



hikrcn

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

Schutz auf Reisen

Medikamente, die man zu Hause vergisst. Das Geld oder der Reisepass, die unterwegs abhanden kommen. Als Automobilclub kennen wir auch solche Pannen und helfen unseren Mitgliedern schnell und unbürokratisch. Doch der Schutz auf Reisen, der Teil des Mobilschutzes EURO und WELT ist, umfasst noch mehr. Denn damit sind unsere Mitglieder auch für medizinische Notfälle auf Reisen gut gewappnet, etwa wenn sie einen Unfall erleiden oder schwer erkranken. Svenja Tchouaffé, Teamleiterin Travel Assistance/Reisenotruf bei unserem Versicherungspartner Roland Assistance, weiß, worauf es ankommt, wenn uns ein solcher Notruf erreicht.

Frau Tchouaffé, was geschieht, wenn sich ein Mitglied auf einer Urlaubsreise im Ausland befindet, ein gesundheitliches Problem hat und die BAVC-Notrufnummer wählt?

Je nachdem, welche emotionale Verfassung der Anrufer erkennen lässt, versuchen wir erst einmal, beruhigend auf ihn einzuwirken und ihm ein Gefühl von Sicherheit zu vermitteln. Ist das gelungen, machen wir uns durch Nachfragen ein möglichst genaues Bild von der Situation. So klärt sich, welche Art Hilfe erforderlich ist. Anschließend können wir beispielsweise dabei helfen, eine passende Praxis mit deutsch- oder englischsprachigen Ärzten ausfindig zu machen oder das nächstgelegene Krankenhaus.

Angenommen, es ist etwas Ernsteres und ein Krankenhausaufenthalt unumgänglich. Wie sehen dann die weiteren Schritte aus, auch angesichts möglicher Sprachbarrieren?

Teilt uns das Mitglied oder ein Angehöriger mit, dass es sich im Krankenhaus befindet,

stationär behandelt werden muss und am liebsten nach Hause möchte, schalten wir unseren flugmedizinischen Dienst ein. Dieser klärt dann mit dem Krankenhaus bzw. dem behandelnden Arzt die medizinische Situation und erforderliche Maßnahmen, u.a. die Transportfähigkeit. In diesen Abstimmungsprozess werden natürlich auch das Mitglied oder dessen Angehörige eingebunden. Dabei lassen sich auch etwaige Verständigungsschwierigkeiten beheben.

Die Organisation eines Krankenrücktransportes ist natürlich komplexer als die Organisation einer Pannenhilfe und doch beginnt alles mit einem Anruf bei der Servicehotline. Welche Informationen sind für Sie zunächst relevant? Was sollte der Betroffene schildern, wenn er einen Rücktransport wünscht?

Um für das Gespräch mit dem behandelnden Arzt möglichst umfassend im Bilde zu sein, benötigen wir – neben den Angaben zum Mitglied und den Kontaktdaten des Arztes bzw. Krankenhauses – auch ein paar Informationen zum Anlass des Krankenhausaufenthalts (Art und Schwere der Erkrankung oder Verletzung). Auch die Angaben zum Wohnort, an den der Rücktransport dann ggf. erfolgen soll, gleichen wir bei diesem Gespräch noch einmal ab, um entsprechend planen zu können.

Wie gehen Sie vor, wenn der Betroffene sich nicht melden kann, sondern ein Angehöriger dies übernehmen muss?

Weil das häufiger vorkommt, sind wir darauf eingestellt und können die ersten Schritte in die Wege leiten. Den direkten Kontakt zum betreffenden Mitglied suchen wir dann im weiteren Verlauf der Fallbetreuung.

(Fortsetzung auf Seite 2)

Liebes BAVC-Mitglied,

die Deutschen gelten als Weltmeister im Reisen. So oft es geht, suchen wir das Weite und überlassen bei der Planung nichts dem Zufall. Doch Leben ist das, was passiert, wenn Du dabei bist, Pläne zu machen.

