

# Presse-Information

Nr. 910

21. Januar 2009

Heute mit folgenden Themen:

- Bei Abwrackprämie schnell zugreifen!
- EU-Studie verharmlost Probleme von Megatrucks  
EAC fordert höhere Gewichtung der Sicherheits- und Umweltaspekte
- Bundesregierung bleibt beim Nein zu Gigalinern
- Rüttelstreifen als Maßnahme gegen Ermüdungsunfälle
- Autoverkäufe im Konjunkturtief

## **ARCD: Bei Abwrackprämie schnell zugreifen!**

*Bad Windsheim (ARCD)* – Die von der Bundesregierung beschlossene Abwrackprämie in Höhe von 2.500 Euro für mindestens neun Jahre alte Autos beim Kauf eines Neuwagens bleibt umstritten. Aus der FDP kommen Stimmen, die auf eine Zurücknahme dieser Regelung drängen. Der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) rät schon deshalb Neuwagenkäufern, die von dem seit 14. Januar 2009 geltenden Angebot der Bundesregierung profitieren wollen, schnell zuzugreifen. Ist der im Konjunkturprogramm vorgesehene Betrag von 1,5 Milliarden Euro als Obergrenze verbraucht, droht ein vorzeitiges Ende der bis 31.12.2009 geplanten Aktion: Der Etat reicht zwar rein rechnerisch für 600.000 Anträge aus, allerdings wird von der Gesamtsumme auch der Verwaltungsaufwand bestritten. FDP-Landespolitiker könnten im Bundesrat die Altautoprämie noch blockieren, obwohl die Parteispitze in Berlin inzwischen Zustimmung signalisiert. Nach der hessischen Landtagswahl hat die Große Koalition im Bundesrat keine Mehrheit mehr und ist auf Stimmen von Bundesländern mit FDP-Regierungsbeteiligung angewiesen. Gegenwärtig ist noch in der Diskussion, ob der Bundesrat überhaupt zustimmen muss. Auch im Bundestag, den das Konjunkturpaket noch passieren muss, sind Änderungen an dem Entwurf der Bundesregierung nicht ausgeschlossen. Nach jetzigem Stand können alle natürlichen Personen für ein auf ihren Namen seit mindestens einem Jahr zugelassenes und mindestens neun Jahre altes Fahrzeug einen Antrag stellen. Voraussetzung: Es wird ein Neufahrzeug mit Abgasnorm Euro 4 oder besser bzw. ein in Deutschland für längstens zwölf Monate zugelassener Jahreswagen eines Händlers oder Herstellers bestellt. Die Verschrottung des Altwagens bei einem anerkannten Demontagebetrieb muss nachgewiesen werden. Über den Antrag entscheidet das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA). Dort gibt es Informationen unter der Hotline-Nummer 06196/908470 oder im Internet unter der Adresse <http://www.bafa.de/bafa/de/>. Das Bundesamt ist eine Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi). Prämieanträge können Kunden auch über Autohändler stellen. **ARCD**

## **EU-Studie verharmlost Probleme von Megatrucks**

### **EAC fordert höhere Gewichtung der Sicherheits- und Umweltaspekte**

*Bad Windsheim (ARCD)* – Über 25 Meter lange Lastkraftwagen mit bis zu 60 Tonnen Gesamtgewicht: für viele Verkehrsteilnehmer und den Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) eine Horrorvision! Dennoch gerät die Diskussion über solche „Gigaliner“ oder



