

FahrSchulPraxis Juli 2014 - Ausgewählte Artikel dieser Ausgabe im WWW > mehr ...



[Durch Auswahl eines Links wird unterhalb dieser Auflistung der vollständigen Artikel bzw. weitere Informationen dazu angezeigt:](#)

[406 Inhalt](#)

[407 EDITORIAL: Es gibt viel zu tun ...](#)

[410 Aktuelle News: Autonomes Fahren - rechtlich schon alles klar? / Vision Zero teilweise schon Realität? / Very busy - Zentralruf der Autoversicherer](#)

[412 Beiratssitzung 16.05.14 Ulm: Aktuelles Recht und mehr](#)

[413 Philipp Riederle zur Generation Y – Eine Kurzfassung seines Referats](#)

[421 Treuhandverein – Überwachung wird teurer!](#)

[428 Wenn Tagesnachweise und Prüflisten fehlen: Schätzung - Sind Aufzeichnungen nach dem Fahrlehrerrecht auch Grundlage für steuerliche Gewinnermittlung?](#)

[430 Fahrerlaubnis auf Probe – 6 km/h drüber + Handy am Ohr = ASF?](#)

[443 Neue Prüfungsrichtlinie – Schutzkleidung bei Motorradprüfungen](#)

[454 Gerichtsurteile: \(2255\) Richtungspfeile sind verbindlich / \(2254\) Schwerwiegende Unfallflucht / \(2253\) Gefährliches Fahrmanöver / \(2252\) Routenplaner im Arbeitsrecht / \(2251\) Austritt aus einer GmbH / \(2250\) Zweifelhafte Auslandsführerschein](#)

Mitglieder des FLVBW finden die FPX als PDF-Datei im Downloadbereich des internen InternetForums...

---

**[Aktuelle News: Autonomes Fahren - rechtlich schon alles klar? /](#)**

# Vision Zero teilweise schon Realität? / Very busy - Zentralruf der Autoversicherer

© FahrSchulPraxis - Entnommen aus Ausgabe Juli/2014, Seite 410

## Autonomes Fahren – rechtlich schon alles klar?

„crash.tech“ ist ein wissenschaftliches Forum zur Fahrzeugsicherheit, das die TÜV SÜD GRUPPE alle zwei Jahre veranstaltet. Bei „crash.tech 14“ ging es am 8. und 9. April in München vor allem um Fahrerassistenzsysteme und um die Frage: Wird die Vision vom unfallfreien Fahren angesichts der zunehmend auch in Kleinautos verbauten Fahrerassistenzsysteme bald Wirklichkeit? Und weiter: Verringert der Weg zum automatisierten Fahren das Verletzungsrisiko für Fahrzeuginsassen? Kann deshalb künftig auf Forschung und Entwicklung zur passiven Sicherheit verzichtet werden? Die Antworten lassen sich so zusammenfassen: Assistenzsysteme können aktiv helfen, Unfälle zu vermeiden oder deren Folgen zu mindern. Deshalb darf aber die passive Sicherheit nicht vernachlässigt werden. Zur rechtlichen Beurteilung des autonomen Fahrens führte Ministerialdirigent Christian Weibrecht vom Bundesverkehrsministerium sinngemäß aus: Das Wiener Übereinkommen zum Straßenverkehr vom 8. November 1968 verlange vom Führer, jederzeit die alleinige Kontrolle über das Fahrzeug zu besitzen und stehe damit im Widerspruch zu Eingriffen durch moderne Assistenzsysteme und natürlich zum autonomen Fahren. 2013 sei deshalb ein Änderungsvorschlag zum Wiener Abkommen eingebracht worden, der schon angenommen sei und nun umgesetzt werden könne. Weibrecht wörtlich: „Damit ist juristisch der Weg frei für autonomes Fahren und für die Assistenzsysteme.“ Mit Blick auf die Vielfältigkeit der rechtlichen Fragestellungen zum autonomen Fahren klingt das Statement des Ministerialen etwas kühn.

Quelle: Motorjournalist 2/2014/GLH

## Vision Zero teilweise schon Realität

Mitte letzten Monats gab DEKRA eine Pressemitteilung heraus, die selbst notorische Pessimisten aufhorchen lässt. Danach ist „Vision Zero“ (Keiner kommt um. Alle kommen an.) keine Utopie mehr. DEKRA macht das an einer Auswertung der Unfallstatistiken aus 17 Europäischen Ländern in der Zeit von 2009 bis 2012 fest. Die DEKRA Unfallforschung zeigt, dass insgesamt 462 Städte mit über 50.000 Einwohnern in mindestens einem Jahr keine Verkehrstoten hatten. Damit, so DEKRA, sei bewiesen, dass die „Vision Zero“ keine Illusion sei, sagte Clemens Klinke, Mitglied des Vorstandes DEKRA SE. Zwar sei „Vision Zero“ insgesamt noch weit von der Realität entfernt, jedoch zeige die Auswertung, dass das Ziel in den urbanen Lebensräumen erreichbar sei und in vielen Städten Europas schon heute Wirklichkeit ist. Deshalb sei es notwendig, die Anstrengungen zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit zu intensivieren, speziell auch mit Blick auf die Schwerverletzten. Für Leser, die mehr darüber erfahren wollen: Der komplette DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2014 steht zum Download sowie als Blätterkatalog unter [www.dekra.de/verkehrssicherheitsreport-2014](http://www.dekra.de/verkehrssicherheitsreport-2014) zur Verfügung. Das Online-Tool mit der Übersicht über die Städte ohne Verkehrstote in 17 europäischen Ländern ist abrufbar unter [www.dekra-vision-zero.com](http://www.dekra-vision-zero.com)

Quelle: DEKRA/GLH

## Very busy – Zentralruf der Autoversicherer

Der Zentralruf der deutschen Autoversicherer ist gut beschäftigt. Nach einer Pressemitteilung des GDV half der Zentralruf im Jahr 2013 fast 27.000 Mal. In den Ferienmonaten gehen täglich bis zu 125 Unfallmeldungen aus dem Ausland ein. Die meisten Auslands-Unfallmeldungen deutscher Autofahrer kommen aus Frankreich und Italien. Der GDV weist einmal mehr darauf hin, dass der EU-Unfallbericht und die EU-weite Notrufnummer 112 wichtige Helfer sind, besonders wenn es im Ausland kracht. Der

GDV mahnt zugleich, die deutschen Autofahrer seien sehr nachlässig bei der Vorbereitung auf einen möglichen Unfall im Ausland. Das wisse man aus einer vom GDV im Juni 2013 durchgeführten Befragung. Der EU-Unfallbericht helfe, einen Unfall präzise aufzuzeichnen und im Bild festzuhalten. Die unkomplizierte Protokollierung des Unfalls ist in mehreren Sprachen möglich. Deshalb gehört der Europäische Unfallbericht (herunterzuladen unter: [www.kfz-auskunft.de/info/unfallbericht.html](http://www.kfz-auskunft.de/info/unfallbericht.html)) in jedes Auto und in jeden Tankrucksack. GDV/GLH