So verlaufen die schönsten Wochen des Jahres leider nicht immer nach Plan. Manchmal kommt eine Panne dazwischen, manchmal ein Unfall, eine Erkrankung oder Schlimmeres. Deshalb widmet sich der Titelbeitrag unserer Serie „Blick hinter die Kulissen“ diesmal dem Schutz auf Reisen. Auch weit weg von zuhause und ohne die notwendigen Orts- und Sprachkenntnisse sind Sie nicht auf sich allein gestellt, sondern können auf professionelle und zuverlässige Hilfe zählen. Denn Ihre Notfälle sind unser Alltag.

Die Autos auf deutschen Straßen werden immer älter. Mittlerweile sind sie im Schnitt zehn Jahre alt. Mögen die Gründe dafür nachvollziehbar sein, der TÜV betrachtet diesen Trend mit Sorge und mahnt, dass er nicht zulasten der Sicherheit gehen dürfe.

Wie die Tankstellen der Zukunft aussehen könnten, wie man das Auto findet, das am besten zu einem passt und was man (nicht nur) als Autofahrer beherzigen sollte, wenn man auf E-Scooter oder E-Bike bzw. Fahrrad umsattelt, das verrät Ihnen ebenfalls diese Ausgabe.

Blieben Sie gesund, und seien Sie sicher unterwegs.

Katrin Sießl

Katrin Sießl
Geschäftsführender Vorstand



(Fortsetzung von Seite 1)

Dabei besprechen wir dann die Situation und die sich daraus ergebenden Möglichkeiten. Auch Informationen, die bei der Notfallmeldung nicht verfügbar oder unvollständig waren, können wir dann erneut erfragen, ergänzen oder korrigieren.

Was sind die nächsten Schritte bei der Klärung, ob ein Krankenrücktransport erfolgen kann?

Ob und wie ein Krankenrücktransport durchgeführt wird, klärt ein Arzt unseres flugmedizinischen Dienstes direkt mit den behandelnden Ärzten ab. Von ihnen lässt er sich mit allen relevanten Informationen rund um die Diagnose, Behandlung und den Zustand des Patienten versorgen. Liegen bereits schriftliche Berichte vor, werden sie ebenfalls ausgewertet. Auf dieser Grundlage entscheidet dann der Arzt des flugmedizinischen Dienstes, ob ein Krankenrücktransport medizinisch sinnvoll oder gar notwendig ist. Er entscheidet auch über die Wahl des Transportmittels. Bis zu einer Strecke von 1.000 km kann – je nach Zustand des Patienten – ein Bodentransport erfolgen. Bei Entfernungen ab 1.000 km besteht in der Regel nur die Möglichkeit eines Flugtransportes. Dieser kann in Form eines regulären Fluges, mit oder ohne Extrasitze (ggf. mit medizinischer Begleitung) geschehen, liegend auf einem Stretcher in einer Linienmaschine oder, wenn erforderlich, per Ambulanzflug samt Begleitteam.

Mit welchen Partnern arbeiten Sie in Deutschland zusammen und welche Partner stehen im Ausland zur Verfügung?

Da wir weltweit tätig sind, verfügen wir über ein breites Netzwerk an Dienstleistern und Korrespondenten im In- und Ausland. Diese stehen uns auf Abruf zur Verfügung und werden je nach Situation und Bedarf für uns tätig.

Der Zustand eines Betroffenen ändert sich möglicherweise während der Organisation. Wie schnell kann auf eine Verschlechterung reagiert werden?

Sobald wir davon Kenntnis erlangen, klären wir den aktuellen Zustand des Patienten erneut medizinisch ab – egal, wie weit die Vorbereitungen für den Transport bereits gediehen sind. Denn das Wohl und die Sicherheit des Patienten stehen an erster Stelle. Lässt die gesundheitliche Verfassung des Patienten es nicht zu, wird nicht geflogen, selbst wenn Begleitteam und Ambulanzjet bereitstehen.

