

Schmal, W. Benedikt; Zombek, Max

Research Report

Jährliche Pflichtuntersuchung für ältere Gebrauchtwagen: Ein ökonomischer Trugschluss

FORMOE Policy Impuls, No. 4

Provided in Cooperation with:

FORMOE - Forschungsforum Mobilitätsökonomik

Suggested Citation: Schmal, W. Benedikt; Zombek, Max (2025) : Jährliche Pflichtuntersuchung für ältere Gebrauchtwagen: Ein ökonomischer Trugschluss, FORMOE Policy Impuls, No. 4, FORMOE - Forschungsforum Mobilitätsökonomik, Ilmenau

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/316642>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



Jährliche Pflichtuntersuchung für ältere Gebrauchtwagen: Ein ökonomischer Trugschluss

FORMOE Policy Impuls #4

W. Benedikt Schmal & Max Zombek

Zusammenfassung

Die EU-Kommission plant eine jährliche Hauptuntersuchung für PKW ab zehn Jahren, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dieser Policy Impuls analysiert die Maßnahme aus ökonomischer Perspektive und zeigt: Die geplante Regelung erzielt kaum sicherheitsrelevante Effekte, verursacht aber erhebliche volkswirtschaftliche Schäden. Ein Kaskadeneffekt verteuert jüngere Gebrauchtwagen, wodurch einkommensschwache Haushalte besonders belastet werden. Antizipationseffekte verkürzen zudem die Nutzungsdauer bestehender PKW – mit negativen Folgen für Klima und Ressourceneffizienz. Die Maßnahme kollidiert zudem mit dem Subsidiaritätsprinzip und dürfte primär industriepolitischen Zwecken dienen. Aus ökonomischer Sicht ist der Vorschlag sehr fragwürdig.

Einleitung

Die EU-Kommission hat mit ihrem neuen Vorschlag zur jährlichen Hauptuntersuchung (HU) für PKW und leichte Nutzfahrzeuge ab einem Alter von zehn Jahren eine breite Debatte angestoßen. Die Maßnahme ist Teil eines umfassenderen Pakets zur beabsichtigten Förderung der Verkehrssicherheit in Europa und zielt darauf ab, potenzielle technische Mängel frühzeitiger zu erkennen. In der Praxis bedeutet dies: Millionen Fahrzeughalter müssten deutlich häufiger zur Prüfung – mit entsprechenden finanziellen und organisatorischen Folgen. Doch ist diese Maßnahme ökonomisch sinnvoll und zielführend?

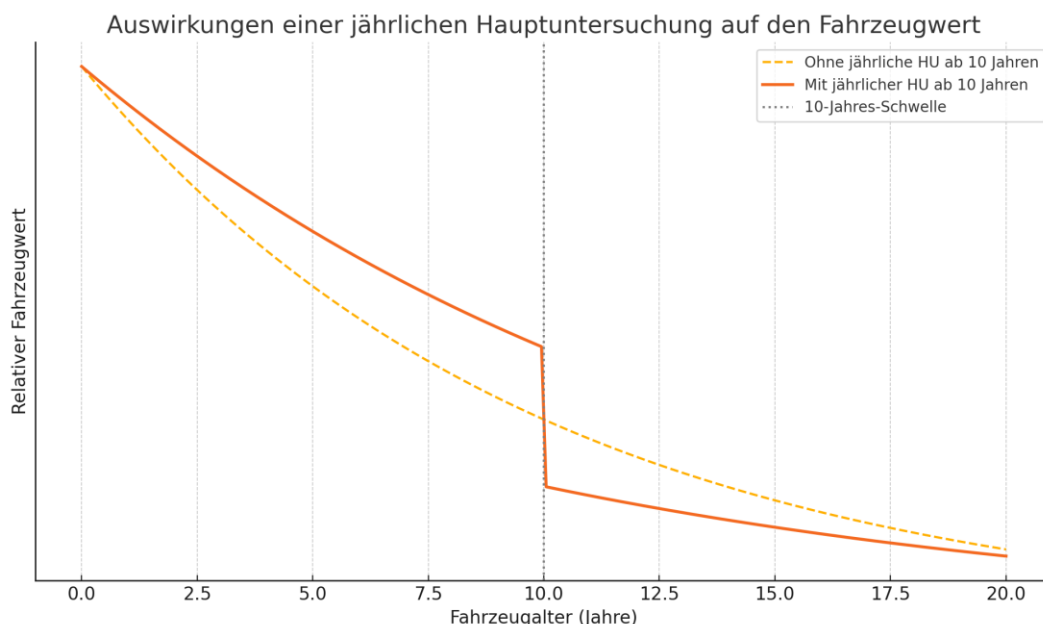
Auf den ersten Blick scheint das Vorhaben vernünftig. Sicherheit ist ein hohes Gut und eine häufigere technische Überprüfung mag geeignet erscheinen, um Gefahren im Straßenverkehr zu verringern. Doch bei genauerer Analyse zeigt sich: Die Maßnahme hat kaum positive Effekte auf die tatsächliche Unfallvermeidung – dafür aber weitreichende negative Konsequenzen für Fahrzeughalter, den Gebrauchtwagenmarkt, die ökologische Gesamtbilanz der Mobilität und die soziale Gerechtigkeit.

