



DIALOGPOST
Ein Service der Deutschen Post

ALLEMAGNE Port payé



Illustration: eLenabsI

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

Mit Datenschätzen zu nachhaltigen Mobilitätskonzepten

15 Millionen Pendler-Fahrzeuge, nicht selten drei Stunden Weg zur Arbeit und ein hoffnungslos überlasteter Nahverkehr. Dieses Szenario beschreibt keine Großstadt in Deutschland, sondern die Situation in Mexico City. Konzepte sind gefragt, die den finalen Verkehrsinfarkt verhindern helfen. Und anderen schnell wachsenden Städten als Modell dienen können.

Menschen wie Monica Arzo und José Castillo, beide Architekten und Stadtplaner, beschäftigen sich mit den Fragen der Mobilität in den Metropolen von morgen. In ihrem Interview für das Magazin Dekra Solutions zeigen sie sich überzeugt: Nicht das Auto an sich ist schuld, sondern die Art seiner Nutzung. So sehen sie im Fall von Mexico City, das aufgrund seiner Größe und der sozialen wie geographischen Komplexität in einer eigenen Liga spielt, die Lösung in der Vernetzung der Transportarten und der Bevorzugung des öffentlichen Nahverkehrs gegenüber dem Individualverkehr.

Was in der Theorie einfach und plausibel klingt, wirft in der Praxis viele Fragen auf. Zum Beispiel wie man die Daten gewinnt, die notwendig sind, um entsprechende Projekte planen und umsetzen zu können. Nur wer die Motive und Entscheidungskriterien der Verkehrsteilnehmer – in diesem Fall der Pendler – kennt, kann auch Angebote entwickeln, die eine Chance auf Erfolg haben.

Im Fall ihrer Pilotprojekte für Mexico City führte für Arzo und Castillo der Weg über die Zusammenarbeit mit Unternehmen,

Einrichtungen und Organisationen. Auch die Stadtverwaltung von Mexico City war mit an Bord. Sie alle hatten Vertrauen in das Projekt und den gewissenhaften Umgang mit den von ihnen zur Verfügung gestellten Daten. So bekamen die Stadtplaner Zugang zu Pendlerdaten von 14.000 Angestellten und Studenten in Santa Fe. Auf dieser Grundlage konnten nun Projekte in Angriff genommen werden, die sich langfristig positiv auf die Lebens- und Luftqualität sowie den Energieverbrauch der mexikanischen Mega-Stadt auswirken werden.

Diese Projekte können sich ganz unterschiedlich gestalten: In Gebieten ohne öffentlichen Nahverkehr kann z. B. die smartphone-basierte Organisation von Fahrgemeinschaften oder Sammeltransporten Straßen und Parkraum deutlich entlasten. In Deutschland werden bereits lernende Systeme getestet. Per App ermitteln sie vor Fahrtbeginn die Wahrscheinlichkeit, am Zielort einen Parkplatz zu finden. Dann lotsen sie dorthin oder bieten transmodal – also verkehrsmittelübergreifend – bessere Fortbewegungsalternativen für die Strecke an. Selbst Seilbahnen werden mancherorts als Ergänzung des innerstädtischen Nahverkehrs diskutiert. Es ist alles eine Frage örtlicher Gegebenheiten und natürlich der Daten, die zunächst erhoben werden müssen.

Allerdings lässt der schier unendliche Datenhunger webbeherrschender Unternehmen wie Google, Amazon & Co. oder der NSA-Datenspionageskandal selbst bei technikfreundlichsten Zeitgenossen die Alarmglocken schrillen. (Fortsetzung auf Seite 2)

Liebes BAVC-Mitglied,

an der Art und Weise, wie wir uns heute im Alltag fortbewegen, lässt sich vieles ablesen. Nicht nur Emissionen und Ressourcenverbrauch. Richtig gesammelt und interpretiert können diese Daten noch mehr für uns tun. Sie können Aufschluss darüber geben, wie sich unsere Mobilität besser gestalten ließe: bedarfsgerecht und nachhaltig.

