



INHALT

Seite 1

Hilfe, die Straße platzt!

Seite 3

Sauber durch Europa

Seite 4

Auch im Sommer: Licht
an!

Seite 6

Das Reisemobil richtig
laden

Seite 7

Teure Grüße aus Euro-
Land

Seite 9

Zu wenig Öl im Motor
kann teuer werden

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar
erbeten



Hilfe, die Straße platzt!

Bonn. Es ist Sommer, es ist heiß. Die Hitze flirrt auf der Straße, kurz darauf folgt der Starkregen. Den Autofahrern schwant Böses. Auf den alten Beton-Autobahnen drohen sogenannte Blow-ups, auf den heißen Asphaltstraßen hinterlassen Autoreifen Spurrillen, in denen sich wenig später das Regenwasser staut.

Nicht immer warnen Schilder vor den Gefahren. Landet man dann unverhofft an der Leitplanke, ist die Gesetzeslage kompliziert. „Es ist grundsätzlich schwierig, Schäden aufgrund von Blow-ups oder Schlaglöchern durchzusetzen. Häufig bilden sie sich kurzfristig und sind auch nicht vorauszuahnen“, erklärt Christian Janeczek, Fachanwalt für Verkehrs- und Strafrecht im Deutschen Anwaltverein.

Die Gefahren kennen

Blow-ups entstehen in der Regel auf alten Beton-Autobahnen, die sich im Gegensatz zum Asphalt nicht verformen. Bei länger wähernder Hitze über 30 Grad Celsius können sich die Platten an den Naht- und Reparaturstellen wölben, platzen und aufstellen, und das plötzlich - kreuzgefährlich vor allem für Motorräder.



Asphaltstraßen haben den Nachteil, dass sie sich bei starker Hitze verformen. Es entstehen Spurrillen. Der TÜV Rheinland warnt in diesem Zusammenhang vor nachlassender Griffigkeit und verlängerten Bremswegen. Außerdem lasse die Seitenhaftung nach, Autofahrer werden schneller aus der Kurve getragen. Füllen sich die Rillen nach einem Starkregen mit Wasser, droht Aquaplaning.

Die Risiken sehen

Wer weiß, auf welcher Piste er gerade unterwegs ist, sollte sich auf die Gefahr einstellen: Augen auf bei Hitzegraden und nach starken Regenfällen! Tempo runter, bremsbereit und vorausschauend fahren, ausreichend Sicherheitsabstand wahren. Verkehrsfunk und Automobilklubs warnen meist vor den Gefahrenstellen. Besonders Motorradfahrer sollten diese dann meiden.

Die Rechtslage überblicken

Schadenersatz gibt es, wenn der Baulastträger – Land, Landkreis oder Gemeinde – seine Verkehrssicherungspflicht verletzt, die Fahrbahnen beispielsweise nicht engmaschig kontrolliert. Das Prinzip: Je wichtiger die Straße, desto häufiger die Kontrolle. Auf Autobahnen täglich, auf untergeordneten Straßen eher wöchentlich. Oder wenn der Baulastträger den Schaden zwar erkannt, aber nicht ausreichend davor gewarnt oder ihn beseitigt hat. Und schließlich muss bewiesen werden, dass es auch bei eingehaltener Versicherungspflicht nicht zu einem Schaden gekommen wäre.

Das ist schwierig für die Geschädigten: „Denn beweisbelastet sind allein und ausschließlich sie. Und wenn es um vorangegangene Kontrollen geht, trifft den Versicherungspflichtigen nur eine sekundäre Darlegungspflicht“, so Christian Janeczek. Können Autofahrer also beispielsweise nicht nachweisen, dass der Schaden auf der Autobahn älter als ein Tag ist, hat die Rechtsverfolgung nur sehr geringe Chancen. Zudem gilt das Sichtfahrgebot: Autofahrer, die auf Sichtweite unterwegs sind, müssten in der Lage sein vor einer Schadstelle anzuhalten. So wird ein Mitverschulden regelmäßig in Betracht gezogen.



