18. September 2025

Richard Goebelt
Bereichsleiter Fahrzeug & Mobilität

Pressekonferenz

TÜV-Report Nutzfahrzeuge 2025

Was ist ein Nutzfahrzeug?

Vom Combo bis zum 40-Tonner:

Nutzfahrzeuge sind Arbeitsmittel entwickelt für Transport, Logistik, Infrastruktur und Versorgung

Transporter (bis 3,5 t)

- Mischkategorie: technisch oft Pkw-nah, aber im Dauereinsatz wie ein Lkw
- Zunehmende Bedeutung im urbanen Lieferverkehr

Lkw (über 3,5 t)

- Mittelschwer (3,5–7,5 t): Verteilerfahrzeuge, kommunale Flotten
- Schwer (über 7,5 t): Fernverkehr, Baustellen, Logistik-Hubs

Zugmaschinen & Anhänger

- Bilden komplexe Gespanne mit technischen Schnittstellen: Kupplung, Bremssysteme, Lichtanlage
- Sicherheit hängt vom Zusammenspiel aller Komponenten ab

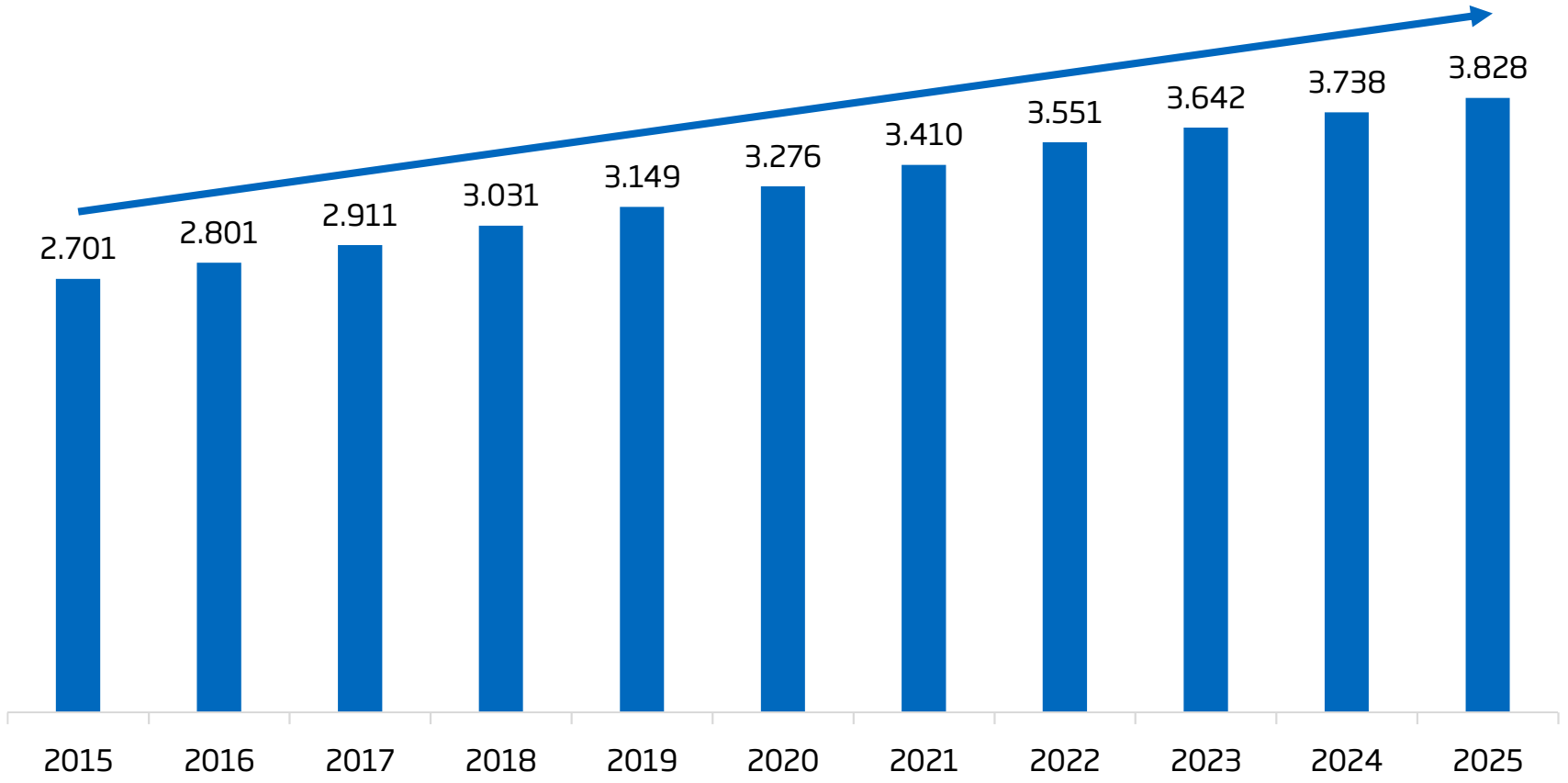
→ **Fahrzeuge mit starker Beanspruchung: hohe Laufleistungen, ständige Belastung**

→ **Umfang und Prüftiefe höher als bei Pkw: Fahrtschreiber, Luftdruckbremsen, Rahmen**

Deutlicher Zuwachs beim Nutzfahrzeugbestand

+42%

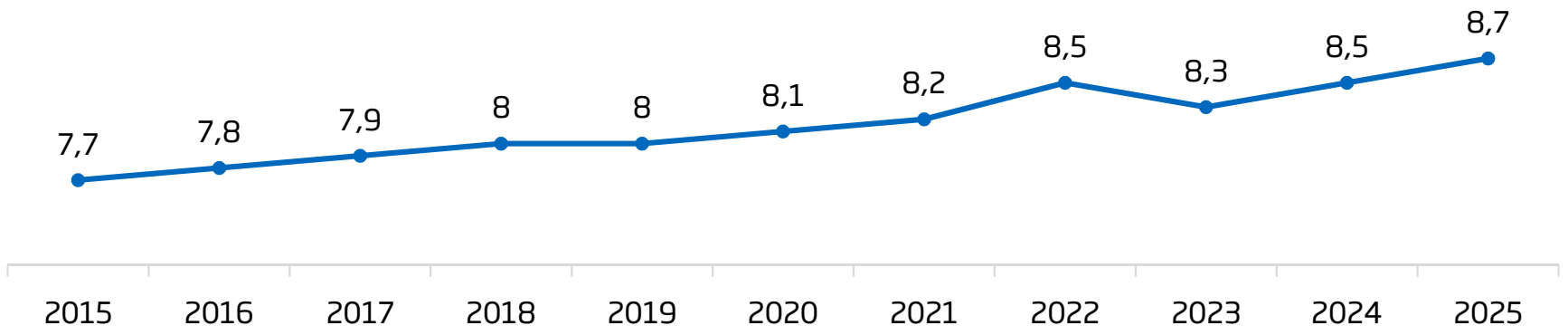
Lkw-Bestand in Deutschland
von 2015 bis 2025*
in Tausend



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, *jeweils zum 1.1.

