

Presse-Information

Nr. 926

20. Mai 2009

Heute mit folgenden Themen:

- Keine vorschnellen Abfindungsvereinbarungen bei Verkehrsunfällen
- Klima: Mehr Schaden als Nutzen durch Mega-Trucks
- „Blauer Engel“: Schärfere Kriterien für Fahrzeugreifen
- Brandenburg bremst Motorradraser mit Rüttelstreifen aus
- Pkw-Markt seit 12 Monaten im Minus
- EU-Verkehrskommissar Tajani will Radfahren sicherer machen

Keine vorschnellen Abfindungsvereinbarungen bei Verkehrsunfällen

Bad Windsheim (ARCD) – Nicht immer gilt: Nur schnelles Geld ist gutes Geld! Besonders bei Verkehrsunfällen mit schweren Körperverletzungen ist die weitere Entwicklung oft nicht vorhersehbar, warnen die Verkehrsanwälte des Deutschen Anwaltvereins (DAV). Deshalb ist beim Abschluss einer Abfindungsvereinbarung mit der gegnerischen Versicherung Vorsicht geboten: Nach dem Erhalt der Abfindungssumme bestehen nämlich keine Ansprüche mehr! Dies zeigt eine rechtskräftige Entscheidung des Landgerichts Coburg (Az: 13 O 767/07), mit der die Klage eines Unfallopfers auf Begleichung von Spätschäden in Höhe von rund 37 000 Euro abgewiesen wurde. Der Kläger hatte sich nach einem schweren Unfall abfinden lassen. Jahre später wurde er erneut bei einem Verkehrsunfall verletzt und mit 44 000 Euro von der gegnerischen Versicherung abgefunden. Als er dann weitere Ansprüche wegen einer inzwischen eingetretenen Dienstunfähigkeit erhob, stellte sich heraus, dass am Verlust der Arbeitskraft nicht der zweite Unfall Schuld trug, sondern dass es sich um eine Spätfolge des ersten Unfalls handelte. Das Landgericht befand, dass die Abfindungsvereinbarung für den ersten Unfall jegliche weitere Ansprüche ausschloss, denn der Kläger habe sich „für endgültig abgefunden“ erklärt. Damit habe er das Risiko übernommen, dass die für die Abfindungsberechnung maßgebenden Faktoren auf Schätzungen und unsicheren Prognosen beruhten. Es wäre ihm unbenommen gewesen, einen Vergleichsabschluss nur bei Ausklammerung einer späteren Dienstunfähigkeit zu akzeptieren. **ARCD**

Klima: Mehr Schaden als Nutzen durch Mega-Trucks

Bad Windsheim (ARCD) – Das Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung (ISI) wies zusammen mit kooperierenden internationalen Wissenschaftsinstituten in einer aktuellen Studie nach, dass die Einführung von überlangen und schweren Lkw für das Klima langfristig mehr Schaden als Nutzen bringen würde. Die so genannten Megatrucks, Gigaliner oder Euro-Combis böten nur kurzfristig ein Potenzial zur Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen. Längerfristig drohe hingegen eine negative Klimabilanz, weil eine EU-weite Zulassung der Megatrucks massive Verlagerungen von Güterverkehrsvolumen von der Schiene zur Straße bringen würde. Betroffen wären hauptsächlich die Verkehrsmärkte für hochwertige Produkte und Containertransporte, aber auch der Transport von Massengütern. Das Transportaufkommen der Eisenbahnen könnte sich langfristig um bis zu 15 Prozent verringern. Modellrechnungen in der Studie zeigen auf, dass bei einer Streckenlänge von etwa 1000 Kilometern die herkömmlichen 16-Meter-Lkw-Kombinationen vollständig durch Megatrucks



Presse-Information

ersetzt werden und diese so das Bild auf den Autobahnen bestimmen könnten. „Je größer der Lastwagen, desto weniger CO₂: Für uns war das schon immer eine Milchmädchenrechnung“, sagt Martin Roggermann, Kampagnenleiter der Initiative „No Mega Trucks“. In Wirklichkeit gehe es darum, „Marktanteile für den Straßengüterverkehr zurück zu gewinnen“. Erst im Januar hatte die Europäische Kommission eine in Fachkreisen höchst umstrittene Studie zum Thema vorgelegt, wonach solche Riesen-Lkw unterm Strich zu befürworten seien. „Wissenschaftlich war das Mumpitz, aber für uns sieht es danach aus, als wollten EU-Bürokraten die Öffentlichkeit schon mal vorbereiten, dass die Monster doch demnächst losrollen“, kritisiert Roggermann. Er fordert die EU-Verkehrsminister auf, nicht „irgendwelchen Pseudoargumenten auf den Leim zu gehen“. Gerhard Riemann vom Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) kritisiert hingegen die „von bahnnahen Verbänden vorgestellte“ Fraunhofer-Studie. Der errechnete Kostenvorteil für Megatrucks von bis zu 30 Prozent im Vergleich zur Bahn sei viel zu hoch gegriffen, es werde deshalb nicht zu den behaupteten Verkehrsverlagerungen kommen. Außerdem liege es bei der Politik, Lastkraftwagen mit 60 Tonnen Gesamtgewicht nur für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene zuzulassen. **ARCD**

