06.02.2015 | www.magazin-forum.de | Beilage zu FORUM-Ausgabe 07

FORUM
DAS WOCHENMAGAZIN

36 Seiten Sonderbeilage

DAS GESETZ DER STRASSE

Die Straßenverkehrsordnung enthält viele Vorgaben und Strafen bei Nichteinhaltung. Zu viele für den Laien. Die wichtigsten Neuerungen und aktuellen Diskussionen im Überblick.

EIN TEST NICHT NUR FÜR IDIOTEN
FORUM verrät, wie Sie Ihren Führerschein zurückbekommen

IM SCHADENSFALL MEHR GELD
Verkehrsrechtsexperte Hans-Jürgen Gebhardt im Interview

AUTONOME AUTOS IN EUROPA?
Fahrzeughersteller tüfteln eifrig, die Rechtslage ist strittig

Ihr Winter-Paradies

liegt zum Greifen nah

Entspannen Sie sich, genießen Sie, tauchen Sie ein – in den „Wohlfühlwinter auf Schloss Berg“

- Zwei Übernachtungen in unseren geschmackvollen Zimmern
- Zweimal Good-Morning-Sunshine-Genuss mit unserem opulenten Frühstücksbuffet
- „Secco von der Mosel“ zur Einstimmung & Kulinarische Aufmerksamkeit auf dem Zimmer
- Zwei Abend-Menus im Restaurant „Bacchus“ oder in der „Scheune“ (nach Verfügbarkeit)
- Ein „Genüsslicher Nachmittag“ mit Köstlichkeiten aus der Hauseigenen Pâtisserie
- Stilvolle Entspannung im Wellness-Bereich mit Schwimmbad, Whirlpool, Dampfbad, verschiedenen Saunen und Fitness-Raum
- Als Souvenir: Badesalz mit echten Rosenblüten in der dekorativen Petrischale

Buchbar Dezember 2014 bis Februar 2015 (ausgenommen Weihnachten, Silvester und Valentinstag)

Ab € 199 p. P. im Superior-DZ, **ab € 233** p. P. im Superior-EZ

Victor's
RESIDENZ-HOTEL
SCHLOSS BERG
★★★★★S

Schloßstraße 27-29 · D-66706 Perl-Nennig/Mosel · Telefon +49 6866 79-0 · Fax +49 6866 79-100 · info.nennig@victors.de · www.victors.de

18 Wer in der Schweiz als Autofahrer rast, der kann im Gefängnis landen

Unfall

IM SCHADENSFALL GEHT ES UM VIEL GELD

Justizrat Hans-Jürgen Gebhardt ist Fachanwalt für Strafrecht und Verkehrsrecht. Im FORUM-Interview erklärt er, was bei einem Unfall alles beachtet werden muss. **4**

MEHR UNFÄLLE AUF DEUTSCHEN STRASSEN

In Deutschland sterben statistisch gesehen neun Menschen pro Tag im Straßenverkehr. Doch es werden immer mehr Unfälle verzeichnet. **8**

Aktuelles

NEUES PUNKTESYSTEM

Vor einem Jahr startete das neue Punktesystem der Flensburger Verkehrssünderkartei. Erst jetzt registrieren viele Fahrer die konkreten Auswirkungen. **10**

LANGSAMER ABSCHIED VOM „LAPPEN“

Ein Jugendfoto im „Lappen“ sorgt gern für Heiterkeit – aber erkennt einen die Polizei darauf? Deshalb gelten neue Führerscheine nur noch höchstens 15 Jahre. **12**

FALSCH PARKEN IST TEUER

Schon wieder ein Knöllchen an der Windschutzscheibe? Das kann im Extremfall teuer werden. Autofahrer können sich aber auch zur Wehr setzen. **13**

KEINE FREIE FAHRT

Autohersteller tüfteln, genau wie der Internetkonzern Google, an Lösungen für autonomes Fahren. Nehmen die USA durch lockere Regelungen eine Führungsrolle ein? **14**

AUTOPILOTEN NICHT AUF DEUTSCHEN STRASSEN

Ohne Hände am Steuer im Laster über die Autobahn – für Lkw-Fahrer könnte das nach den Plänen von Daimler Wirklichkeit werden. Ob und wann der Konzern die Technik auf europäischen Straßen testen kann, ist fraglich. **16**

RASERFALLE SCHWEIZ

Schweizer Autobahnen sind prima in Schuss. So manchen Deutschen verleiten sie zum Rasen. Wer das Gaspedal zu sehr strapaziert, kann sein Auto loswerden und sogar im Gefängnis landen. **18**

Sicherheit

ÜBUNG IM ALTER IST NÖTIG

Für viele Senioren ist der Führerschein im Alter ein Stück Lebensqualität. Autoclubs bieten spezielle Fahrtrainings für Senioren. **22**

NICHTS FÜR IDIOTEN

Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) heißt im Volksmund Idiotentest. Ist der Führerschein erst einmal weg, droht in vielen Fällen Nachsitzen. Im ersten Anlauf scheitert rund ein Drittel der Teilnehmer. **24**

DROGEN SCHWER NACHWEISBAR

Modedrogen, starke Medikamente oder Alkohol am Steuer: In puncto Verkehrssicherheit gibt es nach Auffassung von Medizinern viele Baustellen. Und das betrifft auch Senioren. Unter Medikamenteneinfluss stellen sie eine Risikogruppe dar. **27**

TUNING MIT BRIEF UND SIEGEL

Motor-Shows wie die Tuning Expo in Saarbrücken bieten reichlich Inspiration für Autoschrauber. Dabei gilt das Motto: Nicht alles, was gefällt, ist auch erlaubt. Kfz-Experten erklären, welche Genehmigungen für welche Tuning-Teile wichtig sind. **28**

Rückblick

DIE ERSTE AUTOBAHN

Adolf Hitler wollte den Autobahnbau erfunden haben, um die Arbeitslosen von der Straße zu holen. In Wahrheit wurde die erste Autobahn schon 1932 eröffnet. Und zwar von jemand ganz anderem. **30**

WENN PAPI MITFAHREN MUSS

Seit über zehn Jahren gibt es den Führerschein mit 17. Nach anfänglicher Skepsis ist das Modell bundesweit ein Hit. **32**

PROMILLEGRENZE FÜR MEHR SICHERHEIT

Am 16. Februar 2001 beschloss der Bundesrat, die Alkoholgrenze im Straßenverkehr von 0,8 auf 0,5 Promille zu senken. Manche fordern absolute Nüchternheit am Steuer. Die meisten Unfälle wegen Trunkenheit gibt es in Mecklenburg-Vorpommern, gefolgt vom Saarland. **34**

FORUM
DAS WOCHENMAGAZIN

Verlag:
FORUM Agentur für Verlagswesen, Werbung, Marketing und PR GmbH, Deutschmühlental, Am Deutsch-Französischen Garten, 66117 Saarbrücken, Telefon 0681-93613-2

Geschäftsführung:
Susanne Kleehaas (V.i.S.d.P.)

Verlagsleitung: Dr. Bernd Coen

Redaktionelle Umsetzung: Marny Meyer

Layout: Laura Zimmat

FORUM erscheint wöchentlich freitags.
Der Einzelverkaufspreis beträgt 3,30 Euro.

Titelfoto: fotolia / freshidea — Foto: dpa

Hans-Jürgen Gebhardt trägt den Titel „Justizrat“ wegen besonderer Verdienste um die Rechtspflege.

IM SCHADENSFALL GEHT ES UM VIEL GELD

Justizrat Hans-Jürgen Gebhardt (69) ist **Fachanwalt für Strafrecht und Verkehrsrecht**. Im FORUM-Interview erklärt er, was bei einem Unfall alles beachtet werden muss und wie man sich als Fahrer richtig verhält.

Interview: ***Marny Meyer***

Wie verhalte ich mich bei einem Unfall aus rechtlicher Sicht richtig?

Grundsätzlich kann man bei Unfällen nur raten, dass man von dem Recht, nichts zu sagen, Gebrauch macht. Ob man jetzt meint, man ist schuld oder nicht. Als Betroffener kann man das oft gar nicht überblicken, und man sagt unter Umständen etwas, das in der Form gar nicht zutrifft. Dabei geht es nicht nur um Schuldzugeständnisse. Unfallbeteiligte machen oft Angaben, deren Tragweite in dem Moment nicht erkennbar sind. Zum Beispiel, ob sie das Abblendlicht oder Standlicht anhatten. Das sind Dinge, die später eine Bedeutung haben können.

Muss ich die Polizei holen?

Ich muss nicht immer die Polizei alarmieren. Wenn ich einen Fremdschaden verursache, dann muss ich den Geschädigten informieren. Wenn ich mit dem einig werde, brauche ich keine Polizei.

Was ist, wenn ich bei einem typischen Parkrempler einfach wegfahre?

Das ist sehr gefährlich. Einen Zettel an das beschädigte Auto zu hängen reicht nicht. Ich muss bei Unfällen warten. Wegfahren darf ich erst, wenn ich die angemessene Wartefrist erfüllt habe.

Was ist eine angemessene Wartefrist in dem Fall?

Das hängt von dem Schaden und der Tageszeit ab. Zwischen einer halben Stunde und länger. Bei nächtlichen Unfällen muss ich nicht so lange warten. Wenn ich selbst verletzt bin, dann darf ich den Ort verlassen. Wer zur eigenen Behandlung geht, muss nachträglich unverzüglich die Feststellung ermöglichen. Das

Bestraft wird, wer wissentlich wegfährt

heißt nicht, dass ich dann gleich die Polizei rufen muss, sondern spätestens am nächsten Morgen. Dann ist das keine Unfallflucht. Im anderen Fall bin ich immer in der Gefahr einer Unfallflucht.

Und wenn ich gar nicht merke, dass ich ein anderes Auto angefahren habe?

Das kommt häufig vor. Sie können nur bestraft werden, wenn Sie vorsätzlich, im Wissen um einen Unfall weggefahren sind. Es muss ihnen nachgewiesen werden, dass sie mit dem Wissen einen Unfall mit Schaden begangen zu haben, den Ort verlassen haben. Da wird mit Sachverständigen zusammengearbeitet und überprüft, ob der Fahrer das gemerkt haben muss. Ausreden, wie: „Ich habe nichts gehört“, das ist nicht die ganze Miete. Ohne dass der Fahrer was gesehen oder gehört hat, muss er eventuell eine Bewegungsänderung vernommen haben. Da kann der Sachverständige entscheiden, dass der Fahrer das gemerkt haben muss.

Welche Strafen kommen bei Unfallflucht auf einen zu?

Eine Geldstrafe in Höhe von einem bis anderthalb Monatsgehältern. Bei Fremdschäden über 1.300 Euro ist der Führerschein für mindestens zehn Monate weg. Bei Schäden, die darunterliegen, wird statt Führerscheinentzug ein Fahrverbot und eine Geldstrafe verhängt. Bei kleinen Schäden hat man gute Chancen, dass das Verfahren gegen Zahlung einer Buße eingestellt wird, ohne dass es eine Strafe gibt. Das ist auch bei den Versicherungskonsequenzen wichtig. Wer rechtsschutzversichert ist, bekommt alle Kosten soweit bezahlt. Nicht aber, wenn man wegen einer Vorsatztat verurteilt wurde. Unfallflucht ist ein Vorsatz. Da zahlt keine Versicherung.

Anwalt Gebhardt ist auch für den ADAC tätig.

Fotos: Marny Meyer (2)

In seiner Kanzlei in Homburg berät Gebhardt Mandanten in Rechtsfragen.

Was muss ich bei einem Unfall an Daten für die Versicherung sammeln?

Wenn es um die Frage geht, wer zahlt den Schaden, müssen Beweise gesichert werden. Wenn es ein klarer Unfall ist, kann man dem Gegner durchaus sagen, wenn du mir das nicht schriftlich zugestehst, dann rufen wir die Polizei. Ich muss es nicht, wenn genug Beweise da sind.

Welche Beweise brauche ich denn?

Nur Personalien austauschen genügt nicht. Da sollte ein schriftliches Zugeständnis vorliegen, in der Form: „Ich gestehe, die Vorfahrt missachtet zu haben" oder sowas. Als Anwalt kommuniziere ich nur mit der Versicherung. Das allerwichtigste ist daher das Kennzeichen des Autos. Fotobeweise stellen sich oft als sinnvoll heraus.

Das Kennzeichen unbedingt notieren

Die gängige Aussage: „Oh bitte, lassen Sie uns das doch unter uns klären, sonst werden meine Versicherungbeiträge hochgestuft..."

Davor kann ich nur warnen. Die Laien stellen sich vor, es sei nur eine kleine Macke und wundern sich anschließend über die Schadenssumme von beispielsweise 3.000 Euro Und dann kommen die regelmäßig und meinen, das wäre Betrug.

Bei einem Führerschein-Neuling mit 17 Jahren, wer trägt da bei einem Unfall die Verantwortung? Der Beifahrer?

Der Begleitperson kann nur ein Vorwurf gemacht werden, wenn sie selbst etwas falsch gemacht hat. Wenn sie besoffen ist zum Beispiel. Dann bekommt auch die Begleitperson Bußgelder, unabhängig von einem Unfall. Der Mensch, der mit 17 den Führerschein hat, der ist vollversichert. Wenn der einen Schaden verursacht, zahlt dessen Versicherung. Wenn er erhebliche Fehler gemacht hat, muss der Fahrer entsprechend nachschulen. Das ist der Führerschein auf Probe.

Welche Gegebenheiten können einem Unfallteilnehmer, egal ob verschuldet oder nicht, zusätzlich negativ ausgelegt werden?

