



DIALOGPOST
Ein Service der Deutschen Post

ALLEMAGNE Port payé



Grafik: mix3r

BAVC-Bruderhilfe e.V. | Automobil- und Verkehrssicherheitsclub | www.bavc-automobilclub.de

Das neue Reinheitsgebot: Hat Diesel eine Zukunft?

Ab 2020 darf ein neu zugelassener Pkw maximal 95 g CO₂ pro Kilometer ausstoßen. So ist es in den EU-Klimazielen festgelegt. Um diesen Grenzwert einzuhalten, muss sich ein Benzinmotor mit 4,1 Liter pro 100 km begnügen und ein Dieselmotor mit 3,6 Liter. Da Diesel sparsamer sind als Benziner, ist das Spritlimit bei dieser Motorenart tendenziell leichter zu realisieren. Wären da nicht noch die gesundheits- und klimaschädlichen Stickoxide (NOx), deren Ausstoß die EURO-6-Norm seit September 2015 für Pkw auf 80 Milligramm pro Kilometer begrenzt.

Das Dieselproblem

Beim Benzinmotor zieht der Drei-Wege-Katalysator die Stickoxide zuverlässig aus dem Verkehr. Moderne Turbodiesel motoren hingegen brauchen, u. a. aufgrund der erheblich höheren Verbrennungstemperaturen, ein deutlich aufwendigeres Abgasreinigungssystem, wenn die vorgegebenen Grenzwerte ohne Tricksereien auf dem Prüfstand wirklich eingehalten werden sollen.

Realitätsnähere Testverfahren

Bauchschmerzen bereitet der Automobilindustrie das neue weltweit abgestimmte Testverfahren WLTP (Worldwide Harmonized Light Duty Test Procedure). Denn WLTP, das ab 2017 schrittweise in Europa eingeführt werden soll, liefert wesentlich realistischere Emissionswerte als der gegenwärtige NEFZ-Test (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Ergänzend dazu soll der Schadstoffausstoß nicht nur auf dem Teststand gemessen werden, sondern auch im realen Fahrbetrieb.

Mit Katalysatoren gegen Stickoxide

Grundsätzlich gibt es zwei Verfahren, um Stickoxide aus Dieselabgasen zu filtern – im Fachjargon „zu denoxieren“: Den NOx-Speicherkatalysator (NSC) und die Selektive Katalytische Reduktion (SCR-Katalysator) in Verbindung mit einer wässrigen Harnstofflösung namens AdBlue®.

Der Speicherkat

Im Speicherkat, dem in Europa derzeit gängigsten Verfahren bei EURO-6-Pkw, lagern sich die Stickoxide am Katalysatorstoff an und werden in regelmäßigen Abständen durch Einspritzen von zusätzlichem Kraftstoff verbrannt. Die Häufigkeit dieser Verbrennungsprozedur richtet sich nach Katalysatorgröße und Fahrweise. In kleinen Motoren leistet der Speicherkat gute Dienste und reduziert den NOx-Ausstoß um bis zu 90 %. Unter hoher Last (Autobahn- und Bergfahrten) gerät er jedoch schnell an seine Grenzen. Das macht ihn unter Effizienz- und Kostengesichtspunkten für größere Motoren und Fahrzeuge unattraktiv. Überdies benötigt er Dieselkraftstoff mit niedrigem Schwefelanteil, was außerhalb Europas, z. B. in den USA, ein Problem ist.

Der SCR-Kat

Bei Fahrzeugen ab der Mittelklasse aufwärts hat sich der SCR-Katalysator mit AdBlue® bewährt. Der SCR-Kat ist das derzeit effektivere Verfahren zur Reduktion der Stickoxide im Abgas, erfordert aber auch die kostspieligere Fahrzeugtechnologie: Die Harnstofflösung benötigt einen Extratank, darf nicht einfrieren und muss sich problemlos nachfüllen lassen.

