

Presse-Information

Nr. 929

18. Juni 2009

Heute mit folgenden Themen:

- **Abwrackprämie: Fristenänderungen und Kleinwagenboom**
- **Neuwagen wurden seit 1991 um mehr als die Hälfte teurer**
- **Studie: Leuchtende Hinweise am Straßenrand sorgen für mehr Verkehrssicherheit**
- **Bundesregierung liefert Argumente gegen Pkw- und Citymaut**
- **EU-Verkehrskommissar drängt auf billigere Wochen-Maut in Slowenien**
- **Belgiens Bahn eröffnet Hochgeschwindigkeitsstrecke bis zur deutschen Grenze**
- **Leichte Erholung des europäischen Automarktes im Mai**

Abwrackprämie: Fristenänderungen und Kleinwagenboom

Bad Windsheim (ARCD) – Wegen der großen Nachfrage hatte die Bundesregierung schon im April beschlossen, die Antragsfrist für die Abwrackprämie zum Kauf umweltfreundlicher Neuwagen generell bis Ende 2009 zu verlängern und den Fördertopf aufzustocken. Dazu gab jetzt auch der Bundesrat seine Zustimmung. Statt bisher 1,5 Milliarden sind nunmehr 5 Milliarden Euro im Fördertopf. Zudem verkündete das Bundeswirtschaftsministerium, dass die vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (Bafin) seit dem 8. Juni versendeten Reservierungsbescheide nunmehr für neun Monate, längstens aber bis zum 30. Juni 2010 Gültigkeit haben. Innerhalb dieser Zeit muss das Altfahrzeug verschrottet und das Neufahrzeug zugelassen werden. Eine Extrawurst gibt es ab sofort für Käufer von Jahreswagen, die ihr altes Fahrzeug verschrotten wollen. Jetzt dürfen zwischen der Erstzulassung und der Zulassung auf den Antragsteller 14 statt bisher 12 Monate liegen. Damit reagierte das Bundeswirtschaftsministerium auf Kritik aus der Autobranche. Sie hatte moniert, dass Jahreswagen von Werksangehörigen erst nach 12 Monaten verkauft werden dürfen und die Frist zwischen Erst- und Zweitzulassung zeitgleich endet. Der Zeitraum für die Kauf- und Anmeldemodalitäten hätte nicht ausgereicht. Bei den Anträgen für die Abwrackprämie sind übrigens nach Auskunft der Bundesregierung (Stand Ende März 2009) Jahreswagen (49,6 %) und Neuwagen (50,4 %) fast gleich stark vertreten. Für die bis Stichtag 11.05.2009 positiv beschiedenen 182.469 Anträge auf Umweltprämie wurden hauptsächlich Fahrzeuge mit Erstzulassungen in den Jahren 1998 (10,09 %), 1997 (11,22 %), 1996 (14,88 %), 1995 (12,06 %), 1994 (12,32 %), 1993 (8,29 %) und 1992 (8,63 %) verschrottet. Rund drei Viertel der vernichteten Altfahrzeuge stammen also aus den Jahren 1992 bis 1998. Dank der Abwrackprämie ist die Nachfrage nach kleineren Autos weiterhin ungewöhnlich hoch. Wie das Kraftfahrt-Bundesamt in der Vorwoche mitteilte, wurden im Mai 384.579 Neuwagen zugelassen. Das sind rund 40 Prozent mehr als vor einem Jahr. Der Anteil der privaten Käufer ist mit rund 70 % ungewöhnlich hoch. Mit Zuwächsen in den Segmenten Minis (+ 140 %), Kleinwagen (+ 92,7 %) und Kompaktklasse (+ 55,7 %) stahlen kleinere Autos der Oberklasse (- 26,4 %) und der oberen Mittelklasse (- 13,3 %) die Show. Bei den deutschen Volumenherstellern profitierten nach Angaben des KBA besonders VW (+ 60,2 %),



Presse-Information

Opel (+ 57,1 %) und Ford (+ 48,3 %) vom Boom. Rund 40 % der Neuzulassungen betreffen Modelle von ausländischen Herstellern. Die Zulassung von Gebrauchtfahrzeugen nach Besitzerwechsel ging im Mai im Vergleich zum Vorjahr um 9,4 % zurück. **ARCD**

