



Illustration: kstudija

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

Das recycelbare Auto

Ein Auto aus Flachs und Kunststoff auf Zuckerbasis? Was wie ein Witz klingt, heißt Noah und ist eine Konzeptstudie der Technischen Universität Eindhoven aus dem Jahr 2018. Mit Noah hatten 21 Bachelor-Studenten des Fachbereichs ecomotive das erste recycelbare Auto der Welt präsentiert. Ein Zweisitzer von 350 kg Gewicht, batterieelektrisch angetrieben, mit 240 km Reichweite und bis zu 100 km/h schnell.

Als Serienfahrzeug auf der Straße gibt es Noah noch nicht zu sehen. Aber als Konzeptstudie schlägt es einen Kurs ein, den auch die etablierten Automobilbauer nicht ignorieren können. Nachwachsende Rohstoffe und recycelte Materialien gewinnen an Bedeutung.

Inzwischen hat auch die BMW Group unter dem Namen „iVision Circular“ ihr Konzept eines vollständig recycelbaren E-Autos präsentiert. Seit 2020 arbeitet Mercedes-Benz gemeinsam mit UBO Materials, einem Biokunststoff-Start-up aus Israel, an einem zu 100 Prozent recycelten und recycelbaren Werkstoff aus Haushaltsabfällen.

Wurde der Abfall bisher mit Müll-Fahrzeugen der Marke Mercedes lediglich zur Entsorgung transportiert, so könnte es sein, dass einem Teil dieses Abfalls künftig ein zweites Leben als Teil dieser und anderer Fahrzeuge geschenkt wird – als Stoßfänger, Kabelkanal oder sonstiges Bauelement.

An Dichtungen für Fensterführungen aus thermoplastischen Polymeren, hergestellt aus recyceltem Material, arbeitet der US-amerikanische Mineralölkonzern ExxonMobil. Auch

Reifenhersteller wie Michelin oder Continental suchen nach nachhaltigen Lösungen für ihre Produktion. Erklärtes Ziel: Werkstoffe, die entweder zu 100 Prozent biologisch erzeugt oder komplett recycelt sind. Getränkeflaschen aus Kunststoff (PET) können so z.B. Rohstoff für technische Fasern für die Reifenkarkasse sein.

In der Batterieproduktion zeichnet sich ein möglicher Verzicht auf Kobalt, Nickel und Lithium ab – Rohstoffe, die ebenso knapp wie häufig nur unter sehr problematischen Bedingungen zu gewinnen sind. Bereits für 2023 hat der chinesische Batteriezellspezialist CATL angekündigt, bei seiner Batteriechemie stattdessen auf Natrium zu setzen.

Den für Brennstoffzellen-basierte Antriebe benötigten Wasserstoff günstiger und vor allem grün, also ohne fossile Energieträger zu produzieren, ist Ziel der Kooperation des britischen Mineralölkonzerns BP und des dänischen Windkrafterzeugers Ørsted.

Dazu wird auf dem Werksgelände der in Lingen angesiedelten BP-Raffinerie eine 50 Megawatt starke Elektrolyseanlage für Wasserstoff errichtet. Den kompletten Strom für deren Betrieb soll ein Ørsted-eigener Offshore-Windpark liefern.

Zwar gibt es bereits viele Beispiele für nachhaltige Lösungen im Fahrzeugbau. Doch insgesamt scheint das Projekt Kreislaufwirtschaft in der Automobilindustrie noch in den Kinderschuhen zu stecken. So gaben in einer 2020 veröffentlichten Studie des Capgemini Research Institute nur 32 Prozent der befragten Unternehmen an, derzeit mit ihrer Lieferkette zur Kreislaufwirtschaft beizutragen.

Liebes BAVC-Mitglied,

der Krieg in der Ukraine lässt Corona samt Begleiterscheinungen in den Hintergrund treten. Das Leid, das Russlands Machthaber über die Ukraine bringt, stellt die Frage nach unserer Verantwortung jeden Tag aufs Neue. Die Forderung, auch Deutschland solle komplett auf russische Gas- und Öllieferungen verzichten, wird immer lauter und, neben dem Umgang mit den Flüchtlingen, zu einer weiteren Bewährungsprobe der EU.

Dass man in Zeiten wie diesen nicht so unbeschwert wie gewohnt durch Europa reisen kann, liegt auf der Hand. Coronabedingte Personalausfälle und die Bewältigung der Flüchtlingsströme bringen auch den Verkehrssektor und seine Dienstleister zuweilen an ihre Leistungsgrenzen.

