

IVTV Nachrichten



Interessengemeinschaft Versicherter im Transport- & Verkehrswesen e.V.

Ausgabe 02/ 2019

LUFTFAHRT

FRANKREICH IRRITIERT VON EINSTIEG DER NIEDERLANDE BEI AIR FRANCE-KLM

Frankreich ist nach Angaben von Wirtschaftsminister Bruno Le Maire nicht über den Einstieg der Niederlande bei der Fluggesellschaft Air France-KLM am Dienstag informiert gewesen.



Die Niederlande haben sich einen Anteil von 12,68 Prozent an der Fluggesellschaft Air France-KLM gesichert ©Günter Lenz/Imagebroker/picture-alliance

Den Haag. Frankreich ist nach Angaben von Wirtschaftsminister Bruno Le Maire nicht über den Einstieg der Niederlande bei der Fluggesellschaft Air France-KLM informiert gewesen. Weder der Verwaltungsrat noch die französische Regierung hätten vom dem Schritt gewusst, sagte Le Maire der Wirtschaftszeitung „Les Echos“ am Mittwoch. „Die Grundsätze der guten Führung müssen respektiert werden“, sagte der Minister. Es dürfe keine „staatliche Einmischung“ geben.

Weiter Seite 2

Luftfahrt

Seite.....1-3

Schifffahrt

Seite.....3-5

Straßenverkehr

Seite.....5-9

Am Rande u. Urteile

Seite.....9-12

In eigener Sache / Impressum

Seite.....12-14

Regierungssprecher Benjamin Griveaux kündigte an, dass Le Maire seinen niederländischen Amtskollegen Wopke Hoekstra Ende der Woche treffen will. Er wolle eine „freundliche, aber offene Diskussion über die Frage der Erhöhung des Kapitals von Air France-KLM durch die niederländische Regierung“ führen. „Trotzdem sage ich, dass wir zuversichtlich sind, dass der neue Aktionär seine Unterstützung für die Konzernstrategie als Ganzes und ihre Führungskräfte bestätigen wird“, so Griveaux weiter.

Niederländischer Staat kauft knapp 13 Prozent

Der niederländische Staat hatte sich für 680 Millionen Euro einen Anteil von 12,68 Prozent an der Fluggesellschaft Air France-KLM gesichert, wie am Dienstag bekannt wurde. Ziel sei es, den Einfluss auf die Airline zu stärken, so der niederländische Finanzminister Hoekstra der niederländischen Nachrichtenagentur „ANP“ zufolge. Letztlich will die Regierung in Den Haag auf einen Anteil von rund 14 Prozent kommen – das würde dann der Beteiligung des französischen Staates entsprechen, der laut französischen Medien 14,3 Prozent an der Holding hält. Premierminister Mark Rutte habe den französischen Staatspräsidenten Emmanuel Macron über den Schritt informiert, berichtete „ANP“. (dpa/ag)

AIRCARGO CLUB DEUTSCHLAND MEHR EFFIZIENZ BEI DER LUFTFRACHTSICHERHEIT

Die Vereinigung von rund 250 Unternehmen aus der Luftfrachtbranche plädiert angesichts des steigenden Transportvolumens an deutschen Flughäfen für schnellere und einfachere Abfertigungsprozesse



Der Aircargo Club Deutschland wünscht sich von den für Luftfrachtsicherheit zuständigen Behörden schnellere und effizientere Abfertigungsprozesse ©Valentin Gensch / dpa / picture

Frankfurt am Main. Sicherheitsbedrohungen und daraus resultierende Verordnungen haben die Luftfracht in den vergangenen Jahren teurer und langsamer gemacht. Darauf wies jetzt der Aircargo Club Deutschland hin. Weil zugleich das Luftfrachtvolumen stetig steige, fordert die Vereinigung von rund 250 Unternehmen aus der Luftfrachtbranche schnellere Abfertigungsprozesse. Insbesondere Schnittstellen zu Behörden, etwa Zoll oder Luftsicherheitskontrolle, könnten effizienter organisiert werden. Bei einer Veranstaltung des Aircargo Club Deutschland (ACD) in Frankfurt am Main diskutierten die Mitglieder mit Günter Wachsmann, Beauftragter Gefahrgut, Explosivstoffe, Luftfrachtsicherheit der BMW Group, jetzt über Möglichkeiten, das System besser zu gestalten.

Deutsches Recht verursacht besonders hohen Aufwand

Seit 2010 dürfen Versandstellen, deren Sicherheitsstrukturen und Administration nach der EU-Luftsicherheits-Verordnung auditiert und zertifiziert sind, Waren bevorzugt und damit beschleunigt für die Beförderung im Luftverkehr anliefern. Aus Sicht des ACD würde schon eine Harmonisierung der Zuverlässigkeitsprüfungen bei Personen, die Sicherheitskontrollen durchführen und Zugang zu Luftfracht haben, den Beteiligten an der sicheren Lieferkette die Arbeit deutlich erleichtern. Für Absender und Beförderer bedeute dies einen erheblichen Aufwand ohne erkennbaren Mehrwert. Daneben betonte Wachsmann, dass die im deutschen Recht zusätzlich definierten Forderungen und

Interpretationen zu Wettbewerbsnachteilen im Vergleich zu anderen EU-Mitgliedsstaaten führen. Er stellte beim ACD zudem Möglichkeiten vor, das System durch die Optimierung von Regularien und Bürokratie effizienter zu gestalten, ohne die sicherheitsrelevanten Erfordernisse zu schmälern.

