



Starke Gefühle am Steuer – wie uns das Auto fährt

Das Auto ist das Verkehrsmittel Nummer eins der Deutschen. Es bringt uns schnell und bequem von A nach B und macht uns nahezu grenzenlos mobil. So weit die rationalen Gründe für unsere Liebe zum Auto. Es steckt aber noch mehr dahinter: Autos wecken Emotionen, und die treffen uns dort, wo wir gerne schwach werden.

Ganz gleich, ob schnittiger Zweisitzer, praktisches Familienauto oder wendiger Kleinwagen: Jeder Autotyp steht für ein Lebensgefühl. Freiheit, Sicherheit, Wellness, Familienglück, Umweltschutz – das sind die Themen der Werbung, die uns zum Kaufen bewegen will. Unsere Gefühle beeinflussen aber nicht nur unsere Kaufentscheidung, sie sitzen jederzeit mit am Steuer und wirken auf unser Fahrverhalten, ob wir wollen oder nicht.

Das Auto als Rückzugsort und Schutzraum
Tür zu, anschnallen, Lieblings-CD einlegen, tief durchatmen und losfahren. Viele Autofahrer klinken sich für die Dauer der Fahrt regelrecht aus dem Alltag aus. Vor allem Menschen, die besonders viel oder lange fahren müssen, wissen diese Auszeit zu schätzen. Alleine im Auto, kann man sich außerdem ganz wie zu Hause benehmen und noch dazu selbst über alles bestimmen – wären da nicht die anderen Verkehrsteilnehmer! Sie machen uns das Leben schwer, gerade weil wir derart abgeschottet in unserem Wohnzimmer auf Rädern wichtige Orientierungshilfen für ein einvernehmliches Miteinander verlieren.

Anonymität macht aggressiv

Im Auto gibt es keine echte Kontaktaufnahme mit anderen Verkehrsteilnehmern. Es gibt die Zeichensprache, aber die hat nur begrenzte Aussagekraft und führt allzu leicht zu folgenreichen Missverständnissen. Blickkontakt, ein

wesentliches Element in der Kommunikation, ist auch nur selten möglich.

Als Folge des erzwungenen Schweigens und der Isolation reagieren wir übertrieben heftig, wenn uns das Geschehen auf der Straße nicht passt. Wir fluchen, finden alle anderen Autofahrer unverschämt, fahren (zu) dicht auf den Vordermann auf und übersehen, wie geringfügig der Anlass in der Regel ist. Gerne schließen wir von Äußerlichkeiten auf negative Persönlichkeitsmerkmale (Mann mit Hut am Steuer, kein Wunder ...) und fühlen uns dann erst recht bestätigt.

Identitätsverlust führt zu Abgrenzung

In der Isolation am Steuer verlieren wir zudem unsere Identität. Schließlich sehen uns die anderen Verkehrsteilnehmer genauso ausschnitthaft wie wir sie sehen. Umso wichtiger wird das Nummernschild mit unserem Namenskürzel oder der Aufkleber, der zeigt, wessen Fan wir sind oder welchen Humor wir haben. Auch die Abgrenzung von anderen Verkehrsteilnehmern hilft uns, unsere Identität zu bewahren. So werden Autofahrer anderer Nationalität leicht zu Gegnern im Straßenverkehr, ebenso Radfahrer, Fußgänger usw. Umgekehrt fühlen wir uns mit Autofahrern, die aus unserer Heimat stammen, sofort aufs Herzlichste verbunden. Je weiter weg von zu Hause, desto größer die Freude beim Anblick des uns vertrauten Nummernschildes.

Starke Gefühle im Auto sind menschlich und psychologisch gut zu erklären. Das einvernehmliche Miteinander und die Sicherheit im Straßenverkehr dürfen darunter aber nicht leiden. Gut also, wenn wir die eigentliche Ursache für unsere Emotionen kennen und reflektieren können. Und wenn das dann kein Grund ist, über uns selbst zu schmunzeln, anstatt zu toben ...

Liebes BAVC-Mitglied,

zwar sagt uns der gesunde Menschenverstand, dass Emotionen am Steuer schlecht sind und ein ausgeglichener, vorausschauender Fahrstil Gelassenheit verlangt. Doch immer wieder tappen wir in die Falle und erleben, wie dünn die Schicht unserer Zivilisiertheit sein kann – nicht nur bei anderen, sondern auch bei uns selbst.

