

Pressekonferenz

TÜV-Report Nutzfahrzeuge 2026

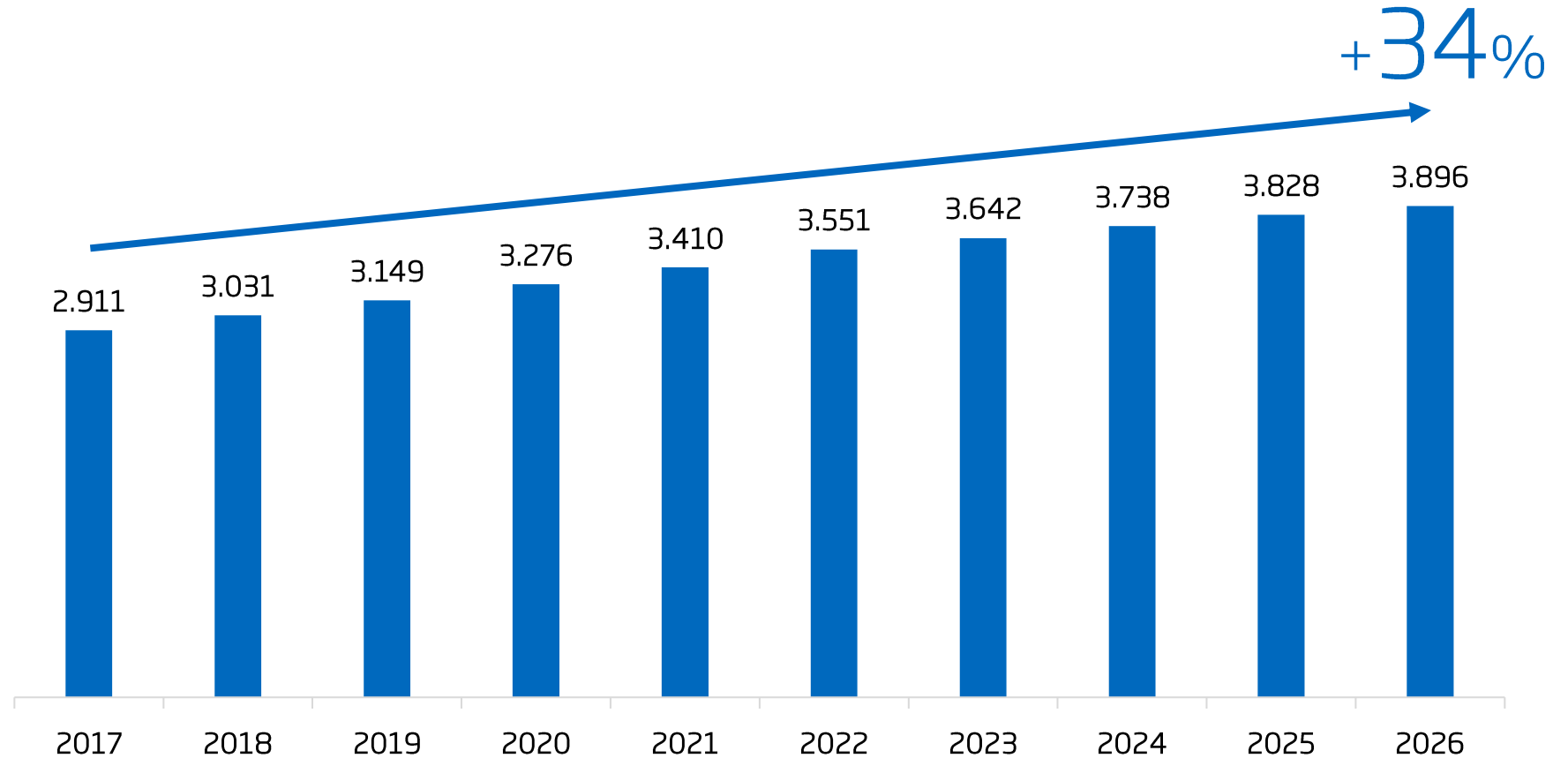
Berlin, 9. September 2026

Richard Goebelt
Bereichsleiter Fahrzeug &
Mobilität, TÜV-Verband e.V.



Deutlicher Zuwachs beim Nutzfahrzeugbestand

Lkw-Bestand in Deutschland
von 2017 bis 2026*
in Tausend

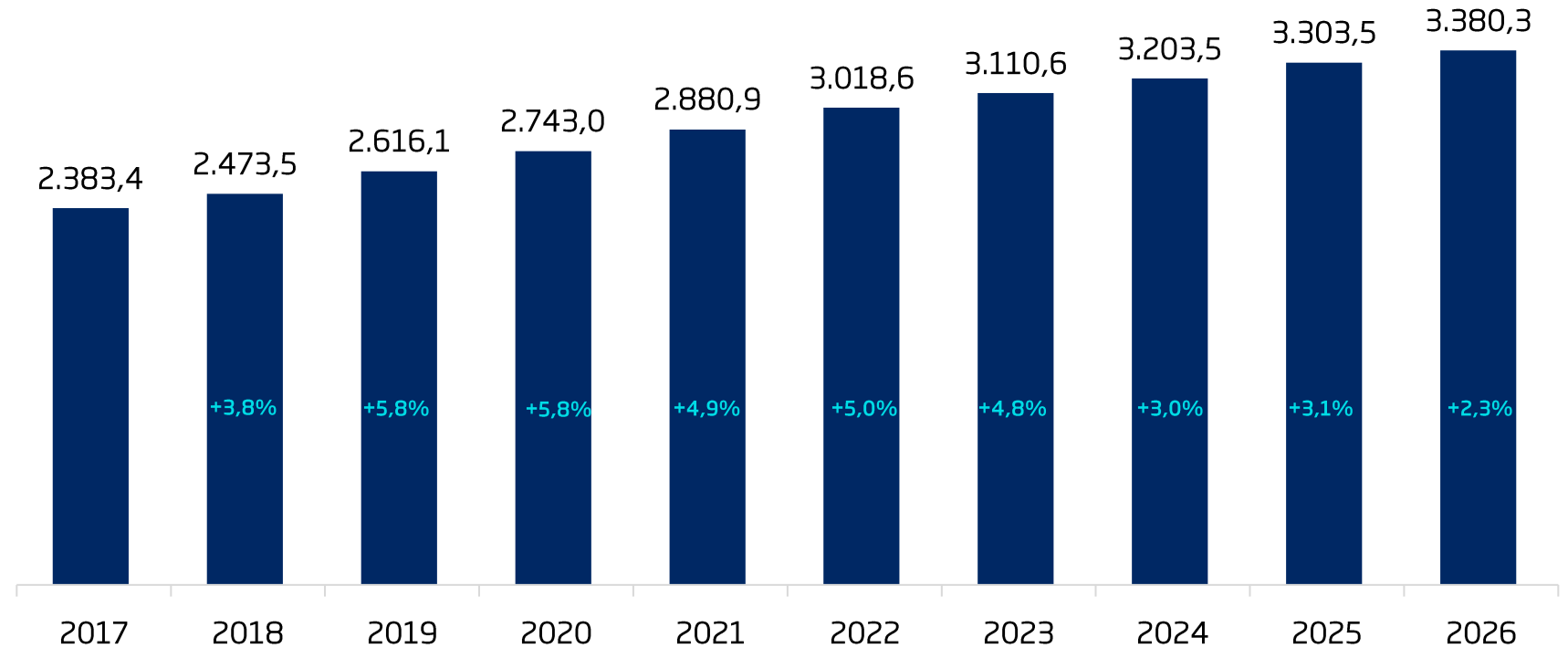


Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, *jeweils zum 1.1.