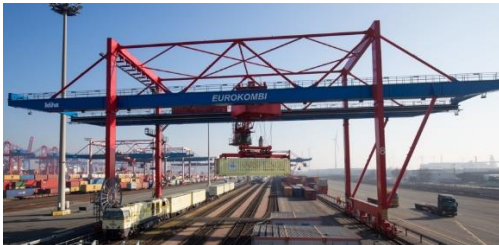
Experten plädieren für Optimierung und Harmonisierung

So plädierte der Experte der BMW Group für behördliche Anerkennung von Managementsystemen durch die zuständigen Behörden. Ein Beispiel hierfür sei die sichere Lieferkette nach der ISO-Norm 28000. Sie würde Unternehmen ermöglichen, unter Betrachtung der administrativen und operativen Prozesse systematisch die Risiken der Lieferkette aufzuspüren und Maßnahmen dagegen einzuleiten. „Die Globalisierung bringt steigende Sicherheitsanforderungen sowie einen härteren Wettbewerb mit sich und zwingt zur Kostenreduzierung. Sollten die Prozesse der Luftfrachtbranche in Deutschland nicht effizienter werden, besteht die Gefahr, dass Frachttransporte von Unternehmen im Ausland übernommen werden“, warnte ACD-Präsident Christopher W. Stoller. Er sprach sich dafür aus, die Prozesse der öffentlichen Verwaltung im Schulterschluss mit den Betroffenen zu optimieren und harmonisieren.

Schifffahrt

BEHINDERUNGEN AM EUROKOMBI-TERMINAL IN HAMBURG IM APRIL

An der Umschlagsanlage für den kombinierten Ladungsverkehr von Eurogate und Kombiverkehr finden vom 8 bis 28. April 2019 umfangreiche Kranwechselarbeiten statt. Die Bahn- und Lkw-Abfertigung ist nur eingeschränkt möglich.



Das Eurokombi-Terminal ist im April größtenteils wegen Bauarbeiten nur eingeschränkt nutzbar ©Christian Charisius/dpa/picture-alliance

Hamburg. Nach Informationen des Terminalbetreibers Eurokombi Hamburg finden vom 8 bis 28. April 2019 umfangreiche Kranwechselarbeiten statt, die zu erheblichen Abfertigungseinschränkungen im kombinierten Ladungsverkehr führen. Darauf wies jetzt die im Seehafen-Hinterlandverkehr tätige Bahntochter [TFG Transfracht](#) hin. Für die bahnseitige Abfertigung würden in diesem Zeitraum nur drei statt acht Kräne zur Verfügung stehen. Darüber hinaus werden laut TFG Transfracht alle Gleise auf eine maximale Nutzungslänge von 500 Metern eingekürzt. Bedingt durch diese Einschränkungen werde für die Dauer der Bauphase ein Sonderslotplan mit vorgegebenen maximalen Umschlagsmengen eingeführt. Durch die eingeschränkte Abfertigungsmenge ist vom 8 bis 28. April 2019 zudem das Lkw-Gate geschlossen, so dass keinerlei Lkw-Umfahren über Eurokombi durchgeführt werden können. Als Alternative bietet TFG Transfracht Umfahrungen über das Seeterminal [Eurogate](#) zu Sonderkonditionen des Kais an. (ag)

HAMBURGER HAFEN FÄLLT GEGENÜBER DER KONKURRENZ ZURÜCK

Im vergangenen Jahr hat sich der Güterumschlag im Hamburger Hafen verringert, mit dem Start der Elbvertiefung soll ein neuer Abschnitt beginnen.



Der Güterumschlag des Hamburger Hafens hat sich im vergangenen Jahr verringert ©Axel Heimken/dpa/picture-alliance

Hamburg. Der Hamburger Hafen ist im vergangenen Jahr weiter gegenüber der Konkurrenz aus Rotterdam und Antwerpen zurückgefallen. Der gesamte Güterumschlag des größten deutschen Hafens verringerte sich um ein Prozent auf 135 Millionen Tonnen, teilte die Marketing-Gesellschaft des Hafens am Montag in der Hansestadt mit. Ebenso um ein Prozent rückläufig war der wichtige Containerumschlag, auf 8,7 Millionen Standardcontainer (TEU). Das sei allerdings allein auf den geringeren Umschlag von Leercontainern zurückzuführen. Bei beladenen Containern hingegen sei der Umschlag unverändert geblieben. Für das Jahr 2019 rechnet die Marketingorganisation des Hamburger Hafens mit einem deutlichen Wachstum zwischen drei und vier Prozent im Containerverkehr und einem stabilen Ergebnis beim Massengutumschlag.

Abstand zu Rotterdam und Antwerpen vergrößert sich

Mit dem Beginn der Elbvertiefung in der vergangenen Woche beginne für den Hamburger Hafen ein neuer Abschnitt. „Wir greifen jetzt wieder an“, sagte Jens Meier, der Chef der Hafenbehörde HPA. Der Hamburger Hafenumschlag stagniert seit Jahren und der einstmals zweitgrößte Hafen Europas ist schon lange auf Rang drei zurückgefallen. Der Abstand zu Rotterdam (14,5 Millionen TEU) und Antwerpen (11,1 Millionen TEU) wird von Jahr zu Jahr größer. (dpa/tb)

SCHIFFFAHRT BEREITET SICH AUF STRENGERE UMWELTVORSCHRIFTEN VOR

Die neuen Umwelt-Grenzwerte treten mit Beginn des kommenden Jahres in Kraft. Um die Regeln einzuhalten, haben Reeder drei Möglichkeiten.