Weil es uns offensichtlich schwerfällt, angesichts steigenden Verkehrsaufkommens, im Stau, im Berufsverkehr oder auf der Heimreise immer die Nerven zu bewahren, werden Assistenzsysteme entwickelt, denen wir eines Tages das Steuer komplett überlassen können – ein faszinierender Gedanke. Doch bis dahin müssen wir uns noch ein bisschen gedulden.

Im Mai tritt die neue Punkteregelung in Kraft, nach der nur noch sicherheitsgefährdende Delikte in Flensburg aktenkundig werden. Ob dieses Konzept aufgeht, wird sich zeigen. Ein Erfolgskonzept ist jedenfalls das Begleitete Fahren ab 17, das in der Risikogruppe der jungen Autofahrer nachweislich zu weniger Unfällen und Verkehrsverstößen führt. Vielleicht ist Gelassenheit am Steuer ja doch lernbar, wenn man früh genug damit anfängt.

Blieben Sie gesund und seien Sie sicher unterwegs

Katrin Sießl

*Katrin Sießl
Geschäftsführender Vorstand*

IN DIESER AUSGABE

Reisen

BAVC-Clubreise nach Irland und Nordirland

Sicherheit & Technik

Ein Fahrtraining für Menschen mit Handicap

Verkehrsrecht

Provozierte Verkehrsunfälle | Die Punktereform BF17: Begleitetes Fahren ab 17

Insel der Klöster und Heiligen

BAVC-Clubreise nach Irland und Nordirland



Oft karg und rau, dann wieder lieblich und von verschwenderischer Vielfalt. Irlands kontrastreiche Landschaft bildet einen reizvollen Hintergrund für die Besichtigung von Megalithgräbern, Klöstern und Burgen, Rundtürmen und Hochkreuzen. Sie belegen, dass die Insel schon früh zu einem Angelpunkt der Kirchengeschichte des Abendlandes wurde. Freuen Sie sich auf eine ganz Irland umfassende Reise, die zu den Brennpunkten ihrer Geschichte und Gegenwart führt. Eine Reise, die die Bedeutung der „Grünen Insel“ für die mittelalterliche Christenheit erschließt und sich auf ihre betörende Schönheit einlässt.

Reisetermine und -preise:

- 10.06. – 21.06.2014
Reisepreis für BAVC-Mitglieder:
1.760 € p. P. im DZ (regulär: 1.850 €)
- 12.08. – 23.08.2014
Reisepreis für BAVC-Mitglieder:
1.735 € p. P. im DZ (regulär: 1.825 €)

Enthaltene Leistungen:

- Linienflug mit Lufthansa nach Dublin ab/bis Frankfurt/M.
- Transfers, Rundreise und Ausflüge in landestypischen Reisebussen
- Unterbringung in Doppelzimmern mit Bad/Dusche und WC, Hotels der offiziellen irischen 3-4-Sterne-Kategorie
- 11 x Halbpension (irisches Frühstück und Abendessen)
- Fachlich qualifizierte Reiseleitung
- Alle Eintrittsgelder
- Flughafen-, Lande- und Sicherheitsgebühren
- Trinkgeldpauschale

Ausführliches Reiseprogramm u. Buchung:

Biblische Reisen GmbH
Silberburgstr. 121
70176 Stuttgart
Telefon: 0800/619 25 10 (gebührenfrei)
info@biblische-reisen.de
www.biblische-reisen.de

BAVC-Studienreise nach Estland

Am 5. und 6. Juli 2014 beherbergt Tallinn das große Sängersfest, zu dem sich Chöre aus ganz Estland treffen. Damit alle Interessierten dieses nur alle fünf Jahre stattfindende Ereignis erleben können, wurden die Termine der zwölf-tägigen Gruppenreise entsprechend gelegt. Hinflug: 26.6.2014, Rückflug: 7.7.2014. Diakon Wilhelm Seehase, Mitglied des BAVC-Kuratoriums, der die Reise gemeinsam mit Freunden in Estland geplant und vorbereitet hat, wird auch an der Reise teilnehmen.

