

## Editorial::



### Auslegungssache

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

regelmäßig finden sich Anlässe für Vorstände, Geschäftsführer oder Sprecher der Prüforganisationen, die hohe Mängelhäufigkeit älterer Fahrzeuge anzuprangern. Anschließend klingt das Ansinnen kürzerer

Prüffristen für ältere Fahrzeuge sehr plausibel. Der jüngste Vorstoß in diese Richtung wurde aber wieder abgewiesen, da der Nutzen für die Verkehrssicherheit nicht klar belegbar ist. Doch das ist eine Frage der Betrachtung. Laut Dekra zeigt die Gidas-Statistik, dass das Risiko eines Pkw für einen Unfall steigt, je länger die Hauptuntersuchung (HU) zurückliegt. Zudem wurde ermittelt, dass ältere Pkw über acht Jahre (bezogen auf die Fahrleistung) mehr Unfälle verursachen. Auch nach den Unfallzahlen der Jahre 2001 bis 2011 steigt der Anteil der Unfallverursacher mit dem Fahrzeugalter an. Zudem sind laut Verkehrsunfallstatistik Pkw mit technischen Mängeln, die an Unfällen mit Personenschaden beteiligt sind, zu 70% älter als sieben Jahre. Für einen direkten Zusammenhang zwischen technischen Mängeln und Unfallgeschehen gibt es dennoch keine verlässlichen Zahlen. Denn nur bei einem Bruchteil der Unfälle finden technische Untersuchungen statt. Bei Unfallfahrzeuguntersuchungen, die im Auftrag von Polizei, Staatsanwaltschaft oder Gerichten erfolgen, sind technische Mängel laut Dekra mindestens zu 6 bis 10% unfallrelevant! Das deutet auf eine hohe Dunkelziffer. Der ADAC zäumt das Pferd anders auf und beruft sich bei seinen Argumenten gegen kürzere Prüfintervalle darauf, dass technische Mängel nur rund 0,5% der schweren Unfälle ausmachen und baujahrunabhängig sind. In einer Studie mit der VUFO Dresden wies man nach, dass der Zeitraum zwischen den HU auch bei alten Fahrzeugen keinen erkennbaren Einfluss auf die Unfallhäufigkeit hat. Die statistischen Vergleiche zwischen jüngeren Pkw (bis sieben Jahre) und älteren (ab sieben Jahre) belegen laut ADAC, dass es mit zunehmendem Zeitabstand zur letzten HU nicht zu einer gesteigerten Unfallbeteiligung älterer Fahrzeuge kommt.

Ein Konsens scheint da nicht in Sicht und kann der überhaupt je gerecht ausfallen? Dann müsste man Saison- oder Rentnerfahrzeugen mit sehr niedrigen Laufleistungen auch längere HU-Intervalle gewähren oder könnte das Prüfintervall gleich an die Mängelhäufigkeit der Fahrzeugmodelle anpassen.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

## Inhalt::

### Aktuell

Nachrichten	42
Veranstaltungen	45
EVU-Nachrichten	46

### Fachbeiträge

Die Verwendung von Crashtest- ergebnissen bei unterschiedlichen Unfall- und Testfahrzeugmassen <a href="#">2.3.4 Unfallrekonstruktion</a> <i>Wolfram Kalthoff, Ralf Bührmann, Bernd Fago</i>	48
--	----

<b>Titelthema:</b> Aspekte der Insassen- sicherheit von Omnibussen und Ermittlung des Nutzenpotenzials von Fahrerassistenzsystemen auf Basis des Schadensgeschehens der Deutschen Versicherer <a href="#">2.2 Unfallforschung</a> <i>Matthias Kühn, Thomas Hummel, Jenö Bende, Roy Strzeletz, Thomas König</i>	62
---	----

Die Gefahrenerkennung und Reaktion in der Praxis – ein exakter zeitlicher Nachweis durch Blickanalysen <a href="#">2.2 Unfallforschung</a> <i>Ernst Pflieger</i>	73
--	----

<b>Datenblätter</b> Subaru XV	79
----------------------------------	----

Impressum	43
Redaktionsbeirat	42



Foto: Daimler AG