Ab 2020 gelten in der Schifffahrt strengere Umwelt-Grenzwerte ©Axel Heimken/dpa/picture-alliance

Hamburg. Die Schifffahrt bereitet sich auf strengere Umwelt-Grenzwerte vor, die mit Beginn des kommenden Jahres in Kraft treten. Die internationale Schifffahrts-Organisation IMO hatte schon 2016 beschlossen, den maximalen Grenzwert für Schwefel im Treibstoff ab 2020 weltweit von 3,5 auf 0,5 Prozent zu senken. Viele Reeder hatten gehofft, dass dieser Stichtag noch einmal in die Zukunft verschoben oder eine Übergangsfrist festgelegt wird. Doch das ist nicht geschehen, der strenge Schwefelwert gilt ab dem Beginn des nächsten Jahres. Die Reeder haben in dieser Situation drei Möglichkeiten, die Regeln einzuhalten: Sie wechseln von Schweröl auf Schiffsdiesel, bauen in die Schiffe eine Reinigungsanlage ein, oder rüsten das gesamte Schiff auf verflüssigtes Erdgas LNG als Treibstoff um. Die meisten wählen den Umstieg auf Schiffsdiesel. (dpa)

STARTSCHUSS FÜR DIE ELBVERTIEFUNG

Manche der beteiligten Planer, Beamten und Politiker haben fast ihr halbes Berufsleben mit der Elbvertiefung zugebracht. Nun beginnen die nach 16 Jahren Planung die Arbeiten. Die Hamburger Hafenwirtschaft setzt große Hoffnungen in das Projekt.



Diese Woche beginnen die Bauarbeiten für die Elbvertiefung ©Daniel Reinhardt/dpa/picture-alliance

Hamburg. 16 Jahre nach den ersten Plänen beginnen in dieser Woche die Arbeiten für eine breitere und tiefere Fahrrinne der Elbe. In der Elbmündung werden Flächen unter Wasser vorbereitet, sogenannte Strombauwerke, die später das Baggergut aus der Elbe aufnehmen sollen. Die eigentlichen Baggarbeiten in der Fahrrinne beginnen im 2. Quartal. Damit soll die nautische Erreichbarkeit des Hamburger Hafens verbessert werden. Großcontainerschiffe können mit einem zusätzlichen Meter Tiefgang die Elbe befahren und damit ihre Kapazität um rund 1300 Standardcontainer (TEU) erhöhen. Allein dadurch ergibt sich für den Hamburger Hafen ein zusätzliches Umschlagpotenzial von rund drei Millionen TEU jährlich. Im Sommer folgt dann eine sieben Kilometer lange Begegnungsbox kurz vor der Einfahrt in den Hamburger Hafen. Durch diese Maßnahme können auf der Elbe vier Containerschiffe pro Tide einander passieren, das sind 2800 Schiffe pro Jahr - doppelt so viel wie heute. Im Verkehr mit Fernost sind Schiffe mit einem Fassungsvermögen von mehr als 15.000 TEU heute Standard; oft sind es 18.000 oder noch mehr TEU. Schiffe dieser Größe waren noch gar nicht vorstellbar, als Hamburg 2002 den ersten Antrag auf eine weitere Elbvertiefung stellte.

Ein langes Verfahren

Das Verfahren dauerte so lange, weil aufgrund von Klagen und neuen Vorschriften die Pläne immer wieder nachgebessert werden mussten und am Ende ein langwieriges Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht zu bestehen war. Vor allem die Auslegung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie kostete aufgrund unklarer Rechtsbegriffe Jahre. „16 Jahre sind zu lang und gefährden damit den gesamten Standort“, sagt Johann Killinger von der Handelskammer Hamburg. Die Umweltverbände nutzten die ihnen zustehenden Rechte und erreichten umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen für die Natur, nicht aber ihr Ziel, die Elbvertiefung ganz zu verhindern. Die juristischen Auseinandersetzungen gehen auch nach Baubeginn noch weiter. Die Verbände halten die Maßnahme nach wie vor nicht für rechtmäßig, haben aber keinen erneuten Baustopp beantragt. Bis alle Baumaßnahmen der 700 bis 800 Millionen Euro teuren Elbvertiefung abgeschlossen sind, werden noch mehr als zwei Jahre vergehen; vorgesehen ist Herbst 2021. Die Hamburger Hafenwirtschaft ist einerseits frustriert über die endlosen Verzögerungen, andererseits aber auch zuversichtlich für die Zukunft. „Durch die unverhältnismäßig lange Planungs- und Genehmigungsdauer hat der Hafen Marktanteile im internationalen Wettbewerb verloren“, sagt Gunther Bonz, Präsident des Unternehmensverbandes [Hafen Hamburg](#). Die gelte es nun zurückzugewinnen. Die Zeichen für den Hafen stünden auf Wachstum, und die Hafenunternehmen seien darauf sehr gut vorbereitet. (dpa)

Strassenverkehr

ELBTUNNEL WIRD AM 9. MÄRZ ERNEUT VOLL GESPERRT

Für den bevorstehenden Ausbau der A7 im Süden Hamburgs muss der Elbtunnel in der Nacht zum 10. März erneut komplett gesperrt werden.



Wegen Bauarbeiten muss der Elbtunnel in Hamburg wieder einmal gesperrt werden ©Jochen Tack/ImageBroker/picture-alliance

Hamburg. Für den bevorstehenden Ausbau der A7 im Süden Hamburgs muss der Elbtunnel in der Nacht zum 10. März erneut komplett gesperrt werden. Die Steuerungszentrale des Tunnels wurde für die geänderte Verkehrsführung neu programmiert und muss umfangreich getestet werden, wie die Verkehrsbehörde am Freitag mitteilte. Bei einer ersten Tunnel-Vollsperrung zu diesem Zweck im Februar hatten nicht alle geplanten Tests abgearbeitet werden können. Zur Inbetriebnahme der Steuerungszentrale soll es Anfang April eine weitere Vollsperrung geben. Der Rechner steuert die Lichtzeichen, die den Autofahrern die Fahrspuren und den Weg durch die künftige Baustelle anzeigen.

