

Nr. 974

20. Mai 2010

Heute mit folgenden Themen:

- **Filternachrüstung: Ungleiche Behandlung von Autos und leichten Nutzfahrzeugen**
- **Abwrackprämie senkt ESP-Quote bei Kleinwagen**
- **E-Mobilität: Telefonzellen und Parkscheinautomaten als Stromtankstellen**
- **Einheitliche Sanktionen im Schwerverkehr verbessern die Verkehrssicherheit**
- **Drei Viertel aller Europäer kennen das Alkohollimit nicht**

Filternachrüstung: Ungleiche Behandlung von Autos und leichten Nutzfahrzeugen

Bad Windsheim (ARCD) – Die gute Nachricht zuerst für Halter von Dieselautos, die keine grüne Umweltplakette haben: Auch in diesem Jahr gibt es 330 Euro Barprämie vom Staat für die Filternachrüstung! Alle, die seit Anfang 2010 ihren Diesel bereits nachgerüstet haben, erhalten die Förderung rückwirkend. Das gilt auch für Wohnmobile mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3,5 Tonnen. Voraussetzung ist eine erstmalige Zulassung vor dem 1. Januar 2007. Neu: Nunmehr wird der Zuschuss auch für die Nachrüstung leichter Nutzfahrzeuge mit bis zu 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und Erstzulassung vor dem 17. Dezember 2009 gewährt. Die schlechte Nachricht: Bei den Transportern gibt es die Prämie nicht rückwirkend, sondern erst nach Inkrafttreten der Förderrichtlinie. Nach Ankündigung des zuständigen Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrförderung (BAFA) sei damit „Mitte Mai“ zu rechnen. Diese Förderanträge können ab dem 1. Juni bei der BAFA gestellt werden. Die Frist endet wie bei den Pkw und Wohnwagen am Jahresende. Der ARCD Auto- und Reiseclub Deutschland verweist darauf, dass die leichten Lkw erst frühestens einen Tag nach der Verkündigung nachgerüstet werden dürfen, um die Voraussetzungen zu erfüllen. Der Club erinnert in diesem Zusammenhang an ein Urteil des Bundesfinanzhofes (Az: II R 17/08): In dem Streitfall war ein fabrikneues Fahrzeug in einer Werkstatt mit einem Filter nachgerüstet und dann erstmals zugelassen worden. Der Bundesfinanzhof verwies auf das Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG), das die Förderung von einer „nachträglichen Verbesserung“ abhängig macht. Sie gelte nur bei einem bereits für den Verkehr zugelassenen Fahrzeug, und dies sei in der vorliegenden Causa nicht gegeben. Förderanträge können generell nur online über die Internetseite www.bafa.de der Bundesanstalt eingereicht werden. Davor muss die Nachrüstung von einem Einbaubetrieb bescheinigt und von der Zulassungsstelle in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden. Wirtschaftsverbände und Handwerkskammern kritisieren, dass insbesondere Kleinunternehmer bei der Abwrackprämie leer ausgehen, weil sie, wie zum Beispiel in Hannover und Berlin, wegen der drohenden Einfahrverbote in Umweltzonen ihre Fahrzeuge schon früher nachrüsten ließen. Sie hätten praktisch die Entwicklungskosten der Filterhersteller über die hohen Nachrüstkosten finanziert. Zum anderen würden sie bestraft, dass sie frühzeitig in moderne, umweltfreundliche Fuhrparks investiert haben, heißt es in einer gemeinsamen Erklärung von IHK und Handwerkskammer. **ARCD**

Diese Meldung hat 2.611 Zeichen.



