

Auto nicht einfach mit Gepäck vollstopfen

Tipps für sicheres Fahren und richtiges Beladen des Wagens

In der Urlaubszeit sind sie wieder auf den Autobahnen unterwegs – bis zum Dach mit Gepäckstücken vollgestopfte Autos. Doch Vorsicht: Ungesicherte oder falsch verteilte Ladung kann auch bei Fahrten mit dem Pkw leicht zu Unfällen führen. Starkes Bremsen macht dann aus falsch abgelegten Gegenständen gefährliche Geschosse. Eine zu schwere Ladung kann bei Kurvenfahrten die Stabilität des Autos zudem negativ beeinflussen.

Tipps für das richtige Verstauen von Gepäck und Gegenständen gibt der TÜV Süd: Grundsätzlich darf das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs nie überschritten werden. Die erlaubte Zuladung kann man durch einen Blick in die Fahrzeugpapiere errechnen. Dort sind „Leermasse“ und „zulässige Gesamtmasse“ verzeichnet. Wer das Leergewicht vom zulässigen Gesamtgewicht abzieht, erhält die erlaubte Zuladung in Kilo. Für den Fahrer sind in beiden Angaben bereits pauschal 75 Kilo enthalten. Das Gewicht der Beifahrer zählt dagegen als Zuladung.

Gewichtige Gepäckteile gehören auf jeden Fall in den Kofferraum oder das Gepäckabteil des Fahrzeugs. Das zusätzliche Gewicht auf der Hinterachse verbessert sogar das Fahrverhalten. Damit nichts verrutschen kann, sollte der Fahrer beim Beladen auch keine Lücken lassen. Schwere Teile sollte man möglichst dicht an der Hinterachse verstauen. Auch bei Fahrten mit umgeklappter Rückbank sollte man schwere Gegenstände nach unten laden. Nach oben gehören die leichteren Teile. Dort kann man sie nötigenfalls mit Netzen oder Spanngurten sichern. So können sie nicht durch das Auto fliegen.

Wenn der Blick durch den Rückspiegel verbaut ist, müssen zumindest beide Außenspiegel richtig eingestellt sein. Bremsen und Beschleunigen wird bei einem schwer beladenen Wagen schwieriger – Brems- und Überholwege werden länger. Vor der Fahrt mit dem beladenen Fahrzeug empfiehlt es sich, ein paar Runden auf bekanntem Territorium zu drehen, um ein besseres Gefühl für das schwerere Fahrzeug zu bekommen. (AP)

Unter 15 nur zwei Stunden für Ferienjob

Jugendliche unter 15 Jahren dürfen in den Ferien nur zwei Stunden pro Tag an maximal fünf Wochentagen jobben. Sie müssen dafür zudem die Erlaubnis ihrer Eltern einholen, erläutert die Deutsche Rentenversicherung in Bad Homburg. Der Aushilfsjob darf weder die Sicherheit noch die Gesundheit der Jugendlichen gefährden. Schüler im Alter zwischen 15 und 16 Jahren können zusätzlich während der Schulferien vier Wochen pro Kalenderjahr länger jobben. Erlaubt sind dabei höchstens acht Arbeitsstunden pro Tag zwischen 6 und 20 Uhr. (dpa/tmn)

Einbruchssichere DIN-Haustüren

Bei Eingangstüren können sich Hausbesitzer nicht allein auf den Begriff „einbruchssicher“ verlassen. Die Türen sollten vielmehr speziellen DIN-Normen entsprechen, rät der Verband Privater Bauherren (VPB) in Berlin. Nur bei Haustürmodellen mit der neuen DIN-V-ENV-1627-Kennzeichnung handle es sich ausdrücklich um geprüfte und zertifizierte einbruchhemmende Türen. Diese bestanden aus einem Guss: Türblatt, Schloss, Zarge und Beschlag seien genau aufeinander abgestimmt und Schwachstellen dadurch ausgeschlossen. (dpa)

Spionkameras beim Geldabheben

Immer häufiger buchen Betrüger mit Daten, die sie am Geldautomaten ausgespäht haben, hohe Beträge vom Konto ab. Das Skimming, wie Fachleute das Ausspähen von Kontodaten und PIN-Nummern nennen, gibt es auch in den klassischen Urlaubsländern. „Mit einer Spionkamera wird die PIN bei der Eingabe von oben abgefilmt“, erläutert ein Europol-Sprecher in Den Haag die Taktik. Laut Bundeskriminalamt (BKA) wurden 2008 insgesamt 514 Geldautomaten oder Lesegeräte festgestellt, an denen deutsche Kartendaten abgegriffen wurden. Im Jahr davor waren es 332.