Durchschnittsalter von Lkw steigt moderat

Durchschnittliches Alter von Lastkraftwagen in Deutschland von 2015 bis 2025*

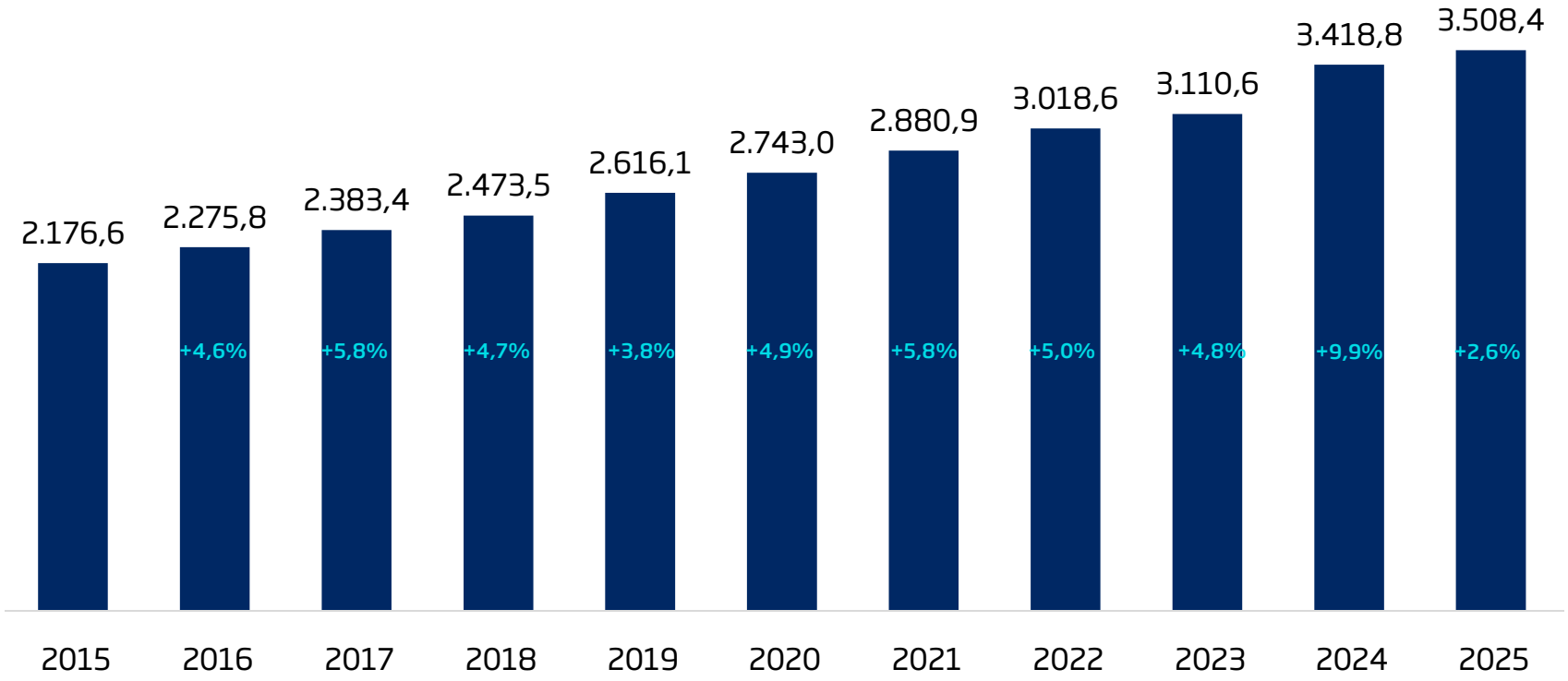


Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Transporterbestand legt seit 2015 kräftig zu

+61%
seit 2015

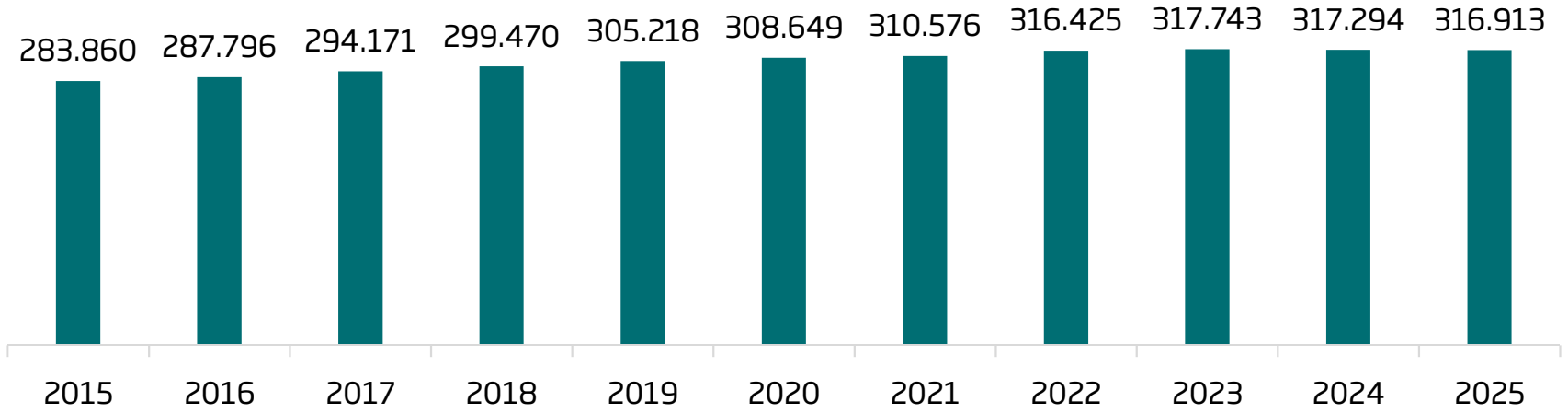
Bestand der Lkw bis 3,5 Tonnen
in Deutschland von 2015 bis 2025*
in Tausend



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, *jeweils zum 1.1.