Presse-Information

Abwrackprämie senkt ESP-Quote bei Kleinwagen

Bad Windsheim (ARCD) – Kaum zu glauben: Die Ausrüstungsquote aller neu zugelassenen Autos mit ESP ging von 81 Prozent im Jahr 2008 auf 78 Prozent in 2009 zurück. Es kamen nach Schätzungen der Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Boomjahr 2009 über 830 000 neue Pkw ohne den elektronischen Schleuderschutz ESP in den Verkehr. Der Grund: Wegen der Abwrackprämie hatten sich Käufer statt für einen Gebrauchtwagen gleich für einen Neuwagen entschieden. Dabei handelte es sich oft um Einstiegsmodelle ohne serienmäßigen elektronischen Schleuderschutz. Aufschläge ab ca. 300 Euro für Fahrassistenzsysteme schrecken im Mini- und Kleinwagensegment viele Kunden aus Kostengründen ab. Elektronische Systeme wie ESP korrigieren in kritischen Fahrsituationen durch gezielte Bremseingriffe das gefährliche Über- oder Untersteuern des Fahrzeugs. In welchem Umfang moderne Fahrzeugtechnik zur Verkehrssicherheit beiträgt, untersuchte die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Danach waren Fahrzeuge mit ESP in Schleudersituationen auf Landstraßen zu 40 Prozent weniger in Unfälle mit schweren Personenschäden verwickelt als Fahrzeuge ohne das elektronische Sicherheitssystem. Aber noch immer fehlt nach Angaben von Siegfried Brockmann, Leiter der UDV, bei rund einem Viertel aller Fahrzeugmodellreihen eine serienmäßige Schleuderhilfe. Von den Minis werden aktuell nur 11 Prozent mit ESP angeboten, bei den Kleintransportern sind es 23 Prozent und bei Kleinwagen 50 Prozent. Hingegen haben in der oberen Mittelklasse, in der Oberklasse und im Sportwagensegment alle Modellreihen einen serienmäßigen elektronischen Schleuderschutz an Bord. Im Mini-Segment können dies nur die Stadtfalter Smart und Toyota IQ für sich beanspruchen. Die Hersteller Dacia und Daihatsu haben nach UDV-Angaben überhaupt kein Fahrzeug mit serienmäßiger elektronischer Stabilitätskontrolle im Angebot, bei Lada gibt es ESP auch nicht einmal gegen Aufpreis. Ab November 2011 müssen in Europa alle neu auf den Markt gebrachten Pkw-Modellgenerationen mit diesem Sicherheitssystem ausgestattet sein, ab November 2014 gilt dies für alle Neuwagen generell. Bis alle neuen Fahrzeuge nach einer EU-Verordnung serienmäßig mit ESP ausgeliefert werden, vergehen also noch rund viereinhalb Jahre. Umso wichtiger ist es nach Ansicht von UDV-Leiter Siegfried Brockmann, sich schon jetzt nur noch Neufahrzeuge mit ESP zu kaufen und auch bei Gebrauchten lieber etwas länger zu suchen. Wie Brockmann und andere Experten fordert auch der ARCD Auto- und Reiseclub Deutschland seit Langem von den Herstellern, ihre Modelle serienmäßig mit ESP auszuliefern und die EU-Fristen nicht bis zum letzten Tag auszureizen. ARCD

Diese Meldung hat 2.705 Zeichen.

Hinweis:

Elektronische Stabilitäts-Programme werden von den Herstellern unter verschiedenen Namen angeboten:

ESP (Elektronisches Stabilitäts-Programm): Audi, Ford, Mercedes, Opel, Peugeot, Renault, SEAT, Skoda, VW

VSC (Vehicle Stability Control): Daihatsu, Toyota

DSC (Dynamic Stability Control): BMW, Ford, Mazda

VSA (Vehicle Stability Assist): Honda

MASC (Mitsubishi Active Stability Control): Mitsubishi



Presse-Information

VDC (Vehicle Dynamic Control): Nissan, Subaru

DSTC (Dynamic Stability & Traction Control): Volvo

PSM (Porsche Stability Management): Porsche

StabiliTrak: Cadillac

Quelle: Unfallforschung der Versicherer (UDV)

