



**INHALT**

**Seite 1**

Das Autolicht muss  
winterfit werden

**Seite 2**

Ernten, queren, rut-  
schen – Herbstliche  
Tücken beim Autofah-  
ren

**Seite 3**

Gute Sicht hängt auch  
vom Scheibenwischer  
ab

**Seite 5**

Geisterfahrer – der  
Spuk von vorn

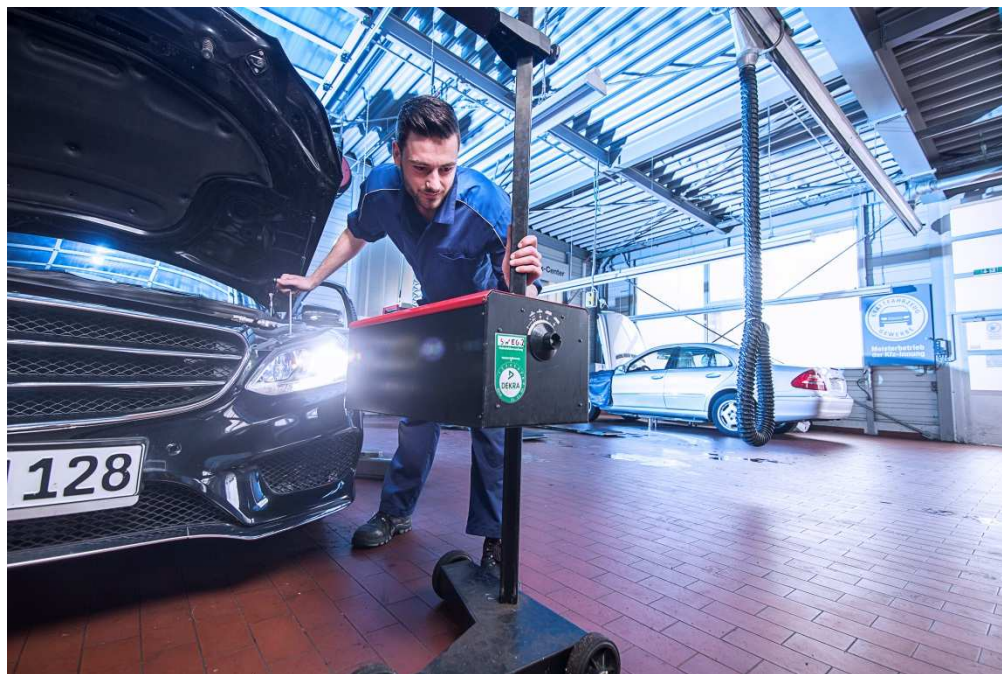
**Seite 7**

Nicht Wild, sondern  
vorsichtig!

**Seite 9**

Unfallflucht - kein  
Einzelfall

Abdruck honorarfrei  
Belegexemplar  
erbeten



## Das Autolicht muss winterfit werden

**Bonn.** Rund ein Drittel aller Pkw ist mit fehlerhafter Beleuchtung unterwegs. Verschenkte Sicherheit. Und ein Grund, in diesem Jahr unbedingt am Licht-Test in den Meisterbetrieben der Kfz-Innungen teilzunehmen.

Vom 1. bis 31. Oktober kann jeder Autofahrer die Beleuchtung seines Fahrzeugs prüfen lassen. Diese Chance sollte sich niemand entgehen lassen, schließlich stehen die dunklen Monate vor der Tür. Die Meisterbetriebe prüfen natürlich die Funktion aller Leuchten, vor allem aber auch die Einstellung der Scheinwerfer. Die ist aus mehreren Gründen elementar für die Sicherheit im Dunkeln. Denn zu hoch eingestellt blenden die Scheinwerfer den Gegenverkehr, zu niedrig erreichen sie nicht die maximal mögliche Leuchtweite. Hindernisse werden zu spät erkannt, der Bremsweg reicht unter Umständen nicht mehr aus.