Neuwagen wurden seit 1991 um mehr als die Hälfte teurer

Bad Windsheim (ARCD) – Wer im Jahr 1991 einen Neuwagen kaufte, bezahlte dafür im Schnitt 31.900 D-Mark – umgerechnet 16.310 Euro. Dieser Wert stieg bis 2008 um 56 Prozent auf 25.500 Euro an. Real entspricht dies in Preisen von 1991 einer Steigerung von rund 11 Prozent. Damit liegt der Anstieg deutlich über der allgemeinen Inflation. Bis 1999 entwickelten sich die Neuwagenpreise noch im gleichen Tempo wie der Verbraucherpreisindex. Ab dem Jahr 2000 stiegen sie dann stärker als die Inflation. Als Grund für diese überproportionale Zunahme erkennen die Marktforscher einen um die Jahrtausendwende einsetzenden Trend deutscher Konsumenten hin zu großräumigeren und damit teureren Automobilen; bessere Ausstattungen und höhere Motorenleistungen führten im Neuwagenmarkt zu einer deutlich schnelleren Preisentwicklung als bei anderen Konsumgütern. Die Gebrauchtwagenpreise blieben seit 1991 hingegen relativ konstant, kletterten nur von durchschnittlich 7.830 auf 8.250 Euro und lagen damit sogar um 25 Prozent unterhalb der Inflationsquote. Das sind Ergebnisse aus einer letzten Woche veröffentlichten Marktuntersuchung des Hamburgischen Weltwirtschaftsinstituts (HWWI). Von 1990 bis Ende 2008 entwickelte sich demnach der Pkw-Bestand in Deutschland von etwa 30 Mio. auf rund 41,3 Mio. Fahrzeuge. Das Durchschnittsalter kletterte in diesem Zeitraum von 6,3 auf 8,5 Jahre. Gebrauchte Pkw bleiben in Deutschland also immer länger auf dem Markt, wodurch die Neuzulassungszahl deutlich über jener der Zulassungslöschungen von alten Pkw liegt. Das wachsende Altwagenangebot schlägt auch auf die Preise durch, so dass sich Neuwagen- und Altwagenpreise gegensätzlich entwickeln. Die Studie zeigt zudem, wie wichtig für die deutschen Hersteller der Export ist: Die Anzahl der ausgeführten Pkw verdoppelte sich seit 1993 von rund 2 Millionen auf 4,1 Millionen im Jahr 2008. Im ersten Quartal 2009 brachen die Exportzahlen allerdings wegen der Weltwirtschaftskrise im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 38 Prozent ein. Von den exportierten Pkw bleiben 75 Prozent in Europa, wobei Westeuropa mit 62 Prozent der Hauptabnehmer ist. Lieferungen nach Nord- und Südamerika nehmen mit 15 Prozent nur einen wenig größeren Teil ein als die Exporte nach Osteuropa mit 11 Prozent, fanden die Hamburger Forscher heraus. **ARCD**

Studie: Leuchtende Hinweise am Straßenrand sorgen für mehr Verkehrssicherheit

Bad Windsheim (ARCD) – Autofahrer halten sich eher an eine Geschwindigkeitsbegrenzung, wenn ein so genanntes Dialog-Display am Straßenrand sie mit einem freundlichen „Danke“ belohnt oder einem dezenten „Langsam“ ermahnt. Dies belegt eine Studie der TU Dresden im Auftrag der Unfallforschung der Deutschen Versicherer (UDV) an verschiedenen Orten in Deutschland. In Berlin gibt es derzeit rund 85 solcher „höflichen Brüder der Radarfalle“ (Berliner Morgenpost). An allen innerstädtischen Testorten sank die Durchschnittsgeschwindigkeit der Autofahrer um 1,8 bis sechs Stundenkilometer, und der Anteil der Temposünder verminderte sich um 43 bis 64 Prozent. In Chemnitz stieg die Zahl der Autofahrer, die an einem bestimmten Zebrastreifen anhielten, um 130 Prozent. Auch Brummifahrer zeigen eine positive Reaktion: So ging die Zahl der Lkw-Fahrer, die schneller als 55 km/h durch den Ort Lemsell in Sachsen-Anhalt fuhren, um 67 Prozent zurück. Die Geschwindigkeitsrückgänge fallen in den sicherheitsrelevanten oberen Tempobereichen beson-



