

Presse-Information

Nr. 924

07. Mai 2009

Heute mit folgenden Themen:

- **Motordefekt: Warnpflicht bei Fahrt im Schleichgang**
- **Verkehrssünderkartei in Flensburg wächst weiter an**
- **Mängelbilanz: Vergleich Oldies mit aktuellen Autos**
- **EU: Auch selbstständige Lkw-Fahrer dürfen nicht endlos lang arbeiten**
- **Frankreich: Abwrackprämie schon ausgereizt?**
- **Luftfahrtunternehmen verringern Kapazitäten**

Motordefekt: Warnpflicht bei Fahrt im Schleichgang

Bad Windsheim (ARCD) – Bei einem Auffahrunfall geht man in der Regel davon aus, dass der Auffahrende zu schnell war und zu wenig Abstand zu seinem Vordermann gehalten hat. Es spricht daher zunächst einmal der so genannte „Beweis des ersten Anscheins“ für die Schuld des Auffahrenden. Aber die Faustregel „Wer auffährt, hat Schuld“ gilt nicht immer, wie eine aktuelle Gerichtsentscheidung zeigt. Bemerkt nämlich ein Autofahrer während der Fahrt einen Motordefekt, der das Fahrzeug immer langsamer rollen lässt, muss er andere Verkehrsteilnehmer warnen. Kommt es deshalb zu einem Auffahrunfall, muss er ganz überwiegend für den Schaden aufkommen. Dies entschied das Kammergericht Berlin in einem aktuellen Leitsatzurteil (Az.: 12 U 5/08), über das der Deutsche Anwaltverein (DAV) berichtet. Das Gericht bezog sich dabei auf

§§ 1 Abs.2, 16 Abs. 1 Nr. 2 der Straßenverkehrsordnung (StVO). In dem betreffenden Fall war ein Autofahrer auf der Überholspur einer Autobahn unterwegs, als der Fahrzeugmotor mehr und mehr an Kraft verlor und der Wagen immer langsamer wurde. Der Fahrer wechselte deshalb von der linken auf die rechte Spur. Kurz bevor er stehen blieb, fuhr ein anderer Wagen auf. Nach dem Motto „Wer auffährt, zahlt“ wollte der Vordermann Schadensersatz vom nachfolgenden Fahrer einklagen, scheiterte aber mit diesem Begehren in zwei Instanzen. Das Kammergericht hielt ihm vor, dass er weder Warnblinker gesetzt noch auf andere Weise vor der Gefahr gewarnt habe. Zwar spreche bei einem Auffahrunfall viel für die Schuld des Auffahrenden. In diesem Fall setzte das Gericht den Schuldanteil des Klägers aber doppelt so hoch an wie den des Auffahrenden. Auf einer Schnellstraße sei nicht damit zu rechnen, dass die Geschwindigkeit des Vordermanns ohne erkennbaren Grund und ohne Warnung reduziert werde, urteilte das Berliner Kammergericht. **ARCD**

Verkehrssünderkartei in Flensburg wächst weiter an

Bad Windsheim (ARCD) – Noch nie gab es in Deutschland so viele registrierte Verkehrssünder wie zum Stichtag 31.12.2008: Die vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) jetzt im Jahresbericht 2008 genannten 8,865 Mio. Personen bedeuten gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um fast drei Prozent! Als Gründe für den Anstieg nannte KBA-Präsident Ekhard Zinke mehr Verkehrsteilnehmer, eine erhöhte Kontrollichte und mehr gefahrene Kilometer. Vier von fünf im Flensburger Verkehrszentralregister (VZR) erfasste Personen sind Männer.



Presse-Information

Häufigste Delikte bei Männern und Frauen sind mit mehr als 50 Prozent Geschwindigkeitsübertretungen. An zweiter Stelle steht bei den männlichen Fahrern das Fahren unter Alkoholeinfluss, bei weiblichen Chauffeuren die Missachtung der Vorfahrt. Im abgelaufenen Jahr fanden 221.800 Alkohol- und andere Drogendelikte Eingang in das VZR. Während Alkoholverstöße um 2,1 Prozent sanken, nahmen andere Drogenverstöße um 12,3 Prozent deutlich zu. Insgesamt machten Delikte im Zusammenhang mit der Einnahme von Drogen wie Cannabis, Heroin, Amphetaminen oder Medikamenten im Jahr 2008 bereits 14 Prozent aller Drogenverstöße aus. Nicht ablesen aus dem Jahresbericht lässt sich eine generelle Gefährdung im Straßenverkehr durch Senioren. Allerdings ist der Anteil der greisen Kraftfahrer im Vergleich zu den jungen Fahrern noch gering. Am 1.1.2009 gab es in Deutschland insgesamt 41,3 Millionen Pkw mit einem Durchschnittsalter von 8,2 Jahren. Anfang 2009 waren 13,7 Mio. aller zugelassenen Fahrzeuge mindestens neun Jahre alt und erfüllten damit das Hauptkriterium für die Abwrackprämie. Die beliebteste Farbe, auch das ermittelten die Flensburger Statistiker, bleibt weiterhin Grau, eine Renaissance erlebte die Farbe Weiß: Ihr Anteil verdoppelte sich 2008 auf rund sechs Prozent. **ARCD**

