

Presse-Information

Nr. 895

18. September 2008

Heute mit folgenden Themen:

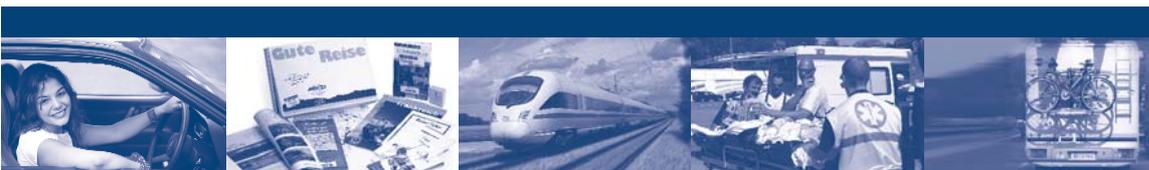
- Mehr schwere Unfälle durch Ampelabschaltungen bei Nacht
- Gigaliner: Auch Mecklenburg-Vorpommern erlaubt Fahrttests
- Bahn: Bedienzuschlag gekippt – Preiserhöhung aber bleibt
- Deutsche Kritik an grenzüberschreitender Verfolgung von Verkehrssündern
- EU-Wegekostenrichtlinie: Nach den Lkw könnten auch Pkw zur Kasse gebeten werden
- Agrotreibstoffe: EU-Parlamentarier fordern strengere Auflagen

Mehr schwere Unfälle durch Ampelabschaltungen bei Nacht

Bad Windsheim (ARCD) – Nächtliche Ampelabschaltungen liegen im Trend. Fachleute schätzen, dass rund die Hälfte der Lichtsignalanlagen in den Kommunen während der Nacht ruht. Allein in Berlin geht zu später Stunde an mehr als 700 Ampeln das Licht aus. Schwerwiegende Gründe sprechen allerdings laut einer Untersuchung, die das Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr der TU Dresden im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV) vornahm, gegen eine Ampelabschaltung: Danach verdoppelt sich in der Dunkelphase das Unfallrisiko vor allem durch Missachtung der Vorfahrt. Besonders die Schwere der Unfälle nimmt drastisch zu. Die Befürworter in den kommunalen Amtsstuben argumentieren hingegen, dass es durch Ampelabschaltungen kürzere Fahrtzeiten, weniger Lärmbelästigung und geringeren Treibstoffverbrauch gebe. Die Untersuchung räumt mit diesen Mythen auf. Danach fallen Fahrzeiteinsparungen durch abgeschaltete Ampeln bei normalen Stadtfahrten nur gering aus. Die Minderungen beim Kraftstoffverbrauch, bei der Lärmbelästigung und beim Schadstoffausstoß sind „allenfalls marginal“. Die Betriebskosten im Ampelbetrieb sind zwar höher, könnten aber durch verbesserte Technik, wie zum Beispiel stromsparende und länger haltende LED-Leuchten in den Signallampen, kompensiert werden. Die Dresdner Forscher untersuchten das Unfallgeschehen an 273 Lichtsignalanlagen in Dresden, Leipzig und im norddeutschen Landkreis Harburg. **ARCD**

Gigaliner: Auch Mecklenburg-Vorpommern erlaubt Fahrttests

Bad Windsheim (ARCD) – Auch das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern hat vor kurzem eine Fahrerlaubnis für 25 Meter lange und bis zu 40 Tonnen schwere Lkw erteilt. Während der Testphase fahren Gigaliner von Parchim nach Gallin-Valluhn über die Autobahn A 24 und die Bundesstraße 191. Das Küstenland ignoriert damit schlichtweg einen Beschluss der Länderverkehrsminister vom Oktober 2007, keine weiteren Tests mit den so genannten Gigalinern zu erlauben, ist damit aber nicht allein: Thüringen hatte ebenfalls und trotz dieses Verbots im Februar 2008 einem Pilotversuch mit solchen Monstertrucks auf ausgewählten Autobahnabschnitten zugestimmt. Und seit zwei Jahren fahren die Riesen-Lkw probeweise auch in Baden-Württemberg. Schon vorher hatte Niedersachsen in einem Pilotprojekt den Betrieb mit Gigalinern erlaubt. Damals kritisierte die Bundesregierung die Freigabe als rechtswidrig. Die Landesregierungen hätten dem Druck der in ihrem Bundesland ansässigen