Niemand mag sich diese Situation vorstellen, um so wichtiger ist die Unterstützung nach einem Todesfall. Wie sieht diese aus?

Auch in diesen traurigen Angelegenheiten, die für uns leider ebenfalls zum Alltag gehören, ist es wichtig, dass wir als Team gut funktionieren und den Hinterbliebenen helfen, alles Notwendige in die Wege zu leiten. Zunächst klären wir mit den Angehörigen des Verstorbenen dessen Aufenthaltsort und welche Art der Bestattung oder Rückführung

gewünscht ist. Hierzu benötigen wir den Kontakt zu dem rechtlich nächsten Angehörigen (z. B. Ehe-/Lebenspartner, volljähriges Kind) oder dem Inhaber einer entsprechenden Vollmacht. Ist eine Rückführung gewünscht, geben wir den Vorgang in die Hände unseres langjährigen Partners, der für uns weltweit Überführungen vornimmt. Im Zuge dessen stehen seine Mitarbeiter dann auch mit den Angehörigen in Kontakt und halten sie über den Stand der Dinge bis zur Heimkehr des Verstorbenen auf dem Laufenden.

Gut zu wissen:

Bereits im Mobilschutz BASIS haben BAVC-Mitglieder Anspruch auf Reise-Notfallservices. Hierzu gehören die Organisation von Kinderbetreuung, Haushüter-Ersatzbeschaffung, Handwerkerservice, Haustierrückholung/-versorgung sowie Ersatzbrillenbeschaffung und -versand.

Der Schutz auf Reisen ist Bestandteil der Leistungspakete Mobilschutz EURO und WELT. Er gilt europa- oder weltweit und umfasst u. a. folgende Leistungen: Krankenrücktransport, Krankenbesuch, Heimreise nach Krankenhausaufenthalt, Suchen, Retten und Bergen, Hilfe in besonderen Notfällen, Überführung und Bestattung, Rückholung von Kindern und Rückreise bei Reiseabbruch.

Wie die Tankstelle der Zukunft aussehen könnte



AB Design

Wenn die Verbrenner von den E-Antrieben abgelöst werden, wird sich das auch auf die Zukunft der Tankstellen auswirken. Auch sie werden sich wandeln (müssen). Welche Szenarien dabei denkbar sind, darüber hat sich das Zukunftsinstitut in seinem Mobility Report Gedanken gemacht. Zwei Faktoren sind darin maßgeblich: die verfügbaren Energiesysteme (fossil/postfossil) sowie die vorhandenen Mobilitätsangebote (Auto-zentriert/Mobilitäts-zentriert).

Je nachdem, wie schnell sich die Verfügbarkeit der Energiesysteme von fossil zu postfossil entwickelt und in welchem Maße sich unser Mobilitätsverhalten ändert – bleibt es eher Auto-zentriert oder wird es Mobilitäts-zentriert –, zeichnen sich vier mögliche Szenarien für die Tankstelle der Zukunft ab. In der Auto-zentrierten Perspektive auf dem Weg von fossilen zu postfossilen Energiesystemen prägen die Tankstelle 2.0 und der Ladepark das Bild. In der Mobilitäts-zentrierten Perspektive hingegen kommen eher das Kiosk-Modell und der Mobility Hub als Zukunftsmodelle zum Tragen.