Bestand an Transportern legt weiter zu

+41%
seit 2017

Bestand der Lkw bis 3,5 Tonnen
in Deutschland von 2017 bis 2026*
in Tausend

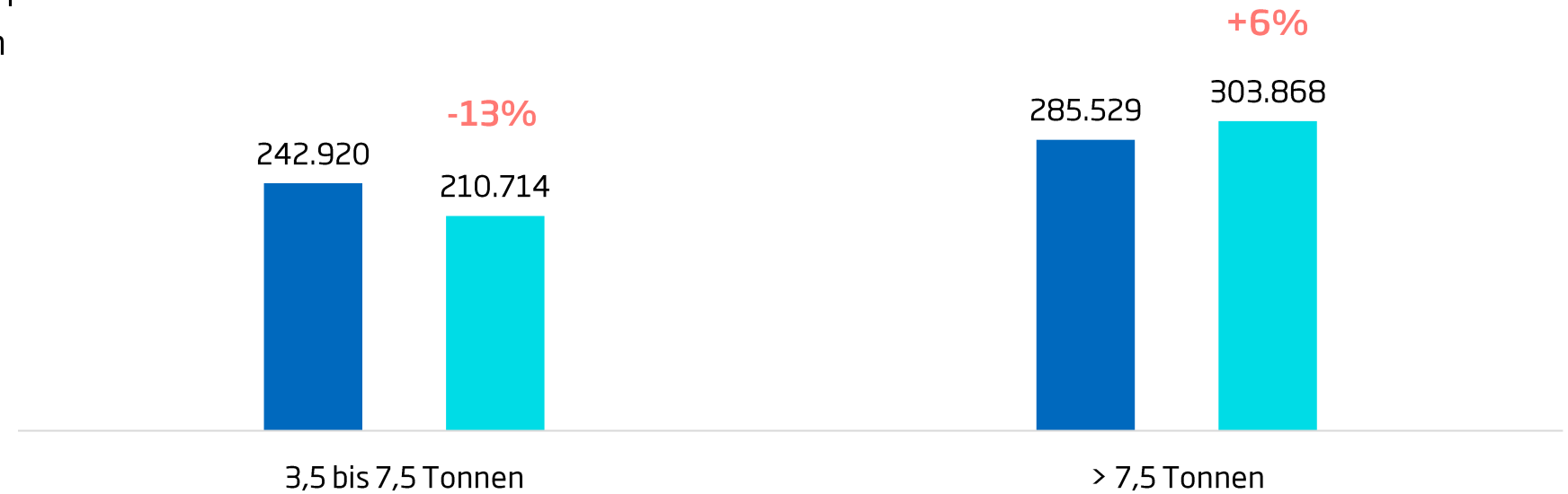


Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, *jeweils zum 1.1.

Rückgang bei mittleren, Zuwachs bei schweren Lkw

Bestand der Lkw über 3,5 Tonnen in
Deutschland nach Gewichtsklassen
2017 und 2026*

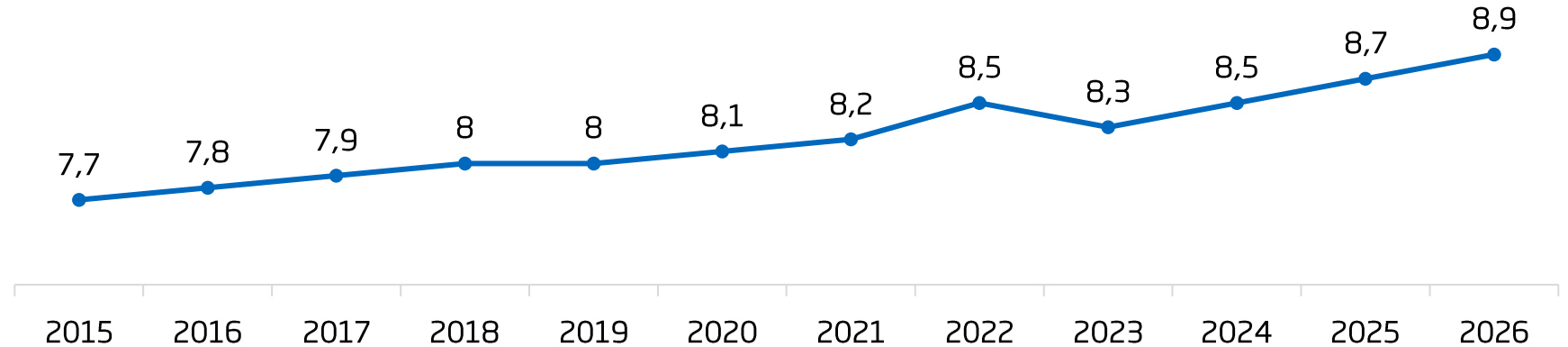
■ 2017
■ 2026



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, *jeweils zum 1.1.

Durchschnittsalter von Lkw steigt

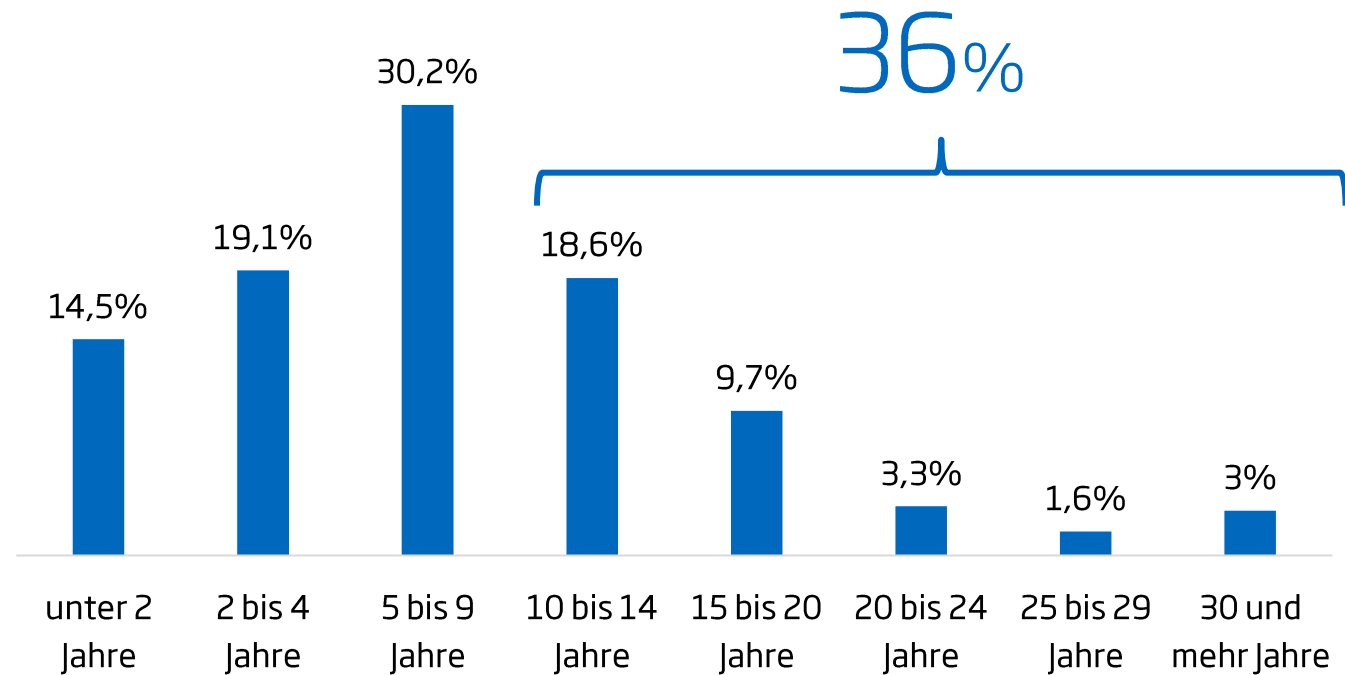
Durchschnittliches Alter von
Lastkraftwagen in Deutschland
von 2017 bis 2026*