Presse-Information

Megatruck-Hersteller nachgegeben, kritisiert Dirke Fege von der Allianz pro Schiene das Verhalten mehrerer Bundesländer. Der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) befürchtet, dass nach dem Prinzip „Steter Tropfen höhlt den Stein“ der starke und berechtigte Widerstand von Verkehrsexperten und der Bevölkerung gegen Gigaliner durch willfährige Landesregierungen untergraben werden soll. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) warnt in einer Studie vor erheblichen Belastungen für Straßen und Brücken durch Gigaliner. Es gebe derzeit zudem in den Tunnelbauwerken der Bundesfernstraßen und im übrigen Autobahnnetz bei einem Unfall keine geeigneten Rückhaltesysteme. Probleme sieht die BASt auch beim Befahren von Einmündungen und Kreisverkehren. Außerdem befürchtet die Bundesanstalt bei Unfällen gravierendere Folgen als mit normal großen Lkw. Nach geltendem Recht dürfen Sattelzüge höchstens 16,5 Meter (mit Anhänger 18,75 Meter) lang und 40 Tonnen schwer sein. Das EU-Parlament hatte im Herbst 2007 gegen eine generelle Zulassung der bis zu 60 Tonnen schweren Riesenlastwagen für den Straßenverkehr gestimmt. **ARCD**

Bahn: Bedienzuschlag gekippt – Preiserhöhung aber bleibt

Bad Windsheim (ARCD) – Dem Verbraucher ist es eigentlich egal, wer sich die Feder an den Hut stecken kann: Die Bahn AG kippte nach einem Proteststurm den geplanten Bedienzuschlag am Schalter. Wie in Berlin zu hören war, intervenierte sogar Bundeskanzlerin Merkel bei Bahnvorstand Mehdorn gegen die neue Abzocke. Bundesverkehrsminister Tiefensee verkündete seinerseits, er habe in vielen Gesprächen den Rückzieher der Bahn bewirkt. In der allgemeinen Erleichterung über das Einlenken der Bahn ging in der öffentlichen Wahrnehmung zuletzt völlig unter, dass ab dem 14. Dezember die Tarife für Einzelfahrscheine und Zeitkarten in der 2. Klasse um durchschnittlich 3,9 Prozent und der Preis für die BahnCard um 3,6 Prozent steigen werden. Schon im Dezember 2007 hatte die Bahn mit Preiserhöhungen kräftig zugelangt. Sie hob die Tarife für Einzelfahrscheine und Zeitkarten in der 2. Klasse um durchschnittlich 2,9 Prozent an, in der 1. Klasse verlangte sie sogar rund 4,9 Prozent mehr. Die Preise für die BahnCard stiegen im Durchschnitt um 3,8 Prozent, und die Sitzplatz-Reservierungskosten im Fernverkehr kletterten im Internet um 50 Cent auf zwei Euro sowie am DB-Automaten auf vier Euro im „personenbedienten Verkauf“. Dies war bereits die zweite Preiserhöhung im vergangenen Jahr. Bei jeder neuen Bahnpreiserhöhung hagelt es aufgeregte Proteste aus der Politik, und es fließen viele Krokodilstränen auch bei jenen Mandatsträgern, die für einen Börsengang des Konzerns eintreten. Die Bahn AG versucht unverkennbar, das Unternehmen mit Hilfe von Tariferhöhungen als „Braut“ für den Kapitalmarkt schön zu schminken. Nach Ansicht von Horst Friedrich, verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion, sei dieses Unterfangen schwer genug, obwohl die Deutsche Bahn seit 2004 die Preise schon um 22,9 Prozent erhöht habe. Die Bahnaktie sei nur für einen Schleuderpreis verkäuflich. Statt der acht Milliarden Euro, von denen die Regierung träume, würden nur vier Milliarden Kapitalzufuhr aus den Finanzmärkten hereinkommen. Wetten, dass die Preistreiberei nach einer Bahnprivatisierung erst richtig in Fahrt kommt? Davor warnt jedenfalls der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD). Um gerecht zu sein, muss gesagt werden, dass auch ein Wettbewerber wie die Deutsche Lufthansa ihre Ticketpreise zum 19. September im Schnitt um 4,8 Prozent anhebt. Damit erhöht die Airline bereits zum dritten Mal innerhalb von drei Monaten die Kosten für Flugreisen unter Hinweis auf gestiegene Treibstoffpreise. Allerdings fielen die Kerosinpreise in den letzten Wochen wieder deutlich. Von lauten Protesten gegen diese unverblühte Preistreiberei ist bislang aus der politischen Beletage allerdings



Presse-Information

nichts zu hören, kritisiert der ARCD. Im Gegensatz zur Bahn handelt es sich bei der Lufthansa aber auch um ein bereits privates Bundesunternehmen. **ARCD**

