

TÜV-Verband e.V. · Friedrichstraße 136 · 10117 Berlin

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Europaausschuss
Herrn Vorsitzenden Malte Krüger MdL
Per E-Mail: europaausschuss@landtag.ltsh.de

Berlin, 30. August 2025

Schriftliche Anhörung zum Antrag der FDP „Für eine Europäische Union mit Sinn und Verstand: Regelung für technische Inspektion von älteren Fahrzeugen beibehalten Drucksache 20/3189“ und zum Antrag der CDU und B'90/Die Grünen „Gleiche Regeln in der EU“ Drucksache 20/3245“

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

anbei erhalten Sie meine Stellungnahme zur o. g. schriftlichen Anhörung des Europaausschusses der 20. Legislaturperiode des Schleswig-Holsteinischen Landtags.

Mit freundlichen Grüßen

Richard Goebelt

Mitglied der Geschäftsleitung
TÜV-Verband e.V.

Anlage
Schriftliche Stellungnahme

TÜV-Verband e. V.

Friedrichstraße 136
10117 Berlin
Tel: +49 30 760095-400
berlin@tuev-verband.de
www.tuev-verband.de

Vorstand:
Dr.-Ing. Michael Fübi
Dr. Johannes Bussmann
Dr. Dirk Stenkamp
Dr. Joachim Bühler

Commerzbank AG Berlin
BLZ: 100 800 00
BIC: DRES DE FF 100
Konto-Nr.: 0408 703 300
IBAN: DE53 1008 0000 0408 7033 00

Steuer-Nr.: 27/620/58022
Registergericht:
Amtsgericht Charlottenburg
Reg.-Nr.: VR22930B
USt-Id-Nr.: DE 248395533

Schriftliche Anhörung zum Thema

Für eine Europäische Union mit Sinn und Verstand: Regelung für technische Inspektion von älteren Fahrzeugen beibehalten Drucksache – 20/3189“ und „Gleiche Regeln in der EU – Drucksache 20/3245“

zur Beratung im Europaausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags

Sachverständiger: Richard Goebelt

**Leiter des Fachbereichs Fahrzeug & Mobilität
Mitglied der Geschäftsleitung
TÜV-Verband e.V.**

Datum: 30. August 2025

Schriftliche Anhörung zu den Drucksachen des Schleswig-Holsteinischen Landtags 20/3189 und 20/3245

Grundsätzliche Anmerkungen zu den Anträgen der Fraktionen von FDP, CDU und B'90/Die Grünen

Die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen ist ein unverzichtbares Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes in Europa. Sie gewährleistet, dass sicherheits- und abgasrelevante Fahrzeugkomponenten über den gesamten Lebenszyklus hinweg zuverlässig funktionieren und leistet damit einen zentralen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität, der Begrenzung des Klimawandels und der Verwirklichung des **Vision Zero** – Ziels, das eine kontinuierliche und strukturell bedingte Reduktion tödlicher Verkehrsunfälle anstrebt.

Zwischen 2019 und 2024 ist die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland von 3.046 auf rund 2.780 gesunken – ein Rückgang von etwa 9 %, der größtenteils auf pandemiebedingte Mobilitätseinbrüche zurückzuführen ist.¹ Seit dem Tiefststand 2021 (2.562) steigt die Zahl wieder an und stagniert seither auf einem mittelhohen Niveau. Auch ist neben der Anzahl der Getöteten die Anzahl der Schwerverletzten im Straßenverkehr 2024 in Deutschland mit ca. 50.300 weit entfernt von der von der Bundesregierung angestrebten Entwicklung hin zum langfristigen **Vision Zero**-Ziel. Auch angesichts von europaweit rund 19.800 Verkehrstoten im Jahr 2024² und eines insgesamt zu langsam verlaufenden bzw. uneinheitlichen Rückgangs der Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten seit 2019 sind nun entschlossenere Maßnahmen zur Verbesserung auch der technischen Verkehrssicherheit unerlässlich.