Bereits am Eingang zum Kreditinstitut werden die Kontodaten ausgelesen, am Automaten dann bei der Eingabe die PIN. Ideal schützt sich daher derjenige, der zwei Karten hat und den Türöffner der Filiale mit einer anderen Karte betätigt als mit der, mit der er dann die Transaktion am Geldautomaten vornimmt. „Also mit der Kreditkarte zum Beispiel die Tür öffnen und mit der EC-Karte abheben“, empfiehlt Harald Schmidt, Geschäftsführer bei der Polizeilichen Kriminalprävention in Stuttgart. (dpa)



Gesundes Wohnen beginnt schon bei der Wahl des Vergipsungsmaterials und der Wandfarbe

Foto: Fotolia/Majo

Guter Rat gegen giftige Wohnraumluft

Vom Schimmel bis zu ausgasenden Stoffen in Wand und Boden: Hausbesitzer können vorbeugen – Experten am Lesertelefon

Viele Leser erkundigten sich bei unserer Telefonaktion über den Zusammenhang von Gesundheit und Baustoffen – hier eine Auswahl der gestellten Fragen.

VON SABINE KLOTZBÜCHER

Ich habe seit 15 Jahren Atemwegsbeschwerden und allergische Reaktionen. Keine Therapie hat bis jetzt geholfen. Kann das Problem aus den Wohnräumen kommen?

Sie sollten nach der Konsultation eines Arztes Ihre Wohnung durch einen sachverständigen Baubiologen auf mögliche Belastungen begutachten lassen, zum Beispiel auf Schimmelpilze, auf Formaldehyd und andere Schadstoffe.

Ich habe Schimmel im Keller. Dabei achte ich gerade jetzt im Sommer darauf, viel zu lüften. Innenräume sollten in solchen Fällen nur gelüftet werden, wenn die Temperatur der Außenluft kälter ist als die drinnen. Im Sommer kann die warme Außenluft viel Wasser aufnehmen. Wenn diese warme und feuchte Luft in den Keller gelangt, schlägt sich die Feuchtigkeit an den viel kälteren Wänden oder Oberflächen nieder. Auf solchen feuchten Oberflächen wächst dann der Schimmelpilz, denn in der Luft und auf Materialoberflächen befinden sich immer Schimmelpilzsporen.

Woher weiß ich, wann ich lüften soll?

Mit einem Thermohygrometer können Sie die Luftfeuchtigkeit einfach überwachen. Diese Investition von 20 bis 30 Euro lohnt gewiss. Wenn Sie die Feuchtigkeit nur schwer abblühen können oder es zu aufwendig ist, empfehlen wir eine elektronisch geregelte, kontrollierte Lüftung.

Wir haben Schimmel in unserer Wohnung selbst saniert, indem wir neu tapeziert und gestrichen haben. Nun fängt es an einer Stelle wieder zu schimmeln an. Was sollen wir tun?

Der Schimmel wird immer wieder wachsen, solange es zu feucht ist. Das Wichtigste ist, die Ursache für die Feuchtigkeit in der Wohnung zu finden und zu beseitigen. Haben Sie die Ursache gefunden, können Sie einen kleineren Befall bis zu einem halben Quadratmeter selbst entfernen, sofern Sie nicht allergisch auf Schimmelpilze reagieren oder an einer schweren Erkrankung leiden.

Nach dem Einbau der neuen Fenster trat Schimmelbefall an den Außenwänden unserer Eigentumswohnung auf. Die Hausgemeinschaft stimmte gegen eine Dämmung der Außenfassade. Was können wir tun?

Neue, dichtere und gut wärmeisolierte Fenster ändern die raumklimatische Situation in Ihrer Wohnung entscheidend. Stellte früher

das Fenster die kälteste Oberfläche im Raum dar, sind es nach dem Umbau schlecht gedämmte Außenwände. Die Feuchtigkeit der Luft kondensiert folglich an den kalten Wänden, und es kommt zu einem Schimmelpilzbefall. Auch wird der Luftaustausch mit der Außenluft drastisch reduziert. Daher müssen Sie zusätzlich auf mehrmaliges tägliches Lüften achten.

Die Außenwände unseres Hauses, Baujahr 1984, sind mit Faserzementplatten verkleidet. Innen und außen ist viel Dämmung aus alter Glaswolle. Gehen davon Gefahren aus?

Risiken entstehen vor allem bei Umbauten und Sanierungen. Wenn alte Faserzementplatten oder Dämmungen sichtbar in Innenräumen vorhanden sind, sollten diese fachgerecht entfernt werden. Im Außenbereich besteht kein direkter Handlungsbedarf. Hier können die Fassadenbekleidungen schrittweise, z. B. im Rahmen einer energeti-

schen Sanierung, ausgetauscht werden. Wichtig ist die fachgerechte Durchführung.

