



VERGESSENE VERKEHRSREGELN

FOLGE 2

Zum Riskieren von Knöllchen, Gefährdung oder Unfällen haben Taxifahrer mehr Zeit als andere. Wir erinnern mit einer kleinen Serie an leicht vermeidbare Gefahren.

Fragt man frische P-Schein-Absolventen, was man als Taxifahrer darf, was andere nicht dürfen, so liegt auf Platz 1 die Antwort „Busspuren benutzen“ und – mit einigem Abstand – auf Platz 2 das „Halten in zweiter Reihe“, wobei die Definition von „Halten“ sich dann schon als weniger bekannte Größe entpuppt, zumindest wenn man den berühmten schweren Koffer erwähnt, der der klapprigen Oma im vierten Stock gehört.

BUSSONDERFAHRSTREIFEN: TABU, WENN KEIN ZUSATZSCHILD DABEI IST

Der geneigte Leser weiß, dass das hier rechts abgebildete blaue Schild (Zeichen 245) ausschließlich für Linienbusse gilt und nicht für Reisebusse, Einsatzfahrzeuge, Taxen, Lkw, Elektroautos, Skateboardpiloten oder Radfahrer. Diese dürfen nur bei entsprechender Zusatzkennzeichnung die Busspur mit benutzen. Sicherlich haben in Berlin die meisten Busspuren Zusatzschilder (etwa „Taxi frei“, Zeichen 1026-30), doch eben nicht überall. Verläuft die Busspur beispielsweise auf einem Straßenbahngleis, können Sie ziemlich sicher sein, dass Taxen sie nicht benutzen dürfen. Unberechtigte Benutzung eines Sonderfahrstreifens macht 15 Euro, im Kombi-Sparpaket mit Bus oder Straßenbahn behindern 35 Euro.

Was die Vorfahrt betrifft: Wer berechtigt (!) auf einer Busspur fährt, muss die Busampel beachten, auch abends auf einer Busspur, die nur morgens gilt. Wenn ein Sonderlichtzeichen leuchtet, muss man die „normale“ Ampel ignorieren. Leuchtet kein Sonderlichtzeichen,

so muss man die „normale“ Ampel beachten. An vielen Stellen (z. B. am Ernst-Reuter-Platz) gibt nur ein einziges Sonderlichtzeichen den Bussen und Taxen zwei Sekunden vor dem übrigen Verkehr freie Fahrt. Für die restliche Umlaufdauer der Ampel gelten die „normalen“ Lichtzeichen. Wer unberechtigt (mit einem Privat-Pkw) die Busspur benutzt, darf nicht die Busampel beachten, sondern muss die „normale“ Ampel

beachten, ansonsten begeht er ggf. einen Rotlichtverstoß. Leider ahnen viele der Nervensägen, die „unsere“ Busspuren unbefugt befahren, diese Gefahr anscheinend. Nach den Sonderlichtzeichen muss man in der StVO eine Weile suchen. Man wird um ein paar Ecken auf die BOStrab verwiesen, wo sie in Anlage 4 Nr. 3 zu finden sind, da sie ursprünglich dem Straßenbahnverkehr dienen.

Weniger bekannt ist eine andere Regelung. Sonderfahrstreifen haben ja den Sinn, dass man auf ihnen schneller vorankommt. Stellen Sie sich vor, alle stehen im Stau, aber die Busspur ist frei, so dass Sie mit bequem eingestelltem Sitz und triumphierendem Lächeln 50 km/h fahren. Jetzt entschließt sich am Rand ein Fußgänger, spontan die Straßenseite zu wechseln, sieht mit einem Blick den Stau und trabt über die Straße. Ehe Sie sich versehen, gibt es ein unschönes Geräusch, und Sie haben den Ärger mit der Leiche.






Um diese Gefahr auszuschließen, regelt die StVO, dass auf einer Busspur nur „geringfügig schneller“ gefahren werden darf als auf den Fahrstreifen daneben (§ 7, Abs. 2a). Das heißt, wenn bei Stau der Verkehr nebenan stillsteht, darf man genau genommen nur Schritttempo fahren. Sicherlich hält sich daran kaum jemand, schon weil Taxifahrgäste, die etwa ihren Flug erreichen möchten, dafür wenig Verständnis haben werden. Wir können nur dringend empfehlen, in solchen Situationen eiserne Geduld, den Bremsfuß in Bereitschaft und die Augen überall zu haben. (In der Hauptstraße in Schöneberg kann übrigens in der Regel nichts passieren, da dort die meisten Busspurbenutzer die vorbildliche Geschwindigkeit von 0 km/h haben.)