Was Sie bei Ihren Reiseplanungen deshalb beachten sollten, haben wir in einem Informationsblatt für Sie zusammengestellt. Wer die BAVC info elektronisch bezieht, hat mit der betreffenden Mail auch den Download-Link dafür erhalten. Alle anderen Mitglieder können das Dokument im Mitgliederbereich der BAVC-Website abrufen. Auf Wunsch schicken wir Ihnen das Informationsblatt auch gerne per Post zu.

Blieben Sie gesund, und seien Sie sicher unterwegs.

Katrin Sießl

Katrin Sießl
Geschäftsführender Vorstand



Die europäische Batterie-Initiative

„Große Dinge sind möglich in Europa, wenn man sich einig ist in der Zielsetzung und wenn der Wille besteht, diese Ziele zu erreichen.“ Mit diesen Worten gab sich vor gut einem Jahr Bruno Le Maire, französischer Wirtschafts- und Finanzminister, beim 5. Treffen der Europäischen Batterie-Initiative am 12. März 2021 zuversichtlich, dass das von 12 europäischen Ländern getragene Projekt ein Erfolg wird. Erst drei Jahre zuvor hatten er, sein deutscher Kollege Peter Altmaier und EU-Kommissar Maros Sefcovic die industriepolitische Initiative für etwas übernommen, für das die europäische Industrie keine Ambitionen gezeigt hatte: die Batterie-Produktion in Europa.

Inzwischen sind 63 Projekte gestartet, in die mehr als 20 Mrd. Euro an privaten und öffentlichen Investitionen fließen. Drei Mrd. davon

entstammen dem Etat des Bundeswirtschaftsministeriums. 16 der Projekte sind in Deutschland angesiedelt. An dieses Engagement knüpfen sich große Erwartungen. So könnten dadurch bis zum Jahr 2030 in der EU an die 200.000 Arbeitsplätze entstehen, davon rund 10.000 in Deutschland. Diese sind nicht nur wichtig, um den Wegfall der Arbeitsplätze in der Verbrennertechnologie zu kompensieren. Sie sollen auch dazu beitragen, die ab 2023 erwartete sprunghaft ansteigende Nachfrage nach Batterien bedienen zu können.

Bereits zum Jahr 2025 sollen auf diese Weise die Kapazitäten geschaffen sein, um sieben Mio. E-Autos mit Batterien aus europäischer Fertigung vom Band laufen lassen zu können. Dabei sollen die europäischen Batterien die grünsten und nachhaltigsten sein, die am Markt verfügbar sind, ausgestattet mit einem Batteriepass, der Herkunft und Wiederver-

wendbarkeit der Komponenten dokumentiert. Platz 1 in der Batterieproduktion dürfte unangefochten China halten. Und damit die Batterieproduktion in Europa nicht ebenfalls von dem halben Dutzend chinesischer, südkoreanischer und japanischer Hersteller dominiert wird, war es für eine solche Initiative höchste Zeit.

Spätestens seit Corona ist klar, welche Abhängigkeiten komplettes Outsourcing ganzer Produktionszweige und Just-in-time-Organisation globaler Lieferketten schaffen. Wer den Markt dominiert, setzt den Standard. Während man hierzulande Ladesäulen-Netze errichtet und an Abrechnungsmodalitäten tüfelt, wird in China das Konzept des E-Autos mit standardisiertem Wechselakku wieder aufgegriffen. Bleibt zu hoffen, dass am Ende Fahrzeuge, Batterien und Ladeinfrastruktur zusammenpassen.

Neue E-Scooter-Konzepte



E-Mobilität ganzheitlich und mit weniger als vier Rädern denken zu können, nimmt auch der Autobauer BMW für sich in Anspruch. Zwei Beiträge zum Thema urbane Mobilität sind sein neues E-Bike-Konzept Dynamic Cargo und das E-Scooter-Konzept Clever Commute.

Bei Dynamic Cargo handelt es sich um ein dreirädriges Lastenfahrrad für flexible Einsatzmöglichkeiten. Es verfügt über eine Ladeplattform mit Anbauteilen zum Transport von Lasten, Kindern oder Sportgeräten.