Fortsetzung auf Seite 2

Liebes BAVC-Mitglied,

Zahlen und Zustände sind das Thema dieser Ausgabe:

Niedrige Emissionswerte stellen die Automobilindustrie vor große Herausforderungen. Gute Noten der Mitglieder für die BAVC-Pannenhilfe beweisen, dass die Silbernen Engel, die Pannenhilfe-Flotte der Assistance Partner, ihr Handwerk verstehen. Veraltete Zahlen eines Gutachtens sind mit schuld daran, dass mobilitätseingeschränkte Menschen mit ihren E-Scootern plötzlich nicht mehr Straßenbahn oder Bus fahren dürfen. Schlechte Erfolgsquoten, hoher Altersdurchschnitt, geringer Frauenanteil und mangelnde Qualifikation verordnen der Fahrlehrerausbildung eine Reform. Neu ist auch die Nummer der Pannenhilfe-Hotline. Die neue Rufnummer hatten wir Ihnen bereits mit Ihrer neuen Mitgliedskarte übersandt. Sie finden sie – wie auch die Rufnummer für allgemeine Anliegen – auf unserer Website, die wir weiter für Sie optimieren. Vielleicht riskieren Sie mal wieder einen Klick ;-)

Außerdem berichten wir über die begrüßenswerte Initiative des DVR, Flüchtlinge mit den hierzulande geltenden Verkehrszeichen und -regeln vertraut zu machen. Wir geben Orientierungshilfe für den Fahrradträgerkauf und informieren zu den Verbraucherrechten und -pflichten bei Rückrufaktionen.

Blieben Sie gesund und seien Sie sicher unterwegs!

Katrin Sießl

Katrin Sießl
Geschäftsführender Vorstand

Estlandreise 2016

Die positive Resonanz der ersten Begegnungsreise nach Estland im Jahr 2014 bleibt nicht ohne Folgen. So wird Herr Wilhelm Seehase als Organisator und Leiter auch die zweite Estlandreise begleiten.
Reisezeitraum: 28.07. bis 08.08.2016
 Das Reiseprogramm erhalten Sie bei der BAVC-Geschäftsstelle. *Telefon: 0561 / 70 99 0*

Flotte(n) Fakten



Foto: Assistance Partner

Für die BAVC-Mitglieder ist die silberne Flotte der Assistance Partner im Einsatz. Das zweitgrößte Netzwerk von Pannenhelfern in Deutschland verfügt über 1.900 Pannenhilfs- und Abschleppfahrzeuge. Die silbernen Fahrzeuge mit rotem Assistance-Partner-Schriftzug haben moderne Diagnosetechnik an Bord. Rund um die Uhr im Einsatz und in der Regel binnen 30 Minuten zur Stelle, können sie in 61 % der Einsätze den Fehler direkt vor Ort beheben.

2015 haben die Silbernen Engel insgesamt 405.203 Einsätze absolviert. Auf den Spitzenplätzen der Notrufe rangieren Motorprobleme, Batterieversagen und Fehlfunktionen der Elektrik, mit deutlichem Abstand zu anderen Ursachen wie Unfall-, Reifen- oder Getriebschäden. Alle 478 Netzwerkpartner sind DIN-zertifiziert. Sie arbeiten nach klar definierten, vertraglich vereinbarten Qualitätskriterien und werden regelmäßig überprüft.

Fortsetzung von Seite 1

Über das Motormanagement wird sie in den Abgasstrang eingespritzt, setzt dort Ammoniak frei, das dann im SCR-Katalysator zu Stickstoff (N₂) und Wasser (H₂O) reagiert. AdBlue® ist in Deutschland mittlerweile an jeder Tankstelle in Zwei- oder Fünf-Liter-Gebinden erhältlich. Die Kosten dafür sind gering (7,5 bis 10 Cent pro 100 km). Künftig wird es diesen Zusatzstoff auch an immer mehr Zapfsäulen geben. Einziges Problem: Der SCR-Katalysator benötigt für seine Arbeit heißes Abgas. Deshalb ist er auf kurzen Strecken, etwa im Stadtverkehr, weniger effektiv. So ist die Kombination beider Katalysatoren, wie sie z. B. BMW bei Fahrzeugen der Oberklasse praktiziert, die effektivste, aber auch die teuerste Lösung.