Szenario 1: Tankstelle 2.0

Dieses Zukunftsmodell der Tankstelle klebt am bestehenden Geschäftsmodell, dem Kraftstoffverkauf. Doch bereits heute haben, laut ARAL-Chef Patrick Wendeler, 60 Prozent aller Kundenkontakte nichts mehr mit Kraftstoffkauf zu tun. Auch das ohnehin rückläufige Werkstattgeschäft ist für Tankstellen angesichts der Zunahme gewerblicher Fahrzeuge mit Werkstattbindung ein Auslaufmodell. In Stadtrandlage und im ländlichen Raum

kann diese Form der Tankstelle eine Zukunft haben, wenn sie zusätzlich auch eine Lade-station für E-Autos anbietet, idealerweise Schnelllader zur kurzfristigen Reichweiten-erhöhung unterwegs. Schnellladestationen sind allerdings mit hohen Investitionen verbunden. Dennoch dürfte auf dem langen Weg vom fossilen zum postfossilen Antrieb dieser Tankstellentyp noch so lange eine Rolle spielen, wie Autos mit Verbrennungsmotoren auf den Straßen unterwegs sind. Und das heißt: noch eine ganze Weile.

Szenario 2: Ladepark

Für dieses Szenario spielt neben elektrischen Ladepunkten auch der Ausbau der Wasserstoffinfrastruktur eine Rolle. Für die rund 1.000 Wasserstofftankstellen, die Berechnungen zufolge in Deutschland künftig nötig sein werden, sind hohe Investitionen erforderlich. Hier kommen die großen Erdölanbieter ins Spiel. So hat Shell bereits im Jahr 2021 Ubitricity, einen der größten europäischen Ladeanbieter übernommen. Und Deutschlands größter Tankstellenbetreiber ARAL bietet in seinem Pulse-Netz, laut Web-

site, Stand September 2023, an 287 Standorten insgesamt 1.987 Ladepunkte an. Mittelfristig plant ARAL, 5.000 Ladepunkte zu errichten, von denen ein Großteil Schnellladesäulen werden soll. An diesen kann binnen 10 Minuten der Strom für 350 km Reichweite geladen werden. Das Ladepark-Szenario trägt vor allem dem gewerblichen Verkehr Rechnung (Güterfernverkehr, Carsharing- und Mietwagenflotten). Alternativ oder ergänzend zur eigenen Ladeinfrastruktur ihrer Anbieter werden dann maßgeblich diese Fahrzeuge die Ladeparks nutzen. Zu finden sein werden sie entlang der Autobahnen und Fernstraßen, ähnlich wie bereits heute die Autobahntankstellen und Autohöfe. Wenn der Frachtverkehr auf grünen Wasserstoff umgestellt wird, müssen auch die Tankstellen dazu schnell und zuverlässig erreichbar sein.

Szenario 3: Kiosk

Die Tankstelle als Treffpunkt und Tante-Emma-Laden. Diese Beschreibung fasst die künftige Funktion von innerörtlichen Tankstellen wohl am besten. Dort wird man zwar keine E-Ladesäule finden, aber immer noch Diesel und Benzin tanken können. Ergänzend denkbar wären auch eine Waschanlage oder ein Mietwagenangebot. Als zentrale Anlaufstelle für diverse Erledigungen im Alltag etwa auch als Paketshop samt Abholstation, für kleine Einkäufe, einen Snack, einen Kaffee und einen kurzen Plausch wird die soziale Funktion dieses Ortes weitaus wichtiger sein. Gerade in ländlichen Gebieten mit schwindender Infrastruktur kann die Tankstelle auf diese Weise auch weiterhin ein zentraler und unverzichtbarer Ort bleiben.

Szenario 4: Mobility Hub

Dieses Szenario entfernt sich am weitesten von der heutigen Tankstelle. Es ist auf post-fossile Antriebe ausgelegt und nicht für Privat-PKW's gedacht. Stattdessen ist der Mobility Hub Anlaufstelle für Sharing-Fahrzeuge mit unterschiedlichstem Zweck: Autos und Zweiräder für den innerstädtischen Verkehr, für Lastentransport sowie Mietfahrzeuge für den Überlandverkehr. Seine Ladeinfrastruktur ist auf die unterschiedlichen Antriebskonzepte ausgelegt: auf batterieelektrische und Wasserstoff-basierte. Auch das in China inzwischen wieder neu entdeckte Konzept des Batterietauschs, bei dem anstelle des Aufladens an der Ladestation die komplette Batterieeinheit gegen eine frisch geladene ausgetauscht wird, wäre mit dem Konzept der Mobility Hubs vereinbar. Günstig gelegen und gut an den Nahverkehr angebunden, ist der Mobility Hub schnell und bequem erreichbar. Das macht ihn zusätzlich attraktiv und sorgt für eine hohe Nutzungsfrequenz, wie sie für intermodale Mobilitätsangebote wichtig ist.

