

INHALT

Seite 1

Winterspezialisten sind unverzichtbar

Seite 2

Versicherung: eine Frage der Klasse

Seite 3

Das kann kosten:
Parken bei Rewe, Aldi & Co.

Seite 5

Radeln im Rausch
kann teuer werden

Seite 6

Fehler beim Einmotten
der Oldtimer vermeiden

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar
erbeten



Winterspezialisten sind unverzichtbar

Bonn. Auch wenn die Temperaturen noch keinen Gedanken an Schnee aufkommen lassen – der Winter kommt bestimmt. Und es ist höchste Zeit, die passenden Reifen aufziehen zu lassen. Welche? Keine Frage: die Spezialisten für die kalte Jahreszeit sind gefordert.

Ab Oktober sind Temperaturen deutlich unter zehn Grad sehr wahrscheinlich. Dann kommt die Zeit der Winterspezialisten. Deren Wirkung greift übrigens nicht erst auf Schnee, sondern schon auf trockener und nasser Fahrbahn. Wer jetzt den Wechsel in Auftrag gibt, sollte sich auch um Alter und Profil der Winterprofis kümmern.

Mindestens vier Millimeter Profil gibt Sicherheit

Gesetzlich vorgeschrieben sind 1,6 Millimeter Profiltiefe. Mehr Sicherheit geben Reifen, die noch mindestens vier Millimeter Profil aufweisen. Die Kfz-Meisterbetriebe empfehlen, die Reifen deutlich vor Erreichen der Verschleißgrenze zu tauschen. Und älter als zehn Jahre sollten die Reifen auf keinen Fall sein. Denn dann härten sie aus und verlieren ihre Haftungsfunktion.

Foto: ©istock- fotojog



Versicherung: eine Frage der Klasse

Bonn. Deutschland ist eine Klassengesellschaft – auf die Fahrzeughalter trifft das hierzulande in jedem Fall zu. Alle Jahre wieder veröffentlicht der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) im Herbst das Typ- und das Regionalklassenverzeichnis. Beide bestimmen neben anderen fahrerspezifischen Tarifmerkmalen die Höhe der Versicherungsprämie. Generell gilt: Je höher die Klassen, desto teurer die Prämien.

Das Prinzip der Regionalklassen

Zu klären ist: Wo kracht es wie häufig? Und wie teuer sind die Schäden? Für die Regionalstatistik ermittelt der GDV die Schadenbilanzen in der Haftpflicht- und in der Kaskoversicherung in den über 400 deutschen Zulassungsbezirken. Weil die Bilanz vor allem in großen Städten oft sehr unterschiedlich ausfällt, stufen viele Versicherungen die Autofahrer auch nach Postleitzahlen ein.

Für rund 11 Millionen Autofahrer ändern sich im kommenden Jahr die Einstufungen in der Haftpflichtversicherung. Gewinner ist der Norden Deutschlands, ganz oben das brandenburgische Uckermark. Verlierer sind die Großstädte mit Berlin an der Spitze und Teile Bayerns.

Das Prinzip der Typklassen

Zu klären ist: Welche Automodelle verursachten in den vergangenen drei Jahren viele, welche wenige Schäden? Und wie hoch waren die Reparaturkosten? Wie bei den Regional- werden auch die Typklassen in der Haftpflicht- und in der Kaskoversicherung mit unterschiedlicher Staffelnung ermittelt. Rund 29 000 Fahrzeugmodelle nimmt der GDV unter die Lupe.

Die gute Nachricht: 5,4 Millionen Autofahrer profitieren in der Haftpflichtversicherung von besseren Typklassen, für dreiviertel der rund 40,6 Millionen Autofahrer ändert sich 2019 nichts. Fast 5,7 Millionen Fahrzeughalter müssen künftig dagegen mehr zahlen.



Die Sparpotenziale

- Wer in der Typ- oder Regionalklasse hochgestuft wird und mehr Beitrag zahlen muss, hat ein Sonderkündigungsrecht einen Monat nach Erhalt des Schreibens und kann zu einem günstigeren Versicherer wechseln. Den Tarifvergleich bieten Internetportale.
- Neuwagenkäufer sollten bei der Wahl verschiedener Automodelle auch einen Blick auf die Typklassen werfen. Die Unterschiede sind mitunter beträchtlich. Auskunft erteilt der GDV unter www.typklasse.de.