Fahrradträger

Wer im Urlaub nicht auf das eigene Rad verzichten möchte, kommt um einen Fahrradträger kaum herum. Es gibt sie fürs Dach, fürs Heck und für die Anhängerkupplung. Hier ein paar Tipps, worauf man bei der Anschaffung achten sollte.

Dachträger: Dachträger erfreuen sich nach wie vor großer Beliebtheit. Dabei wird das Gestell, je nach Modell, mit ein bis drei Schienen auf dem Autodach verankert. Bei Kombis dient die Dachreling häufig als Befestigungsbasis.
Vorteile: Dachträger sind im Vergleich zu anderen Systemen preiswerter. Die Sicht nach vorne und hinten bleibt unbeeinträchtigt.
Nachteile: Fahrräder müssen auf das Dach gehievt werden – höherer Spritverbrauch durch höheren Luftwiderstand – schlechteres Fahrverhalten durch stärkere Seitenwindanfälligkeit und höheren Fahrzeugschwerpunkt – möglicherweise Probleme mit niedrigen Durchfahrtshöhen (z. B. in Parkhäusern, bei Brücken, an Mautstellen/Grenzübergängen).

Heckträger: Mit einem Heckträger lassen sich die meisten der beim Dachträger genannten Einschränkungen vermeiden. Je nach System können bis zu drei Fahrräder huckepack genommen werden.
Vorteile: nur geringfügige Beeinträchtigung des Fahrverhaltens – vergleichsweise einfache Montage – keine Anhängerkupplung erforderlich.
Nachteile: Eingeschränkte Sicht nach hinten – erschwertes Rangieren und Parken – erschwertes Öffnen der Heckklappe.

Träger für die Anhängerkupplung: Dreh- und Angelpunkt dieses Systems ist der Kugelkopf der Anhängerkupplung, auf den

der Träger für bis zu vier Fahrräder zumeist mittels Spannschrauben montiert wird.
Vorteile: schnelle Montage – problemloses Öffnen der Heckklappe durch Wegklappen des Trägers.
Nachteile: eingeschränkte Sicht nach hinten – vergleichsweise teuerstes System – Anhängerkupplung erforderlich – wenn Nummernschild und Fahrzeugleuchten verdeckt werden, sind in Deutschland zusätzliches (ungestempeltes) Nummernschild, Rück- und Bremsleuchten am Träger erforderlich, abweichende Vorgaben in anderen Ländern sind zu beachten.

Außerdem zu beachten
 Nicht alle Fahrradtypen lassen sich mit diesen Trägersystemen transportieren. Spiel- und Dreiräder gehören ins Wageninnere. Die Hersteller hochwertiger Rennräder und Mountainbikes mit Carbonkomponenten empfehlen für den Transport ihrer Räder noch zusätzliche Befestigungen. Besonders bei schweren Rädern (z. B. Hollandräder und E-Bikes) ist die Maximallast des Trägers schnell erreicht.

Kosten, Qualität, weitere Informationen
 Dachträger gibt es bereits ab 30 €, Heckträger rangieren zwischen 50 € und 450 €. Empfehlenswerte Modelle sind schon für 250 € erhältlich. Kupplungsträger für bis zu vier Räder können um die 2.000 € kosten. Ein niedriger Preis sollte nicht das alleinige Kaufkriterium sein. Vermeyentlich günstige Systeme weisen vergleichsweise häufig Qualitätsmängel auf. Ausführliche Informationen und Testberichte zu aktuellen Modellen gibt es im Fachhandel und u. a. auch hier:
www.fahrradtraeger-test.de
www.fahrradtraeger-test.org
www.kupplung.de/fahrradtraeger



Foto: crazymedia

Auch japanische Autobauer wollen den Diesel sauberer machen. Mazda versucht das ohne zusätzliche Katalysatoren. Stattdessen arbeitet der Motor mit wesentlich geringerer Verdichtung und niedrigeren Verbrennungstemperaturen, was die Stickoxidbildung mindert. Das Ganze ist kombiniert mit einem ausgefeilten Abgasrückführungssystem. Wie weit dieses Konzept trägt, bleibt abzuwarten.