Dieser Policy Impuls analysiert die geplante Verschärfung der Prüfintervalle aus einer polit-ökonomischen Perspektive. Dabei stehen drei zentrale Argumentationslinien im Vordergrund: Erstens verändert die Maßnahme durch den sogenannten *Kaskadeneffekt* die Preis- und Nachfrageverhältnisse auf dem Gebrauchtwagenmarkt grundlegend. Zweitens untergräbt sie durch *Antizipationseffekte* die ökologische Langlebigkeit von Fahrzeugen. Und drittens wird

durch eine pauschale, unionsweite Regelung das europäische Subsidiaritätsprinzip verletzt – mit Folgen für Verbraucher, Märkte und das politische Vertrauen in rationale Regulierung. All dies wirft die Frage auf, ob hier tatsächlich verkehrspolitische Ziele im Vordergrund stehen – oder industriepolitische Interessen durch die Hintertür bedient werden.

Veränderung der Wertentwicklung im Zeitverlauf: Der Kaskadeneffekt.

Die Intervention in den Prüfzyklen hat Auswirkungen auf die Wertentwicklung von Kraftfahrzeugen nicht nur für ältere Gebrauchte, sondern auch für Fahrzeuge jünger als 10 Jahre. Dies wird in der Grafik skizziert. Zunächst einmal ist es plausibel, einen fallenden Fahrzeugwert über die Zeit anzunehmen. Zwar ist es in Einzelfällen möglich, dass bereits Youngtimer (ab einem Fahrzeugalter von 20 Jahren) wieder an Wert gewinnen und auch für viele Oldtimer (ab 30 Jahren) die Preise einer u-Form gleichen und wieder steigen. Allerdings stellen sie mit einem Anteil von rund 1,72% nur einen Bruchteil aller in Deutschland zugelassenen PKW.¹



¹ Datengrundlage: Zulassungsstatistik des Kraftfahrtbundesamtes, Stand 1.1.2024, abrufbar unter https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz_Bestand/fz_b_jahresbilanz_node.html?jsessionid=B74D8E38B0273580746E1DB6C86CD30E.live21322

Die gelb-gestrichelte Linie skizziert den durchschnittlichen Wertverlauf von PKW ohne die Veränderung der Prüfhäufigkeit ab 10 Jahre. Die rot-durchgezogene Linie wiederum skizziert den zu erwartenden Verlauf der Wertentwicklung nach Einführung einer verschärften Untersuchungsschlagzahl. Ab einem Alter von 10 Jahren fällt der Wert im Verhältnis zum Wertverlauf mit gleichbleibender Prüfpflicht. Dies macht ältere Gebrauchte zwar günstiger in der Anschaffung, allerdings steigen im Gegenzug die Kosten und der Aufwand durch die jährliche Pflichtuntersuchung.