ZUR PERSON

Rechtsanwalt Justizrat Hans-Jürgen Gebhardt (69) ist Fachanwalt für Strafrecht und Verkehrsrecht. Seit 1997 ist er Syndikus des ADAC Saarland und seit 2009 Mitglied im Arbeitskreis Recht des Gesamt-ADAC. Gebhardt ist verheiratet und hat zwei Kinder.
Der Homburger hatte seinen letzten Unfall vor über 40 Jahren auf einer Spanienreise. Nach eigenen Angaben sind in seinem Verkehrsregister keine Punkte eingetragen. Gebhardt hat unter anderem Fachbücher für Juristen veröffentlicht. Darunter die „Verteidigung in Verkehrsstraf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren" und „Der neue Bußgeldkatalog". Zudem ist Gebhardt Vorsitzender des Ausschusses „Fachanwalt/Fachanwältin für Verkehrsrecht" der Rechtsanwaltskammer des Saarlandes. Über seine Arbeit meint der Jurist: „Als Anwalt kann ich meine menschlichen Schwächen zu Stärken umwandeln. Ich kann nämlich nicht verlieren und dass kommt mir beruflich zugute."

Foto: Marny Meyer

Dort spielt die Frage, ob er einen Gurt anhatte oder nicht, eine Rolle. Gerade bei einer Verletzung. Wenn er keinen Gurt anhatte und das Nichtanschnallen ist kausal für die Verletzung, kriegt er einen Abzug von mindestens 25 Prozent von all seinen Körperschäden. Das kann beispielsweise bei Querschnittslähmung um wahnsinnig viel Geld gehen. Aber selbst wenn sie stinkbesoffen auf der Vorfahrtstraße fahren und jemand anderes Ihnen die Vorfahrt nimmt und einen Unfall verursacht, dann wird der Betrunkene strafrechtlich wegen Trunkenheit verurteilt, aber er kriegt vollen Schadensersatz, weil die Trunkenheit nichts mit dem Unfall zu tun hatte.

Kann ich bei der Entschädigung meiner Versicherung trauen?

Der Geschädigte hat einen Anspruch auf Beauftragung eines eigenen Sachverständigen und eines eigenen Anwalts auf Kosten des Versicherers. Andernfalls schickt der Versicherer gern einen eigenen Sachverständigen. Da gibt es unheimlich viele Unterschiede, selbst in Fällen, bei denen die Unfallschuld völlig klar ist. Aber dann kommt erst der Trubel mit dem Schadensersatz. Das Recht ist mittlerweile ziemlich kompliziert. Da geht es um einige Tausend Euro.

Was ist, wenn ich keine Rechtsschutzversicherung habe? Lohnt sich dann dennoch der Gang zum Anwalt?

Das Recht ist kompliziert

Wenn ich nicht schuld bin an dem Unfall, kann ich mich sofort anwaltschaftlich beraten lassen. Die Kosten muss die gegnerische Versicherung bezahlen.

Was muss ich bei einem Unfall im Ausland an zusätzlichen Beweisen sichern?

Sie sollten im Ausland eine Unfallmeldung fürs Ausland zweisprachig zur Sicherheit dabei haben. Den Vordruck gibt es bei der Versicherung und er muss vom Gegner und mir ausgefüllt werden. Wichtig ist immer, den Versicherer ausfindig und namenhaft zu machen, und nicht nur den Fahrer. Also das Kennzeichen ermitteln. In der Regel sollten sie den Unfallfragebogen aber nicht unbedingt selbst ausfüllen, da können Sie als Laie viel falsch formulieren.

Wie komme ich an die Entschädigung?

Es gibt eine europarechtliche Richtlinie in der Form, dass jeder Versicherer in jedem EU-Land einen Ansprechpartner haben muss, der in der Muttersprache mit dem Geschädigten korrespondieren kann. Und dieser kann hier den ausländischen Versicherer an seinem Wohnsitz verklagen. Ich kann hier bei meinem Gericht in deutscher Sprache eine Klage einreichen, wenn der ausländische Unfallteilnehmer nicht rechtzeitig zahlt.

Was sind denn die häufigsten Unfallursachen?

Die Vorfahrtsverletzung ist der Klassiker. Und Auffahrunfälle durch zu geringen Abstand. Häufiger Grund von Alleinunfällen ist oft wegen überhöhter Geschwindigkeit.

Mehr Unfälle auf deutschen Straßen

Immer weniger Menschen sterben bei Verkehrsunfällen, obwohl es häufiger kracht. Liegt diese **erstaunliche Entwicklung** an der modernen Technik im Auto? Verhindert sie Tote, verursacht aber mehr Unfälle? Ein Blick in die aktuelle Verkehrsstatistik.

Foto: dpa

Einsteigen, Tür zu, anschnallen – den meisten Autofahrern ist das in Fleisch und Blut übergangen. „Der Gurt ist Lebensretter Nummer eins“, sagt Wolfgang Steichele vom ADAC. Das kann der Arzt Uwe Schweigkofler von der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik in Frankfurt nur bestätigen: „Ich habe noch keinen gesehen, der durch den Sicherheitsgurt einen Schaden hatte, aber viele, die ohne Gurt gestorben sind.“ Sicherheitsgurt und Airbag wirken nach seiner Erfahrung, weil die Aufprallwucht abgefangen und vor allem die Wirbelsäule geschützt wird. Aber wie viele Menschenleben die Sicherheitstechnik am Auto genau rettet, ist nicht zu beziffern.

Fest steht, dass die Zahl der Verkehrstoten seit Jahren sinkt – mit einer Ausnahme im Jahr 2011, als sie um zehn Prozent stieg. Es war der erste Anstieg seit 20 Jahren nach einem Tiefststand im Jahr 2010 – damals kamen 3.648 Menschen bei Verkehrsunfällen in Deutschland ums Leben, so wenige wie noch nie seit Beginn der Statistik. 2013 waren es nur noch 3.339 Verkehrstote. Rund 7,3 Prozent weniger. Die Zahl der Unfälle stieg 2013 jedoch auf 2.4 Millionen Unfälle (Statistisches Bundesamt). Nach vorläufigen Ergebnissen verloren 289 Menschen im Oktober 2014 auf deutschen Straßen ihr Leben. Das waren 21 Personen oder 6,8 Prozent weniger als im Oktober 2013, teilt das Statistische Bundesamt weiter mit. Die Zahl der Verletzten dagegen nahm gegenüber dem Vorjahresmonat um 4,4 Prozent auf etwa 35.100 zu. Insgesamt registrierte die Polizei im Oktober 2014 rund 214.900 Straßenverkehrsunfälle, ein Minus von 1,1 Prozent gegenüber Oktober 2013. Bei etwa 187.500 Unfällen blieb es bei Sachschäden (-1,8 Prozent), bei 27.400 Unfällen wurden Personen verletzt oder getötet (+4,4 Prozent). In den ersten zehn Monaten 2014 nahm die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum auf rund 1,98 Millionen ab. Bei diesen Unfällen starben seit Jahresbeginn 2.815 Menschen, das waren 1,1 Prozent mehr als in den ersten zehn Monaten des Jahres 2013.

Ein Grund für die vermehrten Unfälle könnte ebenfalls moderne Technik sein. Sie berge durch zu viel Ablenkung auch Gefahren, meint Matthias Knobloch vom ACE (Auto Club Europa). Wer etwa auf seinem Navi in voller Fahrt einen Weg suche, um einen Stau zu umfahren, gehe ein beträchtliches Risiko ein. „Die Hersteller sollten sich dazu entschließen, ihre Systeme den Erfordernissen der Verkehrssicherheit besser anzupassen“, fordert der ACE laut Mitteilung. Funktioniere das nicht, müsse der Gesetzgeber Auswüchse von Multimedia im Auto stoppen. Besonders viele Alkoholunfälle gebe es an Neujahr. Aus Sicht der Straßenverkehrsunfallstatistik bietet der Start ins neue Jahr in der Regel allerdings wenig Grund zur Freude: Jedes Jahr überschatten den Jahreswechsel viele Verkehrsunfälle, bei denen ein zu hoher Alkoholkonsum die Unfallursache ist. Neujahr war 2013 nach Christi Himmelfahrt (Vatertag) der Tag im Jahr, an dem die meisten alkoholbedingten Verkehrsunfälle passierten: Die Polizei erfasste am ersten Tag des neuen Jahres 244 Unfälle, bei denen mindestens ein Beteiligter unter Alkoholeinfluss stand. Ansonsten waren es im Durchschnitt 101 Alkoholunfälle täglich.

An Neujahr finden die meisten Alkohol-Unfälle statt

Ein Rat der Experten an Radfahrer: Wie der Gurt im Auto, sollte auch der Helm auf dem Fahrrad nach Schweigkoflers Überzeugung zur Pflicht werden. „Das ist unangenehm, aber sinnvoll“, sagt der Mediziner, der selbst gern Fahrrad fährt.

In jüngster Zeit habe er drei Fahrradfahrer gesehen, die einen schweren Autozusammenstoß nicht überlebt haben. „Wenn sie einen Helm getragen hätten, hätten sie eine Chance gehabt.“

Für Autofahrer sind die Sicherheitsreserven nach Überzeugung von Experten noch nicht ausgereizt: ADAC-Experte Steichele nennt Systeme wie ESP (Elektronisches Stabilisierungsprogramm), die zwar in vielen, aber noch nicht in allen Autos eingebaut sind. Sie können verhindern, dass der Wagen ins Schleudern gerät. Ganz entscheidend sei aber das Verhalten am Steuer: „Vorausschauend und vorsichtig fahren und Rücksicht auf andere nehmen.“

Sabine Ränsch

2014 sind durchschnittlich neun Menschen pro Tag im Straßenverkehr gestorben.

Neues Punktesystem

Vor fast einem Jahr startete die Reform der Flensburger Verkehrssünderkartei. Für Raser und Rotlicht-Ignoranten bringt sie **verschärfte Regeln** und höhere Bußgelder. Erst jetzt registrieren viele Fahrer, welche Auswirkungen die Verschärfung für sie in der Praxis hat.

Okay, seit Mai 2014 heißt das Verkehrszentralregister in Flensburg jetzt das Fahreignungsregister. Zugegebenermaßen eine Änderung, die vielen Autofahrern egal sein dürfte. Viel gravierender sind hingegen die Eintragungen für Verkehrsdelikte, mit einer Erhöhung der Bußgelder und Strafen.

Im reformierten Punktesystem wird neu gezählt. Je nach Schwere einer Tat handeln sich Verkehrssünder künftig ein bis maximal drei Punkte, statt wie zuvor bis zu sieben Punkte ein. Dafür wird der Führerschein schon nach acht, statt 18 Punkten einkassiert. Neu ist auch, dass es nur noch für sicherheitsgefährdende Verstöße Eintragungen gibt. Also zum Beispiel fürs Rasen, Telefonieren am Steuer oder die Missachtung der Kindersicherungspflicht, und nicht mehr für Delikte wie das unberechtigte Befahren einer Umweltzone. Und: Punkte für einzelne Verstöße verjähren, unabhängig von neuen Eintragungen.

Nach Ansicht von Daniela Mielchen aus dem Vorstand der Arbeitsgemein-

schaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins wurden die Regelungen „insgesamt erheblich verschärft“. Das begründet sie vor allem damit, dass „fast alle Ein-Punkt-Verstöße trotz der von 18 auf acht Punkte verkürzten Skala Ein-Punkt-Verstöße bleiben“. Erklärtes Ziel des Bundesverkehrsministeriums bei der Reform war es, den Punktekatalog „einfacher, gerechter und transparenter“ zu gestalten.

Was geschieht mit den alten Punkten? Die wurden umgerechnet und in das neue System übertragen. Verkehrsrechtsanwältin Mielchen sieht in der Umrechnung eine Ungleichbehandlung: „Wer zum Beispiel wegen eines Handyverstoßes einen Punkt hat, steht auf der neuen Punkteskala genauso da wie Wiederholungstäter, die schon dreimal telefonierend am Steuer erwischt wurden.“ Alte Einträge für Delikte, von denen keine Verkehrsgefährdung ausgeht und für die es deshalb jetzt keine Punkte mehr gibt, werden gelöscht.

Ordnungswidrigkeiten mit einem Punkt, zum Beispiel fürs Telefonieren beim Fahren mit dem Handy in der Hand oder für Tempoverstöße ohne Fahrverbot, verschwinden nach zweieinhalb Jahren automatisch wieder vom Konto. Bei groben Ordnungswidrigkeiten mit zwei Punkten und Straftaten ohne Führerscheinentzug dauert das fünf Jahre. Dazu zählen etwa das Missachten einer Ampel, die schon eine Sekunde lang „rot“ zeigt oder eine deutlich überhöhte Geschwindigkeit, nämlich ab 31 km/h innerorts und 41 km/h außerorts zu viel. Die drei Punkte für Straftaten mit Führerscheinsperre, wie zum Beispiel Alkoholdelikte, bleiben zehn Jahre. Laut dem TÜV Süd bedeutet das für Betroffene unterm Strich längere Tilgungsfristen als bisher.

Ist der Führerschein heute also schneller in Gefahr? Anwältin Mielchen sagt: „Unter Umständen ja.“ Zur Veranschaulichung macht sie folgende Beispielrechnung auf: „Im neuen System wird der Führerschein nach vier Ordnungswidrigkeiten mit Fahrverbot entzogen, bislang war das nach fünf bis sechs der Fall.“

Handy am Steuer kostet 60 Euro.