Jochen Karg, Leiter Fahrzeugkonzepte im Bereich Neue Technologien bei BMW: „Unser Ziel war es, ein Konzept zu entwickeln, das die Agilität und das Fahrgefühl eines normalen Fahrrads beibehält und gleichzeitig innovative und sichere Transportmöglichkeiten bietet.“ Soweit die Theorie. In der Praxis sieht das Ganze dann so aus: Der vordere Haupt-

rahmen des Dynamic Cargo ist über eine Schwenkachse mit dem Heckteil verbunden und kann sich seitlich neigen. Der Heckbereich bleibt durch alle Kurven stabil, ohne zur Straße zu kippen. Dieses Fahrverhalten dürfte vor allem für Menschen interessant sein, die auf zwei Rädern nicht ganz so sicher sind und dennoch nicht das Gefühl haben möchten, auf einem steifen Dreirad unterwegs zu sein.

Mit Clever Commute scheint BMW eine Lanze für die in Verruf geratene Spezies der E-Scooter brechen zu wollen. Während gute Fahrstabilität selbstverständlich ist, beherrscht der E-Scooter zusätzlich einen Trick, der seine Mitnahme in Bus und Bahn wesentlich erleichtert: Wird das Trittbrett seitlich hochgeklappt, schwenkt das Hinterrad von unten in die entstandene Öffnung ein. Das verkürzt den Radstand des Rollers erheblich. In diesem Zustand kann er bequem in Bus und Bahn transportiert werden oder dort, wo er nicht gefahren werden darf, auch auf beiden Rädern mitrollen.

Beide Gefährte sind auf eine Reichweite von über 20 Kilometern ausgelegt. Die Akkus sind herausnehmbar und können an einer üblichen Haushaltssteckdose aufgeladen werden.

BMW wird die Fahrzeuge nicht selbst in Serie produzieren. Stattdessen präsentierte das Unternehmen auf der IAA Mobility 2021 im September die beiden Lizenznehmer dafür: Cube und SoFlow.

Pedelec-Training für Senioren

Im Jahr 2020 war mehr als jeder vierte bei einem Unfall getötete Pkw-Insasse über 65 Jahre alt. Bei den tödlich verunglückten Radfahrern und Fußgängern zählten mehr als die Hälfte zu dieser Altersgruppe. Als ungeschützte Verkehrsteilnehmer sind Senioren besonders gefährdet. Neben der größeren Verletzlichkeit spielen dabei auch mit den Jahren sich ändernde kognitive und motorische Fähigkeiten eine Rolle.

Die eigenen Grenzen zu kennen und zu beachten, sollten alle Verkehrsteilnehmer beherzigen. Die Jüngeren sollten den Älteren mit Rücksicht und Gelassenheit begegnen. Ältere Verkehrsteilnehmer sollten Angebote nutzen, die ihnen helfen, im Straßenverkehr fit zu bleiben. Pedelec-Training ist so ein Angebot.

Pedelecs (Fahrräder mit einer elektrischen Tretunterstützung bis 25 km/h) sind bei Senioren besonders beliebt. Leider verunglücken viele von ihnen. Wer jedoch seine motorischen Fertigkeiten und den Umgang mit dem Zweirad übt, kann sein Unfallrisiko senken. „Fit mit dem Fahrrad“ ist ein eintägiges Training unter qualifizierter Anleitung der Deutschen Verkehrswacht (DVW). Die vielfältigen Übungen und praxisnahen Tipps für Fahrrad- und Pedelec-Fahrer machen nicht nur Spaß, sondern trainieren den sicheren Umgang auf dem Rad und im Verkehr. Mehr Informationen zu dem vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geförderten Programm gibt es hier: <https://deutsche-verkehrswacht.de>



Barriere-Scouts

Sensibilisierung für Hindernisse an und in Gebäuden



Wenn ich ein Problem habe, macht mich das zwar nicht automatisch zum Experten für dessen Lösung. Aber es ist eine gute Voraussetzung dafür, zur Lösung beizutragen. Die weltweite Initiative *wheelmap.org* arbeitet als Open-Source-Projekt daran, Örtlichkeiten des öffentlichen Lebens hinsichtlich ihrer Zugänglichkeit für Rollstuhlfahrer und Menschen mit anderen Mobilitätseinschränkungen zu erfassen. Sie setzt dabei auf die Schar der Nutzer. Jeder, der Lust hat, kann mitmachen und Orte, an denen er sich auskennt und aufhält, über ein Ampelsystem bewerten.