Fazit
 Schadstoffarme Dieselmotoren zu bauen, ist technisch möglich, aber nicht billig. Doch damit „Clean Diesel“ kein leeres Werbesprechen bleibt, müssen wir bereit sein, mehr Geld für effektivere Technik auszugeben.

Und das nicht nur bei den konventionellen Antrieben. Wenn der Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) zu bedenken gibt, dass sich „die sehr guten Erfolge bei der CO₂-Minderung nicht linear fortschreiben lassen“ und die Autoindustrie sich an einem Punkt befinde, „von dem aus es keine einfachen Lösungen mehr gibt“, darf das getrost auch als Bekenntnis zur Weiterentwicklung alternativer Konzepte, wie der Elektromobilität, verstanden werden. Mag sein, dass die neuen Testverfahren endlich realistische Verbrauchs- und Emissionswerte liefern. Unserer Gesundheit und dem Klima ist es egal, wie die Emissionen zustande kommen, die sie schädigen.

Verkehrssicherheitsarbeit für Flüchtlinge



Foto: DVR

Wer sich an Regeln halten soll, muss sich vorher mit ihnen vertraut machen können. In puncto Verkehrsregeln hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR), unterstützt von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), die Initiative ergriffen. Unter dem Titel „German Road Safety“ wurden zwei Broschüren, eine Website und eine Smartphone-App entwickelt. Sie sollen Flüchtlingen die wichtigsten Verkehrszeichen und -regeln vermitteln und ihnen helfen, sich im Straßenverkehr hierzulande zurechtzufinden.

Unter www.germanroadsafety.de sind u. a. die beiden bereits auf Deutsch vorliegenden Broschüren „Unterwegs in Deutschland“ und „Fahrradfahren in Deutschland“ online verfügbar. Die fremdsprachigen Fassungen sind jeweils dreisprachig konzipiert und in vier Versionen geplant:

- Deutsch/Englisch/Arabisch
- Deutsch/Farsi/Paschtu
- Deutsch/Französisch/Tigrinisch
- Deutsch/Albanisch/Kurdisch

Die erste Version soll noch im Frühjahr erscheinen. Sie kann, wie alle folgenden, in gedruckter Form über die Website oder auch per E-Mail beim DVR kostenlos bestellt werden: germanroadsafety@dvr.de

Menschen im Web unterwegs

MOOCs (Massive Open Online Courses), so nennt sich eine der neuen internetbasierten Lernformen. Frei über das Internet können Lernende auf didaktisch aufbereitete multimediale Kursmaterialien zugreifen und bei Interesse auch im engen Austausch mit den anderen Kursteilnehmern lernen. openHPI heißt die MOOC-Plattform des Hasso-Plattner-Instituts in Potsdam. Die Kurse sind kostenlos und werden ausschließlich online angeboten. Das breitgefächerte Angebot richtet sich an interessierte Laien und Experten gleichermaßen. Wer sich für Fragen zur Online-Sicherheit, zum Umgang mit Social Media oder schlicht zur Funktionsweise des Internet interessiert, kann hier seine Kenntnisse erweitern: www.open.hpi.de

E-Scooter-Verbot im Öffentlichen Nahverkehr: BSK macht mobil



Foto: BSK e.V.

Alles begann mit einem Gutachten, das die STUVA (Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen) im Auftrag des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erstellt hatte. Dieses Gutachten stufte die Mitnahme von E-Scootern, wie sie ältere und gehbehinderte Menschen anstelle eines Rollstuhls nutzen, in Bussen und Bahnen als gefährlich ein. Darüber informierte der VDV seine Mitgliedsunternehmen per Rundschreiben. Und dann dauerte es nicht lange, bis Scooterfahrer samt Fahrzeug bei immer mehr Bussen und Straßenbahnen vor verschlossenen Türen standen.