Doch auch die Preise junger Gebrauchter dürften sich signifikant ändern. Was zunächst wenig intuitiv erscheint, lässt sich ökonomisch als "Kaskadeneffekt" auf dem Gebrauchtwagenmarkt bezeichnen. Besitzer älterer Fahrzeuge dürften eher zu neuen Fahrzeugen greifen, wenn ihre alten Modelle durch häufigere Prüftermine teurer und lästiger werden. Selbst wenn stattdessen ein jüngerer Gebraucher gekauft wird, erhöht das die Nachfrage – und damit die Preise – für diese Fahrzeuge. Wer bislang einen Fünfjahreswagen ins Auge fasste, könnte dann direkt zum Neuwagen greifen. Ein Kaskadeneffekt entsteht, der den Neuwagenabsatz insgesamt beleben dürfte.

Verkehr ist nicht gleich Verkehr

Jeder, der in Europa unterwegs war, kennt es: Der Straßenverkehr unterscheidet sich in der Realität deutlich – obwohl die Regeln fast identisch sind. Autofahren in Palermo ist anders als in Amsterdam, Berlin oder Warschau. Das gilt auch für den Erhaltungszustand von Fahrzeugen. Beschädigungen, die deutsche Fahrzeughalter alarmieren, rufen anderswo nur ein Schulterzucken hervor.

Technische Defekte sind europaweit nur eine verschwindend geringe Unfallursache. In Deutschland ist ihr Anteil mit nur 0,7 % besonders gering² – und das betrifft nicht nur ältere Fahrzeuge. Wenn sich lokale Bedingungen unterscheiden, sollten politische Maßnahmen auf der kleinsten sinnvollen Ebene getroffen werden – das sogenannte Subsidiaritätsprinzip. Ein-

² Siehe "Study on the Roadworthiness Package" der fka Strategy & Consulting im Auftrag der European Automobile Manufacturers Association (ACEA), abrufbar unter https://www.fka.de/images/publikationen/2025/ACEA_-_Study_on_the_Roadworthiness_Package_Final_Report.pdf

heitliche Regeln ohne Rücksicht auf regionale Unterschiede bergen das Risiko teurer Ineffizienzen. Finnland ist nicht Portugal – entsprechend sollten Regeln dort entwickelt werden, wo sie zur Realität passen.

Zäsur auf dem Gebrauchtwagenmarkt: Autofahrer droht ein doppelter Schaden

Die finanzielle Belastung durch häufigere Prüfungen ist offensichtlich. Doch die Folgen reichen weiter: Der Gebrauchtwagenmarkt wird stark betroffen sein. Dank der Qualitätssteigerungen der letzten Jahrzehnte umfasst das Angebot viele gute Fahrzeuge, die älter als zehn Jahre sind. In Deutschland liegt das Durchschnittsalter eines PKW bei 10,4 Jahren – Tendenz steigend.

Die neue Regelung würde den Markt spalten: Die Nachfrage nach Fahrzeugen unter zehn Jahren dürfte steigen, die nach älteren sinken. Die Folge: Die Preise für junge Gebrauchtwagen steigen erheblich – ein Effekt, den man auch nach Einführung der Abwrackprämie beobachten konnte. Leidtragende sind vor allem Familien und private Käufer, die häufig zu (jungen) Gebrauchten greifen. Ältere Fahrzeuge werden nachvollziehbarerweise an Wert verlieren und damit in erster Linie günstiger für den Export.