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, *jeweils zum 1.1.

Mehr als ein Drittel sind 10 Jahre oder älter

Verteilung nach
Altersgruppen von
Lastkraftwagen in
Deutschland 2026*



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, *jeweils zum 1.1.



Ergebnisse des Nfz-Reports 2026



~2,37 Mio.
Hauptuntersuchungen
ausgewertet



18 ausgewählte Mängel



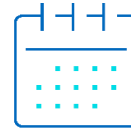
4 Gewichtsklassen
plus Anhänger



4 Mängelkategorien



10 Altersklassen



Zeitraum
2024 und 2025



Kurze Prüfintervalle bei Nutzfahrzeugen

Bis 3,5 Tonnen

Hauptuntersuchung (HU)
alle 24 Monate, bei
Mietfahrzeugen alle 12 Monate

Ab 7,5 Tonnen

Zusätzliche Sicherheits-
prüfung (SP) nach 3 ½ Jahren,
dann alle 6 Monate HU und
SP im Wechsel

Ab 3,5 Tonnen

HU alle 12 Monate

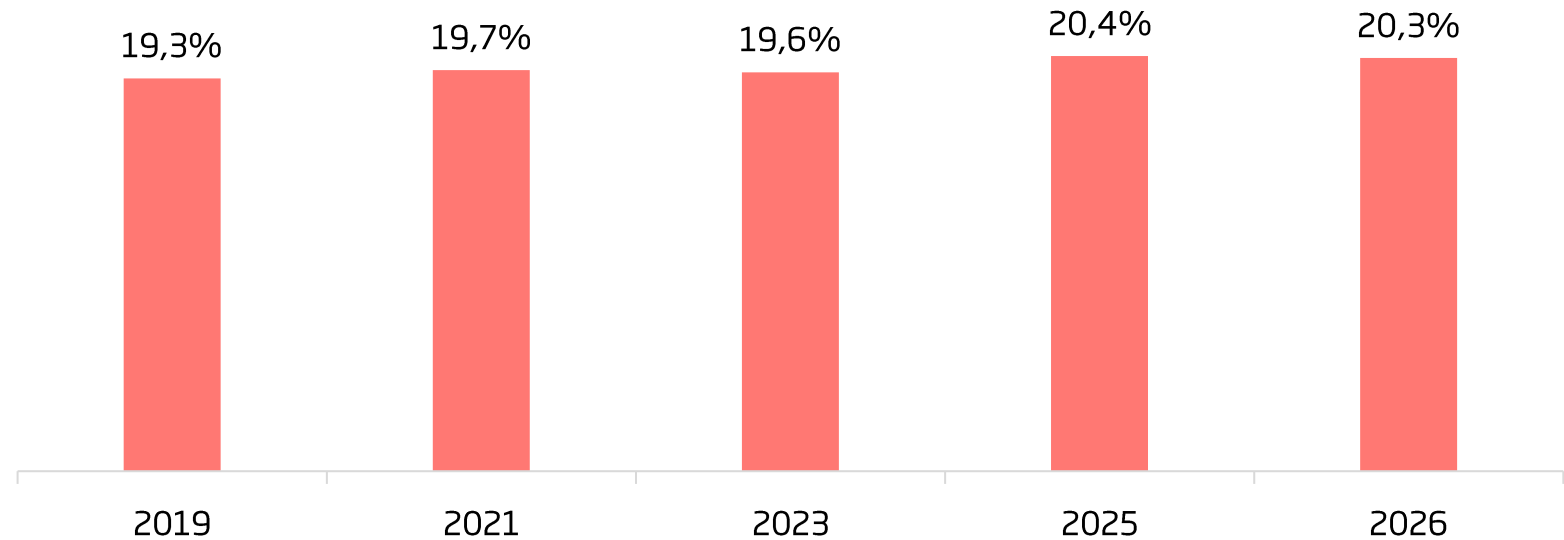
Ab 12 Tonnen

Zusätzliche SP nach 2 ½ Jahren,
dann alle 6 Monate HU und SP im
Wechsel



Mängelquote stagniert auf hohem Niveau

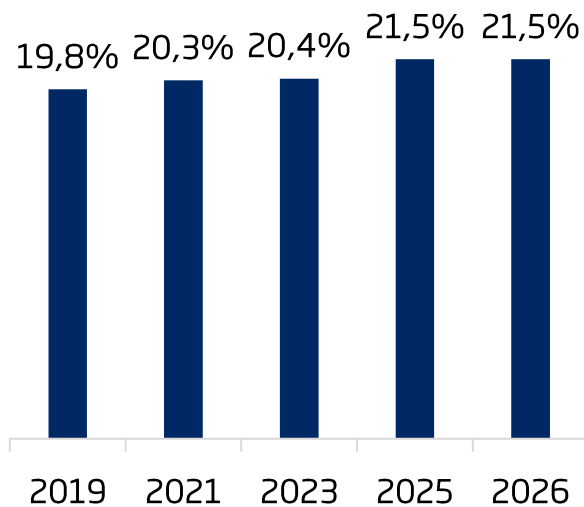
Anteil aller Nutzfahrzeuge mit erheblichen Mängeln*