Die hier beschriebenen Szenarien schließen einander nicht aus. Im Gegenteil. Die Transformation des Antriebskonzeptes und der Wandel unseres Mobilitätsverhaltens machen es wahrscheinlich, dass die unterschiedlichen Szenarien zeitweise parallel bestehen werden. In der Stadt dürfte die Abkehr vom eigenen PKW hin zu einer Mobilität, die ausschließlich auf Sharing-Angebote setzt, leichter und früher gelingen. Das liegt auch an dem heute noch sehr unterschiedlichen Nahverkehrsangebot in der Stadt und auf dem Land und damit in der Natur der Sache.

Andere machen es doch auch.

Der Motor strahlt seine Wärme ab, die Schutzkleidung lässt kein Lüftchen durch, die Sonne bratzelt ... Doch bei Autobahnstau ist hierzulande Mopeds weder langsames Durchschlängeln noch Vorbeifahren auf dem Standstreifen erlaubt. Na toll. Falls Platz ist, dürften Mopeds links zwischen Autos und Leitplanke durchfahren. Ist mir aber zu gefährlich. In einigen Departements Südfrankreichs hingegen ist vorsichtiges Vorbeischlängeln erlaubt.

Setzt in Italien oder Frankreich ein Mopedfahrer zum Überholen an, fahren die anderen einfach mal nach rechts und lassen ihn passieren. Er dankt mit frontal ausgestrecktem, rechtem Fuß. LKW-Fahrer blinken einmal links, einmal rechts, wenn ihnen der Überholer per Lichthupe das Einscheren anbietet. Bei uns hingegen zieht ein PKW dann gerne mal nach links oder beschleunigt oder macht beides.

Setzt Regen ein, fahre ich als Mopedfahrer langsamer. Gerne schert der Überholer dann knapp vor mir ein. Seine Gischtschleppe klatscht mir entgegen und raubt die Sicht, während er gleichzeitig noch langsamer wird. Aus Frankreich, Italien oder Skandinavien kenne ich das nicht. Wer schaut vor der Scheibenreinigung in den Rückspiegel? So landet reichlichst versprühtes Wischgemisch unausweichlich in meiner Visage. Aus dem Auto geschnipste Zigaretten? Ein deutscher Klassiker.

Wieso sind andere da besser? Mehr Rücksicht, weniger Neid, bessere Fahrausbildung? Was, wenn auch wir einfach versuchen, uns auch auf der Straße als Menschen zu begegnen?

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.verkehrscoach.com

Online-Tools zur Fahrzeugwahl

Markenloyalität ist noch immer ein wichtiger Faktor bei der Fahrzeugwahl. Ist die Marke weniger entscheidend, wird das Angebot nahezu unüberschaubar. Aber es gibt Hilfe.