Verantwortungsvolle Mobilität ist auch das Thema der anderen Artikel dieser Ausgabe. Hätten Sie z. B. gedacht, dass das mit der Rettungsgasse auf der Autobahn noch immer nicht so richtig klappt? Oder dass Musikhören beim Autofahren, auch wenn es die Stimmung hebt, Aufmerksamkeit kostet?

Können Sie aus dem Stand heraus sagen, bis wann Ihr Auto TÜV hat? Und wie halten Sie's mit der Ölstandskontrolle: nach jedem Tanken oder wenn's hochkommt einmal im Jahr?

Anregungen aufzugreifen und die eigene Routine an der ein oder anderen Stelle zu überdenken, kann mitunter sehr gewinnbringend sein. Hierzu könnte auch das seit Juli 2018 geltende EU-Pauschalreiserecht ein paar höchst willkommene Erkenntnisse bereithalten.

Blieben Sie gesund und seien Sie sicher unterwegs.

Katrin Sießl

Katrin Sießl
Geschäftsführender Vorstand



Wenn alles steht: erlaubt, verboten und geduldet



War Stau früher eher ein Ferienphänomen, gehört er inzwischen zur Standard-Alltags-erfahrung. Was erlaubt ist und was nicht – hier eine kurze Checkliste:

Aussteigen?

Verboten, auch bei Gluthitze im Wagen. Aussteigen ist nur erlaubt, um die Unfallstelle zu sichern. Bei längeren Wartezeiten zeigt sich die Polizei allerdings nachsichtig. Ausgedehnte Spaziergänge, etwa zur Stauquelle/Unfallstelle, sollten unterbleiben. Auch das Gaffen und Fotografieren an der Unfallstelle und die Behinderung der Einsatzkräfte wird mittlerweile streng geahndet.

Standstreifen nutzen?

Wer den Standstreifen als Abkürzung Richtung Urlaubsziel oder Feierabend nutzt, riskiert 75 € und einen Punkt in Flensburg. Auch, wenn lediglich der nächste Rastplatz oder die nächste Ausfahrt angesteuert wird. Einzige Ausnahme: Autobahnen, auf denen Schilder und grüne Pfeile freie Fahrt auf dem Standstreifen signalisieren.

Ausnahmen für Motorradfahrer?

100 € Geldbuße und ein Punkt in Flensburg drohen Zweiradfahrern, wenn sie sich zwischen den Fahrzeugen nach vorne schlängeln. Links überholen ist Motorradfahrern im Stau zwar theoretisch erlaubt, aber praktisch aufgrund des erforderlichen Sicherheitsabstands kaum möglich und daher nicht zu empfehlen.

Telefonieren im Stau?

Auch im Stau darf im Auto nicht ohne Freisprechanlage telefoniert werden. Nur wenn der Wagen steht und der Motor ausgeschaltet ist, darf das Telefon in die Hand genommen werden. Andernfalls drohen 60 € Bußgeld und ein Punkt in Flensburg.

Spurwechsel bei Engstellen?

Wer von der blockierten Fahrspur auf die danebenliegende weiterführende wechseln möchte, sollte dies erst unmittelbar vor der Engstelle tun. Auf diese Weise werden alle verfügbaren Fahrspuren optimal genutzt. Zu frühes Wechseln führt zu unnötigen Verzögerungen im ohnehin stockenden Verkehrsfluss und begünstigt weitere Staubil- dung. Wer andere am Einfädeln absichtlich hindert, muss mit 20 € Verwarnung rechnen.

Rechts überholen?