-pm-

Das kann kosten: Parken bei Rewe, Aldi & Co.

Bonn. Gestern noch war das Parken vor dem Supermarkt kein Problem, heute klebt ein Knöllchen in deftiger Höhe am Auto. Und das nur, weil die Parkscheibe fehlte. Immer häufiger beauftragen Aldi, Rewe & Co. private Parkplatzwächter, um unerlaubtes oder falsches Parken auf ihrem Gelände zu verhindern. Doch was dürfen die Firmen eigentlich, und worauf müssen Autofahrer achten? Antworten von Christian Janeczek, Fachanwalt für Verkehrs- und Strafrecht im Deutschen Anwaltverein.

Wollen Supermärkte zusätzlich Geld machen, oder fehlt es tatsächlich an Parkplätzen, die von Dauerparkern belegt werden?

Das Verhalten der Supermärkte ist nachvollziehbar. Parkraum wird gerade in Städten immer knapper und für Supermärkte ist es ärgerlich, wenn Stellplätze belegt werden, die dann für Kunden nicht zur Verfügung stehen. Da die Bewirtschaftung nicht von den Supermärkten direkt erfolgt, sondern private Dienstleister damit beauftragt werden, erschließt sich für die Supermärkte auch keine neue Einnahmequelle. Sollte ein Kunde mal vergessen haben, die Parkscheibe auszulegen, kann er mit Bon oder Zahlungsnachweis immer noch beweisen, dass er tatsächlich zu dieser Zeit eingekauft hat. Im Regelfall wird dann per Kulanz auf die Forderung verzichtet.

Dürfen private Sicherheitsdienste überhaupt Knöllchen verteilen?

Bei diesen Knöllchen handelt es sich nicht um ein Buß- oder Verwarnungsgeld. Die dürfen tatsächlich nur das Ordnungsamt auf öffentlichem Grund verteilen. Das Supermarktknöllchen ist eine Vertragsstrafe für einen Verstoß gegen die Nutzungsbedingungen. Der Besitzer des Parkplatzes darf solche



Strafen mittels „Knöllchen“ verfolgen und dies wiederum an einen anderen privaten Dienstleister übertragen.

Die Polizei kann den Halter ausfindig und haftbar machen. Wie gehen die privaten Firmen vor?

Eine Halterabfrage erfolgt mittels Kennzeichen beim Kraftfahrtbundesamt oder örtlichen Fahrzeugregister. Aus dem Fahrzeugregister werden Auskünfte nur dann erteilt, wenn Rechtsansprüche aus verkehrsbezogenem Anlass bestehen – wie ein fehlerhaftes Nutzen eines Parkplatzes. Dann wird der Halter angeschrieben. Für den Fall, dass dieser im Zweifel gar nicht dort geparkt hat, kann der sich darauf berufen, dass er nicht gegen die Nutzungsbedingungen verstoßen hat. In der Rechtsprechung ist bislang umstritten und nicht höchstrichterlich geklärt, ob der Halter für den Fahrer gegenüber dem Betreiber des Parkplatzes haftet, wenn er den Fahrer nicht benennt.

Wer bestimmt die Höhe der Parkgebühren, und wo sind da Grenzen gesetzt?

Die Höhe der Vertragsstrafe bestimmt der Betreiber. Die Grenze des Zulässigen liegt gegenwärtig bei 30 bis 40 Euro.

Wann darf abgeschleppt werden? Und wer zahlt die Kosten?

Wird gegen die Nutzungsbedingungen verstoßen, also keine Parkscheibe ausgelegt oder die Höchstparkdauer überschritten, liegt eine sogenannte Besitzstörung vor. Dann darf sofort abgeschleppt werden. Gegenüber dem Abschleppunternehmer haftet zunächst der Auftraggeber der Abschleppmaßnahme, der sich dann beim fehlerhaft Parkenden schadlos halten kann. In der Praxis tritt der Auftraggeber diesen Schadenersatzanspruch häufig an das Abschleppunternehmen ab, das nur dann das Fahrzeug an den Halter herausgibt, wenn die Abschleppkosten bezahlt wurden.

Was muss überhaupt auf den Parkplatz-Schildern stehen?