Als eine solche gezielte Maßnahme hat die Europäische Kommission am 24. April 2025 einen Vorschlag zur Überarbeitung des **Roadworthiness Package** (COM(2025) 180 final) vorgelegt. Mit der geplanten Novelle der Richtlinien 2014/45/EU (regelmäßige technische Untersuchung), 2014/46/EU (Zulassungsdokumente) und 2014/47/EU (technische Unterwegskontrollen) sollen sowohl die Zahl der Unfälle mit Todesfolge oder schweren Verletzungen deutlich reduziert als auch Schadstoff- und Lärmemissionen im Straßenverkehr verringert werden. Die Initiative der EU-Kommission zielt darauf ab, zwischen 2026 und 2050 schätzungsweise 7.000 Menschenleben zu retten und rund 65.000 schwere Verletzungen zu verhindern.³

Der in diesem Zusammenhang von der EU-Kommission gemachte Vorschlag zur Einführung jährlicher Prüfintervalle für ältere Fahrzeuge hat das Potenzial, die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen und den Aspekt

¹ Vgl. Pressemitteilung Nr. 075 vom 28. Februar 2025 des Statistischen Bundesamts;
https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/02/PD25_075_46241.html.

² Vgl. Pressemitteilung vom 18. März 2025 der Europäischen Kommission;
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_25_789.

³ Vgl. Pressemitteilung vom 25. April 2025 der Europäischen Kommission;
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_25_1083.

der Umweltverträglichkeit zu verbessern, wie die Erfahrungen aus verschiedenen Mitgliedstaaten⁴ und entsprechende Studien⁵ nahelegen.

In den letzten Jahren stieg das durchschnittliche Fahrzeugalter von PKW und leichten Nutzfahrzeugen in Europa kontinuierlich an und liegt inzwischen bei über 13 Jahren (Deutschland über 10 Jahre). Gerade bei älteren Fahrzeugen treten aber zunehmend Mängel an Fahrwerkskomponenten und Bremsanlage auf (siehe regelmäßige Veröffentlichungen des TÜV Pkw Reports). Gleichzeitig werden ältere Fahrzeuge seltener regelmäßig gewartet. Daher ist der Vorschlag der EU-Kommission zur Anpassung der Prüfintervalle sachlich nachvollziehbar. Ein zusätzlicher bürokratischer Aufwand ist damit nicht verbunden, da bereits heute viele Fahrzeuggruppen (z. B. Vermietfahrzeuge, Taxis, LKW, Busse) einer jährlichen HU unterliegen. Um in einen weiteren sachlichen und fachlichen Diskurs zu gehen, werden derzeit unabhängige Studien, die den Zusammenhang zwischen verkehrssicherheitsrelevanten Mängeln und Unfallursächlichkeit untersuchen, auf aktualisierten Datengrundlagen durchgeführt. Hierzu werden aktuell mehr als 10.000 im Verkehr befindliche Fahrzeuge vor der Hauptuntersuchung auf ihre Verkehrssicherheit und mehr als 5.000 Unfallgutachten auf unfallrelevante Mängel hin wissenschaftlich untersucht. Vorläufige Ergebnisse sollten im Lauf des Oktobers 2025 vorliegen. Unabhängig von einer möglichen Verkürzung der Prüffristen sollte den Mitgliedstaaten weiterhin die Möglichkeit eingeräumt bleiben, eigene Prüfintervalle für die heute in Artikel 5, Absatz 4 der Richtlinie 2014/45/EU geregelten Sonderfälle festzulegen.

Technische Mängel als unterschätzter Risikofaktor im Unfallgeschehen

Technische Mängel an Pkw werden in der polizeilichen Unfallaufnahme bislang nur in einem sehr geringen Anteil der Fälle – etwa ein Prozent – als Unfallursache erfasst. Diese Zahl ist jedoch nur eingeschränkt aussagekräftig, da sie allein auf der unmittelbaren Unfallaufnahme der Polizei basiert, die jedoch die Fahrzeuge nach dem Unfall i.d.R. nicht auf technische Mängel hin untersucht und das komplexe Zusammenspiel technischer Mängel und menschlicher Einflussfaktoren unberücksichtigt bleiben. Zudem haben die den Unfall aufnehmende Polizisten in der Regel weder ausreichend technische Voraussetzungen noch die Möglichkeit, z. B. Defekte an Lenkung, Bremsanlage, Fahrwerk oder an den elektronischen Sicherheitssystemen zu erkennen bzw. zu beurteilen. Vertiefte forensische Unfallanalysen und nationale wie internationale Studien belegen hingegen ein deutliches Bild: Demnach sind rund 5 bis 10 % aller schweren Pkw-Unfälle auf verkehrssicherheitsrelevante Mängel, die für den Unfall ursächlich, mitauslösend und/oder unfallbegünstigend waren, zurückzuführen.