Herrscht auf der linken Spur Stillstand oder bewegen sich die Fahrzeuge dort mit max. 60 km/h, darf rechts vorbeigefahren werden. Bei stehendem Verkehr mit 20 km/h, bei

rollendem mit 20 km/h Differenzgeschwindigkeit, also max. 80 km/h. Zuwiderhandlungen können mit 100 € Bußgeld und einem Punkt geahndet werden.

Rückwärtsfahren/Wenden?

Keinesfalls. Einzige Ausnahme: Wenn die Polizei im Zuge von länger dauernden Vollsperrungen die Autofahrer dazu auffordert, um den Verkehr von der Autobahn abzuleiten. Wer eigenmächtig den Rückweg antritt, riskiert bis zu 200 € Bußgeld, zwei Punkte und einen Monat Fahrverbot.

Wann Rettungsgasse bilden?

Manchen noch nicht in Fleisch und Blut übergegangen, aber wichtig: Sobald ein Stau sich abzeichnet, muss die Rettungsgasse gebildet werden. Nicht erst bei Herannahen der Rettungsfahrzeuge. **Um die Gasse zu bilden, ziehen Fahrzeuge auf der linken Spur nach links und Fahrzeuge auf der mittleren und rechten Spur nach rechts, ohne den Standstreifen zu blockieren.** Wer sich nicht daran hält, riskiert 20 € Verwarnungsgeld.

(Fortsetzung von Seite 1) Wie wenig Kontrolle wir mitunter über unsere eigenen Daten und digitalen Spuren haben, bewies jüngst auch Facebooks Umgang mit Nutzerdaten. Andererseits zeigen Projekte wie das für Mexico City, wie wertvoll Datenschätze für die Allgemeinheit sein können: Sinnvoll und nicht aus rein kommerziellem Interesse erhoben und genutzt, bergen sie den Schlüssel zu nachhaltigen Lösungen für die drängenden Probleme unserer Zeit. Richtig abzuwägen zwischen dem Schutz der Privatsphäre und dem gesellschaftlichen Nutzen für alle, ist vielleicht die wichtigste Aufgabe der Menschen von heute für die Welt von morgen.

und Rückstände bei der Verbrennung verunreinigt wird, sollten die Wechselintervalle unbedingt eingehalten werden. Moderne Fahrzeuge kündigen per Service-Intervall-Anzeige den nächsten Werkstatttermin an. Nicht zuletzt im Interesse der Gewährleistung sollte dieser Termin zeitnah wahrgenommen werden.

Ölfilterwechsel

Regelmäßiger Ölfilterwechsel ist ebenso wichtig. Der Filter fängt die im Öl enthaltenen Ablagerungen und Partikel auf und muss im Rahmen der Service-Intervalle ersetzt werden. Andernfalls droht erhöhter Motorverschleiß. In der Regel wird beim Ölwechsel auch der Filter ausgetauscht.

Ölkontrolle

Abzuwarten, bis das Ölkännchen-Symbol im Tachodisplay aufleuchtet, ist keine gute Idee. Denn dann ist der Öldruck bereits zu gering und der Motor droht Schaden zu nehmen. In diesem Fall: sofort anhalten und den Motor abstellen. Besser ist es, regelmäßig den Ölstand zu kontrollieren und sich dabei nicht nur auf die regelmäßigen Service-Intervalle der Werkstatt zu verlassen.