E-Mobilität: Telefonzellen und Parkscheinautomaten als Stromtankstellen

Bad Windsheim (ARCD) – Ohne eine vielseitige und dichte Infrastruktur für Stromtankstellen ist der massenhafte Betrieb von Elektroautos auf unseren Straßen undenkbar. Nach Überzeugung des ARCD Auto- und Reiseclub Deutschland sind daher Innovationen gefragt, die über die bisherigen Vorstellungen von einem entsprechenden Ladenetz weit hinausgehen. Aktuelle Beispiele sind Stromzapfstellen an Parkscheinautomaten und Telefonzellen. Ob im Parkhaus, beim Einkaufen, vor dem Restaurant oder beim Kinobesuch – das Elektromobil tankt bei der Parkautomatenlösung „EnergieParken“ Strom, während Fahrer oder Fahrerin anderweitig beschäftigt sind. „Die Idee ist, dass der Lenker eines Elektrofahrzeugs überall dort Energie tanken kann, wo er für das Parken ohnehin bezahlen muss“, sagt Uwe Hahner von Signalbau Huber, einem von sechs Unternehmen, die gemeinsam das Projekt entwickeln. Es folgt der Erkenntnis, dass Autos im urbanen Umfeld häufiger stehen als fahren. Das technische Grundprinzip funktioniert so: Ein „Parkautomaten-Master“ steuert per Datenfernübertragung (DFÜ) mehrere andere Parkautomaten als Satelliten, die in Zweier-, Dreier- oder Vierergruppen aufgestellt werden. Am Master wird der Ladevorgang gesteuert und bezahlt, die Satelliten sind nur für den Ladevorgang mit Normsteckern zuständig. Der Fahrer muss nur die Ladezeit eingeben und das Ladekabel anschließen. Bezahl wird wie an herkömmlichen Parkscheinautomaten. Die Telekom Austria nutzt hingegen Telefonzellen als Stromtankstellen. In Österreich gibt es rund 13 500 Telefonzellen, die für einen Umbau geeignet wären. In diesem Jahr sollen die ersten 30 Standorte aufgerüstet werden. Die Telefonzelle selbst bietet nach Angaben von Telekom Austria zwei Steckplätze zum Betanken von E-Fahrzeugen wie elektrisch angetriebene Autos, Motorräder, Motorroller, Mopeds und Fahrräder. Um das Angebot nutzen zu können, muss sich ein Kunde entweder per RFID-Chip-Stecker („Radio-frequency identification“ = Identifizierung mit Hilfe von elektromagnetischen Wellen), RFID-Kundenkarte oder SMS identifizieren. In der Einführungsphase soll das Stromtanken sogar gratis sein. Später sollen die Kosten für eine Auto-Akkuladung nach Angaben von Telekom Austria im einstelligen Eurobereich liegen. **ARCD**

Diese Meldung hat 2.324 Zeichen.

Autoverkäufe in Europa erstmals wieder rückläufig

Bad Windsheim (ARCD) – Im April haben die Zulassungen von neuen Pkw um 7,4 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat abgenommen. Nach zehn Monaten kontinuierlichem Anstieg registrierte der Verband europäischer Automobilhersteller ACEA damit einen Knick bei den Autoverkäufen in Europa. Die Automobilhersteller führen dies auf die andauernde



