

IVTV Nachrichten



Interessengemeinschaft Versicherter im Transport- & Verkehrswesen e.V.

Ausgabe 09/ 2017

LUFTFAHRT

Zeitfracht will insolvente Air Berlin kaufen

Das Berliner Logistikunternehmen hat Interesse an einer vollständigen Übernahme der Airline bekundet. Damit konkurriert das mittelständische Familienunternehmen mit Bietern wie Lufthansa und EasyJet.



Frankfurt. Immer mehr potentielle Käufer zeigen Interesse an der insolventen Fluggesellschaft Air Berlin. Wie der Nachrichtendienst „Reuters“ berichtet, kündigte nun auch das Berliner Logistikunternehmen Zeitfracht am Dienstag an, für die zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft bieten zu wollen. Air Berlin solle möglichst als Ganzes erhalten bleiben, zitiert „Reuters“ den Zeitfracht-Geschäftsführer Wolfram Simon. Insbesondere im Cargo-Bereich sehe das Unternehmen große Wachstumschancen und Erlöspotenziale. Zeitfracht hat dem Bericht zufolge 800 Beschäftigte und einen

Jahresumsatz von mehr als 100 Millionen Euro. Air Berlin beschäftigt hingegen mehr als 8000 Mitarbeiter. Im vergangenen Jahr schrieb die Airline laut „Reuters“ bei einem Umsatz von 3,8 Milliarden Euro einen Rekordverlust von 782 Millionen Euro. Die angeschlagene Fluggesellschaft musste Mitte August dieses Jahres Insolvenz anmelden.

Weitere Interessenten können bis 15. September bieten Wie der Nachrichtendienst weiter berichtet, hatte zuletzt der Berliner Hostelbetreiber Alexander Skora erklärt, einen Kauf der Airline in Betracht zu ziehen. Er habe dabei den Rückhalt eines internationalen Firmenkonsortium.

Weiter Seite 2

Luftfahrt

Seite.....1-6

Schifffahrt

Seite.....6-11

Straßenverkehr

Seite.....11-17

Am Rande u. Urteile

Seite.....17-24

In eigener Sache / Impressum

Seite.....24-28

Die Lufthansa gelte jedoch nach wie vor als aussichtsreichster Bieter. Auch die britische Easyjet, der deutsche Ferienflieger Condor sowie der ehemalige Energie-Topmanager Utz Claassen sollen dem Bericht zufolge ein Auge auf Air Berlin geworfen haben. Gebote für die Fluggesellschaft können noch bis 15. September abgegeben werden. Eine Entscheidung über den Verkauf der Airline könnte bis 21. September fallen. (jt)

Luffracht: Flughafen Frankfurt legt zu

Am Frankfurter Flughafen wurden im August 182.102 Tonnen Fracht umgeschlagen – 5,4 Prozent mehr als im Vorjahr.

Frankfurt. Am Frankfurter Flughafen hat sich auch im August der Wachstumstrend beim Cargo-Aufkommen fortgesetzt. Dort wurden im vergangenen Monat 181.102 Tonnen Fracht umgeschlagen – das sind 5,4 Prozent mehr als im Vergleichsmonat des Vorjahres. Die Höchststartgewichte lagen mit insgesamt 2,7 Millionen Tonnen rund 1000 Tonnen über der bisherigen August-Höchstmarke aus dem Jahr 2015. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum entspricht dies einem Plus von 1,8 Prozent. Bereits für die komplette erste Jahreshälfte hatte Fraport mehr Fracht umgeschlagen als im Vergleichszeitraum 2016. Der Betreiber des Flughafens vermeldete für diesen Zeitraum ein Cargo-Volumen von 1,1 Millionen Tonnen. (sno)



Ärger für Fraport in Griechenland

Der deutsche Flughafenbetreiber ist dem Vorwurf ausgesetzt, bei der Modernisierung der griechischen Regionalflughäfen im Verzug zu sein.



Athen. Der deutsche Flughafenbetreiber Fraport hat am Mittwoch Vorwürfe zurückgewiesen, er sei im Verzug mit der Modernisierung von zahlreichen griechischen Regionalflughäfen. „Die Modernisierungspläne sind seit langem vorgelegt worden. Wir warten auf die Genehmigung der Master-Pläne durch die zuständigen Behörden“, hieß es aus Kreisen der Fraport Greece am Mittwoch. Am Dienstag hatte der griechische Verkehrsminister Christos Spirtzis der Fraport-Tochter vorgeworfen, sie halte Verpflichtungen nicht ein und habe keine der Reparaturen und Sanierungsarbeiten in die Tat

umgesetzt, zu denen sie sich nach der Pachtung von 14 Regionalflughäfen verpflichtet hatte. In der konservativen griechischen Oppositionspartei Nea Dimokratia wurde der populistische Flügel der regierenden Linkspartei Syriza für den Streit verantwortlich gemacht, der aus ideologischen Gründen mit allen Mitteln Investitionen in Griechenland sabotiere. Beobachter werteten die Streitigkeiten besonders als Spitze gegen Ministerpräsident und Syriza-Chef Alexis Tsipras. Er hatte wiederholt zu Investitionen in Griechenland aufgerufen. Fraport hatte im April offiziell den Betrieb von 14 griechischen Regionalflughäfen übernommen, darunter etwa in Thessaloniki. Die Vergabe der Konzessionen über 40 Jahre gilt als eines der größten Privatisierungsprojekte im überschuldeten Griechenland. Athens Privatisierungsfonds kassierte dafür 1,234 Milliarden Euro. (dpa)

Niki Lauda will für Air Berlin bieten

Am Freitag endet die Bieterfrist für die insolvente Fluggesellschaft Air Berlin. Offenbar gibt es eine neue Allianz um den ehemaligen Rennfahrer, die ein Angebot abgeben will.



Wien. Der frühere Rennfahrer Niki Lauda will nach eigenen Aussagen gemeinsam mit einer Allianz rund um die Fluggesellschaft Condor 100 Millionen Euro für die insolvente Air Berlin bieten. Eine Einschätzung über seine Chancen gab Lauda Donnerstagfrüh im Radiointerview des „Ö1 Morgenjournals“ nicht ab. „Jetzt müssen wir mal schauen, ob wir den Zuschlag bekommen“, so der 68-Jährige. Der Unternehmer Lauda hatte die Air-Berlin-Tochter Niki selbst gegründet und war mehrere Jahre Eigentümer. An diesem Freitag endet die Bieterfrist für Air Berlin. Gemeinsam mit dem

britischen Reiseveranstalter Thomas Cook und dessen Tochter, der Ferienfluggesellschaft Condor, habe Lauda nun Pläne für die Verwertung der Air-Berlin-Flieger und der begehrten Start- und Landrechte ausgearbeitet. „Man muss ein Konzept dahinter haben, wie man die Flugzeuge füllt, damit man vom ersten Tag an fliegen kann“, so Lauda. Zuerst hatte die Wiener Zeitung „Kurier“ über Laudas Pläne berichtet.