Mängelbilanz: Vergleich Oldies mit aktuellen Autos

Bad Windsheim (ARCD) – Die Prüforganisation KÜS verglich bei ihren im Jahr 2008 durchgeführten 2,3 Mio. Hauptuntersuchungen die Mängelbilanzen aktueller Fahrzeuge mit denen der geprüften Oldtimer. Ergebnis: Die meisten der historischen Fahrzeuge werden von ihren Besitzern gut gepflegt. In der Kategorie „ohne festgestellte Mängel“ blieben die über 30 Jahre alten Fahrzeuge mit 47,5 Prozent nur knapp unter der 48,8 Prozent-Durchschnittsquote aller untersuchten Fahrzeuge. Fast jeder zweite Autoveteran bekam also die begehrte Plakette ohne Nachbesserung. In der Kategorie „geringe Mängel“ lagen die Oldies hingegen mit 42 Prozent deutlich über den 33,9 Prozent der jüngeren Konkurrenz. Bei den geprüften Fahrzeugen mit „erheblichen Mängeln“ schnitten die Automobilklassiker mit 12,3 Prozent Anteil aber besser ab als jüngere Fahrzeuge (17,5 Prozent). Für Christoph Diwo, Technischer Leiter der KÜS, ist das aber immer noch zuviel: „Die Annahme, historische Fahrzeuge seien durch intensive Pflege und Wartung in einem Top-Zustand, stimmt also nur bedingt“. Auch die Mängelverteilung in den einzelnen Gruppen vermittelt interessante Einblicke. Bei Sichtverhältnissen, Bremsanlage, Beleuchtung und elektrischen Anlagen sowie dem Fahrwerk schneiden die historischen Fahrzeuge in der Mängelbilanz der KÜS besser ab als der Durchschnitt. Wer hätte gedacht, dass 18,1 Prozent der modernen Autos Bremsmängel aufwiesen, hingegen nur 13,1 Prozent der Oldies? Ganz anders sieht es bei den Mängelgruppen „Lenkung und Umweltbelastung“ aus: Von den aktuellen Fahrzeugen haben in diesen Kategorien durchschnittlich 14,8 Prozent Mängel, bei den Oldtimern sind es mit 29,3 fast doppelt soviel. Eine Trennlinie zieht Christoph Diwo bei den historischen Fahrzeugen zwischen den hervorragend gepflegten „automobilen Schätzchen“ und den durch ihr Alter von über 30 Jahren zur Oldie-Gruppe gehörenden Gebrauchsfahrzeugen. „Die einen werden liebevoll und mit viel Einsatz gepflegt. Die andere Gruppe wird wohl eher wegen der Ermäßigung bei der Kraftfahrzeugsteuer gefahren“, erklärt er Unterschiede im Pflege- und im technischen Zustand. **ARCD**

EU: Auch selbstständige Lkw-Fahrer dürfen nicht endlos lang arbeiten

Bad Windsheim (ARCD) – Der Vorschlag der EU-Kommission, „echte“ selbstständige Lkw-



Presse-Information

Fahrer weiterhin aus der Arbeitszeitregelung auszunehmen, fand am 5. Mai keine Mehrheit im EU-Parlament: 332 Abgeordnete (gegen 307 Stimmen für eine Ausnahme) wollen es bei der derzeit – zumindest theoretisch – gültigen Regelung belassen. Die schreibt seit dem 23. März 2009 auch selbstständigen Fahrern eine Wochenarbeitszeit von maximal 60 Stunden vor, wobei im Monatsdurchschnitt nicht mehr als 48 Stunden pro Woche gearbeitet werden dürfen. Dies müsste nun auch in die Praxis umgesetzt werden, denn bislang wurden Selbstständige nur auf die Einhaltung der allgemeinen Lenk- und Ruhezeiten kontrolliert. Befürworter der Arbeitszeitbeschränkung argumentieren, die Einbeziehung aller Selbstständigen sei essenziell für die Sicherheit auf unseren Straßen. „Für andere Verkehrsteilnehmer ist es egal, ob ein übermüdeter Scheinselbstständiger, ein tatsächlicher Selbstständiger oder ein Unselbstständiger auf den Straßen unterwegs ist“, meinte der österreichische EU-Abgeordnete Harald Ettl. „Selbst wenn die Arbeitszeit nicht aus reiner Fahrtätigkeit besteht, auch Wartung, Be- und Entladen der Lkw und sonstige administrative Tätigkeit können ermüden, und der Sekundenschlaf ist eine der häufigsten Unfallursachen im Straßenverkehr“, so Ettl weiter. Der EU-Ministerrat wollte die Entscheidung den einzelnen Mitgliedsstaaten überlassen. Die EU-Kommission muss nun entscheiden, ob sie ihren legislativen Vorschlag endgültig zurücknimmt oder einen geänderten Text vorlegt. Vorläufig bleibt die Arbeitszeitbeschränkung somit in Kraft. Bleibt abzuwarten, ob und wie die Mitgliedsstaaten diese künftig auch kontrollieren. **ARCD**

