



DIALOGPOST
Ein Service der Deutschen Post

ALLEMAGNE Port payé



Foto: malp

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

Mauerblümchen Brennstoffzelle

„Wasser ist die Kohle der Zukunft. Die Energie von morgen ist Wasser, das durch elektrischen Strom zerlegt worden ist.“ Diese Erkenntnis äußerte Jules Verne bereits 1870 in seinem Roman „Die geheimnisvolle Insel“ und griff damit die Entdeckung eines anderen auf: Schon im Jahr 1838 experimentierte der deutsch-schweizerische Naturwissenschaftler Christian Friedrich Schönbein mit Platin-drähten in verdünnter Schwefelsäure. Er umspülte sie mit Wasserstoff und beobachtete dabei eine elektrische Spannung. Der erste Schritt Richtung Brennstoffzellentechnologie war getan, und große Hoffnungen knüpften sich daran. Bis Werner von Siemens kam.

Seine Erfindung des elektrischen Generators (Radfahrern als Dynamo vertraut) machte es relativ einfach, Bewegungsenergie in Strom umzuwandeln, zum Beispiel mit Dampfmaschinen. So geriet die Erfindung der Brennstoffzelle zunächst in Vergessenheit – trotz ihres hohen Potenzials.

Wie so häufig waren das Militär und die Raumfahrt Treiber der weiteren Entwicklung, als sie sich in den 1950er-Jahren auf die Suche nach kompakten Energiequellen begaben. Abnehmende Ölreserven und zunehmende Umweltbelastungen weckten dann auch das Interesse der Automobilindustrie am Wasserstoffantrieb.

Doch noch immer führt er bei uns ein Schattendasein. Bei den meisten der hierzulande noch wenigen Elektroautos fließt der Strom aus riesigen, bleischweren Batterieblöcken, die im Fahrzeugboden verbaut sind. Deren Herstellung ist noch immer alles andere als

umweltfreundlich und ressourcenschonend. Auch die dafür erforderliche Ladeinfrastruktur birgt, vorsichtig formuliert, noch große Optimierungspotenziale.

Zweifellos gibt es beim Wasserstoffantrieb ebenfalls noch einiges zu optimieren, was Erzeugung, Lagerung, Vertrieb und Verstromung dieses Treibstoffs anbelangt. Doch wenn eine so vielversprechende Technologie bei uns als Autonation so wenig gefragt ist, kann das nur eine Ursache haben: die Kosten.

Die auf Zukunftsthemen spezialisierten Magazine „Gründerszene“ und „NGIN Mobility“ sehen jedoch eine Trendwende: Ihrer Einschätzung nach führten die von der EU gesenkten CO₂-Richtwerte und die Sorge vor angedrohten Strafzahlungen dazu, dass Städte und Gemeinden nach alternativen Technologien für Busse, Bahnen und andere Fahrzeuge suchten.

Laut einer Studie von Roland Berger planen rund 90 europäische Städte, in den kommenden fünf Jahren 1,8 Milliarden Euro in die Zukunftstechnologie zu investieren. Die kontroverse Diskussion dieser Technologie sehen die Autoren durch folgende Argumente bestimmt.

VORTEILE

⊕ **Reichweite:** Der Wasserstoff-Hochdrucktank unter dem Rücksitz oder im Mitteltunnel beansprucht weniger Platz und Gewicht als eine entsprechende Batterie und ermöglicht 400 bis 500 km Reichweite. In den USA wird bereits an Lkw mit bis zu 1.200 km Reichweite gearbeitet.

(Fortsetzung auf Seite 2)

Liebes BAVC-Mitglied,

„Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“ So lautet Paragraph 1, Satz 1 unserer Straßenverkehrsordnung (StVO). Sie stammt aus dem Jahr 1934, hat schon ein paar Novellen und Neufassungen erlebt und ist mit 85 Jahren bereits ein bisschen älter als unser Grundgesetz, das dieses Jahr 70 wurde. Unverändert geblieben aber ist ihr Gebot der Vorsicht und Rücksicht. Und das ist aktuell wie eh und je, wie wir vermutlich alle aus eigener Erfahrung als Fußgänger, Rad- und Autofahrer wissen.