Anfang April starten weitere Bauarbeiten

Die Richtungsfahrbahn Nord wird in der Nacht zum 10. März zwischen Heimfeld und Bahrenfeld nicht befahrbar sein. In Richtung Süden müssen Autofahrer zwischen Volkspark und Hausbruch eine Umleitung über die Elbbrücken nutzen. Die Vollsperrung soll auch zu Bauwerksprüfungen und Asphaltierungsarbeiten an den gesperrten Anschlussstellen genutzt werden. Anfang April sollen die vorbereitenden Arbeiten für die Erweiterung der A7 von sechs auf acht Spuren beginnen. Neben der Tunnelrampe wird zunächst ein Hilfsdamm aufgeschüttet, über den zwei Fahrspuren geführt werden sollen. Zudem soll eine Mittelstreifen-Überfahrt entstehen, um den Verkehr von einer Richtungsfahrbahn auf die andere lenken zu können. Ab 2025 sollen den Autofahrern zwischen dem Elbtunnel und der Anschlussstelle Moorburg acht Fahrspuren zur Verfügung stehen. (dpa/ag)

ZAHL DER VERKEHRSTOTEN STEIGT WIEDER AN

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes kamen im vergangenen Jahr in Deutschland 3625 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr ums Leben – das sind 2,7 Prozent mehr als im Vorjahr.



2018 ist die Zahl der Verkehrstoten im Straßenverkehr wieder angestiegen ©Frank Hoermann/Sven Simon/dpa/picture-alliance

Wiesbaden. Im Jahr 2018 starben in Deutschland 3265 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) nach vorläufigen Ergebnissen weiter mitteilt, waren das 85 Todesopfer oder 2,7 Prozent mehr als im Jahr 2017 (3180 Todesopfer). Damit stieg die Zahl der Verkehrstoten nach zwei Jahren Rückgang wieder an. Dennoch war dies der drittniedrigste Stand seit 1950. Die Zahl der Verletzten nahm 2018 gegenüber dem Vorjahr ebenfalls zu, und zwar um 1,1 Prozent auf rund 394.600 Personen. Die bisher vorliegenden detaillierten Ergebnisse für den Zeitraum Januar bis November 2018 zeigen, dass weniger Fußgänger im Straßenverkehr tödlich verunglückten (minus 6,1 Prozent). Auch die Zahl der getöteten Insassen von Personenkraftwagen ging zurück (minus 2,1 %). Dagegen kamen mehr Menschen auf Fahrrädern (plus 13,6 Prozent) sowie Krafträdern (plus 9,0 Prozent) ums Leben. Die Polizei nahm im gesamten Jahr 2018 rund 2,6 Millionen Unfälle auf, 0,4 Prozent weniger als ein Jahr zuvor. Bei 2,3 Millionen Unfällen blieb es bei Sachschäden (-0,7

Prozent). Dagegen stieg die Zahl der Unfälle, bei denen Menschen verletzt oder getötet wurden, um 1,7 Prozent auf etwa 307.900 Unfälle.

Größte Zunahme in Sachsen

In neun Bundesländern gab es im Jahr 2018 mehr Verkehrstote als im Vorjahr. In absoluten Zahlen betrachtet gab es die größten Zunahmen in Sachsen (plus 34,0 Prozent) und in Hessen (plus 12,2 Prozent). Den stärksten Rückgang bei der Zahl der Getöteten gab es in Baden-Württemberg mit (minus 3,9 Prozent), gefolgt von Nordrhein-Westfalen (minus 3,3 Prozent). Gemessen an der Einwohnerzahl war das Risiko im Straßenverkehr zu sterben in Sachsen-Anhalt mit 63 Todesopfern sowie in Brandenburg mit 57 Todesopfern je eine Million Einwohner am höchsten. Weit unter dem Bundesdurchschnitt von 39 Getöteten je eine Million Einwohner liegen aufgrund ihrer Siedlungsstruktur die Stadtstaaten, aber auch Nordrhein-Westfalen, wo auf eine Million Einwohner 26 Getötete kamen. (sno)

BRÜSSEL MACHT HOFFNUNG AUF AUS FÜR FAHRVERBOTE

Diesel-Fahrverbote drohen in einigen baden-württembergischen Städten. Eine Nachricht der EU, wonach Verbote erst ab 50 Mikrogramm Stickoxid verhältnismäßig sein sollen, macht nun Hoffnung, dass keine Diesel-Fahrverbote nötig sind.



Nach der Nachricht aus Brüssel gibt es die Hoffnung, weitere großflächige Diesel-Fahrverbote zu verhindern ©Marijan Murat/dpa/picture-alliance

Stuttgart. Nach neuen Ansagen aus Brüssel wachsen die Hoffnungen, dass weitere großflächige Fahrverbote für Diesel-Autos zur Luftreinhaltung im Südwesten verhindert werden können. Der FDP-Landtagsfraktionschef Hans-Ulrich Rülke forderte am Donnerstag, 14. Februar, die geltenden Fahrverbote für Diesel der Euronorm 4 und schlechter zurückzunehmen. Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) dämpfte jedoch die Erwartungen. Die EU-Kommission hatte am Mittwoch erklärt, keine grundsätzlichen Bedenken gegen deutsche Pläne zu haben, wonach Verbote in der Regel erst ab einer Belastung von 50 Mikrogramm Stickoxid (NO₂) pro Kubikmeter Luft verhältnismäßig sein sollen – wobei zugleich am Grenzwert von 40 Mikrogramm im Jahresmittel nicht gerüttelt werde.