Die Bußgelder für viele Verkehrsverstöße steigen. Handytelefonierer beispielsweise werden mit 60 statt 40 Euro zur Kasse gebeten – dieser Betrag ist die neue Punkte-Eintragungsgrenze. Das gleiche zahlt laut dem DAV unter anderem auch, wer Kinder im Auto nicht richtig sichert, wer bei Regen, Nebel oder Schnee die falsche Fahrzeugbeleuchtung einschaltet, Ladung nicht ausreichend verzurrt, im Tunnel wendet, den Termin für die Kfz-Hauptuntersuchung mehr als vier Monate überzieht oder bei Schnee und Eis auf Sommerreifen unterwegs ist. Vorfahrt- und Rotlichtverstöße, Fahren ohne Zulassung oder das Widersetzen gegen eine polizeiliche Anweisung werden mit 70 Euro geahndet. Für all diese Verstöße gibt es mindestens einen Punkt.

Die Bußgelder steigen auch für die falsche Beleuchtung bei Nebel und Regen

Weitere Ordnungswidrigkeiten, die zwar keinen Punkt mehr nach sich ziehen, dafür aber ein teils deutlich höheres Bußgeld, sind nach Angaben des DAV zum Beispiel: Halten in Feuerwehrzufahrten, verdecktes oder fehlendes Nummernschild, Verstoß gegen eine Fahrtenbuchauflage (je 65 Euro) oder das Fahren in einer Umweltzone ohne gültige Plakette (80 Euro).

Post vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) bekommen Verkehrssünder, wenn sie sogenannte Maßnahmestufen erreichen, erläutert der TÜV Süd: Bei vier bis fünf Punkten kommt eine Ermahnung mit dem Hinweis, durch die Teilnahme an einem Fahreignungsseminar einen Punkt abbauen zu können. Bei sechs bis sieben Punkten folgt die Verwarnung, dass der Führerscheinentzug droht, bei acht Punkten die Information über die Führerscheinsperre. Um die Lizenz wiederzubekommen, müssen Betroffene die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) – auch als „Idiotentest“ bekannt – erfolgreich absolvieren.

Verkehrssünder können also weiterhin freiwillig Punkte abbauen? Ja, aber nur noch einen Punkt innerhalb von fünf Jahren, und nur dann, wenn sie maximal fünf Punkte auf ihrem Konto haben. Betroffene müssen dazu ein Fahreignungsseminar mit vier obligatorischen Sitzungen besuchen – je zwei in der Fahrschule und bei einem Verkehrspsychologen. Das Fahreignungsseminar ersetzt die bisherigen Aufbauseminare und kostet nach Angaben des ADAC je nach Anbieter um die 400 Euro.

Christoph Walter

INFO

Männer sind die größeren Sünder im Verkehr: Im Flensburger Punkteregister liegen sie mit 78 Prozent deutlich vorn. Auch die Art der Regelübertretungen variiert nach Geschlecht. Beide Geschlechter haben am meisten Probleme mit dem Einhalten der Tempolimits. Bei den Männern folgt Alkohol am Steuer, Frauen verletzten eher die Vorfahrt.

INFO

PUNKTESTAND EINSEHEN

Die Auskunft über ihren Punktestand im Fahreignungsregister erhalten Autofahrer nicht automatisch, sie müssen dafür beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) einen Antrag stellen. Das Formular finden sie auf der KBA-Homepage www.kba.de, die Auskunft ist kostenlos.
Wer einen neuen Personalausweis mit Datenchip hat, kann sich den Papierkram sparen und die Info online anfordern.

Fotos: dpa (2)

Langsamer Abschied vom „Lappen“

Ein Jugendfoto in der Fahrerlaubnis sorgt oft für Heiterkeit – erkennt einen die Polizei darauf aber bei Kontrollen? Deshalb will die EU lieber auf Nummer sicher gehen – **die neuen Führerscheine** gelten künftig nur noch maximal 15 Jahre.

Es ist der langsame Abschied vom „Lappen“ auf Lebenszeit: Eine europäische Richtlinie, die einige Änderungen für deutsche Autofahrer bringt, ist bereits seit zwei Jahren in Kraft. Neue Führerscheine bekommen künftig ein Haltbarkeitsdatum von höchstens 15 Jahren – und alle existierenden noch eine Galgenfrist bis Anfang 2033. Spätestens dann müssen auch Millionen graue und rosafarbene Fahrerlaubnisse mit Fotos aus Jugendzeiten getauscht werden. Die Aktion, die mehr Sicherheit bringen soll, ist umstritten.

Warum ändert die EU die Führerscheinregeln? Die bereits 2006 beschlossene Richtlinie vereinheitlicht die Vorschriften zu mehr als 110 Führerscheinarten in Europa. Ziel der regelmäßigen Erneuerungspflicht ist nach Angaben der EU-Kommission dabei auch, dass Führerscheine immer einen möglichst aktuellen Fälschungsschutz haben – zum Beispiel Hologramme. Außerdem ist der Besitzer bei Polizeikontrollen leichter zu identifizieren, wenn das Foto höchstens 15 Jahre alt ist. Die „Verfallsfrist“ der Dokumente ermöglicht EU-Staaten zudem, die Straßenverkehrstauglichkeit der Besitzer zu prüfen, falls nationale Regelungen das vorsehen.

Was bedeutet das für Deutschland? Auch in Deutschland stecken unterschiedliche Führerscheintypen in Portemonnaies und Handschuhfächern – neben den klassischen „Lappen“ auch kleine im Scheckkartenformat. Insgesamt sind es nach Schätzungen 54 Mil-

Fotos: dpa (2)

lionen. Eine sofortige Umtauschpflicht für bisherige Dokumente gibt es nicht. Bis spätestens 18. Januar 2033 muss dann aber jeder einen neuen EU-Führerschein haben. Den gibt es bei vorherigem Verlust auch als Ersatz. Dabei bleiben „alle erworbenen Besitzstände" für bestimmte Fahrzeugklassen erhalten, wie das Bundesverkehrsministerium erläutert.

Gesundheitschecks oder Prüfungen sind nicht vorgesehen, außer für Fahrzeuglenker mit Extra-Verantwortung wie Busfahrer. Das Tauschen dürfte laut Autofahrerclub ADAC etwa 20 Euro Gebühr kosten.

Millionen Dokumente müssen für ein neues Foto ersetzt werden

Lohnt sich der Aufwand für den Umtausch? Die neue Erneuerungspflicht im 15-Jahres-Takt ist umstritten. „Das ist ein Hyperbürokratismus", sagt Gerhard von Bressensdorf, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände. Millionen Dokumente müssten ersetzt werden, nur weil es um ein neues Passbild gehe. Zusammen mit dem Personalausweis könne man Fahrer doch auch bei älteren Porträts gut identifizieren. Dagegen sieht der ADAC darin „eine sinnvolle Regelung", wie Markus Schäpe, Leiter für Verkehrsrecht, sagt. Ältere Dokumente ließen sich per Farbkopierer leicht fälschen. Ein EU-weites Register verhindere künftig zudem, dass manche Fahrer sich bei Entzug des „Lappens" im Ausland einen neuen besorgten.

Was ändert sich noch? Durchforstet werden zum Stichtag 19. Januar auch Vorschriften für mehrere Fahrzeugklassen, vor allem bei Motorrädern. Neu ist zum Beispiel eine Moped-Klasse mit dem Kürzel AM für Krafträder mit zwei oder drei Rädern. Darunter fallen auch Trikes, für die bisher normale Pkw-Führerscheine galten, sowie Leichtkraftfahrzeuge mit vier Rädern (Quads). Eines bleibt prinzipiell wie es ist: Führerscheine sind im Grunde nur ein amtlicher Beleg für die Erlaubnis zum Führen eines Fahrzeugs, wie das Kraftfahrtbundesamt erläutert: „Ein Führerschein kann gestohlen werden, die Fahrerlaubnis hingegen nicht."

Sascha Meyer und Martina Herzog

Falschparken ist teuer

Schon wieder ein Knöllchen an der Windschutzscheibe? Das kann im Extremfall teuer werden und sogar den **Führerschein kosten**. Autofahrer können sich gegen die Bescheide aber auch zur Wehr setzen.

*Von **Tobias Schormann***

Notorische Falschparker setzen ihren Führerschein aufs Spiel. Wer sein Fahrzeug oft regelwidrig abstellt und erwischt wird, weckt Zweifel an seiner Fahreignung, erläutert die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein. Dann kann eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) angeordnet werden. Besteht der Betroffene die MPU nicht oder verschwitzt er damit verbundene Fristen, ist der Führerschein weg. Diese drastische Maßnahme komme aber nur höchst selten vor: Dafür müssten sich Falschparker innerhalb eines Jahres um die 60 Knöllchen einhandeln.

Gegen einen Strafzettel kann man Einspruch erheben.

Strafzettel nerven viele Autofahrer. Das Knöllchen einfach wegzuwerfen und den Fall abzutun, ist aber riskant. Die Konsequenzen können drastisch sein. Dazu gehören der Besuch durch die Vollstreckungsbehörde und im Extremfall eine Erzwingungshaft zwischen einem und 14 Tagen. Darauf weist der Deutsche Anwaltverein (DAV) hin. Läuft die Frist aus, in der ein Strafzettel bezahlt werden sollte, erhält der Fahrzeughalter üblicherweise einen Bußgeldbescheid per Post. Dann hat er 14 Tage lang Zeit, um Einspruch zu erheben. Das sollte er in jedem Fall tun, wenn er selbst gar nicht gefahren ist, rät der Rechtsanwalt Christian Janeczek, Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im DAV.

Erkennt die zuständige Behörde den Einspruch nicht an, gibt es die Möglichkeit, den Fall auf dem Rechtsweg entscheiden zu lassen. Meist sei schwierig zu beweisen, dass der Halter der Fahrer war. Im Regelfall stelle der Richter das Verfahren daher ein. Den Bußgeldbescheid auf die leichte Schulter zu nehmen, ist dagegen nicht zu empfehlen: Wer darauf nicht reagiert, könnte sogar Besuch vom Gerichtsvollzieher oder je nach Bundesland von einem anderen Behördenvertreter bekommen.

Wenn der nichts Pfändbares findet, was der geforderten Summe entspricht, und der Betreffende sich gleichzeitig weiter beharrlich weigert, das Bußgeld zu zahlen, kann der Streit weiter eskalieren, warnt der Verkehrsrechtler Janeczek. Denn im Bußgeldverfahren gebe es die Möglichkeit einer sogenannten Erzwingungshaft. Die Fälle, dass jemand auch dann nicht zahlt, wenn das Gefängnis droht, seien selten, aber schon vorgekommen. Diese Form der Haft könne allerdings jederzeit beendet werden, indem der Geldbetrag dann doch noch gezahlt wird.

KEINE FREIE FAHRT

Autohersteller tüfteln, genau wie der Internetkonzern Google, an Lösungen für **autonomes Fahren**. In Kalifornien und anderen US-Staaten wurden die Regelungen jüngst bereits gelockert. Nehmen die USA dadurch eine Führungsrolle ein?

Einsteigen und das Auto einfach mal machen lassen. Zukunftsmusik? Schon 2013 ließ der Autohersteller Daimler einen Wagen wie fast ohne Zutun eines Fahrers über die historische Strecke auf den Spuren von Bertha Benz von Mannheim nach Pforzheim rollen. Bis Ende der Dekade rechnen die Firmen mit hochautomatisierten Autos. Grenzen setzen heute vor allem noch fehlende Gesetze – und das diesseits und jenseits des Atlantiks.

Rein rechtlich gesehen wären Autopiloten in den USA überall möglich. „Jedenfalls mit Blick auf das Straßenverkehrsrecht“, sagt Eric Hilgendorf, Juraprofessor an der Uni Würzburg und Leiter der Forschungsstelle „Robotrecht“. Doch Haftungsfragen sind noch ungeklärt. Zu empfehlen ist das deshalb nicht. „Dort geht es im Vergleich zur EU bei der Produkthaftung viel ruppiger zu.“

Die US-Verkehrsbehörde NHTSA hat bereits Leitlinien für das Testen von Roboterautos verabschiedet. Die wird in den Bundesstaaten unterschiedlich umgesetzt. In Kalifornien und Nevada müssen Hersteller zum Testen des autonomen Fahrens eine spezielle Lizenz beantragen. Weitere Bedingungen sind, dass das Fahrzeug mit einem Datenerfassungssystem ausgestattet ist, dass der Modus „automatisiertes Fahren“ leicht an- und abschaltbar ist und dass ein Testfahrer auf dem Fahrersitz das System aufmerksam überwacht, erläutert eine Sprecherin des Autozulieferers Continental.

Das Verkehrsrecht steht im Weg

In Michigan und Florida sei das Testen vergleichsweise unkompliziert möglich: „In Michigan ist ein Herstellerkennzeichen erforderlich, das die meisten Zulieferer und alle Hersteller besitzen“, sagt die Sprecherin. In Florida ist die einzige Voraussetzung, dass der Testfahrer eine gültige Fahrerlaubnis besitzt. Der Bundesstaat hat einen ganzen Highway zur Teststrecke für automatisiertes Fahren erklärt. „Ein Unternehmen wie Continental kann den Highway außerhalb der Rush Hour von 10 bis 16 Uhr reservieren.“

In Deutschland sind die Regeln überschaubarer, wenn auch etwas komplizierter. „Jedes Fahrzeug muss beim Regierungspräsidium extra angemeldet werden“, sagt Gritt Ahrens, die bei dem Autohersteller Daimler für Rechtsfragen rund um das automatisierte Fahren zuständig ist.

