



zenturio/ist

BAVC-Bruderhilfe e.V. | Automobil- und Verkehrssicherheitsclub | www.bavc-automobilclub.de

Tag für Tag: Die Spritpreis-Rallye

Wer dieses Jahr mit dem Auto in den Urlaub gefahren ist, hat es am eigenen Leib erfahren: das rasante Auf und Ab der Spritpreise und die enormen Preisunterschiede zwischen Autobahn-Tankstellen und Tankstellen an Autohöfen oder Landstraßen. Das Treiben der Tankstellen und Mineralölkonzerne ist auch ein Thema, das das Bundeskartellamt beschäftigt. Die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe – kurz MTS-K – beobachtet den Handel mit Kraftstoffen und erhebt dafür die Daten von rund 15.000 Tankstellen in Deutschland. In regelmäßigen News und Quartalsberichten gibt sie Auskunft über ihre Beobachtungen auf dem Kraftstoffmarkt.

„Die Preisaufschläge an den Autobahntankstellen sind in den letzten Wochen noch einmal deutlich gestiegen. Derzeit bezahlt man an der Autobahn für Benzin und Diesel über 40 Cent mehr pro Liter. Hinzu kommt, dass sich das Muster der regelmäßigen Preisschwankungen im Laufe eines Tages geändert hat. Nachmittags ist eine weitere Preisspitze hinzugekommen. Gerade jetzt, zur Sommerferienzeit und bei langen Autoreisen in den Urlaub, lohnt es sich also umso mehr, Tank-Apps zu nutzen und Preise zu vergleichen.“ Dieses Fazit zieht Andreas Mundt, Präsident des Bundeskartellamts im Quartalsbericht vom 5. Juli 2024.

Tanken an der Autobahn

Ein schwankender Ölpreis ist das eine. Doch was sind die Ursachen für die permanent deutlich höheren Spritpreise an Autobahntankstellen? Wir haben nachgefragt.

Jürgen Ziegner, Geschäftsführer des Zentralverbands des Tankstellengewerbes ZTG e.V.,

äußerte sich dazu wie folgt: „Sehr kurz gefasst liegt die Ursache hauptsächlich in der Monopol-Stellung des Verpächters Tank & Rast, dem es vor allem über die Auktionen für die Kraftstoffeinlieferungsrechte gelungen ist, von den einliefernden Gesellschaften enorme Pachten zu bekommen. Diese Beträge müssen die Gesellschaften über eine erhöhte Marge wieder hereinholen, was in den letzten Jahren zu stark rückläufigen Absatzmengen an Autobahnstationen geführt hat, mit der Folge, dass die Pachtbelastung pro Liter noch weiter gestiegen ist.“

Daniel Kaddik, Geschäftsführer des Bundesverbands Freier Tankstellen (BFT), verweist darauf, dass das Bundeskartellamt die Vergabepraxis der Tank & Rast Gruppe zwar gebilligt habe. Doch er teilt Ziegners Einschätzung und ergänzt: „Da sowohl die Tank & Rast als Anbieter von BAT (Bundesautobahntankstellen, Anm. d. Red.) als auch der jeweilige Tankstellenbetreiber (Streckenmonopolist) eine (teil-)marktbeherrschende Stellung besitzen, handelt es sich um ein quasi zweistufiges Monopol ... mit den dazugehörigen Wohlfahrtsverlusten.“

Ein Sprecher der Tank & Rast Gruppe versicherte, dass dem Unternehmen sehr an attraktiven Spritpreisen gelegen sei, um möglichst viele Kunden anzusprechen. Jedoch hätten weder Tank & Rast noch deren Franchisepartner Einfluss auf die Verkaufspreise für Kraftstoffe an Autobahnen. Auch über die Entscheidungsfindung der Mineralölgesellschaften bei der Preisbildung für Kraftstoffe an einzelnen Standorten besitze Tank & Rast keine belastbaren Informationen.

(Fortsetzung auf Seite 2)

Liebes BAVC-Mitglied,

nicht nur die Temperaturen sind in diesem Sommer Achterbahn gefahren, auch bei den Spritpreisen gab und gibt es ein stetes Auf und Ab. Welche Faktoren dabei eine Rolle spielen und wie man sie auch zum eigenen Vorteil nutzen kann, erfahren Sie im Titelbeitrag dieser Ausgabe.