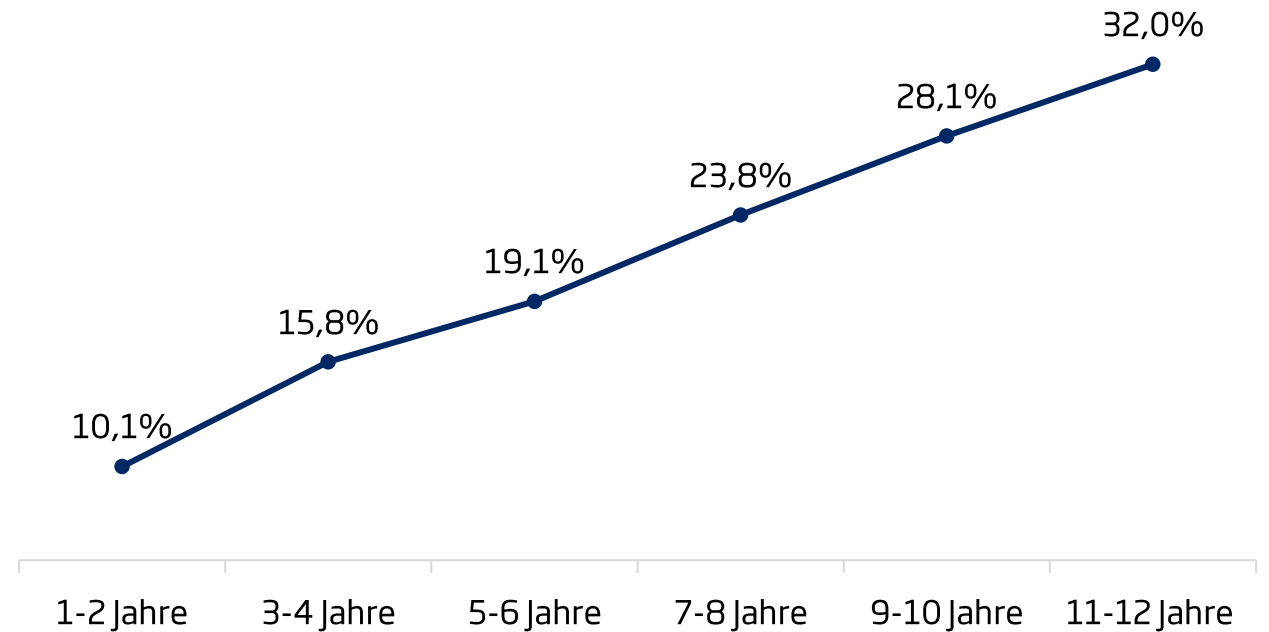
*HU-Daten der beiden vorhergehenden Kalenderjahre, inkl. gefährlicher Mängel (seit TÜV-Report 2021)

Leichte Transporter – gleichbleibend viele Mängel

Anteil erheblicher Mängel bei Nutzfahrzeugen
bis 3,5 Tonnen*



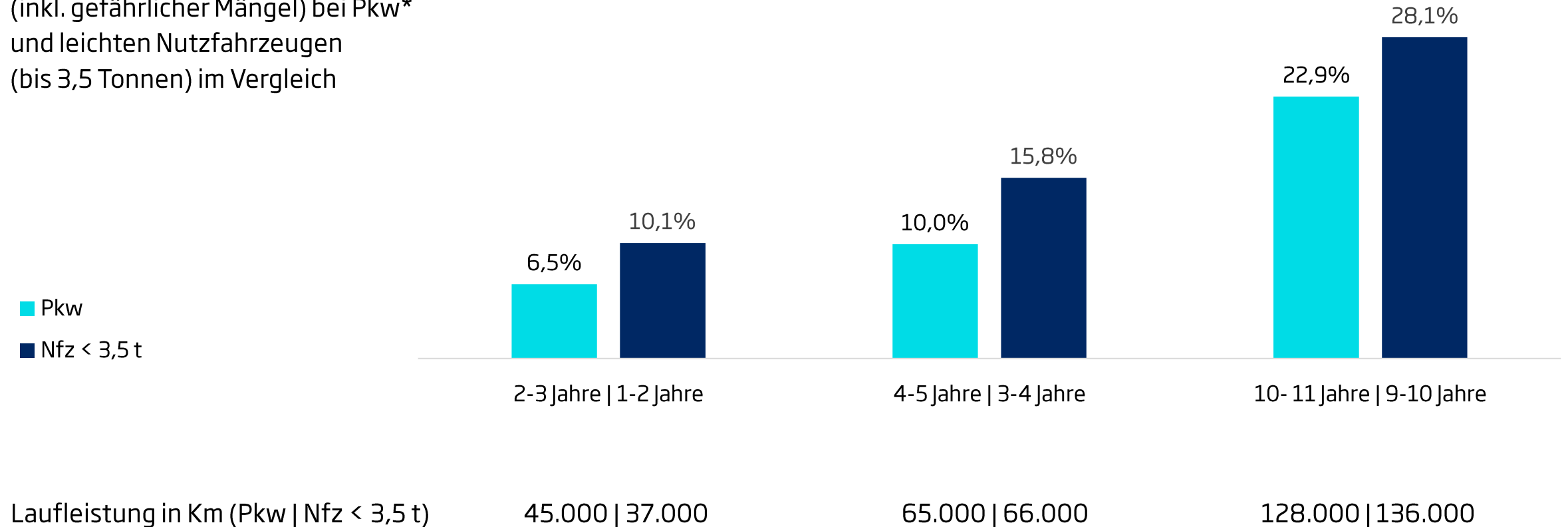
Anteil erheblicher Mängel nach Alter*



*HU-Daten der beiden vorhergehenden Kalenderjahre, inkl. gefährlicher Mängel

Stark beansprucht: Transporter und Pkw im Vergleich

Anteil erheblicher Mängel
(inkl. gefährlicher Mängel) bei Pkw*
und leichten Nutzfahrzeugen
(bis 3,5 Tonnen) im Vergleich