⁴ Unter anderem Österreich, Spanien, Estland, Irland, Dänemark, Finnland, Lettland, Luxemburg, Malta, Niederlande, Slowenien; Vgl. auch: Roadworthiness Certificate and the proof of test: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/road-safety-member-states/roadworthiness-certificate-and-proof-test_en.

⁵ Vgl. u. a. AUTOSFORE – Study on the Future Options for Roadworthiness Enforcement in European Union, Study for the Directorate-General for Transport and Energy), Brüssel 2007; Abschlussbericht der UAG „UNTERSUCHUNGSFRISTEN“ bei der AG „§ 29/§ 47a StVZO“ des BMVBW, Bonn 2002.

Ein umfassenderer Befund der tatsächlichen technischen Risiken ergibt sich so erst unter Einbeziehung weiterführender Einflussgrößen, die über die amtlichen Statistiken hinausgehen. Hierzu zählen unter anderem der Anteil an Unfällen mit Personenschäden, bei denen im Rahmen vertiefter Untersuchungen unfallrelevante Fahrzeugmängel festgestellt werden, das Wartungs- und Reparaturverhalten in Abhängigkeit vom Fahrzeugalter, die Mängelraten vor einer Wartung und Reparatur anlässlich der Hauptuntersuchung, die Entwicklung des technischen Zustands über die Plakettenlaufzeit sowie die Unfallbeteiligung in Relation zum Alter von Fahrzeug und Halter analysiert werden.⁶ Auch die Fahrkompetenz der Fahrzeugführenden wirkt sich in Wechselwirkung mit dem Fahrzeugzustand auf das Unfallgeschehen aus. Diese Zusammenhänge zeigen: Der technische Zustand eines Fahrzeugs ist ein dynamischer Sicherheitsfaktor – besonders bei älteren, weniger gewarteten Pkw.

Besonders auffällig im Unfallgeschehen mit tödlichen Folgen sind ältere Fahrzeuge: Nach einer Studie des VDI werden in Deutschland bei Unfällen ca. 60 % der getöteten Insassen in älteren PKW getötet, obwohl die Population dieser älteren Fahrzeuge nur ca. 23 % am Gesamtbestand beträgt.⁷

Laut TÜV-Report 2024 wiesen fast 25 % der zehn- bis elfjährigen Fahrzeuge erhebliche oder gefährliche Mängel auf⁸, obwohl die Fahrzeuge in der Regel extra für die HU vorbereitet werden. Die ADAC-Pannenstatistik belegt zudem, dass neun Jahre alte Fahrzeuge bis zu fünfmal so häufig sicherheitsrelevanten Pannen aufweisen können wie dreijährige.⁹ Ursächlich hierfür sind Alterung, Materialermüdung, nachlassende Wartung bei gleichzeitig zunehmendem Verschleiß – vor allem bei sicherheitskritischen Komponenten wie Bremsen, Lenkung, Fahrwerk oder Beleuchtung.

Diese technische Degradierung bleibt nicht folgenlos: So zeigt die Unfallforschung, dass verschlissene Reifen, defekte Fahrwerke, mangelhafte Brems- und Lenkanlagen und Beleuchtung regelmäßig unfallverursachend oder -verschärfend wirken. In Deutschland wurden im Jahr 2024 allein über die polizeilichen Unfallaufnahmen vor Ort über 3.900 Personenschadensunfälle direkt auf solche Mängel (Technische Mängel, Wartungsmängel) zurückgeführt.¹⁰ Nationale und internationale Studien, darunter Publikationen von Bönninger et.al. BMVBW (2002), Suman et al. (2022)¹¹ und Adanu et al. (2024)¹², bestätigen, dass rund jeder zehnte schwere Unfall mit

⁶ Vgl. Abschlussbericht der UAG „UNTERSUCHUNGSFRISTEN“ bei der AG „§ 29/§ 47a StVZO“ des BMVBW, Bonn 2002.