Ebenso wenig bekannt und leicht kurios: Für Taxen gilt wie für Busse, dass Halten auf Busspuren nur an Bushaltestellen erlaubt ist, und das nur, so lange kein Bus behindert wird (Anlage 2 zu § 41 Abs. 1, Abschn. 5, Nr. 25). Nun gibt es sicherlich praktikablere Verhaltensweisen, als einem Winker durch das offene Beifahrerfenster zuzubrüllen, er möge schnell bis zur nächsten Bushaltestelle vorlaufen, weil man erst dort halten dürfe. Doch tun wir generell und überall gut daran, uns bei jeglichem Halten die Mühe zu machen, ein Plätzchen mit minimaler Behinderung des übrigen Verkehrs zu suchen. Das ist ein Aufwand von drei Sekunden, der auch das Image des Taxigewerbes enorm verbessern kann.

Auch wissenswert: Wer beim Rechtsabbiegen eine Busspur kreuzt, sich über einen unberechtigten Busspurbenutzer ärgert und ihm durch Ausbremsen einen kleinen Teil seiner verdienten Strafe zuteil werden lässt, zahlt bei Gefährdung 70 Euro. Bei einem so verursachten



LICHTZEICHEN AUF SONDERFAHRSTREIFEN

-  Halt
-  Halt zu erwarten
-  Fahrt freigegeben nur geradeaus
-  Fahrt freigegeben nur nach rechts
-  Fahrt freigegeben nur nach links
-  Fahrt freigegeben

unter Beachtung der Abbiegeregeln nach § 9

Unfall zahlt er 85 Euro, bekommt einen Punkt und haftet wahrscheinlich zu einem bis zwei Dritteln. Selbstjustiz: schlechte Idee. Fotografieren und anzeigen: gute Idee.

ENTWEDER KINDERSITZE ODER PLATZ FÜR GEPÄCK

Dass für Taxifahrer keine Ausnahme mehr von der Anschnallpflicht besteht, hat sich herumgesprochen. Nur bei Schritttempo (z. B. beim Vorrücken am Halteplatz), beim Rückwärtsfahren und auf Parkplätzen darf unangeschnallt gefahren werden (weitere Ausnahmen gelten unter anderem in Linienbussen, beim Behindertenfahrdienst und für Paketzusteller).

Die Entscheidung, wie viele Kindersitze man mitführen soll, ist für Taxiunternehmer mit normal kleinem Kofferraum nicht einfach. Kindersitze, Anschnallgurte und Rollstuhlnutzer-Rückhaltesysteme sind Thema im § 21 der StVO.

Kinder, die ihren zwölften Geburtstag noch nicht hatten und noch nicht 1,50 Meter groß sind (man beachte das Wort „und“), dürfen nur mit „geeigneten Rückhaltesystemen“ befördert werden (was ab dem 3. Kind nicht mehr gilt, denn das Mitführen von mehr als zwei Kindersitzen wäre etwas viel verlangt). Im Vermittlungssystem bei Taxi Berlin gibt es diesbezüglich drei unterschiedliche Merkmale: Babyschale (bis ca. ein Jahr), Kindersitz 1-3 Jahre (die große Ausführung, die bei geringer Kofferraumgröße immer noch reichlich Platz einnimmt, im Foto rechts) und Kindersitz ab 3 Jahre (die platzsparende Sitzerrhöhung, die in der Mercedes-E-Klasse und in VW-Taxis serienmäßig aus der Rückbank geklappt werden kann). Die Betonung des Wortes

„und“ im Satz oben bedeutet: Große Kinder, die mit elf Jahren schon 1,60 m groß sind, sind ohne Kindersitz zu befördern. Erwachsene mit einer Körpergröße unter 1,50 m sind selbst verantwortlich für ihre Entscheidung, wie sie gesichert sein möchten.

Wir empfehlen dringend, es mit Kindersitzen genau zu nehmen. Ein Kind unzureichend gesichert mitzunehmen, kostet 30 Euro, bei mehreren Kindern 35 Euro. Das ist billig, doch der Haken liegt im Risiko. Das ist vergleichbar dem einer Schwarzfahrt oder der Mitnahme von mehr Personen als im Fahrzeugtyp erlaubt: So lange „alles gutgeht“, denkt man nicht darüber nach. Geht aber etwas schief und der unzureichend gesicherte Fahrgast kommt zu Schaden, sind die Folgen mitunter schlimm und teuer, und teuer bedeutet im ungünstigen Fall nicht nur mal eben ein paar läppische tausend Euro, sondern richtig teuer. Ein besonders gefährlicher Fehler ist es, wenn eine Person ein Kleinkind auf den Schoß nimmt und mit angurtert. Dann reicht eine scharfe Bremsung oder ein Auffahrunfall aus, um das Kind zu zerquetschen.