Um Sicherheitsabstände statt um Preisdifferenzen geht es im Beitrag zur Mathematik des idealen Autofahrens. Denn auch dafür lassen sich Bedingungen erkennen und beschreiben, die unsere Automobilität günstig beeinflussen oder behindern. Emotionen am Steuer kann die Mathematik zwar nicht erklären, aber in ihren Auswirkungen berücksichtigen.

Mit Haftungsfragen des Unwägbareren befasst sich der Verkehrsrechtstipp dieser Ausgabe: Wer haftet in Situationen, die niemand vorhergesehen hat?

Ein kurzes Resümee von seiner Reise ins Unbekannte zieht Florian Heiberger. Er ist mit dem E-Motorrad nach Island gefahren und hat ein paar Tipps für die, die es ebenfalls elektrisch in die Einsamkeit des Nordens zieht.

Essenzielles nicht dem Zufall zu überlassen, ist auch das Ziel der neuen Richtlinie zu Hygieneanforderungen für Kfz-Klimaanlagen, die wir kurz vorstellen.

Blieben Sie gesund, und seien Sie sicher unterwegs.

Katrin Sießl

Katrin Sießl
Geschäftsführender Vorstand



(Fortsetzung von Seite 1)

Bleibt abzuwarten, ob sich das deutlich höhere Preisniveau an den Autobahntankstellen auf Dauer halten kann oder die geringere Nachfrage zu einer Stabilisierung oder gar zu einem Rückgang des Preisabstands führt. Wenn direkt an der Autobahn gezapfter Sprit 40 Cent pro Liter mehr kostet – bei einer Tankfüllung von 60 Litern sind das immerhin 24 € –, empfiehlt sich ein Abstecher zum Autohof oder der Tankstelle an der Landstraße.

Eine weitere Preisspitze am Nachmittag

Im September sanken die Spritpreise zwar insgesamt etwas, was u.a. auch am zwischenzeitlich gesunkenen Ölpreis liegen dürfte. Doch günstigeres Tanken ist nicht überall und auch nicht auf Dauer garantiert. Denn es gibt eine Reihe weiterer Faktoren, die dabei eine Rolle spielen.

Als neues Phänomen im Preisgeschehen an deutschen Tankstellen stellte die MTS-K eine weitere Preisspitze am Nachmittag fest. Sie zeigte sich ab April im täglichen Muster eines durchschnittlichen Preisverlaufs. Dazu muss man wissen, dass die bundesweiten Durchschnittspreise der Kraftstoffsorten E5, E10 und Diesel im Tagesverlauf einem regelmäßigen Muster folgen.

Zwar weichen einzelne Tankstellen teilweise von diesem Muster ab. Als Trend ist es jedoch klar erkennbar. So erfolgen in der Regel viele kleine Preissenkungen und einige große Preiserhöhungen pro Tag. Die Preisspitzen sind dabei morgens stärker ausgeprägt als

abends, und der Durchschnittspreis sinkt im Tagesverlauf. Seit Ende April ist dieses Muster jedoch leicht verändert. Wie ein Vergleich der Muster des durchschnittlichen täglichen Preisverlaufs aller Tankstellen in Deutschland zeigt, wies der tägliche Preisverlauf ab Ende April sieben statt sechs Preisspitzen auf. Gleichzeitig ist die erste morgendliche Preisspitze weniger stark ausgeprägt. Die Anzahl der täglichen Preisspitzen erhöht sich seit Jahren, zuletzt im Frühjahr 2021 von fünf auf sechs.

Regionale Preisunterschiede

Wie die Daten zeigen, machte es auch im zweiten Quartal 2024 einen Unterschied, wo man in Deutschland tankte. Dennoch schwanden die regionalen Unterschiede gegenüber dem ersten Quartal ein wenig. Lag der Preisabstand zwischen dem teuersten und billigsten Bundesland am 31. März noch bei 8 Cent pro Liter Benzin oder Diesel, so betrug er am 30. Juni bei Benzin nur noch 5 Cent pro Liter und bei Diesel 6 Cent pro Liter.