Insgesamt kaum Wachstum bei Lkw über 3,5 Tonnen

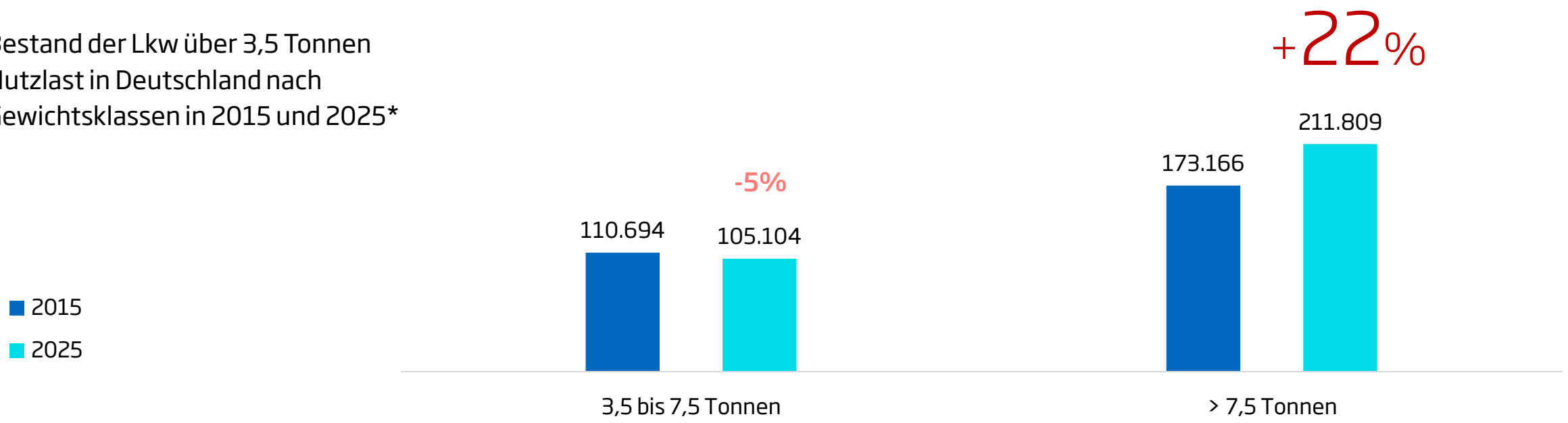
Bestand der Lkw über 3,5 Tonnen
Nutzlast in Deutschland
von 2015 bis 2025*



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, *jeweils zum 1.1.

Aber schwere Lkw legen zu

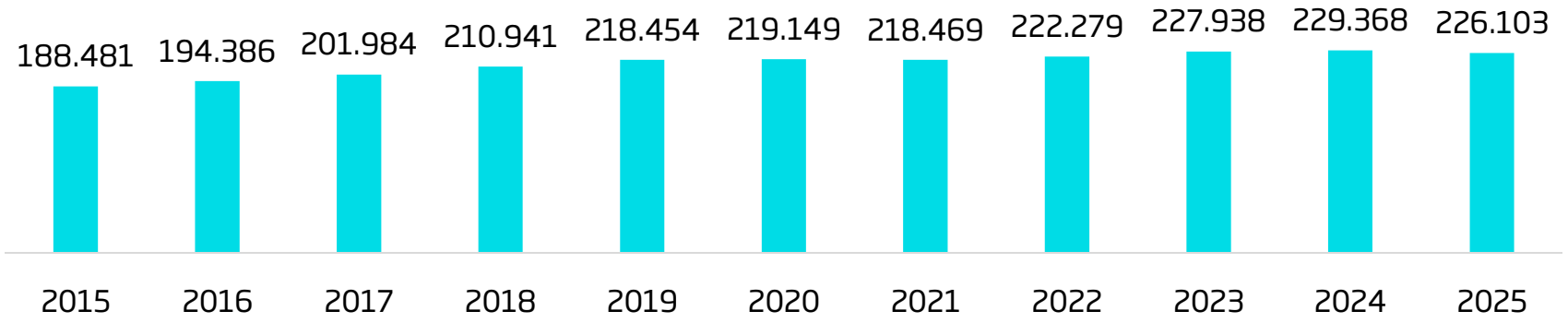
Bestand der Lkw über 3,5 Tonnen Nutzlast in Deutschland nach Gewichtsklassen in 2015 und 2025*



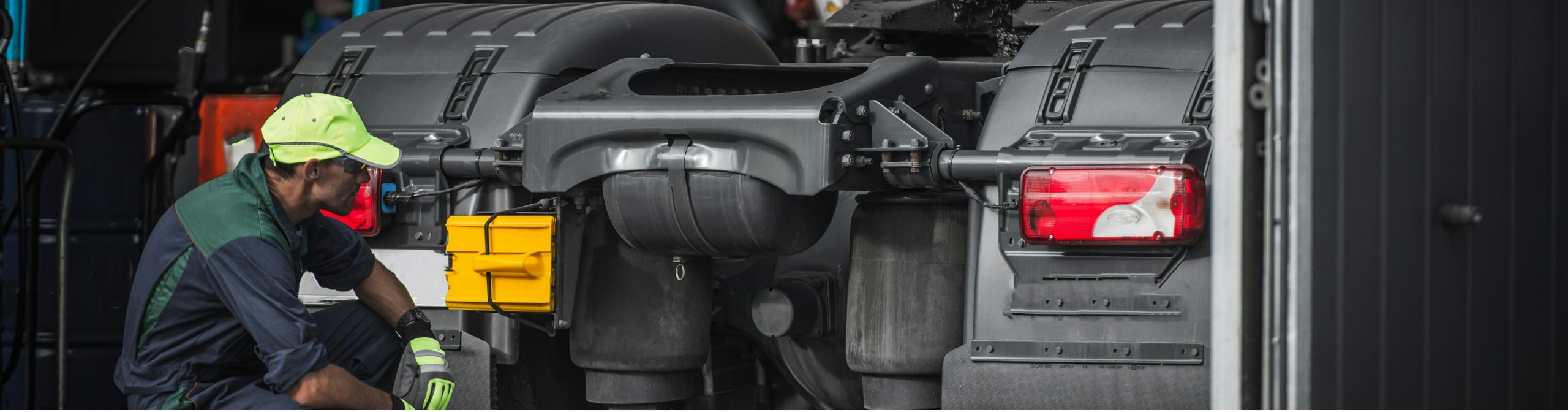
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, *jeweils zum 1.1.

Wenig Veränderung bei der Zahl der Sattelzugmaschinen

Bestand an Sattelzugmaschinen in Deutschland von 2015 bis 2025*



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, *jeweils zum 1.1.



Ergebnisse des Nfz-Reports 2025

~2,31 Mio.
Hauptuntersuchungen
ausgewertet

4 Gewichtsklassen
plus Anhänger

10 Altersklassen

18 ausgewählte Mängel

4 Mängelkategorien

Zeitraum
2023 und 2024

Kurze Prüfintervalle bei Nutzfahrzeugen

Bis 3,5 Tonnen
Hauptuntersuchung (HU) alle 24 Monate, bei Mietfahrzeugen alle 12 Monate

Ab 3,5 Tonnen
HU alle 12 Monate

Ab 7,5 Tonnen
Zusätzliche Sicherheitsprüfung (SP) nach 3 ½ Jahren, dann alle 6 Monate HU und SP im Wechsel