Den Schaden regulieren

Gehen die Forderungen auf Schadenersatz ins Leere, springt die Vollkaskoversicherung abzüglich der vereinbarten Selbstbeteiligung ein. Dazu sollten Schaden, Unfallstelle und wenn möglich Tempo- oder Warnschilder mit Fotos dokumentiert, eventuelle Zeugen benannt sowie Polizei und Versicherung schnellstmöglich informiert werden.

Foto: geringj/iStock

Sauber durch Europa

Bonn. Hamburg hat Nägel mit Köpfen gemacht und auf zwei Straßenabschnitten als erste Stadt in Deutschland alle Diesel ausgesperrt, die nicht die Abgasnorm Euro 6 erfüllen. Betroffen sind rund 168 000 Hamburger Fahrzeuge sowie alle in- und ausländischen Selbstzünder ohne die geforderten sauberen Schadstoffwerte.

Ob die Maßnahme greift, ist umstritten. Anders ist es in den derzeit 58 existierenden Umweltzonen in Deutschland, in die mit Ausnahme von Neu-Ulm (hier gilt auch die gelbe Plakette) nur Fahrzeuge mit grünem Aufkleber rollen dürfen. Laut Umweltbundesamt hat sich die Luftqualität in den vergangenen Jahren dort deutlich verbessert. Feinstaub und Stickstoffdioxid sind weniger geworden. Über die Umweltzonen, lokale Durchfahrtsbeschränkungen sowie die Luftreinhalte- und Aktionspläne in Deutschland informiert das Umweltbundesamt.

„Low Emission Zones“ in Europa

Damit steht Deutschland nicht allein. Immer mehr Länder in Europa richten "Low Emission Zones" (LEZ) ein, um die europäischen Vorgaben zu erfüllen. Das können Umweltzonen, City-Maut oder wie in Hamburg Zufahrtsbeschränkungen sein. Kurz vor dem Sommerurlaub sollten sich Autofahrer schlau machen: Welche Fahrzeuge haben freie Fahrt? Muss ich mich registrieren? Wo sind Aufkleber erhältlich? Welche Strafen drohen Sündern?

Andere Länder, andere, teils komplizierte Regeln. Beispiel Großbritannien: Für die Innenstadt von London wird eine City-Maut fällig, der Großraum London ist eine LEZ. Die Gebühren richten sich nach Fahrzeugtyp und Abgasnorm. Für die LEZ müssen die Fahrzeuge registriert werden. Das dazu nötige



Formular kann online oder telefonisch bei Transport for London (TfL) oder bei Euro Parking Collection (EPC) angefordert werden. Achtung: Das Prozedere dauert zirka zehn Tage.

Die Franzosen verlangen vor der Einfahrt in die Umweltzonen zwingend eine Crit'Air-Vignette. Welche der sechs unterschiedlichen Plaketten zugeteilt wird, hängt von der Schadstoff-Norm, der Erstzulassung und vom Fahrzeugtyp ab. Autos, die vor 1996 erstmals zugelassen wurden, gehen leer aus. Die Vignette ist über das französische Umweltministerium online bestellbar. Wer ohne den Aufkleber erwischt wird, zahlt je nach Fahrzeugtyp zwischen 68 und 375 Euro.

Italien-Reisende sehen vor vielen historischen Zentren das Schild "Zona a traffico limitato" (ZTL). Die Einfahrt ist für Besucher generell oder zu bestimmten Zeiten untersagt. Auch in Städten wie Mailand, Bologna oder Palermo gibt es zu bestimmten Zeiten für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß kein Reinkommen. Die anderen zahlen eine City-Maut.

Städte wie Lissabon, Barcelona oder Athen leben ebenfalls mit teils temporären Umweltzonen, verzichten aber auf Registrierung und Plaketten. Die Kontrolle der Emissionsklasse erfolgt manuell über die Fahrzeugpapiere. Tschechien, Österreich und Dänemark verschreiben gegen die dicke Luft in Umweltzonen bislang Fahrverbote nur für LKW und Busse, sofern diese bestimmte Euro-Normen nicht erfüllen. Detaillierte Informationen haben Automobilclubs und das Umweltbundesamt.

-pm-

Auch im Sommer: Licht an!