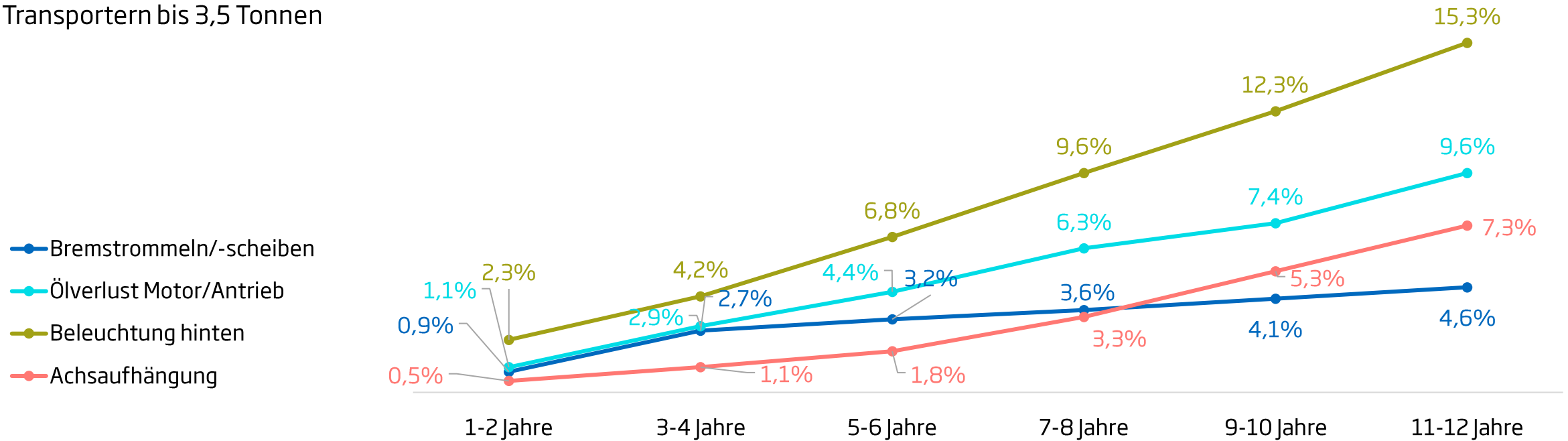


*Quelle: TÜV-Report Pkw 2026

TÜV-Report Nutzfahrzeuge 2026

Transporter: Mit dem Alter steigen die Probleme bei Licht und Öl

Mangeltypen nach Alter bei Transportern bis 3,5 Tonnen



Technische Bilanz der 1- bis 2-jährigen (E-)Transporter

Gesamtplatzierung der Transporter unter 3,5 Tonnen bei den **1- bis 2-jährigen** (27 Fahrzeuge im Ranking), Anteil erheblicher Mängel (EM-Quote) und durchschnittlich gefahrene Kilometer

Typ	EM-Quote	Tkm	Platzierung
Ford Transit / Tourneo Courier	7,8%	30	1
Toyota Hilux	8,2%	37	2
Ford Ranger	8,3%	36	3
VW Crafter	8,3%	50	3
Peugeot e-Expert	8,4%	22	5
VW Caddy	8,5%	40	6
Ford Transit / Tourneo Custom	8,5%	41	6
Renault Kangoo	8,9%	36	8
Toyota Proace / Proace City	9,2%	42	9
VW Transporter	9,2%	44	9
Ford Transit / Tourneo	10,1%	43	11
MAN TGE	10,1%	55	11
Ford Transit / Tourneo Connect	10,2%	43	13
Renault Trafic	10,2%	42	13

Typ	EM-Quote	Tkm	Platzierung
Mercedes-Benz Vito	10,7%	49	15
Mercedes-Benz Citan	10,9%	39	16
Peugeot Partner / Rifter	11,1%	39	17
Mercedes-Benz Sprinter	11,8%	49	18
Opel Combo	12,4%	43	19
Renault Master	13,2%	48	20
Peugeot Expert	13,3%	44	21
Fiat Ducato	13,5%	48	22
Fiat Doblo Cargo	14,0%	44	23
Citroën Jumper	14,9%	41	24
Peugeot Boxer	15,8%	43	25
Mercedes-Benz eVito	19,7%	21	26
Maxus Deliver 9	33,6%	44	27

1- bis 2-jährige
Ø 9,9%

1- bis 2-jährige
Ø 37 Tkm

E-Transporter: Technische Bilanz fällt unterschiedlich aus

Ranking nach Anteil der Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen mit erheblichen Mängeln | Alter: 1-2 Jahre



5. Platz

Peugeot E-Expert
8,4% erhebliche Mängel



26. Platz

Mercedes-Benz E-Vito
19,7% erhebliche Mängel

Maxus Deliver 9: Schlusslicht unter den 1- bis 2-jährigen



27.*

Maxus Deliver 9
33,6% erhebliche Mängel

Ausgewählte Mängelquoten

Mangel	1-2 Jahre
Abblendlicht	15,8%
Beleuchtung vorn Beleuchtung hinten	11,6% 5,9%
Blinker/Warnblinker	7,8%
Motormanagement /AU	2,5%
Feststellbremse	5,9%
Bremstrommeln/-scheiben	3,5%

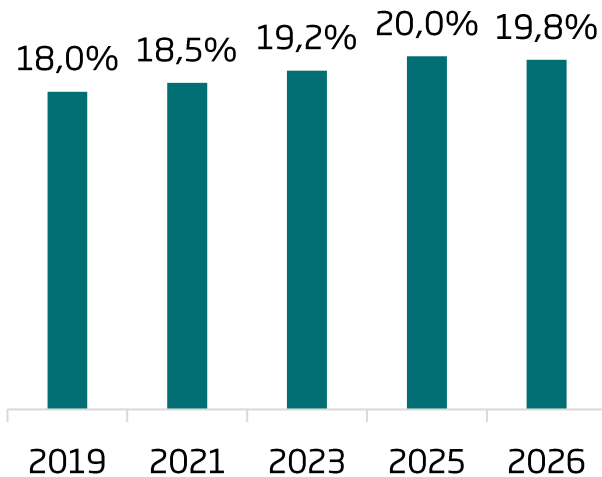
*Ranking nach Anteil der Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen mit erheblichen Mängeln (Gesamt: 27) | Alter: 1-2 Jahre | Gesamt: 27