## Presse-Information

„Megatrucks“ wieder in Gang, seit dieser Tage eine von der EU-Kommission in Auftrag gegebene wissenschaftliche Studie veröffentlicht wurde. Sie kommt zu dem Schluss, dass der wachsende Güterverkehr die Zulassung von „longer and heavier vehicles“, kurz LHVs, auf Dauer unverzichtbar mache. Der Verbund Europäischer Automobil Clubs (EAC) und sein Mitglied ARCD kritisieren allerdings, die Auswirkungen auf Umwelt, Energieverbrauch und Verkehrssicherheit würden in dem Papier zu einseitig diskutiert. Durchgeführt wurde die Studie vom privaten Gutachterkonsortium Transport & Mobility Leuven (TML) aus Belgien. Die Experten räumen zwar ein, dass Megatrucks ein höheres Sicherheitsrisiko darstellen als normale Lkw. Dieses Risiko sei aber hinnehmbar, weil sie wesentlich größere Ladevolumina besäßen. Würden sie normale Lkw ersetzen, könnte die Gesamtzahl der Fahrzeuge also abnehmen. EAC-Geschäftsführer Matthias Knobloch setzt dem entgegen, es sei mehr als bedenklich, wenn ein aktuelles Sicherheitsrisiko durch eine nicht gesicherte Prognose entkräftet werden solle: „Die europäischen Verkehrssicherheitsziele, zu denen sich die Kommission und viele Partner verpflichtet haben, müssen im Vordergrund stehen!“ Auffällig sei, dass die Perspektiven der Wirtschaft – also der ungestörte Güterverkehr – vor die Sicherheits- und Umweltaspekte der Bevölkerung gestellt würden. Die EU-Kommission müsse vor einer endgültigen Entscheidung auch die Ansicht aller Mitgliedsstaaten, der Verbände und Initiativen mit berücksichtigen, so Knobloch. Auch die ungleiche Verteilung negativer Auswirkungen auf die einzelnen Mitgliedsstaaten scheint in der Studie nicht ausreichend berücksichtigt zu sein. Sie geht davon aus, dass vor allem Transitländer unter dem LHV-Verkehr leiden werden. „Das bedeutet, dass einige Länder – vor allem die großen – von einem effektiveren Güterverkehr profitieren könnten, andere aber große Probleme mit gestiegenen Infrastrukturkosten und Verkehrsbelastungen haben werden“, so der EAC-Sprecher. Nach Ansicht des Automobilclub-Verbands kann sich der steigende Güterverkehr nicht allein auf der Straße abspielen, sondern muss den Transport auf Schiene und Wasserwegen mit einbeziehen. „Auch die Wechselwirkungen zwischen der Entwicklung des Straßengüterverkehrs und den anderen Verkehrsträgern müssen in der Analyse verstärkt berücksichtigt werden, sonst droht ein Rückschritt auf dem Weg zu einem sicheren und nachhaltigen Güterverkehr,“ so Knobloch. Die Studie ist unter [http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/strategies\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/strategies_en.htm) im Internet in englischer Fassung abrufbar. Weitere Informationen und Studien zu LHVs finden sich auf der vom EAC mit initiierten Website [www.nomegatrucks.eu](http://www.nomegatrucks.eu). **ARCD**

Ansprechpartner für Rückfragen: Matthias Knobloch, EAC-Geschäftsführer,  
Tel. +49/30/278725-0

### **Bundesregierung bleibt beim Nein zu Gigaliner**

*Bad Windsheim (ARCD)* – Die Bundesregierung bleibt bei ihrem Nein zu überlangen und bis zu 60 Tonnen schweren Lkw, so genannter Gigaliner. Eine Sprecherin des Verkehrsministeriums äußerte ihre „Verwunderung“ über einzelne Bundesländer, die trotz anders lautender Beschlussfassung der Verkehrsministerkonferenz auch künftig Pilotversuche mit solchen Megatrucks innerhalb ihrer Landesgrenzen genehmigen wollen. Die Verkehrsministerkonferenz hatte Ende Oktober 2008 mit zehn zu sechs Stimmen weitere Testfahrten abgelehnt. Die Länder müssen sich allerdings nur an einstimmig von der Verkehrsministerkonferenz gefasste Beschlüsse halten. Zuletzt hatten Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern „Grünes Licht“ für entsprechende Tests gegeben. Das Bundesverkehrsministerium will prüfen, wie die Genehmigungskompetenz für solche Pilotversuche von den Ländern auf den Bund übertragen



# Presse-Information

werden kann. Für den Bundesverkehrsminister gibt es eine ganze Reihe von Gründen, die gegen eine Nutzung von überlangen Lkw mit bis zu 60 Tonnen Gesamtgewicht sprechen – angefangen bei den Gefahren für die Verkehrssicherheit über die nicht ausreichende Tragfähigkeit von Autobahnbrücken bis zu einer unerwünschten Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße. Die Bundesanstalt für das Straßenwesen (BAST) sieht zudem Probleme beim Befahren von Einmündungen und Kreisverkehren. In diesen Tagen veröffentlichte die EU-Kommission ihren Schlussbericht zu einer Experten-Studie über eine von Wirtschaftsverbänden geforderte EU-weite Zulassung von 60-Tonnen-Lkw, die die Vor- und Nachteile von größeren und längeren Fahrzeugkombinationen gegenüberstellt. Kenner der Materie rechnen nicht vor 2010 mit einer Entscheidung, ob und wie die EG-Richtlinie 96/53 über Maße und Gewichte von Nutzfahrzeugen zugunsten der Monstertrucks geändert wird. Das Europäische Parlament hatte sich schon früher dafür ausgesprochen, 60-Tonnen-Laster, wenn überhaupt, nur für bestimmte Straßen innerhalb der Unionsländer zuzulassen. **ARCD**