Deutsche Kritik an grenzüberschreitender Verfolgung von Verkehrssündern

Bad Windsheim (ARCD) – Der CSU-Abgeordnete Markus Ferber warnte den Verkehrsausschuss des EU-Parlaments davor, dass eine vorschnelle Absegnung der von der Kommission vorgeschlagenen Richtlinie zur grenzüberschreitenden Verfolgung schwerer Verkehrsdelikte einer „grenzüberschreitenden Abzockerei“ Tür und Tor öffnen könnte. Er verwies auf sehr unterschiedliche Bußgeldkataloge etwa bei Geschwindigkeitsübertretungen. In Italien könnten Übertretungen von 20 km/h um ein vielfaches höhere Geldstrafen – auch nach Ermessen des Polizisten – nach sich ziehen als in Deutschland. „Damit bekommen wir ein Akzeptanzproblem bei unseren Bürgern“, meinte Ferber. Der EVP-Mandatar tritt daher für eine Vereinheitlichung des Bußgeldkatalogs für die genannten Delikte (Geschwindigkeitsübertretungen, Trunkenheit am Steuer, Gurtanlegepflicht, Überfahren einer roten Ampel) ein. Erst dann sollte man die Sanktionen auch EU-weit exekutieren, so Ferber. Das Plenum des Parlaments sowie der Verkehrsministerrat werden sich des Themas diesen Herbst annehmen, eine endgültige Entscheidung könnte noch in der laufenden Legislaturperiode (bis Mitte 2009) fallen. **ARCD**

EU-Wegekostenrichtlinie: Nach den Lkw könnten auch Pkw zur Kasse gebeten werden

Bad Windsheim (ARCD) – Die von der EU-Kommission vorgeschlagene Novellierung der EU-Wegekostenrichtlinie für den Güterschwerverkehr könnte mittelfristig auch eine kilometerabhängige Bemautung von Pkw mit sich bringen. Der Berichterstatter zur Eurovignette-Richtlinie im EU-Parlament, der belgische Abgeordnete Said El Khadraoui (PSE) ließ im Gespräch mit dem ARCD durchblicken, dass früher oder später auch die Internalisierung externer Verkehrskosten (Lärm, Umweltschäden, Stau, Unfallkosten etc.) im Individualverkehr diskutiert werden müsse. Eine europa-weite streckenabhängige Abgabe nach dem Prinzip „der Benutzer/Verschmutzer zahlt“ könne auf Dauer nicht alleine für den Schwerverkehr gelten, argumentierte El Khadraoui. Als begleitende Maßnahme trete er für eine einheitliche Besteuerung von Treibstoff in der EU ein. Eine jüngst im Verkehrsausschuss des EU-Parlaments präsentierte Maut-Vergleichsstudie kommt ebenfalls zu dem Schluss, dass eine streckenabhängige Maut im Endeffekt für alle Straßen und alle Verkehrsteilnehmer gelten sollte, um Wirkung zu zeigen und die Umwelt zu entlasten. Als einziger Nationalstaat denken derzeit die Niederlande über ein Mautmodell für Pkw nach, bei dem die Pauschal-Besteuerung von Pkw zugunsten einer kilometerbezogenen Gebühr ab 2012 fallen gelassen werden soll. **ARCD**

Agrotreibstoffe: EU-Parlamentarier fordern strengere Auflagen

Bad Windsheim (ARCD) – Das von der europäischen Kommission vertretene EU-Ziel von 10 % Kfz-Treibstoff aus erneuerbaren Energien ab 2020 wurde vom Industrieausschuss des EU-Parlaments mit klarer Mehrheit gut geheißten. Allerdings fordern die Parlamentarier, dass mindestens 4 % davon durch den Einsatz neuer Biotreibstoffe der zweiten Generation (Holzabfälle, Algen etc.) und durch Elektro- und Hybridantriebe erreicht werden. Nur solche Agrartreibstoffe sollen zugelassen werden, die Nachhaltigkeitskriterien einhalten und mindestens eine Einsparung von 45 % an CO₂ gegenüber herkömmlichem Spirit bedeuten. 2015 soll dieser Wert auf 60 % korrigiert werden. Überdies sollen 40 % der Agrotreibstoffe aus Quellen stam-



Presse-Information

men, die nicht in Konkurrenz zur Nahrungs- und Futtermittelerzeugung stehen. „Das schafft Vergleichbarkeit bei der Produktion und sichert modernste Herstellungsverfahren“, meinte der Europaabgeordnete Werner Langen (CDU). Die Abstimmung im Industrieausschuss habe zu einem durchaus realistischen und nachhaltigen Konzept für den Ausbau von Biotreibstoffen geführt, pflichtete Fraktionskollege Paul Rübiger aus Österreich bei. „Ein gänzlicher Schwenk von der anfänglichen Euphorie zu totaler Ablehnung wäre fatal“, so Rübiger. **ARCD**