⁷ Vgl.: Schöneburg, Rudolfo, Status: Berliner Erklärung zur Verkehrssicherheit des VDI, Berlin 2016, S. 19 (https://www.vdi.de/fileadmin/pages/vdi_de/redakteure/ueber_uns/fachgesellschaften/FVT/dateien/Berliner_Erklärung_2016_Praesentation.pdf).

⁸ Vgl. Pressemitteilung vom 21. November 2024 des TÜV-Verband e.V.; <https://www.tuev-verband.de/pressemitteilungen/tuev-report-2025-elektroautos>.

⁹ Vgl. Pressemitteilung des ADAC vom 10. April 2025 Zitat: „Je älter das Fahrzeug ist, umso größer ist der Einfluss des Halters oder der Halterin auf die Pannenanfälligkeit“; <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/unfall-schaden-panne/adac-pannenstatistik/>.

¹⁰ <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/ursachen-von-unfaellen-mit-personenschaden.html>.

¹¹ <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0003682X21006721>.

¹² <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S240584402402975X>.

einem Fahrzeugdefekt im Zusammenhang steht. Eine Studie aus der Slowakei zeigt, dass Fahrzeuge über 10 Jahre deutlich häufiger in Unfälle verwickelt sind, wenn die letzte HU länger als ein Jahr zurückliegt¹³.

Daraus ergibt sich eine klare Schlussfolgerung: Technische Mängel und der sich verschlechternde Zustand der Fahrzeuge mit steigendem Fahrzeugalter sind keine marginalen Phänomene, sondern systemische Faktoren der Verkehrssicherheit. Rechtlich unterstreicht dies die Notwendigkeit einer wirksamen präventiven Kontrolle durch regelmäßige Hauptuntersuchungen (EU-Richtlinie 2014/45/EU, § 29 StVZO). Diese entfalten nicht nur eine verkehrssichernde, sondern auch eine haftungspräventive Wirkung – sowohl für Fahrzeughalter als auch für die Allgemeinheit. Aus verkehrspolitischer, rechtsethischer und nicht zuletzt aus wirtschaftlicher und gesamtgesellschaftlicher Sicht ist daher eine gezielte technische Überwachung älterer Fahrzeuge unabdingbar.

¹³ Vgl.: [Effect of Periodic Technical Inspections of Vehicles on Traffic Accidents in the Slovak Republic \(uniza.sk\)](https://www.uniza.sk/).

Spezielle Anmerkungen zu einzelnen Aussagen der Anträge (Drks. 20/3189; 20/3245)

1. Zitat aus LT-Drks. 20/3189 des schleswig-holsteinischen Landtags

Wiederholt fiel die Europäische Kommission durch Vorschläge auf, die nicht auf die Kernthemen der EU einzahlen und in ihrer Regelungstiefe sogar kontraproduktiv sind. Jüngstes Beispiel hierfür ist der Vorschlag der EU, Fahrzeuge, die älter als 10 Jahre sind, jährlich einer technischen Inspektion zu unterziehen.

Der Vorschlag zur Einführung einer jährlichen Hauptuntersuchung ab einem Fahrzeugalter von zehn Jahren ist nicht willkürlich, sondern leitet sich aus verkehrstechnischen Fakten ab: Untersuchungen aus Deutschland und anderen EU-Mitgliedsstaaten zeigen deutlich, dass mit zunehmendem Fahrzeugalter die Quote sicherheitsrelevanter Mängel deutlich steigt. So wiesen laut TÜV-Report 2024 rund 25 % der zehnjährigen Fahrzeuge erhebliche Mängel auf, bei zwölfjährigen waren es über 30 %.¹⁴

Dass erhebliche Mängel einen Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben, zeigt eine Studie einer Arbeitsgruppe beim BMVBW aus dem Jahre 2002. Laut dieser Studie waren bei jedem 10. schwer verunfallten PKW technische Mängel für den Unfall relevant. Festgestellt wurde, dass die relative Häufigkeit, wegen technischer Mängel zu verunfallen, mit zunehmendem Alter der Fahrzeuge gegenüber 3 Jahre alten Fahrzeugen bis auf das 5fache ansteigt.¹⁵