Reisepreis:

1.375 € p. P. im EZ | 1.235 € p. P. im DZ.
Linienflug mit Lufthansa nach Tallinn ab/bis Frankfurt/Main ca. 390,00 € je nach Buchungsstermin

Weitere Informationen und Buchung:

BAVC-Bruderhilfe e.V. | Karthäuserstraße 3a
34117 Kassel | Telefon: 0561/70 99 40
info@bavc-automobilclub.de

Gratis-Apps für Menschen unterwegs



Selten lassen sich Inspekture bei den gefürchteten Hauptuntersuchungen von luxuriösem Interieur oder spektakulären Spoilern irritieren: Hier zählen innere Werte. DEKRA Gebrauchtwagenreport liefert eine nüchterne Einschätzung, wie sich Ihr Traumwagen in einigen Jahren technisch macht. Sie finden fundierte Informationen über die Qualität und Sicherheit Ihres Wunschfahrzeugs. Aus 15 Millionen geprüften Fahrzeugen in neun Fahrzeugklassen erstellt DEKRA für jeden Fahrzeugtyp ein spezifisches Mängelprofil in drei Laufleistungsbereichen.

Preis: gratis; Systeme Android, iPhone/iPad



Ist das Angebot vom Autohändler um die Ecke wirklich günstig? Mit AutoScout24 holen Sie per Smartphone unkompliziert Vergleichsangebote ein. Ähnlich wie auf der Webseite suchen Sie nach Kriterien wie Marke, Kilometerstand, Erstzulassung, Preisvorstellung, Standort. Je nachdem, wie detailliert der Verkäufer sein Fahrzeug beschreibt, sehen Sie im Angebot Fotos, technische Daten und eine allgemeine Zustandsbeschreibung. Haben Sie das Passende gefunden, rufen Sie den Verkäufer aus der App über eine Anruf-Schaltfläche an. Auch von mobile.de gibt es eine solche Gratis-App, die sich lediglich in Details unterscheidet.

Preis: gratis; Systeme Android, iPhone/iPad, Windows Phone 8



BF-17: Begleitetes Fahren ab 17

Was 2004 als befristeter Modellversuch begann, hat sich zu einem bundesweiten

Erfolgsmodell entwickelt. Seit Januar 2011 können Jugendliche in Deutschland bereits mit 17 Jahren den Führerschein machen und anschließend in Begleitung eines erfahrenen Autofahrers Fahrpraxis sammeln. Studien der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) belegen, dass BF-17-Teilnehmer im ersten Jahr selbstständigen Fahrens 22% seltener in Unfälle verwickelt sind als Fahranfänger, die mit 18 Jahren auf herkömmlichem Wege den Führerschein erworben haben. Auch im weiteren Verlauf ihrer Autofahrerkarriere liegen die BF-17-Absolventen in der Unfallstatistik niedriger als ihre Altersgenossen und begehen auch 20% weniger Verkehrsverstöße. Dieser Gewinn an Verkehrssicherheit ist umso

größer, da er in einer Altersgruppe wirkt, die als Hauptrisikogruppe im Straßenverkehr gilt. Die um ein Jahr längere Lernzeit trägt wesentlich zu diesem Effekt bei.

Bereits mit 16 ½ Jahren können sich Jugendliche in der Fahrschule für BF-17 anmelden. Sie machen dieselbe Fahrausbildung wie ältere Fahrschüler. Nach erfolgreicher Prüfung bekommen BF-17-Teilnehmer nach ihrem 17. Geburtstag ihre Prüfungsbescheinigung, die zusammen mit einem Ausweis als Fahrerlaubnis gilt. Bis zu ihrem 18. Geburtstag dürfen sie dann in Begleitung einer Person Autofahren, die auf der Prüfungsbescheinigung eingetragen ist. Der BAVC empfiehlt, mehrere Begleiter, die die erforderlichen Voraussetzungen erfüllen, eintragen zu lassen. Denn je mehr autorisierte Beifahrer, desto häufiger die Gelegenheit zum Autofahren. Weitere Informationen online unter: www.bf17.de

Ein Fahrtraining für Menschen mit Handicap

Kolumnist und Fahrtrainer Michael Aschermann über ein spannendes Pilotprojekt



Foto: Sodermanns

„Vollbremsung, Kurvengrenzgeschwindigkeit und Blickführung – all diese Themen sind ja für Normalos schon nicht einfach.“ Und schon war ich, Trainer mit jahrzehntelanger Erfahrung, fulminant mit meiner Begrüßung angeeckt. „Normal sind wir auch“, hielt mir eine Teilnehmerin mit gespielter Strenge vor, „wir können nur nicht zu Fuß gehen.“ Aber ich bin ja lernfähig. Immer wenn ich an diesem Tag im Plenum das Beispiel des nicht-gehandicapten Autofahrers bemühen wollte, sagte ich eben „Fußgänger“.