Unterschiedlichste Interessen zu berücksichtigen wird umso schwieriger, je mehr Optionen es gibt. Auch bei der Suche nach geeignetem Ersatz für den Verbrennungsmotor drängt sich die Frage auf, ob batteriegetriebener Elektroantrieb wirklich die Lösung ist, und welche Kosten wir für einen sauberen Antrieb zu tragen bereit sind.

Kosten sind auch das Stichwort für die bevorstehende Erhöhung unserer Mitgliedsbeiträge: Eine deutlich häufigere Inanspruchnahme der Pannenhilfe einerseits und gestiegene Preise unserer Servicepartner andererseits lassen uns leider keine andere Wahl, als zum 1.1.2020 zu erhöhen.

Blieben Sie gesund und seien Sie sicher unterwegs

Katrin Sießl

Katrin Sießl
Geschäftsführender Vorstand

Mauerblümchen Brennstoffzelle

(Fortsetzung von Seite 1)

⊕ **Ausdauer und Gewicht:** Die Batterien elektrischer Fuelcell-Lkw (Kombination aus Brennstoffzelle und Batterie) sind kleiner und leichter als bei rein batteriebetriebenen Lkw. Ihre Aufgabe: Reichweitenverlängerung, Zusatzschub beim Beschleunigen, Speicher für die Energie-Rückgewinnung beim Bremsen (Rekuperation) sowie Strom zum Starten. Ein gleichmäßiger Dauerbetrieb ist gut für die Lebensdauer des Systems.

⊕ **Das Tanken:** Schlauch andocken, per Kundenkarte an der Zapfsäule bezahlen, fertig. Einmal Vulltanken mit vier Kilo Wasserstoff kostet 38 € und ist in fünf Minuten erledigt.

⊕ **Die Umwelt:** Noch ist die Wasserstoffherstellung ziemlich klimaschädlich, denn 90 Prozent stammen aus fossilen Rohstoffen. Außerdem wird er als Beiprodukt bei der Herstellung von Industriegasen gewonnen. Doch per Elektrolyse aus Ökostrom lässt er sich weitgehend klimaneutral erzeugen. Vielversprechend ist auch ein Verfahren mit Methangas und Flüssigmetall, bei dem die Stoffe zu Wasserstoff und Kohlenstoff zerfallen, ohne dass CO₂ entweicht.

⊕ **Der Energiespeicher:** Wasserstoff kann auch umgekehrt die Energie aus Windkraft und Solarstrom speichern. Per Elektrolyse wird aus dem Strom Wasserstoff gewonnen, dieser dann als komprimiertes oder verflüssigtes Gas gespeichert oder in einer spezi-

ellen Flüssigkeit unter Umgebungsbedingungen (LOHC: Liquid Organic Hydrogene Carrier) gebunden. Bei Bedarf lässt er sich wieder per Elektrolyse in Strom umwandeln.

NACHTEILE:

⊖ **(Noch) geringer Wirkungsgrad:** Dieser liegt gegenwärtig bei 26 Prozent. Die Wasserstoffgewinnung per Elektrolyse aus Ökostrom, das Komprimieren bzw. Verflüssigen sowie die Verluste beim Transport und im Elektromotor kosten derzeit noch viel Energie. Ein batterieelektrisches Auto kommt dagegen auf 69 Prozent – bei klimaneutraler Batterieproduktion, die ebenfalls noch Zukunftsmusik ist. Verbrennungsmotoren mit regenerativen Kraftstoffen (eFuels) haben nur 13 Prozent Wirkungsgrad – gerade mal die Hälfte von dem des Wasserstoffs.

⊖ **Das Tankstellennetz:** Mit 60 Wasserstofftankstellen ist das Netz hierzulande noch etwas dürftig, für den aktuellen Bedarf jedoch ausreichend. Für batterieelektrische Autos stehen etwa 16.000 Ladesäulen bereit und für Verbrenner knapp 15.000 Tankstellen.

⊖ **Die Logistik:** Erst bei minus 253 Grad Celsius wird Wasserstoff flüssig. Deshalb muss er in stabilen und hochisolierten Drucktanks gelagert und transportiert werden. So kann ein Tank-Lkw mit 40 Tonnen Gesamtgewicht gerade einmal dreieinhalb Tonnen davon transportieren. Da Wasserstoff sehr flüchtig ist, entweicht er einfacher aus Tanks als große Moleküle.