Als Faustregel empfiehlt der BAVC, bei jedem dritten Tankstopp auch den Ölstand zu kontrollieren. Bei älteren Fahrzeugen lohnt die Kontrolle noch häufiger. Das Auto sollte mit warmem Motor auf ebener Fläche stehen. Nach dem Ausschalten des Motors noch ein paar Minuten warten, bis sich das Motoröl wieder in der Ölwanne gesammelt hat. Unter der geöffneten Motorhaube den in der Regel gut sichtbaren Ölmesstab suchen. Diesen herausziehen und mit einem sauberen fusselfreien (Papier-)Tuch abwischen. Anschließend den Ölstab bis zum Anschlag wieder in die Öffnung stecken, erneut herausziehen und prüfen, ob der Ölpegel zwischen Minimum- und Maximum-Marke liegt. Ist er zu niedrig, sollte Öl nachgefüllt werden. Öl vorsichtig dosieren und ggf. zwischendurch noch einmal wie oben beschrieben nachmessen. Wer eine kleine Ölreserve an Bord hat, ist nicht auf das Angebot der Tankstelle angewiesen. Wichtig: Die Bezeichnung/Codierung muss der Herstellervorgabe entsprechen (im Bordhandbuch zu finden und manchmal auch auf einem im Motorraum befestigten Zettel mit den Daten des letzten Ölwechsels).

freien (Papier-)Tuch abwischen. Anschließend den Ölstab bis zum Anschlag wieder in die Öffnung stecken, erneut herausziehen und prüfen, ob der Ölpegel zwischen Minimum- und Maximum-Marke liegt. Ist er zu niedrig, sollte Öl nachgefüllt werden. Öl vorsichtig dosieren und ggf. zwischendurch noch einmal wie oben beschrieben nachmessen. Wer eine kleine Ölreserve an Bord hat, ist nicht auf das Angebot der Tankstelle angewiesen. Wichtig: Die Bezeichnung/Codierung muss der Herstellervorgabe entsprechen (im Bordhandbuch zu finden und manchmal auch auf einem im Motorraum befestigten Zettel mit den Daten des letzten Ölwechsels).

Ölwechselintervalle

Bei modernen Motoren ist ein Ölwechsel meistens erst nach 15.000 bis 30.000 Kilometern notwendig. Aber auch bei langen Service-Intervallen mit sogenannten Longlife-Ölen muss der Pegel stimmen. Da Motoröl altert, durch Staub, mechanischen Abrieb

Pedeletrisch unterwegs



Illu: kebox

Pedelecs erfreuen sich immer größerer Beliebtheit. Nicht nur Senioren haben das neue Fahrgefühl für sich entdeckt. Auch jüngere sportlich ambitionierte Radfahrer wissen die elektrische Antriebsunterstützung zu schätzen. Herzstück des Pedelec ist der Akku. Sachgemäß verwendet beträgt die Lebensdauer dieser Stromzelle heute 5 bis 7 Jahre. Sie ist auf 750 bis 1.000 Voll-Ladezyklen ausgelegt. Je nach Beanspruchung sind damit 35.000 bis 90.000 Gesamt-Kilometer möglich – sorgsame Wartung und Pflege vorausgesetzt. Hier die wichtigsten Tipps für volle Energie.

• So oft wie möglich laden

Teilladungen wirken sich nicht negativ auf die Akku-Lebensdauer aus. Immer das dazugehörige Ladegerät verwenden. Ggf. zweites Ladegerät anschaffen, um zu Hause und am Arbeitsplatz laden zu können.

• Auf Umgebungstemperatur achten

Nicht bei Temperaturen von unter 0 Grad und über 40 Grad Celsius laden. Nicht in der Nähe von brennbaren Materialien und nicht unbeaufsichtigt laden. In der kalten Jahreszeit Akku vor Kälte schützen und erst bei Fahrtantritt am Fahrrad befestigen.

• Nicht leer lagern

Wird der Akku längere Zeit nicht genutzt, z. B. wegen Winterpause, dann mit ca. 60% Ladung bei 15 bis 20 Grad Raumtemperatur aufbewahren, von Zeit zu Zeit den Ladezustand prüfen und ggf. wieder etwas nachladen. Vor direkter Sonneneinstrahlung schützen. Während der Fahrt ist Sonneneinstrahlung zwar unvermeidbar, aber beim Parken sollte der Akku sich im Schatten erholen können. Oder Akku einfach ausbauen und mitnehmen.

