagen in 75 Prozent der Fälle die Unfallursache. Derartige Defekte treten oft sehr plötzlich auf und sind so auch durch einjährige Prüfindervalle nur schwer zu entdecken, bevor es zu einem Unfall kommt. Allerdings können sie auch durch entsprechend sensibilisierte Laien frühzeitig entdeckt werden. Es handelt sich daher eher um Symbolpolitik und ist deshalb abzulehnen.

Der Vorschlag der Kommission hätte einen erheblichen bürokratischen Mehraufwand und einen unverhältnismäßigen finanziellen Mehraufwand für die Fahrzeughalter zur Folge. Neben dem Termindruck, jährlich pro Pkw eine Untersuchung einplanen zu müssen, entsteht den deutschen Fahrzeughaltern bei aktuell 161 Euro Prüfgebühren für HU & Abgasuntersuchung (AU) so ein finanzieller Mehraufwand von etwa 1,88 Milliarden Euro. Zusätzlich ist mit indirekten Effekten, wie etwa höheren Gebrauchtwagenpreisen zu rechnen. Diese Gesamtkosten würden überproportional einkommensschwächere Haushalte treffen, die sich neuere Fahrzeuge nicht leisten können, sowie die Menschen, die keine adäquate Mobilitätsalternative zum Auto haben.

Die deutschen Prüfstandards gehen schon heute in Teilen über die EU-Vorgaben hinaus, kürzere Intervalle versprechen keine signifikante Verbesserung der Verkehrssicherheit. Zu diesem Schluss kommt auch der ADAC und führt eine Studie der Unfallforschung der TU Dresden an: „Eine Verkürzung der HU-Fristen auf ein Jahr hat keinen messbaren Einfluss auf die Verkehrssicherheit“.² Solange es keinerlei Evidenz für tatsächliche Sicherheitsgewinne gibt, sind die zusätzlichen Belastungen nicht zu rechtfertigen.

Der Vorschlag der Kommission erfährt sogar vonseiten der Kfz-Werkstätten, die wirtschaftlich durchaus von häufigeren Prüfungen profitieren würden, eine klare Absage. Der Vizepräsident des Zentralverbandes Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, erläuterte dazu in einer Pressemitteilung am 25.04.2025: „Nicht die Frequenz der Hauptuntersuchungen ist entscheidend, sondern ihre fachliche und technische Güte“. Auch die in Deutschland übliche jährliche Inspektion durch Fachwerkstätten im Rahmen der eigenverantwortlichen Fahrzeugwartung sei ein „wesentlicher Hebel zur Aufrechterhaltung der Betriebs- und Verkehrssicherheit“.³

² ADAC: Jährlicher TÜV: EU will ältere Autos öfter zur HU schicken, 25.04.2025, abgerufen unter: <https://www.adac.de/news/auto-eu-aeltere-autos-hu/> (letzter Zugriff: 09.05.2025).

³ ZDK: Kfz-Gewerbe lehnt jährliche Hauptuntersuchung ab, 25.04.2025, abgerufen unter: <https://www.kfzgewerbe.de/kfz-gewerbe-lehnt-jaehrliche-hauptuntersuchung-ab> (letzter Zugriff: 09.05.2025).

Gleichzeitig wird der Zustand der Fahrzeugflotte dank professioneller Prüfverfahren, Innovationen in der Fahrzeug- und Verkehrstechnik sowie sicherheitsbewusster Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter immer besser, auch ohne jährliche Hauptuntersuchung. Die Auswertung der gesammelten HU-Ergebnisse der Prüforganisation DEKRA zeigen dabei den eindeutigen Trend über die letzten Jahrzehnte: Die Zahl der mängelfreien Fahrzeuge ist deutlich gestiegen, der Anteil der Fahrzeuge mit erheblichen Mängeln gesunken. Insbesondere die Zahl der vollständig verkehrsunsicheren oder mit gefährlichen Mängeln behafteten Fahrzeuge hat sich seit 2010 deutlich reduziert.⁴

Am 05.06.2025 hat der Landtag in erster Lesung über den Antrag „Überregulierung durch HU-Jahreszwang ausbremsen – keine Symbolpolitik auf dem Rücken der Autofahrer“ (Drucksache 18/14019) beraten. Der Bundesrat hat in seiner Sitzung am 11.07.2025 zum Vorschlag der EU-Kommission ausführlich Stellung genommen (BR-DS 217/25). Darin begrüßt der Bundesrat zwar eine Vielzahl der Vorschläge der EU-Kommission zur Überarbeitung der Richtlinie 2014/45. Jedoch bezieht er eindeutig Stellung gegen eine jährliche Hauptuntersuchung für ältere Fahrzeuge. Dies geschah mit Zustimmung der nordrhein-westfälischen Mitglieder im Bundesrat (vgl. LT-DS Vorlage 18/4071).