Frankreich: Abwrackprämie schon ausgereizt?

Bad Windsheim (ARCD) – Frankreichs Autoverkäufer hatten im Gegensatz zu den meisten EU-Ländern bislang noch kaum Grund, über die Krise zu klagen. Die Neuzulassungen lagen im ersten Quartal 2009 nur 3,9 % unter dem Vorjahresniveau, während der Rückgang im EU-Durchschnitt 17,2 % betrug. Nach einem Zuwachs von 8 % im März zeigte der französische Pkw-Markt jedoch im April erstmals Ermüdungserscheinungen: Im Vergleich zum Vorjahresmonat wurden laut CCFA (Comité des constructeurs français d'automobiles) 7 % weniger Neufahrzeuge zugelassen. Schuld daran könnte die Umstellung auf das neue Kennzeichen-System sein, so die Automobilhersteller. Zugleich befürchtet man jedoch auch, dass die staatlich geförderte Erneuerung des Fuhrparks bald ausgereizt sein könnte. Rund 30 bis 40 % der jüngsten Neuzulassungen, schätzt der Herstellerverband, seien einzig der staatlichen Förderung zu verdanken. Frankreich hat als eines der ersten Länder bereits im Januar 2008 ein Öko-Bonus-System für sauberere Neufahrzeuge eingeführt und bezahlt seit Dezember eine Abwrackprämie von 1000 Euro für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, die älter als zehn Jahre sind und durch ein Neufahrzeug mit weniger als 160 g CO₂/km ersetzt werden. Über ein Nachgeben des Marktes könnten sich nur die Verschrottungsbetriebe freuen, bei denen sich die Altautos stapeln. Im März hatten sie in der Pariser Region bereits zwei Wochen gestreikt, um auf ihre Kapazitäts- und Finanzprobleme hinzuweisen. Denn seit dem Absturz der Stahlpreise aufgrund weltweit gedrosselter Produktion ist mit ausrangierten Fahrzeugen kein Gewinn mehr zu machen. **ARCD**

Luftfahrtunternehmen verringern Kapazitäten

Bad Windsheim (ARCD) – Mit der Reduzierung ihrer Flüge reagieren Europas Fluglinien auf das krisenbedingte rückläufige Passagieraufkommen. Durch Zusammenlegung von Flügen, Annullierungen oder Umbuchungen gelang es, die Kapazität im ersten Quartal europaweit um rund 2,7 % zu drosseln. Die Fluggastzahlen sanken im gleichen Zeitraum um 9,7 %. Im März



Presse-Information

fiel die durchschnittliche Auslastungsquote der Flieger laut Angaben des Verbands europäischer Fluglinien (AEA) dennoch um „massive 5,5 %“ auf 72 %. Auf Flügen innerhalb Europas wurden im ersten Quartal 48 446 800 Passagiere gezählt, das sind 10,8 % weniger als im Vorjahr, auf der Nord-Atlantik-Route ging das Aufkommen um 9,9 % zurück. Mehr Fluggäste (+2 %) waren nur auf Routen in den Mittleren Osten und nach Schwarzafrika (+1,1 %) zu verzeichnen. Die EU-Kommission gab daher gemeinsam mit EU-Rat und -Parlament dem Wunsch der Airlines nach, ihre Slots (d.h. reservierte An- und Abflugszeitfenster) auf den einzelnen Flughäfen auf dem Stand von 2008 einzufrieren. Sollten Fluglinien auch 2010 ihre Zeitfenster nicht nutzen können, dann sieht die EU-Regelung eine Versteigerung an andere Airlines vor. Besonders hart erwischt die Krise Icelandair (-27,7 % Fluggäste), die polnische LOT (-22 %) und Brussels Airlines (-21,1 %). Die Deutsche Lufthansa reduzierte wegen der um 7,3 % gesunkenen Fluggastzahl ihre Kapazität um 3,3 %. **ARCD**