Zudem ist der Anteil älterer Fahrzeuge in vielen Mitgliedstaaten hoch – in Deutschland ist im Jahr 2024 etwa jedes dritte Fahrzeug älter als zehn Jahre. Das Durchschnittsalter von PKW bei Verschrottung liegt in Deutschland heute bei über 18 Jahre und steigt weiter. In vielen Mitgliedsstaaten der EU werden PKW noch später verschrottet. Damit steigt das systemische Risiko für Unfälle infolge technischer Defekte, zumal gerade in hohen Altersklassen Instandhaltung oft vernachlässigt wird. Der Vorschlag der EU adressiert somit einen konkret sicherheitsrelevanten Sachverhalt, der in den Bereich der Binnenmarktkompetenz mit Sicherheitsbezug nach Art. 114 AEUV fällt. Er steht damit nicht außerhalb der EU-Kernaufgaben, sondern zielt auf eine Harmonisierung der Mindeststandards im Straßenverkehr ab. Die Behauptung, der Vorschlag sei in seiner Regelungstiefe „kontraproduktiv“, lässt sich fachlich nicht stützen. Die vorgesehene Maßnahme entspricht bewährten nationalen Praktiken (z. B. jährliche HU für ältere PKW u.a. in Belgien, Polen, Spanien, Portugal, Irland, Malta und auch in Großbritannien) und verursacht überschaubare Kosten (zw. 30 und 150 € für eine PTI jährlich), steht aber in einem klar positiven Verhältnis zu den potenziellen volkswirtschaftlichen Schäden infolge technisch bedingter Unfälle.¹⁶

¹⁴ Vgl. Pressemitteilung vom 21. November 2024 des TÜV-Verband e.V.; <https://www.tuev-verband.de/pressemitteilungen/tuev-report-2025-elektroautos>.

¹⁵ Vgl. Abschlussbericht der UAG „UNTERSUCHUNGSFRISTEN“ bei der AG „§ 29/§ 47a StVZO“ des BMVBW, Bonn 2002.

¹⁶ Vgl. hierzu eine entsprechende Studie aus dem Jahr 2024 aus UK, nach der eine jährliche HU Kosten für den Halter spart, da Mängel früher erkannt werden und damit die Reparaturkosten niedriger ausfallen: <https://www.thisismoney.co.uk/money/cars/article-13005097/Controversial-plans-delay-MOTs-SCRAPPED.html>.

Eine einheitlichere Prüfstruktur kann zudem helfen, das Binnenmarktziel „gleicher Sicherheitsstandard bei grenzüberschreitender Fahrzeugnutzung“ zu verwirklichen – ein Ziel, das bei divergierenden Prüfintervallen bisher nur eingeschränkt erreicht wird. Eine gemeinsame EU-Verkehrspolitik schafft gerechtere Wettbewerbsbedingungen und sorgt für Dienstleistungsfreiheit innerhalb der EU (Art. 91 AEUV).

2. Zitat aus LT-Drks. 20/3245 des schleswig-holsteinischen Landtags

Im Zuge einer europäischen Vereinheitlichung der Regeln zur technischen Inspektion von Fahrzeugen darf es auf keinen Fall zu einer finanziellen Mehrbelastung für Verbraucherinnen und Verbraucher kommen, insbesondere für diejenigen, die ältere Fahrzeuge fahren wollen oder müssen.

Die Aussage adressiert ein zentrales Spannungsfeld der Mobilitätspolitik: die Balance zwischen Verkehrssicherheit und sozialer Gerechtigkeit. Diese Position verdient Zustimmung – zugleich muss jedoch differenziert betrachtet werden, welche Rolle die technische Fahrzeugüberwachung dabei spielt und ob eine präventive Prüfung, wie die Hauptuntersuchung, überhaupt als finanzielle Mehrbelastung im weiteren Sinne gelten kann.