Der TÜV verbindet dann eine Testlizenz mit verschiedenen Auflagen, beispielsweise, dass immer ein Fahrer und Beifahrer im Fahrzeug sitzen müssen, wie es bei Conti heißt. Die Fahrer sind entsprechend geschult: „Mitarbeiter, die das Fahrzeug im beruflichen Alltag bewegen, haben ein zusätzliches Fahrsicherheitstraining absolviert und beherrschen somit etwaige kritische Fahrsituationen“, sagt Michael Fausten, Projektleiter für das automatisierte Fahren bei Bosch.

In Deutschland steht der Verbreitung von Roboterautos vor allem das Verkehrsrecht im Weg. Die Bundesrepublik hat, wie die meisten Länder auf der Welt, außer den USA, das Wiener Abkommen unterschrieben. Dieses sieht bislang vor, dass der Fahrer quasi immer die Hände am Lenkrad hat. Im März wurde zwar eine Änderung des Wiener Übereinkommens beschlossen, dies muss aber noch umgesetzt werden.

Daimler-Rechtsexpertin Ahrens sagt: „In Europa wird ein Rechtsrahmen bis Ende der Dekade angepeilt.“ Jura-Professor Hilgendorf ist optimistischer: „Ich rechne in zwei Jahren mit einem Ergebnis.“ Das Haftungsrecht der Straßenverkehrsordnung reiche aus, um auch Fahrzeuge mit autonomen Funktionen zu erfassen. Das gelte gerade für die verschuldensunabhängige Halterhaftung.

Bleibt die Frage, was mit den Informationen passiert, die die Autos mit ihren intelligenten Systemen sammeln. „Im Datenschutz legt Europa wesentlich strengere Maßstäbe an als die USA“, sagt Hilgendorf.

Eine auf beiden Seiten noch ungelöste Frage sei die nach der Haftung der Provider, sagt Hilgendorf. „So wie heute Straftäter Steine von Autobahnbrücken werfen, könnten in Zukunft Hacker versuchen, den Straßenverkehr durch Schadsoftware zu stören, indem sie zum Beispiel fremde Fahrzeuge übernehmen und in den Straßengraben fahren.“

Annika Graf

Ein mit Sensoren ausgerüsteter Audi A7 fährt in Kalifornien (rechts). Ein selbstfahrendes Google-Fahrzeug (links).

Fotos: dpa (2)

Autopiloten nicht auf deutschen Straßen

Ohne Hände am Steuer im Laster über die Autobahn – für **Lkw-Fahrer** könnte das nach den Plänen von Daimler in etwa zehn Jahren Wirklichkeit werden. Ob und wann der Konzern die Technik auf europäischen Straßen testen kann, ist aber noch fraglich.

Interview: ***Antonia Lange***

Wolfgang Bernhard, Vorstand der Daimler AG.

Schon in gut zehn Jahren sollen Laster nach den Plänen von Daimler selbstständig auf der Autobahn fahren. In Europa könnten gesetzliche Regelungen das Vorhaben aber behindern, wie Nutzfahrzeugvorstand Wolfgang Bernhard im Interview sagte.

Wie sieht der Truck der Zukunft aus?

Es gibt drei Schlüssel-Elemente beim Lkw der Zukunft. Das sind Verbrauch, Sicherheit und die Vernetzung des Trucks mit seiner Außenwelt. Im Kern dieser drei Dinge befindet sich das autonome Fahren, bei dem der Laster insbesondere auf langen Strecken selbstständig fährt.

Was muss passieren, damit dieser Truck auf die Straße kommt?

Im deutschen Verkehrsrecht gilt heute noch, dass der Fahrer zu jedem Zeitpunkt das Lenkrad mit beiden Händen fest umschließen muss. Bevor wir diese Regelung nicht ändern, wird es kein autonomes Fahren geben. Die Wiener Konvention wurde bereits geändert. Dadurch ist es im internationalen Verkehrsrecht inzwischen möglich, die unmittelbare Kontrolle des Fahrzeugs an geeignete Systeme abzugeben. Jetzt muss dieses internationale Recht auf nationales Recht übertragen werden.

Laster können auf langen Strecken selbstständig fahren

Was muss dazu passieren?

Man muss festlegen: Was ist denn ein geeignetes System? Um diese Grundsätze zu definieren, sind wir mit Gesetzgeber und allen Herstellern dabei, die entsprechenden Kriterien zu erarbeiten. Des Weiteren geht es um Versicherungs- und Haftungsfragen, also die Frage: Was passiert, wenn etwas passiert?

Wann kommt der selbstfahrende Truck auf die Straße?

Wir sind die ersten, die das autonome Fahren auf den Lkw anwenden. Die USA erlauben in einigen Staaten bereits autonomes Fahren. Ich bin gespannt, wie lange wir in Europa brauchen.

Welche Besonderheiten gibt es beim autonomen Lkw-Fahren im Vergleich zu den Autos?

Die Aufgaben sind die gleichen: Der Laster muss Gas geben, bremsen und lenken. Die Sensorik kann beim Lkw etwas höher angebracht werden, das ist besser für den Überblick. Beim Überholen, also dem selbstständigen Spurwechsel, da ist der viel kürzere Pkw im Vorteil. Da haben wir beim Lastwagen noch eine technische Herausforderung.

Wo erproben Sie das?

Bis zu einer gewissen Reife erproben wir es auf dem Versuchsgelände. Aber irgendwann müssen wir raus in die echte Welt. Ich würde es gerne in Europa erproben – dort, wo wir es auch einsetzen wollen. Aber ich sage auch klar: Am Ende werden wir nicht auf Europa warten können.

Die Technik soll 2025 serienreif sein. Wann sind die ersten Tests auf der Straße?

Spätestens 2020 müssen wir auf der Straße testen. Zumindest für Versuchsfahrzeuge brauchen wir dann die Rahmenbedingungen. Wir glauben nicht, dass die Technik das Problem sein wird, sondern wir glauben, dass es die gesetzlichen Regelungen sein werden.

Soll irgendwann ihre gesamte Flotte selbstständig fahren?

Unsere Technologie kommt vornehmlich im Fernverkehr zum Einsatz. Wir reden momentan nur von Europa und den USA. In den Baustellen- oder in den Stadtverkehr werden wir erst einmal nicht gehen. Zunächst wird es den Autobahnpiloten als Sonderausstattung geben.

Welche Vorteile hätte man dadurch denn konkret?

Wir glauben, dass wir weitere Verbrauchsvorteile erschließen können und dass die Sicherheit erheblich verbessert wird. Zudem betten wir den Lkw in die gesamte Informationswelt ein. Wenn alle relevanten Daten gegenseitig zur Verfügung gestellt werden, kann für alle Beteiligten ein großer Wert entstehen.

Wäre diese Technik nicht auch im Fernbusverkehr denkbar?

Im Prinzip ja. Aber wir gehen erst mal einen Schritt nach dem anderen.

Fotos: dpa (2)

ZUR PERSON

Wolfgang Bernhard ist seit Anfang 2010 im Vorstand der Daimler AG. Seit April 2013 leitet er das Geschäftsfeld Daimler Trucks and Buses. Für die Position machte der 55-Jährige den Lkw-Führerschein.

INFO

ROBOTER-RIESEN UNTERWEGS

Neben selbstfahrenden Autos will Daimler als erster Hersteller auch Lastwagen mit Autopiloten auf die Straßen schicken. Dabei gibt es vor allem in Europa allerdings noch einige Hürden. Daimler-Nutzfahrzeugvorstand Wolfgang Bernhard drängt bei der Arbeit an selbstfahrenden Fahrzeugen auf neue Verkehrsregeln. Daimler will in Europa und den USA bis 2025 eine Technik für Laster mit Autopilotenfunktion auf den Markt bringen. Lkw-Weltmarktführer Daimler ist nach eigenen Angaben der erste Hersteller, der das autonome Fahren auf Lastwagen anwendet. Im Auto nimmt das Thema schon seit längerem Gestalt an: Erste Treiber sind Extras für Sicherheit und Komfort, die zunehmend mehr Assistenz, Teilautomatisierung und am Ende den Autopiloten zulassen. Zulieferer wie Bosch und Continental tüfteln bereits an Komplettsystemen für fahrerloses Fahren. Daimler selbst stellte bereits eine selbstfahrende S-Klasse vor. Auch hier müssen zunächst aber Gesetzesänderungen folgen.

Raserfalle Schweiz

Schweizer Autobahnen sind prima in Schuss. So manchen Deutschen verleiten sie zum Rasen. Doch Vorsicht: Wer das Gaspedal zu sehr strapaziert, kann sein Auto loswerden und sogar **im Gefängnis** landen.

Mit dem Auto von Deutschland durch die Schweiz nach Italien in zwei bis drei Stunden: Rein theoretisch wäre das zu schaffen. Selbst auf der vergleichsweise langen Strecke zwischen Basel an der deutschen Grenze und dem italienischen Como sind es gerade mal rund 300 Kilometer. Doch wer ernsthaft den Bleifuß einsetzt, kann in einem Schweizer Gefängnis landen – und seinem Auto für immer ade sagen. Für Straßenrowdys kennen die Eidgenossen keine Gnade mehr.

Das bekommt jetzt wieder ein deutscher Autofahrer zu spüren. Weil er mit 215 Kilometern pro Stunde über die A1 im Kanton Aargau bretterte, wurde dem 59-Jährigen im Sommer vergangenen Jahres seine PS-starke Karosse weggenommen. Erlaubt ist in der Schweiz maximal Tempo 120. „Sein Fahrzeug wird gemäß Schweizer Verkehrsrecht zugunsten der Staatskasse verkauft“, sagte eine Behördensprecherin der Nachrichtenagentur dpa. „Sollte dem Besitzer sehr an dem schon etwas älteren Mercedes liegen, könnte er ihn auch selbst zurückkaufen.“

Einen Preisnachlass für Vorbesitzer gibt es aber nicht. Obendrein wird der Mann wohl viel Geld in die Hand nehmen müssen, um die Anwalts- und Gerichtskosten des Prozesses begleichen zu können, der beim Bezirksgericht in Baden (Kanton Aargau) über die Bühne geht. Wenn er Pech hat, muss er sogar für längere Zeit in den Knast.

Haftstrafen bis zu vier Jahren sind drin

Seitdem die Schweiz zum 1. Januar 2013 ihr Verkehrsrecht „Via Sicura“ dramatisch verschärft hat, bleibt den Strafverfolgungsbehörden keine Wahl. „Wir sind per Gesetz gezwungen, eine Haftstrafe zwischen einem und vier Jahren zu verlangen“, erklärt die Sprecherin der Staatsanwaltschaft des Kantons Aargau, Elisabeth Strebel.

Bisher haben Schweizer Richter in ungefähr vergleichbaren Fällen Gefängnisstrafen zwischen 15 und 24 Monaten verhängt. Darunter auch gegen einige wenige Deutsche, wobei alle diese Strafen zur Bewährung ausgesetzt wurden. Bei der Entscheidung berücksichtigt das Gericht den „automobilistischen Leumund“. „Wir erfragen bei deutschen Behörden, ob die betreffende Person bereits ein einschlägiges Vorstrafenregister hat“, sagt Strebel. „Wenn ja, wirkt das auch hier strafverschärfend.“

Entsprechende Erfahrungen musste im Mai 2014 der Fußballstar Rául Bobadilla vom FC Augsburg machen. Das Amtsgericht Dorneck-Thierstein verurteilte den Argentinier, weil er trotz eines Tempolimits von 50 Kilometern pro Stunde mit seinem Sportwagen 111 Sachen fuhr, zu 16 Monaten Haft auf Bewährung.

Autobeschlagnahme und Gefängnishaft riskiert in der Schweiz, wer in Tempo-30-Zonen mehr als 70, in Ortschaften mehr als 100, auf Landstraßen mehr als 140 und auf Autobahnen mehr als 200 Stundenkilometer fährt. Ausgedacht hat sich das nicht etwa eine schikanöse Obrigkeit. Vielmehr schloss sich die Regierung der Volksinitiative „Schutz vor Rasern“ an, als sich dafür eine große Mehrheit abzeichnete.

Thomas Burmeister

Fotos: dpa (3)

VIDEO

Vorne abschalten!

Mancher Tuner bietet sie an – die Freischaltung der DVD-Funktion für die Fahrt. Doch Vorsicht: Lässt sich der Fahrer am Steuer mit Bewegtbildern berieseln, steigt das Unfallrisiko, und damit droht Ärger mit den Behörden und der Versicherung. Immer wieder bieten Tuning-Firmen das Freischalten der DVD-Funktion von Multimedia-Systemen im Auto für die Fahrt an. Doch Fernsehen oder Videogenuss am Steuer sind verboten – sofern sie den Fahrer beeinträchtigen. Das legt die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) fest. Darin heißt es: „Wer ein Fahrzeug führt, ist dafür verantwortlich, dass seine Sicht und das Gehör nicht durch die Besetzung, Tiere, die Ladung, Geräte oder den Zustand des Fahrzeugs beeinträchtigt werden."

Wer gegen den Passus verstößt, muss nach Einschätzung der Hamburger Verkehrsrechtsanwältin Daniela Mielchen zumindest mit einem Verwarngeld oder gar mit einem Bußgeld von 80 Euro und einem Punkt in der Flensburger Verkehrssünderkartei rechnen. „Allerdings ist der Verstoß im Bußgeldkatalog nicht explizit genannt", sagte Mielchen. Doch könne ein Fahrzeug mit für die Fahrt freigeschalteter DVD-Funktion im Sinne der StVO als „nicht vorschriftsmäßig" gewertet werden, was den Punkt als Strafe zur Folge hätte.