Am unteren Ende der Preisskala finden also Verschiebungen zuungunsten der Verbraucher statt und im mittleren Preisbereich, den jungen Gebrauchten steigen die Preise. Dies öffnet eine Bandbreite an sozialpolitischen Implikationen, die hier im Policy Impuls nicht hinreichend abgedeckt werden können. Allerdings sind sie neben der CO₂-Bepreisung ohne ausgleichen- des Klimageld eine weitere, starke Belastung für einkommensschwache Haushalte, die auf individuelle Mobilität aus beruflichen oder privaten Gründen angewiesen sind. Denn gerade Neuwagen kommen für sie wegen der hohen Anschaffungskosten kaum infrage.³

³ Siehe Tagesspiegel Background Verkehr & Smart Mobility: "Social Leasing: Förderung für kleine Geldbeutel könnte teuer werden. <https://background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/foerderung-fuer-kleine-geldbeutel-koennte-teuer-werden>

Anreiz für weniger Nachhaltigkeit: Der Antizipationseffekt

Ein oft unterschätzter Aspekt bei der Diskussion um ältere Fahrzeuge ist ihre ökologische Gesamtbilanz. Moderne Fahrzeuge sind energieintensiv in der Herstellung: Die Produktion eines einzigen Pkw verursacht bereits heute zwischen 5 und 10 Tonnen CO₂-Emissionen – je nach Fahrzeugklasse und Fertigungstechnologie. Bei Elektrofahrzeugen, insbesondere solchen mit großen Batterien, liegen die Emissionen durch die energieaufwendige Batterieproduktion sogar noch höher. In der Lebenszyklusbetrachtung entfallen 15-20% des Gesamtausstoßes an Emissionen auf die Produktion.⁴ Diese Emissionen und Ressourcenverbräuche entstehen vor dem ersten gefahrenen Kilometer. Sie sind sogenannte *vorgelagerte Emissionen*, die unabhängig davon entstehen, wie effizient das Fahrzeug später genutzt wird. Eine möglichst lange Nutzungsdauer eines Fahrzeugs ist daher ein zentraler Hebel, um die ökologische Gesamtbilanz zu verbessern.

Es ist also ökologisch wünschenswert, Fahrzeuge längstmöglich zu nutzen, anstatt zu verwerfen und neu zu bauen. Eine jährliche Prüfpflicht für ältere Gebrauchte mag da auf den ersten Blick sinnvoll erscheinen, denn kürzere Untersuchungsintervalle könnten zu häufigeren Reparaturen führen. Doch das ist nur eine Seite der Medaille. Wie in der Grafik zur Entwicklung der durchschnittlichen Fahrzeugrestwerte skizziert, würde eine verschärfte Prüfpflicht einen Sprung im Wertverlust ab einem Alter von zehn Jahren verursachen. Wer nicht auf den Restwert des Autos finanziell angewiesen ist, wird dann eventuell seinen PKW stärker in Anspruch nehmen und das Material bereits im Vorhinein weniger schonen. Das Phänomen ist von Mietwagen bekannt, bei denen der Wert des Autos für den Nutzer irrelevant ist, solange das Fahrzeug keine offensichtlichen Schäden hat.

Die Konsequenzen wären fatal für die Umwelt und den sparsamen Umgang mit Ressourcen. Denn was passiert durch die geplante HU-Pflicht?

- *Frühzeitiger Austausch:* Wenn ältere Fahrzeuge durch die jährliche HU-Pflicht ökonomisch unattraktiver werden, steigt der Druck, Fahrzeuge zu ersetzen – oft lange bevor ihre technische Lebensdauer erreicht ist.

⁴ Grundlage der Zahl ist eine Analyse des österreichischen Verbands "VCÖ - Mobilität mit Zukunft": Wie viele Ressourcen werden bei der PKW-Produktion verbraucht. Abrufbar unter <https://vcoe.at/service/fragen-und-antworten/wie-viele-ressourcen-werden-bei-der-pkw-produktion-verbraucht>

- *Erhöhung der Flottenerneuerungsrate:* Eine höhere Rate an Neuwagenkäufen führt dazu, dass die vorgelagerten Emissionen für neue Fahrzeuge schneller und häufiger anfallen.
- *Verzögerter oder verpasster Klimavorteil effizienterer Neufahrzeuge:* Auch wenn neue Modelle effizienter im Betrieb sind, dauert es häufig viele Jahre, bis sich die durch die Produktion verursachten Emissionen durch niedrigere Verbrauchswerte im Betrieb „amortisieren“. Wird diese Phase ständig durch vorzeitigen Austausch unterbrochen, verschlechtert sich die Bilanz.