⊖ **Der Preis:** Wasserstoffantriebe sind komplexer und aufwendiger als Batterieantriebe und entsprechend teurer. Der Einstiegspreis für einen Hyundai iX 35 Fuel Cell liegt gegenwärtig bei 65.000 €, Toyotas Mirai kostet knapp 80.000 €. Daimlers F-Cell-SUV wird nur ausgewählten Kunden als Leasingfahrzeug angeboten, für 799 € pro Monat inkl. Wartung und Versicherung.

In Ländern wie Japan sind Wasserstoffautos wesentlich stärker verbreitet. Anreize schaffen staatliche Förderprogramme. Fortschritte in der Fertigung – z. B. ein geringerer Platinbedarf – sowie größere Stückzahlen senken auch Herstellungskosten und Preise.

⊖ **Das Image:** Eine saubere Energie, aber explosiv und unberechenbar. Die Explosion des Luftschiffs Hindenburg 1937 in Lakehurst, USA, dürfte an diesem Bild nicht ganz unschuldig sein. Doch angesichts heutiger Sicherheitsstandards scheint dieses Risiko vernachlässigbar.

Bleibt zu hoffen, dass Jules Verne Recht behält und das Potenzial des Wasserstoffantriebs die Skeptiker überzeugt. Die Chancen darauf steigen mit dem technologischen Fortschritt, der sie noch effektiver und kostengünstiger macht. Aber auch die intelligente Nutzung beider Technologien – Brennstoffzelle und Batterie – scheint nicht nur in Asien immer mehr Befürworter zu finden. Für umsonst ist diese Technologie nicht zu haben. Doch sollte uns das die Zukunft künftiger Generationen nicht wert sein?

Mehr Saft für Europas Stromer

Schnellladesäulennetz des Autobauerkonsortiums Ionity wächst.



Foto: Calado

Das 2016 von den Autobauern BMW, Daimler, Ford und VW beschlossene gemeinsame Ladestellennetz nimmt Gestalt an. Bis Ende 2020 will Ionity, das zu diesem Zweck gegründete Gemeinschaftsunternehmen, 400 Ladestationen für Stromer errichten. Diese sollen dann die Autobahnen in 23 Ländern Europas säumen.

Noch in diesem Jahr werden zu den gegenwärtig 63 verfügbaren Ladestationen weitere 20 bis 30 dazukommen. Dabei sollen die Ladesäulen der Autohersteller-Allianz noch kürzere Ladezeiten ermöglichen als das vom E-Auto-Pionier Tesla bereits errichtete Supercharger-Netz. Teslas Ladesäulen arbeiten mit 120 Kilowatt und brauchen eine halbe Stunde, um den Saft für 270 km Fahrt in die Batterie zu laden. Die Ionity-Ladesäulen hingegen werden das mit der knapp dreifachen Leistung (max. 350 Kilowatt) in rund 10 Minuten erledigen. Nicht ganz so schnell geht es an den übrigen Ladepunkten zu, von denen es in Deutschland inzwischen über 16.100 öffentliche und teil-öffentliche gibt (Stand Januar 2019). Diese

Zahl nennt das Register des Bundesverbands der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) aktuell. Ende Juli 2018 waren es 13.500. Damit ist die Zahl der Auflademöglichkeiten für E-Autos innerhalb von fünf Monaten um 20% gewachsen. Zum 1. Oktober 2018 waren beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) rund 163.000 Pkw mit Elektro- oder Plug-in-Hybridantrieb gemeldet.

Wer vom öffentlichen Ladesäulennetz etwas unabhängiger sein möchte, errichtet zu Hause seine eigene Ladestation. Informationen zum Bau und zu den Fördermöglichkeiten der „Wallbox“ bietet die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE). Das von der Bundesregierung initiierte Gremium – 150 Vertreter aus Industrie, Wissenschaft, Politik, Gewerkschaften und Verbänden – will die E-Mobilität in Deutschland vorantreiben, ihre Potenziale ausloten und Handlungsempfehlungen geben. So zeigt sich die NPE zuversichtlich, dass bis zum Jahr 2022 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen fahren.

www.nationale-plattform-elektromobilitaet.de



Mit dem Fahrrad in den Urlaub

Wachsendes Umweltbewusstsein, Flugscham, Lust an Entschleunigung. Es gibt viele Gründe, den Urlaub hierzulande zu verbringen und dabei auf zwei statt vier Räder zu setzen. Wer sein eigenes Fahrrad dabei nicht missen möchte, nimmt es mit – per Dachträger oder noch bequemer huckepack per Heckträger auf der Anhängerkupplung. Und wer seine Urlaubsreise per Rad direkt vor der Haustüre startet, muss noch ein paar andere Dinge im Blick haben. Hier ein paar Tipps, damit unterwegs alles gut läuft.