Es herrscht eine heitere, lockere Atmosphäre. Was anderes als ein Du kommt gar nicht in die Tüte. Ich schaue in die Gesichter, 11 Frauen und Männer, die durch Unfall oder Krankheit auf technische Umbaumaßnahmen angewiesen sind, um automobil zu sein, sitzen mir erwartungsfroh und bis in die Haarspitzen motiviert gegenüber. Sie berichten mir von ihren Schwierigkeiten in alltäglichen Fahrsituationen. Sie geben mir einen Einblick in die Umbaumaßnahmen an ihrem Auto und formulieren ihre Erwartungen an den Tag und an das Training.

Ich mache mir Notizen und überlege fieberhaft, ob sich mein vorbereitetes Programm mit den Erwartungen in Einklang bringen lässt und ob der vorbereitete Parcours funktioniert. Als wir uns zu den Autos begeben, sind wir schon 38 Minuten hinter meinem Zeitplan. Zum Glück stehen mir Herr Sodermanns vom Reha-Mobilitätszentrum-NRW und seine Mitarbeiter als Assistenten zur Verfügung.

Die Teilnehmer dieses vom BAVC initiierten Sicherheitstrainings fahren nacheinander realistische Szenarien ab. Zunächst Vollbremsungen aus niedrigen Geschwindigkeiten auf griffigem Asphalt. Die übrigen verfolgen vom Streckenrand aus das Geschehen. Wir steigern die Geschwindigkeit und bremsen auf gewässerter Gleitfolie mit 25 und 50 km/h. Unangenehm,

wenn man mit aller Kraft bremst und es scheinbar ewig dauert, bis das Auto steht. Nach der Mittagspause geht es weiter. Einige Teilnehmer schaffen es, kontrolliert und schnell im Kreis zu fahren, und erleben, wie es sich anfühlt, wenn das ESP eingreift. Die Übungen werden komplexer. Zum Bremsen kommt Ausweichen dazu, das Tempo steigt. Die Teilnehmer haben Spaß, ohne dabei übermütig zu werden.

Meine anfängliche Anspannung löst sich, ich sehe viele Fortschritte. Noch eine letzte Übung, dann ein Gruppenfoto und noch eine beeindruckende Demonstration: Unglaublich, mit welcher Wucht sich so ein Airbag innerhalb von drei Hundertstelsekunden prall aufbläst und crashbereit ist. Danach Abschlussbesprechung und Übergabe der Teilnahmebescheinigung. Jetzt darf, nein, jetzt muss jeder sagen, was für sie oder ihn gut war und was nicht. Anders als bei einem „Fußgängertraining“ wurde die Rückmelderunde nicht nur für gute konstruktive Kritik, sondern nochmal zu einer gemeinsamen Reflektion genutzt.

So unproblematisch, erfrischend und heiter habe ich bisher nur wenige Trainings erlebt. Und ich habe viel gelernt, wofür ich den Teilnehmern besonders dankbar bin. Für sie war nicht wichtig, welches Auto besonders gut ist und wer besonders forscht an die Sache ran geht, sondern wie sie maximal profitieren. Für solche Teilnehmer würde ich sofort wieder als Trainer zur Verfügung stehen.

Michael Aschermann, Jg. 1958, lebt in Pfullingen, arbeitet als Versicherungsvermittler und als Sicherheitstrainer für Verkehrswachten und Automobilclubs. Seit 1987 ist er ehrenamtlich in der christlichen Motorradfahrerarbeit tätig. Als Kolumnist der BAVC info befasst er sich regelmäßig und auch in dieser Ausgabe mit dem mobilen Miteinander.

Falscher Alarm durch Parksensoren

Elektronische Einparkhilfen sind nicht nur praktisch, sondern auch empfindlich. Grund sind die Sensoren der Parkpiepser, die in den hinteren und – je nach Ausführung – auch in den vorderen Stoßfängern sitzen. Per Ultraschall spüren sie Hindernisse auf. Doch wenn sie stark verdreckt sind oder unter einer Kruste aus Eis und Schnee stecken, nehmen sie dies als dichtes Hindernis wahr. Die Folge: Fiepen im Dauerton. Wer dem falschen Alarm vorbeugen möchte, sollte vor dem Starten nicht nur Scheiben, Front- und Hecklichter säubern, sondern auch die entsprechenden Partien der Stoßfänger.