Zudem kann das Fahren bei laufender TV- oder Videofunktion im Falle von Unfällen zu gravierendem Ärger mit der Versicherung führen. „Es gibt Probleme bei der Regulierung des eigenen Schadens und der des anderen", sagte Mielchen. Die Versicherungsgesellschaft könne beim Vollkaskoschutz womöglich zumindest teilweise die Leistung verweigern.

Nur die Nerven bewahren

Wer beim Stau aus der Spur ausschert und auf dem Seitenstreifen weiterfährt, etwa um die nächste Autobahnausfahrt schneller zu erreichen, riskiert hohe Kosten. Beschädigen Übereilige dabei liegengebliebene Autos oder Fahrzeuge der Straßenmeisterei, müssen sie in der Regel für den gesamten Schaden aufkommen, warnt der Rechtsanwalt Jörg Elstner aus Hagen. Das gilt auch für Unfälle an Ausfahrten, erläutert der Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht beim Deutschen Anwaltsverein (DAV).

Ist ein Autofahrer auf dem Seitenstreifen unterwegs und rammt ein Auto, das sich ebenfalls unberechtigt auf den Seitenstreifen begibt, müssten beide Fahrer sich den Schaden teilen. Doch auch bei unfallfreier Fahrt kann das Rasen auf dem Standstreifen teuer werden. Nach dem Bußgeldtatbestand „Seitenstreifen zum schnelleren Vorwärtskommen benutzen" kostet das den Fahrer 75 Euro und einen Punkt in Flensburg.

MIETWAGEN NACH UNFALL

Bei Unfällen haben geschädigte Halter, deren Auto nicht mehr fahrtüchtig ist, Anspruch auf einen Mietwagen. Dabei muss der Unfallverursacher für die tatsächliche Dauer der Wiederbeschaffung die Kosten tragen, so die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins (DAV) mit Bezug auf eine Entscheidung des Amtsgericht Haßfurt. Dagegen nicht ausschlaggebend sei die durch einen Gutachter prognostizierte Dauer der Wiederbeschaffung. Das Risiko von Verzögerungen bei Reparaturen oder der Beschaffung eines Ersatzfahrzeuges trage grundsätzlich der Unfallverursacher, hieß es zur Begründung.

ALLES FEST IM GRIFF

Der Arm in Gips – Autofahrer dürfen damit grundsätzlich ans Steuer. Aber sie sollten sich das gut überlegen. Denn bei einem Rechtsstreit nach einem Unfall müssen sie immer damit rechnen, dass die Richter sie für mitschuldig halten. Autofahren mit eingegipstem Arm steigert die Wahrscheinlichkeit, bei einem Unfall zur Verantwortung gezogen zu werden. „Sie müssen je nach Unfallhergang immer mit einer Mitschuld rechnen", sagte Daniele Mielchen, Verkehrsrechtsanwältin in Hamburg. Dies sei jedoch immer eine Einzelfallentscheidung des Gerichts.

Ob ein Autofahrer durch einen Gips in seiner Fahreignung eingeschränkt ist, „werde immer vom Ergebnis her beurteilt", sagte Mielchen. Demnach können Autofahrer sich nicht grundsätzlich informieren, ob ihr Gips sie rechtlich relevant einschränkt oder nicht. „Es gibt keinen Katalog in dem steht: Das darfst Du, das darfst Du nicht."

Der rechtlich entscheidende Punkt ist, dass der Fahrer jederzeit beide Hände zur Bewältigung der Fahraufgabe frei haben muss. „Kein Polizist wird einen Autofahrer anhalten, wenn dieser nur eine Hand am Steuer hat", sagte Mielchen. Ein eingegipster Arm könne eine Ordnungswidrigkeit darstellen, wenn damit eine Funktionseinbuße einhergeht, das hänge auch davon ab, wie viele Glieder eingegipst seien.

PARKEN

Saisonkennzeichen

Fahrzeuge mit Saisonkennzeichen dürfen nicht auf öffentlichen Straßen oder Parkplätzen überwintern. Außerhalb des auf dem Kennzeichen angegebenen Zulassungszeitraums müssen sie auf einem Privatgrundstück stehen, und zwar in einem sicheren „Einstellraum“, erklärt der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Das könne eine Garage oder ein Hof mit Tor sein. Nur dann greife etwa nach einem Fahrzeugdiebstahl die sogenannte Ruheversicherung. Öffentliches Parken mit abgelaufenem Saisonkennzeichen kann laut der Hamburger Verkehrsrechtsanwältin Daniela Mielchen außerdem ein Bußgeld von 40 Euro nach sich ziehen. Dazu kommen mögliche Abschleppkosten.

WENN ES ZWEIMAL KNALLT

Niemand muss einen Unfallschaden am Auto reparieren lassen. Trotzdem kann man aber, wenn man unverschuldet in den Unfall verwickelt wurde, die Reparaturkosten fiktiv mit der Kfz-Versicherung der Gegenseite abrechnen. Doch was, wenn es nun zu einem weiteren Unfall kommt und das Fahrzeug im Bereich des unreparierten Vorschadens erneut getroffen wird? In einem vom Landgericht Saarbrücken verhandelten Fall, auf den der ADAC hinweist, war ein Autofahrer nach einem ersten Unfall in einen weiteren verwickelt worden. Sein Fahrzeug wurde wiederum beschädigt. Er forderte vom Verursacher des zweiten Unfalls Schadenersatz in Höhe von rund 2.700 Euro abzüglich der Reparaturkosten in Höhe von gut 780 Euro, die er bereits für den ersten Unfallschaden erhalten hatte. Die Gegenseite argumentierte, dass es bei dem erneuten Unfall nur zu einer „geringfügigen Schadenserweiterung“ gekommen sei und sie deshalb nur anteilige Lackierkosten erstatten müsse. Das Gericht entschied jedoch, dass der Geschädigte sich die erste fiktive Abrechnung nicht anrechnen lassen müsse. Es minderte seinen Anspruch wegen des Vorschadens aber um 200 Euro.

ROLLSTÜHLE SIND KEINE GEFAHR

Von Fahrzeugen, die höchstens Tempo 20 erreichen, geht keine sogenannte Betriebsgefahr aus. Dazu zählen zum Beispiel elektrische Rollstühle. Hier ist also eine Mithaftung an einem Unfall nur wegen einer allgemein von dem Fahrzeug ausgehenden Gefahr ausgeschlossen, erklärt die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins und verweist auf eine Entscheidung des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main.

HOCHFAHRENDER POLLER DEMOLIERT AUTO – WER ZAHLT?

Gebäudezufahrten sind manchmal mit automatisch hochfahrenden Pollern gesperrt. Setzen sich diese in Bewegung, müssen Autofahrer deutlich davor gewarnt werden. Gibt es weder ein optisches noch ein akustisches Warnzeichen und kommt es zur Kollision, steht dem Fahrzeugbesitzer Schadenersatz in voller Höhe zu, weist der Deutsche Anwaltvereins hin.

FAHRERWECHSEL ALS ENTSCHULDIGUNG GÜLTIG?

Ein Fahrerwechsel unterwegs wirft eine kniffelige Rechtsfrage auf: Inwieweit muss derjenige, der das Steuer übernimmt, über die gerade auf der Strecke geltenden Verkehrsregelungen auf dem Laufenden sein? Laut der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins (DAV) musste er in der Rolle des Beifahrers ja zum Beispiel nicht auf Schilder achten. Und es gebe keine Pflicht, sich beim abgelösten Fahrer nach den aktuellen Verkehrsregelungen zu erkundigen. Die DAV-Arbeitsgemeinschaft beruft sich hier auf eine Entscheidung des Oberlandesgerichts (OLG) Hamm. In dem verhandelten Fall hatte ein Mann seine Frau am Steuer abgelöst. Er überholte anschließend ein anderes Fahrzeug, obwohl auf dem Streckenabschnitt Überholverbot herrschte. Die hierfür verhängte Geldbuße begründete das zuständige Amtsgericht damit, dass er sich bei Fahrtantritt nach den geltenden Verkehrsregelungen hätte erkundigen müssen.
Die Rechtsbeschwerde des Mannes hatte Erfolg. Das OLG Hamm hob das angefochtene Urteil auf. Für die Begründung fehle die Rechtsgrundlage: Eine Verpflichtung, sich beim abgelösten Fahrer zu erkundigen, gebe es nicht. Und als er das Steuer übernahm, war das Schild nicht mehr sichtbar.

Fotos: dpa — Becker & Bredel

Victor's Romantik Spa

Entdecken Sie unser neues Hotel-Arrangement „Romantik Spa-Day"!

Entspannen & Genießen mit unserem „Romantik Spa-Day"

Nach dem Begrüßungs-Sekt verwöhnen wir Sie wahlweise mit einem Genießer-Peeling mit anschließender Kräuterstempel-Rückenmassage oder einer Luxus-Gesichtsbehandlung mit entspannender Kopfmassage. Dazu Kaffee, Tee, Saft und Wasser so viel Sie mögen. Abends genießen Sie ein köstliches 3-Gang-Menu, und nach dem Schönheitsschlaf im 4-Sterne-Zimmer ein reichhaltiges Frühstücksbuffet. Zwischendurch nutzen Sie unser Schwimmbad mit Whirlpool, Sauna und Dampfbad nach Belieben. Das Ganze schon ab € 168,00 pro Person im DZ / € 185,00 im EZ.

Victor's Romantik Spa
Victor's Seehotel Weingärtner · Bostalstraße 12 · D-66625 Nohfelden-Bosen · Telefon +49 6852 889-0 · +49 6852 889-499
info.nohfelden@victors.de · www.victors.de

Übung im Alter nötig

Für viele Senioren ist der Führerschein im Alter ein Stück Lebensqualität. Um ihre Mobilität möglichst lange zu erhalten, bieten Autoclubs spezielle **Fahrtrainings für Senioren**. Einer Studie zufolge überschätzen viele ihre Fahrfähigkeiten.

Die Teilnehmer sind überpünktlich. Noch vor dem offiziellen Beginn sitzen die Männer und Frauen im Konferenzraum der ADAC-Trainingsanlage in Boksee bei Kiel. Sie wollen heute ein Fahrsicherheitstraining absolvieren. Das Besondere: Die Herrschaften sind alle im Rentenalter.

Die Beweggründe, warum sie das Training absolvieren sind durchaus unterschiedlich. „Ich habe von meiner Frau einen Gutschein zum 70. Geburtstag bekommen“, sagt ein Teilnehmer, der zunächst noch ein wenig skeptisch guckt. Seine Frau sitzt neben ihm. Sie hat vor einigen Jahren mit der Firma schon einmal ein Fahrsicherheitstraining absolviert und fand das eine gute Idee.

Damit gehört sie aber offenbar zu einer Minderheit. Senioren überschät-

Ein Instruktor auf einem ADAC-Übungsplatz gibt dem Trainingsteilnehmer Sicherheitstipps.

Fotos: dpa (2)

zen einer Studie zufolge häufig ihre Fähigkeiten am Steuer. Von 282 befragten Männern und Frauen mit einem Durchschnittsalter von 74 Jahren gaben demnach mehr als 70 Prozent an, ihre Fahrfähigkeiten im Zweifel selbst besser einschätzen zu können als andere.

83 Prozent behaupteten, noch nie auf Schwächen angesprochen worden zu sein, meldet „Der Spiegel“ unter Berufung auf eine Untersuchung der Universität Wien für den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft. Zugleich sagten 60 Prozent einer ebenfalls befragten Gruppe von Angehörigen, sie hätten die Älteren nach eigenen Angaben mindestens einmal auf Fahrmängel aufmerksam gemacht.

Autofahrer über 65 schätzen ihre Selbstständigkeit sehr.

Das ist auch bei einigen Teilnehmern des Seniorenfahrtrainings in Boksee der Fall. Kinder und Enkelkinder bewegten manche von ihnen zur Teilnahme am Kurs. Den einen fuhr Opa zu forsch, den anderen zu verhalten. Andere wollten einfach sehen, wie sich ihr neues Auto in extremeren Situationen verhält.

Doch bevor es auf die Strecke geht und Bremsen, Lenkung und Reaktionsvermögen getestet werden, gibt es ein bisschen Theorie. Fahrtrainer Horst Heider schreibt einige Begriffe an eine Tafel: ABS, ESP, ACC. Von ABS und ESP haben einige schon einmal gehört, auch wenn nicht alle ganz genau wissen, ob es in ihrem Auto schon vorhanden ist. Doch wofür die Abkürzung ACC steht – außer für ein Hustenmittel – weiß niemand. Was aber vermutlich nicht am Alter liegt. Heider klärt auf: Die Buchstaben stehen für „Adaptive Cruise Control“ und bezeichnen einen Abstandsregeltempomat.

Anschließend geht es in die Praxis. Heider – mit 73 Jahren ebenfalls im Rentenalter – erklärt seinen Schützlingen die erste Aufgabe. Sie werden Slalom fahren, Bremsen auf nasser, trockener und halbnasser Straße und Hindernissen ausweichen. Insgesamt fünf Stunden dauert das Programm, drei Stunden weniger als das normale Training, denn psychisch und physisch sind ältere Menschen häufig nicht mehr so belastbar, erzählt Fahrtrainer Jens Pfeiffer. Häufiges heftiges Bremsen beispielsweise strengt sie einfach mehr an.

Ältere sind oft weniger belastbar

Davon ist an diesem Tag allerdings wenig zu merken. Mit Feuereifer und hochkonzentriert steuern die Rentner ihre Autos durch den Parcours. In den Pausen wird diskutiert. So erzählt ein Teilnehmer von einem Bekannten, der trotz eines Schlaganfalls noch Auto fährt. Viele sehen das kritisch. Eigentlich. Aber sie können auch verstehen, dass der Mann seine Mobilität erhalten will. „Sie ist ja auch ein Stück Lebensqualität“, sagt einer. Die anderen nicken.