Dass das Fahrrad in technisch einwandfreiem Zustand sein sollte, versteht sich von selbst. Wer dabei auf Nummer sicher gehen möchte, lässt sein Rad vorab in der Fahrradwerkstatt durchsehen. (Inspektionstermin möglichst frühzeitig vereinbaren, denn im Sommer herrscht allgemein Hochbetrieb.) Zur technischen Grundausstattung zählen außerdem:

- Solides Fahrradschloss
- Licht, Reflektoren
- Ersatzschlauch, Luftpumpe, Flickzeug
- Werkzeug (Multitools)
- Trinkflasche(n) samt Halterung

Gepäck:

Viele Gepäckträger sind so konstruiert, dass sie seitlich je eine Packtasche aufnehmen können. Wer mehr Stauraum braucht, kann zusätzlich zwei sogenannte Low-Rider-Taschen seitlich am Vorderrad anbringen. Am Lenker wäre dann noch Platz für eine Lenker-tasche samt Kartenfach oder die Smartphonehalterung, um sich per Navi-App durch die Landschaft lotsen zu lassen. Zelt, Schlafsack oder Isomatte, idealerweise in einem Packsack verstaut, sind auf der Gepäckträgerfläche gut aufgehoben.

Erhöhte Inanspruchnahme der Clubleistungen - neue Beiträge zum 1. Januar 2020

Unsere Mitglieder haben die Leistungen ihres Automobilclubs im letzten Jahr so häufig genutzt wie in keinem Jahr zuvor.

So stiegen allein die Kosten für die Pannenhilfen um 23 %. Um mehr als 50 % im Vergleich zum Vorjahr stiegen die Ausgaben für Beihilfen an unsere Mitglieder wie zum Beispiel die Beihilfe nach Tierkollision oder die anwaltliche Erstberatung. Damit wird eine Erhöhung der Jahresbeiträge zum 1.1.2020 notwendig.



Bekleidung:

Als Grundausstattung empfiehlt sich eine Zipperhose mit abtrennbaren Hosenbeinen und ein Multifunktionshemd, pflegeleicht und angenehm zu tragen. Ein Satz warme, regen- und winddichte Kleidung sollte ebenfalls nicht fehlen. Wer längere Touren plant: lieber weniger mitnehmen und häufiger waschen. Badehose und Schlafsachen nicht vergessen. Ein paar bequeme Sportschuhe oder Wandersandalen sowie ein paar Gamaschen zum Überziehen bei Regen sorgen ebenfalls für angenehmes Betriebsklima.

Sicherheit:

Ist hierzulande zwar nicht Pflicht, schützt aber trotzdem: der Fahrradhelm. Auch eine kleine Reiseapotheke sollte an Bord sein. (Hilfestellung dazu gibt's auf der Website des BAVC unter „Checklisten/Tipps“.) Toilettenpapier nicht vergessen. Gut zu wissen: In allen Mobilschutzversionen gibt es eine Beihilfe nach Fahrradpannen. In EURO und WELT ist auch ein Reparaturkosten- und ein Reisemehrkostenzuschuss enthalten, falls das Fahrrad unterwegs repariert werden muss oder abhanden kommt.

Orientierung:

Wer nicht auf Radkarten schwört, kann auch per App navigieren. Mit *Maps.me* zum Beispiel ist dies auch offline möglich, wenn man sich die GPS-Daten der Strecke zuvor heruntergeladen hat. Das spart Roaminggebühren und funktioniert auch in Gegenden ohne Mobilfunkempfang, von denen es auch hierzulande noch einige geben soll. Praktisch: Mit einer USB-Ladestation (Charger) oder einem Zusatzakku (Powerbank), die einfach an den Nabendynamo angeschlossen werden, lassen sich Smartphone und andere Elektrogeräte mit USB-Anschluss während der Fahrt aufladen.