CDU-Fraktionschef sieht weniger Gründe für Euro 5-Fahrverbote

In Stuttgart gelten seit dem Jahresbeginn in der gesamten Umweltzone Fahrverbote für Diesel der Euronorm 4 und schlechter. Es drohen zudem Fahrverbote für Diesel der Euronorm 5, falls die Luft nicht schnell deutlich besser wird. Vizeregierungschef Thomas Strobl (CDU) hatte großflächige Fahrverbote für Euro 5-Diesel in Stuttgart bereits ausgeschlossen. Der CDU-Landtagsfraktionschef Wolfgang Reinhart sagte nun: „Mit dem grünen Licht der EU-Kommission sehe ich immer weniger Gründe, warum wir noch Fahrverbote für Euro 5-Diesel brauchen sollten.“ Dabei geht es um die vom Bund geplante Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Darin soll klargestellt werden, dass Fahrverbote in der Regel „aus Gründen der Verhältnismäßigkeit“ erst bei Jahresmittelwerten von mehr als 50 Mikrogramm in Betracht kommen sollten. Diese Änderung musste die Bundesregierung der EU-Kommission vorlegen. Ob im Falle einer Gesetzesänderung Fahrverbote wirklich vermieden werden können, wird sich aber erst vor Gerichten erweisen.

Verkehrsminister Hermann dämpft Erwartungen

Fahrverbote könnten bereits jetzt vermieden werden, wenn wirksame Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Grenzwerte zur Verfügung stehen, sagte Verkehrsminister Hermann. Zudem sei nicht die Höhe der Grenzwert-Überschreitung maßgeblich, sondern die Wirksamkeit der Maßnahmen. „Der Änderungsentwurf der Bundesregierung ändert weder die Grenzwerte, noch die Vorgehensweise zur Einhaltung derselbigen.“ Fahrverbote seien mit den Plänen des Bundes nicht überholt und unterhalb der Grenze von 50 Mikrogramm nicht generell ausgeschlossen, erklärte Hermann. (dpa/tb)

BUNDESREGIERUNG KOMMT MIT PLÄNEN ZU DIESEL-FAHRVERBOTEN VORAN

Die Koalition will Diesel-Fahrverbote in Städten mit relativ geringer Überschreitung von Schadstoffgrenzwerten für in der Regel unverhältnismäßig erklären. Die EU hat dagegen nichts einzuwenden - aber was das für Dieselfahrer heißt, bleibt offen.



Die Bundesregierung will den Kommunen per Gesetz mehr Spielraum geben, bei zu hoher Luftverschmutzung mit verhältnismäßigen Maßnahmen zu reagieren ©Jochen Tack/ImageBroker/picture-alliance

Berlin/Brüssel. Die Bundesregierung kommt mit Gesetzesplänen zum Vermeiden von Diesel-Fahrverboten in Städten voran. Die EU-Kommission hat keine grundsätzlichen Bedenken gegen deutsche Pläne, wonach Verbote in der Regel erst ab einer Belastung von 50 Mikrogramm Stickoxid (NO₂) pro Kubikmeter Luft verhältnismäßig sein sollen. Wie ein Sprecher am Mittwoch mitteilte, hat die EU-Kommission zwar einige Anmerkungen zum Vorhaben der Bundesregierung. Dies habe aber keinen Einfluss auf den Zeitplan für die Annahme der Maßnahme. Dies bedeutet faktisch, dass die Regierung aus Brüssel grünes Licht für ihr Gesetzesvorhaben bekommt. Konkret geht es um eine Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Darin soll klargestellt werden, dass Fahrverbote in der Regel „aus Gründen der Verhältnismäßigkeit“ erst bei Jahresmittelwerten von mehr als 50 Mikrogramm in Betracht kommen sollten. Diese Änderung musste die Bundesregierung der EU-Kommission vorlegen. Der Bundestag muss den Plänen ebenfalls noch zustimmen.

EU-Grenzwert von 40 mg bleibt unverändert

Die Maßnahme berührt nicht den weiter geltenden verbindlichen EU-Grenzwert von 40 Mikrogramm – diesen kann die Bundesregierung gar nicht eigenständig ändern oder aussetzen. Auch ein Kommissionssprecher bekräftigte, an dem Grenzwert von 40 Mikrogramm im Jahresmittel werde nicht gerüttelt. Die geplanten Änderungen beim Bundesimmissionsschutzgesetz sind Teil eines Pakets der Koalition, um Fahrverbote von Dieselaautos zu verhindern.

In vielen deutschen Städten wird der EU-Grenzwert für gesundheitsschädliches Stickstoffdioxid (NO₂) nach wie vor überschritten – in der Mehrzahl der Fälle aber liegt der Wert unter den 50 Mikrogramm. Die Bundesregierung hatte bereits «Intensivstädte» definiert, in denen die Belastung zum Teil weit über 50 Mikrogramm liegt und die besonders gefördert werden. „Wir sind zuversichtlich, dass Bundestag und Bundesregierung die Sache jetzt zügig abschließen werden, so dass viele drohende Fahrverbote vom Tisch sind“, sagten der CDU-Europaabgeordnete Peter Liese und sein Fraktionskollege Norbert Lins mit Blick auf die Entscheidung der EU-Kommission.

Kommunen sollen weiterhin selbst entscheiden

Das Bundesumweltministerium erklärte, mit der geplanten Novelle habe die Bundesregierung keine Erhöhung des Grenzwerts vorgeschlagen. Es gehe vielmehr um eine Orientierungshilfe, wann ein Fahrverbot in der Regel verhältnismäßig ist und wann es andere Möglichkeiten gibt, den geltenden Grenzwert von 40 Mikrogramm einzuhalten. Dies lasse sich bei einer Grenzwertüberschreitung bis 50 Mikrogramm in der Regel mit einer Kombination anderer Maßnahmen erreichen. Das Umweltministerium hatte stets betont, dass Kommunen in Fragen von Diesel-Fahrverboten weiterhin selbst entscheiden könnten. Sie zu verbieten, sei dem Bund nicht möglich. Kritiker bezeichnen die geplante Gesetzesänderung deswegen als „Kosmetik“, die an der Rechtslage nicht ändere.

