SCHADEN.NEWS







04.11.2026

BVDP: GEFÄHRDET DIE VERMEHRTE FIKTIVE ABRECHNUNG DIE FAHRZEUGSICHERHEIT?

Der Bundesverband der Partnerwerkstätten (BVdP) will die Sicherheit von Unfallfahrzeugen stärker in den Fokus rücken. Denn Schäden an der Fahrzeugstruktur, Rückhaltesystemen oder Beeinträchtigungen moderner Fahrerassistenzsysteme können unentdeckt bleiben, wenn nach einem Unfall fiktiv abgerechnet oder nur teilweise instandgesetzt wird. Gerade bei modernen Fahrerassistenzsystemen können bereits minimale Verschiebungen der Sensorik die Funktion beeinträchtigen, ohne dass die Bordelektronik eine Fehlermeldung ausgibt.

Wie der Verband in seiner jüngsten Pressemitteilung deutlich machte, will er deshalb eine nachhaltige Diskussion darüber anstoßen, wie sich solche Risiken erkennen und Fahrzeughalter zuverlässig darüber informieren lassen.

DEKRA-VERSUCHE ZEIGEN RISIKEN BEI MINIMALEN SENSORABWEICHUNGEN

Wie relevant diese Fragestellung ist, zeigen Fahrversuche der DEKRA aus dem Jahr 2023. Die Experten untersuchten, wie sich minimale Abweichungen an Sensoren auf die Funktion von Fahrerassistenzsystemen auswirken. Dafür verstellten sie unter anderem die Frontkamera von drei Testfahrzeugen gezielt so geringfügig, dass die Eigendiagnose der Fahrzeuge keinen Fehler meldete.

Die Folgen waren erheblich: Bei simulierten Notbremssituationen konnten nicht mehr alle Fahrzeuge einen Aufprall verhindern. Bei einem simulierten Fußgängerunfall mit 60 km/h hätten alle drei Fahrzeuge den Fußgänger-Dummy angefahren, obwohl die Sensorabweichungen unterhalb der

Eigendiagnoseschwelle lagen. Auch ein minimal verstelltes Heckradar führte dazu, dass der Totwinkelassistent erst deutlich zu spät warnte.

Laut DEKRA reichen deshalb weder eine reine Sichtprüfung noch das Auslesen der Fahrzeugeigendiagnose aus, um die korrekte Funktion der Sensorik sicher beurteilen zu können. Bereits ein leichter Anstoß, etwa beim Einparken, kann demnach zu einer veränderten Sensorposition führen, ohne dass eine Fehlermeldung erscheint.

AKTUELLE METASTUDIE BESTÄTIGT DEN PRÜFBEDARF

Eine aktuelle Metastudie, die in der letzten Woche (28.10.) veröffentlicht wurde, bestätigt die DEKRA-Erkenntnisse. Für die Studie – an der neben DEKRA auch andere deutsche Prüforganisationen, der FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH und der TÜV-Verband beteiligt waren – wurde untersucht, wie zuverlässig die Eigendiagnose moderner Fahrerassistenzsysteme sicherheitsrelevante Funktionseinbußen erkennt.

Das zentrale Ergebnis: Eine fehlerfreie Eigendiagnose bedeutet nicht zwangsläufig, dass ein Assistenzsystem uneingeschränkt sicher funktioniert. Beschädigungen, Alterung, unsachgemäße Reparaturen oder fehlerhafte beziehungsweise unterlassene Kalibrierungen können die Leistungsfähigkeit von Kameras und Radarsensoren beeinträchtigen, ohne einen Fehlereintrag auszulösen.

Die beteiligten Organisationen sehen deshalb Bedarf, die bisherige Prüfung im Rahmen der Hauptuntersuchung um geeignete Funktions- und Wirkungsprüfungen zu ergänzen. Ziel ist es, nicht nur elektronische Fehlermeldungen auszulesen, sondern auch zu überprüfen, ob die Systeme tatsächlich so arbeiten, wie sie sollen.