Mehr Mobilität? Alles eine Frage der Übung.

Ginge es nach unserem Bundesbenzinkanister, dürften Sie schon bald richtige Motorräder fahren. Bravo, sog ii! 125 ccm, 15 PS, 150 kg Gewicht – das ist jetzt nicht berauschend, aber für Stadt- und Kurzstreckenverkehr reicht es locker. Wer bereits vor dem 1. April 1980 seinen Autoführerschein hatte, kann ohnehin einfacher umsatteln: Bis 48 PS ist nur eine praktische Prüfung Pflicht – ohne Theorie und Erste-Hilfe-Test.

Zusammen mit den Pedelecs und E-Scootern firmiert dieser Vorschlag als Maßnahme gegen Verkehrsinfarkt und Schadstoffausstoß. Die Energiebilanz scheint dabei zweitrangig. Dafür wird das Verkehrsaufkommen entzerrt und die Parkraumnot gelindert. Bei den Tretrollern kommt u. U. die bessere Auslastung des ÖPNV hinzu. Die Zweiradindustrie kann sich freuen. Und auch die Schadstoffe werden weniger. Denn die meisten Pkw-Fahrten gehen über weniger als 5 km, und da sind die Abgasentgiftungssysteme noch nicht mal ansatzweise auf Betriebstemperatur.

Dagegen spricht die Gefährlichkeit. Doch Leben ist nun mal gefährlich. Man kann Menschen nicht vor allem bewahren, aber man kann Hilfestellung bieten: Üben unter Anleitung und Problembewusstsein schärfen. Wer sich mit Fahrrad, E-Tretroller oder auf einem 125-ccm-Motorrad ohne Üben und ohne Fahrausbildung in den Verkehr stürzt – auch wenn es legal ist –, dem sollte das Risiko klar sein. Situative Kompetenz, klarer Kopf, Umsicht und Übung – das sind die Gegenmittel. Übrigens: Ihr BAVC unterstützt Sie dabei. Sicherheitstrainings und auch Erste-Hilfe-Kurse werden bezuschusst.

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



Unfälle als Passagier öffentlicher Verkehrsmittel

Tagtäglich fahren viele Menschen Bus und Bahn. Doch was, wenn es zu einem Unfall kommt und man sich als Fahrgast verletzt? Wie und bei wem kann ich welche Ansprüche geltend machen?

Mit dem Schadenersatz kann der Geschädigte die Herstellung des ursprünglichen Zustands einfordern. Ist dies nicht möglich, erfolgt die Kompensation durch Geldleistung, z. B. für die beim Sturz zerrissene Hose oder die zerbrochene Brille. Liegt ein Personenschaden vor, kann der Geschädigte außerdem ein angemessenes Schmerzensgeld einfordern.

Anspruchsgegner für die Geltendmachung der Ansprüche ist zunächst der Unfallverursacher. Bei der Nutzung von Schienen- und Luftfahrzeugen ist hierfür kein gesonderter Nachweis nötig: Aufgrund der sogenannten Gefährdungshaftung wird das Verschulden des Fahrzeugführers vermutet. Daneben haftet meist auch die Haftpflichtversicherung des öffentlichen Verkehrsmittels sowie dessen Halter bzw. Betreiber. Möglicherweise versucht sich der Halter nach § 831 BGB durch

den Nachweis einer ordnungsgemäßen Auswahl und Überwachung des Fahrzeugführers der Haftung zu entziehen. Liegt eine Gefährdungshaftung vor, ist dies jedoch nicht möglich. Denn dann wird dem Betreiber das Verschulden des Fahrzeugführers wie eigenes Verschulden angerechnet.

Höhere Gewalt wie Stürme oder andere Naturkatastrophen, die unvorhersehbar zum Schaden führen, sind von einer Haftung ausgeschlossen. Hingegen ist ein Reh, das auf die Straße läuft und zur starken Bremsung führt, als zu erwartendes Lebensrisiko zu werten.