„Blauer Engel“: Schärfere Kriterien für Fahrzeugreifen

Bad Windsheim (ARCD) – Seit 1997 gibt es das Umweltzeichen „Blauer Engel“ für lärmarme und Kraftstoff sparende Fahrzeugreifen. Jetzt verschärft das Label seine Kriterien für die Vergabe an Reifenhersteller. Es handelt sich um einen Vorgriff auf die künftig geltenden EU-Grenzwerte, teilt das für den Umweltengel verantwortliche Bundesumweltamt (UBA) mit. Ab 2012 gelten für Reifen in Europa neue gesetzliche Anforderungen an den Rollwiderstand, das Bremsverhalten bei Nässe und strengere Grenzwerte für das Rollgeräusch. Auch der gesundheits- und umweltschädliche Abrieb der Reifen soll möglichst gering ausfallen. Der Blaue Engel geht schon jetzt darüber hinaus: Anwärter für das Umweltzeichen müssen im Durchschnitt einen um 20 Prozent geringeren Rollwiderstand und eine um 25 Prozent bessere Verzögerung auf nasser Fahrbahn aufweisen als bei den neuen EU-Grenzwerten. Außerdem dürfen die Rollgeräusche bei den mit dem Blauen Engel ausgezeichneten Reifen nicht lauter als 70 Dezibel sein. „Die neuen EU-Grenzwerte sind wenig ambitioniert“, kritisiert denn auch UBA-Präsident Thomas Holzmann. „Dieser Unterschied kann leicht 5 Prozent weniger Kraftstoffverbrauch oder etwa 250 Euro während eines ganzen Reifenlebens ausmachen“. Nur Reifenhersteller, die diese verschärften Kriterien erfüllen, erhalten den Blauen Engel. Zeicheninhaber ist übrigens das Bundesumweltministerium. Das Label wird für verschiedenartige Produkte und Dienstleistungen vergeben, die die Umwelt möglichst wenig belasten, bei der Herstellung, bei der Nutzung und Entsorgung Ressourcen sparen, keine schädlichen Substanzen enthalten – und das alles bei hoher Qualität! Eine 15-köpfige Jury aus Umwelt-, Verbraucher- und Industrieverbänden, aus Gewerkschaften, Kirchen, Ministerien, Kommunen und aus der Wissenschaft wacht über die Definition und Einhaltung der Kriterien. **ARCD**

Brandenburg bremst Motorradraser mit Rüttelstreifen aus

Bad Windsheim (ARCD) – Wegen steigender Unfallzahlen bei Motorradfahrern in Brandenburg will Infrastrukturminister Reinhold Dellmann jetzt die Biker aufrütteln: Die Gemeindestraße zwischen Hennickendorf und Ahrensdorf im Landkreis Teltow-Fläming wird demnächst mit Rüttelstreifen in den Kurven ausgestattet. Damit sollen Schnellfahrer auf zwei Rädern ausgebremst werden. Die Ortsverbindungsstraße ist gut ausgebaut und wegen ihrer vielen Kurven



Presse-Information

als Rennstrecke bei Motorradfahrern beliebt. Dellmann: „Tempolimits auf dieser Strecke haben bisher nichts gebracht. Seit 2004 gab es allein auf diesen sechs Kilometern Strecke bei 30 Unfällen drei Tote und 15 Schwerverletzte“. Auf Brandenburger Straßen sind seit Jahresbeginn schon mehr als drei Mal so viele Motorradfahrer ums Leben gekommen wie im gleichen Vorjahreszeitraum. Nach Angaben der Polizei starben zehn Motorradfahrer, sieben von ihnen durch eigenes Fehlverhalten. Allein im April gab es bisher sieben Tote. Die Zahl der Opfer stieg von 23 im Jahr 2007 auf 32 im Jahr 2008. „An dieser Stelle müssen wir die Menschen vor sich selbst schützen“, rechtfertigt Dellmann sein Vorgehen. Derzeit führt Brandenburg auf einer 35 km langen Strecke der A 24 zwischen den Anschlussstellen Herzsprung und Fehrbellin zusammen mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) noch einen dreijährigen Feldversuch mit Rüttelstreifen am Fahrbahnrand durch, die vor allem Autofahrer vor dem Abkommen von der rechten Autobahnspur warnen sollen. Seit Testbeginn registrierte die Polizei bei solchen Unfällen einen Rückgang von 43 Prozent. In den USA und in Skandinavien zählen künstliche Spurrillen schon seit einigen Jahren zum Standard. In Deutschland nimmt Nordrhein-Westfalen bei der Einrichtung von Rüttelstrecken eine Vorreiterrolle ein. **ARCD**