• Nicht am Akku herumschrauben

Eine ggf. notwendige Überprüfung des Akkus sollte nur durch eine zertifizierte Werkstatt geschehen. Andernfalls droht neben Explosionsgefahr der Verlust sämtlicher Garantie- und Gewährleistungsansprüche.

• Pedelec als Fluggepäck

Akkus sind Gefahrgut, müssen als solches deklariert und entsprechend befördert werden. Die Mitnahmeregelungen rechtzeitig vor der Reise mit der Fluggesellschaft klären. (Für den Transport per Bahn nicht erforderlich.)

• Gebrauchsanleitung lesen

Für alle Fragen rund um den Akku ist die Gebrauchsanleitung unverzichtbar und sollte gründlich gelesen werden. Viele Hersteller halten diese auch online verfügbar.

Elektrofahrräder mit Nummernschild

Ja, die gibt es, und sie dürfen nicht den Radweg benutzen. Sogenannte S-Pedelecs können bis zu 45 km/h schnell fahren. Bestimmt ist es nur eine Frage der Zeit, wann so ein Teil das erste Mal vor Ihnen im Stadtverkehr auftaucht und versucht mitzuschwimmen. Spätestens dann gehen Sie die Fahrzeuge mit dem kleinen Kennzeichen etwas an. Spannende Frage dabei: Wie verhalten Sie sich?

Drängen Sie sich mit knappem oder knappstem Abstand vorbei? Oder schützen Sie den Strampler, indem Sie ihm den Rücken freigehalten? Und wenn Sie bereit sind, dies bei einem Radfahrer zu tun, warum nicht auch bei einem Rollerfahrer oder einer -fahrerinnen?

Von den S-Pedelecs vielleicht mal abgesehen: Gerade die Menschen, die mit Fahrzeugen mit Versicherungskennzeichen unterwegs sind, sind in der Regel auf genau diese Form der Mobilität angewiesen. Demzufolge fahren sie auf ihren S-Pedelecs, Mofas, Mopeds und Rollern zu jeder Tages- und Nachtzeit und bei jedem Wind und jedem Wetter. Dabei sind sie, im Gegensatz zu Ihnen, von keinem schützenden Auto umgeben und damit einem höheren Unfallrisiko ausgesetzt.

Diese oft jungen Menschen haben das gleiche Recht auf Mobilität und somit auf soziale Teilhabe wie Sie. Wie hoch deren Unfallrisiko de facto ist, entscheiden immer auch die anderen Verkehrsteilnehmer mit. Ganz besonders die, die hinter ihnen fahren. Und irgendwann vielleicht auch mal Sie. Bleibt die Frage: Wie verhalten Sie sich dann?

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

Musik beim Autofahren



Gibt es eigentlich Einpark-Musik? Die meisten Menschen dürften dazu neigen, die Musik leiser zu drehen, wenn sie rückwärts in eine enge Parklücke manövrieren. Und zwar nicht nur, um die Parkpiepser besser zu hören. Moderne Audiosysteme senken die Lautstärke beim Rückwärtsfahren automatisch ab. Es scheint also einen Zusammenhang zu geben zwischen Hörgenuss und Konzentrationsvermögen.

Emotionen spielen beim Autofahren ohnehin eine gewaltige Rolle. Ärger und Wut schlagen sich messbar in einem aggressiveren Fahrstil nieder. Dies hat u. a. Berit Frehse 2014 in ihrer verkehrspsychologischen Dissertation empirisch nachgewiesen. Wenn zusätzlich noch harte Musik, etwa Hardrock, durch Rhythmus, Lautstärke und Tempo den Belastungsprozess im Körper verstärkt, werden mentale Ressourcen

beansprucht und die Aufmerksamkeit beeinträchtigt. Aber auch Freude und andere positive Emotionen können die am Steuer erforderliche Konzentration schmälern. Wer seine Lieblingsmusik im Auto hört und darauf emotional stark reagiert, läuft ebenfalls Gefahr, vom Fahren abgelenkt zu sein. DEKRA-Verkehrspsychologin Thomas Wagner vergleicht diesen Gemütszustand mit dem nach niedrigem Alkohol- oder Drogenkonsum und verweist dabei auf internationale Studien.