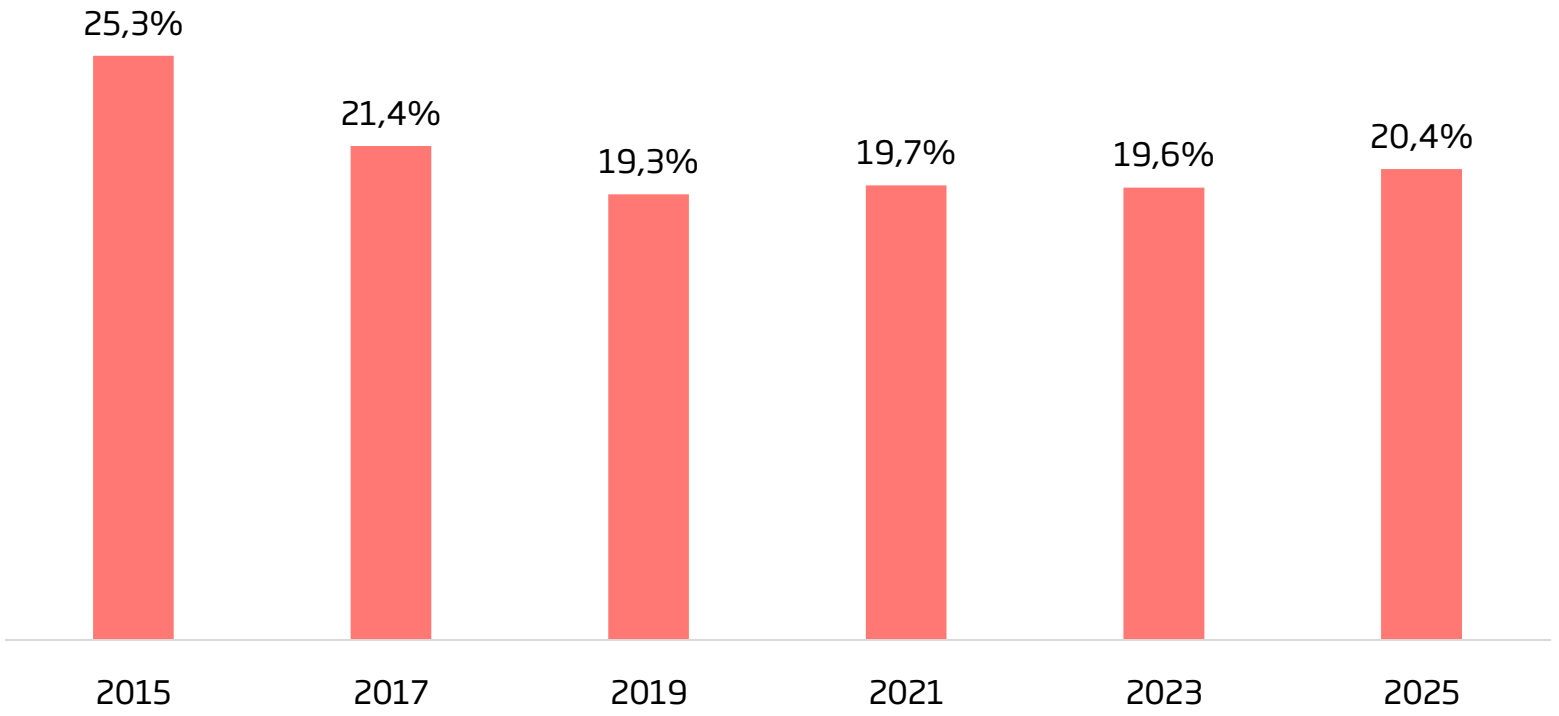
Ab 12 Tonnen
Zusätzliche SP nach 2 ½ Jahren, dann alle 6 Monate HU und SP im Wechsel

TÜV VERBAND

TÜV-Report Nutzfahrzeuge 2025

Kräftiger Anstieg der Mängelquote

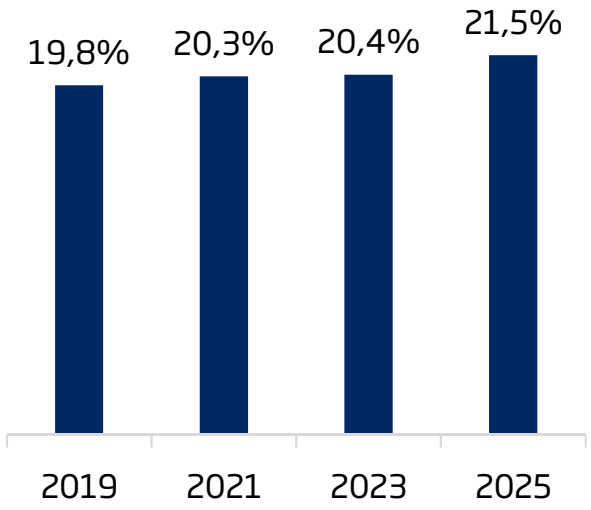
Anteil aller Nutzfahrzeuge mit erheblichen Mängeln*



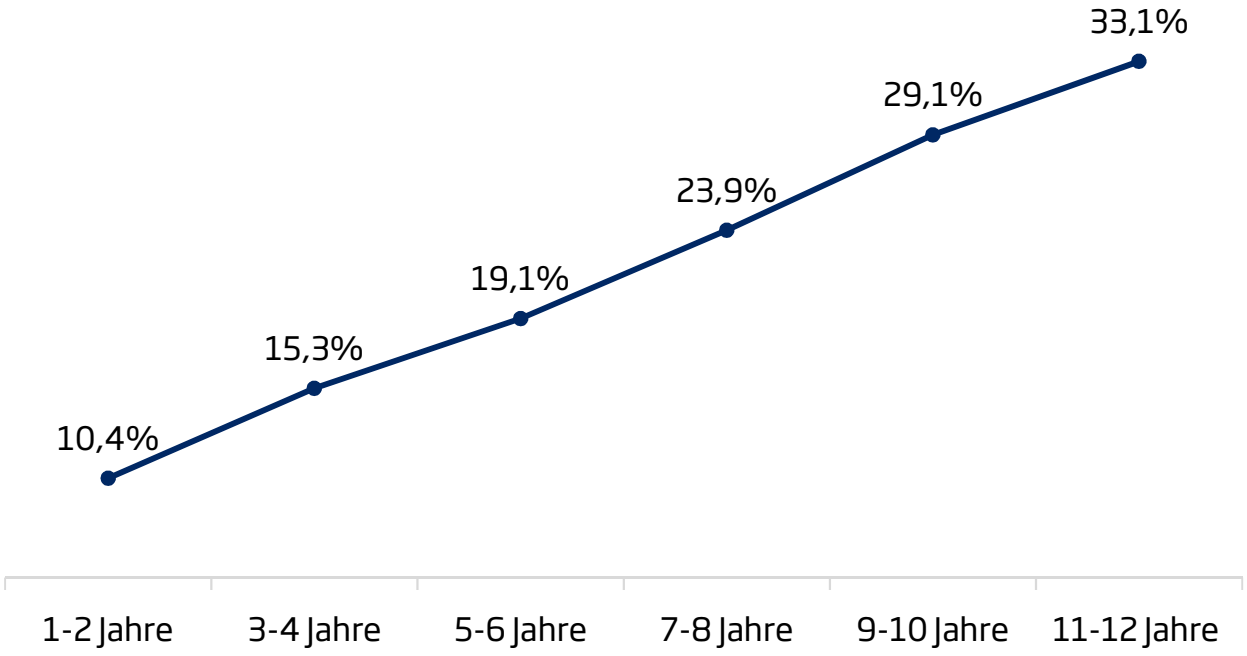
*HU-Daten der beiden vorhergehenden Kalenderjahre, inkl. gefährlicher Mängel (seit TÜV-Report 2021)