III. Beschlussfassung

Der Landtag stellt fest:

- Eine verpflichtende jährliche Hauptuntersuchung älterer Fahrzeuge stellt eine Mehrbelastung der Fahrzeughalter dar.
- Verpflichtende jährliche Hauptuntersuchungen führen nicht zwangsläufig zu mehr Sicherheit. Ohne klare Evidenz für tatsächliche Sicherheitsgewinne ist die zu erwartende Mehrbelastung nicht zu rechtfertigen.
- Die historische Entwicklung zeigt, dass der Anteil, der durch technische Defekte bedingten Unfälle auch ohne zusätzliche Regulierung stetig abnimmt.
- Die klare Positionierung des Bundesrates gegen eine jährliche Hauptuntersuchung für ältere Kraftfahrzeuge ist zu begrüßen.

Der Landtag beauftragt die Landesregierung im Rahmen vorhandener Mittel,

- sich auf Bundesebene und europäischer Ebene weiterhin gegen die Einführung einer verpflichtenden jährlichen Hauptuntersuchung im Rahmen der Novelle der Richtlinie 2014/45/EU auszusprechen,
- die rückläufige Entwicklung der durch technische Effekte bedingten Unfälle durch geeignete, unbürokratische Maßnahmen, wie eine stärkere Sensibilisierung für Reifen- und Beleuchtungsdefekte im Zuge der Fahrausbildung zu unterstützen, bzw. auf Bundesebene darauf hinzuwirken,

⁴ DEKRA Automobil GmbH: DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2025 Mobilität im Wandel der Zeit, Mai 2025, abgerufen unter: <https://dekraproduct-media.e-spirit.cloud/59f0c4f3-818a-42a7-b329-bc991b5a1ce6/media/dekra-verkehrssicherheitsreport-2025.pdf> (letzter Zugriff 21.07.2025).

- weitere Maßnahmen, wie digitale Verkehrsleitsysteme, zu prüfen, um die durch menschliches Versagen und externe Faktoren verursachten Verkehrsunfälle weiter zu reduzieren.
- das Ziel „Vision Zero“ durch geeignete Maßnahmen in der Zuständigkeit des Landes weiter stringent zu verfolgen.

b) Der Ursprungsantrag wird dazu wie folgt geändert:

Der Titel des Antrags erhält folgende Fassung:

„Unverhältnismäßige Überregulierung durch jährliche Hauptuntersuchung ausbremsen“

Teil I Ausgangslage:

Im ersten Absatz werden die Sätze drei und vier wie folgt gefasst:

„Im Rahmen der europäischen „Vision Zero“ soll die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 um 40 Prozent sinken, zugleich sollen weniger Menschen bei Verkehrsunfällen schwer verletzt werden. Die Kommission plant daher, die Prüfungsintervalle für private und kommerzielle Fahrzeuge zu verschärfen.“

Im dritten Absatz wird der erste Satz wie folgt gefasst:

„Betroffen wären von einer HU-Jahrespflicht nach Zahlen des Kraftfahrbundesamtes knapp die Hälfte der gut 49 Millionen Pkw in Deutschland, konkret gibt es also mehr als 23,4 Millionen Pkw, die älter als zehn Jahre sind.“

Teil II Handlungsnotwendigkeit:

Der erste Absatz wird wie folgt gefasst:

„Das Ziel der europäischen Kommission, die Verkehrssicherheit in Europa zu erhöhen und Fahrzeugdokumente sowie Prüfreregularien stärker zu digitalisieren, ist grundsätzlich zu begrüßen. Der Vorschlag einer zwingenden jährlichen Hauptuntersuchung für ältere Fahrzeuge ist jedoch nicht sinnvoll. Mehr Prüfungen bringen nicht automatisch mehr Sicherheit, es besteht keinerlei Evidenz für tatsächliche Sicherheitsgewinne. Die Kommission selbst stellt fest, dass weniger als 2 % der Unfälle mit Personenschäden auf technische Defekte zurückzuführen sind. Die absolute Mehrheit der Unfälle entsteht durch menschliches Versagen oder externe Faktoren wie den Straßenzustand. Unter den technischen Defekten selbst sind Mängel an Reifen und Beleuchtungsanlagen in 75 Prozent der Fälle die Unfallursache. Derartige Defekte treten oft sehr plötzlich auf und sind so auch durch einjährige Prüfintervalle nur schwer zu entdecken, bevor es zu einem Unfall kommt. Allerdings können sie auch durch entsprechend sensibilisierte Laien frühzeitig entdeckt werden. Es handelt sich daher eher um Symbolpolitik und ist deshalb abzulehnen.“

Der zweite Absatz wird wie folgt gefasst:

„Der Vorschlag der Kommission hätte einen erheblichen bürokratischen Mehraufwand und einen unverhältnismäßigen finanziellen Mehraufwand für die Fahrzeughalter zur Folge. Neben dem Termindruck, jährlich pro Pkw eine Untersuchung einplanen zu müssen, entsteht den deutschen Fahrzeughaltern bei aktuell 161 Euro Prüfgebühren für HU & Abgasuntersuchung (AU) so ein finanzieller Mehraufwand von etwa 1,88 Milliarden Euro. Zusätzlich ist mit

indirekten Effekten, wie etwa höheren Gebrauchtwagenpreisen zu rechnen. Diese Gesamtkosten würden überproportional einkommensschwächere Haushalte treffen, die sich neuere Fahrzeuge nicht leisten können, sowie die Menschen, die keine adäquate Mobilitätsalternative zum Auto haben.“