Presse-Information

ders deutlich aus. Ebenso wichtig: Die befragten Fußgänger nehmen deutliche Unterschiede des Fahrverhaltens der Kraftfahrer und eine spürbare Erhöhung der eigenen Sicherheit beim Einsatz von Dialog-Displays wahr. Der Erfolg hängt stark von den örtlichen Voraussetzungen wie Verkehrsbelastung, zulässige Geschwindigkeit, Breite und Ausstattung einer Straße ab. Zum Einsatz sollten die interaktiven Verkehrshinweis-Displays nach Ansicht der Unfallforscher vor allem im innerörtlichen Bereich zur Sicherung von sensiblen Stellen wie Fußgängerüberwegen, Schulen, Kitas oder Senioreneinrichtungen kommen. Ein Gewöhnungseffekt tritt offenbar nicht ein: An einer Berliner Messstelle in einer Tempo-30-Zone betrug das Tempo im Dreijahres-Mittel nur 28,7 km/h; vor der Installation des Dialog-Displays lag die gemessene Durchschnittsgeschwindigkeit noch bei rund 38 km/h. Aber nicht nur Menschen profitieren von den Leuchttafeln: Um die an Land nicht gerade als flink bekannten Biber beim Überqueren einer Straße in Berlin-Spandau besser zu schützen, nahmen Senat und Bezirk ein entsprechendes Dialog-Display in Betrieb. Es signalisiert den Kraftfahrern auf der Tempo-30-Strecke, ob sie zu schnell sind. Zuletzt war dort vor einem Jahr einer der streng geschützten Biber totgefahren worden. **ARCD**

Bundesregierung liefert Argumente gegen Pkw- und Citymaut

Bad Windsheim (ARCD) – Die Bundesregierung sieht weiterhin keinen Handlungsbedarf für die Einführung einer City-Maut, weil diese „nur in geringem Umfang zur Lösung von innerstädtischen Verkehrsproblemen beitragen kann und zudem die Bürger zusätzlich finanziell belasten würde“. Dies geht aus einer Antwort auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hervor. Mit einer City-Maut, so das federführende Bundesverkehrsministerium, würde Kaufkraft aus den Innenstadtbereichen abgezogen. Es käme zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen in Richtung mautfreier Städte bzw. „grüner Wiesen“ an den Stadträndern. Eine Studie der TU Berlin aus dem Jahr 2007 hätte ergeben, dass sich die Einführung einer City-Maut „wegen der Höhe der Mauterhebungskosten derzeit zumeist ökonomisch nicht rechtfertigen lasse“. Maßnahmen der Stadtentwicklung, eine Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs, die Förderung schadstoffarmer Fahrzeuge, eine optimierte Parkraumbewirtschaftung sowie die Einführung intelligenter Verkehrslenkungs-Systeme schätzt die Bundesregierung als weitaus wirkungsvoller als eine City-Maut ein. Allerdings brauchen die Bundesländer für eine Einführung auf Kommunal- und Landesstraßen nicht das Einverständnis der Bundesregierung oder des Parlaments. Typgenehmigungen für besondere technische Installationen in Pkw als Voraussetzung für ein satellitengestütztes Mauterfassungssystem will das Bundesverkehrsministerium auf europäischer Ebene nicht unterstützen. Zuletzt setzte sich der bayerische Ministerpräsident Horst Seehofer für eine Pkw-Autobahnmaut von 100 Euro pro Jahr ein. Dafür will er die Treibstoffsteuer um 15 Cent für Benzin und 10 Cent für Diesel senken. Solche Pläne lehnt Bundesverkehrsminister Tiefensee nach wie vor strikt ab: Die Automaut sei „ungerecht und ökologischer Unsinn“. Unterdes sprudeln die Einnahmen für die in Deutschland seit 01.01.2005 erhobene Lkw-Maut nach der Gebührenerhöhung im Januar immer besser: Der Gesamtumsatz im 1. Quartal 2009 lag trotz zuletzt geringerer Fahrleistungen im Transportgewerbe nach Angaben des Betreiberkonsortiums Toll Collect mit 1,086 Mrd. Euro um rund 24 Prozent über dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. **ARCD**