Die Senioren auf der ADAC-Anlage bei Kiel stehen mit dieser Meinung nicht allein da. Nach einer Forsa-Umfrage im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) finden 93 Prozent der Autonutzer der Generation 65+ es sehr wichtig oder wichtig, dass sie sich selbstständig mit dem Auto fortbewegen können. Das Autofahren ermögliche soziale Teilhabe und sichere Lebensqualität, heißt es. Aus diesem Grund gibt es verschiedene Beratungs- und Schulungsmodelle, Gesprächskreise, freiwillige Gesundheitschecks etwa oder Extra-Fahrstunden im eigenen Auto, wo der Fahrlehrer nach der Fahrt Verbesserungstipps gibt.

Heider befürwortet das. Die älteren Verkehrsteilnehmer liegen ihm sehr am Herzen. Oftmals seien es nur kleine Anlässe, die Ältere in Führerschein-Schwierigkeiten brächten, sagt er. Dabei würden kleine Auffrischungen schon viel bringen. Und auch ein Schlaganfall allein sei kein Grund, sich nicht mehr hinters Steuer zu setzen. Ein Fahrzeug-Umbau etwa könne etwaige Handicaps ausgleichen.

Und es sei ja auch nicht so, dass Senioren grundsätzlich schlechter führen als junge Leute, sagt Pfeiffer. Schwierig werde es, wenn sie körperliche Schwächen, wie etwa nachlassendes Hör- oder Sehvermögen, leugnen. Trainings seien gut, weil dabei in einem sicheren Umfeld die Grenzen getestet werden könnten.

Dem stimmt auch der zunächst skeptische Hamburger bei: „Die Erkenntnis ist super, egal bei welcher Übung, sehr empfehlenswert.“

Birgitta von Gyldenfeldt

INFO

ZURÜCK AM STEUER NACH ABSTINENZ

Nach ein paar Jahren ohne Fahrpraxis hat mancher Angst, sich wieder ans Steuer zu setzen. Dann kann es helfen, mit einem Fahrlehrer neben sich, die alte Sicherheit zurückzugewinnen. Vielleicht stellt sich raus, dass die Angst unbegründet ist. Wer sich am Steuer lediglich etwas eingerostet fühlt, kann ein Fahrsicherheitstraining absolvieren. Das kostet in der Regel um die 80 bis 100 Euro. Generell gilt: fahren, fahren, fahren.

POLIZEI
Fragebogen MPU
Medizinisch-Psychologische Un
Nehmen Sie regelmäßig
Wenn ja, welche?
nte ein?
Nehmen Sie derzeit vorübergehend
Wenn ja, welche?

Fotos: dpa (2)

TIPPS ZUM BESTEHEN

NICHTS FÜR IDIOTEN

Die **„Medizinisch-Psychologische Untersuchung“ (MPU)** heißt im Volksmund Idiotentest. Ist der Führerschein einmal weg, droht in vielen Fällen Nachsitzen. Im ersten Anlauf scheitert rund ein Drittel der Teilnehmer.

Von ***Franz Müller***

Der Führerschein ist schneller weg, als er wieder da ist. Gerade in der Zeit vor Karneval häufen sich die Meldungen. Eine Kappensitzung, ein feucht-fröhlicher Abend. „Die paar Meter schaffe ich schon nach Hause“, denkt man sich. In den meisten Fällen geht das gut. Verkehrsexperten gehen davon aus, dass auf eine entdeckte Alkoholfahrt mehrere Hundert unentdeckte kommen.

Die Bestimmungen haben sich in den vergangenen Jahren verschärft. Zahlreiche Punkte in Flensburg, Wiederholungstäter mit „Bleifuß“, und schon ist der Lappen weg – und zwar dauerhaft. Der Gesetzgeber unterscheidet generell zwischen einem vorläufigen Entzug der Fahrerlaubnis und dem Verlust. Ist der Führerschein endgültig weg, dann führt der Weg zurück oftmals nur über die Medizinisch Psychologische Untersuchung (MPU) – über den „Idiotentest“, wie der Volksmund sagt. Wer den Führerschein auf Grund von Punkten vorrübergehend entzogen bekam und dennoch weiterfährt, ist ein Kandidat. Wer mit mehr als 1,1 Promille am Steuer erwischt wird, ebenfalls. In diesen Bereichen haben die Ordnungsämter noch Ermessensspielraum. Ordnet das Gericht eine Überprüfung an oder liegt der Alkoholgehalt über einem Wert von 1,6 Promille, dann folgt die MPU zwingend. Ähnlich verhält es sich mit einem positiven Drogenbefund. Auch dann fordert das Ordnungsamt in aller Regel ein Gutachten über die Fahrtauglichkeit.

„Bei dieser Prüfung geht es manchmal um nicht weniger als die berufliche Existenz“, umreißt der Verkehrspsychologe Haiko Ackermann aus Berlin die Tragweite. Die MPU auf die leichte Schulter zu nehmen, wäre für den Fachmann nach dem Verkehrsdelikt der zweite Fehler: „Wenn man einfach hingeht und denkt ‚Ich bestehe das schon‘, dann ist die Gefahr groß, dass man durchfällt.“

Mehr als 100.000 Verkehrsteilnehmer mussten laut Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Jahr 2013 zur MPU. In 56 Prozent der Fälle war Trunkenheit am Steuer der Anlass. An zweiter Stelle lag mit 18 Prozent der Drogen- und Medikamentenmissbrauch. Ferner kann bei wiederholter strafrechtlicher Auffälligkeit die MPU gefordert werden. Anders als noch vor einigen Jahren, als mehr als die Hälfte der Prüflinge durchrasselten, liegt die Durchfallquote mittlerweile bei gut einem Drittel – laut Fachleuten ein Verdienst guter Verkehrstherapien.

„Sobald feststeht, dass eine MPU gefordert wird, sollte man sich seriös beraten lassen“, rät Dr. Markus Schäpe aus der ADAC Rechtsabteilung. Kostenlose Informationsveranstaltungen seriöser Einrichtungen, wie Prüfinstitutionen oder Straßenverkehrsämter, vermitteln einen Überblick über die Kurse und Hilfsangebote. Nützlich dafür sind auch Broschüren, die etwa von der Rechtsabteilung des ADAC angeboten werden.

Wie die Vorbereitung aussehen sollte, hängt vom Einzelfall ab. Je nachdem, ob Alkohol, Drogen oder Medikamente am Steuer zum Verlust der Fahrerlaubnis führten, können sogar therapeutische Maßnahmen wie eine Suchttherapie notwendig sein. In einem unverbindlichen Erstgespräch mit einem Verkehrspsychologen können solche Fragen bereits geklärt werden. „Bei einer seriösen und kompetenten verkehrspsychologischen Maßnahme im Vorfeld einer MPU werden beispielsweise auch Kosten- und Zeitaspekte zu Beginn vertraglich geregelt“, erklärt Petra Bierl.

Wer seine Fahrerlaubnis retten möchte, muss der Führerscheinstelle ein MPU-Gutachten vorlegen. Die Prüfung nehmen amtlich anerkannte Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) ab – das können der TÜV, die Dekra oder die Gesellschaft für Arbeits-, Verkehrs- und

Ein Teil der MPU besteht aus einem Gespräch mit einem Psychologen. Dabei geht es um die Auseinandersetzung mit seinen Problemen.

Umweltsicherheit Avus sein. Prinzipiell kann sich der Verkehrssünder bundesweit an jede akkreditierte Stelle wenden.

Für einen ersten Überblick rät der ADAC zu einem kostenlosen Informationsabend, den viele Stellen anbieten. Eine Liste von Begutachtungsstellen führt die BASt auf ihrer Website www.bast.de.

Glaubt man dem Verkehrspsychologen Ackermann, kann eine individuelle Verkehrstherapie die Erfolgsaussicht bei der Prüfung auf 90 Prozent erhöhen. Alternativ könnten sich Verkehrssünder auch schlicht beraten lassen, etwa in einem Gruppenkurs. Ob der zur Vorbereitung auf den Prüfungsstress ausreicht, muss im Einzelfall entschieden werden. Listen mit Beratern finden sich auf der Webseite des Berufsverbandes Deutscher Psychologinnen und Psychologen sowie der des Bundesverbandes niedergelassener Verkehrspsychologen.

Ob in Gruppen- oder Einzelgesprächen: Vorbereitung ist die halbe Prüfung. Wer sich für eine Verkehrstherapie entscheidet, muss laut Ackermann je nach Schwere des Falles acht bis 16 Stunden einplanen. Neben der psychologischen Aufbereitung des Delikts wird der Ablauf der MPU durchgespielt.

Die MPU dauert drei bis vier Stunden und besteht in der Regel aus drei Blöcken: einer medizinischen Untersuchung, einem Leistungstest und einem Gespräch mit einem Psychologen. Ausgeschlossen werden sollen körperliche Mängel, die gegen eine Teilnahme am Straßenverkehr sprechen. Wenn eine Alkoholabhängigkeit besteht, muss Abstinenz bewiesen werden. Dazu sind, wie auch im Fall von Drogenmissbrauch, Haar- und Urin-Proben erforderlich. Zudem werden Sinneswahrnehmung, Reaktionsschnelligkeit und Belastbarkeit ermittelt.

Belastbarkeit und Drogenmissbrauch werden getestet

Im psychologischen Gespräch muss es laut ADAC „zu einer selbstkritischen Auseinandersetzung mit den Auffälligkeiten der Vergangenheit kommen". Der Verkehrsclub rät zu einem Tonbandmitschnitt, um später mögliche Unstimmigkeiten über den Prüfungsverlauf klären zu können. Das Gespräch bei dem Psychologen wird von vielen Teilnehmern als sehr unangenehm beschrieben. Hier werden Trinkgewohnheiten und ihre Ursachen analysiert, es geht schonungslos zur Sache. Ausweichen, abwiegeln, relativieren gilt nicht. Die Regel besagt: Wer sein Trinkverhalten beschönigt, hat am Ende schlechte Karten, den „Lappen" wiederzubekommen. Es sind vielmehr Vermeidungsstrategien gefragt, der Kandidat muss glaubhaft versichern können, dass das Auto und der Alkohol einander künftig ausschließen.

Dass die Untersuchung beliebig oft wiederholt werden kann, ist angesichts der Kosten kein großer Trost: Diese sind in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr festgelegt und belaufen sich je nach Fall auf 340 bis 740 Euro. Hinzu kommen laut Verkehrspsychologe Ackermann 200 bis 250 Euro für die Neubeantragung der Fahrerlaubnis bei der Führerscheinstelle und 500 bis 1.400 Euro für die etwaige Verkehrstherapie. Für eine Haar- und Urinanalyse können noch mehrere hundert Euro hinzukommen. Die durchschnittlichen Gesamtkosten beziffert der ADAC auf 1.000 bis 2.500 Euro.

Zu einer verkehrspsychologischen Vorbereitung rät daher auch Jan Schepmann, Referent des Geschäftsbereichs Fahrzeug und Mobilität beim Verband der TÜV e.V. Bei der Auswahl des Beraters sei aber Vorsicht geboten. „Es gibt viele unseriöse Anbieter, die mit den Ängsten der Betroffenen spielen", warnt Schepmann. „Man erkennt sie daran, dass sie oft ein Garantieversprechen für eine positive Begutachtung abgeben." Ein Indiz für Seriosität sei es, wenn die Vorbereitung sich auf die Auseinandersetzung mit der Ursache für den Verlust des Führerscheins konzentriere. Selbst ernannte MPU-Experten, die mit „Psycho-Tricks" für positive Gutachten werben, sollte man eher meiden. Aber die Chancen, ohne Vorbereitung ein positives MPU-Gutachten zu erhalten, stünden schlecht, sagt er und verweist auf eine Informationsbroschüre des ADAC. Eine Erfolgsquote von 85 bis 95 Prozent bestätigt der ADAC darin denjenigen, die eine Vorbereitung beim Verkehrspsychologen abgeschlossen haben.

Der „Idiotentest" hat übrigens Geschichte: „Der Begriff stammt aus den Anfängen in den 50er Jahren, als Leute zur Begutachtung mussten, die mehrfach durch die Führerscheinprüfung gefallen waren", erklärt Ackermann. Genauso realitätsfern wie den Begriff findet er Anekdoten, die sich um die MPU rankten. Eine gehe so: Der Gutachter kommt herein und bittet den Prüfling: „Na, dann stapeln Sie bitte mal drei Kugeln übereinander."

Fotos: dpa (3)

Drogen schwer nachweisbar

Modedrogen, starke Medikamente oder Alkohol am Steuer: In punkto Verkehrssicherheit gibt es nach Auffassung von Medizinern viele Baustellen. Und das betrifft nicht nur junge Fahrer. Auch Senioren, die **Medikamente** nehmen, stellen eine Risikogruppe dar.

Neue Drogen stellen Verkehrsmediziner vor große Probleme. Viele der berauschenden Substanzen, die vor allem junge Menschen heute konsumierten, seien mit herkömmlichen Drogentests gar nicht zu erfassen, erklärten Verkehrsmediziner in München.

Auf 400 schätzen die Experten die Zahl der Drogen, die heute im Umlauf sind. Allein im vergangenen Jahr seien in Europa 80 neue Substanzen aufgetaucht, sagte der Toxikologe Frank Mußhoff anlässlich eines gemeinsamen Symposiums der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie.