Zu den teureren Tankregionen gehören einige ostdeutsche Bundesländer, insbesondere Sachsen. Im zweiten Quartal galt dies vor allem für Diesel. Benzintanken war hingegen in Thüringen, Sachsen, Bremen und Hamburg am teuersten. Für diese regionalen Preisunterschiede gibt es laut MTS-K folgende Erklärungen:

- **Embargo für russisches Öl:**
Das für russisches Öl und Mineralölprodukte geltende Embargo trifft die östlichen

Bundesländer stärker, da die Raffinerien PCK und Leuna auf russisches Öl ausgelegt sind. Ersatzbeschaffungen reichen nicht aus, um dieses Defizit auszugleichen.

• **Fehlende Importe:**

Da die eigene Raffinerie-Produktion nicht ausreicht, ist Deutschland insbesondere bei Diesel auf Importe angewiesen. Während westliche Bundesländer Mineralölprodukte hauptsächlich aus der Region Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen einführen, bezog der Osten Deutschlands diese Produkte traditionell eher aus Russland. Seit dem Embargo fallen auch diese Importe weg.

Gut zu wissen

- Gleiche Preise an Tankstellen sind noch kein Beleg für Absprachen, sondern können durch systematisiertes Beobachten der Konkurrenz und Anpassen der Preise entstehen.
- Tankstellen (bzw. die Unternehmen, die die Tankstelle betreiben oder die Preissetzungshoheit haben) dürfen ihre Spritpreise selbst bestimmen und frei setzen.
- Am günstigsten ist Tanken tendenziell abends kurz vor 19 Uhr und kurz vor 22 Uhr, am teuersten nachts oder frühmorgens.
- Der Anzahl der täglichen Preisänderungen sind in Deutschland gesetzlich keine Grenzen gesetzt. Laut MTS-K ändern die Tankstellen ihre Preise im Schnitt 18-mal am Tag. Autobahntankstellen ändern ihre Preise weitaus seltener.

Weitere Informationen zur Arbeit der MTS-K: www.bundeskartellamt.de

Elektrisch nach Island – Abenteuer E-Motorrad



Heiberger Work

Florian Heiberger ist BAVC-Mitglied und begeisterter E-Motorradfahrer. Mit seiner Energica Eva SS9 hat er sich bis nach Island gewagt.

Herr Heiberger, warum werden E-Motorräder von klassischen Motorradfahrern noch kritisch beäugt?

Viele Motorradfahrer schätzen den charakteristischen Klang und das Gefühl eines Verbrennungsmotors, das bei Elektromotorrädern fehlt. Zudem gibt es Bedenken hinsichtlich der Reichweite und der Ladeinfrastruktur, da viele

Fahrer lange Strecken zurücklegen möchten. Auch die Performance und das Fahrverhalten können für einige ein Thema sein, da Elektromotorräder oft ein anderes Fahrgefühl bieten. Es braucht vermutlich noch etwas Zeit, bis sich die Einstellung dazu ändert.

Was war die größte Herausforderung auf Ihrer Reise?

Die begrenzte Reichweite meines inzwischen etwas älteren Modells mit einer 14 kW-Batterie (inzwischen hat Energica 21 kW) und die Verfügbarkeit von Ladestationen. Island hat zwar einige, aber sie sind nicht so zahlreich wie in anderen Ländern, und die Entfernungen zwischen den Stationen können groß sein. Auch nicht ganz ohne waren die wechselhaften Wetterbedingungen und die rauen Straßenverhältnisse. Wichtig war der tägliche Blick auf den Wetterbericht, weil Temperatur und Wind die Reichweite beeinträchtigen. Solche Windstärken kennt man vom europäischen Festland nicht. Dann war ich froh über die 280 kg Eigengewicht meiner Maschine.

Gibt es Länder, die besonders für E-Motorradreisen geeignet sind?