Wir wollen das Haus nach gesundheitlichen Kriterien sanieren. Wird das nicht zu teuer?

Jedes Unternehmen mit einem vernünftigen Qualitätsanspruch kann auf eine gesündere Bauweise wechseln. Oft sind es lediglich kleine Änderungen am Verhalten der Handwerker und die Auswahl von emissionsgeprüften Baustoffen. Gesund bauen ist in der Regel nicht teuer.

Ich plane einen Neubau. Die Handwerker versprechen mir, dass sie gesund bauen. Wie kann ich dies sicherstellen?

Lassen Sie sich unbedingt die gesundheitliche Qualität Ihres Bauvorhabens vertraglich zusichern. Nur eine vertragliche Absicherung bietet Ihnen nach der Fertigstellung die Sicherheit, dass Sie die gewünschte Qualität wirklich bekommen. Vom Umweltbundesamt und von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) gibt es hier entsprechende Empfehlungswerte (siehe Tipps).

Wir konzipieren gerade ein gesundes Kinderzimmer. Welche Baustoffe können wir verwenden und den Handwerkern nennen?

Verwenden Sie nur emissionsgeprüfte Baustoffe. Im Einzelfall lohnt es, einen Experten für Wohngesundheit hinzuzuziehen.

Meine Kinder haben Allergien, deshalb sind uns gesunde Baustoffe besonders wichtig. Wie können wir dies berücksichtigen?

Nur durch eine umweltmedizinische Untersuchung und getestete Baustoffe. Das ist wichtig, wenn die Baustoffe z. B. stark riechen oder wenn Sie im Kontakt damit allergische Reaktionen zeigen. Gut ist es, wenn Prüfzeugnisse zu den Inhaltsstoffen vorliegen.

Tipps

Informationen und Labels für gesunde Baustoffe

- Informationen zum Thema gesunde Raumluft und/oder Vermeidung von Schimmelpilzbefall geben die Webseiten des Landesgesundheitsamts Baden-Württemberg und des Umweltbundesamts: www.gesundheitsamt-bw.de und www.umweltbundesamt.de
- Kriterien und Grenzwerte für Raumluftkonzentrationen von Schadstoffen gibt der „Leitfaden für die Innenraumhygiene in Schulgebäuden“, herausgegeben vom Umweltbundesamt. Es kann kostenlos bezogen werden bei GVP Gemeinnützige Werkstät-

ten Bonn, In den Wiesen 1–3, 53227 Bonn, Telefon: 02 28 / 9 75 32 09.

- Empfehlungswerte des Umweltbundesamts und der Weltgesundheitsorganisation gegen Schadstoffe in Räumen fasst der Gesundheitsspass von Sentinel-Haus zusammen: www.sentinel-haus.eu
- Eine erste Orientierung über Anbieter emissionsgeprüfter Baustoffprodukte geben das Natureplus-Qualitätszeichen und das Label des Kölner Eco Instituts: www.eco-institut.de bzw. www.natureplus.de. (kür)

Wie Autofahren künftig noch sicherer werden soll

Gurtpiepser zählen neben ESP inzwischen zu den wichtigsten Assistenzsystemen – Airbags verbesserungsbedürftig

VON GREGOR PREISS

ESP, ESC, SBR – alles klar? Wer sich heute ein Auto kaufen will, benötigt erst mal einen Grundkurs in englischer Elektronik, um zu verstehen, was sich hinter den technischen Helferlein genau verbirgt. Ein Verbraucherschutzverein vereinfacht das Ganze – und bezieht die Sicherheitssysteme in sein neues Bewertungssystem mit ein.

Dass das ganz hilfreich sein kann, zeigt das Beispiel Brilliance BS 4. Ursprünglich war der Billigimport aus China als „Premium-Limousine zum Sparpreis“ in Europa angetreten. Die Grundausstattung Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Seiten-Airbags vorne, ABS, elektronischer Bremskraftverteiler des Brilliance BS 4 erweckte den Eindruck zumindest ausreichender Sicherheitsstandards. Doch dann unternahm der ADAC den ersten Crashtest – und der Brilliance erlitt ein Fiasko. Beim Frontalaufprall riss das Bodenblech auf, der Kopf des Fahrers schlug trotz Airbags auf das Lenkrad. Bei einem Seitenaufprall mit Tempo 64 hätte es kaum eine Chance auf ein Überleben der Insassen gegeben. Ergebnis: Einen Sicherheitsstandard wie vor zehn Jahren.