„Da haben wir ganz große Probleme, weil die von normalen Drogentests nicht erfasst werden. Wir finden im Labor nur das, was wir kennen“, erläuterte Mußhoff. Viele der Mode-Rauschmittel wie Badesalz-Drogen oder Spice fielen auch noch gar nicht unter das Betäubungsmittelgesetz. Dort sei zuletzt im Jahr 2006 eine neue Substanz aufgenommen worden. „Es ist verheerend, was die Leute schlucken und schniefen, ohne zu wissen, was es ist.“

> Die Testgeräte erfassen nicht alle Substanzen

Ein weiteres Anliegen der Verkehrsmediziner: Sie wollen nicht, dass der Blutalkoholtest durch einen Atemalkoholtest ersetzt wird. Zwar seien die Geräte inzwischen sehr sicher. Allerdings habe eine Polizeistudie in Mecklenburg-Vorpommern ergeben, dass die Messungen in 50 Prozent der Fälle vor allem wegen Anwendungsfehlern nicht richtig gewesen seien. Die Ergebnisse könnten im Fall der Fälle vor Gericht angezweifelt werden, befürchten die Mediziner.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit forderten die Experten unter anderem, schon ab einem Blutalkoholwert von 1,1 Promille und nicht erst ab 1,6 das anzuordnen, was im Volksmund Idiotentest heißt.

Außerdem müsse die Aufarbeitung schwerer Unfälle verbessert werden. Vor allem, wenn es nur einen Unfallbeteiligten gebe, bleibe eine genaue Untersuchung des Unfallgeschehens aus, kritisierte der Münchner Mediziner und Tagungspräsident Matthias Graw. In manchen Gebieten würden nur zehn Prozent der Unfallopfer obduziert. „Wenn ich nicht weiß, wie ein Unfall passiert ist, kann ich auch keine präventiven Maßnahmen ergreifen“, sagte er.

Auch der demografische Wandel beschäftigt die Mediziner und Psychologen. In einer immer älter werdenden Gesellschaft gebe es immer mehr Autofahrer, die hinter dem Steuer eigentlich nichts zu suchen haben, sagte DGVM-Präsident Volker Dittmann. Ab einem Alter von 70 Jahren steige das Unfallrisiko wieder deutlich an, sagte er.

Gefahren seien dabei unter anderem Altersdemenz – aber auch Herz-Kreislauf-Krankheiten oder Diabetes. Medikamente könnten – ebenso wie Psychopharmaka – die Fahrtüchtigkeit einschränken, sagte Dittmann. Nicht immer würden Patienten von ihren Ärzten darauf hingewiesen. „Es fahren mindestens genau so viele Menschen mit gefährlichen Medikamenten durch die Gegend wie mit Alkohol und Drogen.“

Britta Schultejans

Bluttests seien bei Drogen besser als Schnelltester vor Ort.

TUNING MIT BRIEF UND SIEGEL

Diverse Motor-Shows, wie die Tuning Expo in Saarbrücken, bieten reichlich Inspiration für Autoschrauber. Dabei gilt das Motto: Nicht alles, was gefällt, ist auch erlaubt. Kfz-Experten erklären, welche **Genehmigungen** für welche Tuning-Teile wichtig sind.

Für einige Autobesitzer ist ihr Wagen mehr als ein praktischer Begleiter: In ihrer Brust schlägt das Tuner-Herz. Die einen legen Wert auf eine individuelle Optik, andere wollen dem Motor möglichst viel Leistung entlocken. Euphorisiert von den Showcars auf den Tuning-Messen wird sich mancher Besucher fragen, was er nicht noch alles an seinem Auto verändern kann. Das deutsche Verkehrsrecht kann dagegen ziemlich nüchtern und frustrierend sein: Die Regeln für den Ein- und Anbau von Tuning-Teilen sind kompliziert. Es wird zwischen verschiedenen nationalen und internationalen Prüfzeugnissen unterschieden.

Da gibt es zum Beispiel die Allgemeine Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile (ABE). Dieses Dokument wird vom Kraftfahrt-Bundesamt ausgestellt und beruht auf einem Gutachten der Technischen Dienste. Die ABE legt fest, ob und wie ein Teil bei welchem Fahrzeug angebaut werden darf. Es sei aber ein Trugschluss, dass alles erlaubt ist, was eine ABE hat, warnt die Prüforganisation Dekra. Die Genehmigung beziehe sich immer auf das Fahrzeug im Serienzustand. Außerdem müssten verschie-

Fotos: Marny Meyer — dpa (2)

dene ABEs zusammenpassen. Sonst erlischt unter Umständen die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug.

Die Allgemeine Bauartgenehmigung für Fahrzeugteile (ABG) ist Pflicht für Bauteile, deren Eigenschaften genau definiert sind – zum Beispiel Reifen, Scheiben und Lichttechnik. Händler dürften ungeprüfte Teile nach deutschem Recht nicht einmal besitzen, geschweige denn verkaufen, erklärt Harald Schmidtke, Geschäftsführer des Verbands der Automobil Tuner (VDAT). „Die Polizei macht da massiv Druck und hat einigen Anbietern schon die Lager geräumt."

Beim Teilegutachten (TGA) handelt es sich um ein Prüfzeugnis, das weitestgehend dem Gutachten zur Erteilung einer ABE entspricht. „Die Prüfanforderungen für die betreffenden Produkte sind identisch, nur der Dokumentationsaufwand ist geringer", erklärt Schmidtke. Das heißt, der Hersteller bekommt die Bestätigung der Vorschriftsmäßigkeit schneller. Tuning mit Teilegutachten muss unverzüglich einem Sachverständigen vorgeführt werden, der die Änderungen am Auto überprüft und abnimmt.

Anders bei ABE und ABG: Hier ist die Änderungsabnahme nicht zwingend vorgeschrieben. Das jeweilige Prüfzeugnis kann sie vorschreiben oder auch nicht, wie Jürgen Binar von Dekra erläutert. Erforderlich ist die Abnahme auf jeden Fall, wenn mehrere Teile eingebaut werden, die sich gegenseitig beeinflussen – etwa Räder und Fahrwerksteile zur Tieferlegung. „Erfolgt diese nicht, ergibt sich ein Verstoß gegen die Meldepflicht, woraus bis zu drei Punkte in Flensburg und ein Bußgeld von über 100 Euro resultieren können", warnt Schmidtke.

Für Tuning-Teile aus dem Ausland gelten wiederum die EG-Typgenehmigung und die ECE-Genehmigung. Diese können als Pendants zur Allgemeinen Bauartgenehmigung gesehen werden, erklärt Binar. Käufer sollten unbedingt darauf achten. „Andernfalls muss bei der Verwendung dieser Teile in Deutschland mit einer aufwendigen und kostspieligen Einzelbegutachtung gerechnet werden." Oder die Teile dürfen erst gar nicht angebaut werden. „Für Teile mit internationalen Genehmigungen ist im Regelfall keine Änderungsabnahme vorgeschrieben." Das sollte aber vor dem Erwerb von Fahrzeugteilen im Ausland oder über das Internet abgeklärt werden.

EG-typgenehmigte Teile, deren Verwendung in allen EU-Mitgliedsstaaten in der Regel problemlos möglich ist, sind an dem Genehmigungszeichen mit dem kleinen „e" in einem Rechteck und einer genau definierten Kennzeichnung zu erkennen. ECE-Genehmigungen für Teile, die außer in der EU auch in weiteren Staaten gültig sind, erkennt der Käufer an einem großen „E" in einem Kreis mit zusätzlichen Zeichen. „Leider wird im Internet oft mit diesen Gutachten geworben, die aber nicht existieren und deshalb nicht mitgeliefert werden", sagt Binar.

Für Auslandsfahrten gilt: Wer mit EG-genehmigten Teilen am Wagen im EU-Ausland unterwegs ist, muss bei einer Verkehrskontrolle keinen Ärger befürchten. „Eine ABE oder ein Teilegutachten sind aber nationale Papiere, die leider nicht in allen EU-Staaten anerkannt werden", sagt Schmidtke.

Viele Papiere werden in EU-Staaten nicht anerkannt

Grundsätzlich dienen alle genannten Prüfzeugnisse dazu, das Erlöschen der Betriebserlaubnis nach technischer Veränderung des Fahrzeugs zu verhindern. Rechtsanwalt Martin Diebold aus Tübingen warnt dringend davor, Tuning-Teile ohne Prüfgenehmigung einzubauen. „Damit gefährde ich meinen Versicherungsschutz", erklärt der Verkehrsjurist. Bei einem Unfall prüfe ein Sachverständiger auch, ob die Ursache eine illegale Veränderung des Fahrzeugs war. Ist dies der Fall, kann es für den Fahrer schnell ziemlich teuer werden.

Nach dem rechtmäßigen Einbau von Tuning-Komponenten müssen noch die Fahrzeugpapiere angepasst werden – entweder sofort, beim nächsten Kontakt der Zulassungsbehörde mit den Dokumenten oder auch nur optional. Binar rät, technische Änderungen immer eintragen zu lassen, damit bei der Kfz-Hauptuntersuchung und in Verkehrskontrollen einfacher belegt werden kann, dass die Änderungen vorschriftsmäßig sind.

Schließlich existieren noch einzelne wenig aussagekräftige Dokumente wie etwa das sogenannte Materialgutachten. Das allein reicht nicht – „auch wenn das dem Verbraucher immer wieder vorgegaukelt wird", sagt Schmidtke. Die Prüfung des Splitterverhaltens zum Beispiel sei Teil einer Begutachtung zur ABE oder zum Erstellen eines TGA für Spoiler. „Das Materialgutachten ist nur ein Bestandteil davon, das man sich als Hersteller natürlich auch separat erstellen lassen kann." Ebenso wie das Festigkeitsgutachten sei es aber kein Dokument, auf dessen Basis ein Prüfer das Teil positiv begutachten darf.

Philipp Laage

Die Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile legt fest, ob ein Teil am Auto montiert werden darf.

Begeistert bejubelten die Deutschen die neuen Straßen.

Fotos: dpa (2)

Die erste Autobahn

Noch lange nach dem Krieg galten die deutschen Autobahnen als die „Straßen des Führers“. Der Diktator wollte ihren Bau erfunden haben, um die Arbeitslosen von der Straße zu holen. In Wahrheit wurde die erste Autobahn schon **1932 eröffnet**. Von jemand ganz anderem.

Nicht alle Einfälle des passionierten Erfinders Konrad Adenauer haben sich durchgesetzt. So spricht heute niemand mehr von seinem beleuchteten Stopfei oder dem elektrischen Insektentöter. Doch mit ein wenig Wohlwollen kann man den ersten Bundeskanzler als Erfinder der Autobahn bezeichnen. Vor über 83 Jahren, am 6. August 1932, eröffnete er als Kölner Oberbürgermeister die erste deutsche Autobahn, die heutige A 555. „So werden die Straßen der Zukunft aussehen“, prophezeite er – und behielt Recht.

Mit dem Bau der deutschen Autobahnen ist im öffentlichen Bewusstsein bis heute ein anderer Name verbunden. Dass Adolf Hitler auf diese Weise Hunderttausende Arbeitslose von der Straße geholt habe, ist vielleicht die langlebigste Nazi-Legende.

Propagandaminister Joseph Goebbels pflegte zu behaupten, dass dem Führer die geniale Idee mit den Autobahnen schon während seiner Haftzeit nach dem misslungenen Putsch von 1923 gekommen sei. Da „schlug er die Karte unseres Vaterlandes auf seinen Knien auseinander und zeichnete in sie hinein seine Reichsautobahnen“. In Wahrheit waren die Nazis bis zur Machtübernahme ausgesprochene Autobahn-Gegner. So wie die meisten Parteien. In der Weimarer Republik war es nahezu Konsens, dass reine Autostraßen als purer Luxus für die oberen Zehntausend zu betrachten seien. Für normale Leute war ein Automobil schließlich unerschwinglich. Wieso sollte der Staat da hingehen und Unsummen für ein Straßennetz verpulvern? Man konnte schließlich Bahn fahren.

Oberbürgermeister Adenauer sah das anders. Erstens hatte er ein Faible für schnelle Autos – später als Kanzler spornte er seinen Chauffeur immer wieder mit den Worten an: „Jeben Se Jas!“ (Geben Sie Gas) – und zum zweiten war zwischen Köln und Bonn wirklich die Hölle los. Die alte Landstraße zwischen den beiden rheinischen Städten galt als die am stärksten befahrene des ganzen Deutschen Reiches – regelmäßig gab es Tote. Deshalb regte Adenauer eine „Nur-Autostraße“ an, auf der Fußgänger und Radler ebenso verboten sein sollten wie das „Treiben und Führen von Tieren“.

Konrad Adenauer: „Jeben Se Jas!“

Die Realisierung des Projekts wurde paradoxerweise durch die Weltwirtschaftskrise begünstigt. Als die Arbeitslosigkeit immer weiter stieg, ließen sich die rheinische Provinzialregierung und die Reichsregierung in Berlin dazu bewegen, den Bau der Köln-Bonner Autobahn als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme zu bezuschussen. 5.500 Männer fanden vorübergehend Arbeit. So kam es, dass Adenauer „seine“ Autobahn ausgerechnet auf dem Höhepunkt der Krise eröffnen konnte. Die örtliche Presse bejubelte die „breite, mit grauschwarzem Splitt bedeckte Straße“, die fast so aussah wie eine heutige Autobahn. Das einzige, was fehlte, war die Mittelleitplanke – stattdessen gab es nur einen dicken Streifen zur optischen Abtrennung. Das führte dazu, dass bald auf der Gegenfahrbahn überholt wurde.