Bonn. Fast 17 Stunden täglich ist es im Juni hell. Braucht man da noch Licht am Tag beim Autofahren? Aber sicher! Genau das ist das Stichwort: sicher. Jeder kennt die Situation: Bei tief stehender Sonne begegnen sich in dunklen Alleen oder Häuserschluchten unbeleuchtete Fahrzeuge. Das erhöht die Unfallgefahr.

Tagfahrlicht, das seit 2011 in allen neuen Fahrzeugtypen serienmäßig strahlt, rettet die Situation. Was aber gilt, wenn ein Tunnel angekündigt wird oder der Starkregen überraschend niederprasselt? Was darf oder muss dann leuchten?



Licht-Regeln in Deutschland

Tagfahrlicht wird in Deutschland empfohlen, Pflicht ist es aber nicht. Es dient dazu, beim Gegenverkehr Aufmerksamkeit zu erzeugen, leuchtet aber nicht die Straße aus. Entgegenkommende Fahrzeuge werden so besonders bei wechselnden Lichtverhältnissen besser wahrgenommen. An Motorrädern müssen laut Paragraph 17 der Straßenverkehrs-Ordnung dagegen Tagfahr- oder Abblendlicht leuchten.

Bei Tunnel-Fahrten, angekündigt mit dem entsprechenden Verkehrszeichen (schwarze Tunneleinfahrt, weiß hinterlegt und blau eingerahmt), genügt das Tagfahrlicht allerdings nicht. Wer hier ohne Abblendlicht fährt, riskiert 10 Euro, bei Gefährdung 15 und mit Sachbeschädigung 35 Euro. Abblendlicht leuchtet die Fahrbahn vor dem Fahrzeug aus und ist Teil der Gesamtbeleuchtung. Dann sind auch die Heckleuchten in Betrieb.

Bestraft wird die Fahrt ohne Abblendlicht auch bei Dämmerung, Dunkelheit und schlechten Sichtverhältnissen wie Nebel oder Regen. Dann darf auch bei Sichtweiten unter 50 Meter die Nebelschlussleuchte scheinen, um auch von hinten besser gesehen zu werden.

Licht-Pflicht in Europa

Fast alle europäischen Nachbarn ordnen am Tag auch bei guter Sicht das Tagfahrlicht oder alternativ das Abblendlicht an. Das kann ganzjährig inner- und außerorts, aber auch nur außerorts sowie für eine bestimmte Zeit oder Strecke sein. Lichtmuffel zahlen kräftig. Die Esten kassieren rund 190 Euro, die Norweger 160, die Dänen immerhin noch zirka 67 Euro Strafgeld. Allein Österreich hat sich vom Fahren mit Licht am Tag verabschiedet.

Sicher ist sicher: Da, wo Licht am Tag gesetzlich vorgeschrieben ist, sollte ein Ersatzlampenset an Bord mitgeführt werden. In einigen Ländern wie Kroatien oder Serbien ist die Mitnahme von Lampen, die man selbst austauschen kann, sogar Pflicht.

-pm-



Das Reisemobil richtig laden

Bonn. Die großen Ferien sind in Sicht, das Fernweh lockt. Warum nicht mal mit dem Wohnmobil verreisen? Doch Vorsicht, nicht nur Anfänger tappen oft in die Gewichts-Falle.

Alte Hasen wissen natürlich Bescheid: Vor allem bei Reisemobilen der Klasse bis 3,5 Tonnen sind die Gewichtsangaben auf Kante genäht. Zwar stehen meistens Leergewichte um 2900 Kilo in den Fahrzeugpapieren. Doch die gelten nur für das nackte Fahrzeug. Ausgerüstet mit üblichen Extras wie Klimaanlage für Fahrerhaus und Wohnraum, Markise, Satellitenempfang, Flatscreen und Backofen sind es eher 3000 Kilo. Plus 200 Kilo für volle Diesel-, Gas- und Wassertanks sowie die 300 Kilo einer wohlgenährten Familie beträgt die Zuladung exakt Null.