Umwelthilfe kritisiert geplante Gesetzesänderung

Ob im Falle einer Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes Fahrverbote wirklich vermieden werden können, wird sich vor Gerichten erweisen. Die in vielen Fällen klagende Deutsche Umwelthilfe (DUH) hatte die Pläne der Bundesregierung bereits scharf kritisiert. Die EU-Kommission hat bereits eine Überprüfung der bestehenden Grenzwerte zu Luftschadstoffen begonnen, den sogenannten Fitness Check, mit dem EU-Vorschriften von Zeit zu Zeit darauf geprüft werden, ob sie noch zeitgemäß sind. Das Ergebnis soll es aber erst Ende dieses Jahres geben – und der zuständige EU-Umweltkommissar Karmenu Vella hat schon klar gemacht, dass die Grenzwerte im Fall einer Änderung strenger würden. (dpa/ag)

ÜBER 50 STRAFANZEIGEN GEGEN GAFFER AUF DER A 1

Auf der A 1 bei Unna hat sich vergangene Woche ein schwerer Verkehrsunfall ereignet. Vor allem Lkw-Fahrer filmten die Szene von der Gegenfahrbahn. Das hat nun Konsequenzen.



Die Polizei geht gegen Gaffer auf der A 1 vor ©Fotolia/lassedesignen

Unna. Vier beteiligte Lkw, zwei Schwerverletzte und eine leichtverletzte Person sind die Bilanz eines Verkehrsunfalls vergangene Woche bei Unna auf der A 1 in Richtung Bremen zwischen dem Autobahnkreuz Dortmund Unna und der Anschlussstelle Kamen-Zentrum. Doch während Polizei und Rettungsdienste damit beschäftigt waren, die Verletzten zu bergen, verlangsamten vor allem Lkw-Fahrer auf der Gegenfahrbahn das Tempo und versuchten, das Geschehen mit Smartphones festzuhalten. So entstand ein gefährlicher Rückstau. Grund genug für die Polizei, hart durchzugreifen: Sie lichtete rund 50 Gaffer auf der Gegenfahrbahn ab und ermittelte ihre Daten. „Das unverantwortliche Verhalten dieser Verkehrsteilnehmer wird sich für diese in Form von Strafanzeigen wegen der Verletzung gegen den höchstpersönlichen Lebensbereich (§201a) und wegen der verbotenen Nutzung von Smartphones ‚auszahlen‘“, schreibt die Polizei Dortmund. Die betroffenen Fahrer müssen nun mit einem Bußgeld in Höhe von 140 Euro, einem Monat Fahrverbot sowie einem Punkt in Flensburg rechnen. Der Unfall ereignete sich, nachdem der Fahrer eines Sattelzuges mehrere im Stau stehende Lkw über den mittleren Fahrstreifen überholt hatte. Als er wieder auf den rechten Fahrstreifen einscheren wollte, übersah er dort ein anderes Fahrzeug, das bereits fast zum Stillstand gekommen war. Es entstand Sachschaden in Höhe von 170.000 Euro, zeitweise staute sich der Verkehr auf 20 Kilometer Länge. (sno)

URTEIL

ZWEI METER ABSTAND SIND ZU WENIG

Hält jemand außerorts gerade einmal zwei Meter Abstand zum Vorausfahrenden ein, haftet er im Falle eines Unfalls alleine.



Wer einen zu geringen Sicherheitsabstand einhält, riskiert einen Unfall ©Patrick Seeger/dpa/picture-alliance

Hamm. Hält jemand außerorts nur einen Abstand von zwei Metern zum Vorausfahrenden ein, ist das so wenig, dass er im Falle einer Kollision auf jeden Fall haftet. Das erklärte das Oberlandesgericht Hamm in einem Urteil. In einem Kreisverkehr außerhalb einer geschlossenen Ortschaft fuhr ein Pkw mit einer Geschwindigkeit von 35 Stundenkilometern. Der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug betrug nur zwei Meter. Für den dabei entstandenen Unfall haftet der Fahrer, der nicht genügend Sicherheitsabstand eingehalten hat, nun ganz alleine. In diesem Fall trete die Betriebsgefahr des Vorausfahrenden vollständig zurück, urteilte das Gericht. Empfohlen wäre ein Sicherheitsabstand von rund zehn Metern gewesen. (ctw/sno)

Urteil vom 31. August 2018 Aktenzeichen: 7 U 70/17

ÜBERNAHMEQUITTUNG VOR UNTERSCHRIFT GENAU PRÜFEN

Unterzeichnet ein Frachtführer Papiere, ohne die angenommene Ware genau zu kontrollieren, muss er im Schadensfall haften. Das entschied der Bundesgerichtshof



Wer aufgefordert ist, die Temperatur von Tiefkühlware zu kontrollieren, sollte auf diesen Schritt auf keinen Fall verzichten ©Xurzon/Getty Images/iStock

Karlsruhe. Frachtführer sollten eine Übernahmequittung niemals „blind“ unterschreiben, ohne die übernommene Ware genau zu kontrollieren. Darauf weist der Bundesgerichtshof hin. Anderenfalls kann der Frachtführer bei einem Schaden zur Haftung herangezogen werden. In vorliegendem Fall war ein Frachtführer mit dem Transport von Tiefkühlware beauftragt worden. Der Transportauftrag beinhaltete die Verpflichtung, die Temperatur der Ware zu kontrollieren. Die Übernahme wurde per Quittung bestätigt, weitere Frachtpapiere gab es nicht. Eine Temperaturkontrolle der Ware durch den Fahrer fand allerdings nicht statt. Tatsächlich wurde die Ware warm und musste entsorgt werden, für den Schaden haftet nun der Frachtführer. Der Anspruchssteller konnte beweisen, dass der Schaden in der Obhut des Frachtführers entstanden ist. Dies gelingt ihm mit einer solchen Übernahmequittung auch dann, wenn der Frachtführer behauptet, er sei an der Kontrolle der Temperatur gehindert

worden. Weil er die Quittung dennoch unterzeichnet hatte, ohne sich von der Richtigkeit der dortigen Angaben zu überzeugen, muss er nun haften. (ctw/sno)

Urteil vom 23. November 2017 Aktenzeichen: I ZR 51/16

AGB-KLAUSEL MIT VORSCHRIFT ZUM SICHEREN LKW-PARKEN IST UNWIRKSAM

Wenn ein Absender ausschließlich in seinen Allgemeinen Geschäftsbedingungen verlangt, dass Frachtführer nur bewachte Parkplätze anfahren sollen und diese Weisung sonst nirgends zum Ausdruck bringen, begründet ein Verstoß dagegen keine Haftung.