Zusätzlich könnte der auch die Sicherheit älterer Fahrzeuge leiden. Wer weiß, dass sein Auto mit Überschreiten der Zehnjahresgrenze deutlich an Wert verliert, ist möglicherweise nicht nur geneigt, das Auto schneller optisch zu verschleißen, sondern auch Wartung und sicherheitsrelevante Reparaturen wie den rechtzeitigen Austausch von Bremsbelägen oder Reifen vorzunehmen, bei denen ein „bestanden“ in der Hauptuntersuchung noch lange nicht bedeutet, dass sie wirklich verkehrssicher sind.⁵ Das würde der Verkehrssicherheit ebenso schaden wie dem Umweltschutz. Denn ein möglichst lange genutztes Fahrzeug ist in vielen Fällen ökologisch sinnvoller als ein neues, da ein erheblicher Teil der Emissionen bei der Produktion entsteht.

Redundanz bei Oldtimern

Wie bereits beschrieben, machen Oldtimer nur einen geringen Anteil von 1,72% am Gesamt-PKW-Bestand in Deutschland aus. Allerdings stellt auch dieser relativ kleine Bestand mit rund einer Million Fahrzeugen absolut eine relevante Größe dar.. Und auch wenn Oldtimer mindestens 30 Jahre alt sein müssen, um das „historische“ H-Kennzeichen zu erhalten, gilt zugleich, dass ihr Erhaltungszustand im Rahmen eines speziellen Oldtimer-Gutachten nach §23 StVZO von einer anerkannten Prüforganisation umfangreich überprüft wird. Im Zuge dessen wird das

⁵ Hier ist beispielhaft die Mindestprofiltiefe von Reifen zu nennen: Während das Gesetz eine Mindesttiefe von 1,6mm vorsieht - was auch zu einer bestandenen Hauptuntersuchung führt - empfiehlt bspw. der ADAC dringend eine Mindesttiefe von 3-4mm je nach Reifenart, was aber einen deutlich früheren und häufigeren Ersatz notwendig macht. Siehe auch ADAC (28.4.25): Mindestprofiltiefe bei Reifen: Wann es gefährlich wird: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/reifen/sicherheit/reifenprofil/>

Fahrzeug u.a. auf Verkehrssicherheit untersucht und geprüft, ob etwa Unfallrestschäden vorhanden sind. Darüber hinaus müssen historische Fahrzeuge alle zwei Jahre zur Hauptuntersuchung wie alle anderen PKW auch.⁶

Nicht jedes Fahrzeug ab 30 Jahren verfügt über ein H-Kennzeichen. Es besteht keine Notwendigkeit, diese Zulassungsform zu beantragen und wenn ein Antrag gestellt wird, kann dieser auch negativ beschieden werden, wenn der Zustand nicht den Anforderungen an ein automobiles Kulturgut entspricht. 2023 waren rund 56% aller Fahrzeuge ab 30 Jahren als historisch registriert.⁷ Allerdings bedeutet dies nicht, dass die übrige Hälfte in einem schlechten Zustand war. Viele Halter verzichten mittlerweile auf ein H-Kennzeichen, weil es bei jungen Oldtimern seltener finanzielle Vorteile gibt und viele mittlerweile Umweltstandards erfüllen, die zum Führen der Umweltplakette in Grün berechtigen, was das Fahren in sämtlichen Umweltzonen erlaubt.⁸

Mit anderen Worten: Die allermeisten Oldtimer sind offiziell oder inoffiziell in einem verkehrssicheren und gut gepflegten Zustand. Hinzukommt, dass diese Fahrzeuge im Durchschnitt geringe jährliche Laufleistungen aufweisen – sich ein Verschleiß somit in Grenzen hält.⁹