Noch einen Schritt weiter geht das von dem Berliner Verein „Sozialheld*innen“ ins Leben

gerufene Projekt der Barriere-Scouts. Es richtet sich an Menschen, die eine Behinderung haben und von Barrieren in Gebäuden betroffen sind. In einem mehrteiligen Workshop, der per Videokonferenz stattfindet, werden die Teilnehmer befähigt, Ortsbegehungen durchzuführen und auf Barrieren verschiedenster Art aufmerksam zu machen.

Die Sozialheld*innen weisen darauf hin, dass die Qualifikation der Barriere-Scouts nicht die umfassende Beratung und Qualifikation ersetzt, die etwa erfahrene Architekten bieten. Aber Barriere-Scouts können Verantwortliche oder Eigentümer von Gebäuden für das Thema sensibilisieren und den Weg ebnen, um Probleme der Barrierefreiheit grundsätzlich anzugehen.

Der erste Workshop fand im Oktober 2021 statt, weitere sind geplant. Teilnahmevoraussetzung sind ein Computer mit Web-Cam, ein Zoom-Zugang sowie die Bereitschaft, im Rahmen des Workshops Ortsbegehungen ehrenamtlich durchzuführen.

Weitere Informationen: <https://sozialhelden.de/barriere-scouts>

nora und NINA – zwei amtliche Apps für den Notfall

Notfall-Apps gibt es viele. Zwei davon seien hier vorgestellt. Das Besondere an nora, der offiziellen Notfall-App der Bundesländer: Sie ist hilfreich für Menschen, die nicht oder nicht gut telefonieren können, weil sie zum Beispiel eine Sprach- oder Hörbehinderung haben oder die deutsche Sprache nicht ausreichend beherrschen. Bei NINA handelt es sich ebenfalls um eine behördliche App. Sie kann ihre Nutzer vor Gefahren im Umkreis ihres Aufenthaltsortes warnen.

Mit der nora-App gelingt trotz Handicaps im Notfall schnell und einfach der Kontakt zu Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienst. Der Notruf kann ganz ohne zu sprechen abgesetzt werden und dabei die wichtigsten Informationen übermitteln. Symbole, klare Texte und eine intuitive Nutzerführung helfen dabei. Zusätzlich nutzt nora die Standortfunktion des Mobilgeräts, um den genauen Standort an die zuständige Einsatzleitstelle zu übermitteln. Das hilft den Einsatzkräften und auch den Menschen, die den Notruf absenden, ohne ihren genauen Standort zu kennen. Und es spart wertvolle Zeit. nora kann von jedem genutzt werden, der sich in Deutschland aufhält.

NINA – die Notfall-Informations- und Nachrichten-App des Bundes übermittelt Warnmeldungen des Bevölkerungsschutzes für unterschiedliche Gefahrenlagen wie zum Beispiel Gefahrstoffausbreitung oder einen Großbrand. Warnmeldungen des Deutschen Wetterdienstes und Hochwasserinformationen der zuständigen Stellen der Bundesländer sind ebenfalls in die Warn-App integriert. Auch zur Corona-Pandemie hält NINA die Nutzer auf dem Laufenden.

Für die abonnierten Orte und, sofern aktiviert, den aktuellen Standort kann die Warn-App über lokal geltende Regelungen und Allgemeinverfügungen informieren. Standortdaten werden nicht erfasst.

Weitere Informationen und kostenloser Download der beiden Apps per QR-Code:



nora



NINA

Ich und wir

Mit dem Frühling beginnt eigentlich auch die Motorradsaison. Das Mopped wird aus dem Winterschlaf geweckt, poliert und durchgecheckt. Auch ich freue mich jedes Jahr auf die länger und wärmer werdenden Tage, auf die Möglichkeiten der Begegnung, auf die geplanten Unternehmungen und die Entspannung, die ich mir selbst verordne.

Doch in diesem Jahr scheint alles anders zu sein. Waren die letzten beiden „nur“ durch Corona bestimmt, bringt der Krieg in der Ukraine vermeintliche Gewissheiten ins Wanken, schürt alte Ängste und neue Sorgen auch bei uns.

Ostern und die Fastenzeit – die Zeit des Entschleunigens und des freiwilligen Verzichts – liegen eigentlich hinter uns. Doch die Frage nach Formen der Selbstbeschränkung bleibt angesichts der Dinge, die in der Welt vor sich gehen. Darf ich wie gewohnt zur Entspannung einfach mal durch die Gegend düsen oder sollte ich darauf verzichten – mit Blick auf die Quellen, aus denen der Sprit stammt, und auf meinen eigenen CO₂-Fußabdruck?