Interesse von verschiedensten Seiten Im Bieterrennen um die insolvente Airline habe Lufthansa einen Vorteil, weil dort bereits seit März an dem Projekt der Übernahme gearbeitet werde. Für Lauda sei aber fraglich, ob die Kartellbehörden einem möglichen Monopol zustimmen würden. „Sollte Lufthansa alles bekommen, gibt es in Österreich gar keine Konkurrenz mehr.“ Passagiere und Reisebüros bräuchten aber Wettbewerber am Markt. Die zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft Air Berlin hatte vor vier Wochen Insolvenz angemeldet und verhandelt unter anderem mit dem Primus Lufthansa über einen Verkauf von Unternehmensteilen. Der deutsche Marktführer könnte rund 90 der 144 Flugzeuge übernehmen, hieß es zwischenzeitlich. Verhandelt wird laut Air Berlin auch mit drei weiteren Airlines. Beobachter nennen etwa Easyjet und Condor. Interesse angemeldet haben auch der Nürnberger Unternehmer Hans Rudolf Wöhrl und der frühere EnBW-Chef Utz Claassen. Aus Berlin hoben die Spedition Zeitfracht und ein Hotelier die Hand, aus Österreich jetzt Niki Lauda. Zuletzt brachte sich auch der chinesische Betreiber des Flugplatzes Parchim ins Gespräch.

Flugausfälle gefährden Verkaufsgespräche Wöhrl warnte derweil vor einem Scheitern der Gespräche. Mögliche Investoren könnten durch die jüngsten Flugausfälle „verunsichert werden und sich aus dem Bieterverfahren zurückziehen“, sagte er der „Süddeutschen Zeitung“. „Bisher konnte ich unsere Partner bei der Stange halten, aber auch in diesem Kreis fragt man sich, ob die Piloten wissen, was sie tun.“ Seit Tagen fallen bei Air Berlin zahlreiche Flüge aus, weil etliche Piloten sich krankgemeldet hatten. Hinter der Krankheitswelle wird ein illegaler Streik der Piloten vermutet. Am Mittwoch wollten viele Crews an ihre Arbeitsplätze zurückkehren. Wöhrl befürchtet zudem, dass der staatliche 150-Millionen-Euro-Kredit verbraucht sein könne, ehe die Kaufverträge ausgehandelt seien. Das würde zur „Einstellung des Flugbetriebes und damit möglicherweise zu einem klassischen Insolvenzverfahren führen“, sagte er. (dpa/jt)

Chinesischer Bieter für Air Berlin

Die Betreibergesellschaft des Flughafens Parchim soll Interesse bekundet haben. Sollte diese den Zuschlag erhalten, könnte die Basis der Airline nach Parchim verlegt werden.

Berlin/Parchim. Der Geschäftsführer der chinesischen Betreibergesellschaft des Flughafens Parchim, Jonathan Pang, bietet um die insolvente Fluggesellschaft Air Berlin mit. Der Rechtsanwalt Helmut Naujoks, der das Unternehmen in Deutschland vertritt, sagte, er dementiere einen entsprechenden Bericht der „Bild“-Zeitung (Mittwoch) nicht. Weitere Erklärungen dazu wollte er jedoch nicht abgeben. „Bild“ zitierte aus einem Schreiben Pangs, wonach die Basis der Fluggesellschaft Air Berlin auf den Flughafen Parchim verlegt werden könnte. Wie es aus Kreisen hieß, würden die bis zu 500 Millionen Euro, die der Nürnberger Unternehmer Hans Rudolf Wöhrl für



Air Berlin angeboten hat, die Chinesen nicht schrecken. Die Angebote für Air Berlin müssen bis diesen Freitag um 14.00 Uhr beim Insolvenzverwalter eingereicht werden. (dpa)

Mindestens vier Kaufangebote für Air Berlin

Die Investoren haben gesprochen, jetzt sind die Gläubiger dran. Die Sanierung der zweitgrößten deutschen Airline ist in die nächste Phase. Ausgang ungewiss - vor allem für die Beschäftigten.

Berlin. Im Rennen um die insolvente Air Berlin ist die erste Etappe beendet. Zum Ende der Bieterfrist am Freitag lagen mindestens vier Angebote für die zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft vor: von der Lufthansa, von Niki Lauda gemeinsam mit Condor, vom Berliner Logistiker Zeitfracht und vom Unternehmer Utz Claassen. Air Berlin äußerte sich nicht zu Bietern und sprach nur von „regem Investoreninteresse“. Als Bieter wurde auch die britische Fluggesellschaft Easyjet gehandelt, sie äußerte sich am Freitag jedoch nicht. „Wir werden nun bei der Prüfung der Angebote darauf achten, die bestmöglichen Lösungen für das Unternehmen und die Mitarbeiter zu erreichen“, kündigte Air-Berlin-Chef Thomas Winkelmann an. „Unser Ziel ist und bleibt, so viele Arbeitsplätze wie möglich in einen sicheren Hafen zu führen.“ Die Gläubiger sollen am 21. September beraten, vier Tage später soll der Aufsichtsrat über die Zukunft der zweitgrößten deutschen Fluggesellschaft sowie ihrer mehr als 8000 Beschäftigten entscheiden.

Verdi übt Kritik Die Gewerkschaft Verdi kritisierte es als verantwortungslos, dass die Entscheidung nun erst am Tag nach der Bundestagswahl fallen soll. Bis vor Kurzem hatte Air Berlin Lösungen im Gläubigerausschuss für den 21. September angekündigt. Verdi vermutet, dass schlechte Nachrichten vor dem Wahltermin vermieden werden sollen - zum Beispiel, dass ein Kredit des Bundes für die Airline nicht zurückgezahlt werden könne oder dass mögliche Käufer die Beschäftigten nicht übernehmen. In den vergangenen Wochen war öffentlich gut ein halbes Dutzend Interessenten gehandelt worden. Lufthansa und Niki Lauda bestätigten am Freitag, dass sie zu den Bietern zählen, nannten aber keine Details. Beide interessieren sich für Teile der Fluggesellschaft, darunter die Tochter Niki. Lauda hatte am Donnerstag 100 Millionen Euro in Aussicht gestellt. Der frühere EnBW-Chef Claassen bietet gemeinsam mit weiteren Investoren 100 Millionen Euro für die komplette Air Berlin und will bis zu 600 Millionen Euro in die Airline stecken. Entsprechende Informationen des „Handelsblatts“ wurden in Verhandlungskreisen bestätigt.