Verkehrsregeln?

Bitte nur, wenn's passt.

„Ist doch nicht mein Problem, wenn Sie hier ein Halteverbotsschild hinstellen.“ Das habe ich neulich im Vorbeigehen aufgeschnappt, als ein junger Mann gerade einer Politesse gegenüber die StVO als für ihn ungültig erklärte. Viele Autofahrer – mich eingeschlossen – legen Verkehrsregeln großzügig zu ihren Gunsten aus. Nichtblinken beim Verlassen eines Kreisverkehrs, Halten in der zweiten Reihe oder das Queren einer Kreuzung bei „kirschgrün“ sind aber Gift für meine gute Laune. Vor allem dann, wenn ich der Leidtragende bin. Und ich bin immer der Leidtragende! Das ist so, weil es eine selektive Wahrnehmung gibt, die aber trügt.

Im Straßenverkehr ist jeder mal Täter und mal Opfer. Witzigerweise bin ich seltener Opfer, wenn ich seltener Täter bin. Drängeln und Nötigen sind erwiesenermaßen schlecht für den Verkehrsfluss. Aber einen wartenden Einbieger mal in die Spur zu lassen und bei einer roten Ampel schon früh vom Gas zu gehen und darauf zuzurollen, statt noch zu beschleunigen, spart Zeit und Sprit. Warum? Weil es den Verkehr flüssig hält. Sturer Egoismus hingegen führt zu rabiaten Fahrmanövern, stresst, ist teuer, umweltschädlich und unsozial. Häufig wird eine solche Fahrweise mit Zeitdruck begründet. Mumpitz. Spätestens bei einer Berührung – es muss ja kein schwerer Unfall sein – haben die Protagonisten Zeit.

Entspannter und ruhig fließender Verkehr ist machbar und vor allem für die weniger gut geschützten Verkehrsteilnehmer gesünder. Setzen Sie den unreflektiert Voranpreschenden Freundlichkeit entgegen. Sie werden sehen, Ihre Freundlichkeit ist ansteckend, im Verkehr genauso wie in jedem anderen Sozialsystem.

Ihr Michael Aschermann, Sprecher der Gemeinschaft christlicher Motorradgruppen (gcm)

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

Provozierte Verkehrsunfälle

Was Sie tun können, damit der Schaden nicht noch größer wird

Betrügerisch vorgetäuschte und provozierte Verkehrsunfälle sind keine Seltenheit. Der Gesamtschaden, der durch den Erfolg solcher Machenschaften der Versicherungswirtschaft und damit den Versicherten entsteht, ist erheblich. Aber auch die Folgen für den Autofahrer, der unverschuldet in einen provozierten Verkehrsunfall gerät, sind gravierend. Er hat den Ärger, muss ggf. für den eigenen Schaden aufkommen und wird womöglich in der Versicherung höhergestuft. Obendrein können Bußgeld und Punkte in Flensburg drohen.

Was ist zu tun, wenn man in einen provozierten Verkehrsunfall verwickelt und einem unberechtigterweise ein Verschulden an dem Verkehrsunfall vorgeworfen wird? Provozierte Unfälle lassen sich in der Praxis schwer erkennen. Es gibt drei typische Fallgestaltungen, wie ein Verkehrsunfall provoziert wird:

- Die Täter nutzen ihnen bekannte besondere Verkehrsführungen aus (Fahrbahnverengung, unübersichtlicher Kreisverkehr oder Ähnliches) und erzwingen beim Spurwechsel z. B. einen Streifschaden.
- An einer Ampel, die von Gelb auf Rot umschaltet, treten die Täter abrupt auf die Bremse und provozieren damit einen Auffahrunfall.
- An Kreuzungen mit Rechts-vor-links-Regelung warten die Täter auf herankommenden Verkehr und fahren im letzten Moment in die Kreuzung ein.

Gibt der Unfallgegner vor dem Crash Handzeichen, wechselte er plötzlich vorher die Spur oder erhöht er die Geschwindigkeit, kann dies für einen bevorstehenden provozierten Verkehrsunfall sprechen. Dann ist höchste Vorsicht geboten! Die Täter treten zudem routiniert in der Unfallabwicklung auf. Auch ist der Fahrer des gegnerischen Pkw selten allein, damit ein Zeuge zugunsten des

betrügerischen Fahrers zur Verfügung steht. Manchmal tritt plötzlich ein zusätzlicher Zeuge auf, der ebenfalls Druck ausübt.