Die Hauptuntersuchung dient nicht dem Selbstzweck, sondern ist ein sicherheitsrechtliches Kontrollinstrument (§ 29 StVZO, EU-Richtlinie 2014/45/EU), das auf objektive Verkehrstüchtigkeit und Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge abzielt. Gerade ältere Fahrzeuge sind aufgrund ihres Alters, technischer Abnutzung und oft mit intransparenter Nutzungsgeschichte überdurchschnittlich häufig sicherheitsrelevant beeinträchtigt und an Unfällen beteiligt, wie zahlreiche Unfallstatistiken belegen. Die HU schützt damit nicht nur andere Verkehrsteilnehmer, sondern in besonderem Maße die Halter und die Insassen selbst – insbesondere jene, die aus finanziellen Gründen auf ältere Fahrzeuge angewiesen sind und deren technischer Zustand oft schwer einschätzbar ist.

So werden nach der bereits o. a. Studie des VDI zur Berliner Erklärung für Verkehrssicherheit bei Unfällen 60 % der getöteten Insassen in älteren PKW getötet, obwohl die Population dieser älteren Fahrzeuge nur 23 % beträgt.

Die Gleichsetzung einer präventiven Sicherheitsprüfung mit einer „finanziellen Mehrbelastung“ greift daher zu kurz. Eine jährlich durchgeführte HU verursacht überschaubare Kosten (ca. 150 €), während sie potenziell vor größeren Schäden und folgend umfangreichen Reparaturen schützt, die durch unentdeckte oder zu spät festgestellte Mängel ein Vielfaches kosten können. Insofern ist die Hauptuntersuchung nicht Belastung, sondern finanzielle Absicherung gegen ungeplante Schadensrisiken.

Wartungen nach Herstellervorgaben kosten bei jüngeren wie älteren Fahrzeugen je nach Fahrzeuggröße, -nutzung und Werkstatt jährlich zwischen 200 und 800 €. Dies stellt eine reale wirtschaftliche Hürde für viele Fahrzeughalter dar, insbesondere für diejenigen mit geringerem Einkommen. Die HU bietet jedoch eine rechtssichere, neutrale und kosteneffiziente Prüfinstanz, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. In

diesem Sinne erfüllt sie eine ausgleichende soziale Funktion – sie ermöglicht Teilhabe am Straßenverkehr ohne unlautere Reparaturinteressen.

Eine jährliche HU an älteren Fahrzeugen fungiert gerade in einem liberalen und freien Markt (mit markenunabhängigen und -abhängigen Werkstätten und unterschiedlichen Preisen) als Schutzschirm für Verbraucher – insbesondere dann, wenn neutrale Prüfstellen objektiv dokumentieren, welche Instandhaltung zwingend notwendig ist. In diesem Kontext ist sie ein Beitrag zur sozialen Gerechtigkeit, nicht zu deren Gefährdung.

Obwohl rechtlich die HU keine Wartungsinspektion im zivilrechtlichen Sinne ersetzt, – insbesondere nicht in Bezug auf vertragliche Servicevereinbarungen, Garantien oder Herstellerrichtlinien – können Fahrzeughalter allerdings durch eine frische HU einen dokumentierten Nachweis über die Mangelfreiheit und damit über die Verkehrssicherheit ihres Fahrzeugs erlangen und gegenüber Dritten erbringen. Dies ist in Fällen von Unfällen, Haftungsfragen oder bei Gebrauchtwagenverkäufen durchaus von Bedeutung (§ 823 BGB i. V. m. § 31 StVZO).

Deshalb werden HU für die Verkäufe gerade von älteren Gebrauchtwagen ohnehin in vielen Fällen schon heute zeitlich vorgezogen.

Ein weiteres Argument für die HU ist die Vermeidung von Halterpflichtverletzungen: Wer ein technisch unsicheres Fahrzeug fahrlässig im Straßenverkehr führt, riskiert im Schadensfall den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit (§ 7 Abs. 2 StVG). Eine jährliche HU für ältere Fahrzeuge kann dem präventiv entgegenwirken.

3. Zitat aus LT-Drks. 20/3245 des schleswig-holsteinischen Landtags

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Verkehrssicherheit der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge bereits über dem europäischen Durchschnitt liegt und es daher im Zuge einer europäischen Regelung keine Verschärfung der bisherigen Regeln, insbesondere hinsichtlich der Intervalle für die technische Inspektion, geben darf.