Zeitfracht hofft auf Leisure Cargo Zeitfracht hat es auf die Tochter Leisure Cargo abgesehen, die Frachtraum anderer Airlines vermarktet. Zudem will der Berliner Mittelständler Regionalflugzeuge und die Air-Berlin-Technik übernehmen. Damit würden rund 1000 Air-Berlin-Arbeitsplätze gesichert, heißt es in einem Brief an die Zeitfracht-Mitarbeiter vom Freitag. Der Geschäftsführer der chinesischen Betreibergesellschaft des Flughafens Parchim, Jonathan Pang, bat um Zeit für ein Angebot bis zum 22. September. Ein Air-Berlin-Sprecher sagte dazu jedoch: „Es gelten für alle die gleichen Regeln.“ Air Berlin hatte Mitte August Insolvenz angemeldet, nachdem der Großaktionär Etihad weitere Finanzspritzen für die defizitäre Airline ausgeschlossen hatte. Air Berlin betont stets, den Verkauf möglichst schnell abschließen zu wollen. Denn der Flugbetrieb wird nur noch durch den Kredit des Bundes aufrecht erhalten, der bis zu 150 Millionen Euro umfasst. (dpa/sno)

Air-Berlin-Verkauf: Lufthansa bietet nicht für die Langstrecke



Bei der insolventen Air Berlin fällt der Gläubigerausschuss heute wichtige Vorentscheidungen. Lufthansa will für höchstens 78 Mittelstreckenjets bieten und die Langstrecke der Berliner links liegen lassen.

Frankfurt/Main. Die Lufthansa bietet nicht für die Langstreckenjets des insolventen Konkurrenten Air Berlin. Sein Unternehmen habe ein Angebot über die 38 bereits angemieteten Mittelstrecken-Maschinen und 20 bis 40 weitere Flugzeuge abgegeben, nicht aber für die Langstrecke, sagte Lufthansa-Chef

Carsten Spohr am Mittwochabend in Frankfurt. Damit würden viele Arbeitsplätze gerettet, die bei der

Tochter Eurowings weiter bestehen sollen. „Wir glauben, bald bis zu 3000 neue Mitarbeiter begrüßen zu können.“

Gläubiger stellen Weichen für Verkaufsentscheidung An diesem Donnerstag will der Gläubigerausschuss der Air Berlin über die Zukunft der Fluggesellschaft beraten. Die drei Gläubigerausschüsse des Dachkonzerns, der deutschen Gesellschaft und der Techniksparte sollen nach Informationen aus Branchenkreisen zu entsprechenden Beratungen zusammenkommen. Die zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft nach der Lufthansa hatte Mitte August Insolvenz angemeldet. Am vorigen Freitag war die Bieterfrist abgelaufen. Eine endgültige Entscheidung über den Zuschlag dürfte der Air-Berlin-Aufsichtsrat wohl zwar erst am 25. September treffen. Für den formalen Beschluss könnten nun aber schon die Weichen gestellt werden, hieß es. Ein Gesamtverkauf der Airline an eine andere Fluggesellschaft gilt wegen der dann hohen Marktmacht des neuen Eigentümers als eher unwahrscheinlich. Mehrere einzelne Bieter hoffen daher auf Teile von Air Berlin.

Lufthansa will kartellrechtliche Genehmigung nicht gefährden Spohr wandte sich erneut gegen die Auffassung, dass sein Konzern mit der Teilübernahme von Air Berlin eine Monopolstellung gewinne. Der Marktanteil würde sogar bei einer Komplettübernahme unter 50 Prozent bleiben, sagte der Lufthansa-Chef. Dennoch werde nicht für weitere Flugzeuge geboten, um die kartellrechtliche Genehmigung nicht zu gefährden. „Viel mehr glauben wir kartellrechtlich nicht machen zu können.“ Spohr kündigte an, dass Eurowings „aus eigener Kraft“ Langstreckenflüge auch aus Berlin anbieten werde. Bislang startet die Gesellschaft ihre Übersee Flüge ausschließlich von Köln aus. Starts ab Düsseldorf und München sind bereits angekündigt worden.

Fusionswelle unter Fluggesellschaften geht weiter Lufthansa agiert Spohr zufolge aus einer starken wirtschaftlichen Position. Das Geschäftsjahr 2017 laufe „noch deutlich besser“ als die beiden vorangegangenen Rekordjahre, sagte der Vorstandschef. Bisher peilte der Manager ein operatives Ergebnis oberhalb der 1,75 Milliarden Euro von 2016 an. Im ersten Halbjahr hatte die Lufthansa bereits so gut abgeschnitten wie nie zuvor und ihr operatives Ergebnis im Vergleich zum Vorjahr verdoppelt. Die Fusionswelle unter den Fluggesellschaften in Europa dürfte nach Spohrs Ansicht weitergehen. „Die Konsolidierung wird kommen, und Lufthansa will dabei eine Rolle spielen. Und Air Berlin wird dabei nicht der letzte Schritt sein.“ So steht derzeit auch die ehemalige italienische Staatsfluglinie Alitalia zum Verkauf. Die seit langem defizitäre Gesellschaft hatte schon vor Air Berlin Insolvenz angemeldet, nachdem die gemeinsame Hauptgeigerin Etihad die finanzielle Unterstützung entzogen hatte – ähnlich wie bei Air Berlin. (dpa/jt)

Zeitfracht plant Übernahme von Air-Berlin-Technik

Der Berliner Logistiker mischt weiter mit im Rennen um Teile der insolventen Fluggesellschaft. Für die Techniksparte hat Zeitfracht bereits konkrete Pläne.



Berlin. Das Berliner Logistikunternehmen Zeitfracht. Das zuvor Interesse an einer vollständigen Übernahme der insolventen Air Berlin bekundet hatte, rechnet sich gute Chancen im Rennen um die Übernahme der Techniksparte der Fluggesellschaft aus. Zwar könnte Zeitfracht in den Anstrengungen, neue Dienstleistungsbereiche mit rund 1000 Kollegen zu sichern, „weiter fortgeschritten“ sein, heißt es am Freitag in einem internen Schreiben, das der Deutschen Presse-Agentur vorliegt. „Derzeit überwiegen dennoch die positiven Rückmeldungen zu unserem Kaufangebot und die Chancen, dass wir

in die Luft gehen.“ Nach Air-Berlin-Angaben gibt es weitere Interessenten für die Techniktochter. Für die Techniksparte der insolventen Air Berlin können Kaufinteressenten noch bis zum 6. Oktober Angebote abgeben. Mögliche Investoren für die Technik müssten erst einmal Klarheit haben, wie es mit der Airline weitergeht, bevor sie passende Angebote abgeben können.