Das Schwelgen in Gefühlen, das Abschweifen in Gedanken und schöne Erinnerungen kostet Aufmerksamkeit. Wagner räumt ein, dass das Hören der Lieblingsmusik zum Vertreiben von schlechter Laune und Aggression durchaus geeignet sei. Beim Autofahren sollte man dies jedoch nur in Verbindung mit folgender Gedankenstopp-Übung tun, rät der Verkehrspsychologin: Man stellt sich ein Stoppschild vor und schiebt es vor die negativen Gedanken, die die Stimmung trüben. Dann steigt man aus dem Auto aus, schnauft ordentlich durch und bewegt sich ein wenig an der frischen Luft. Ist der Kopf frei und die Gedanken neu sortiert, steigt man wieder ein, startet die Lieblingsmusik und setzt die Fahrt fort.

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

Das neue EU-Pauschalreiserecht

Seit Juli 2018 gelten EU-weit die neuen Regelungen und stärken die Verbraucherrechte. Hier eine kurze Einführung:

Eine Pauschalreise besteht aus mindestens zwei verschiedenen Arten von Reiseleistungen wie z. B. Flug und Übernachtung. Auch Reisen, deren vertraglich vereinbarte Leistungen auf Wunsch des Reisenden oder gemäß seiner Auswahl zusammengestellt worden sind, gelten als Pauschalreise. Dasselbe gilt für Reisen, bei denen der Reiseveranstalter vertraglich das Recht einräumt, die Auswahl der Reiseleistung aus seinem Angebot nach Vertragsschluss zu treffen.

Für mehr Transparenz sorgen die umfangreichen Informationspflichten für Reiseveranstalter. So muss der Reisende zusätzliche Gebühren, Entgelte und sonstige Kosten nur dann bezahlen, wenn er über diese vor Abgabe seiner Vertragserklärung informiert wurde. Preiserhöhungen sind nur möglich, wenn der Vertrag darauf hinweist und sie gewisse Voraussetzungen erfüllen (§ 651 f BGB). Sie sind z.B. nur dann möglich, wenn der Veranstalter gleichzeitig auch eine Senkung des Reisepreises vorsieht und die Preiserhöhung

unmittelbar aus einer nach Vertragsschluss erfolgten Erhöhung der zugrunde liegenden Kosten resultiert (Beförderungskosten, Steuern, Gebühren und Wechselkurse). Bisher kam der Reisende bereits bei einer Preiserhöhung von mehr als 5% aus dem Vertrag. Beträgt die Preiserhöhung mehr als 8%, muss der Veranstalter dies dem Reisenden nun mindestens 20 Tage vor Reisebeginn mitteilen. Der Reisende kann das Angebot innerhalb einer gesetzten Frist annehmen oder vom Vertrag zurücktreten.

Auch darf der Reiseveranstalter den Reisenden nicht erst nach Reisebeginn darüber informieren, dass die Pauschalreise infolge eines nach Vertragsschluss eingetretenen Umstands nur unter erheblicher Änderung einer der wesentlichen Reiseleistungen stattfinden kann oder von besonderen Vorgaben des Reisenden abweichen muss, die vertraglich zugesichert waren.

Verbraucherfreundlicher ist auch der Umgang mit Reismängeln. Grundsätzlich besteht Anspruch auf eine mängelfreie Reise. Wie bisher müssen Mängel unverzüglich gemeldet werden und der Reiseveranstalter die Möglichkeit

haben, Abhilfe zu schaffen. Gelingt ihm dies nicht, hat der Reisende u.a. das Recht, selbst Abhilfe zu schaffen, den Preis zu mindern oder Schadensersatz zu beanspruchen (§ 651 k BGB). Betrug die Anspruchsfrist bisher einen Monat, währt sie nun zwei Jahre.