Kleintransporter verschlechtern sich

Anteil erheblicher Mängel bei Nutzfahrzeugen
bis 3,5 Tonnen*



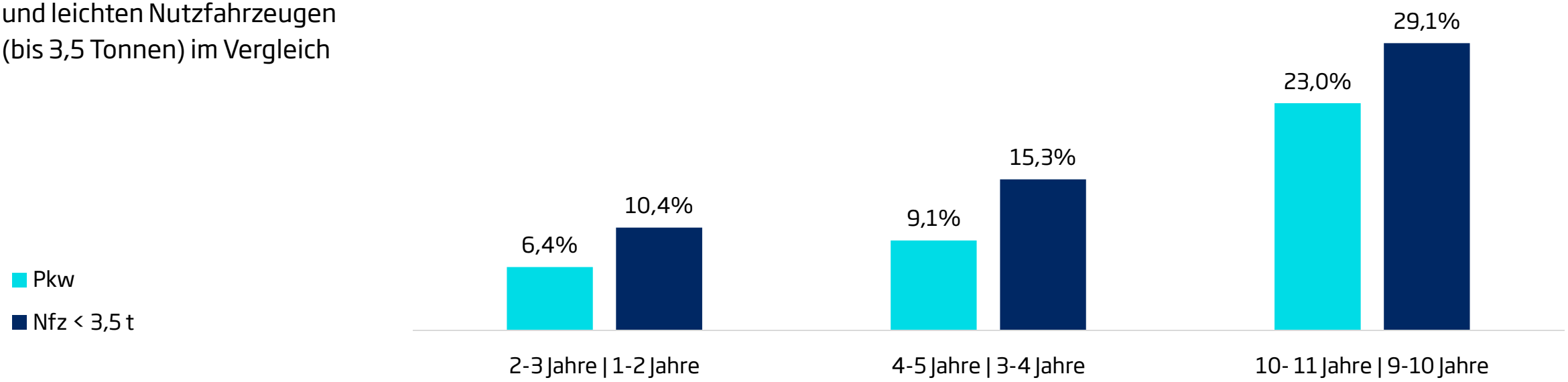
Anteil erheblicher Mängel nach Alter 2025*



*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



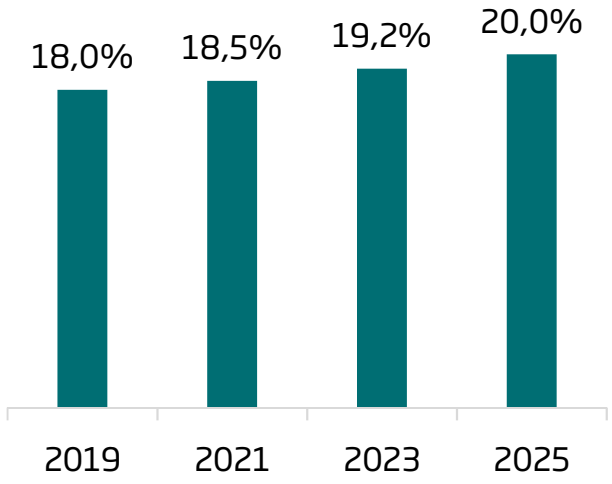
Laufleistung in Kilometer			
Pkw | Nfz < 3,5 t	42.000 | 37.000	62.000 | 68.000	94.000 | 136.000

*Quelle: TÜV-Report Pkw

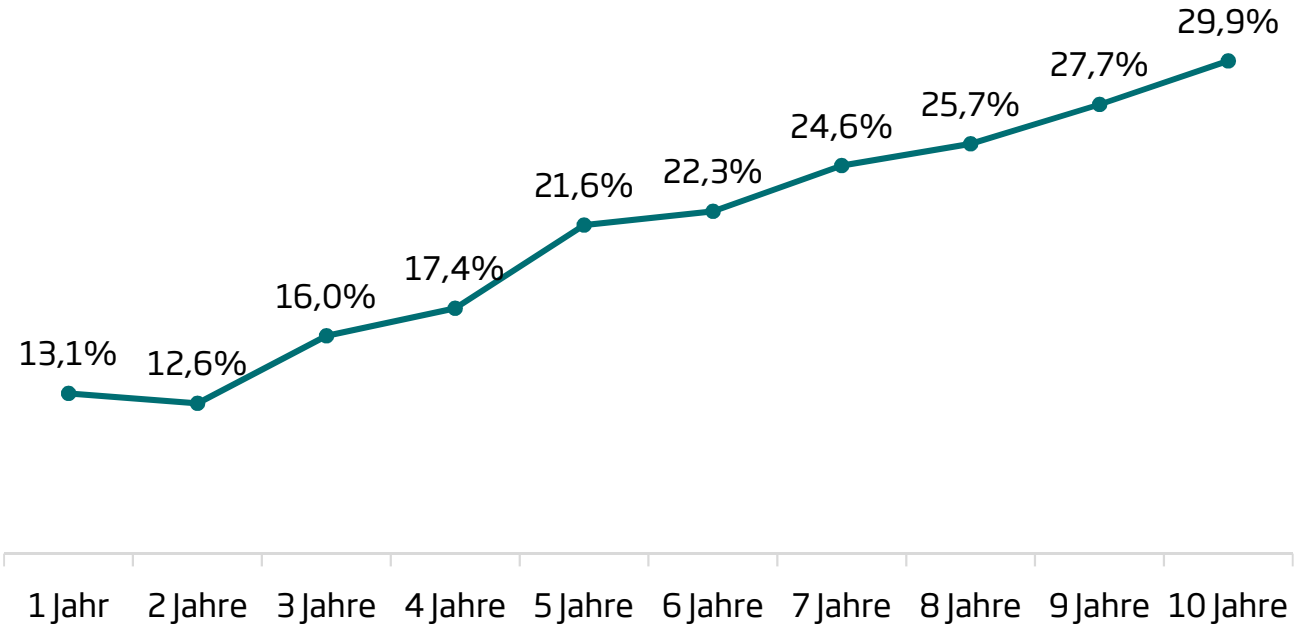
Lastkraftwagen ab 3,5 Tonnen Nutzlast

Mehr Mängel bei leichten Lkw

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



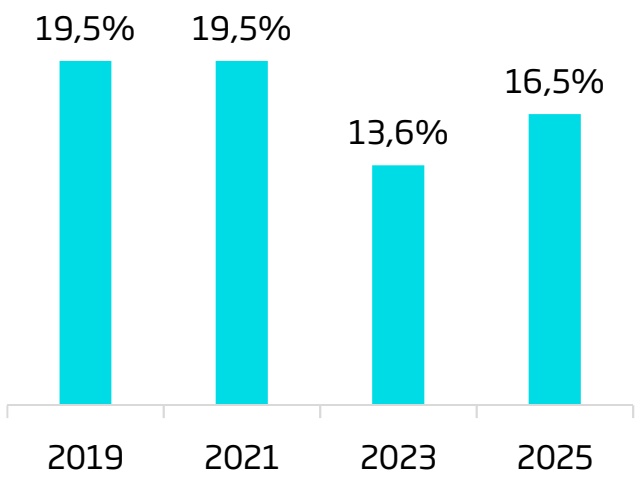
Anteil erheblicher Mängel nach Alter 2025*



