

Presse-Information

Nr. 868

26. März 2008

Heute mit folgenden Themen:

- Bei „Kavaliersstart“ kein Kaskoschutz
- Berlin startet Führerscheinprüfung am Computer
- Tempolimit für Kleintransporter noch nicht vom Tisch
- **Autobusreisen:**
 - EU-Parlamentarier für Wiedereinführung der Zwölf-Tage-Regel
- EU drängt auf besseres Fahrzeugdesign zum Schutz von Fußgängern

Bei „Kavaliersstart“ kein Kaskoschutz

Bad Windsheim (ARCD) – Fährt ein Autofahrer nach einem Ampelstopp allzu forsch und mit weit überhöhter Geschwindigkeit an, baut dadurch einen Unfall, muss die Kaskoversicherung nicht für den Schaden aufkommen. Das hat das OLG Hamm (Az: 20 U 218/06) entschieden, wie der Anwalt-Suchservice jetzt mitteilte. Vor dem Unfall musste ein Nissan-Fahrer vor einer roten Ampel auf der linken von zwei Linksabbiegespuren warten. Bei Grün fuhr er mit maximalem Schub an, um sich mit einem benachbarten Sportwagen ein Rennen zu liefern. Das Fahrzeug drehte sich dabei um die eigene Achse und prallte gegen die Leitplanke. Der Autofahrer habe grob fahrlässig gehandelt, befanden die Richter. Nach der Straßenverkehrsordnung dürfe jeder nur so schnell fahren, dass er sein Fahrzeug ständig beherrschen kann. Zeugen hätten ausgesagt, dass der Unfallfahrer „wie ein Rennwagen bei der deutschen Tourenwagenmeisterschaft“ losgefahren sei. Der Raser bleibt laut Urteil auf 7.800 Euro Schaden sitzen. Er wollte sich vor Gericht herausreden, er habe sich auf das ESP verlassen, das er irrtümlich für eingeschaltet hielt. Das Gericht befand jedoch, die Ausstattung eines Fahrzeugs mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm sei kein Freibrief für unangepasstes Fahren. **ARCD**

Berlin startet Führerscheinprüfung am Computer

Bad Windsheim (ARCD) – Das Land Berlin führt am 1. April 2008 die theoretische Führerscheinprüfung am PC ein. Das neue Verfahren, das neben Deutsch auch sieben in der Hauptstadt häufiger verbreitete Fremdsprachen wie Türkisch und Russisch berücksichtigt, gilt für alle Motorrad-, Pkw-, Lkw- und Busklassen. In Berlin sind die beiden zugelassenen Prüforganisationen TÜV Rheinland und DEKRA auf den Start des neuen Verfahrens vorbereitet. „Niemand muss ein Computer-Fachmann sein, um mit dem neuen System umgehen zu können“, zerstreut Arne Böhne, Führerschein-Experte bei TÜV Rheinland, etwaige Bedenken auf Seiten der Führerscheinbewerber. Auf Nachfrage versichert Peter Glowalla, Vorsitzender des Berliner Fahrlehrerverbandes, dass die Ergebnisse der Computerprüfung sich kaum von jenen des bisherigen Verfahrens mit Fragebögen unterscheiden, wie die Erfahrungen aus Tests in 60 Städten zeigten. Der Unterschied sei allerdings, dass bloßes Auswendiglernen nicht ausreiche, weil bei jeder Prüfung ein Zufallsgenerator die Reihenfolge der zu bearbeitenden Fragen bestimme. „Der Prüfling muss sich bereits in der Vorbereitungsphase intensiver mit den Verkehrsregeln befassen als früher und sie wirklich begreifen“, warnt denn auch Dr. Jürgen Brauckmann, Vorstand Mobilität bei TÜV Rheinland. In Zukunft sollen Manipulationen wie zum