Schon im nächsten Jahr wurde Adenauers Autobahn von den Nazis zur Landstraße herabgestuft, damit sich Hitler als Erfinder der Autobahn profilieren konnte. Der Führer – der übrigens nie einen Führerschein besaß – überwand dafür sogar seine Abneigung gegen jede Form von körperlicher Anstrengung und tat am 23. September 1933 vor einem Pulk von Fotografen selbst ein paar Spatenstiche. Generalinspektor Fritz Todt verkündete: „Wir gehen nicht mehr stempeln, sondern wir bauen Straßen.“

Die Bevölkerung glaubte dies nur zu gern, da die Arbeitslosigkeit nun tatsächlich sprunghaft abnahm. Das hatte allerdings nur zu einem geringen Teil mit den Autobahnen zu tun. Historiker führen Hitlers Beschäftigungswunder heute vor allem auf die staatlichen Rüstungsprogramme und das Anziehen der Weltkonjunktur zurück.

Die Reichsautobahnen blieben unter Hitler immer nur Teilstücke. Ein zusammenhängendes Autobahnnetz entstand erst, als Adenauer erneut regierte – diesmal nicht in Köln, sondern am anderen Ende seiner Autobahn: in Bonn.

Christoph Driessen

Nach der ersten Strecke folgten weitere Autobahnen.

Wenn Papi mitfahren muss

Seit über zehn Jahren gibt es den **Führerschein mit 17**. Nach anfänglicher Skepsis ist das Modell bundesweit ein Hit.

Der Widerstand war groß. Aber heute sind auch die Kritiker froh, dass es ihn gibt: „Der Führerschein mit 17 ist sehr erfolgreich“, sagt Hannelore Herlan von der Deutschen Verkehrswacht. Vor fast elf Jahren, am 19. April 2004, führte Niedersachsen als erstes Bundesland in einem Modellversuch das Angebot ein. Jugendliche machen eine Führerscheinausbildung inklusive Prüfung, bevor sie 18 Jahre alt sind. Als 17-Jährige dürfen sie in Begleitung eines erfahrenen Autofahrers hinterm Steuer sitzen. Mit 18 bekommen sie ihren „Lappen“ – der

heutzutage eine Karte ist.

Inzwischen gibt es Studien über den Effekt. Demzufolge wird durch das begleitete Fahren das Unfallrisiko in den ersten beiden Jahren des selbstständigen Fahrens um 20 Prozent verringert. „Damit erweist sich das Begleitete Fahren ab 17 unter allen Fahranfängermaßnahmen als die Maßnahme mit der weitaus höchsten Sicherheitswirksamkeit“, heißt es dazu aus der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Der positive Effekt des begleiteten Fahrens bestehe darin, dass die jungen Autofahrer nach ihrer Fahrprüfung nicht sofort allein im Auto sitzen, sondern noch viele Monate ständig von einem erfahrenen Erwachsenen begleitet werden, der Tipps und Hinweise geben kann, erklärt Herlan. „Das ist also eine Art Coaching durch die Eltern.“

Zum Start des niedersächsischen Modellversuchs gab es durchaus heftige Kritik. Der ADAC befürchtete zum Beispiel einen rasanten Anstieg der Unfälle unter Fahranfängern. Inzwischen – nach den positiven Ergebnissen – ist auch aus dem Münchner Autoclub ein Befürworter geworden. „Wir haben dazugelernt“, sagt ADAC-Sprecher Andreas Hölzel. Aber dennoch sehen der ADAC und auch andere noch Potenzial für Verbesserungen. „Es kann nicht jeder mitmachen, das ist das Ungerechte daran“, sagt Hölzel.

Experten sehen Potential für Verbesserungen

Denn nicht in jeder Familie gibt es ein Auto für die Jugendlichen, geschweige denn Zeit der Erwachsenen, immer als Begleiter zur Verfügung zu stehen. Es sei daher wichtig, das begleitete Fahren auch für Leute zugänglich zu machen, deren Familien die Voraussetzungen nicht mitbringen, sagt Rainer Hillgärtner, Sprecher beim Auto Club Europa (ACE).

Der ADAC setzt sich sogar für eine Reform der Führerscheinausbildung mit zwei Stufen ein. „Wir sind der Ansicht, dass es eine zweite Phase braucht, die weiter geht, etwa mit verkehrspsychologischen Seminaren oder speziellen Trainingsangeboten“, sagt Hölzel. Denn auch trotz solcher Angebote wie dem begleiteten Fahren baut die Altersgruppe von 18 bis 25 Jahren immer noch die meisten Unfälle.

Der Konkurrenzclub ACE widerspricht. Die Fahrausbildung zu optimieren, auch in der Form einer Nachbereitung: dagegen spreche nichts, räumt Hillgärtner ein. Seminare oder Schulungen auf Trainingsplätzen machten aber keinen Sinn, findet der ACE. „Das muss im öffentlichen Verkehrsraum geübt werden“, fordert Hillgärtner. Ein Fahrlehrer könne beispielsweise Tipps geben, wenn es mit dem Schulterblick noch nicht so richtig klappt. Vor allem müsse der Führerschein bezahlbar bleiben. Mindestens 1.500 Euro koste heute schon die Fahrausbildung.

Zum Jubiläum jedenfalls sind die Verantwortlichen im niedersächsischen Verkehrsministerium zufrieden. Seit 2008 haben alle Bundesländer den „Führerschein mit 17“ eingeführt, 2011 ist aus dem Modellversuch eine bundesweit gesetzlich geregelte Möglichkeit geworden.

In Niedersachsen setzen inzwischen 50 Prozent aller Fahranfänger auf das begleitete Fahren, sagt Sabine Schlemmer-Kaune, Sprecherin im Verkehrsministerium in Hannover. Im Saarland rund 48,6 Prozent.

Elmar Stephan

Der damals 17-Jährige Rene Regnat (rechts) erhält 2005 von Bayerns Innenminister Günther Beckstein seine Prüfbescheinigung im Rahmen „Begleitetes Fahren mit 17“.

INFO

FAHREN MIT 17 IM AUSLAND ERLAUBT?

Urlaubsfahrten ins Ausland im Rahmen des begleiteten Fahrens ab 17 sind in aller Regel nicht erlaubt. Der entsprechende Führerschein BF 17 werde dort nicht als Nachweis einer gültigen Fahrerlaubnis anerkannt, teilt der TÜV Nord mit.

Die Prüfungsbescheinigung gelte nur in Deutschland als offizielle Fahrerlaubnis. Lediglich in Österreich werde Begleitetes Fahren ab 17 mit dem deutschen Dokument gestattet, da es dort eine vergleichbare Regelung, die „vorgezogene Lenkberechtigung (L 17)“ gebe. Der Führerscheinersatz kann ab Erreichen der Volljährigkeit in einen vollwertigen Führerschein umgetauscht werden.

Der Führerschein ab 17 ist eine Sonderreglung und gilt seit 2011 bundesweit. Jugendliche erhalten nach erfolgreicher Fahrprüfung eine Prüfungsbescheinigung, die als Fahrerlaubnis dient.

Sie können damit bereits ab dem 17. Lebensjahr Auto fahren – allerdings nur in Begleitung einer Person, die mindestens 30 Jahre alt ist und seit mindestens fünf Jahren einen Führerschein besitzt.

Promillegrenze für mehr Sicherheit

Im Jahr 2001 beschloss der Bundesrat, die Alkoholgrenze im Straßenverkehr von 0,8 auf 0,5 Promille zu senken. Manche fordern absolute **Nüchternheit am Steuer.** Die meisten Unfälle wegen Trunkenheit gibt es in Mecklenburg-Vorpommern, gefolgt vom Saarland.

Ein, zwei Liter Bier und dann ans Steuer? Für Bayerns ehemaligen Ministerpräsidenten Günther Beckstein (CSU) schien das 2008 kein Problem. Bei einer Bierzeltrede wies er Rufe nach einer strengeren Promillegrenze im Verkehr mit folgender Argumentation zurück: „Es ist nicht das Problem, wenn einer eine Maß trinkt, oder wenn er ein paar Stunden da ist, auch zwei.“ Die Bundesdrogenbeauftragte Sabine Bätzing konterte damals, Beckstein habe wohl kräftig einen über den Durst getrunken. „Zwei Liter Bier überschreiten die Trinkmengenempfehlungen der Weltgesundheitsorganisation um das Dreifache.“

Es ist nun genau 14 Jahre her, dass die 0,5-Promillegrenze in Deutschland beschlossen wurde – seitdem wird munter diskutiert, ob das reicht. Der Wert kann schon bei einem halben Liter Bier oder einem Glas Wein erreicht sein. Die seit 1973 geltende Grenze von 0,8-Promille wurde am 16. Februar 2001 vom Bundesrat abgeschafft.

Seit Einführung weniger Tote

Die unionsgeführten Länder waren damals gegen die Verschärfung des Gesetzes. Nach ihrer Ansicht war so eine Senkung der Unfallzahlen nicht zu erreichen. Die SPD-geführten Länder verwiesen auf Studien, wonach bereits bei 0,3 bis 0,4 Promille Ausfallerscheinungen beim Fahrer möglich sind.

Frank Richter, Vizechef der Deutschen Polizei-Gewerkschaft (GdP) wertet die Regelung wegen weniger Toten als Erfolgsgeschichte, fordert aber nun Maßnahmen Richtung einer 0,0-Promillegrenze. „Wer Verkehrssicherheit will, sollte die Regelung verschärfen.“ Auch für Radfahrer brauche man rasch Alkoholgrenzen – 2009 seien an 25 Prozent der Unfälle, unter Alkoholeinfluss stehende Radler beteiligt gewesen. Hier ist bisher nur die absolute Fahruntüchtigkeit definiert, sie ist bei Fahrradfahrern bei 1,6 Promille erreicht.

Mit der 0,5 Promillegrenze für Autofahrer liegt Deutschland im EU-Trend. Ein Alkoholverbot gilt nur in Estland, Kroatien, Rumänien, Slowakei, Tschechien und Ungarn.

Wer in Deutschland mit mehr als 0,5 Promille Alkohol im Blut erwischt wird, muss bis zu 750 Euro Strafe zahlen, kann vier Punkte in Flensburg bekommen und bis zu drei Monate den Führerschein verlieren. Ab 1,1 Promille gilt der Fahrer als absolut fahruntüchtig und muss im schlimmsten Fall ins Gefängnis. Die meisten Unfälle wegen Trunkenheit am Steuer gibt es mit 37,9 pro 100.000 Einwohner in Mecklenburg-Vorpommern, gefolgt vom Saarland mit 35,7 Fällen.

Die Polizei betont seit Jahren, dass es an Personal fehle, um mehr Kontrollen durchzuführen.

Auf dem Verkehrsgerichtstag in Goslar wurde auch erneut das Alkoholverbot am Steuer diskutiert, so wie es für Fahranfänger bis zum Alter von 21 Jahren gilt. Bei dieser Gruppe ging der Deutschen Verkehrswacht zufolge seit Einführung des Verbots im August 2007 die Zahl der alkoholbedingten Unfälle um 15 Prozent zurück.

„Muss es denn gleich strafbar sein, wenn man ein Glas getrunken hat?“, lautet immer wieder die Frage der Gegenseite. Nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) war 2009 nur noch jeder 18. Unfall mit Personenschaden ein Alkoholunfall. Im Jahr 1998 war es hingegen noch jeder 13. Aber die Lobby gegen eine 0,0-Promillegrenze ist stark. „95 Prozent der alkoholbedingten Unfälle werden von Fahrern mit deutlich mehr als 0,5 Promille begangen“, sagte etwa Michael Scherer, Präsident des norddeutschen Brauereiverbandes.

Die letzte Reform beim Thema „Alkohol am Steuer“ gab es auf dem Wasser. Nach einem Beschluss der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) gilt an Bord von Schiffen weltweit auch die 0,5-Promillegrenze.

Georg Ismar

Foto: dpa

(S)TOP-LAGE

Geht's ab in den Süden? Legen Sie doch einen nahen Boxenstopp ein! Einfach entspannen und Energie tanken – mit unserem Stopover-Arrangement.

- 1 Übernachtung inklusive reichhaltigem Frühstück & 1 Willkommensgetränk
- kostenfreies Parken in unserer Tiefgarage
- pro Erwachsenem übernachtet ein Kind bis 12 Jahre kostenfrei im Zimmer der Eltern

ab € 45,– pro Person im Doppelzimmer
€ 70,– im Einzelzimmer

buchbar von Freitag bis Sonntag.

Victor's
RESIDENZ-HOTEL
MÜNCHEN
★ ★ ★ ★

Keplerstraße 14 · D-85716 Unterschleißheim
Telefon +49 89 32103-09 · Fax +49 8932103-899
info.muenchen@victors.de · www.victors.de

BRETTER, DIE DIE WELT BEDEUTEN

Lassen Sie sich von den waghalsigen Darbietungen der Artisten im berühmten

KRYSTALLPALAST VARIETÉ LEIPZIG

oder dem Wortwitz im

KABARETT-THEATER FUNZEL

verzaubern. Welche Show wir für Sie buchen dürfen, entscheiden Sie allein!

- zwei Übernachtungen im Komfort-Zimmer inklusive Frühstück
- Eintritt in das Krystallpalast Varieté Leipzig oder das Kabarett Leipziger Funzel
- ein 3-Gang-Menu oder Buffet in unserem Restaurant

€ 161,– pro Person im Komfort-Doppelzimmer
€ 222,– pro Person im Komfort-Einzelzimmer

Victor's
RESIDENZ-HOTEL
LEIPZIG
★ ★ ★ ★

Georgiring 13 · D-04103 Leipzig
Telefon +49 341 6866-0 · Fax +49 341 6866-899
info.leipzig@victors.de · www.victors.de