Häufig versuchen Verkehrsbetriebe, die Haftung durch Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) zu beschränken. Die AGB sollten daraufhin geprüft werden. Sind sie unwirksam, kann sich der Betreiber nicht auf die Haftungsbeschränkung berufen.

Besonders häufig wird ein Mitverschulden in Abzug genommen. Doch der Anschein, dass der Fahrgast gestürzt ist, weil er sich ungenügend gesichert und dadurch den Unfall

mitverursacht hat, kann durch Vortrag und andere Beweismittel entkräftet werden.

Bei Unfällen mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind die Opfer also nicht schutzlos. In erster Linie sollte man versuchen, Beweise zu sichern und Kontaktdaten etwaiger Zeugen zu notieren. Auch Fotos vom Unfallort können weiterhelfen. Wenn notwendig, ist auch die Polizei herbeizurufen, damit sie den Sachverhalt aufnimmt. Anschließend sollte die Sache einem Anwalt für Verkehrsrecht übergeben werden, der sich dann um die Durchsetzung der Ansprüche kümmert. Trifft den Anspruchsgegner tatsächlich ein Verschulden, sind die Anwaltskosten im Zuge des Schadenersatzes ebenfalls vom Unfallgegner zu ersetzen.

Die BAVC-Verkehrsrecht-Tipps präsentiert:

Rechtsanwalt Steven Selvanayagam
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

Tipps gegen Autodiebstahl

Bequemlichkeit hat ihren Preis. Das bekommen gelegentlich auch Eigentümer von Fahrzeugen mit „Keyless-Go-Technik“ zu spüren. Das Auto wird per Funksignal entriegelt. Der Funkschlüssel in der Hosentasche genügt – und stellt zugleich das Risiko dar. Denn das Signal kann mit relativ geringem Aufwand abgefangen und von Autodieben genutzt werden, um den Wagen zu stehlen.

So rät die Polizei dazu, den Funkschlüssel nie in der Nähe der Haus- oder Wohnungstür abzulegen und am besten in einer Hülle aus Alufolie aufzubewahren. Diese Schutzhülle kann das Signal abschirmen. Ob es funktioniert, zeigt ein einfacher Test: Lässt sich das Auto mit dem in Alu gepackten Schlüssel in der Hosentasche nicht öffnen, haben auch Diebe keine Chance, das Signal abzufangen, wenn der Schlüssel so zu Hause aufbewahrt wird. Bei manchen Fahrzeugen lässt sich die Komfortöffnungsfunktion auch temporär deaktivieren. Informationen dazu erhalten Sie von Ihrer Fachwerkstatt. Aber auch sonst können Sie einiges tun, um bösen Überraschungen vorzubeugen. So gibt die Polizei unter anderem folgende Ratschläge:

- Zündschlüssel auch bei kurzer Abwesenheit (Tanken, Zeitungskauf) abziehen und das Lenkradschloss einrasten lassen.
- Fenster, Türen, Kofferraum, Schiebedach/Cabriovertop beim Parken schließen. Ein abgeschlossener Tankdeckel erschwert Dieben das Tanken zum „Nulltarif“.
- Bei Verriegeln der Türen mit der Funkfernbedienung auf ein optisches Bestätigungssignal achten.

Funkblocker können das Signal stören, sodass das Fahrzeug unvergeschlossen bleibt.

- Ersatzschlüssel nicht am oder im Fahrzeug verstecken – sämtliche Verstecke sind den Dieben bekannt. Zurücklassen eines Zweitschlüssels im Wagen gilt als grobe Fahrlässigkeit, die den Versicherer im Falle des Autodiebstahls von der Leistung befreit.
- Schlüssel bei Gaststättenbesuch nicht unbeaufsichtigt in Jacken- oder Manteltaschen zurücklassen, auch nicht in öffentlichen Garderoben und Umkleidekabinen.
- Hochwertige Fahrzeuge möglichst nicht am Straßenrand oder in ungesicherten Carports parken, eher in gut beleuchteten, belebten Straßen oder einer abschließbaren Garage.

Weitere Informationen und Tipps:
www.polizei-beratung.de



Foto: AndipU

Schlusslicht

Bis zum Jahr 2023 sollen alle EU-Bürger einen einheitlichen, fälschungssicheren Führerschein in Kartenform besitzen. Auch Deutschland muss den Lappen abgeben. 43 Mio. Mal.