Alle skandinavischen Länder bieten eine hervorragende Ladeinfrastruktur. Typ2-AC-Säulen sieht man dafür immer seltener. Diese werden auf CCS-DC umgebaut. So haben es Motorradmodelle wie LiveWire (US), Energica (IT) oder Verge (FIN) mit ihrer Gleich- und Wechselstromladung einfacher. Zero (US) und alle anderen mit Wechselstrom-Anschlüssen müssen hier schon genau schauen. Aber für alle kann eine Schuko-Verbindung ebenfalls genutzt werden. Letzte Möglichkeit: Bei einem Haus anklopfen und fragen, ob man ein wenig Strom bekommen könnte.

Welche Empfehlung haben Sie für Nachahmer?

Sucht Euch die wärmste Jahreszeit auf dieser Insel aus. Bucht die Fähre schon ein wenig früher. So kann man einiges an Kosten sparen.

Für weitere Informationen und Fragen: www.acdc.bike

Die Mathematik des idealen Autofahrens

$$x_n(t + \tau_n) = x_{n-1}(t) - d_n$$

Die Frage, wie und warum Staus entstehen, erregt nicht nur unsere Gemüter, sie beschäftigt auch kluge Köpfe. Zum Beispiel, wenn es darum geht, die Grundlagen für das autonome Fahren zu schaffen. Bei obiger Gleichung handelt es sich um eine von 27 Formeln, mit denen sich das Hintereinanderfahren von Autos mathematisch beschreiben lässt: Newell's car following modell.

Die Formel des US-amerikanischen Mathematikers Gordon Frank Newell beschreibt, wie Autos einander im Straßenverkehr folgen:

- $x_n(t + \tau_n)$ ist die Position des n -ten Autos zu einem Zeitpunkt t zuzüglich einer Zeitverzögerung τ_n (die Reaktionszeit, mit der der Fahrer auf das Verhalten des vorausfahrenden Autos reagiert).
- $x_{n-1}(t)$ ist die Position des $(n-1)$ -ten Autos (also des unmittelbar vorausfahrenden Autos) zu einem Zeitpunkt t .
- d_n ist der erforderliche Sicherheitsabstand zwischen dem n -ten und dem vor ihm fahrenden $(n-1)$ -ten Auto

Übersetzt man diese Formel nun in ein Diagramm, in das man die Positionen der Autos zu bestimmten Zeitpunkten einträgt, zeigt sich, dass sie sich gleichsam identisch bewegen, also zeitlich und räumlich den jeweiligen Werten für t und d entsprechend verschoben sind. Die Erkenntnis mag trivial erscheinen, dass Autos, die Kolonne fahren, Geschwindigkeit und Abstand aufeinander abstimmen müssen, um nicht zu kollidieren. Doch der Charme von Newells Formel liegt nicht nur in der Schlichtheit und Genauigkeit, mit der sie ideales Fahrverhalten beschreibt. Sie berücksichtigt dabei indirekt auch Faktoren, die dieses beeinträchtigen.

Der Charakter der Strecke spielt ebenfalls eine Rolle: Ist sie schnurgerade oder kurvenreich? Welche Geschwindigkeiten und welche Abstände für eine Strecke ideal sind, lässt sich empirisch bestimmen. Und wenn alle Fahr-

zeuge diese Werte einhalten, fließt der Verkehr. Wer jedoch aggressiv fährt, also spät bremst und früh beschleunigt oder ängstlich ist, zu früh bremst und zu zögerlich beschleunigt, trägt dazu bei, dass der Verkehrsfluss ins Stocken gerät, Stau entsteht und Kollisionen drohen. Diese Effekte lassen sich mit Newells Formel zeigen. Weshalb wir aggressiv oder ängstlich fahren hingegen nicht.

Doch auch dafür gibt es Erklärungsmodelle – nicht aus der Mathematik, aber aus der Handlungstheorie und Psychologie. Ein Ansatz dabei ist die Risiko-Homöostase bzw. Risikomotivationstheorie nach Wilde, erweitert durch Trimpop. Sie besagt, dass wir als Menschen jeweils einen Risikozustand bevorzugen, den wir durch unser Verhalten dann anstreben: Ist uns eine Situation zu langweilig, verhalten wir uns risikoreicher und fahren z. B. aggressiver. Erscheint uns die Situation bereits riskant, versuchen wir das Risiko durch unser Verhalten zu entschärfen, etwa indem wir bei schlechter Sicht langsamer fahren. Doch auch Emotionen wie Ärger oder Angst können sich in risikoreichem Verhalten äußern. Wobei sich in der Forschung hierzu ein Paradigmenwechsel abzeichnet.