Ökonomisch ergibt diese Art der Nutzung durchaus Sinn. Bei vielen alten Autos ist neben Liebhaberei ein Wertzuwachs zu erwarten, das eine konsequente Instandhaltung nicht nur wünschenswert, sondern wirtschaftlich rational macht. Diesen Fahrzeugen nun auch noch jährliche Pflichtinspektionen aufzubürden, ist also im besten Fall redundant. Oldtimer werden aus ökonomischer Logik pfleglich behandelt und bewegt. Es ist zwar nicht auszuschließen, dass jährliche Hauptuntersuchungen in Einzelfällen technische Defekte offenlegen, die sonst zu einem Unfall geführt hätten, aber ökonomisch stehen die Kosten dieser Maßnahme in keinem Verhältnis zum zu erwartenden Nutzen. In Anbetracht dieser Umstände gab es bereits auch schon politische Diskussionen, die Prüfintervalle für diese Fahrzeuge zu verlängern¹⁰,

⁶ Siehe <https://www.tuev-nord.de/de/privatkunden/ratgeber-und-tipps/oldtimer/>

⁷ Siehe <https://www.kfz-betrieb.vogel.de/adac-das-sagen-die-kba-zahlen-im-fall-oldtimer-aus-a-76627a2228f753fa2a5c2bfb892cac5d/>

⁸ Für Fahrzeuge mit schlechterer Schadstoffklasse ist das nicht mehr erlaubt. Ausgenommen sind Fahrzeuge mit H-Kennzeichen, denen es trotz hoher Emissionen erlaubt ist, Umweltzonen in Deutschland zu befahren.

⁹ Laut einer Studie des Instituts Allensbach aus 2018 liegt die Laufleistung von Oldtimern bei unter 2000km jährlich. https://www.ifd-allensbach.de/fileadmin/IfD/sonstige_pdfs/OLDTIMER-STUDIE_2017_18.pdf

¹⁰ Siehe <https://dip.bundestag.de/vorgang/verl%C3%A4ngerung-der-hauptuntersuchungsintervalle-f%C3%BCr-oldtimer-mit-h-kennzeichen/275404>

statt diese auch noch zu verkürzen. Aus Sicht von FORMOE würde eine solche Verlängerung sehr sinnvoll sein.

Industriepolitik durch die Hintertür?

Wenn die Vorteile für die Verkehrssicherheit so begrenzt sind – warum verfolgt die EU-Kommission diesen Vorschlag? Einen konkreten Anlass gibt es nicht. Viel drängender erscheint die angespannte Lage vieler europäischer Automobilhersteller, die in zahlreichen EU-Staaten wichtige Arbeitgeber sind. Sowohl der Kaskadeneffekt als auch der Antizipationseffekt sorgen ökonomisch für eine gesteigerte Neuwagennachfrage. Für die Industrie ist das sehr willkommen. Und auch politisch hat diese indirekte Förderung Vorteile: Es wird einerseits kein Steuergeld benötigt, denn man beeinflusst den Markt, der dann kaskadenartig – scheinbar wie von selbst – den Neuwagenabsatz anschiebt. In Zeiten knapper Budgets und steigenden Kosten für Verteidigung und zur Bewältigung des demographischen Wandels ist das eine willkommene Politikmaßnahme, da die Autoindustrie Steuerzahler und Arbeitgeber von zentraler Bedeutung ist.

Außerdem sind Autofahrer eine enorm große, diffuse und heterogene Gruppe. Politökonomisch bedeutet es, dass sie ihre Interessen schwer bündeln und prägnant an die Politik und die Öffentlichkeit herantragen können. Es ist kaum möglich, eine effektive Interessenvertretung für eine so breite und unterschiedliche Gruppe zu etablieren. Im Umkehrschluss bedeutet es, dass es für die Politik einfacher ist, Maßnahmen auf Kosten einer solchen Gruppe zu etablieren.