Der BSK (Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V.) sieht mobilitätseingeschränkte und körperbehinderte Menschen, die E-Scooter nutzen, durch diese Praxis diskriminiert und ging bereits gerichtlich dagegen vor. Mit Erfolg. In einem Verfahren gegen die Kieler Verkehrsbetriebe folgte das Oberlandesgericht Schleswig Holstein der Argumentation des BSK und wertete den Beförderungsausschluss als Diskriminierung Körperbehinderter.

Auch die Rhein-Neckar Verkehrs GmbH (RNV), die seit Jahresbeginn aufgrund von Sicherheitsbedenken keine E-Scooter mehr befördern will, hat der BSK inzwischen abgemahnt. Ein Sprecher des RNV ließ jedoch verlauten, dass man eine außergerichtliche Lösung in der Sache anstrebe.

Ein konkreter Vorwurf des BSK gegen das STUVA-Gutachten besteht darin, dass es nicht auf konkrete Vorfälle gestützt sei, sondern lediglich vage darauf verweise, dass „verschiedene Verkehrsunternehmen“ „kritische Situationen“ beobachtet hätten. Zudem beziehe sich das Gutachten auf veraltete Zahlen, die teilweise noch aus dem Jahr 1992 stammten. Laut BSK habe inzwischen ein neues Gutachten der STUVA ergeben, dass sich ein E-Scooter in einem Linienbus durchaus kippsicher aufstellen lasse. In dieser Angelegenheit scheint also das letzte Wort noch nicht gesprochen.

Zwischen Verantwortung und Spaßhaben

Risikosportarten – auch das Moppedfahren – leben von ihrer Faszination. Zu diesem Faszinosum gehört die Gefahr und der richtige Umgang mit ihr. Wer sich auf die faszinierende Welt des Moppedfahrens einlässt, wird entweder sehr bald auf die Nase fallen oder eben merken, dass es viel zu lernen gibt. Natürlich ist es immer gut, früh anzufangen (leider ist die 45km/h-Beschränkung für richtige 50er-Mopeds auf ihre Weise auch gefährlich). Eine gute Ausbildung, eine gute Schutzausrüstung, kein Alk und sonstiges Zeug sind weitere Zutaten für eine maximal sichere Mobilität. (Die alten Hasen wissen, wovon sie sprechen. Sonst wären sie ja nicht alt geworden.)

Aber das Wesentliche ist die innere Einstellung und die kommt nicht von selbst: Die Fähigkeit, Gefahren zu erkennen, mit Fehlverhalten anderer zu rechnen, die Straße zu lesen und das eigene Können realistisch einzuschätzen, hat mehr mit Selbstkritik und -reflexion zu tun, als einem manchmal lieb ist. Und doch: Erst mit dem Fahren kommt die Erfahrung und hoffentlich auch eine gewisse Reife. Das gilt auch für Autofahrer. Schön, wenn sich Auto- und Moppedfahrer verantwortlich begegnen. Gerade jetzt, wenn es wärmer wird, kommen die Moppedfahrer wieder ins Straßenbild. Bitte schauen Sie genau hin.

Und zwei Tipps hätte ich noch: Der BAVC bezuschusst die Teilnahme an einem Sicherheitstraining (jedoch kein „sicher Heizen“). Und die gcm veranstaltet von 4. – 8. Mai 2016 ihre jährliche Freizeit Motorrad und Glauben (MuGl). Eine gute Gelegenheit für jüngere Moppedfahrer, sich mit sich, mit dem eigenen Glauben und der eigenen inneren Einstellung und, hach ja, mit dem einen oder anderen alten Hasen auseinanderzusetzen.