Die Psychologin und Neurowissenschaftlerin Lisa Feldman Barrett bricht mit dem uralten Erklärungsansatz, wonach Emotionen in unseren Gehirnen und Körpern universell vorprogrammiert sind, sich unkontrolliert bahnbrechen und in unserem Gesicht und Verhalten äußern. Ihren Erkenntnissen zufolge sind unsere Emotionen die psychologischen Erfahrungen, die wir auf Grundlage unserer persönlichen Geschichte, unserer Physiologie und unserer Umwelt entwickeln.

Das würde bedeuten, dass wir unseren Emotionen nicht hilflos ausgeliefert sind, sondern Einfluss haben auf ihre Entstehung, Art und Intensität. Und das wiederum macht Mut, dass das mit dem idealen Verhalten beim Autofahren doch noch etwas werden könnte. Bevor die Autos komplett autonom fahren.

Die Linke zum Gruß

Sicher ist Ihnen schon mal aufgefallen, dass wir Moppedfahrer uns grüßen: einfach die linke Hand kurz vom Lenker, egal wie groß oder klein das Mopped jeweils ist. Roller-, Trike- und Quadfahrer grüßen eher nicht. Doch es gibt auch Ausnahmen.

Eigentlich war diese Geste immer unabhängig von der Motorleistung – ein Zeichen des Zusammenhalts und Zugehörigkeitsgefühls. Einige Rituale haben sich etabliert – z.B. auch die Motorradfahrergottesdienste. Und Hilfsbereitschaft ist noch immer ein Charakterzug über alle Stände, Generationen und Grenzen hinweg.

Leider bekommt diese heile Welt zunehmend Risse. Nicht alle Moppedfahrer grüßen zurück. Kaum einer hält oder bietet Hilfe an, wenn es drauf ankommt. Die Zunft fällt auseinander, was auch an den immer zuverlässiger werdenden Moppedts liegt. Streikt so ein vollelektronisches Teil doch mal, ist Selbsthilfe mit Bordwerkzeug kaum möglich. Auch die Verknappung der sozialen Restzeit hinterlässt Spuren: Spontane Ausflüge mit der Clique werden rar, dafür boomen bis ins Kleinste organisierte Touren zu den touristischen Hotspots. Vielleicht ist auch das ein Zeichen für eine All-inclusive-Mentalität: Ich bin wichtig, was andere denken oder fühlen, ist zweitrangig.

Das Zunehmen der Ich-Perspektive und das Schwinden der gemeinsamen Werte wird im automobilen Bereich – und immer da, wo wir uns nicht mehr als Menschen auf Augenhöhe und mit Respekt begegnen – weiter um sich greifen. Aber dagegen kann jede und jeder von uns etwas tun.

Die Linke zum Gruß (mit der Rechten muss ich den Gasgriff halten).

Ihr Michael Aschermann | www.kradapostel.de
Sprecher der Gemeinschaft christlicher Motorradgruppen (gcm) | www.verkehrcoach.com

IMPRESSUM

Herausgeber:

BAVC-Bruderhilfe e.V., Automobil- und Verkehrssicherheitsclub, Karthäuserstraße 3a, 34117 Kassel, Telefon 05 61/7 09 94-0
www.bavc-automobilclub.de

Verantwortlich i.S.d.P.:

Katrin Sießl, Geschäftsführender Vorstand
Konzeption, Layout/Realisation:

PEAK.B Agentur für Kommunikation GmbH, Tübingen
Herstellung: Druckerei Raisch GmbH, Reutlingen



Bruderhilfe e.V.

Automobil- und
Verkehrssicherheitsclub



Warnung vor Warnwesten aus dem Internet

Nach Berichten über Warnwesten aus dem Internet, die nicht oder nur mangelhaft reflektieren, weisen wir darauf hin, dass die vom BAVC angebotenen Warnwesten den Sicherheits- und Qualitätskriterien entsprechen und ihren Zweck erfüllen.