Was nur wenig bekannt ist: Auch die seitliche Ausrichtung muss genau passen. Strahlen die Scheinwerfer zu weit nach links, blenden sie ebenfalls den Gegenverkehr. Nach rechts wird es zwar im Graben schön hell, der Fahrer sieht aber sonst nichts.

Deshalb sind auch häufig in Internetforen kursierende Anleitungen, die mit „Stellen sie ihr Auto vor eine weiße Wand“ beginnen, reiner Mumpitz. Ohne ein richtiges Scheinwerfer-Einstellgerät ist eine genaue Platzierung des Lichtkegels unmöglich, schon gar nicht auf einem gepflasterten Hof. Denn bereits ein Millimeter Abweichung am Scheinwerfer kann einen Sichtverlust von mehreren Metern bedeuten. Oder die Blendung aller Entgegenkommer.

Daher sollte jeder Autofahrer die Gelegenheit nutzen, das Autolicht im Oktober prüfen zu lassen.

Foto: ProMotor/Timo Volz.

## Ernten, queren, rutschen – Herbstliche Tücken beim Autofahren

**Bonn.** Tiefstehende Sonne, leuchtendes Laub, rasantes Licht-Schatten-Spiel. Wer jetzt auf Landstraßen unterwegs ist, erlebt den Herbst in seiner ganzen Farbenpracht. Für Autofahrer birgt die Idylle allerdings Tücken. Mähdrescher, Traktoren, Häcksler und Rübenroder ziehen mit Überbreiten und -längen ihre Runden - oft auch mal auf der Straße.

Ulrich Köster vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) rät zur Vorsicht: „Zu den Ernte-Giganten kommen noch die Wetterkapriolen im Herbst: Nebel, Regen, erste Nachtfröste. Raserei ist hier genauso gefährlich wie riskantes Überholen und Ausweichen.“ Diese Risiken sollten Autofahrer kennen und beherrschen.

### Erntefahrzeuge mit Überbreiten

Wenn sich Autos und Motorräder die Straße mit Erntefahrzeugen teilen, trifft klein auf groß, kurz auf lang, schnell auf langsam. Ganz klar, wer da bei einer Kollision den Kürzeren zieht. Die Kolosse mit ihrer Überbreite von bis zu drei Metern und mehr ragen tief in die Gegenfahrbahn und schwenken beim Ein- und Abbiegen weit aus. Oft ist der Richtungswechsel auch unklar, weil die Leuchten von der Feldarbeit verdeckt oder defekt sind.



Köster rät, langsam und mit großem Sicherheitsabstand hinter den Giganten herzuzuckeln. Jedes Überholmanöver kann schnell im Gegenverkehr enden. Das gilt besonders nach Kurven und Kuppen. Zur Beruhigung: So unverhofft, wie die Übergrößen auf die Straße eingebogen sind, verschwinden sie auch wieder aufs Feld.

Kommen die Dickschiffe auf der Straße entgegen, hilft oft nur eins – rechts ranfahren und stehenbleiben, bis die Kolonne vorbeigezogen ist. Denn Gefahr droht dann auch von rasant Überholenden auf der Gegenfahrbahn.

#### **Verschmutzte, rutschige Fahrbahn**

Das sogenannte Bauernglatteis entsteht, wenn die Erntemaschinen Erde vom Feld auf nasse Straßen bringen. Fällt dann noch feuchtes Laub oder Erntegut drauf, ist die Rutschbahn perfekt. Die Schmiere hält sich besonders hartnäckig auf schattigen Fahrbahnen. Oder aber Pflüge & Co. wirbeln staubtrockenen Sand auf die Straße und sorgen dort für den Blindflug der Autofahrer. Die Regel hier: runter vom Gas, Abstand halten und bremsbereit fahren.