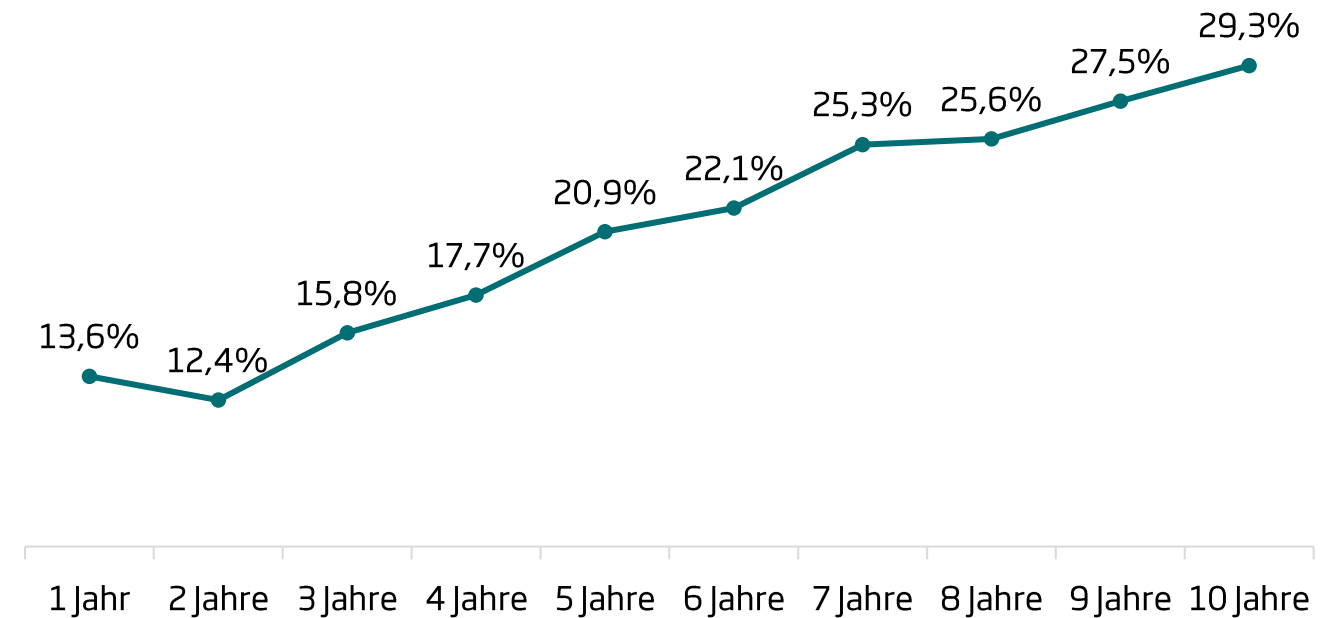
Lastkraftwagen ab 3,5 Tonnen Nutzlast

Leichte Lkw liegen unter dem Schnitt

Anteil erheblicher Mängel bei Nutzfahrzeugen
3,5 bis 7,5 Tonnen*



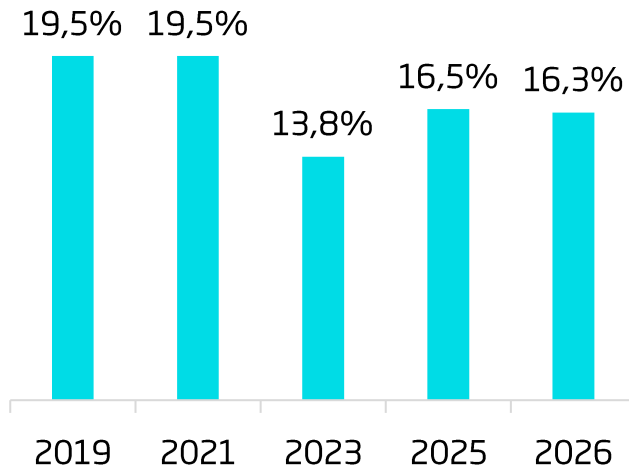
Anteil erheblicher Mängel nach Alter 2025*



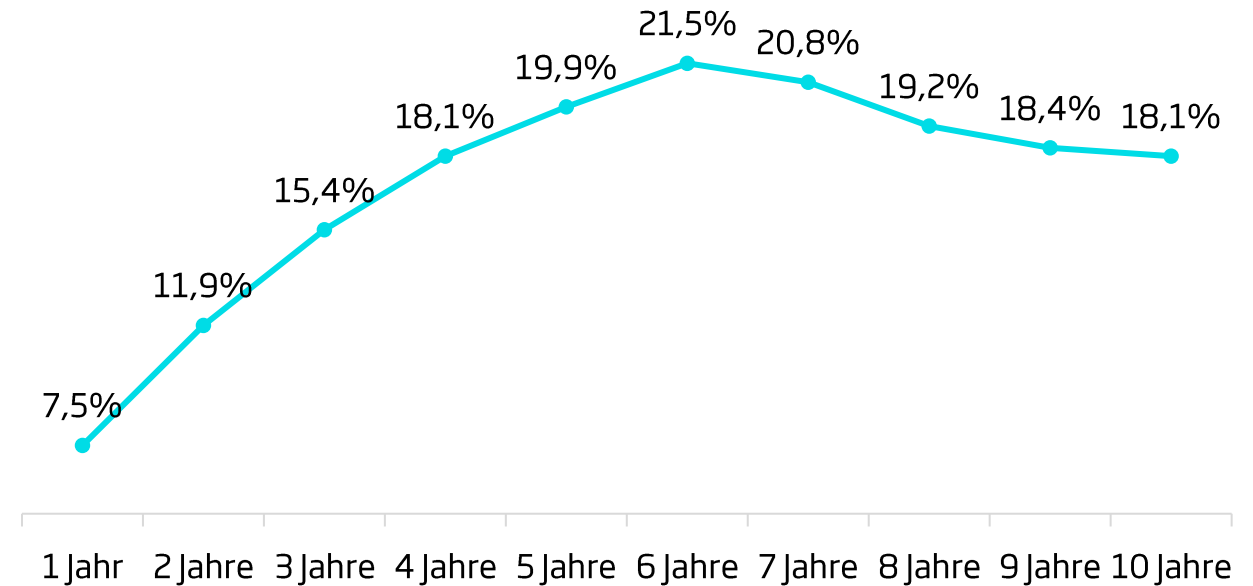
*HU-Daten der beiden vorhergehenden Kalenderjahre, inkl. gefährlicher Mängel

Mittelschwere Lkw – deutlich unter dem Schnitt

Anteil erheblicher Mängel bei Nutzfahrzeugen mit
7,5 bis 18 Tonnen*



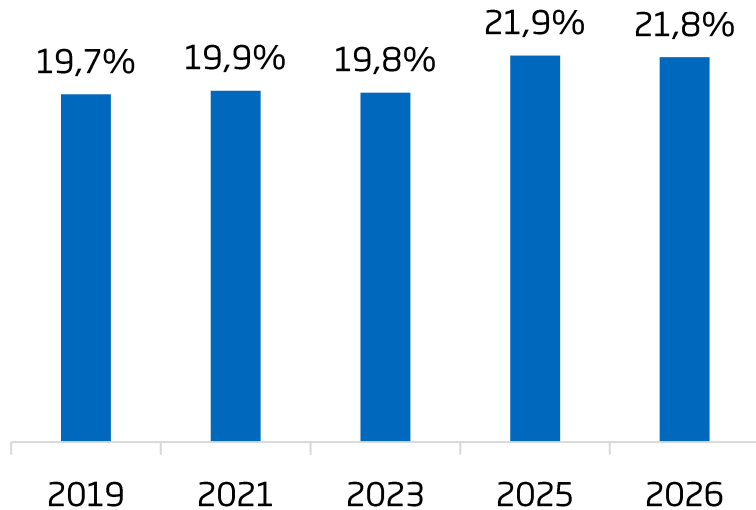
Anteil erheblicher Mängel nach Alter*



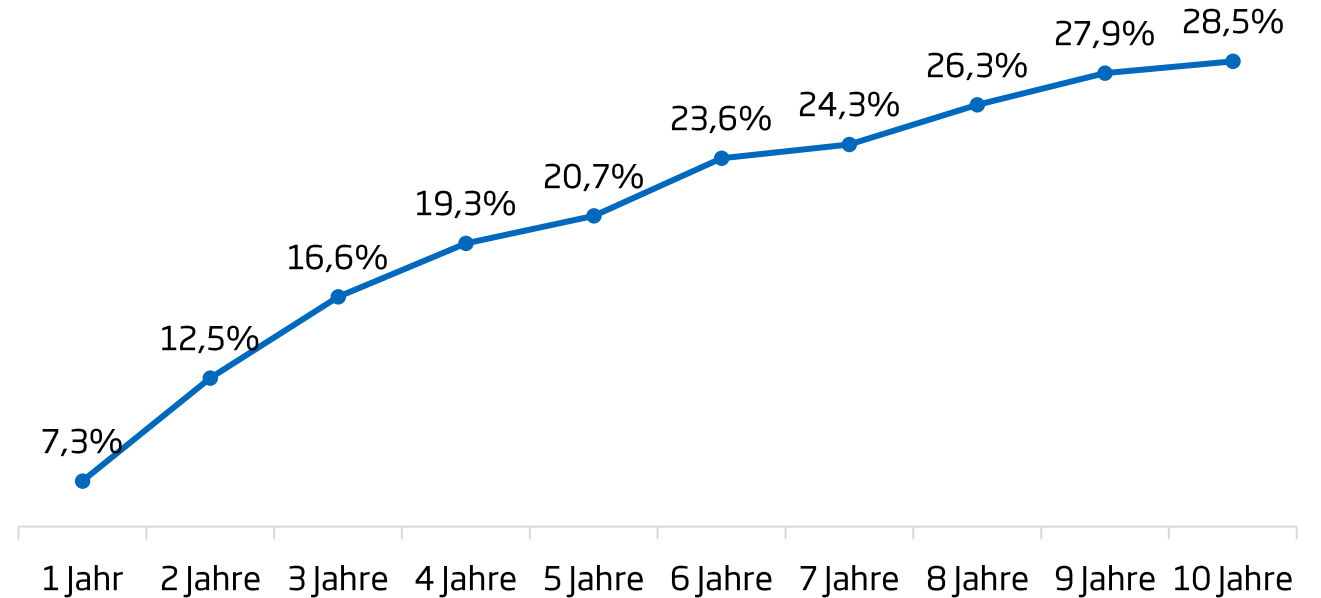
*HU-Daten der beiden vorhergehenden Kalenderjahre, inkl. gefährlicher Mängel