Ihr Michael Aschermann | www.kradapostel.de
Sprecher der Gemeinschaft christlicher Motorradgruppen (gcm) | www.verkehrskoach.com

IMPRESSUM

Herausgeber:

BAVC-Bruderhilfe e.V., Automobil- und Verkehrssicherheitsclub, Karthäuserstraße 3a, 34117 Kassel, Telefon 05 61/7 09 94-0
www.bavc-automobilclub.de

Verantwortlich i.S.d.P.:

Katrin Sießl, Geschäftsführender Vorstand
Konzeption, Layout/Realisation:
PEAK.B Agentur für Kommunikation GmbH, Berlin
Herstellung: Druckerei Raisch GmbH, Reutlingen



Bruderhilfe e.V.
Automobil- und
Verkehrssicherheitsclub

Rechte und Pflichten bei Rückrufaktionen

Der Hersteller, sein Bevollmächtigter und der Einführer haben im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit Vorkehrungen zu treffen, mit denen sich vom Produkt möglicherweise ausgehende Risiken vermeiden lassen: Rücknahme, Warnungen, Rückruf.

In Deutschland regelt diese Maßnahmen u.a. das Produktsicherheitsgesetz (ProdSG). Entsprechende Aktionen können in der Datenbank „Gefährliche Produkte in Deutschland“ der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) online recherchiert werden. Wie man von einem Produktrückruf erfährt – direkt durch den Hersteller oder über die Medien –, hängt oft von der konkreten Produktgefahr ab. Eine gesetzliche Regelung dazu gibt es leider nicht. Häufig erhält man auch erst während einer Inspektion oder einer Reparatur Kenntnis davon. Laut *produktueckrufe.de* erreichen Produktwarnungen bzw. -rückrufe lediglich 8–13 % der betroffenen Verbraucher. Ein Beispiel: Infolge eines Produktfehlers ist die erworbene Sache, ein Pkw, mangelhaft. Außer beim

Privatverkauf stehen dem Käufer dann die gesetzlichen Gewährleistungsrechte zu. Er kann vom Händler, seinem Vertragspartner, die Mangelbeseitigung verlangen.

Ist die Gewährleistungsfrist bereits abgelaufen, gelten Ansprüche gegen den Hersteller zur kostenlosen Beseitigung der Gefährdung nach Ansicht der Gerichte nur bedingt. Das Oberlandesgericht Hamm sieht eine Pflicht zur kostenlosen Beseitigung der Gefahr, wenn bereits zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Produkts ein Konstruktionsfehler vorgelegen hat (Urteil vom 16.05.2007, Az. 8 U 4/06). So soll vermieden werden, dass Hersteller bei den Entwicklungs- und Herstellungskosten sparen und sich sodann der Einstandspflicht für etwaige Schäden durch Nachschieben einer Warnung entledigen. Kommt es dennoch zu einem Schaden, weil der Rückruf zu spät erfolgt ist, haftet der Hersteller für die entstandenen Schäden, sofern das Produkt nicht älter als zehn Jahre ist. Der Geschädigte hat also Anspruch auf Ersatz für sämtliche Mangelgeschäden, nicht aber auf Ersatz

für das fehlerhafte Produkt/Produktteil. Für Sachschäden gilt eine Selbstbeteiligung von 500 €. Vorteil: Der Verbraucher muss nur den Fehler und die Schadensursache beweisen, nicht aber das Verschulden des Herstellers.

Wo das Produkthaftungsgesetz nicht greift, besteht ggf. eine Haftung nach den deliktischen Vorschriften gem. §§ 823 ff. BGB. Hier muss der Verbraucher aber auch das Verschulden des Herstellers beweisen. Es gibt keine Verbraucherpflicht, einen Rückruf zu beachten. Doch wer ihn wissentlich ignoriert, dem kann im Schadensfall ein Mitverschulden angelastet werden. Schlimmstenfalls verliert er seinen Anspruch, Schäden geltend machen zu können. Rückrufaktionen sollte man also ernst nehmen.