Entsprechend verheerend fiel die Bewertung nach dem neuen System von Euro NCAP (New Car Assessment Programme) aus, dem der Crashtest zugrunde liegt und das als Maßstab für Hersteller und Käufer

in Sicherheitsfragen dient. Neuerdings rechnet die Organisation auch passive Sicherheitssysteme mit in die Benotung ein. Dort erhielt der Brilliance gar keine brillanten null von sieben Punkten.

„Mit dem alten Bewertungssystem wäre der Brilliance BS 4 noch mit einer halbwegs ordentlichen Bewertung davongekommen“, erläuterte der NCAP-Verantwortliche von der Bundesanstalt für Straßenwesen (Bast), Andre Seeck, bei einer Veranstaltung des Auto Club Europa (ACE) in Stuttgart. Das alte System reduzierte die Sicherheit eines Fahrzeugs auf die Bereiche Insassen- und Fußgängerschutz. Jetzt werden auch die elektronischen Sicherheitssysteme mit in die Bewertung einbezogen. Die Verantwortlichen der europäischen Organisation erhoffen sich so einen erhöhten Druck auf die Hersteller, lebensrettende Systeme serienmäßig zu liefern oder wenigstens anzubieten – und in der Folge weniger Verkehrstote.

Zu den Systemen mit dem größten Sicherheitsgewinn zählen der Seat Belt Reminder (SBR), besser bekannt als Gurt-Bimmel, und das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP (oder ESC). Die Erweiterung des Anti-Blockier-Systems gilt nach dem Gurt mittlerweile als wichtigster Lebensretter im Auto. Einer Studie von Daimler zufolge könnten durch ESP 42 Prozent aller Unfälle vermieden werden. Bislang gibt es das System in Serie aber meist nur für die

Ober- und Mittelklasse. Anders der SBR: Auf den von vielen Autofahrern als nervtötend empfundenen Warnton bei Nichtanschnallen verzichten heute selbst die meisten Kleinwagenhersteller nicht mehr. Studien sagen durch den SBR einen Anstieg der Anschnallquote von derzeit 84 auf bald 97 Prozent voraus. Berücksichtigt man, dass jeder zwölfte getötete Insasse den Unfall mit Gurt überlebt hätte, könnte die Zahl der Unfalltoten um zwölf Prozent gesenkt werden.

Aktive Sicherheitstechnik bisher nur in Luxuskarossen

„Durch das neue NCAP-Verfahren wird die Verbreitung von ESP beschleunigt“, glaubt Seeck. 2007 lag die Ausstattungsrate bei neu zugelassenen Wagen in Deutschland bei 79 Prozent (Europa: 50 Prozent). Je nach Modell schlagen SBR und ESP mit 100 bis 1000 Euro zu Buche.

Doch das Potenzial der passiven Sicherheitsmodule ist zumindest in Deutschland annähernd ausgereizt. Anders der Bereich aktive Sicherheitstechnik mit automatischem Bremsassistenten, Abstandsregler oder Spurhalteassistent. Diese Techniken sind weitgehend entwickelt und serientauglich, bisher aber nur Bestandteil einiger Luxuskarossen. Deshalb werden sie in naher Zukunft auch keinen entscheidenden Ein-

fluss auf die Unfallstatistik haben (die aktuellen Zahlen weisen 2008 als das Jahr mit den wenigsten Unfällen aller Zeiten aus).

Was das Potenzial althergebrachter Sicherheitstechniken wie Airbag oder Knautschzone angeht, sind sich die Experten uneins. Die einen sehen auch hier das Ende der Fahnenstange erreicht; andere wie Ingenieur Seeck glauben an weitere Entwicklungsmöglichkeiten. Nicht beim Frontal-, aber beim Seitenaufprall, auf den ein Drittel aller Verkehrstoten in Deutschland zurückgehen. Noch gibt es viele Neuwagen, die nur den Kopf, nicht aber den ganzen Körper schützen. Auch was die individuelle Airbag-Ausrichtung nach Größe und Gewicht des Fahrers angeht, könne noch viel verbessert werden, meint Seeck.

Für den ACE besteht die Herausforderung nun darin, „wesentlich schneller als bisher eine breite Abdeckung der Fahrzeuge mit neuen Fahrerassistenzsystemen zu bewerkstelligen“. Sicherheit im Auto dürfe keine Frage von Oberklasse, Schick und Komfort sein, sondern sei eine Frage von Leben und Tod. Heißt: Mehr Vorschriften.

Doch (noch) sieht die Realität anders aus. So gibt es am Brilliance nach dem Crashtest-Desaster keine wesentlichen Änderungen. Einzig der Gurtpiepser gehört künftig zur Standardausstattung.

www.euroncap.com