Schwere Lkw bleiben Schlusslicht

Anteil erheblicher Mängel bei Nutzfahrzeugen
ab 18 Tonnen*



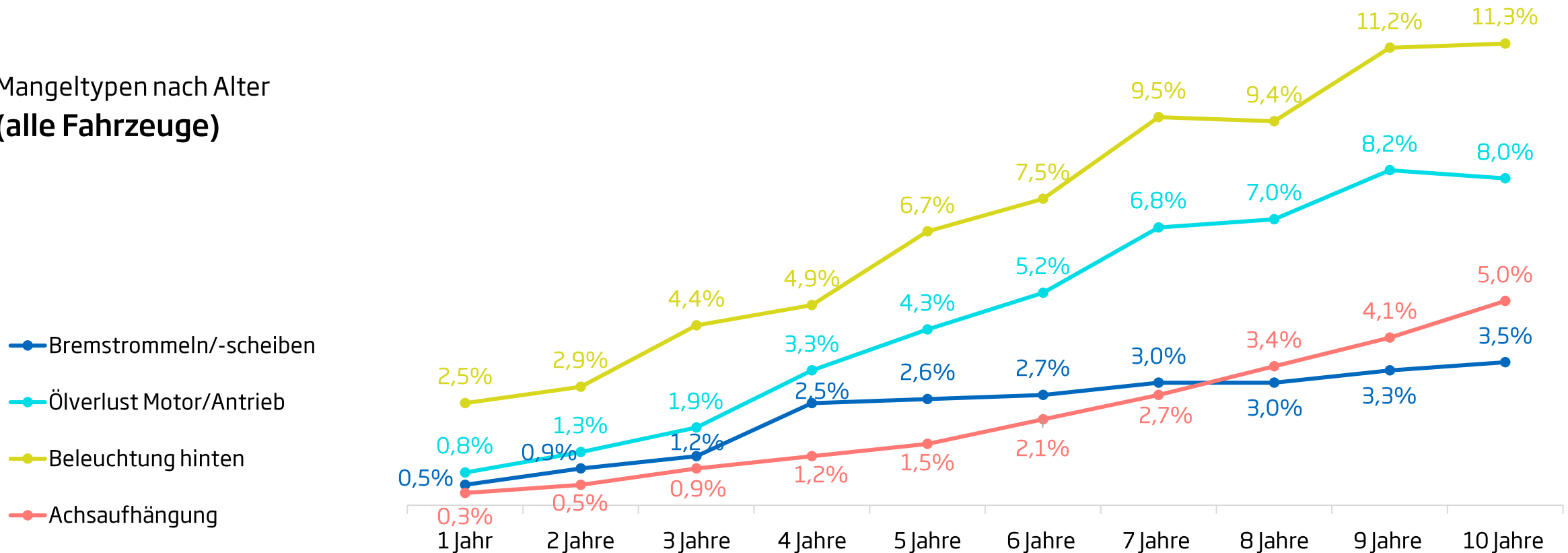
Anteil erheblicher Mängel nach Alter der Fahrzeuge 2025*



*Es fließen HU-Daten der beiden vorhergehenden Kalenderjahre ein | inkl. gefährlicher Mängel

Beleuchtung und Ölverlust sind typische Schwachstellen

Mangeltypen nach Alter
(alle Fahrzeuge)



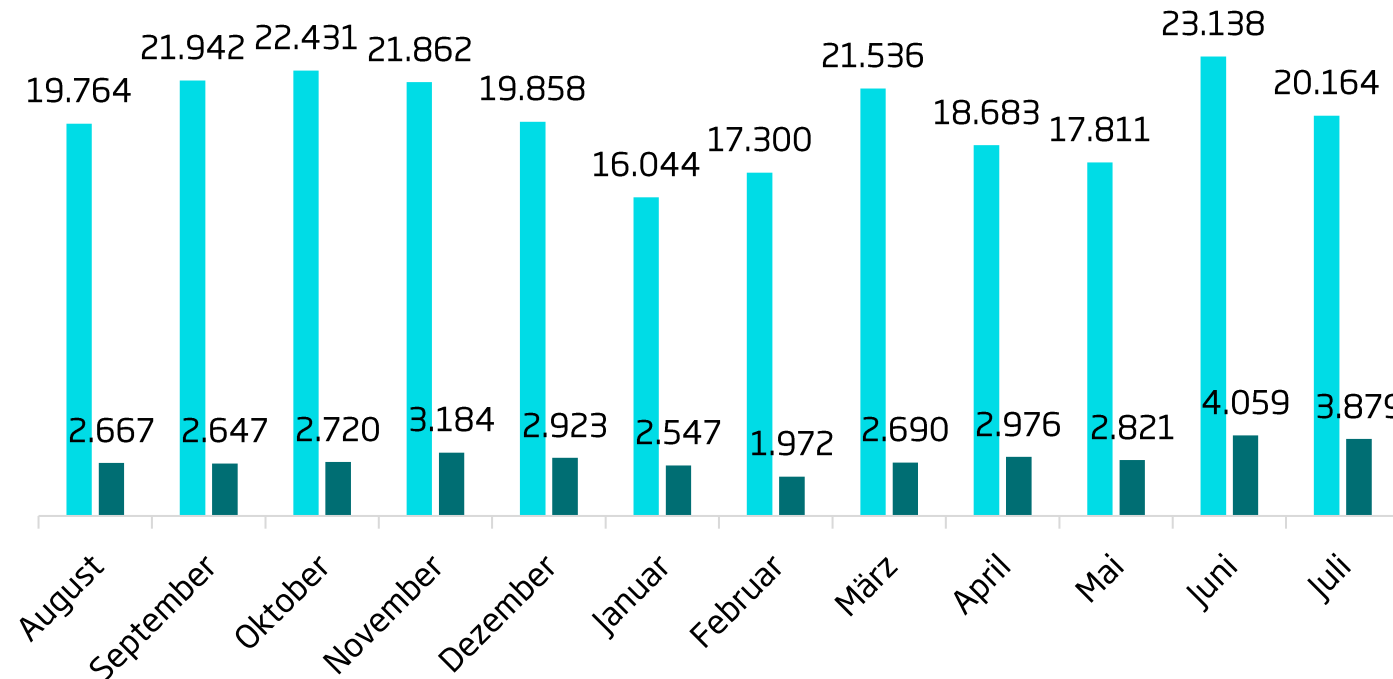


Antriebswende im Güterverkehr

Alternative Antriebe gewinnen an Bedeutung

Neuzulassungen von
Lastkraftwagen nach
ausgewählten Kraftstoffarten
bzw. Energiequellen
August 2025 bis Juli 2026