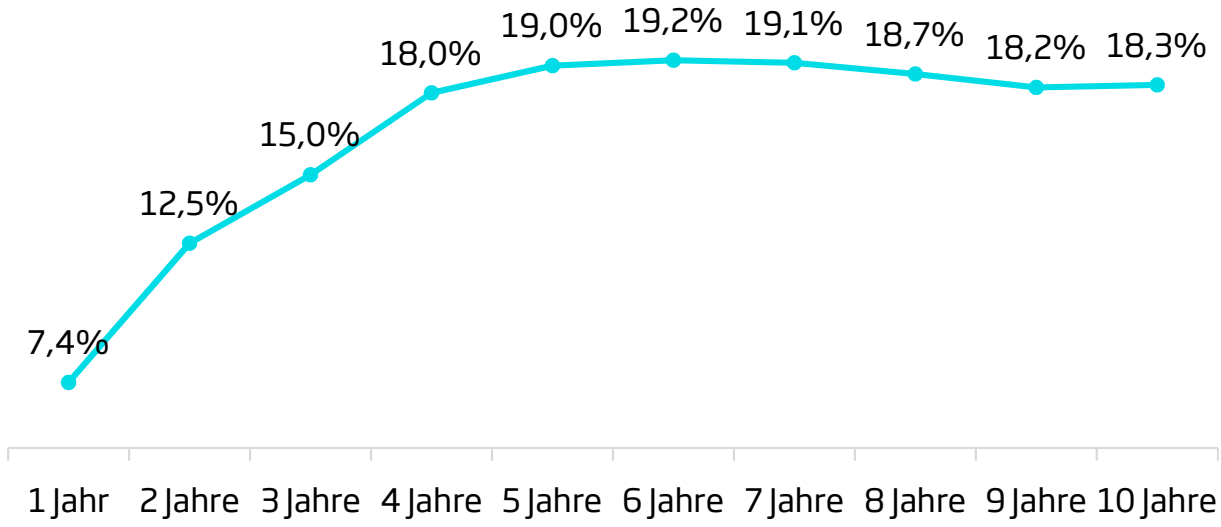
*HU-Daten der beiden vorhergehenden Kalenderjahre, inkl. gefährlicher Mängel

Auf und ab bei den mittleren Lkw

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



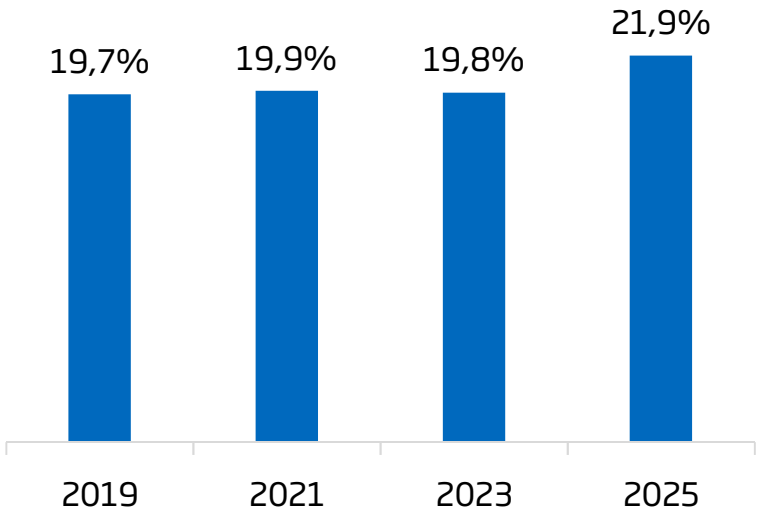
Anteil erheblicher Mängel nach Alter 2025*



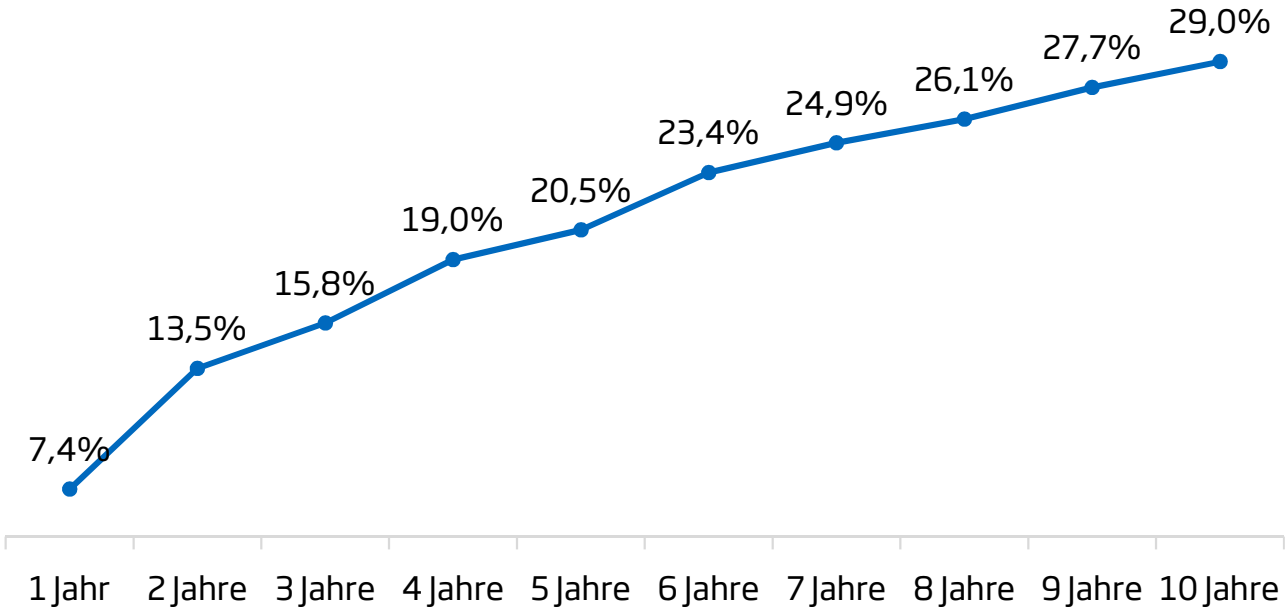
*HU-Daten der beiden vorhergehenden Kalenderjahre, inkl. gefährlicher Mängel