Zeitfracht plant ein europäisches Express-Netz Zeitfracht will die Techniksparte sowie den Frachtraumvermittler Leisure Cargo und die 20 Propellermaschinen der Tochter LGW übernehmen. Im

Schreiben ist die Rede von der Idee eines „europäischen Express-Netzwerkes“. Weiter hieß es: „Wir gehen mit der Zuversicht ins Wochenende, dass die Verantwortlichen, die Arbeitnehmervertreter und vielleicht sogar die politisch Verantwortlichen ein Interesse daran haben, rund 1000 Arbeitsplätze ‚schon mal auf die sichere Seite zu bringen‘ und einen gestandenen mittelständischen Familienbetrieb angemessen zu würdigen.“

Lufthansa bekommt wohl den Löwenanteil der Airline Im Rennen um den größten Teil von Air Berlin hat derzeit die Lufthansa die Nase vorn. Die Gläubiger verhandeln exklusiv mit dem deutschen Marktführer über einen Verkauf der Air-Berlin-Tochter Niki und weiterer Teile der zweitgrößten deutschen Fluggesellschaft, wie die Deutsche Presse-Agentur am Donnerstag aus Verhandlungskreisen erfahren hatte. Kleinere Teile könnten demnach an die britische Gesellschaft Easyjet gehen, wahrscheinlich komme auch die Thomas-Cook-Tochter Condor noch ins Spiel. Die Verhandlungen sollen demnach noch bis zum 12. Oktober dauern. (dpa)

Schifffahrt

Hamburg und Bremen besorgt wegen Naturschutzplänen

Mit seinen Naturschutzplänen an der Mündung von Elbe und Weser sorgt der niedersächsische Umweltminister für Aufregung. Die Bürgermeister von Hamburg und Bremen wenden sich nun an Ministerpräsident Stephan Weil.

Hamburg. Die Bürgermeister von Hamburg und Bremen haben einem Bericht zufolge in einem gemeinsamen Brief an Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil (SPD) vor neuen Naturschutzgebieten an Elbe und Weser in dem Bundesland gewarnt. Olaf Scholz und Carsten Sieling (beide SPD) sehen durch die Pläne „die wichtigsten seewärtigen Zufahrten zu den großen deutschen Häfen gefährdet“, wie der Radiosender NDR 90,3 am Sonntag unter Berufung auf einen „Brandbrief“ der beiden Bürgermeister an Weil berichtete. Der niedersächsische Umweltminister Stefan Wenzel (Grüne) plant am Mündungstrichter der Elbe zwischen Cuxhaven und Freiburg ein 8500 Hektar großes Areal aus Watt- und Wasserflächen als Naturschutzgebiet einzurichten. Auch Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) befürchtet, das Gebiet könne sich möglicherweise nachteilig auf die Hafenvirtschaft auswirken. Wenzel hatte die Bedenken zurückgewiesen. „So, wie die Ausweisung des Naturschutzgebietes geplant wird, werden die Fahrrinne und die Unterhaltungsmaßnahmen nicht berührt“, hatte Wenzel erklärt. (dpa/ag)



Schifffahrtskrise: Licht am Ende des Tunnels

Neun Jahre lang waren von der Schifffahrt nur Hiobsbotschaften zu hören. Reeder, Banken und Anleger haben Milliarden verloren. Nun scheint ein Ende des Elends in Sicht.



Hamburg. Nach neun Jahren Krise und Milliardenverlusten bei Reedern, Banken und Anlegern geht es für die Schifffahrtsbranche langsam wieder aufwärts. Noch ist es zu früh für eine endgültige Entwarnung, aber: „Die Frachtraten und die Preise für gebrauchte Schiffe haben sich stabilisiert“, sagte Alfred Hartmann, der Präsident des Verbandes Deutscher Reeder (VDR), am Dienstag in Hamburg. Die Talsohle sei offenbar durchschritten und in zwei Jahren könnte die Branche wieder in normales Fahrwasser gelangen.

Deutschland noch immer mit viertgrößter Handelsflotte der Welt Doch die hartnäckige Krise hat tiefe Spuren in der deutschen Schifffahrt hinterlassen. „Wir haben rund 1000 Schiffe verloren; allein in diesem Jahr 133“, sagte der Reeder-Präsident, der die Hartmann-Gruppe im ostfriesischen Leer gegründet hat und führt. Mit 2720 Schiffen und einer Tonnage von 71 Millionen Bruttoreaumzahl (BRZ) spielt Deutschland immer noch eine gewichtige Rolle unter den Schifffahrtsnationen der Welt und unterhält die viertgrößte Handelsflotte. Doch die Position war schon besser; Griechenland, Japan und China sind davongezogen. Zum Teil mit Schiffen, die von deutschen Reedern als Notverkäufe auf den Markt kamen. „Diese Schiffe sind ja leider nicht verschwunden, sondern fahren für deutlich geringe Kapitalkosten für ausländische Reeder“, sagte Hartmann.

Die Hälfte der großen Reedereien ist vom Markt verschwunden Ursache für die Branchenkrise ab 2008 waren hohe Überkapazitäten vor allem in der Containerschifffahrt, nachdem die Reeder zu viele Schiffe bestellt hatten und der Welthandel nach der Finanzkrise langsamer wuchs. Da führte zu einer Konzentrationswelle bei den Linienreedereien mit Fusionen, Übernahmen und Insolvenzen. Die Hälfte der Top-20-Reedereien des Jahres 2013 ist verschwunden oder bei einem Konkurrenten gelandet. In der deutschen Seeschifffahrt spielt die Containerschifffahrt mit einem Anteil von knapp 57 Prozent nach der Tonnage nach wie vor eine dominierende Rolle. Die deutschen Reedereien sind überwiegend im Chartergeschäft tätig; sie vermieten ihre Schiffe an die großen Linienreedereien. „Und weil die immer größer werden, ist unsere Verhandlungsmacht geschwächt“, sagte Hartmann. Deshalb bleibe die Lage vorerst angespannt.

Deutsche Banken ziehen sich von der Schiffsfinanzierung zurück Eine Rolle spielte auch, dass sich deutsche Banken wie zum Beispiel die Commerzbank, die Deutsche Bank und die Landesbanken weitgehend aus dem Geschäft mit der Schiffsfinanzierung zurückgezogen hätten. Sie überließen dieses Geschäft nun zunehmend Banken aus Skandinavien, Großbritannien, den USA oder auch China. „Die Reedereien müssen neue Finanzierungswege finden“, sagte Hartmann. Deshalb orientierten sie sich oft ins Ausland. Auf der anderen Seite nutzten auch ausländische Reeder das in Deutschland vorhandene große Knowhow über Schiffsmanagement und ließen ihre Schiffe von deutschen Reedereien betreuen. Das sei für die deutsche Schifffahrt ein neues Geschäftsmodell. (dpa)

Handelskammer: Wirtschaft für rasche Umsetzung der Elbvertiefung

Darüber hinaus wünschen sich die Unternehmen der Hansestadt von der neuen Bundesregierung bessere Rahmenbedingungen für den Einsatz alternativer Antriebe und Unterstützung bei der Digitalisierung.