Die BAVC-Verkehrsrecht-Tipps präsentiert: Rechtsanwältin Nicole Gronemeyer RAe. Korzus Piewack Horstkötter und Partner Hemmstraße 165 | 28215 Bremen
Telefon 04 21/37 77 90 | Telefax 04 21/376 00 86
rae@korzus-partner.de | www.korzus-partner.de

Bewährungshelfer im Straßenverkehr: Die Reform der Fahrlehrerausbildung



Hohe Durchfallquoten, hoher Altersdurchschnitt, geringer Frauenanteil, mangelnde pädagogische Fähigkeiten – die Beweggründe für die Reform der Fahrlehrerausbildung sind vielfältig. Dass sie notwendig ist, wird jeder bestätigen, der seine Fahrschulzeit nicht unbedingt zu den Sternstunden seiner Jugend zählt.

Fahrlehrer, die aus der Haut fahren, frauenfeindliche Sprüche vom Stapel lassen oder gar handgreiflich werden – das Netz ist voll von Schilderungen frustrierter Fahrschüler. Andererseits ist es auch für Fahrlehrer kein Zuckerschlecken, tagaus, tagein Copilot unterschiedlich talentierter Fahranfänger zu sein. Noch beim 32. vergeblichen Einparkversuch in eine fußballfeldgroße Parklücke die Conte-

nance zu wahren, das verlangt selbst stoischsten Naturen einiges ab. Deshalb sollen in der Fahrlehrerausbildung ab 2017 die pädagogischen Fähigkeiten mehr Gewicht erhalten. So sind 460 der insgesamt 910 Stunden Ausbildung für Pädagogik und Psychologie vorgesehen. In den übrigen 450 Stunden soll das technische und rechtliche Wissen vermittelt werden.

Das Mindestalter für die Ausbildung wird von 22 auf 21 Jahre gesenkt. Künftig kann jedoch nicht mehr jeder Fahrlehrer werden. Nur, wer mindestens Mittlere Reife hat und die neu eingeführte fahrpraktische Prüfung erfolgreich absolviert, bekommt grünes Licht für seine Ausbildung zum Fahrlehrer.

Nach acht Monaten Theorie mit Kurzpraktikum winkt am Ende des ersten Ausbildungsteils die befristete Fahrlehrererlaubnis. Der zweite Teil sieht vier Monate Lehrpraktikum in einer Fahrschule vor. Wer in den abschließenden Lehrproben in Theorie und Praxis überzeugt, darf danach unbefristet als Fahrlehrer arbeiten. (Ob auch die Ausbildung zum Fahrprüfer reformiert wird, war bis Redaktionsschluss nicht in Erfahrung zu bringen.)

120 Jahre Mietwagen

Als am 15. Januar 1896 in Paris die erste Autovermietung der Welt eröffnete, war das Automobil noch ein Exot im Straßenbild und für die meisten Menschen ebenso suspekt wie unerschwinglich. Doch für die Neugierigen unter ihnen gab es nun eine bezahlbare Möglichkeit, sich mit dieser neuen Fortbewegungsart vertraut zu machen. Das Geschäft mit den Mietwagen blühte dann vor allem in den USA. Rent-a-Ford hieß die erste amerikanische Autovermietung, 1918 von Walter L. Jacobs gegründet. Jacobs hatte bereits Hunderte Wagen in seinem Bestand, als er sein Geschäft später an John Hertz verkaufte. Heute ist Hertz eine der größten Autovermietungen der Welt. Selbstfahrer Union hieß der Pionier im deutschen Leihwagengeschäft, firmierte später unter Union InterRent und ist heute unter dem Namen Europcar wie Hertz weltweit tätig.

Franz Korzus

* 23.05.1948 † 13.12.2015

Als Fachanwalt für Verkehrsrecht hat er uns über viele Jahre in unserer Arbeit unterstützt und auch als Autor der Verkehrsrecht-Tipps begleitet.

In Dankbarkeit und stillem Gedenken BAVC-Bruderhilfe e.V.