Mehr Mängel bei schweren Lkw – erstmals Schlusslicht

Anteil erheblicher Mängel bei Nutzfahrzeugen
ab 18 Tonnen*



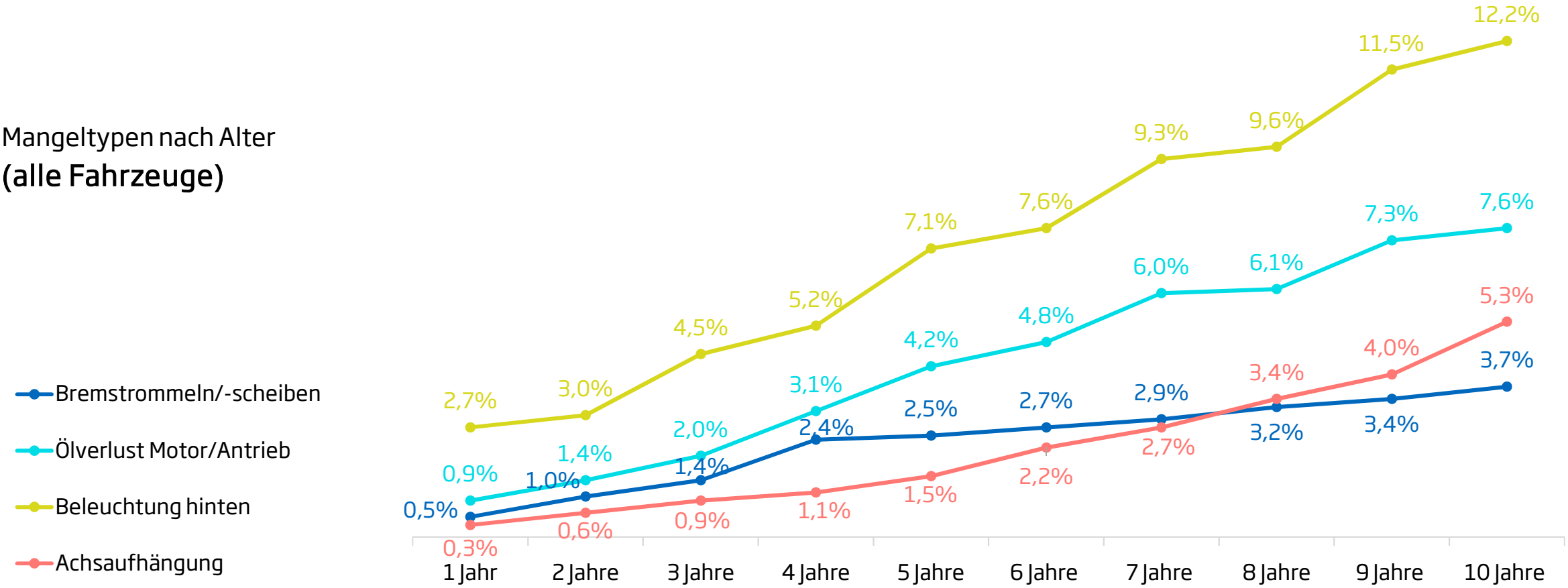
Anteil erheblicher Mängel nach Alter der Fahrzeuge 2025*



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

Beleuchtungsmängel dominieren über alle Altersklassen

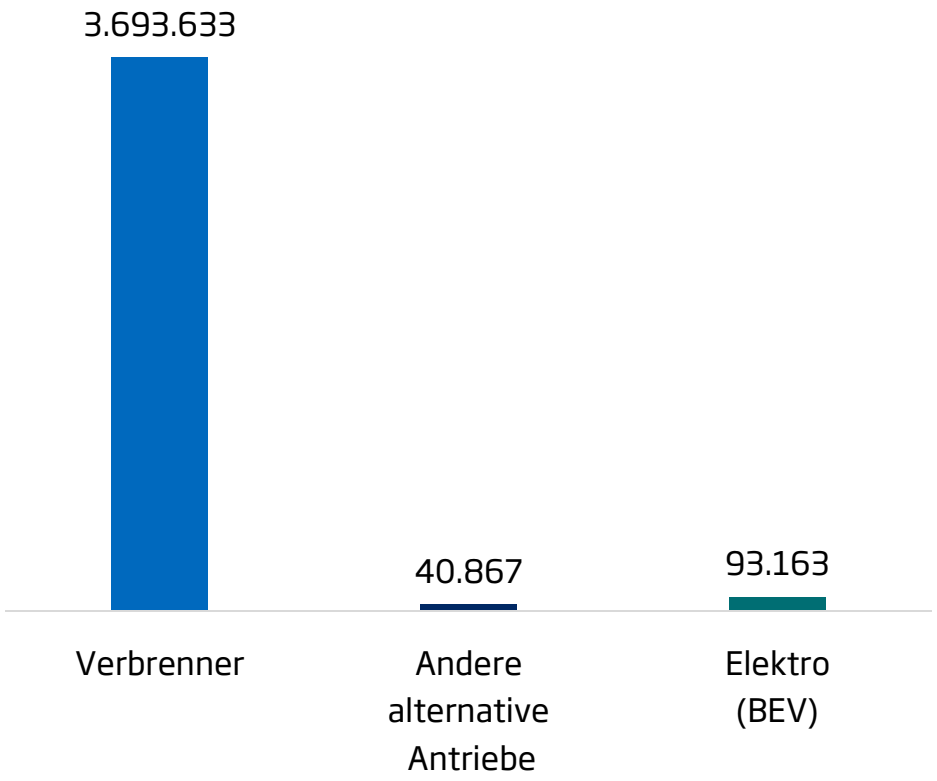
Mangeltypen nach Alter
(alle Fahrzeuge)



Antriebswende im Güterverkehr

Geringer Anteil alternativer Antriebe im Nfz-Bestand

Bestand an Lastkraftwagen
am 1. Januar 2025
nach Kraftstoffarten



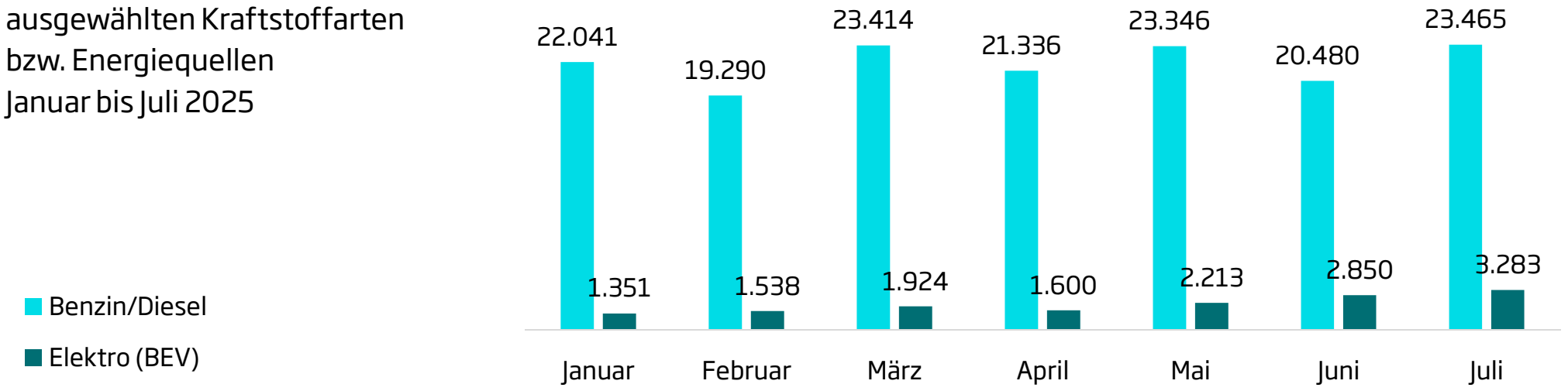
2,4%

Lastkraftwagen mit
Elektro-Antrieb (BEV)
im Lastkraftwagenbestand.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Alternative Antriebe gewinnen 2025 an Bedeutung