Hamburg. Hamburgs Wirtschaft erwartet von der neuen Bundesregierung eine rasche Umsetzung der Elbvertiefung. Das „hat höchste Priorität“, sagte Handelskammerpräsident Tobias Bergmann am Mittwoch bei der Präsentation des rund 35-seitigen Forderungskatalogs der Hamburger Wirtschaft. Gleichzeitig mahnte er rund zweieinhalb Wochen vor der Bundestagswahl eine rasche Umsetzung der geplanten Autobahnprojekte A20, A21 und Hafenuferspange A26 Ost. Die Handelskammer Hamburg fordert von der künftigen Bundesregierung zudem, dass sie die Mittel- und Oberelbe zu einer leistungsfähigen Wasserstraße für die Binnenschifffahrt entwickelt. Zudem sollen die Planungskapazitäten für Verkehrsinfrastruktur erhöht werden. Im Bereich Umwelt und Energie stünden für Hamburgs Unternehmen bessere Rahmenbedingungen für alternative Antriebe an erster Stelle, sagte Vize-Hauptgeschäftsführer Ulrich Brehmer. Dazu zählten etwa deutlich mehr Ladesäulen für Elektrofahrzeuge. Mit Blick auf die Stickoxidbelastung erneuerte die Handelskammer ihre Forderung, „dass Fahrverbote und Umweltzonen ultima ratio sein müssen“.

Digitalisierung ist wichtig Auch die Themen Weiterbildung und Digitalisierung in allen Bildungsbereichen stünden für die Hamburger Wirtschaft ganz oben auf der Agenda. „Wir brauchen Experten und Fachkräfte aus der ganzen Welt“, sagte Bergmann. Dazu müsse Hamburg unbedingt offen bleiben für Migranten. Bei Flüchtlingen habe die Wirtschaft eine hohe Bereitschaft zur

Integration, auch wenn es lange dauere und hohe Investitionen nötig seien. „Wir wollen da weiter mithelfen.“ Voraussetzung sei aber ein Engagement der öffentlichen Hand etwa bei Sprachkursen oder der Anerkennung von Abschlüssen. Zudem sollte sich die neue Bundesregierung schwerpunktmäßig darum kümmern, dass der Mittelstand auf dem Weg zur Industrie 4.0 nicht auf der Strecke bleibt und eine digitale Infrastruktur für das Gigabit-Zeitalter bereitsteht. Anders als bei früheren Bundestagswahlen wurden den Angaben zufolge bei der Entwicklung des Forderungskatalogs die Mitgliedsunternehmen über eine Umfrage einbezogen. Insgesamt seien 10.000 der rund 160.000 Firmen befragt worden. Geantwortet hätten 650 Unternehmen, was als repräsentativ gelte, hieß es. (dpa/ag)

Binnenschifffahrt: Gütermengen bleiben stabil

Die Mengen der transportierten Güter auf deutschen Wasserstraßen sind 2016 stabil geblieben. Laut Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt gab es vor allem Zuwächse im Chemie- und Containerbereich.

Duisburg. Die beförderte Gütermenge auf den deutschen Wasserstraßen lag im Jahr 2016, das wieder von länger anhaltenden Niedrigwasserperioden geprägt war, mit insgesamt 221,4 Millionen Tonnen exakt auf dem Niveau des Vorjahres. Die Verkehrsleistung sank jedoch um 1,8 Prozent auf 54,3 Milliarden Tonnenkilometer. Das geht aus der aktuellen Ausgabe des statistischen Faltblattes „Daten & Fakten“ des Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) hervor. In dem Falblatt hat der Verband die wesentlichen Kennzahlen zum Binnenschifffahrtsgewerbe aus Material des statistischen Bundesamtes, des Bundesamtes für Güterverkehr und der Zentralen Binnenschiffsbestandsdatei bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zusammengetragen. Die transportstärksten Regionen waren demnach das Rheingebiet, gefolgt vom westdeutschen Kanalgebiet und dem Mittellandkanal. Güterzuwächse gab es auch auf dem Main und im Wesergebiet. Insbesondere auf der Mosel, auf der deutschen Donau und im Elbegebiet wurden hingegen Tonnagerückgänge verzeichnet wurden.



Transportmengen bei Chemie und Containern gestiegen Bei der Betrachtung der einzelnen Gütersegmente ergaben sich keine nennenswerten Verschiebungen gegenüber dem Vorjahr. Besonders häufig wurden die traditionellen Gütergruppen „Erze, Steine, Erden“, „Kokerei- und Mineralölzeugnisse“, „Kohle, rohes Erdöl, Erdgas“ sowie „Chemische Erzeugnisse“ über den Wasserweg transportiert. Zunahmen wurden in der Kategorie „Chemische Erzeugnisse“ (plus 4,8 Prozent) und „Sonstige Produkte“ (plus 7,8 Prozent) registriert. Auch der Containerverkehr entwickelte sich laut BDB positiv. So stieg die Anzahl der über die deutschen Wasserstraßen transportierten Boxen um 2,5 Prozent auf 2,45 Millionen TEU. Die deutsche Binnenflotte hat sich 2016 gegenüber dem Vorjahr leicht verkleinert. Auch die Anzahl der Unternehmen in der gewerblichen Binnenschifffahrt sei von 923 im Jahr 2014 auf 884 im Jahr 2015 gesunken. Das vollständige Falblatt mit allen Zahlen zum deutsche Binnenschiffsverkehr kann auf der Website des BDB heruntergeladen werden. (jt)



Leichte Zuwächse im Kurzstrecken-Seeverkehr

Das BAG hat im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs deutscher Seehäfen im Jahr 2016 näher untersucht.