Die fehlende Notwendigkeit von Budget macht die Maßnahme auch immun gegen Trittbrettfahrer, Teilhabeversuche und Volumendebatten. Immer wenn ein Budget für eine Branche bereitgestellt wird, gibt es Rufe anderer Branchen, ebenfalls mit Förderungen, Subventionen oder Steuernachlässen bedacht zu werden. Zugleich gibt es selbst bei der begünstigten Industrie meist den Versuch, das Volumen des Maßnahmenpaketes zu erhöhen. Fiskalische Maßnahmen werden also Zankapfel in Politik und Industrie mit dem vielfachen Ruf nach größerer Finanzierung - oder aber Protest von Oppositionsparteien, die monetäre Zuwendungen aus unterschiedlichen Gründen gänzlich ablehnen.

Eine Branchenstützung, die regulatorisch “über Bande” gespielt wird, vermeidet all diese Herausforderungen. Es mag zwar sein, dass die Effektgröße einer solchen Intervention geringer ausfällt als direkte Zuwendungen. Allerdings sind sie, wie bereits diskutiert, deutlich günstiger für die politischen - nicht die privaten! - Haushalte. Außerdem liegt es nahe, dass die beschriebenen Wirkmechanismen langfristig wirken und nicht als kurzfristiges, fiskalisches Strohfeuer, das teuer ist und womöglich schnell verpufft.

Und zuallerletzt wird die gesamte Maßnahme der jährlichen Prüfpflicht aus der Sicherheitsperspektive heraus begründet, die in vielen Fällen, zumindest in Deutschland, weitgehend immun gegen ökonomische Überlegungen sind. Denn bei Sicherheit gilt meist: Wer möchte sich schon dagegen aussprechen?

Auffällig im Zusammenhang mit der vermuteten industriepolitischen Dimension ist das Timing des Vorschlags der EU-Kommission. Denn zwar ist der Autoabsatz im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr leicht angestiegen, liegt aber immer noch deutlich unter den Absatzzahlen vor der Covid-Pandemie.¹¹ Außerdem sind viele europäische Autohersteller durch die angestrebte Antriebswelle hin zur Elektromobilität wirtschaftlich stark unter Druck geraten. Ein Nachfragestimulus käme also sehr gelegen. Der Vorschlag kommt von der EU-Kommission außerdem nicht zum ersten Mal. Bereits 2012 wurde das Thema jährliche Prüfpflicht für ältere Autos aufgeworfen.¹² Auch damals war ein konkreter Anlass nicht gegeben, doch auch vor 13 Jahren war die europäische Autoindustrie in der Krise, weil der Autoabsatz auf dem Kontinent stark unter Druck geraten war und um rund 8% gegenüber dem Vorjahr gefallen ist.¹³ Der Ansatz wurde nicht weiter verfolgt, doch es liegt die Vermutung nahe, dass die EU-Kommission hier subtil einen Nachfragestimulus setzen möchte, ohne Budget zu benötigen.

Auch Überwachungsorganisationen könnten profitieren. Zwar gibt es seit einigen Jahren mehr Wettbewerb – neben dem TÜV bieten unter anderem auch GTÜ, Dekra oder KÜS die Hauptuntersuchung an – doch Transparenz fehlt weiterhin. Die Preise unterscheiden sich zwischen Bundesländern, sind schwer einsehbar und steigen häufig. Eine jährliche Prüfung dürfte diese Entwicklung nicht bremsen.

¹¹ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1197724/umfrage/pkw-neuzulassungen-in-der-eu/>

¹² Siehe: [TÜV-Pläne der EU: Was bedeutet das für die Autofahrer? | Leben & Wissen | BILD.de](#)

¹³ Astrid Tribsees (16.1.2013): Neuzulassungen 2012 international: Sorgenkind Europa, AutoBild, abrufbar unter: <https://www.autobild.de/artikel/neuzulassungen-2012-international-3781306.html>