■ Benzin/Diesel
■ Elektro (BEV)



13%

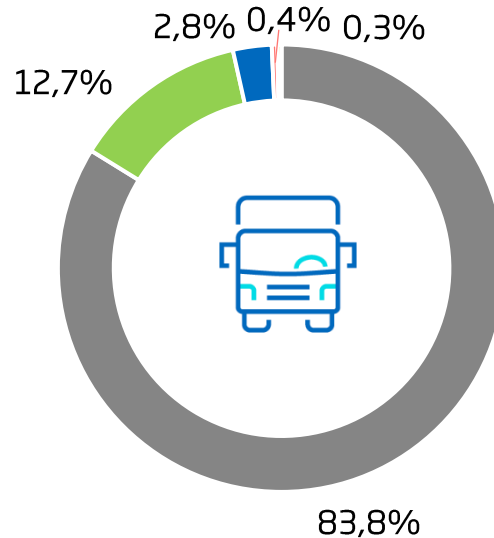
Lastkraftwagen mit
Elektro-Antrieb (BEV)
bei Neuzulassungen.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, jeweils zum 1. Tag im Monat

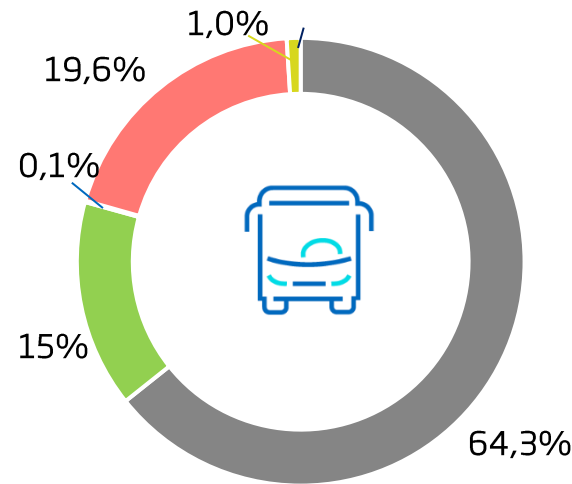
Elektro-Potenzial bei Lkw noch nicht ausgeschöpft

Anteil Antriebsart bei
Neuzulassungen von
Nutzfahrzeugen, Bussen
und Pkw Januar bis Juli 2026

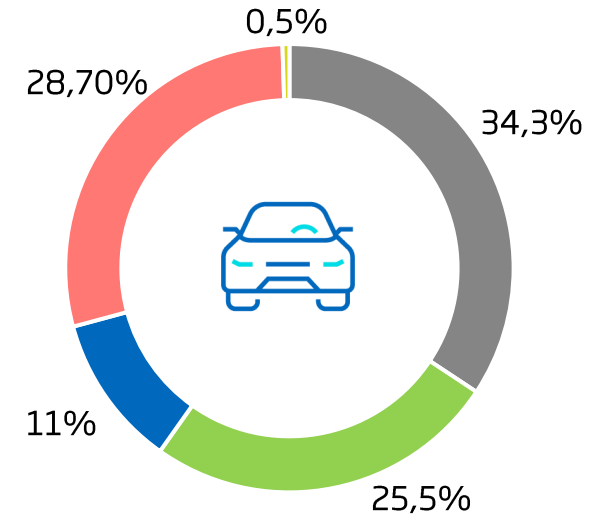
- Verbrenner
- BEV
- Plug-in-Hybrid
- Hybrid (ohne Plug-in-Hybrid)
- Sonstige (Gas u.a.)



Nfz: 12,7 %



Kraftomnibusse: 15 %



Pkw: 25,5 %

Empfehlungen für die Antriebswende



Markthochlauf planbar absichern

Steuerliche Anreize über 2027 hinaus verstetigen und insbesondere KMU beim höheren Investitionsbedarf unterstützen



Mautvorteil langfristig sichern

Mautbefreiung für emissionsfreie schwere Lkw bis Juni 2031 beibehalten und frühzeitig attraktiven CO₂-basierten Mautpfad für die Zeit danach festlegen



Ausbau der Ladeinfrastruktur beschleunigen

Europäisches Schnell- und Megawattladenetz aufbauen und Netzanschlüsse an Autobahnen, Logistikstandorten und Depots bereitstellen



Depotladen fördern

Die 2026 gestartete Förderung für betriebliche Ladeinfrastruktur fortführen – einschließlich Netzanschluss, Speicher und Lastmanagement



Achslastproblem lösen

Gewichts- und Achslastvorgaben an emissionsfreie Antriebe anpassen, damit BEV-Nfz ihre zulässige Gesamtmasse und Nutzlast ausschöpfen können



Sicherheit über den Lebenszyklus gewährleisten

Die HU an alternative Antriebe anpassen – von Hochvoltsicherheit und Potenzialausgleich bis zu H₂-Systemen (Dichtheitsprüfung)

Empfehlungen für die Verkehrssicherheit

Sicherheit über den gesamten Lebenszyklus gewährleisten

- › Sicherheit, Funktion und Regelkonformität von Nfz müssen jederzeit unabhängig überprüfbar bleiben
- › Dafür ist der standardisierte Zugang zu Fahrzeug-, Diagnose- und Softwaredaten erforderlich
- › Die gleichen Lifecycle-Standards müssen für alle Hersteller gelten

Assistenzsysteme über den Lebenszyklus sicher halten

- › EU Roadworthiness Package: Echte Funktions- und Wirkungsprüfung über den Lebenszyklus etablieren
- › Dauerhafte Deaktivierung und Manipulation sicherheitsrelevanter Assistenzsysteme verhindern und bei der HU erkennbar machen
- › Softwarestand und Softwareintegrität sicherheitsrelevanter Systeme bei der HU überprüfen

Unsere Empfehlungen für mehr Verkehrs- sicherheit von Nutzfahrzeugen

Wartung und technische Unterwegskontrollen stärken

- › Präventives Wartungs- und Mängelmanagement in Fuhrparks fördern
- › Risikobasierte technische Unterwegskontrollen weiterentwickeln
- › Wartungsintervalle an die tatsächliche Nutzungsintensität koppeln

Fahrkompetenz muss mit der Fahrzeugtechnik Schritt halten

- › Funktion und Nutzung von Assistenzsystemen (ADAS) in Ausbildung, Prüfung und Berufskraftfahrerweiterbildung vermitteln

Ihre Fragen bitte