Mobilität heute

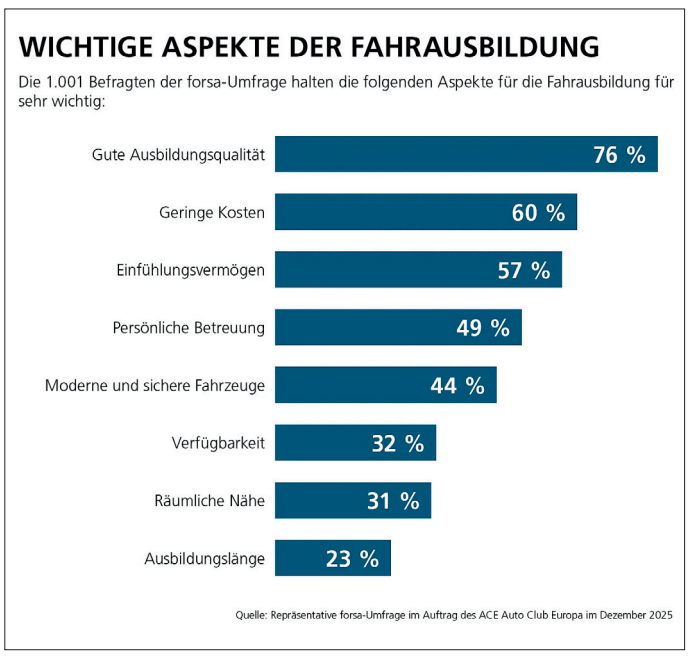
# Zunehmend finanzielle Hürde

**Der Führerschein wird für viele junge Menschen und Familien zunehmend zur finanziellen Hürde. Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder plant daher eine umfassende Reform der Fahrausbildung, die den Weg zum Führerschein digitaler, flexibler und kostengünstiger machen soll.**

Auch wenn die Bezahlbarkeit bei der Fahrausbildung für viele eine zentrale Rolle spielt und für 60 Prozent der Befragten geringe Kosten in der Fahrschule sehr wichtig sind, zeigt eine Umfrage im Auftrag des Auto Club Europa (ACE): Eine gute Ausbildungsqualität in der Fahrschule steht für 76 Prozent an erster Stelle. Gleichzeitig werden Reformideen kritisch gesehen, die die Qualität beeinträchtigen könnten: 77 Prozent halten es für gar nicht oder eher nicht sinnvoll, die Zahl der verpflichtenden Sonderfahrten zu reduzieren. Bei den 18- bis 29-Jährigen lehnen das sogar 80 Prozent ab. Auch eine Verkürzung der praktischen Prüfung von 30 auf 25 Minuten lehnt mit 68 Prozent die deutliche Mehrheit ab. Zudem halten 55 Prozent die Reduzierung des Fragenkatalogs der theoretischen Prüfung für nicht sinnvoll. Dieses Meinungsbild bestätigt die Haltung des ACE seit Beginn der Debatte: So wichtig die Bezahlbarkeit ist, Sicherheit und Ausbildungsqualität dürfen nicht leiden.

Digitale Angebote stoßen bei den Befragten grundsätzlich auf Offenheit, doch bei der Verlagerung zentraler Ausbildungsbestandteile ins Digitale sind viele skeptisch. 70 Prozent halten Simulatoren für sinnvoll, etwa um das Fahren mit einem Schaltwagen zu üben. Vorgeschriebene Sonderfahrten teilweise im Simulator zu absolvieren, halten jedoch mehr als die Hälfte für nicht sinnvoll, bei den 18- bis 29-Jährigen sind es 66 Prozent. Auch beim Theorieunterricht zeigt sich Zurückhaltung gegenüber einem vollständig digitalen Modell: Selbst in der Gruppe der 18- bis 29-Jährigen erreicht die Abschaffung des verpflichtenden Präsenzunterrichts mit 47 Prozent keine Mehrheit. Insgesamt zeigt sich, dass viele, besonders Jüngere, digitale Angebote grundsätzlich annehmen, sie aber nicht als vollständigen Ersatz für Präsenzunterricht und Fahrpraxis im Auto sehen.

Der Vorschlag, dass Fahrschüler künftig bereits vor der Prüfung in Begleitung nahestehender Personen Fahrpraxis sammeln dürfen, stößt auf ein geteiltes Echo. Nur 42 Prozent befürworten eine solche Laienausbildung grundsätzlich. Auffällig ist, dass Ältere dem Konzept offener gegenüberstehen als Jüngere: In der Altersgruppe ab 60 Jahren stimmen 46 Prozent zu, bei den 18- bis 29-Jährigen sind es nur 36 Prozent.




Eine gute Ausbildungsqualität in der Fahrschule steht für 76 Prozent der Befragten an erster Stelle. Grafik: ACE

## Dashcams

Viele Autofahrer nutzen inzwischen eine Dashcam, um das Verkehrsgeschehen festzuhalten. Vor allem nach einem Unfall können die Aufnahmen helfen, den Ablauf besser nachzuvollziehen. Gleichzeitig bestehen jedoch häufig Unsicherheiten darüber, was rechtlich zulässig ist und welche Datenschutzvorgaben gelten. Grundsätzlich ist laut Automobil-Club Verkehr (ACV) eine Dashcam in Deutschland erlaubt. Entscheidend ist jedoch, wie sie eingesetzt wird. Zulässig ist die Nutzung nur dann, wenn die Kamera nicht dauerhaft filmt, sondern Aufnahmen anlassbezogen gespeichert werden und die Persönlichkeitsrechte anderer Verkehrsteilnehmer gewahrt bleiben. In der Praxis kommen dafür Dashcams zum Einsatz, die mit „Loop-Aufnahmen“ arbeiten. Dabei zeichnen sie fortlaufend kurze Sequenzen auf, überschreiben ältere Aufnahmen automatisch und speichern nur dann dauerhaft, wenn ein konkreter Anlass vorliegt, zum Beispiel nach einem Unfall.