Presse-Information

EU-Verkehrskommissar drängt auf billigere Wochen-Maut in Slowenien

Bad Windsheim (ARCD) – Slowenien will am 1. Juli eine Monatsvignette für die Autobahnnutzung einführen, die ebenso teuer (35 Euro) kommen soll wie die bisherige Halbjahresvignette. Auch eine Wochenvignette (15 Euro) ist geplant. Der Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC) und sein Mitglied ARCD hatten heftig gegen diese Abzocke von Urlaubern protestiert – sowohl gegenüber Slowenien als auch bei EU-Verkehrskommissar Antonio Tajani. Der versprach inzwischen, noch einmal bei den slowenischen Behörden zu intervenieren, um einen günstigeren Preis für Reisende an die Adria auszuhandeln. Er stelle sich eine Wochenvignette von „5 bis maximal 10 Euro“ vor, gab Tajani am Rande des EU-Rats der Verkehrsminister am 11. Juni bekannt. Mit der Einführung von Wochen- und Monatsvignetten reagiert Slowenien auf die Beanstandung der im vergangenen Sommer eingeführten Autobahnmaut durch die EU-Kommission. Diese hatte mit Bezug auf den Gleichheitsgrundsatz gefordert, Slowenien solle auch für Kurzreisen entsprechende Vignetten auflegen, die für alle EU-Bürger gleich viel kosten. Tajani wollte sich jedoch auf keine weiteren formalen Schritte gegen Slowenien festlegen. Der ausscheidende österreichische EU-Parlamentarier Reinhard Rack (EVP) bezeichnete die angekündigte Neugestaltung des Tarifsystems bei gleich hohen Preisen als „Touristennepp“. Die Kommission dürfe als Hüterin des europäischen Rechts „nicht akzeptieren, dass Slowenien weiterhin die volle Miete von Kurzbesuchern abkassiert“. **ARCD**

Belgiens Bahn eröffnet Hochgeschwindigkeitsstrecke bis zur deutschen Grenze

Bad Windsheim (ARCD) – Die Fahrzeit des Thalys von Brüssel nach Aachen hat sich seit 14. Juni nochmals um einige Minuten auf 1 h 38 min verkürzt. Mit der Eröffnung des längsten Bahntunnels Belgiens (6,35 km) von Soumagne ist nun auch der 36 km lange Abschnitt von Lüttich nach Aachen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 260 km/h befahrbar. Damit ist das Schienen-Hochgeschwindigkeitsnetz des von SNCB/SNCF/DB gemeinsam betriebenen Thalys in Belgien von der französischen Grenze in Richtung Deutschland und in Richtung der Niederlande komplett. Paris ist nunmehr von Aachen aus in 3 h 11 min, von Köln aus in 3 h 30 min sechsmal pro Tag erreichbar. **ARCD**

Leichte Erholung des europäischen Automarktes im Mai

Bad Windsheim (ARCD) – Mit „nur“ 4,9 % Rückgang bei Neuzulassungen gegenüber Mai 2008 kann sich die Automobilindustrie über eine relative Verlangsamung des Abwärtstrends freuen: 1,27 Mio. Fahrzeuge wurden in Europa (EU und EFTA) im vergangenen Monat abgesetzt. Vor zwei Jahren wurden im selben Monat noch 1,45 Mio. neue Pkw zum Verkehr zugelassen. Staatliche Abwrackprämien kurbelten die Flottenerneuerung vor allem in Deutschland (+ 39,7 %), Frankreich (+ 11,8 %), Griechenland (+ 5,1 %) und Österreich (+ 4,8 %) an. In den neuen Mitgliedsländern bilden die Slowakei (+ 46,4 %) und Tschechien (+ 20,5 %) positive Ausnahmen, der Rest der neuen EU-Länder im Osten meldete laut europäischem Verband der Automobilindustrie (ACEA) rückläufige Zahlen, die sich in einer Marktschrumpfung von 27,9 % gegenüber Mai 2008 niederschlugen. Über positive Zuwachszahlen konnten sich vor allem die europäischen Gruppen VW (+ 3,1 %) und Fiat (+ 2 %) freuen. Der eigentliche Lichtblick für Automobilhersteller kommt aus dem Fernen Osten: China hat im Mai infolge einer Steuersenkung für kleinere Pkw einen Zuwachs von 55 % bei den Neuzulassungen verzeichnet, meldete der Verband der deutschen Automobilindustrie (VDA). **ARCD**