Laut dem OLG München war die AGB-Klausel für den Frachtführer überraschend und deshalb unwirksam ©Onypix/Fotolia

München. Wenn der Absender von ihm beauftragten Frachtführer allein in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) darauf hinweist, nur bewachte Parkplätze auf der Transportroute anzufahren, handelt dieser nicht automatisch leichtfertig, wenn er es nicht tut und Güter vom Lkw gestohlen werden. Das sagte das Oberlandesgericht (OLG) München. In diesem Fall nahm der Beförderungsvertrag Bezug auf die AGB des Absenders, in denen in Ziffer 16 formuliert war, dass nur bewachte Parkplätze angefahren dürfen. Bei der Auftragserteilung war davon aber nie die Rede. Der Fahrer des Frachtführers stellte den Lkw auf einem unbewachten Autobahnparkplatz ab, wo die Plane aufgeschlitzt und 1,4 Tonne der Ware mit einem Wert von rund 73.000 Euro gestohlen wurde. Für den Auftrag war die Internationale Vereinbarung über Beförderungsverträge auf Straßen (CMR) anzuwenden, da es sich um einen grenzüberschreitenden Transport von Deutschland nach Italien handelte. Das OLG war der Auffassung, dass sich der Frachtführer auf die beschränkte Regelhaftung berufen könne. Die Voraussetzungen eines groben Verschuldens seien nicht gegeben. Die AGB-Klausel, wonach der beklagte Frachtführer verpflichtet sei, ausschließlich bewachte Parkplätze anzufahren, sei nicht Vertragsbestandteil geworden. Sie sei überraschend im Sinne des Paragraphen 305c des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) und daher unwirksam. Der Vorwurf der Leichtfertigkeit war zudem nicht haltbar, weil der Frachtführer nicht um den Wert des Gutes und dessen Absetzbarkeit wusste. Darüber hinaus hatte sein Fahrer den Lkw auf einem belebten, auch nachts häufig frequentierten Rastplatz zwischen mehreren anderen Fahrzeugen abgestellt und darin geschlafen. (ctw/ag)

Urteil vom 26.10.2017 Aktenzeichen: 23 U 1699/17

ARBEITGEBER MÜSSEN ÜBER NICHT GENOMMENEN URLAUB AUFKLÄREN

Nicht beantragter Urlaub kann nicht mehr automatisch verfallen. Mit einem Grundsatzurteil stärkt das Bundesarbeitsgericht die Rechte der Arbeitnehmer. Unternehmen müssen mit mehr Aufwand rechnen.



Das Bundesarbeitsgericht hat eine Entscheidung des EuGH in nationale Rechtsprechung übernommen und damit die Rechte von Arbeitnehmern gestärkt ©Fotolia/DOC RABE Media

Erfurt. Arbeitgeber müssen ihre Beschäftigten künftig auffordern, noch nicht beantragten Urlaub zu nehmen und darauf hinweisen, dass er sonst verfällt. Das hat das Bundesarbeitsgericht (BAG) am Dienstag in Erfurt entschieden und damit EU-Recht in deutsches Recht integriert. „Arbeitnehmer können jetzt prüfen, ob sie vielleicht doch noch Anspruch auf Urlaub haben, von dem sie dachten, er sei verfallen“, sagte Oliver Klose, Sprecher beim Bundesarbeitsgericht nach der Urteilsverkündung. Allerdings ließen die Erfurter Richter offen, ob der Anspruch auch verjähren kann. Arbeitgeber müssen ihre Angestellten „klar und rechtzeitig“ auf nicht genommenen Urlaub hinweisen, wie der vorsitzende BAG-Richter Heinrich Kiel in Erfurt sagte. Wann ein Hinweis rechtzeitig kommt – dazu trafen die Bundesrichter noch keine Entscheidung. „Dieser Punkt wird die Rechtsprechung in Zukunft sicher noch beschäftigen“, sagte Klose. Die Bundesarbeitsrichter äußerten sich während der Verhandlung ähnlich.

Arbeitnehmer fordert Urlaubsabgeltung über 12.000 Euro

Anlass für die Grundsatzentscheidung des höchsten deutschen Arbeitsgerichts war ein Fall aus Bayern. Geklagt hatte ein Wissenschaftler, der 51 Tage Urlaub aus mehreren Jahren bezahlt haben möchte, den er bis zum Ende seines Arbeitsvertrages nicht mehr genommen hatte. Beklagte ist die Max-Planck-Gesellschaft München, bei der der Wissenschaftler nach den Tarif-Regeln des Öffentlichen Dienstes angestellt war. Für seinen nicht genommenen Urlaub verlangt der Forscher eine Abgeltung in Höhe von fast 12.000 Euro. Nach Angaben der Max-Planck-Gesellschaft hatte sie den Wissenschaftler in einer E-Mail auf seine Urlaubsansprüche hingewiesen. Der Forscher dagegen bestreitet, frühzeitig per E-Mail informiert worden zu sein. Wegen der unklaren Faktenlage fällt das BAG in dem konkreten Fall kein Urteil, sondern verwies ihn erneut an das Landesarbeitsgericht (LAG) München.