Köln. Das Güterumschlagsvolumen im Kurzseestreckenverkehr ist im Jahr 2016 um 1,3 Prozent auf 182,2 Millionen Tonnen angewachsen. Das berichtet das Bundesamt für Güterverkehr (BAG), das die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums für das vergangene Jahr genauer untersucht hat. Die Umschlagsmengen in diesem Segment stiegen damit im Jahr 2016 stärker als der Seegüterumschlag der deutschen Häfen insgesamt, geht aus der Erhebung hervor. Geprägt wurde das Jahr 2016 durch eine sehr heterogene Umschlagsentwicklung – sowohl in Bezug auf die Fahrtgebiete als auch die Ladungsarten. Maßgeblich für den neuerlichen Anstieg des Kurzstreckenseeverkehrs waren Zuwächse auf den Relationen mit Belgien, Spanien, dem Vereinigten Königreich sowie der Russischen Föderation, dem wichtigsten Staat im deutschen Kurzstreckenseeverkehr. Umschlagsrückgänge gab es laut BAG auf den Relationen nach Schweden, den Niederlanden, nach Polen und in die nordafrikanischen Staaten. Abnahmen beim Containerumschlag sowie im RoRo-Verkehr der deutschen Ostseehäfen standen Umschlagssteigerungen bei festen Massengütern und Stückgütern, die nicht in Ladungsträgern befördert werden, gegenüber. Aufgrund deutlicher Zuwächse im seeseitigen Empfang schlugen die deutschen Seehäfen im Jahr 2016 im Kurzstreckenseeverkehr mit insgesamt über 42,4 Millionen Tonnen rund 4,8 Prozent mehr feste Massengüter um als im Jahr 2015. Der Umschlag von Stückgütern, die nicht in Ladungsträgern befördert wurden, legte sogar um 25,7 Prozent auf insgesamt rund 18,7 Millionen Tonnen zu. (sno)

JadeWeserPort wird fünf Jahre alt

Als Jahrhundertbauwerk wurde 2012 der neue JadeWeserPort gefeiert. Der Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven soll Anschluss an den internationalen Containerverkehr halten. Das Großprojekt nimmt nun langsam Fahrt auf.



Wilhelmshaven. „Schlicktown“ wird die Seehafenstadt Wilhelmshaven am Jadebusen gern genannt, wegen der großen Wattflächen ringsum. Schlick stört jedoch die Schifffahrt und blockiert die Häfen, muss also weg. Dafür rücken dann Baggerschiffe an und verklappen ihre Fracht später draußen in der Nordsee. „Können wir nicht besser mit den riesigen Mengen Baggersand einen Hafen bauen?“, grübelt 1993 ein kleiner Kreis von Wilhelmshavener Unternehmern. Damit wurde die Idee für den JadeWeserPort geboren. Deutschlands einziger Tiefwasserhafen wird in dieser Woche fünf

Jahre alt. Eine Wassertiefe von 18 Metern, kurze Revierfahrt von der Nordsee und keine Berührungsgänge für dicke Pötte wie auf der Elbe: Der junge JadeWeserPort bietet einige Vorzüge. Frachter mit einem Tiefgang bis zu 16,5 Metern können unabhängig von den Gezeiten anlegen. Die 1725 Meter lange Kaje mit Umschlagbrücken in Rekordgröße bietet Platz für bis zu vier Schiffsriesen mit maximal je 18.000 Containern. Aber einen durchschlagenden wirtschaftlichen Erfolg kann das am 21. September 2012 eröffnete und lange umstrittene Milliardenprojekt noch nicht vorweisen. Erst jetzt sehen die Macher in Wilhelmshaven nach fünf Jahren einen Aufwärtstrend - und kleine Fortschritte, die Stabilität und Wachstum bringen sollen.

Nur 76.000 TEU im ersten Jahr Das Containerterminal ist für einen Jahresumschlag von 2,7 Millionen Standardcontainern (TEU) ausgelegt. Im ersten Jahr wurden aber nur rund 76.000 TEU umgeschlagen, also gerade mal knapp drei Prozent dessen, was möglich sein könnte. Das europaweit tätige Umschlagsunternehmen Eurogate mit Terminals auch in Hamburg und Bremerhaven verbucht für Wilhelmshaven 2016 einen Verlust von 20 Millionen Euro, vorübergehend gab es sogar Kurzarbeit. Immerhin kletterte der Umschlag auf rund 482.000 TEU. Im ersten Halbjahr 2017 wurden 232.200 TEU erreicht, rund neun Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum. Doch seit Mitte Mai zeigen die Zahlen wieder aufwärts: Nunmehr laufen zwei Reederei-Großallianzen, „2M“ und „Ocean Alliance“, den Hafen regelmäßig an. Für Eurogate-Geschäftsführer Mikkel Andersen ein Durchbruch, denn jetzt sind acht Reedereien am Standort. Andersen will in den kommenden zwei Jahren die Belegschaft um etwa 200 auf bis zu 600 erhöhen: „Man muss klug wachsen, wir sind zufrieden mit vielen kleinen Fortschritten.“

Der Trend zeigt nach oben Auch für Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) zeigt der Trend nach oben: 2018 soll beim Knacken der Umschlagmarke von einer Millionen TEU die Planung für eine zweite Ausbaustufe beginnen, kündigt der Minister an. Eine Autobahn führt direkt zum Hafen, durch den rund 20 regelmäßige Bahnverkehre rollen. „Die schlimmen Jahre 2013/14 sind vorbei, das waren Horrorzeiten“, erinnert sich Lies an den schleppenden Start. Als Ursachen für den lahmen Beginn galten die Finanz- und Schifffahrtskrise sowie Überkapazitäten. Dadurch gingen die früheren, allzu optimistische Wachstumsprognosen ins Leere. Mit dem Bau sollte eigentlich schon 2006 begonnen werden, bedauert John H. Niemann, der zu den Gründungsvätern des Projekts gehört. Doch von der Idee 1993 bis zum ersten Spatenstich 2008 dauert es fast 15 Jahre. Viel zu lange für den umtriebigen Reeder, der an der ganzen Küste vernetzt ist und international für den Hafen wirbt. Zwar stieß man bei Planung, Finanzierung, politischer Unterstützung und schließlich dem Bau selbst immer wieder auf Probleme. Die Wilhelmshavener Initiatoren um Niemann ließen jedoch nicht locker.

Vorzeigeprojekt für die Zusammenarbeit zwischen Bremen und Niedersachsen Allein sechs verschiedene Ministerpräsidenten in Hannover von Gerhard Schröder (SPD) über Christian Wulff (CDU) bis derzeit Stephan Weil (SPD) arbeiteten sich an dem Hafen ab. Er gilt als Vorzeigeprojekt für die Zusammenarbeit zwischen Bremen und Niedersachsen, nachdem Hamburg bald wieder ausgestiegen war. Die Chronik der ersten Jahre listet Pleiten, Pech und Pannen auf. So hatte die Auftragsvergabe ein langes juristisches Nachspiel. Bauschäden an der Kaje und teure Reparaturarbeiten verzögerten die Eröffnung. Und Naturschützer entdeckten am Hafengelände die seltenen Rohrdommeln. Für die bedrohte Vogelart wurde eine teure Lärmschutzwand gebaut.