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



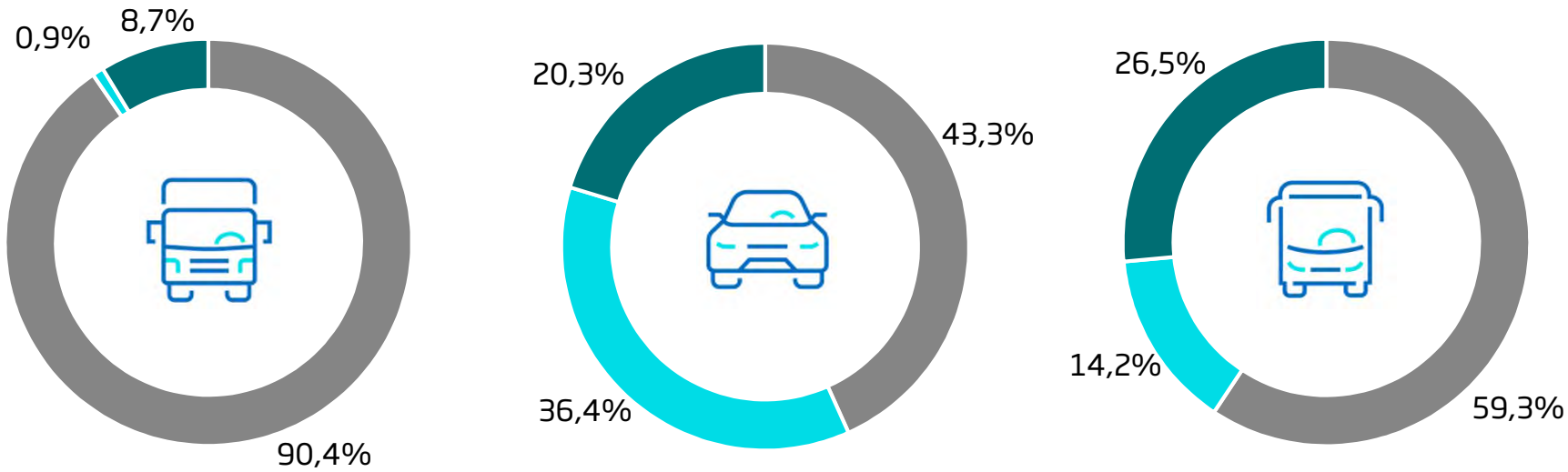
8,7%

Lastkraftwagen mit Elektro-Antrieb (BEV) bei Neuzulassungen von Januar bis Juli 2025.

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

Alternative Antriebe vor allem bei Pkw und Bussen – Lkw mit großem Potenzial

Anteil der Antriebsart bei Neuzulassungen von Pkw, Kraftomnibusse und Lastkraftwagen, Januar bis Juli 2025



Anteil der Neuzulassungen mit Elektro-Antrieb (BEV) im Jahr 2024

Nfz: 5,5%

Pkw: 20,3%

Kraftomnibusse: 16,3%

Empfehlungen für die Antriebswende

Förderkulisse verbessern:
Bundesweite, einfach zugängliche Förderprogramme für die Umstellung auf E-Nutzfahrzeuge schaffen.

Planungssicherheit gewährleisten:
EU-Programm, das emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge von Maut- und Benutzungsgebühren befreit, verlängern

Ladeinfrastruktur beschleunigen:
Den Aufbau eines flächendeckenden Schnellladenetzes (Megawattlader) entlang der Autobahnen beschleunigen.

Unterstützung für Fuhrparkbetreiber:
Investitionszuschüsse oder steuerliche Anreize für den Aufbau betriebsinterner Ladeinfrastruktur für E-Lkw einführen.

Wirtschaftlichkeitsbewertung erleichtern:
Neutrale, standardisierte Tools oder Beratungsangebote fördern, die Gesamtkosten von E-Lkw transparent machen.

Hauptuntersuchung im NfZ-Bereich anpassen:
Sicherheit gewährleisten durch angepasste HU für alternative Antriebe, z.B. Potenzialausgleichs-messung (BEV) und Dichtheitsprüfung (H_2-Tanks).

Fazit

- **Bestand an Lastkraftwagen wächst kontinuierlich**
  - Transporter bis 3,5 Tonnen Nutzlast machen 92 Prozent aller Fahrzeuge aus
  - Schwere Lkw legen zu: Bestand ab 7,5 Tonnen hat sich seit 2010 verdoppelt
  - Fahrzeuge werden älter: Durchschnittsalter 8,7 Jahre (2015: 7,7)
- **Mängel nehmen in allen Gewichtsklassen zu: Jedes fünfte Nutzfahrzeug (20,4 %) fällt bei der HU durch**
  - Mängelquote bei Transportern um 1,1 Prozentpunkte auf 21,5 % gestiegen
  - **Gewichtsklasse 7,5 bis 18 Tonnen auffällig:** Anstieg der Mängelquote von 13,8 auf 16,5%
  - **Schwere Lkw über 18 Tonnen besonders betroffen –** erstmals höchste Mängelquote (21,9 %)
  - Rund 1.500 Nfz waren verkehrsunsicher und mussten bei den HU-Prüfungen der TÜV-Unternehmen sofort stillgelegt werden
- **Häufigste Mängel: Beleuchtung, Ölverlust, Achsaufhängung**
  - **Alterseffekt:** Mit zunehmendem Fahrzeugalter steigen die Mängel deutlich
  - Mängelkategorie „Beleuchtung“ ist über alle TÜV-Reporte (also bei allen Fahrzeugklassen) ein Dauerthema

Unsere Empfehlungen für mehr Verkehrs-sicherheit von Nutzfahrzeugen

Assistenzsysteme müssen über den Lebenszyklus sicher sein

- Prüfbarkeit der Funktion und Wirkung bei der HU
- Abschaltbarkeit der Systeme sollte konstruktiv verhindert werden
- Zugang zu weiteren Fahrzeugdaten über elektronische Schnittstellen
- Überprüfung des Software-Standes
- Dynamische Prüfalgorithmen statt praxistauglicher Fahrtests

Umgang der Fahrer:innen mit Assistenzsystemen will gelernt sein

- Übernahme in die Schulungsinhalte und Fahrerlaubnisprüfung
- Nachschulungen für erfahrene Lkw-Fahrer:innen

Prüfung von E-Mobilität erweitern

- Prüfumfang für Hochvolt-Batterien vertiefen (Isolationsmessung, BMS-Daten)
- Sichtprüfung reicht nicht aus: Zugriff auf Batteriedaten über OBD
- Kontrolle von Softwareversionen und Manipulationsschutz

TÜV VERBAND

Ihre Fragen bitte