Verlangen Sie auch von Ihren Fahrgästen, sich anzuschnallen! Wenn Ihr Auto sich bei einem Unfall ruckartig dreht oder überschlägt, fliegen unangeschnallte Menschen mit ihrem Körpergewicht wie Geschosse durch den Innenraum. Dann haben Sie möglicherweise keinen Ärger mehr mit der Leiche, da Sie selbst eine sind. ■ ar

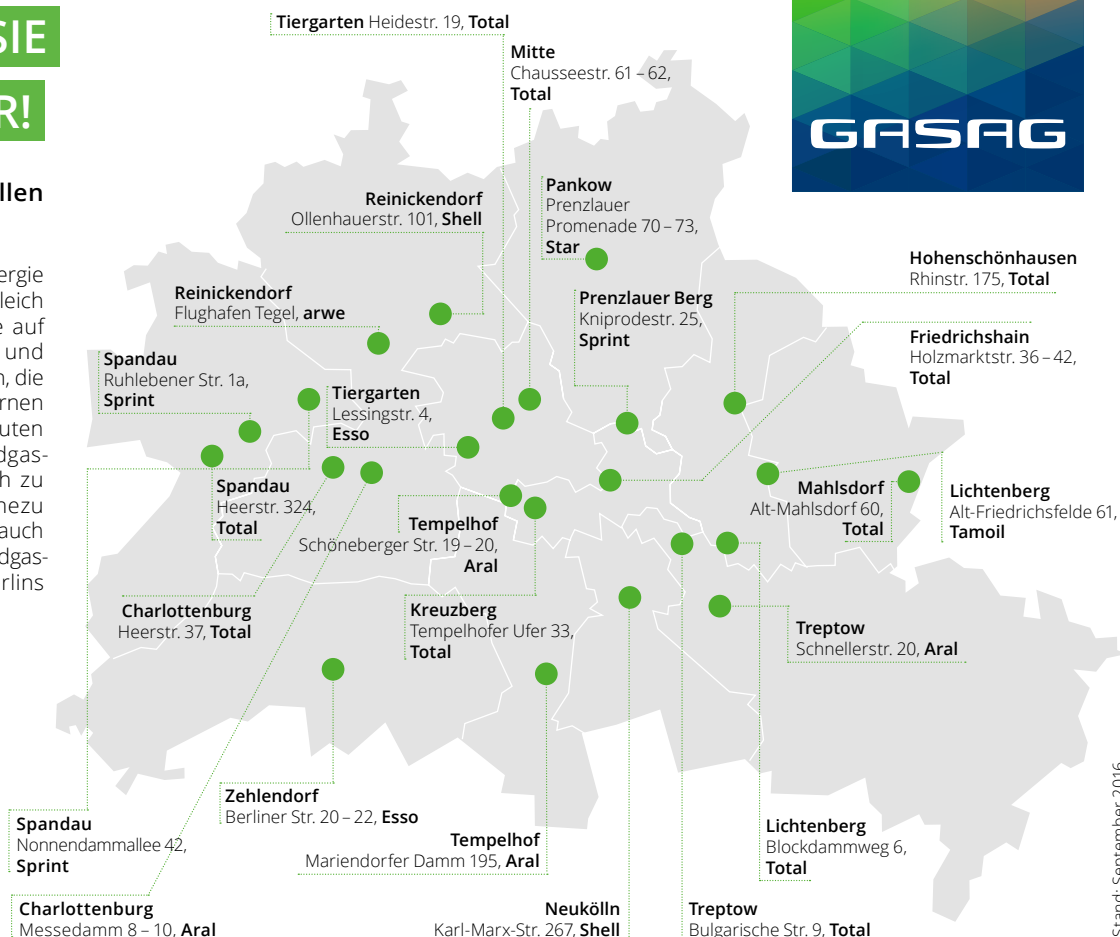
(Wir danken Rechtsanwalt Daniel Herbst für die freundliche Beratung. Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr und stellen keine verbindliche Rechtsauskunft dar. Fortsetzung in einer der nächsten Ausgaben.)

DAMIT FAHREN SIE GUT UND SAUBER!

Jetzt an immer mehr Tankstellen in Berlin Erdgas tanken.

Mit Erdgas tanken Sie die saubere Energie der Zukunft schon heute – und das gleich in Ihrer Nachbarschaft. Steigen Sie auf unseren intelligenten Kraftstoff um und profitieren Sie von den vielen Vorteilen, die Ihnen ein Fahrzeug mit einem modernen Erdgas-Motor bietet – wie z. B. den guten Umwelteigenschaften. Denn bei Erdgas-Fahrzeugen entstehen im Vergleich zu Diesel weniger Stickoxide und nahezu kein Feinstaub. Darüber hinaus wird auch weniger CO₂ verursacht. So können Erdgas-Fahrzeuge für saubere Luft auf Berlins Straßen sorgen.

Mehr Informationen erhalten Sie unter:
www.gasag.de/eco-mobil
Service-Hotline:
030 7072 0000-0,
Mo – Fr von 7.00 – 20.00 Uhr



Stand: September 2016