Tatort-Kulisse Zwischendurch gab es auch kuriose Schlagzeilen. Eine Attraktion bei der Eröffnungsfeier 2012 etwa war das erste Schiff im neuen Hafen: Der Unglücksfrachter „Flaminia“, von dem nach einem Brand im Atlantik glühende Container geborgen wurden. Im Winter 2016 wurden an der Kaje zwei gestrandete Pottwale mit blutigen Schälmessern zerlegt. Das leere Hafengelände mit hohen Kränen und riesigen Parkflächen bot zudem die richtige Kulisse für den ARD-Tatort „Kaltstart“. Und weil so viel Platz ist, werden zwischendurch massenhaft Neuwagen oder Teile von Windkraftanlagen gelagert. (dpa)

Rheintal-Sperre: Längere Güterschiffe auf dem Rhein zugelassen

Um den Engpässe auf der gesperrten Rheintalbahn entgegenzuwirken, dürfen Auf dem Rhein zwischen Basel und Rheinfelden längere Schiffe verkehren. Das haben Schweizer und deutsche Behörden gemeinsam beschlossen.

Bern. Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) können mit Zustimmung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und der zuständigen deutschen Behörden bis Ende Oktober längere Gütermotorschiffe zwischen Basel und Rheinfelden zulassen. Wie das BAV mitteilt, könne damit die Schifffahrt einen zusätzlichen Beitrag zur Entschärfung der schwierigen Situation leisten, die im Güterverkehr wegen des Unterbruchs der Rheintalbahn besteht. Die Sperrung der Bahnstrecke Karlsruhe-Basel bis voraussichtlich 2. Oktober 2017 führt zu erheblichen Engpässen im Gütertransport auf der Schiene. Die Schifffahrt auf dem Rhein könne einen Teil der blockierten Güter übernehmen, heißt es vom BAV. Derzeit dürfen zwischen Basel und Rheinfelden regulär jedoch nur Schiffe mit einer Länge von höchstens 110 Metern Länge verkehren.



Ausnahmeregelung für längere Schiffe

Auf Anfrage der SRH hat das BAV in Absprache mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg nun beschlossen, vorübergehend 135 Meter lange Schiffe zum Verkehr auf der Strecke Basel-Rheinfelden zuzulassen. So werden Kapazitäten frei, die einen Beitrag zur Entschärfung der Situation leisten können. Die Ausnahmegenehmigung wird in der Schweiz von den SRH erteilt, für deutsches Gebiet vom Regierungspräsidium in Freiburg im Breisgau. Die Ausnahmeregelung soll noch bis zum

31. Oktober 2017 gelten. Das BAV weist darauf hin, dass hierfür strenge Auflagen gelten. Dies sei nötig um Gefahren auf der nautisch sehr anspruchsvollen Fahrt durch die Stadt Basel zu reduzieren. Zu den Auflagen zählt unter anderem ein obligatorischer Lotse auf dem Schiff. Außerdem dürfen die längeren Schiffe nur bis zu einem bestimmten Wasserstand des Rheins verkehren. (jt)

Straßenverkehr

VEDA: Über 31.000 Lkw-Parkplätze fehlen an deutschen Autobahnen

Die Vereinigung Deutscher Autohöfe kritisiert die Notlage vieler Lkw-Fahrer bei der Suche nach einem Parkplatz und fordert, dass die Verkehrspolitik stärker mit ihren Mitgliedsunternehmen zusammenarbeitet.



Kuddewörde. Über 31.000 Lkw-Parkplätze fehlen nach einer aktuellen Schätzung der Vereinigung Deutscher Autohöfe (VEDA) entlang den deutschen Autobahnen. Sie kritisierte die Zwangslage vieler Lkw-Fahrer, die zunehmend auf dem Standstreifen der Autobahn, im Ein- und Ausfahrtsbereich und im Tank- und Parkbereich der Autobahn-Raststätten pausieren, um ihre Ruhezeiten einzuhalten. Das ausgewertete Zahlenmaterial setzt sich zusammen aus einer permanenten Fortschreibung der Lkw-Parkstände, aus Fehlbestandsmeldungen der Fachbehörden der Länder und aus nächtlichen

Stichpunktzählungen auf ausgewählten Streckenzügen außerhalb der offiziellen Parkplatzanlagen. Um das bestehende Defizit abzubauen, so die VEDA, benötige man an den Autobahnen bei einer jährlichen Neubauquote wie bisher – die künftige Nachfrage noch nicht berücksichtigt – alleine 20 Jahre. Bund und Länder würden durchschnittlich bis zu 1500 neue Lkw-Parkplätze pro Jahr an den Autobahnen bauen – Tendenz stark fallend, weil die großen und genehmigungsrechtlich einfacheren Potentiale überwiegend ausgeschöpft seien. „Meist lassen sich nur noch mit mehrjährigem Aufwand durchschnittlich relativ kleine Lkw-Parkplatzkontingente realisieren“, so die VEDA. Darum fordert der Verband, dass Autohöfe jenseits der Autobahnen von der Verkehrspolitik intensiver eingebunden werden, sonst werde die Parkplatzproblem auch innerhalb der nächsten Jahrzehnte nicht gelöst. (ag) In dem Rechtsstreit ging es neben der jährlichen Marzipantorte vor allem um die Fortzahlung des Weihnachtsgeldes für die Betriebsrentner

Rheinland-Pfalz: Land und Städte beschließen Sofortprogramm für Luftreinhaltung

In Mainz, Ludwigshafen und Koblenz sollen die Abgase aus Dieselaautos so schnell wie möglich sinken. Auch dem Rest des Landes soll geholfen werden – dazu wird ein Runder Tisch eingerichtet.

Mainz. Die drei Städte mit der höchsten Luftverschmutzung in Rheinland-Pfalz erhalten drei Millionen Euro vom Land, um mit schnell wirksamen Maßnahmen drohende Fahrverbote für Dieselaautos zu verhindern. Dies ist das Ergebnis eines Treffens der Landesregierung mit den Oberbürgermeistern von Mainz, Ludwigshafen und Koblenz. „Das ist ein Sofortpogramm, um die Kommunen darin zu unterstützen, sehr schnell agieren zu können“, sagte Ministerpräsidentin Malu Dreyer (SPD) am Mittwoch in Mainz. Für die drei Städte werde jetzt geprüft, welche Maßnahmen am wirksamsten seien, sagte Dreyer. Dabei geht es etwa um die Umrüstung von Bussen mit Dieselantrieb. Gemeinsam mit den Städten werde untersucht, was an welchem Ort am schnellsten wirke, um die Emissionen unter den EU-Grenzwert von 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid (NO₂) pro Kubikmeter Luft zu bringen, sagte Verkehrsminister Volker Wissing (FDP).



Kritik von der CDU Die CDU-Landesvorsitzende Julia Klöckner kritisierte, dass die Landesregierung schon 2001 ein Förderprogramm zur Anschaffung moderner Fahrzeuge gestrichen habe. „Die Folge ist, dass in Rheinland-Pfalz die älteste Busflotte Deutschlands fährt.“ Dieses Förderprogramm müsse nun zügig wiederaufgenommen werden. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat die Stadt Mainz verklagt; in dem Streit vor dem Verwaltungsgericht droht ein Fahrverbot für Dieselaautos. Das Verfahren sei ausgesetzt, da beide Seiten erst die erwartete Grundsatzentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig abwarten wollten, erklärte Ebling. Dort geht es um einen Rechtsstreit mit der Stadt Düsseldorf.