Presse-Information

Konjunkturschwäche bei gleichzeitigem Auslaufen der Abwrackprämien in den meisten europäischen Ländern zurück. Der Rückgang im deutschen Markt um 31,7 Prozent gegenüber April 2009 fällt dabei besonders stark ins Gewicht. Die Flaute erfasste aber auch die im Vorjahr boomenden Absatzmärkte Italien (– 15,7 Prozent), Tschechien (– 13,2 Prozent), Polen (– 11,9 Prozent) und Österreich (– 11,6 Prozent). Auf Europas zweitgrößtem Markt, Frankreich, stagnierten die Neuzulassungen (+ 1,7 Prozent). Nur auf der iberischen Halbinsel wird dank Prämien weiter unverdrossen gekauft: + 39,3 Prozent in Spanien, + 32,9 Prozent in Portugal. Nachdem im Vorjahr kleinere Fahrzeuge reißenden Absatz gefunden hatten, holten im April 2010 auch Marken wie Volvo (+ 35,2 Prozent), BMW (+ 15,8 Prozent) und Mercedes (+ 3 Prozent) auf. Nach der positiven Bilanz der ersten vier Monate des Jahres mit 4,8 Prozent mehr Neuzulassungen in EU und EFTA als im Vergleichszeitraum des Vorjahres erwartet die Automobilindustrie ein schwieriges zweites Halbjahr. Das Marktforschungsinstitut J.D. Power rechnet für 2010 mit einer leichten Produktionssteigerung von 4,1 Prozent. Vergangenes Jahr liefen im Vergleich zu 2008 19,9 Prozent weniger Pkw und leichte Nutzfahrzeuge von Europas Fabrikbändern. **ARCD**

Diese Meldung hat 1.657 Zeichen.

Einheitliche Sanktionen im Schwerverkehr verbessern die Verkehrssicherheit

Bad Windsheim (ARCD) – Mit deutlicher Mehrheit verabschiedete das Plenum des EU-Parlaments eine Forderung nach einer EU-weiten Vereinheitlichung der Sanktionen bei Verstößen von Berufsfahrern gegen die Lenk- und Ruhezeitenordnung. „Schon in der Einordnung der Straftaten unterscheiden sich die Mitgliedsstaaten: Verstöße, die in einem EU-Land als schwer eingestuft werden, fallen in einem anderen unter die Kategorie ‚geringfügig‘“, kritisierte der deutsche EU-Abgeordnete Werner Kuhn (EVP/CDU) die derzeitige Praxis. Das Spektrum der Höchstsätze national festgesetzter Strafen und Bußgelder reicht heute von 58,23 Euro in Malta bis zu 5000 Euro, die in Deutschland oder Österreich bei besonders schweren Verstößen verhängt werden. „Mangelnde Straßenverkehrssicherheit kostet jedoch in allen Mitgliedsstaaten gleich viel, nämlich Menschenleben“, brachte es die parlamentarische Berichterstatterin Hella Ranner (EVP) auf den Punkt. Nur eine europaweite Koordinierung bei den Kontrollen und eine einheitliche Kategorisierung der einzelnen Verstöße gegen die Sozialvorschriften könnten laut Ranner Europas Straßen sicherer machen. Das Plenum schloss sich ihrer Forderung nach Einrichtung einer EU-Koordinierungsstelle an, die auf eine korrekte Umsetzung der EU-Vorschriften in den Mitgliedsländern achten sollte. Diese könnte die Vorstufe zur Gründung einer EU-Straßenverkehrsagentur sein, die von vielen EU-Abgeordneten nach dem Vorbild existierender Agenturen für Bahn, Schiff- und Luftfahrt gefordert wird. Zugleich verwies Ranner in ihrem Bericht auf den akuten Mangel an sicheren Parkplätzen: „Wenn Ruhezeiten vorgeschrieben werden, dann muss es auch möglich sein, diese einzuhalten.“ Zumindest entlang der transeuropäischen Verkehrsnetze sollten die Mitgliedsländer für eine ausreichende Anzahl sicherer Parkplätze sorgen. Auf die lange Bank geschoben wurde indes der umstrittene Bericht des EP-Sozialausschusses. Eine knappe Mehrheit der Ausschuss-Abgeordneten will selbstständigen Lkw-Fahrern die gleichen Arbeitszeitbeschränkungen wie angestellten Lkw-Fahrern auferlegen. **ARCD**

Diese Meldung hat 2.156 Zeichen.