Wie immer geht es um die Balance von Freiheit und Verantwortung. Da sind das soziale Gewissen und der ökologische Fußabdruck, da sind aber auch Erfolgsdruck und Arbeitsverdichtung, persönliche Ängste, Nöte und Sorgen, die das seelische Gleichgewicht beeinträchtigen. Doch ganz am Anfang steht die Frage: Was will ich? Ich will auf mich achten, um auch andere achten zu können. Alles Weitere ergibt sich dann daraus: Wie fülle ich meine Lebenszeit – auch und gerade in Zeiten wie diesen.

Bleiben Sie gesund und auf dem Weg, und fahren Sie mit Gottes Segen.

Ihr Michael Aschermann | www.kradapostel.de
Sprecher der Gemeinschaft christlicher Motorradgruppen (gcm) | www.verkehrcoach.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, Tübingen
Herstellung: Druckerei Raisch GmbH, Reutlingen



Bruderhilfe e.V.
Automobil- und
Verkehrssicherheitsclub



Ans Steuer mit Diabetes – geht das?

Mobilität ist für die Teilhabe und Inklusion von Menschen mit chronischen Krankheiten von wesentlicher Bedeutung. Dazu gehört auch das Autofahren, denn in Deutschland erwirbt ein Großteil der erwachsenen Menschen einen Führerschein. Zudem gibt es Regionen, in denen man mangels öffentlicher Verkehrsmittel dringend auf ein Auto angewiesen ist.

Die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) regelt die Teilnahme am Straßenverkehr. Weitere relevante Normen sind die Straßenverkehrsordnung, das Straßenverkehrsgesetz sowie das Strafgesetzbuch. Voraussetzung für das Führen eines Kfz sind dabei unter anderem die Fahreignung und die Fahrsicherheit. Die Fahrsicherheit umfasst akute, zeitlich begrenzte Umstände, welche die Sicherheit gefährden können. Die Fahreignung meint eine andauernde Eigenschaft, ein Fahrzeug führen zu können: die dafür notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen. Diese sind nicht erfüllt, wenn eine Erkrankung oder ein Mangel vorliegt, wodurch die Eignung bzw. bedingte Eignung ausgeschlossen

wird. Auch bei Diabetes wird über mögliche Auswirkungen auf Fahrsicherheit und Fahreignung diskutiert, da hier sowohl krankheits- als auch therapiebedingte Komplikationen und Nebenwirkungen möglich sind.

Die FeV hat in einer Anlage vier Leitlinien zur Frage der Fahreignung bei Diabetes. So gilt bei Fahrzeugen bis 3,5 t und Motorrädern, z. B. Mopeds, Kraft- und Leichtkrafträder, Kraftfahrzeugen, land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen Folgendes:

- Bei einer Neigung zu schweren Stoffwechselentgleisungen liegt keine Fahreignung vor.
- Bei erstmaliger Stoffwechselentgleisung oder neuer Einstellung liegt eine Fahreignung nur nach erfolgter Einstellung vor.
- Bei ausgeglichener Stoffwechsellage unter Therapie mit oralen Antidiabetika mit niedrigem Hypoglykämierisiko (Risiko der Unterzuckerung) liegt eine Fahreignung vor.
- Bei medikamentöser Therapie mit hohem Hypoglykämierisiko (z. B. Insulin) liegt eine Fahreignung vor, bei ungestörter Hypoglykämiewahrnehmung.

- Bei wiederholt auftretenden schweren Hypoglykämien im Wachzustand besteht für die Dauer von drei Monaten nach dem letzten Ereignis keine Fahreignung. Eine stabile Stoffwechsellage und eine ungestörte Hypoglykämiewahrnehmung sind sicherzustellen, fachärztliche Begutachtung. Hier sind allerdings regelmäßige ärztliche Kontrollen notwendig.

Die Mehrzahl der Menschen mit Diabetes erfüllt damit die Voraussetzungen zum Führen von Kraftfahrzeugen, sofern sie gut eingestellt sind. Tatsächlich wird dennoch vermutet, dass Diabetiker häufiger Unfälle verursachen könnten als Menschen ohne Diabetes. Eine signifikante Erhöhung der Unfallgefahr für Menschen mit Diabetes wurde in Untersuchungen jedoch nicht nachgewiesen.