#### **Wetter mit Kapriolen**

Gerade noch schien die Sonne, schon drücken Herbststürme die Fahrzeuge gefährlich von der Straße oder auf die Gegenfahrbahn. Äste wirbeln umher, Raureif droht im Wald oder auf Brücken.

Gefährlich wird die Reise auch, wenn Herbstnebel die Sicht verschleiern. Sinkt sie unter 50 Meter, sollten Abblendlicht und Nebelschlusslampe leuchten. Dann sind auch maximal nur Tempo 50 erlaubt.

Durchsicht bringen saubere Scheiben, funktionierende Beleuchtung und eine korrekte Scheinwerfereinstellung. Letztere übernehmen die Kfz-Betriebe mit dem Licht-Test im Oktober. -pm-

### **Gute Sicht hängt auch vom Scheibenwischer ab**

**Bonn.** Die Tage werden kürzer, jetzt kommt es wieder auf gute Sicht im Dunkeln an. Die ist auch von den Scheibenwischern abhängig.



Kaum zu glauben, aber gute Sicht im Regen ist abhängig von einem Hundertstelmillimeter. Denn so schmal ist die Auflagefläche des Wischblatts auf der Scheibe. Bei der Herstellung wird die Wischlippe zumindest bei Markenfabrikaten auf ein Tausendstelmillimeter genau geschliffen. Auf der Scheibe verformt sie sich ein wenig unter der Anpresskraft des Wischarms und kann dann das Wasser perfekt abziehen. Damit das so bleibt, sollten Autofahrer ein paar Vorsichtsmaßnahmen treffen.

### **Rubbeln über Raureif schadet den Wischern**

So ist es Gift für die Wischlippe, wenn sie wochenalte, angetrocknete Insektenreste vom Glas raspeln soll oder den Raureif im Winter. Also besser die Scheibe vor der Fahrt reinigen. Auch immer wieder zu beobachten ist das Schnalzenlassen der Wischarme aus größerer Entfernung auf die Scheibe. Dabei können erhebliche Kräfte auftreten, welche die Bügel des Wischblatts und auch den Arm selbst verbiegen, anschließend liegen die Wischer nicht mehr sauber an.

Das kann auch zum Rattern der Wischer führen, weil der Wischgummi an den Umkehrpunkten der Bewegung nicht mehr in die andere Richtung kippt. Das muss er, weil das Wasser stets abgezogen werden muss. Dann sollte eine Werkstatt den so genannten Schrägungswinkel der Wischarme prüfen und einstellen. Bei älteren Wischblättern hilft dies aber meistens nicht, da bleibt nur eine Neuanschaffung übrig.

### **Ältere Wischergummis verformen sich**

Selbst wenn sie noch gut wischen, neigen ältere Wischergummis zur Ablageverformung. Sie nehmen die Form an, in der sie nach dem Abschalten des Antriebs liegengeblieben sind. Beim Wiedereinschalten kippen sie dann nicht in die andere Richtung und ziehen das Wasser ab, sondern schieben es vor sich her und beginnen auf dem Glas zu rubbeln. Ein ähnlicher Effekt tritt auch ein, wenn Wachsrückstände aus der Autowaschanlage auf der Scheibe verbleiben und die Wischer aus dem Tritt bringen.

Dagegen hilft nur eine sorgfältige Reinigung der Scheibe mit einem Glasreiniger, in hartnäckigen Fällen auch mit Silikonentferner. Denn das ganze System Scheibenwischer funktioniert nur, wenn das Glas Wasser nicht abstößt. Im Regen sollte sich ein geschlossener Wasserfilm auf der Scheibe bilden. Entstehen hingegen einzelne, kleinste Tröpfchen, wird der Wischgummi beim Auftreffen darauf jedes Mal ein winziges Stück angehoben. Genug, um soviel Wasser zurückzulassen, dass es im Dunkeln bei Gegenverkehr oder Straßenbeleuchtung zu gefährlicher Blendung kommt.