Auf Wasser im Tank verzichten

Und nun? Die Kinder zur Oma schicken wäre eine Lösung, dann könnten sogar zwei E-Bikes mit. Aber im Ernst: Häufigster Anfängerfehler ist, das Wasser mit in den Urlaub zu schleppen. Denn das gibt es überall vor Ort, spart 100 Kilo. Und wer ins Detail gehen will, nimmt Gasflaschen aus Alu statt Stahl. Ähnlich sieht es mit Nahrungsmitteln aus. Man muss nicht palettenweise Ravioli nach Italien transportieren. Eine Dose wiegt übrigens über 900 Gramm. Auch der Bierexport en gros nach Skandinavien ist gewichtstechnisch fragwürdig.

In die großen Heckgaragen der Wohnmobile gehören übrigens nur leichte Gegenstände wie Campingmöbel. Alles Schwere und Kompakte hingegen sollte möglichst tief und zwischen den Achsen verstaut werden. Die oberen Schränke bleiben der Wäsche vorbehalten.

Überladene Wohnmobile können teuer werden

Wer ganz sicher gehen will, fährt vor der Abfahrt auf eine Waage, kontrolliert sowohl das Gesamtgewicht als auch die einzelnen Achslasten. Denn eine Überschreitung kann teuer kommen. Österreich, Italien und die Schweiz sind nicht zimperlich beim Kassieren und haben einen Blick für überladene Wohnmobile. 70 Kilo zuviel kosten in der Alpenrepublik 36 Euro, bei größeren Überschreitungen kann es bis zu 2180 Euro kosten.



Auflastung bei vielen Modellen möglich

Es gibt natürlich Auswege aus dem Gewichts-Dilemma. Der einfachste: Das Reisemobil auflasten lassen. Das klappt bei vielen Modellen, sofern die Tragfähigkeit der Reifen mitspielt. Statt 3,5 sind oft bis zu 4,4 Tonnen möglich. Die Werkstätten kennen die entsprechenden Freigaben. Doch Vorsicht: Dann müssen alle Fahrer entweder eine vor 1999 erteilte Fahrerlaubnis der Klasse 3 besitzen oder die Klasse C, also Kfz bis 7,5 Tonnen fahren dürfen. Außerdem gilt für Womos auf Autobahnen eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Doch das sollte das geringste Problem sein. Denn wer rast schon mit dem Reisemobil? -pm-

Teure Grüße aus Euro-Land

Bonn. Was waren das doch für entspannte Zeiten: In Mailand noch schnell bei Rot über die Ampel gehuscht, und weiter ging es schnurstracks in die Heimat. Der Bußgeldbescheid Wochen später landete kurzerhand im Papierkorb. Seit März 2016 droht deutschen Verkehrssündern in Italien die Vollstreckung hierzulande. Und das auch für bis zu fünf Jahre zurückliegende Geldbußen.

Immer häufiger landen laut ADAC aber auch Schreiben von privaten Inkassofirmen in deutschen Briefkästen – mit teils überhöhten Forderungen selbst nach kleinen Verkehrsdelikten und Mautnachzahlungen. Vor der großen Reisewelle sollten Autofahrer deshalb nicht nur die Verkehrsregeln des Urlaubslandes, sondern auch die Rechtslage der Vollstreckung von Geldbußen und Mautnachforderungen kennen.

Wer darf was vollstrecken?

Laut EU-Rahmenbeschluss zur Geldsanktionenvollstreckung dürfen nicht bezahlte Bußgelder aus dem EU-Ausland seit 2010 im jeweiligen Heimatland vollstreckt werden. Einzig Griechenland hat den Beschluss bislang noch nicht in nationales Recht umgesetzt.

Eingetrieben werden Geldbußen ab einer Mindesthöhe von 70 Euro. Aber Vorsicht: Auch wenn die Strafe für Falschparken nur 50 Euro beträgt, übersteigt sie inklusive Verfahrenskosten schnell die



Schmerzgrenze. Mit Österreich besteht ein gesondertes Abkommen – die Bagatellgrenze liegt bei 25 Euro. Besonders viele Bußgeldforderungen werden aus den Niederlanden registriert.

Wer darf die Strafgeder in Deutschland vollstrecken?

Ganz klar – nur das Bundesamt für Justiz in Bonn.

Was ist mit Fahrverboten und Punkten?