Zunächst müssen die Schilder so angebracht werden, dass sie für den durchschnittlichen Nutzer auch wahrnehmbar sind. Ein einzelnes Schild irgendwo in der Ecke reicht nicht aus. Die Kunden müssen auf den ersten Blick erkennen: Das Parken ist nur für sie und mit einer Höchstparkdauer erlaubt. Details wie die Höhe der Vertragsstrafe können auf einem einzelnen Schild angebracht werden, wenn auf dieses verwiesen wird. Eine Abschleppmaßnahme muss der Parkplatzbetreiber übrigens nicht erst mit einem androhenden Schild ankündigen.



Worauf sollten Autofahrer also achten, um nicht in die Bezahlfalle zu tappen?

Autofahrer, die zum Zeitpunkt des Parkens keine Kunden sind, sollten ihr Fahrzeug hier auch nicht abstellen. Für parkende Kunden gelten die Nutzungsbedingungen, insbesondere für die Höchstparkdauer und das Auslegen der Parkscheibe. Wer das mal vergisst, sollte den Einkaufsbon aufbewahren. So kann er später nachweisen, dass er Kunde war. In der Regel wird dann auf die Vertragsstrafe verzichtet.

-pm-

Radeln im Rausch kann teuer werden

Bonn. Autofahrer kennen die Regeln: Mit Alkohol im Blut kann die Fahrt teuer werden, rechtliche und auch gesundheitliche Konsequenzen haben. Aber wissen auch alkoholisierte Radler, was ihnen in diesem Fall blüht? Im vergangenen Jahr war laut Statistischem Bundesamt bei den 79 826 Unfällen mit Beteiligung von Rad- und Pedelecfahrern in 3 587 Fällen Alkohol mit im Spiel.

Die Promillegrenze bei Radlern liegt bei 1,6. Relativ hoch im Vergleich zu Autofahrern, die schon mit 0,5 Promille Alkohol im Blut eine Ordnungswidrigkeit begehen. Da kann man sich schon einige Gläser genehmigen und ganz legal aufs Rad steigen. Irrtum!

Ab 1,6 Promille ist der Führerschein weg

Was viele nicht wissen: Ist diese Grenze überschritten, drohen auch für Radfahrer mit Autoführerschein Konsequenzen. Selbst dann, wenn sie fahrunauffällig unterwegs waren. Neben einem Bußgeld werden 3 Punkte in Flensburg und die Anordnung einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) fällig. Bei Nichtbestehen der MPU kann der Führerschein eingezogen und auch ein Radfahrverbot aufgebremst werden.

Wer jetzt meint, sich genüsslich an die 1,6 Promille-Grenze herantrinken zu können – weit gefehlt. Denn das ist nur die halbe Wahrheit. Führt der betrunkene Radler auffällig in Schlangenlinie oder baut alkoholisiert einen Unfall, sinkt die Promille-Grenze auf 0,3. Er muss mit einer Strafanzeige rechnen.



Wer feiern will, sollte besser auf den Nahverkehr oder das Taxi umsteigen. Denn viele verkennen ebenso: Alkohol baut sich langsam ab. Nach durchzechter Nacht bleibt meist eine gehörige Portion Restalkohol im Blut.

-pm-

Fehler beim Einmotten der Oldtimer vermeiden

Bonn. Wer einen wertvollen Oldtimer sein eigen nennt, setzt diesen weder Schnee, Eis noch Streusalz aus. Sondern wird ihn an einem sicheren Ort überwintern lassen. Trotzdem passieren dabei immer wieder Fehler.

Was beim Einmotten der Oldtimer immer wieder falsch gemacht wird:

1. Falscher Standplatz. Draußen geht gar nicht, auch Carports sind nicht geeignet. Am besten ist eine geheizte Garage, aber eine solide Halle ist auch okay. Am besten mit gemauerten Wänden, dann fallen Schwankungen der Luftfeuchtigkeit und damit Kondenswasserbildung nicht so heftig aus. Wer auf Nummer sicher gehen will, kann sein Auto auch luftdicht einpacken. Dafür gibt es im Oldtimer-Zubehör riesige Säcke aus Plastik, in denen das Auto parkt.
2. Nass abstellen. Oft zu beobachten: Der Oldie wird liebevoll gewaschen und dann sofort weggestellt. Das zwischen Bremscheiben und -belägen sowie in den Trommeln verbliebene Wasser hat nun den ganzen Winter Zeit, für reichlich Rost zu sorgen. Möglicherweise drehen sich die Räder nächstes Jahr gar nicht mehr.
3. Mit kaltem Motor abstellen. Der wird nur kurz gestartet, das Auto auf seinen Stellplatz rangiert, Motor nach ein paar Sekunden abgestellt – Feierabend. Was wenig bekannt ist: Bei der Verbrennung von einem Tropfen Benzin entsteht ein Tropfen Wasser. Und der bleibt nach jedem Kaltstart zunächst im Motor und der Auspuffanlage, weil Wasser eben erst bei 100 Grad verdampft. Folge: Rost in den Zylindern und an den Kolbenringen des Motors sowie in der Auspuffanlage. Und natürlich bleibt es nicht bei einem Tropfen, ein Viertelliter kommt beim Rangieren schnell zusammen. Absolut allergisch gegen Wasser sind übrigens Lambdasonden, wie sie fast alle Benzinler mit Katalysator besitzen. Nach einem winterlangen Vollbad sind die garantiert hinüber. Deshalb: Nach dem Waschen und vor dem Abstellen mindestens 20 Kilometer fahren, dabei



auch mal kräftig bremsen, bis Antrieb und Bremsen richtig warm sind. Dann sofort auf den endgültigen Abstellplatz fahren und den Motor abstellen.

4. Motor zur Probe laufen lassen: Die Todsünde schlechthin, trotzdem in Oldtimerkreisen weit verbreitet. Das arme Triebwerk, womöglich bei Frost, wird aus dem Winterschlaf gerissen, nur um zu sehen, ob es noch anspringt. Denn in dem eiskalten Motorblock bilden sich sofort Mengen von Kondenswasser. Folgen: siehe oben. Deshalb zum Mitschreiben für alle Skeptiker: Ein Auto, das im Herbst aus eigener Kraft zum Winterlager gefahren ist, wird im Frühjahr auch wieder anspringen.
5. Batterie nicht ausgebaut. Ist ja auch lästig, das schwere Ding durch die Gegen zu schleppen. Dumm nur, dass eine Autobatterie pro Tag ein Prozent ihrer Kapazität verliert, ganz von allein. Und wenn das Auto eine elektrische Uhr hat, noch mehr. Irgendwann ist sie leer. Dann beginnen Batterien unterhalb einer Spannung von 12,5 Volt, sich innerlich aufzulösen. Oder können, wenn sie komplett leer sind, beim nächsten Frost einfrieren. Dann platzt zumeist das Gehäuse, die Säure läuft aus und zerfrisst die ganze blecherne Umgebung. Also besser die Batterie ausbauen, kühlen und trocken lagern und ein Erhaltungsladegerät anschließen – Wellness pur für den Akku.
6. Auto aufbocken. Ein Tipp aus der Gründerzeit des Automobilismus, um die Reifen zu schonen und weil Blattfedern gern schon nach wenigen Kilometern durchhingen. Für Fahrzeuge mit moderneren Fahrwerken aber kontraproduktiv, denn voll angehoben sind die Gummimetallbuchsen der Achsenlenker bis zur Grenze ihrer Elastizität vorgespannt. Für kurze Dauer wie bei Reparaturen macht das nichts, aber nach mehreren Monaten können diese schlicht abreißen. Besser: Das Auto auf den Rädern stehenlassen und die Reifen um 30 Prozent stärker aufpumpen, das beugt ebenfalls Standplatten vor.
7. Spezialfälle: Manche Autos verlangen besondere Maßnahmen. So kann es bei Vergasermotoren nicht schaden, auch die Schwimmerkammer zu entleeren. Andernfalls kann der Sprit mit der Zeit eintrocknen und einen klebrigen Rest hinterlassen, der im Frühjahr das Anspringen erschwert.



Auch ist es ratsam, vollzutanken und so das Luftvolumen im Tank möglichst klein zu halten, was der Bildung von Kondenswasser entgegenwirkt.

Einiges zu beachten also im Umgang mit dem Oldtimer. Aber auch sinnvoll, denn schließlich geht es um technisches Kulturgut. Und das sollte nicht unter typischen Fehlern leiden müssen.

-pm-

Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:

www.kfzgewerbe.de/presse/promotor