Pkw-Markt seit 12 Monaten im Minus

Bad Windsheim (ARCD) – Der Negativtrend auf dem europäischen Pkw-Markt hält seit mittlerweile zwölf Monaten unvermindert an. Auch im April zeigte der europäische Neuwagenmarkt nur geringe Anzeichen eines Aufschwungs. Während in Deutschland (+ 19,4 %) und Österreich (+ 12,8 %) der Fuhrpark dank Abwrackprämie schneller erneuert wurde als im Vorjahr, lagen die Neuzulassungen in EU und EFTA im Schnitt um 12,3 % unter dem Niveau von April 2008, meldete der europäische Automobilherstellerverband ACEA. Die leichte Verbesserung gegenüber dem ersten Quartal (- 17,2 % in EU und EFTA) sei in erster Linie auf die staatlichen Räumien zurückzuführen. Auch die besonders hart getroffenen Länder Spanien (- 43,7 % gegenüber April 2008) und Großbritannien (- 28,5 %) planen nun, eine Abwrackprämie einzuführen. In den neuen Mitgliedsstaaten lag der Abwärtstrend gar bei - 21,4 %. Der Trend zu kleineren Fahrzeugen wird dabei immer deutlicher. Fiat konnte als einzige der großen Hersteller-Gruppen um 4,7 % gegenüber April 2008 zulegen, während VW (- 4,2 %) und Ford (- 6,3 %) einstellige Rückgänge hinnehmen mussten. BMW (inklusive Mini) hingegen büßte fast ein Drittel der Verkäufe (- 31,2 %) gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein, die Daimlergruppe (Mercedes, Smart) verzeichnete einen Rückgang von 26,3 %, Land Rover gar von 54,6 %. Unter den asiatischen Marken konnte sich nur Hyundai (+ 9,7 %) trotz traditionell geringer Stückzahlen freuen, auch Konzernschwester Kia (- 4 %) behauptete sich gut auf dem europäischen Markt. Mazda hingegen bescherte die geringe Kauflust ein Minus von 26,1 %. **ARCD**

EU-Verkehrskommissar Tajani will Radfahren sicherer machen

Bad Windsheim (ARCD) – EU-Verkehrskommissar Antonio Tajani erklärte anlässlich der Eröffnung der Brüsseler Aktions- und Konferenzwoche „Velo-City“ seine Liebe zum Drahtesel: „Fahrradfahren ist eine emissionsfreie Alternative für die Fortbewegung in unseren Städten und sollte deshalb unbedingt gefördert werden. Es kann eine effiziente, gesunde und angenehme Art der Fortbewegung sein, aber wir müssen alles dafür tun, dass es auch sicher ist,“ meinte Tajani. „Ungefähr die Hälfte aller Autofahrten werden auf Strecken zurückgelegt, die kürzer als



Presse-Information

5 km sind. Hier gibt es also ein großes Potenzial für die Verwendung von Fahrrädern.“ Nur durch Investitionen in adäquate Infrastrukturen für Radfahrer und Aufklärungskampagnen zur Verkehrserziehung von Rad- und Autofahrern könnte Fahrradfahren in Europas Städten aber tatsächlich attraktiver werden. Der europäische Verkehrskommissar würdigte die Initiativen von Radfahrervereinigungen, die zum Tragen von Warnwesten und Helmen anregen. Besonderen Stellenwert hätten Aktionen zur Verkehrserziehung von Kindern. „Ein junger Radfahrer, der für Fragen der Verkehrssicherheit sensibilisiert worden ist, ist ein zukünftiger Autolenker, der die Gefahren besser kennt.“ Öffentliche Stellen und allen voran die Europäische Kommission hätten daher die Verpflichtung, derlei Initiativen aktiv zu unterstützen. Auf EU-Ebene will Tajani im Rahmen des zukünftigen EU-Aktionsplans für städtische Mobilität auf eine integrierte Rad-Politik achten. Studienprojekte der Kommission, wie NR2C (New Road Construction Concepts), trügen hierzu bei. Daneben stelle die EU Budgets im Rahmen des Struktur- und Kohäsionsfonds zur Verfügung: Im Zeitraum 2007-2013 werden EU-weit Haushaltsmittel in Höhe von rund 600 Mio. Euro in die Fahrradinfrastruktur von Regionen investiert werden, die für diese Förderung in Frage kommen. Aus dem Programm STEER, mit dem eine effizientere Energienutzung im Transportsektor gefördert wird, wurden überdies 10 Mio. Euro für zehn europäische Fahrradpilotprojekte bereitgestellt. ARCD