## Rüttelstreifen als Maßnahme gegen Übermüdungsunfälle

*Bad Windsheim (ARCD)* – Auf deutschen Autobahnen ereignen sich jährlich über 7.000 Unfälle mit Personenschaden, bei denen der Fahrer mit seinem Fahrzeug von der Straße abkommt. Ein großer Teil dieser Unfälle ist auf Unaufmerksamkeit, Ablenkung oder Müdigkeit zurückzuführen. Systematisch eingebaute Unebenheiten am Straßenrand, wie etwa die auch aus dem Ausland bekannten Rüttelstreifen, können die Unfallgefahr verringern, wie ein Pilotversuch der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) zeigt. Für den Test wurden 400 Millimeter breite und 13 Millimeter tiefe Rillen in den Seitenstreifen am Rand der Autobahn gefräst. Während des Versuchs auf einem 35 Kilometer langen Teilstück zwischen den Anschlussstellen Herzprung und Fehrbellin in Brandenburg ging die Zahl der Unfälle, bei denen das Fahrzeug von der Straße abkommt, um 43 Prozent zurück, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten verringerte sich um 15 Prozent. Die beim Überfahren entstehenden Rüttelgeräusche und Schüttelgefühle warnen nämlich die Fahrzeuglenker beim Abdriften von der Fahrbahn. In den USA und in Skandinavien zählen künstliche Spurrillen schon seit einigen Jahren zum Standard. Zahlreiche Studien, so die BAST, belegen in diesen Ländern eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis. In Deutschland spielt Nordrhein-Westfalen bei der Einrichtung von Rüttelstrecken eine Vorreiterrolle. **ARCD**

## Autoverkäufe im Konjunkturtief

*Bad Windsheim (ARCD)* – Der 19,3 prozentige Rückgang der Neuzulassungen im letzten Jahresviertel bescherte der Automobilindustrie für 2008 ein europäisches Jahresergebnis, das um 7,8 % unter den Zahlen des Vorjahres liegt. Einen derartigen Einbruch hat es laut Mitteilung des europäischen Automobilherstellerverbandes ACEA seit 1993 nicht mehr gegeben. Damit wurden in Europa (EU und EFTA-Länder) 1,24 Mio. weniger Neufahrzeuge zugelassen als 2007. Mehr Neuzulassungen gab es in Finnland (+ 11,2 %), Portugal (+ 5,7%), Belgien (+ 2,1 %), Luxemburg (+ 2 %) und vor allem in Ländern Osteuropas: Slowakei (+ 17,3 %), Polen (+ 9,4 %) und Tschechien (+ 8,4 %) führen den Reigen vor Slowenien, Bulgarien und Litauen. Diese relativ kleinen Märkte können aber den Einbruch auf den großen Automärkten aber nicht wettmachen. Vor allem Spanien drückte mit einem Minus von 28,1 % bei den Pkw-Neuzulassungen das Gesamtergebnis, gefolgt von Italien (– 13,4 %) und





# Presse-Information

Großbritannien (– 11,3 %). In Frankreich sorgten Öko-Bonus und Verschrottungsprämie für ein ausgeglichenes Jahr (– 0,7 %). Wenig beeindruckt von der Krise zeigten sich bislang auch deutsche Autokäufer (– 1,8 % gegenüber 2007). Im Wettlauf um die Käufergunst konnten sich 2008 die Marken VW (+ 2,1 % Marktanteile), Audi (+ 0,9 %) Skoda (+ 0,1 %), Citroën (0,6 %), Peugeot (+ 0,5 %), Opel (+ 0,4 %), Fiat (+ 0,3 %), Lancia, Nissan und Smart (je + 0,2 %) besser durchsetzen als im Vorjahr – ein geringer Trost angesichts rückläufiger Stückzahlen. Einzig Dacia (+ 6,2 %), Smart (+ 7 %), Audi (+ 0,2%), Nissan (+ 8,8 %), Mazda (+ 2,1 %) und Jaguar (+ 12,6 %) konnten 2008 mehr Autos verkaufen als 2007. Beim „Autogipfel“ auf Ministerebene mit EU-Kommissar Günter Verheugen wurde Ende vergangener Woche erneut in Brüssel über koordinierte Unterstützungsmaßnahmen für die europäische Automobilindustrie diskutiert. Die Europäische Kommission will zwölf Millionen Arbeitsplätze schützen, staatliche Subventionen und Kreditvergaben der Europäischen Investitionsbank für Forschungsinvestitionen jedoch an eine „Ökologisierung“ der Flotte binden. Verschrottungsprämien könnten demnach bald in ganz Europa Schule machen, wenn sich auch kleinere Länder ohne eigene Automobilindustrie 2009 zu diesem umweltfreundlichen Schritt entschließen. **ARCD**