Das gleiche passiert auch bei verschlissenen Wischerblättern. Wenn Streifen zunehmen oder gar Wasserlachen zurückbleiben, hilft nur eine Neuanschaffung. Das sollte jedem Autofahrer die Sicherheit wert sein. -pm-

## Geisterfahrer – der Spuk von vorn

**Bonn.** "Neunkirchen, A8: Achtung, Ihnen kommt ein Falschfahrer entgegen. Nicht überholen! Vorsicht auf beiden Richtungsfahrbahnen. Wir melden, wenn die Gefahr vorüber ist." Nachrichten wie diese treiben Autofahrern den Schweiß auf die Stirn.

Rund 2 200 davon meldete der Verkehrsfunk allein im vergangenen Jahr. Horrormeldungen, die tödlich enden können. Zwölf Menschen verloren 2016 dabei ihr Leben. Die Auswertung der Falschfahrerermeldungen durch den ADAC zeigt: Die Gefahr besteht besonders in den Sommermonaten, an Wochenenden, zwischen 22 und 5 Uhr morgens und bezogen auf die Länge des Autobahnnetzes in den Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen mit ihrer hohen Anschlussdichte der meist kurzen Stadt- und Zubringerautobahnen.

Gründe für den Spuk gibt es viele: schlechte Sicht, ungenügende Beschilderung, missverständliche Verkehrsführung in den Auffahrten, aber auch menschliches Versagen oder Fehlverhalten. So nutzten vor ein paar Wochen nach einem Unfall auf der A 10 über 20 Autos und ein Lkw die Rettungsgasse als Geisterfahrer, um dem Stau auszuweichen.

### Wege aus der Gefahr

Richtlinien, Sicherheitsüberprüfungen, Pilotanlagen, Forschungsvorhaben, Vorschläge und Vorbilder für bauliche und technische Lösungen gibt es einige.

Das Bundesverkehrsministerium hält die bestehenden Regelungen für die Ausgestaltung der Anschlussstellen an Bundesautobahnen grundsätzlich für geeignet, eine eindeutige und unmissverständliche Verkehrsführung sicherzustellen. Das schließt die bauliche Gestaltung ebenso ein wie die Beschilderung und Markierung. Den Autofahrern sollen vielmehr Situationen angeboten werden, der sie intuitiv richtig folgen.



Minister Dobrindt setzt unter anderem auf telematische Falschfahrerwarnsysteme, die seit 2014 im Rahmen des Projektes "Digitales Testfeld Autobahn" auf der A 9 in Bayern an den Anschlussstellen Eching, Garching-Nord und Garching-Süd erprobt werden. Per Radar, Funk, Induktionsschleifen beziehungsweise einer Kombination daraus werden die Falschfahrten erfasst und Autofahrer beispielweise mit elektronischen Warnschildern aufmerksam gemacht. Der Testlauf und die Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen.

In die richtige Spur helfen auch die Verkehrszeichen-Assistenten der Autobauer oder entsprechende Apps auf dem Handy.

### **Das Einmaleins im Notfall**

Geisterfahrer wird es immer wieder geben. Das Risiko eines Crashes lässt sich aber mit Regeln für alle Betroffenen senken.

### **Vorsicht, Geisterfahrer unterwegs!**

- Den Verkehrsfunk einschalten. Er warnt und gibt Entwarnung.
- Das Tempo drosseln und die Warnblinkanlage einschalten.
- Rechts fahren. Der Seitenstreifen bleibt für Rettungsfahrzeuge frei.
- Keinesfalls überholen und ausreichend Sicherheitsabstand halten.
- Wer sich unsicher fühlt, steuert die nächste Ausfahrt, Tankstelle oder einen Rastplatz an und wartet dort auf Entwarnung.