Presse-Information

Beispiel „Spicken“ beim Nachbarn nur noch schwer möglich sein. Der Prüfling werde nacheinander jeweils nur mit einer Frage konfrontiert, was die Konzentration auf die einzelne Situation erhöhe. Er könne auch keine unbeantworteten Fragen mehr übersehen, denn der Computer erinnere ihn an daran. Demnächst sollen mehr und mehr bewegliche Szenen mit typischen Verkehrssituationen auf dem Bildschirm für größere Praxisnähe sorgen. Vorbei sei es auch mit dem bangen Warten auf das Ergebnis der theoretischen Prüfung, weil der Bewerber gleich im Anschluss sein Ergebnisprotokoll mit einer Auswertung nach Themengebieten erhält. Noch vor Berlin hat bereits das Land Brandenburg die elektronische Führerscheinprüfung sukzessive seit 1. Januar 2008 eingeführt. Als nächste Bundesländer sollen Bremen am 1. Juli 2008 und Hamburg ab 1. Januar 2009 folgen. Am Stichtag 1. Januar 2010 soll die Führerscheinprüfung am PC dann in ganz Deutschland eingeführt sein – wie dies mittlerweile fast alle europäischen Staaten praktizieren. **ARCD**

Tempolimit für Kleintransporter noch nicht vom Tisch

Bad Windsheim (ARCD) – Für Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) ist ein Tempolimit von 130 km/h für Kleintransporter auf Autobahnen noch nicht vom Tisch. Auf Nachfrage sagte er in Berlin, dass er für entsprechende Überlegungen offen sei. Für seine Parteifreunde Uwe Beckmeyer und Heidi Wright, Mitglieder im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages, besteht sogar „dringender Handlungsbedarf“. Die Abgeordneten beziehen sich auf eine aktuelle Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), nach der sich die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Kleintransportern von 2,8 bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht zwischen 1996 und 2006 mehr als verdreifacht hat. Auf Autobahnen stieg laut BASt die Zahl der entsprechenden Unfälle in der gleichen Zeit um 4,4 Prozent. Überhöhte Geschwindigkeit ist dort mit 35 Prozent Anteil die häufigste Unfallursache bei den schnellen Transportern; ansonsten gilt bei ihnen fehlender Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug als häufigste Unfallursache. Auf Innerortstraßen wuchs die Unfallbeteiligung der Kleinlaster seit 2001 um 30 Prozent deutlich stärker als auf Autobahnen (11 Prozent) und auf Landstraßen (7 Prozent). Über ein Viertel der Unfälle ereigneten sich 2006 auf Landstraßen, 14 Prozent auf Autobahnen. Landstraßenunfälle haben dabei laut BASt besonders schwere Folgen. Fahrer von Kleintransportern sind in zwei von drei Unfällen, an denen sie beteiligt sind, die Hauptverursacher; unter den 18 bis 24-jährigen Fahrern liegt der Anteil sogar bei rund 74 Prozent. Die zahlenmäßig weit größere Gruppe der Pkw-Fahrer ist dagegen „nur“ zu 55 Prozent bei Unfällen schuld. Für den Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) zeigen diese Daten, dass ein Tempolimit allein nicht ausreicht. Das Hauptproblem seien unerfahrene und leichtsinnige Lenker unter enormem Zeitdruck, die fahren, was das Zeug hält. Die Transporter verfügten meist über leistungsstarke Motoren, die problemlos Spitzengeschwindigkeiten von 160 km/h und mehr ermöglichen. Nach Erkenntnissen des GDV, des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft, liegen die Hauptursachen bei übermüdeten Fahrern, ungenügender Ladungssicherheit, Fehlern beim Rückwärtsfahren und der Schleudergefahr, weil elektronische Assistenzsysteme wie ESP meist noch fehlen. Für den ARCD ist denn auch zumindest eine Ausstattung mit ESP, Tachograph, elektronischen Abstandswarnern, funktionierenden Ladungssicherungseinrichtungen, automatischer Reifendruck-Kontrolle sowie Seiten- und Rückspiegel-Systemen ohne toten Winkel unabdingbar, um die aktive und passive Sicherheit der Fahrzeuge zu verbessern. Im gewerblichen Bereich erwartet der Club von den Unternehmen regelmäßige Verkehrssicherheits- und Trainingsangebote für ihr Fahrpersonal,