Urlaub soll möglichst im Urlaubsjahr genommen werden

In der grundsätzlichen Frage nach dem Verfall von Urlaubsansprüchen stärkten die Arbeitsrichter aber die Rechte der Arbeitnehmer, indem sie die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes berücksichtigten. Der EuGH hatte im November vergangenen Jahres entschieden, dass Arbeitnehmer durch angemessene Aufklärung tatsächlich in die Lage versetzt werden müssen, ihren Urlaubsanspruch wahrzunehmen. Der vorsitzende BAG-Richter Kiel interpretierte bereits vor Urteilsverkündung die Entscheidung des EuGH. „Der Urlaub soll genommen werden, und er soll genommen werden im Urlaubsjahr“, hatte Kiel vor der Urteilsverkündung gesagt. Dies sei auch das Anliegen des Bundesurlaubsgesetzes. (dpa/ag)

In eigener Sache

Blättern Sie auch gerne auf

www.bg-verkehr.de

BG Verkehr plädiert für Ausweitung des Förderprogramms

Das Bundesverkehrsministerium fördert die freiwillige Aus- und Nachrüstung von Nutzfahrzeugen mit Abbiegeassistenten. Die für 2019 bereitgestellten Mittel waren allerdings bereits nach einigen Tagen durch die eingegangenen Förderanträge gebunden. > [Mehr Infos](#)

Noch Teilnahme am Feldversuch möglich

Für einen Feldversuch sollen in Baden-Württemberg 500 Lkw mit Abbiegeassistenten nachgerüstet werden. Unter wissenschaftlicher Begleitung werden verschiedene Systeme im Realbetrieb getestet. Bis Ende Februar sind noch Anmeldungen möglich. > [Mehr Infos](#)

Österreich: Petition für die Nachrüstung von Lkw mit Abbiegeassistenten

In Österreich haben Eltern eine Petition an Verkehrsminister Norbert Hofer auf den Weg gebracht, in der die verpflichtende Nachrüstung von Abbiegeassistenten für alle Nutzfahrzeuge gefordert wird. Auslöser für die Initiative ist der Tod eines Kindes, der durch einen abbiegenden Lkw verursacht wurde. > [Mehr Infos](#)

BG Verkehr begrüßt präventive Alkoholkontrollen der Polizei

Im Januar und Februar hat die Polizei in Hessen bei mehreren Kontrollen Lastwagenfahrer vor Ablauf des Sonntagsfahrverbots auf Alkohol kontrolliert. Die Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter der Selbstverwaltung der BG Verkehr begrüßen die Aktivitäten der Polizei zur Alkoholkontrolle vor Fahrantritt ausdrücklich. > [Mehr Infos](#)

Fachgespräch „Verkehrssicherheit“

Am 27. und 28. März geht es in der DGUV-Akademie in Dresden um wirkungsvolle Präventionsansätze zur Verhinderung von Unfällen im Straßenverkehr. Auf dem Programm stehen aktuelle Erkenntnisse der Verkehrsunfallforschung und die erfolgreiche Umsetzung praktischer Maßnahmen.

> [Mehr Infos](#)

Änderungen bei der Gefährdungsbeurteilung

Nach dem Mutterschutzgesetz müssen alle Gefährdungsbeurteilungen Ergänzungen zu möglichen Risiken für schwangere und stillende Frauen enthalten. Vorgeschrieben ist das auch, wenn zum Zeitpunkt der Prüfung keine weiblichen Beschäftigten in dem Betrieb arbeiten.

> [Mehr Infos](#)

DIHK entwickelt Regeln für Laderampen

Wie können das Zusammenwirken an der Laderampe verbessert und Arbeitsabläufe optimiert werden? Dieses Thema treibt Beteiligte und Fachkreise seit langem um, wenn es

um Sicherheitsfragen geht, auch die Präventionsexperten der BG Verkehr. Vorschläge für mehr Effizienz beim Verladen hat nun auch der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) erarbeitet.

> [Mehr Infos](#)

Neues Wildwarnsystem im Test

Im vergangenen Jahr kam es auf Bayerns Straßen zu fast 76.000 Wildunfällen. Deshalb testet der Freistaat nun auf vier Pilotstrecken ein neues Warnsystem, das Wildtiere am Straßenrand erkennt und Autofahrer durch Lichtsignale vorwarnt.

> [Mehr Infos](#)

Psychische Erkrankungen: Rückgang bei Ausfalltagen

Die Fehltagewegen psychischer Erkrankungen sind im vergangenen Jahr erstmals seit 2006 leicht zurückgegangen. Nach Angaben der DAK Gesundheit führten Muskel-Skelett-Erkrankungen zu den meisten Ausfalltagen der Versicherten der Krankenkasse.

> [Mehr Infos](#)

Viele Beschäftigte wünschen sich kürzere Arbeitszeit

Fast die Hälfte der abhängig Beschäftigten in Deutschland würden sich für eine 35-Stunden-Woche entscheiden, wenn sie den Umfang ihrer Arbeitszeit mit den entsprechenden finanziellen Konsequenzen selbst wählen könnten. Das hat die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) in einer Befragung ermittelt.

> [Mehr Infos](#)

Impressum

Der Vorstand

Redaktion: Der Geschäftsführer und Vorstand

Geschäftsführer: Walter Hartmann (wh)

IVTV e.V. Nachrichten erscheinen möglichst monatlich

Nachdruck mit Quellenangabe und Belegexemplaren erbeten und erwünscht

Quelle: Bild und Text

Verkehrsrundschau – Vogel Verlag

SicherheitsProfi – www.bg-verkehr.de

Ärzte Zeitung

Bankverbindung:

IVTV e.V. Frankfurter Volksbank

BIC: FFVBDEFF

IBAN: DE72 5019 0000 0000 1126 15

Vereinsregister Frankfurt a.M. VR 7108

IVTVeV@aol.com

www.ivtvev.de

Baumgartenstraße 37

64331 Weiterstadt

tel. 06150-3929