Ist die Beförderung des Reisenden an den vertraglich vereinbarten Abreiseort oder an einen anderen vereinbarten Ort aufgrund unvermeidbarer außergewöhnlicher Umstände nicht möglich, muss der Reiseveranstalter auch die Kosten für die notwendige Beherbergung des Reisenden tragen: für bis zu drei Nächte und möglichst in einer Unterkunft, die der im Vertrag vereinbarten gleichwertig ist.

Haftungsbegrenzungen des Reiseveranstalters sind nur zulässig, wenn keine Körperschäden vorliegen und die Schäden nicht schuldhaft herbeigeführt werden (§ 651 p BGB).

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

TÜV-Plakette richtig und rechtzeitig lesen



FÄLLIGKEITSMONAT
(obenstehende Zahl, hier im Monat März)

FÄLLIGKEITSJAHR
(Zahl in der Mitte, hier im Jahr 2021)

Die farbige runde Marke auf dem Nummernschild Ihres Auto attestiert: der Wagen ist für verkehrssicher befunden, erfüllt alle Umweltauflagen und darf für zwei Jahre am Straßenverkehr teilnehmen. Dann steht der nächste TÜV-Termin an. Die Plakette ist so gestaltet und platziert, dass die Polizei auch aus einiger Entfernung feststellen kann, ob der Wagen noch TÜV hat oder die nächste Hauptuntersuchung (HU) überfällig ist.

Wer mit abgelaufener Plakette auf der Straße erwischt wird, kommt mit einem polizeilichen Hinweis davon, sofern die HU maximal zwei Monate überfällig ist. Bis zu 4 Monate Verzug

werden mit 15 € Bußgeld und einer vertieften HU quittiert. Bis zu 8 Monate Verzug bedeuten ebenfalls vertiefte HU und 25 € Bußgeld. Wer mehr als 8 Monate mit ungültiger Plakette fährt, dem drohen 60 € Bußgeld, vertiefte HU und ein Punkt in Flensburg. Bei Fahranfängern wird dieses als B-Verstoß (minderschweres Vergehen) gewertet.

Weitaus schwerer können aber die versicherungsrechtlichen Konsequenzen wiegen. Wer mit abgelaufener TÜV-Plakette einen Unfall verursacht und der Schaden aus einem technischen Versagen des Fahrzeugs resultiert, muss mit Einschränkungen seines Versicherungsschutzes rechnen. Wenn sich nach-

weisen lässt, dass ein eingehaltener HU-Termin den Unfall verhindert hätte, drohen Leistungskürzungen oder gar Regressforderungen von bis zu 5.000 € gegenüber dem Versicherungsnehmer, Fahrzeughalter oder Fahrer.

Bei Regressforderung wird zudem geprüft, wer das Fahrzeug regelmäßig nutzt. Denn derjenige hat dabei seine Sorgfaltspflicht verletzt, grob fahrlässig gehandelt und ist somit für die Gefahrerhöhung verantwortlich (§ 1 Straßenverkehrsordnung/StVO). Bei Gefahrerhöhung durch grobe Fahrlässigkeit kann die Versicherung ihre Leistung in einem Maße kürzen, das der Schwere dieses Verschuldens entspricht (§ 26 Absatz 1 Versicherungsvertragsgesetz/VVG). Dabei handelt es sich immer um Einzelfallentscheidungen.

Es spricht also viel dafür, die nächste HU nicht zu verpassen und auch sonst die Fahrzeugsicherheit im Blick zu haben. Denn Bremsen können manchmal trotz gültiger TÜV-Plakette defekt sein. Kommt es deshalb zum Unfall, kann der Versicherer ebenfalls die Leistung kürzen oder Regress fordern.