Presse-Information

wie sie der Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste (BIEK) seinen Mitgliedern empfiehlt. Vorgesetzte, die ihre Fahrer nachweislich durch zeitlich zu enge Aufträge zum Rasen verleiten, sollten nach schwerwiegenden Unfällen wegen Anstiftung zu einer Straftat gerichtlich belangt werden. Ein Problem seien auch Gelegenheitsfahrer in gemieteten Fahrzeugen, denen wegen Unerfahrenheit der Umstieg vom Pkw in für sie ungewohnte Kleinlaster schwer fällt. Bei dieser Fahrergruppe sollte man durchaus über eine höhere Altersgrenze nachdenken, so der Club. **ARCD**

Autobusreisen: EU-Parlamentarier für Wiedereinführung der Zwölf-Tage-Regel

Bad Windsheim (ARCD) – Im Eilverfahren hat der Verkehrsausschuss des EU-Parlaments eine Ausnahmeregelung für Busfahrer in den EU-Legislativprozess gebracht, der bis zu zwölf Tage dauernde Busreisen mit einem einzelnen Chauffeur wieder ermöglichen soll. Seit Inkrafttreten der neuen Lenk- und Ruhezeiten für den Schwerverkehr am 1. April 2007 kämpfen Busunternehmen um die Wiederzulassung der „Zwölf-Tage-Regel“, da ein Zweitchauffeur zu viel Geld kostete und damit Busreisen – im Wettstreit mit Low-Cost-Flugreisen – unattraktiver würden. Ihrer Ansicht nach verfügen Bus-Chauffeure bei Rundreisen über ausreichend lange Ruhephasen, um derart lange Reisen ohne Sicherheitseinbußen bewältigen zu können. Der von einer großen Mehrheit der Fraktionen getragene Vorschlag sieht nun vor, dass die akkumulierte Lenkzeit während dieser zwölf Tage 90 Stunden nicht übersteigen darf. Einzig die grüne Fraktion betrachtet dies als eine „Aufweichung von Sozialstandards für Busfahrer“ und befürchtet eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot hatte bereits in der Vergangenheit anklingen lassen, dass auch er für eine Neuregelung eintreten will – vorausgesetzt, die Bus-Chauffeure sind damit einverstanden. **ARCD**

EU drängt auf besseres Fahrzeugdesign zum Schutz von Fußgängern

Bad Windsheim (ARCD) – Europäische Mobilitätspolitik zielt mehr und mehr darauf ab, die Bürger Europas verstärkt zum Gehen und Radfahren zu bewegen. Dies kann jedoch nur gelingen, wenn zugleich EU-weit Anstrengungen für eine bessere Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer unternommen werden. Laut Schätzungen sterben jährlich rund 8000 Fußgänger und Radfahrer bei Unfällen im EU-Straßenverkehr, 300 000 kommen mit Verletzungen davon. Ein entsprechender Verordnungsvorschlag der EU-Kommission zur Nachbesserung der Richtlinie aus dem Jahr 2003 zum „Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern“ wurde nun vom Verkehrsausschuss des EU-Parlaments abgesegnet. Nach dieser Richtlinie müssen neue Fahrzeuge eine Reihe verschärfter Leistungstests durchlaufen, um Mindestsicherheitsstandards zur Verringerung der Verletzungsfolgen bei einem Zusammenstoß mit Fußgängern und Radfahrern zu erfüllen. Es handelt sich dabei vor allem um ein adäquates Design von Kühlerhauben und Stoßstangen, um Kopf- und Beinverletzungen zu mindern. Der ETSC (Europäischer Verkehrssicherheitsrat) hatte gefordert, die geforderten Kollisionstests mit einer realistischen Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchzuführen, fand aber keine Mehrheit unter den Parlamentariern, die es bei 35 km/h belassen wollten. Als erfreulich hingegen bewertet der ETSC die drastische Verkürzung der Fristen für die Umsetzung, mit denen die Automobilindustrie zur schnellen Designverbesserung angehalten werden sollen. Am effizientesten wäre laut EU-Kommission eine rasche Weiterentwicklung von automatischen Bremsassistenten, die solche Kollisionen nicht nur lindern, sondern sogar verhindern könnten. **ARCD**