Fazit: Verkehrspolitische Maßnahmen müssen evidenzbasiert sein

Verkehrspolitik muss sich an ihren realen Auswirkungen messen lassen – nicht an gut gemeinten Absichten. Die vorgeschlagene jährliche HU-Pflicht für ältere Fahrzeuge erweist sich bei nüchterner Betrachtung nicht nur als ineffizient, sondern als kontraproduktiv. Sie setzt Fehlanreize auf mehreren Ebenen: Auf dem Gebrauchtwagenmarkt führt sie zu einem künstlichen Wertverfall älterer Fahrzeuge, der Käufer verunsichert und die Nachfrage verschiebt – mit steigenden Preisen für jüngere Gebrauchte und sozialen Verwerfungen für Haushalte mit niedrigerem Einkommen. Ökologisch wirkt sie der sinnvollen Lebenszyklusverlängerung von Autos entgegen und beschleunigt Emissionen aus der Produktion neuer Fahrzeuge, bevor bestehende Modelle ausgenutzt sind. Und auch für die Verkehrssicherheit ist der Zugewinn marginal: Technische Mängel spielen eine untergeordnete Rolle bei Unfällen, wie empirische Daten aus Deutschland und Europa zeigen.

Was bleibt, ist der Eindruck eines gut etikettierten, aber schlecht begründeten Vorstoßes. Dass dieser Vorschlag in Phasen wirtschaftlicher Schwäche europäischer Automobilhersteller erneut auf die politische Tagesordnung kommt – wie bereits 2012 – ist kein Zufall. Kaskadeneffekt und Antizipationseffekt sprechen eine klare Sprache: Die Maßnahme stimuliert indirekt den Absatz von Neufahrzeugen. Für die Industrie ist das willkommen, für die Politik ein einfach durchsetzbarer Hebel – denn wer möchte sich schon öffentlich gegen mehr „Sicherheit“ aussprechen?

Doch politisches Handeln braucht mehr als gute Schlagworte. Es braucht Evidenz, Verhältnismäßigkeit und Sensibilität für die Lebensrealität der Menschen. Der Vorschlag der EU-Kommission erfüllt diese Kriterien nicht. Verkehrspolitik sollte datenbasiert und subsidiär gestaltet sein – nicht zentralistisch, symbolisch und letztlich industriegetrieben. Aus ökonomischer Sicht ist eine klare Absage geboten.

Über das FORMOE Forschungsforum Mobilitätsökonomik

Das FORMOE - Forschungsforum Mobilitätsökonomik ist eine innovative Initiative zur wissenschaftlichen Untersuchung der ökonomischen Herausforderungen und Chancen der Mobilität im 21. Jahrhundert. Durch die Zusammenarbeit zweier Technischer Universitäten mit hoher Expertise in der Wettbewerbs- und politischen Ökonomik, ebenso wie in der Fahrzeugtechnik, schafft FORMOE eine einzigartige Plattform für interdisziplinäre Forschung und Kooperation, um zentrale wirtschaftliche und gesellschaftliche Fragestellungen der Automobilökonomie ökonomisch zu analysieren.

Das Forum wurde von den Ökonomen Dr. W. Benedikt Schmal und Max Zombek, M.A. ins Leben gerufen und geleitet. Es dient dem Aufbau von mobilitätsökonomischer Expertise in Ostdeutschland und soll den Diskurs zu Mobilitätsfragen um eine ökonomische Perspektive bereichern. FORMOE ist angesiedelt an der Technischen Universität Ilmenau und der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg.

Website: www.formoe.org

Kontakt: wolfgang-benedikt.schmal@tu-ilmenau.de // max.zombek@b-tu.de

Bisherige FORMOE Policy Impulse

- **Monopolrenten an der Autobahn:** Politökonomische Wettbewerbsverzerrungen in der Raststättenkonzessionierung. FORMOE Policy Impuls #3. Abrufbar [hier](#).
- **Wettbewerb auf der Schiene ist multidimensional:** Maßnahmen für mehr Konkurrenz auf der Schiene. FORMOE Policy Impuls #2. Abrufbar [hier](#).
- **En Route 2029: 9 Maßnahmen für eine zukunftsgerichtete Mobilitätspolitik** der nächsten Bundesregierung. FORMOE Policy Impuls #1. Abrufbar [hier](#).

Bildnachweis Titelseite: Image by [Rudy and Peter Skitterians](#) from [Pixabay](#)