Allwetterreifen: M+S ist out.

Seit Oktober sind Allwetterreifen mit dem M+S-Symbol bei winterlichen Straßenverhältnissen nicht mehr erlaubt. Als wintertauglich gelten Ganzjahresreifen nur noch mit Alpine- (Schneeflocken-) Symbol. Wer mit M+S-Reifen erwischt wird, muss mit 60 bis 100 € Bußgeld und einem Punkt in Flensburg rechnen.



Haftungsfragen in speziellen Unfallsituationen

Im Straßenverkehr gibt es eine Vielzahl an besonderen Unfällen, bei denen sich schnell die Haftungsfrage stellt. Hier drei Fallbeispiele, wer bei einem Unfall unter speziellen Umständen haftet.

Unfall mit ohnmächtigem Fahrer:

Grundsätzlich gilt: Jeder Fahrzeugführer ist dafür verantwortlich, das Fahrzeug sicher zu führen. Er muss sicherstellen, dass er körperlich und geistig dazu in der Lage ist. Wird er jedoch unerwartet ohnmächtig, kommt der rechtliche Begriff der *höheren Gewalt* ins Spiel: Verliert ein Fahrer unerwartet und plötzlich das Bewusstsein, kann das als *höhere Gewalt* gewertet werden. In diesem Fall wäre der Fahrer nicht verantwortlich, da das Ereignis für ihn unvorhersehbar und unvermeidbar war. Die Haftung des Fahrers könnte entfallen.

War die Ohnmacht jedoch vorhersehbar – etwa durch eine bekannte Erkrankung oder vorherige Symptome –, könnte dem Fahrer Vorsatz oder Fahrlässigkeit vorgeworfen werden. Dann würde er haften. Die Kfz-Haftpflichtversicherung springt zwar in diesem Fall ein, sie kann jedoch im Rahmen des Regresses den Fahrer zur Rückzahlung der Schadenssumme verpflichten, wenn er wissentlich die Gefahr eingegangen ist. In der Praxis hängt die Haftung stark davon ab, ob die Ohnmacht vorhersehbar und vermeidbar gewesen wäre.

Unfall ohne Berührung – Motorradfahrer stürzt nach Bremsmanöver:

Einmal zu scharf gebremst und der nachfolgende Motorradfahrer kommt zu Fall. Doch was passiert, wenn ein Motorradfahrer stürzt, ohne dass es zu einer Berührung mit einem anderen Fahrzeug gekommen ist? Hier läge dann eine *mittelbare Verursachung* vor. Denn auch ohne direkte Kollision kann das Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers ursächlich für den Unfall sein.

So gilt als indirekte Verursachung, wenn ein Fahrzeugführer z. B. durch riskantes Fahrverhalten oder eine plötzliche Spurveränderung den Motorradfahrer zu einer starken Bremsung zwingt. Auch ohne dass eine Berührung stattgefunden hat, kann er für den Unfall haften, wenn sein Fahrmanöver vermeidbar oder fahrlässig war und direkt zum Sturz führte. Um die Schuld festzustellen, müssen Zeugenaussagen oder eventuell andere vorhandene Beweise herangezogen werden. Der Motorradfahrer muss nachweisen, dass das Verhalten des anderen Fahrers den Sturz verursacht hat.

Unfall beim Ausweichen vor Einsatzfahrzeugen:

Einsatzfahrzeuge wie Rettungswagen, Polizei oder Feuerwehr genießen im Straßenverkehr besondere Rechte. Sie dürfen bei eingeschaltetem Blaulicht und Martinshorn Verkehrs-

regeln brechen. Doch wie sieht die Haftung aus, wenn es zu einem Unfall kommt, weil ein Fahrer einem solchen Fahrzeug ausweicht?

Autofahrer sind verpflichtet, Einsatzfahrzeugen unverzüglich Platz zu machen (Ausweichpflicht). Gleichzeitig sollen sie aber sicherstellen, dass ihr Ausweichmanöver keine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer darstellt. Verursacht der Fahrer beim Ausweichen einen Unfall – z. B. weil er zu schnell oder unvorsichtig ausweicht –, haftet er in der Regel selbst.