Die Forderung, im Rahmen einer europäischen Regelung keine Verschärfung der bestehenden nationalen Vorgaben zur technischen Fahrzeugüberwachung – insbesondere der Prüffristen – vorzunehmen, wird häufig mit dem Verweis auf das bereits hohe Verkehrssicherheitsniveau in Deutschland begründet. Richtig ist: Die in Deutschland geltenden Standards der Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO, einschließlich ihrer regelmäßigen Durchführung durch neutrale Prüforganisationen, gelten europaweit als vorbildlich. Die Quote technischer Mängel bei Verkehrsunfällen liegt laut polizeilicher Unfallstatistik seit Jahren auf niedrigem Niveau. Ebenso verzeichnet Deutschland, gemessen an der Zahl der Verkehrstoten pro Million Einwohner, einen Wert unterhalb des EU-Durchschnitts.

Diese Daten allein reichen jedoch nicht aus, um eine allgemeine Unverhältnismäßigkeit etwaiger europäischer Anpassungen zu begründen. Zum einen ist das Verkehrssicherheitsniveau nicht allein Ergebnis nationaler

Vorschriften, sondern auch Ausdruck etablierter Kontrollpraxis, gut ausgebauter Infrastruktur, hoher Fahrzeugstandards und effizienter Verkehrsüberwachung. Zum anderen wäre es juristisch verkürzt, ein bereits hohes Niveau als Argument gegen Weiterentwicklung heranzuziehen, wenn neue wissenschaftliche Erkenntnisse oder verkehrstechnische Entwicklungen – etwa die Zunahme alter Fahrzeuge im Bestand oder geändertes Mobilitätsverhalten – eine präzisere, risikoorientierte Anpassung rechtfertigen.

Unionsrechtlich verfolgt die EU-Richtlinie 2014/45/EU ausdrücklich das Ziel, ein einheitlich hohes Niveau der Verkehrssicherheit in allen Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Eine Harmonisierung darf daher auch in Form einer Anhebung von Mindeststandards erfolgen, sofern sie verhältnismäßig, diskriminierungsfrei und auf Grundlage nachvollziehbarer sicherheitsrelevanter Erwägungen erfolgt. Für Deutschland bedeutet das: Eine europäische Angleichung der Intervalle, etwa durch kürzere Prüfzeiten bei älteren Fahrzeugen, ist dann rechtlich zulässig und auch sachlich vertretbar, wenn sie sich an tatsächlichen Risikoprofilen orientiert und nicht pauschal erfolgt.

Die Tatsache, dass Deutschland im europäischen Vergleich ein hohes Verkehrssicherheitsniveau aufweist, kann nicht als genereller Ausschlussgrund für differenzierte, sicherheitsorientierte Anpassungen auf europäischer Ebene gelten, zumal wie oben ausgeführt, in Deutschland das Risiko in älteren Fahrzeugen tödlich zu verunfallen, für die Insassen mit dem Alter dieser Fahrzeuge gegenüber 3 Jahre alten Fahrzeugen bis auf das 5fache ansteigt. Und auch die Ziele der Vision Zero bereits für die Dekade 2020 – 2030 werden ohne verstärkte Anstrengungen in allen für die Verkehrssicherheit relevanten Bereichen realistisch betrachtet nicht mehr erreicht. Entscheidend ist nicht das Verharren auf bestehenden Regelungen, sondern deren fortlaufende Evaluierung im Lichte realer Risikokonstellationen und technischer Entwicklungen – auch im Sinne der europäischen Verkehrsteilnehmer insgesamt.

4. Zitat aus LT-Drks. 20/3245 des schleswig-holsteinischen Landtags

Die in Deutschland zugelassenen PKW sind im Durchschnitt 10,3 Jahre alt, das EU-weite Durchschnittsalter liegt bei 12,5 Jahren. Mit 33 Verkehrstoten pro 1 Mio. Einwohner sind Deutschlands Straßen deutlich sicherer als im EU-Durchschnitt von 44 Verkehrstoten pro 1 Mio. Einwohner.

Damit zählt Deutschland zu den sicheren Ländern im europäischen Vergleich.