### **Hilfe, der Geisterfahrer bin ich!**

- Licht und Warnblinklicht einschalten.
- Keinesfalls wenden oder rückwärts fahren!
- Das Tempo reduzieren und ganz rechts an der Leitplanke halten.
- Die Polizei unter der 110 mit den genauen Daten zum Auto und dem Standort informieren.
- Warnweste überstreifen, aussteigen und hinter der Leitplanke auf Hilfe warten. -pm-





## Nicht Wild, sondern vorsichtig!

**Bonn.** Die Erntefahrzeuge drehen ihre letzten Runden. Mais und Grünfutter sind ein gefundenes Fressen für Wildschwein, Reh und Hirsch. Nach der Ernte aber fehlt ihnen die Deckung. Auf der Futter- und Ruheplatzsuche werden die Waldbewohner so zur Gefahr für Autofahrer. Dämmerung, Nebel, nasses Laub und die Zeitumstellung machen die Sache nicht leichter.

Alle 2,5 Minuten gehen laut Deutschem Jagdverband (DJV) Autos und Tiere auf Kollisionskurs. Insgesamt 228 550 Wildunfälle meldete der DJV für das Jagdjahr 2015/2016. Rund 85 Prozent davon gehen auf das Konto von Rehen, bei 12 Prozent sind Schwarzkittel die Verursacher.

„Die Zahl der Wildunfälle bleibt seit Jahren auf gleichbleibend hohem Niveau“, erklärt Torsten Reinwald vom DJV. „Was sich verändert hat: Auf der Suche nach Nahrung haben beispielsweise Wildschweine ihren Lebensraum für Monate komplett in die Agrarlandschaft verlegt. Erst wenn der letzte Mais im Oktober und November abgeerntet ist, ziehen sie zurück in den Wald. Dann kracht es heftig auf den Straßen.“

Maßnahmen, das Wild sicher über die Straßen zu leiten, gibt es einige: Grünbrücken, Tunnel, Duftzäune, Wildwarnreflektoren. Vielversprechend sind elektronische Wildwarnanlagen. Sie können die Unfallzahlen um bis zu fast 80 Prozent senken. Das ergaben Pilotprojekte in Schleswig-Holstein, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen. Das Prinzip: Mit Zäunen, an denen Infrarotsensoren haften, werden die Tiere zu einem "Zebrastreifen" geleitet. Nähern sich Hirsch & Co., leuchten auf der Straße Lichtsignaltafeln mit Tempobegrenzung und dem Warnschild "Wildwechsel". Autofahrer, an dieses Verkehrszeichen gewöhnt, treten auf die Bremse.

### Mit App Unfallschwerpunkte ermitteln

Unfallschwerpunkte entschärfen kann man aber nur, wenn sie auch bekannt sind. Wo genau es häufig rappelt, bleibt größtenteils im Dunkeln. Reinwald: „99 Prozent der Wildunfälle werden statistisch nicht erfasst, weil die Polizei nur diejenigen als Wildunfall aufnimmt, bei denen Personen zu Schaden gekommen sind. Solche mit Blechschäden gelten als Bagatellunfälle.“



Eine Smartphone-App für das Tierfund-Kataster des DJV (Android und iPhone) soll jetzt helfen, Wildunfälle bundesweit besser zu erfassen. Autofahrer, die mit einem Tier kollidieren oder ein totes Tier finden, melden nach ihrer Registrierung unter [www.tierfund-kataster.de](http://www.tierfund-kataster.de) Daten wie Wildart und Größe des Tieres und können auch Fotos hochladen. Der Unfall-Standort wird automatisch ermittelt. Über 40 000 Fälle wurden bisher registriert. Die Behörden in Schleswig-Holstein greifen bereits auf die Daten zurück.

### Regeln für Autofahrer

Die Verantwortung liegt aber nach wie vor bei den Autofahrern selbst. Nur wer weiß, wo und wann sie den Vierbeinern vis-a-vis gegenüberstehen und wie Crashes vermieden werden oder glimpflich ausgehen können, schützt sich und die Waldbewohner.