Im vierten Absatz wird der zweite Satz wie folgt gefasst:

„Der Vizepräsident des Zentralverbandes Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, erläuterte dazu in einer Pressemitteilung am 25.04.2025: „Nicht die Frequenz der Hauptuntersuchungen ist entscheidend, sondern ihre fachliche und technische Güte“. Auch die in Deutschland übliche jährliche Inspektion durch Fachwerkstätten im Rahmen der eigenverantwortlichen Fahrzeugwartung sei ein „wesentlicher Hebel zur Aufrechterhaltung der Betriebs- und Verkehrssicherheit“.“

Der fünfte Absatz wird wie folgt gefasst:

„Gleichzeitig wird der Zustand der Fahrzeugflotte dank professioneller Prüfverfahren, Innovationen in der Fahrzeug- und Verkehrstechnik sowie sicherheitsbewusster Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter immer besser, auch ohne jährliche Hauptuntersuchung. Die Auswertung der gesammelten HU-Ergebnisse der Prüforganisation DEKRA zeigen dabei den eindeutigen Trend über die letzten Jahrzehnte: Die Zahl der mängelfreien Fahrzeuge ist deutlich gestiegen, der Anteil der Fahrzeuge mit erheblichen Mängeln gesunken. Insbesondere die Zahl der vollständig verkehrsunsicheren oder mit gefährlichen Mängeln behafteten Fahrzeuge hat sich seit 2010 deutlich reduziert.“

Ein sechster Absatz wird hinzugefügt:

„Am 05.06.2025 hat der Landtag in erster Lesung über den Antrag „Überregulierung durch HU-Jahreszwang ausbremsen – keine Symbolpolitik auf dem Rücken der Autofahrer“ (Drucksache 18/14019) beraten. Der Bundesrat hat in seiner Sitzung am 11.07.2025 zum Vorschlag der EU-Kommission ausführlich Stellung genommen (BR-DS 217/25). Darin begrüßt der Bundesrat zwar eine Vielzahl der Vorschläge der EU-Kommission zur Überarbeitung der Richtlinie 2014/45. Jedoch bezieht er eindeutig Stellung gegen eine jährliche Hauptuntersuchung für ältere Fahrzeuge. Dies geschah mit Zustimmung der nordrhein-westfälischen Mitglieder im Bundesrat (vgl. LT-DS Vorlage 18/4071).“

Teil III Beschlussfassung:

Der Feststellungsteil erhält folgende Fassung:

- „Eine verpflichtende jährliche Hauptuntersuchung älterer Fahrzeuge stellt eine Mehrbelastung der Fahrzeughalter dar.
- Verpflichtende jährliche Hauptuntersuchungen führen nicht zwangsläufig zu mehr Sicherheit. Ohne klare Evidenz für tatsächliche Sicherheitsgewinne ist die zu erwartende Mehrbelastung nicht zu rechtfertigen.
- Die historische Entwicklung zeigt, dass der Anteil, der durch technische Defekte bedingten Unfälle auch ohne zusätzliche Regulierung stetig abnimmt.
- Die klare Positionierung des Bundesrates gegen eine jährliche Hauptuntersuchung für ältere Kraftfahrzeuge ist zu begrüßen.“

Der Einleitungssatz im Forderungsteil wird wie folgt geändert:

„Der Landtag beauftragt die Landesregierung im Rahmen vorhandener Mittel,“

Die Beschlusspunkte erhalten folgende Fassung:

- „sich auf Bundesebene und europäischer Ebene weiterhin gegen die Einführung einer verpflichtenden jährlichen Hauptuntersuchung im Rahmen der Novelle der Richtlinie 2014/45/EU auszusprechen,
- die rückläufige Entwicklung der durch technische Effekte bedingten Unfälle durch geeignete, unbürokratische Maßnahmen, wie eine stärkere Sensibilisierung für Reifen- und Beleuchtungsdefekte im Zuge der Fahrausbildung zu unterstützen, bzw. auf Bundesebene darauf hinzuwirken,
- weitere Maßnahmen, wie digitale Verkehrsleitsysteme, zu prüfen, um die durch menschliches Versagen und externe Faktoren verursachten Verkehrsunfälle weiter zu reduzieren.
- das Ziel „Vision Zero“ durch geeignete Maßnahmen in der Zuständigkeit des Landes weiter stringent zu verfolgen.“

Thorsten Schick
Matthias Kerkhoff
Klaus Vossemer
Oliver Krauß
Matthias Goeken

und Fraktion

Jochen Ott
Ina Blumenthal
Alexander Vogt
Gordan Dudas

und Fraktion

Verena Schäffer
Wibke Brems
Mehrhad Mostofizadeh
Martin Metz

und Fraktion

Henning Höne
Marcel Hafke
Christof Rasche

und Fraktion