Modell, Typ, Antrieb und Ausstattung sind neben dem Preis wichtige Kriterien. Fahrberichte in Fachmagazinen und auf Youtube sowie Empfehlungen aus dem Freundeskreis helfen ebenfalls, das Passende zu finden. Wer dabei auch Aspekte wie Umweltbelastung, Energieeffizienz und Haltungskosten berücksichtigen möchte, kann die Online-Tools nutzen, die die Deutsche Energie-Agentur (dena) als bundeseigenes Unternehmen im Auftrag

Unter www.alternativ-mobil.info finden sich u. a. ein CO₂-Rechner, ein Vergleichsrechner für Reichweite, Emissionen und Kosten alternativer und konventioneller Antriebe, ein Neuwagen-Finder für die energieeffizientesten Fahrzeuge der Klassen A+, A und B sowie ein Haltungskosten-Check, der das Wunschfahrzeug mit Modellen dieser Klassen vergleicht. Auch, wer die Fahrzeugsuche ganz grundsätzlich angeht und noch einmal schauen möchte, ob das Wunschfahrzeug überhaupt dem eigenen Nutzungsverhalten entspricht, kann mit dem entsprechenden Online-Rechner für Klarheit sorgen.

Sogar für die Wahl der Ausstattung bietet die Website Entscheidungshilfe. Der „PKW-Baukasten“ informiert darüber, wie sich die Ausstattung auf die Kraftstoffkosten auswirkt. Die finale Entscheidung bleibt wie immer einem selbst überlassen. Und dem Portemonnaie.



des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz kostenlos bereitstellt.

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



Wenn Führerscheininhaber auf E-Scooter oder E-Bike/Fahrrad im Straßenverkehr auffallen

Flink von A nach B, ohne lästige Parkplatzsuche oder Stau, so das Versprechen der per App spontan nutzbaren führerscheinfreien E-Bikes und E-Scooter.

Ein Blick in den Bußgeldkatalog für verkehrswidriges Fahren mit einem E-Scooter zeigt jedoch auch: Neben Bußgeldern zwischen 10 € und 1.500 € drohen Konsequenzen für den Kraftfahrzeugführerschein. So riskiert ein alkoholisierte E-Scooter-Fahrer ab 0,5 Promille zusätzlich zum Bußgeld zwei Punkte in Flensburg und mindestens einen Monat Fahrverbot. Für E-Bike-Fahrer mit elektrischer Tretunterstützung bis 25 km/h gilt hingegen derselbe Wert wie für Fahrradfahrer: 1,6 Promille. Dann drohen eine Geldbuße etwa in Höhe eines Nettogehalts, für Führerscheininhaber außerdem drei Punkte in Flensburg und eine MPU. Schon ab 0,3 Promille riskieren Radfahrer eine Strafanzeige, wenn sie im Straßenverkehr auffallen. Fahren Führerscheininhaber betrunken E-Scooter, kann die Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge komplett entzogen werden, wenn es zu einem Unfall kommt.

Trotz Führerscheinentzugs E-Scooter fahren?

Den Fahrerlaubnisbehörden ist es gestattet, die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich deren Inhaber zum Führen von Kraftfahrzeugen als ungeeignet erweist. Rechtsgrundlage dafür ist die bundesweit geltende Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), § 46 Absatz 1.

Dass Fahrzeuge wie das Auto oder Motorrad dann stehen bleiben müssen, leuchtet ein. Aber was gilt für das weitere Benutzen der vielfach in Kritik geratenen E-Scooter? Nach § 1 der Elektro-Kleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) zählen auch E-Scooter zu den Kraftfahrzeugen. Folglich ließe sich annehmen, dass diese bei Entzug der Fahrerlaubnis ebenfalls nicht mehr gefahren werden dürfen.

Dennoch besteht bei E-Scootern im Vergleich zu Kraftfahrzeugen wie Autos oder Motorrädern ein entscheidender Unterschied: Grundsätzlich gehören E-Scooter zu den sogenannten fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen. Am 17.04.2023 hat nun auch ein bayrisches

Gericht in einem Verfahren erklärt, dass die Fahrerlaubnis-Verordnung nicht als Rechtsgrundlage für das Verbot des Fahrens solcher fahrerlaubnisfreien Fahrzeuge herangezogen werden kann. Begründet wurde diese Entscheidung unter anderem damit, dass sich weder aus der Verordnung selbst noch aus dem Verfahren, in dem die Verordnung erarbeitet wurde, bestimmte Aussagen oder Anhaltspunkte in Bezug auf den Umgang mit erlaubnisfreien Fahrzeugen entnehmen ließen.