Fahrverbote gelten ausschließlich im Tatortland. Allerdings riskieren die Betroffenen bei der Wiedereinreise und einer Polizeikontrolle deren Vollstreckung. Das gilt natürlich auch für nicht bezahlte Geldbußen. Wer die unterschiedlichen Verjährungsfristen kennt, reist in dieser Zeit besser in andere Länder. Punkte-Einträge in Flensburg gibt es dagegen ausschließlich für in Deutschland begangene Verkehrsverstöße.

Dürfen auch Mautforderungen eingetrieben werden? Wenn ja, von wem?

Ja. Das regeln nach Angaben des ADAC die einzelnen Länder aber unterschiedlich. Beispiel Österreich: Zunächst wird eine erhöhte Ersatzmaut in Deutschland berechnet, die bei Nichtbezahlen in ein Bußgeld umgewandelt wird und entsprechend des EU-Rahmenbeschlusses eingetrieben werden kann. Mautforderungen aus Italien fordern dagegen Inkassobüros ein. Das ist auf zivilrechtlichem Weg auch in Deutschland möglich.

Wer schnell zahlt, bekommt Rabatt, richtig?

Richtig. Da winken je nach Land und Verstoß Nachlässe bis zu 50 Prozent. Die Spendierhosen haben unter anderem die Franzosen, Italiener, Slowenen und Spanier an. Es lohnt also zügig zu zahlen.

In welchen Fällen macht der Rechtsweg Sinn?

Bei fehlerhaften, überzogenen Bußgeldbescheiden, längst verjährten Verstößen oder Bußgeldforderungen von privaten Inkassobüros sollten sich Betroffene Rechtsbeistand holen.

-pm-



Zu wenig Öl im Motor kann teuer werden

Bonn. Ohne Sprit fährt kein Auto, das weiß jeder. Aber wie sieht's mit dem Motoröl aus? In vielen Fahrzeugen befindet sich zu wenig vom schmierigen Elixier. Und das kann richtig teuer werden.

Unterschiedliche Untersuchungen kommen seit Jahren zum gleichen Ergebnis: Rund ein Drittel der Motoren läuft mit zu wenig Öl. Ob aus Unwissenheit der Fahrer oder Schusseligkeit, das Ende sieht immer gleich aus: Motorschaden.

Deshalb: Nach jedem zweiten Tanken den Ölstand kontrollieren, denn ein bisschen Öl verbraucht jeder Motor. Und bitte nur auf ebener Fläche und bei warmem Triebwerk messen. Vor dem Herausziehen des Peilstabes fünf Minuten warten, bis alles Öl in die Wanne zurückgetropft ist.

Liegt der Ölstand zwischen den Markierungen „Min.“ und „Max.“, ist alles in Ordnung. Wandert er langsam an die untere Grenze, sollte man auffüllen. Am besten nur einen halben Liter, das genügt. Denn zu viel Öl schadet genauso wie zu wenig, kann Katalysator und den Turbolader zerstören.

Mit Werkstattöl auf Nummer sicher

Doch welches Öl nehmen? Faustregel: Am besten ist das Öl, das die Werkstatt beim letzten Wechsel eingefüllt hat. Deshalb schadet es nicht, sich einfach einen Liter zusätzlich mitgeben zu lassen. Wird es nicht benötigt, lässt man es bei der nächsten Wartung mit einfüllen und nimmt einen neuen Reserverliter mit. Denn auch Motoröl kann altern. Die meisten Hersteller empfehlen, fünf Jahre nicht zu überschreiten.

Was aber, wenn unterwegs auf der Urlaubsreise kein Öl zur Hand ist, der Peilstab nach langer Fahrt bei heißem Wetter jedoch Ebbe meldet? Dann liefert die Bedienungsanleitung wertvolle Informationen. Darin steht exakt, welche Spezifikation ein Öl zu erfüllen hat. Und diese muss sich dann im gleichen Wortlaut auch auf der Öldose wiederfinden. Denn vor allem bei jüngeren Motoren hat sich der



Schmierstoff vom Zubehör-Artikel immer mehr zu einem Originalersatzteil weiterentwickelt. Weshalb beim geringsten Zweifel auch in diesem Fall die Werkstatt der zuverlässigste Ansprechpartner ist.

-pm-

Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:

www.kfzgewerbe.de/presse/promotor.html