Dashcam im Einsatz. Werkfoto: GettyImages/ACV



Schon beim Kauf sollte man darauf achten, dass der Akku abnehmbar und nicht fest im Rahmen verbaut ist. Werkfoto: R+V

## Blaue Flaggen unterwegs

**Ob Bundeswehr, Hilfsorganisationen oder Polizei - diese Organisationen sind regelmäßig mit Kolonnen aus mehreren Fahrzeugen unterwegs, um auf der Straße schnell und gezielt viele Einsatzkräfte und Material zu bewegen. Die Beispiele reichen vom Einsatz bei Naturkatastrophen oder Unglücken bis zu militärischen Szenarien.**

In solchen Fällen gelten die Kolonnen nach Paragraf 27 der StVO als „geschlossener Verband“. Dieser wird hinsichtlich der Verkehrsregeln wie ein einziges Fahrzeug behandelt. Kolonnen sollen stets im Verband bleiben können. Sie dürfen deshalb nicht unterbrochen und getrennt werden. Das hat Auswirkungen vor allem beim Überholen und an Kreuzungen. Überholen sollte man Kolonnen ausschließlich, wo es sicher ist, also vor allem auf Straßen mit mehr als einer Fahrspur pro Fahrtrichtung. Auch an Ampeln, Kreuzungen und Kreisverkehren gelten besondere Regeln: Ist das erste Fahrzeug der Kolonne schon in den jeweiligen Bereich eingefahren, dürfen alle weiteren Fahrzeuge ebenfalls passieren - auch wenn die Ampel für die Kolonne auf Rot umspringt.

Kolonnen sind meistens besonders gekennzeichnet. So tragen alle Fahrzeuge des Verbands eine blaue Flagge an der Fahrerseite. Das Abschlussfahrzeug ist mit einer grünen Flagge markiert. Hilfsorganisationen nutzen zudem oft die in ihren Fahrzeugen vorhandene Warntechnik: Sie fahren als Verband mit eingeschaltetem Blaulicht.




Die Kolonnenfahrt mit typischerweise bis zu 15 Fahrzeugen will gelernt sein. Werkfoto: GTÜ/Malteser Darmstadt/Fynn Heieck

## Abschleppen

Wer auf einem gebührenpflichtigen privaten Parkplatz länger stehen bleibt als bezahlt wurde, kann sofort abgeschleppt werden. Dies hat der Bundesgerichtshof klargestellt. Der Fahrzeughalter begehe im vorliegenden Fall verbotene Eigenmacht. Daher dürfe der Grundstückseigentümer das Fahrzeug abschleppen, ohne zu warten. Selbst wenn zuvor ordnungsgemäß ein Parkschein gelöst wurde (Az.: V ZR 44/25).

## Rückwärts

Wer rückwärtsfährt, muss laut Paragraf 9 Absatz 5 der Straßenverkehrsordnung (StVO) ausschließen, dass andere gefährdet werden. Daher wird dem Rückwärtsfahrenden beim Verstoß oftmals die volle Haftung zugesprochen. Experten verweisen auf eine Entscheidung des Oberlandesgerichts Schleswig, welches entschied, dass auf Parkplätzen diese Norm nicht unmittelbar angewandt werden kann. Die Richter entschieden sich daher für eine Haftungsquote von 50 Prozent (Az.: 7 U 87/25).

## Gefahren beim E-Bike-Laden

**E-Bike-Akkus wieder aufladen: In den eigenen vier Wänden ist das kein Problem. Anders sieht es in gemeinschaftlich genutzten Räumen oder am Arbeitsplatz aus. Dort ist eine Erlaubnis notwendig.**

Die meisten Elektrofahrräder werden mit einem Lithium-Ionen-Akku betrieben und lassen sich an einer normalen Steckdose aufladen. Geschieht dies in gemeinschaftlich genutzten Räumen wie Keller oder Tiefgarage, muss jedoch der Vermieter oder die Hausverwaltung zustimmen. Aus Brandschutzgründen kann das Laden sogar untersagt werden. Zudem muss der Stromverbrauch in diesen Gemeinschaftsbereichen für die Mietparteien getrennt abgerechnet werden können. Sonst handelt es sich beim ungefragten Laden um Stromdiebstahl.

Auch wer sein E-Bike für den Arbeitsweg nutzt und es im Büro wieder aufladen möchte, braucht eine Genehmigung. Unerlaubtes „Anzapfen“ von Strom kann hier ebenfalls als Diebstahl gewertet werden - und arbeitsrechtliche Konsequenzen haben. Das ist auch bei geringen Mengen der Fall. Die gute Nachricht: Immer mehr Unternehmen bieten ihren Mitarbeitenden inzwischen kostenlose Lademöglichkeiten - selbst, wenn das E-Bike nur privat genutzt wird.

Herstellernachweise: **Zunehmend:** Auto Club Europa e.V. (ACE), Schmidener Str. 227, 70374 Stuttgart, Tel.: 0711/5303-0; **Gefahren:** R+V Versicherung AG, Raiffeisenplatz 1, 65189 Wiesbaden, Tel.: 0611/533-0; **Blaue:** Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ), Vor dem Lauch 25, 70567 Stuttgart, Tel.: 0711/97676; **Dashcams:** ACV Automobil-Club Verkehr, An der Wachsfabrik 5, 50996 Köln, Tel.: 02236/9498104; **Abschleppen, Rückwärts:** ARAG SE, ARAG Platz 1, 40472 Düsseldorf, Tel.: 0211/98700700;
Redaktionelle Bearbeitung: AST