Trotzdem sterben in Deutschland jedes Jahr über 2.700 Menschen im Straßenverkehr – das entspricht der Opferzahl von etwa zehn vollbesetzten Mittelstreckenflugzeugen, die jährlich abstürzen würden. Oder, wie es der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) formuliert: Jeden Monat ein Linienflugzeug, das abstürzt.¹⁷ Diese Bilanz zeigt: Auch wenn Deutschland vergleichsweise gut dasteht, ist das Negativ-Niveau weiterhin zu hoch.

¹⁷ Vgl.: Pressemitteilung des DVR vom 12. August 2025: <https://www.dvr.de/presse/100-tage-verkehrsminister-schnieder-dvr-begruesst-erste-massnahmen-des-ministers-fuer-mehr-sicherheit-im-strassenverkehr>.

Der Blick auf das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte und die Verkehrstotenzahlen liefert auch nur eine scheinbare Entwarnung. Denn: Eine niedrigere Todesrate ist kein Beleg dafür, dass technische Fahrzeugmängel in Deutschland kein Risiko darstellen. Vielmehr wirkt eine Vielzahl von Faktoren auf die Unfall- und Todeszahlen ein – darunter Infrastrukturqualität, Verkehrsverhalten, Regelkontrollen, Rettungsdienste und soziale Rahmenbedingungen.

Ältere Fahrzeuge weisen statistisch nachweisbar erhöhte Mängelquoten auf – insbesondere bei sicherheitsrelevanten Systemen wie Bremsen, Licht, Lenkung, Fahrwerk, Reifen oder Strukturfestigkeit. Genau hier setzt die Hauptuntersuchung an: Sie ist ein systematisches Instrument zur frühzeitigen Mängelerkennung und damit ein tragender Pfeiler der präventiven Verkehrssicherheit.

Für die politische Bewertung bedeutet das: Weder das Flottenalter noch die Gesamttodesrate reichen allein zur Einschätzung der Auswirkung von technischen Mängeln auf das Unfallgeschehen mit Schwerverletzten und Getöteten aus. Entscheidend ist, ob der technische Zustand der Fahrzeuge regelmäßig, engmaschig und unabhängig geprüft wird – denn jedes nicht entdeckte sicherheitsrelevante Defizit kann im Ernstfall Leben kosten und Leid verursachen.

Hinzu kommt: Ein niedriger nationaler Durchschnittswert darf nicht dazu führen, vulnerable Gruppen – etwa Halter älterer Fahrzeuge mit eingeschränkter Wartungsbereitschaft oder wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit – aus dem Blick zu verlieren. Gerade bei älteren Fahrzeugen werden, wie oben beschrieben, verkehrssicherheitsrelevante technische Defekte unentdeckt bleiben, wenn die Prüfinfrastruktur gelockert oder die Fristen unverändert bleiben. Vor diesem Hintergrund ist ein konsequentes System der technischen Fahrzeugüberwachung nicht nur sachlich gerechtfertigt, sondern auch verfassungsrechtlich durch das Schutzgut „Leben und körperliche Unversehrtheit“ (Art. 2 Abs. 2 GG) abgesichert. Die positive Sicherheitsbilanz Deutschlands im europäischen Vergleich legitimiert keine pauschale Entwarnung hinsichtlich technischer Risiken durch alternde Fahrzeugflotten, zumal in Deutschland das durchschnittliche Alter von PKW bei ihrer Verschrottung inzwischen über 18 Jahre liegt. Vielmehr zeigt die Bilanz, dass präventive Maßnahmen – wie regelmäßige Hauptuntersuchungen, flankierende Sicherheitsvorgaben und ein dichtes Prüfnetz – im Zusammenspiel mit Verbesserungen der Straßeninfrastruktur, der Kontrollichte, des Rettungswesens, des Verkehrsverhaltens und sozioökonomischer Strukturen wirksam sind und weiterentwickelt werden sollten, um das erreichte Schutzniveau dauerhaft zu sichern und im gesamtgesellschaftlichen Interesse zu verbessern. Ein Verharren oder gar eine Lockerung stünden weder mit dem Befund bzgl. der Verkehrssicherheit noch mit dem verfassungsrechtlichen Sicherheitsauftrag in Einklang.