Die BAVC-Verkehrsrecht-Tipps präsentiert: Rechtsanwältin Nicole Gronemeyer
Kanzlei Korzus 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

FeV-Novelle hat Bundesrat passiert

Im Februar hat der Bundesrat den Änderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) zugestimmt. Folgendes ändert sich durch die FeV-Novelle:

Verlängerte Umtauschfrist für alte Papier-Führerscheine

Gemäß EU-Richtlinie sind bis zum 19. Januar 2023 alle Führerscheine, die vor dem 19. Januar 2013 ausgestellt wurden, in den neuen EU-Führerschein umzutauschen. Um einem Umtauschstau vorzubeugen, hat Deutschland nach Geburtsjahren gestaffelte Fristen eingerichtet. Für die Jahrgänge 1953 bis 1958 endete die Frist ursprünglich am 19. Januar 2022. Sie galt für Führerscheininhaber, die noch in Besitz eines Papierführerscheins mit Ausstellungsdatum bis 31.12.1998 waren. Coronabedingt wurde diese Frist nun bis zum 19. Juli 2022 verlängert. Diese Fristverlängerung hatte der Bundesrat zur Bedingung für das Inkrafttreten der FeV-Novelle gemacht. Vor 1953 geborene Führerscheininhaber müssen den Führerschein bis zum 19. Januar 2023 umtauschen, unabhängig vom Ausstellungsjahr des Führerscheins. Diese und alle weiteren Umtauschfristen sind auf der Website des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) einsehbar:
www.bmvi.de

Online-Unterricht und Nutzung von Fahrerassistenzsystemen in der Fahrprüfung

Coronabedingt fand auch in den Fahrschulen vielfach kein Präsenzunterricht statt und hat auch hier für einen Digitalisierungsschub gesorgt. So soll die physische Anwesenheit der Fahrschüler im Theorieunterricht zwar weiterhin die Regel sein. Jedoch können die Behörden nun auch Online-Unterricht genehmigen, wenn in begründeten Ausnahmefällen kein Präsenzunterricht möglich ist. Ferner dürfen Fahrerassistenzsysteme künftig in der praktischen Fahrprüfung genutzt werden, und sie werden Thema der Fahrlehrerausbildung.

Ahndung von Täuschungen bei der Fahrprüfung

Wer in der Theorieprüfung wegen Täuschung durchfällt, durfte bisher nach sechs Wochen erneut zur Prüfung antreten. Nun gelten neun Monate Sperrfrist.

Prüfung auf Automatikfahrzeug nun ohne Einschränkung

Seit April 2021 besteht die Möglichkeit, den praktischen Teil der Führerscheinprüfung für Klasse B mit einem Automatikfahrzeug zu absolvieren, ohne dass der Führerschein auf solche Kfz beschränkt wird. Diese Möglichkeit wird in der FeV-Novelle nun weiter präzisiert.

Kennzeichen weg – was nun?

Fehlt am Auto plötzlich eines der Kennzeichen oder sind gar beide verschwunden, muss das umgehend der Polizei gemeldet werden. Im Straßenverkehr ohne Nummernschilder erwischt zu werden, kostet 60 € Bußgeld. Wer den Kennzeichenverlust nicht meldet, kann belangt werden, wenn das Kennzeichen dann bei einer Straftat verwendet wird.

Für die Meldung bei der Polizei erforderlich sind die Zulassungsbescheinigung, Ihr Personalausweis oder Reisepass sowie ggf. eine Vollmacht für die Person, die diesen Behördengang stellvertretend für Sie übernimmt und sich ebenfalls per Personalausweis oder Reisepass ausweisen muss. Die polizeiliche Bescheinigung muss anschließend bei der Kfz-Zulassungsstelle vorgelegt werden, zusammen mit der Kfz-Zulassungsbescheinigung und, sofern noch vorhanden, dem zweiten Kennzeichen. Sind Sie sicher, dass das Kennzeichen nicht gestohlen wurde, so müssen Sie hierüber noch eine eidesstattliche Versicherung abgeben. Anschließend erhalten Sie ein neues Kennzeichen. Das alte wird vorsorglich für zehn Jahre gesperrt. Folglich müssen auch Fahrzeugschein und -brief geändert werden. Die Kosten für das Ganze: 75 – 100 €. Bei Kennzeichendiebstahl übernimmt evt. die Kaskoversicherung einen Teil der Kosten.