- Die Gefahr lauert in den Herbstmonaten September bis November vor allem morgens zwischen 5 und 8 Uhr sowie abends von 17 bis 24 Uhr.
- In die Quere kommen sich Tier und Mensch vorwiegend an den Übergängen vom Wald zum Feld und auf Landstraßen, die durch Wälder führen.
- Fuß vom Gas gilt in den Gefahrenzonen – auf Landstraßen also mindestens 20 km/h langsamer fahren.
- Ist Wild in Sicht, sollte das Licht abgeblendet und gehupt werden. So behalten die Tiere die Orientierung.
- Für den Fall, dass eine Kollision unvermeidbar ist, lautet die Regel: geradeaus lenken und voll bremsen. Ausweichmanöver können gefährlich im Gegenverkehr oder am Baum enden.
- Wie bei jedem anderen Unfall gilt auch hier: Warnblinklicht einschalten, Warndreieck aufstellen, Warnwesten überstreifen und die Polizei rufen. Die meldet den Crash dem Jäger. Blut- und Haarspuren nicht entfernen.
- Die Teilkasko-Versicherung benötigt die Wildunfall-Bescheinigung der Polizei. Fotos erleichtern die Schadenregulierung.
- Reh-Filet und Hirsch-Ragout sind eine leckere Sache. Autofahrer, die Wild mitnehmen, machen sich aber strafbar.

-pm-





## Unfallflucht – kein Einzelfall

**Bonn.** Einmal kurz zurückgestoßen, einmal scharf nach links gelenkt – und rumms ist die Parkbeule im Blech. Hat ja keiner gesehen. Zack, macht sich der Sünder aus dem Staub. „Kein Einzelfall“, weiß Christian Janeczek aus seiner Praxis als Fachanwalt für Verkehrs- und Strafrecht im Deutschen Anwaltverein. „Noch vor ein paar Jahren gab es mehr Verfahren wegen Trunkenheit, heute nehmen die Verfahren wegen Fahrerflucht zu.“

Allein in Berlin suchten im vergangenen Jahr von den insgesamt 30 214 Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden 1 704 unverrichteter Dinge das Weite. Bei den Unfällen mit schwerwiegenden Sachschäden war es sogar fast jeder sechste. Weil viele Geschädigte bei Bagatellunfällen keine Anzeige erstatten, liegt die Dunkelziffer sehr viel höher.

Gründe dafür gibt es einige. Janeczek: „Oft bemerken die Fahrer gut gedämmter und unübersichtlicher Autos den Parkrempler einfach nicht. Oder sie versuchen weitere Straftaten wie eine Trunkenheitsfahrt zu vertuschen. Andere wiederum wollen eine Höherstufung in der Haftpflicht vermeiden.“

Was die meisten nicht wissen oder wissen wollen: Unfallflucht ist laut Paragraph 142 Strafgesetzbuch eine Straftat und kann schlimmstenfalls mit Freiheitsentzug geahndet werden. Alle Beteiligten sollten im Ernstfall einen Rechtsanwalt einschalten, aber vor allem diese Fakten kennen.

### Wann spricht man von Fahrerflucht?

Wenn der Verursacher nicht am Unfallort geblieben ist, er weder Angaben zu seiner Person noch zum Auto und zum Unfall gemacht, nicht angemessen gewartet und die Polizei nicht informiert hat. Die Visitenkarte oder der Zettel hinterm Scheibenwischer reichen, wie so viele meinen, also nicht.

### Was heißt "angemessen warten"?

Da gibt es gesetzlich keine Vorschrift. Die Wartezeit hängt von den Umständen ab. Allgemeine Regel: Je wahrscheinlicher es ist, dass der Geschädigte kommt, desto länger muss man warten. Das können mitags auf dem Supermarktparkplatz eine Stunde und auf der nächtlichen Landstraße 15 Minuten sein. Nach der Wartezeit führt der nächste Weg unverzüglich oder nach der Nachtfahrt am Vormittag zur Polizei.