Ein Einsatzfahrzeug trifft nur dann eine Mitschuld, wenn es sich unverhältnismäßig oder rücksichtslos verhalten hat – etwa bei einem unangemessen hohen Tempo in einer unübersichtlichen Situation. In der Praxis haftet meist derjenige, der das Ausweichmanöver unsachgemäß durchführt, es sei denn, das Einsatzfahrzeug hat durch grobe Fahrlässigkeit den Unfall mitverursacht.

Die BAVC-Verkehrsrecht-Tipps präsentiert:

Nicole Gronemeyer
Fachanwältin für Verkehrsrecht
Rechtsanwaltskanzlei Nicole Gronemeyer
Hemmstraße 165 | 28215 Bremen
Telefon 04 21/37 77 90 | Telefax 04 21/376 00 86
ng@gronemeyer.law | www.gronemeyer.law

Keimschleuder Klimaanlage

Neue Richtlinie zu Hygieneanforderungen für Kfz-Klimaanlagen

Hygienemängel im Lüftungssystem von Kraftfahrzeugen können die Gesundheit gefährden. Das nahmen der Verein Deutscher Ingenieure (VDI) und der Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe (ZDK) zum Anlass, im Juni auf einer Fachpressekonferenz die gemeinsam entwickelten neuen Hygieneanforderungen für Klimaanlagen in Kraftfahrzeugen vorzustellen.

„Richtlinie VDI/ZDK 6032, Pkw/Lkw“, so der etwas sperrige Titel der Richtlinie, die Risiken durch nicht oder nicht fachgerecht gewartete Klimaanlagen vorbeugen soll. Denn eine stinkende Klimaanlage ist nicht nur unangenehm, sie kann auch krank machen. Ursache dafür sind Bakterien und Schimmelpilze, die sich im Lüftungssystem ansiedeln und in die Atemwege gelangen. Laut Andreas Winkens, Vorsitzender der VDI-Richtliniengremien zur Lufthygiene, ist jedes dritte Fahrzeug stark

bis sehr stark belastet. Ein Risiko, das sowohl Pkw-Insassen als auch das Werkstattpersonal betrifft, wenn es mit kontaminierten Bauteilen nicht fachgerecht hantiert. Zwar widmeten sich die Werkstätten auch den Klimaanlagen, häufig jedoch nur unzureichend, so Winkens: „Man ist da bisher ein wenig zu lässig an die Sache herangegangen.“

ZDK-Vizepräsident und Bundesinnungsmeister Detlef Peter Grün ergänzt: „Fundierte Kenntnisse zur Kfz-Lufthygiene müssen Eingang in den Werkstattalltag finden.“ Hierzu wurde eine entsprechende Sachkundes Schulung von der Akademie Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (TAK) neu aufgelegt und im September auf der Automechanika vorgestellt.

Wer also beim nächsten Klimaanlagencheck sicherstellen will, dass die Luft danach rein ist, fragt am besten vorher, ob die Werkstatt bereits nach der neuen Richtlinie arbeitet.

Buchvorstellung:

GENIAL GEZÜNDET – die Autobiographie von Paravan-Gründer Roland Arnold

Mit seiner Erfindung und seiner Firma für Fahrzeugumbauten schenkt Roland Arnold nicht nur Menschen mit Behinderung automobile Freiheit. Er hat auch dem Automobilbau insgesamt innovative Impulse geliefert. Paravans *Space Drive* war die erste Drive-by-Wire-Lösung mit Straßenzulassung. Sie ermöglicht die multiredundante Steuerung von Motor, Bremse und Lenkung. Derartige Lösungen sind die Basis für manuelles Fahren ohne Lenksäule und essenziell für die Technik des vollautomatisierten Fahrens.

Über seinen Weg zum Erfolg hat der Unternehmer aus dem schwäbischen Aichelau, der zu Terminen mit Geschäftspartnern oder Größen aus Politik und Wirtschaft gerne mit dem eigenen Helikopter anreist, nun ein Buch geschrieben. Eines, das der Besitzer eines ausgerichteten Tornado-Jets auch als Inspiration für andere Menschen mit Ideen verstanden wissen möchte. *Härter-Verlag, 250 Seiten, 24 €*