Presse-Information

Drei Viertel aller Europäer kennen das Alkohollimit nicht

Bad Windsheim (ARCD) – Nur 27 Prozent der EU-Bürger über 15 Jahre wissen, ab welcher Alkoholkonzentration im Blut sich Autofahrer im jeweiligen Land strafbar machen. Zu diesem erschreckenden Ergebnis kam eine Eurobarometer-Umfrage im Auftrag der Europäischen Kommission, in der die Einstellung der Europäer zum Alkoholkonsum unter die Lupe genommen wurde. 37 Prozent gaben ihr Nicht-Wissen zu, 36 Prozent nannten einen falschen Promille-Wert. Die meisten richtigen Antworten (75 Prozent) wurden in Tschechien gegeben: 0 Promille. In Belgien (0,5 Promille) hingegen irrten sich 82 Prozent, während 91 Prozent aller befragten Malteser (0,8 Promille) die Antwort schuldig blieben. Die Hälfte der befragten Deutschen hatte die richtige Antwort (0,5 Promille) parat, aber 38 Prozent irrten sich. Personen mit höherem Einkommen sowie Männer wissen im Allgemeinen besser Bescheid, ergab die im Oktober 2009 unter rund 27 000 Personen gestartete Befragung. 60 Prozent der Teilnehmer gaben an, mindestens einmal pro Woche Auto zu fahren. Aber auch in dieser Gruppe wussten nur 32 Prozent, ab welchem Promillesatz sie das nicht mehr dürfen. Auf die Frage, ab wie vielen Drinks nicht mehr gefahren werden sollte, antworteten 15 Prozent, dass jeder Tropfen zu viel wäre. 20 Prozent meinten, schon nach dem Genuss eines alkoholischen Getränks sollte man sich nicht mehr ans Steuer begeben. 27 Prozent hielten Fahren nach einem Glas Bier oder Wein für sicher, 14 Prozent befanden zwei Gläser für Autolenker akzeptabel. Dieser Prozentsatz war in Frankreich (32 Prozent), Belgien (36 Prozent), Luxemburg (37 Prozent) und Zypern (38 Prozent) besonders hoch. Grund zur Sorge liefert auch der relativ hohe Anteil an regelmäßigen Fahrern (16 Prozent), die meinten, auch nach zwei bis drei Gläschchen sicher fahren zu können, während nur 14 Prozent der gelegentlichen Lenker oder 12 Prozent der Nicht-Fahrer diese Meinung vertraten. Zur Erinnerung: Null Promille gelten in Ungarn, Tschechien, der Slowakei und Rumänien. In Estland, Schweden und Polen liegt das allgemeine gesetzliche Limit bei 0,2 Promille, in Litauen bei 0,4 Promille. Mit Ausnahme von Irland, Großbritannien und Malta (0,8 Promille) darf in allen anderen EU-Ländern ab 0,5 g Alkohol pro Liter Blut nicht mehr gefahren werden. In einigen Ländern gelten zudem für Fahranfänger und Berufsfahrer niedrigere Alkoholimits. **ARCD**

Diese Meldung hat 2.425 Zeichen.

Über den ARCD

Der Auto- und Reiseclub Deutschland e.V. mit Sitz im fränkischen Bad Windsheim ist Deutschlands einziger Auto- und Reiseclub. Von hier aus betreut der ARCD seine rund 100.000 Mitglieder individuell und rund um die Uhr – mit eigener, permanent besetzter Notrufzentrale und 1.400 Pannenhelfern allein in Deutschland. Im europäischen Ausland arbeitet der ARCD mit den dort etablierten Assisteuren und Versicherern zusammen. Neben umfassenden Schutzbrieftleistungen und der Unterstützung durch einen speziellen Clubhilfe-Fonds bietet der ARCD seinen Mitgliedern vielfältige und exklusive touristische Leistungen. Als Gründungsmitglied des 2007 aus der Taufe gehobenen Verbundes Europäischer Automobilclubs EAC engagiert sich der ARCD zudem aktiv in allen Fragen der Verkehrspolitik und Verkehrssicherheit im Sinne seiner Mitglieder. Diese informiert der Club mit der Zeitschrift „Auto&Reise“ unterhaltsam und kompetent über alles Wissenswerte rund um die Titelthemen des Magazins.