**Was, wenn der kleine Remppler nicht bemerkt wurde und die Polizei ermittelt?**

Die Beweislast liegt hier bei der Staatsanwaltschaft. Fehlen Zeugen oder fehlt der Nachweis, dass der Beschuldigte zum Tatzeitpunkt Fahrer des Fahrzeugs war, wird das Strafverfahren eingestellt. Oft ist aber auch ein sogenanntes Wahrnehmbarkeitsgutachten erforderlich. Alles Weitere sollte dann ein Verkehrsanwalt regeln. Nur der bekommt auch Einsicht in die Ermittlungsakte.

**Was besagt die sogenannte 24-Stunden-Regel?**

Wer den Schaden nicht gleich gemeldet hat, kann "tätige Reue" zeigen und sich binnen 24 Stunden bei der Polizei melden. Vorausgesetzt, der Unfall geschah im ruhenden Verkehr, hatte einen Fremdsachschaden von maximal 1.500 Euro zur Folge, und er ist noch nicht als Fahrer identifiziert. Das Gericht kann dann die Strafe mildern oder ganz von ihr absehen.

**Der umgekehrte Fall: Was muss ein Geschädigter für die Durchsetzung seiner Ansprüche tun?**

Unfallort und Schaden sollten fotografiert, die Polizei informiert und eventuelle Zeugen gefunden werden. Die Polizei übernimmt die Spurensicherung. Reicht ein Schadengutachten nicht aus, wird ein Unfallgutachten fällig.

**Wer zahlt den Schaden?**

Zuallererst die gegnerische Haftpflichtversicherung. Konnte der Unfallverursacher nicht ermittelt werden, reguliert die Vollkasko den Schaden – sofern man eine hat. Dann allerdings wird der Versicherte in seinem Schadenfreiheitsrabatt zurückgestuft und die Selbstbeteiligung abgezogen. Bei Bagatellschäden lohnt es sich deshalb manchmal, die Reparatur auf die eigene Kappe zu nehmen.

**Wann springt die Verkehrsofferhilfe ein?**

Sie zahlt bei Unfallflucht, wenn das Fahrzeug nicht identifiziert werden konnte, kein eigener Vollkasko-Schutz besteht und es beim Unfall zu Todesopfern oder Schwerverletzten gekommen ist. Der Sachschaden muss 500 Euro übersteigen. Schmerzensgeld bekommen Unfallopfer nur bei sehr schweren Verletzungen mit Nachfolgeschäden.



**Inwieweit kann die Kfz-Versicherung den Unfallverursacher in Regress nehmen?**

Die Haftpflicht reguliert natürlich den Schaden des Unfallopfers, holt sich aber bis zu 5.000 Euro vom Verursacher zurück. Der Schadenfreiheitsrabatt wird zurückgestuft. Schlechte Karten haben auch Kas-ko-Versicherte: Sie können ihren Schutz ganz verlieren und zudem gekündigt werden.

**Welche Strafen drohen bei unerlaubtem Entfernen vom Unfallort?**

Weil Fahrerflucht eine Straftat ist, reicht die Palette von Geldstrafen, Fahrverboten, Punkten bis zur Freiheitsstrafe. Ersttäter kommen mit einem Monatsgehalt und zwei Punkten in Flensburg noch relativ glimpflich davon. Bei Schäden über 1.500 Euro ist in der Regel der Führerschein für sechs Monate weg, und das Punktekonto wächst mindestens um drei Punkte. Sind Personen zu Schaden gekommen, kann wegen fahrlässiger Körperverletzung eine Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren, bei fahrlässiger Tötung sogar bis zu fünf Jahren verhängt werden.

-pm-

**Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:**

**[www.kfzgewerbe.de/presse/publikationen/promotor](http://www.kfzgewerbe.de/presse/publikationen/promotor)**