Im Ergebnis bedeutet das für den Bürger, dass es zumindest gegenwärtig noch keine gesetzliche Grundlage für ein Verbot für das Fahren von E-Scootern nach Entzug der Fahrerlaubnis gibt. Es bleibt abzuwarten, ob der Gesetzgeber eine solche Grundlage schaffen wird.

Die BAVC-Verkehrsrecht-Tipps präsentiert: Kim-Awa Pohlmann, juristische Mitarbeiterin der Rechtsanwaltskanzlei Nicole Gronemeyer Hemmstraße 165 | 28215 Bremen
Telefon 04 21/3777 90 | Telefax 04 21/376 00 86
ng@gronemeyer.law | www.gronemeyer.law

Autos auf deutschen Straßen werden immer älter

Rund 10 Jahre ist das Durchschnittsalter der Autos auf deutschen Straßen und damit so hoch wie noch nie. Das macht sich auch beim Fahrzeugzustand bemerkbar. Denn beim TÜV zeigt die Kurve der Durchfaller bei der Hauptuntersuchung nach oben.

Jedes fünfte Auto fiel bei der TÜV-Hauptuntersuchung mit erheblichen bis gefährlichen Mängeln durch. Das entspricht rund 20 Prozent der untersuchten Fahrzeuge. Während der Anteil der gefährlichen Mängel dabei nur 0,5 Prozent betrug und das Gros der durchgefallenen Fahrzeuge also »nur« erhebliche Mängel aufwies, ist diese Entwicklung keinesfalls auf die leichte Schulter zu nehmen. Denn immerhin handelte es sich um 160.000 Fahrzeuge, an denen gefährliche Mängel festgestellt wurden und die sofort in die Werkstatt zur Reparatur gebracht werden mussten.

Eine Ursache für diese Entwicklung sieht der TÜV in der Inflation. Wenn alles drastisch teurer wird, sinkt die Bereitschaft, das eigene Fahrzeug warten zu lassen. Als weiteren Faktor für das gestiegene Fahrzeugalter macht der TÜV die Begleiterscheinungen der Coronapandemie aus. Die Unterbrechungen der



Aber nicht alle sind so alt wie dieses Schätzchen.

Lieferketten führten zu massiven Verzögerungen in der Neuwagenproduktion. Lieferzeiten von 12 Monaten und mehr waren keine Seltenheit. Wer unbedingt kurzfristig Ersatz

brauchte, wick auf den Gebrauchtwagenmarkt aus. Auch Reparaturen und Wartungsarbeiten wurden verschoben, wenn nicht gar vermieden.

Diese aus Verbrauchersicht nachvollziehbare Strategie schlägt sich nun auch in den Zahlen der TÜV-Mängelstatistik nieder. So stieg die Zahl der kleineren Mängel um 1,7 Prozent auf insgesamt 10,7 Prozent. Und dass das Abblendlicht das Feld der Mängel anführt, dürfte sich auch mit der persönlichen Erfahrung des ein oder anderen decken. So scheint sich die Zahl der »Einäugigen« auf deutschen Straßen seit einiger Zeit auffallend erhöht zu haben. Bei den bis zu drei Jahre alten PKW fielen 1,6 Prozent durch entsprechende Defekte auf. Bei den bis zu 11 Jahre alten waren es sogar bis zu 6,7 Prozent.

Den geringsten Grund zur Beanstandung gaben hingegen Antriebswelle, Bremsschläuche sowie Rostschäden. Angesichts rückläufiger Neuzulassungen dürfte mit einer raschen Trendumkehr beim Durchschnittsalter kaum zu rechnen sein. Was jedoch auf jeden Fall gegen die Alterserscheinungen helfen dürfte: gute Pflege und regelmäßige Wartung.