Auch Vorschäden an dem gegnerischen Pkw können Anlass zur kritischen Würdigung geben. Verständigen Sie in solchen Fällen unbedingt die Polizei und teilen Sie der Versicherung ihre Bedenken sowie sämtliche Eindrücke mit und schalten Sie einen Fachanwalt für Verkehrsrecht ein. Sowohl die Versicherung als auch ein später angerufenenes Gericht kann ein Gutachten zur Unfallrekonstruktion einholen, um die wahre Unfallsache zu klären und den Täter zu überführen.

Die BAVC-Verkehrsrecht-Tipps präsentiert: Rechtsanwalt Franz Korzus
 Fachanwalt für Verkehrsrecht
 Kanzlei RAe. 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

Die Punktereform kommt



Zum 1. Mai 2014 tritt die neue Regelung in Kraft. Nach monatelangen Diskussionen hatten Bundestag und Bundesrat einem Kompromissvorschlag des Vermittlungsausschusses zugestimmt, der die Details der neuen Verordnung regelt. Ein wesentlicher Bestandteil ist das neu konzipierte Fahreignungsseminar, das verkehrspädagogische und verkehrspsychologische Elemente umfasst.

Anders als ursprünglich geplant, erlaubt die neue Verordnung auch künftig, Punkte durch ein freiwilliges Fahreignungsseminar abzubauen (1 Punkt alle 5 Jahre). Wird noch nach altem Recht ein Aufbauseminar oder die verkehrspsychologische Schulung freiwillig absolviert, ist ein Rabatt von bis zu 4 Punkten bei der Umstellung zu berücksichtigen.

Weiteres zentrales Element ist die Anhebung der Bußgelder für bestimmte Verstöße. Wer im Auto mit dem Handy telefoniert oder mit fehlenden Winterreifen erwischt wird, zahlt 60 € statt bisher 40 €. Ab 60 € Bußgeldhöhe werden dann Delikte in Flensburg erfasst, wo künftig nur noch sicherheitsgefährdende Delikte aktenkundig werden. Nicht mehr bepunktete Verstöße werden dagegen teurer.

In Zukunft ist bereits bei 8 statt bisher 18 Punkten der Führerschein weg. Grobe Ordnungswidrigkeiten, z. B. zu schnelles Fahren in Ortschaften, werden künftig mit 1 Punkt geahndet. Bei schwerwiegenden Vergehen, wie etwa das Fahren über eine rote Ampel, sind 2 Punkte fällig. Besonders schwerwiegende Vergehen – z. B. Fahren unter Vollrausch, unterlassene Hilfeleistung, schwere Nötigung durch zu dichtes Auffahren – werden mit 3 Punkten bestraft. Auch die Verjährung der Punkte staffelt sich nach der Schwere des Vergehens in Fristen von zweieinhalb, fünf und zehn Jahren. Eine generelle Punkteamnestie ist nicht vorgesehen.

BAVC-Mitglieder-Service: Werkstattrechnungen prüfen lassen

Routineinspektion oder Reparatur – ein Besuch in der Werkstatt kann mitunter recht teuer sein. Leider sind die Rechnungen nicht immer so gestaltet, dass auch ein Laie sie ver-

steht. BAVC-Mitglieder können ihre Werkstattrechnungen kostenlos durch den BAVC prüfen lassen. Drei Tipps, die helfen, Missverständnisse und Überraschungen zu vermeiden: Vor Auftragserteilung den Arbeitsumfang festlegen und bei Mehraufwand einen Rückruf verlangen. Ausgetauschte Teile nach der Reparatur zeigen lassen. Und am Ende die Rechnungspositionen mit dem Meister am Auto durchgehen.

Warnwestenpflicht



Ab 1. Juli 2014 gilt auch in Deutschland die Warnwestenpflicht. Dann muss in jedem in Deutschland zugelassenen Pkw, Lkw oder

Bus eine entsprechende Weste (EU-Norm EN 471) an Bord sein. Die Weste bei einer Panne oder einem Unfall vor Verlassen des Fahrzeugs anzulegen, bleibt hingegen weiter freigestellt. Aus Sicherheitsgründen empfiehlt der BAVC jedoch seinen Mitgliedern, die Weste nicht nur spazieren zu fahren, sondern im Bedarfsfall auch überzuziehen. Der nachfolgende Verkehr und ihre Gesundheit werden es ihnen danken.