ABLENKUNG ERHÖHT DIE BEDEUTUNG FUNKTIONIERENDER ASSISTENZSYSTEME

Dass Fahrerassistenzsysteme zuverlässig funktionieren, ist auch deshalb wichtig, weil die Aufmerksamkeit am Steuer zunehmend durch digitale Anwendungen und Fahrzeugbedienung beansprucht wird. Das ist das Ergebnis einer ebenfalls im Oktober veröffentlichten Untersuchung vom Allianz Zentrum für Technik (AZT). Demnach entsteht jeder dritte Unfall durch Ablenkung – entweder als unmittelbarer Auslöser oder als entscheidender mitwirkender Faktor. Wie stark sich das in kritischen Situationen auswirken kann, zeigen Simulationen des AZT gemeinsam mit dem Unternehmen cogniBIT. Bei einer Gefahrenbremsung des vorausfahrenden Fahrzeugs stieg der Anteil der Kollisionen von 18,2 Prozent bei aufmerksamen Fahrenden auf 54,3 Prozent bei abgelenkten.

Das Ergebnis unterstreicht: Die Bedeutung von Fahrerassistenzsystemen steigt, auch wenn sie die Folgen mangelnder Aufmerksamkeit nicht in jeder Situation verhindern können oder gar die Verantwortung des Fahrenden ersetzen. Gerade deshalb kommt es aber darauf an, dass sie im Ernstfall zuverlässig warnen oder eingreifen können.

FIKTIVE ABRECHNUNG: WER WEIST AUF MÖGLICHE RISIKEN HIN?

Angesichts der zuvor genannten Studien und Ergebnisse rückt auch die Schadenabwicklung in den Fokus. Denn gerade bei fiktiven Abrechnungen, die immer häufiger durch die Unterstützung Künstlicher Intelligenz erstellt werden, steigt das Risiko nicht erkannter Sicherheitsmängel. Der BVdP hatte die damit verbundenen Fragen bereits im April beim Schadenmanagement-Kongress in Leipzig angesprochen. Dort gab der Vorstandsvorsitzende Reinhard Beyer zu bedenken, dass bei einer vollständig digitalisierten, fiktiven Schadenabwicklung der persönliche Kontakt zwischen Fahrzeughalter, Reparaturbetrieb und gegebenenfalls Sachverständigem entfallen kann. „Im Bereich der Fahrerassistenzsysteme kann es durch den Schaden zu minimalen Verschiebungen der Sensortechnik kommen, ohne dass eine Fehlermeldung in der Bordelektronik angezeigt wird. Wer weist die Pkw-Halter darauf hin? Bisher hat das die Werkstatt getan. Erkennt die KI diese möglichen Risiken auch?“, fragte er im Anschluss an eine Diskussion über KI in der Schadenkalkulation.

ANSTOSS BEI BVDP-NETZWERKSTATT FÜR NACHHALTIGE DISKUSSION

Deshalb will der Bundesverband der Partnerwerkstätten die Fahrzeugsicherheit nach Unfällen stärker in den fachlichen und gesellschaftlichen Dialog einbringen. „Dabei geht es weder um eine generelle Reparaturpflicht noch um zusätzliche Bürokratie ohne nachgewiesenen Sicherheitsgewinn. Es geht darum, mögliche Risiken zu erkennen, wissenschaftlich zu bewerten und geeignete Lösungsansätze zu diskutieren“, heißt es dazu in der Verbandsmeldung. Stattdessen sei das Ziel „ein offener Dialog mit Fahrzeughaltern, Sachverständigen, Reparaturbetrieben, Versicherern, Schadensteuerern, Wissenschaft und technischen Institutionen.“

Und genau diesen Dialog will der Bundesverband bei der Netzwerkstatt am 24. November anstoßen – denn auch dort wird das Thema eine zentrale Rolle spielen.

Carina Hedderich