Runder Tisch für saubere Luft Die Städte könnten mit ihren nun geplanten Maßnahmen an ihre bestehenden Luftreinhaltepläne anknüpfen, sagte Umweltministerin Ulrike Höfken (Grüne). Das Land befinde sich auf einem guten Weg. Neben dem Sofortprogramm will Rheinland-Pfalz den Bund in die Pflicht nehmen. Aus dem Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ im Umfang von 500 Millionen Euro, in den Bund und Automobilhersteller in gleichen Teilen einzahlen sollen, erwartet Rheinland-Pfalz nach den Worten Dreyers einen Beitrag von mindestens 25 Millionen Euro. Außerdem soll ein Runder Tisch „Saubere Luft für RLP“ eingerichtet werden, der die Kommunen bei der Einhaltung der Luftreinhaltepläne begleitet. Dabei soll auch eine verstärkte Förderung des Fahrradverkehrs in den Blick genommen werden. Mittel- bis langfristig ist geplant, das Netz an Ladestationen für Elektroautos auszubauen. In Mainz (Parcusstraße und Große Langgasse), Ludwigshafen (Heinigstraße) und Koblenz (Hohenfelder Straße) wird der Grenzwert von 40 Mikrogramm NO₂ je Kubikmeter Luft regelmäßig überschritten. Auch in anderen Städten wie Frankenthal, Kaiserslautern, Neuwied, Worms und Trier werden zeitweise höhere Werte gemessen. (dpa/ag)

Merkel will Diesel-Abgase in belasteten Städten reduzieren

Beim ersten Dieseltreffen war die Kanzlerin im Urlaub. Kurz vor der Bundestagswahl schaltet sie sich aber ein - und will bei gleich zwei weiteren Runden über Lösungen für weniger Schadstoffausstoß beraten.



Berlin. Kanzlerin Angela Merkel (CDU) setzt auf zusätzliche Maßnahmen in Städten mit hoher Luftverschmutzung, um Fahrverbote für Diesel-Autos zu verhindern. Skeptisch äußerte sie sich zu Forderungen nach Umbauten an Motoren für eine bessere Abgasreinigung. Nach einem Treffen mit Oberbürgermeistern mehrerer Städte an diesem Montag soll es im November einen zweiten Dieseltreffen mit der Autobranche geben. Schritt für Schritt solle so erreicht werden, dass keine Fahrverbote nötig seien und Umweltvorschriften eingehalten würden, sagte Merkel am Dienstag in

ihrer traditionellen Sommerpressekonferenz in Berlin.

Fahrverbote sollen vermieden werden Ziel sei ein Gesamttabelleau, um Fahrverbote zu vermeiden. Die bisher von der Branche zugesagten Software-Nachbesserungen bei Diesel-Autos und Prämien für den Kauf sauberer Wagen reichten noch nicht aus. Als ein weiterer Baustein sollten daher auch individuelle Maßnahmen in Kommunen angegangen werden. Ansatzpunkte könnten Verkehrsleitsysteme, Umrüstungen öffentlicher Flotten und mehr E-Auto-Ladestationen sein.

Über eine Unterstützung des Bundes hierfür will Merkel am Montag mit Städten beraten, die von Stickstoffbelastungen besonders betroffen sind. An dem Treffen sollen nach Angaben eines Regierungssprechers auch mehrere Ministerpräsidenten und Bundesminister sowie kommunale Spitzenverbände teilnehmen. Näheres wurde vorerst nicht mitgeteilt. SPD-Kanzlerkandidat Martin Schulz (SPD) sagte dem TV-Sender Sat.1, es gelte Fahrverbote zu vermeiden, „aber nicht durch Einladungen an Oberbürgermeister“. Der Termin im Wahlkampf sei wohl kein Zufall. Bei einem ersten Dieseltreffen Anfang August in Abwesenheit Merkels hatten die deutschen Konzerne neue Abgas-Software für zusätzliche 2,8 Millionen Autos zugesagt. Bei 2,5 Millionen Wagen von VW sind nach dem Skandal um manipulierte Abgaswerte bereits Nachrüstungen amtlich angeordnet worden. Die Hersteller wollen außerdem den Kauf neuer, sauberer Autos mit Prämien ankurbeln, die sie selber zahlen. Umbauten am Motor, die teurer wären, lehnte die Branche ab.

Zweifel an Hardware-Nachrüstungen Merkel sagte, sie sei bei solchen Hardware-Nachrüstungen „sehr zweifelnd“. Dies wäre kostenintensiv und würde die Ingenieure auch sehr binden. Sie frage sich, ob die gewollte Orientierung auf die Zukunft - mit umweltfreundlicheren Diesel, Elektromobilität, Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen - so nicht abgeschnitten würde, um im Grunde nur den Status quo etwas zu verbessern. Die Grünen kritisierten die Ankündigungen der Kanzlerin. „Das wird der dritte Diesel-Gipfel neben zahllosen Arbeitsgruppen“, sagte Fraktionsvize Oliver Krischer. Eine Inflation der Besprechungen solle wohl politisches Handeln simulieren. „Tatsächlich passiert wenig bis gar nichts, und ich kann auch keinen Willen bei der Bundesregierung erkennen, wirksame Maßnahmen für eine bessere Stadtluft einzuleiten.“ (dpa)

Dieseldebatte alarmiert Güterverkehrsverbände

AMÖ, BIEK, BGL, BWVL und DSLV mahnen angesichts der steigenden Nachfrage nach Transport- und Logistiklösungen die Politik, nicht in Aktionismus zu verfallen, und fordern Umweltschutz mit Augenmaß.

Berlin. Die Bundesverbände des Güterverkehrsgewerbes haben die Politik vor Schnellschüssen bei Diesel-Fahrverboten gewarnt. Heute gebe es weder genug Strom aus erneuerbaren Quellen noch bezahlbare Elektrofahrzeuge noch die notwendige Infrastruktur. Deshalb könnten „moderne Dieselnutzfahrzeuge nicht einfach und dogmatisch von heute auf morgen“ aus der Versorgung der Bevölkerung verbannt werden. „Die Politik darf nicht in Aktionismus verfallen“, mahnten in einem gemeinsamen Positionspapier am Donnerstag der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL), der Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ), der Bundesverband der Paket- und Express Logistik (BIEK), der Bundesverband für Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) sowie der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL).



Unternehmen brauchen Planungssicherheit Bestellungen per Internet und der gesellschaftliche Anspruch auf universelle Verfügbarkeit von Waren würden die Nachfrage nach Mobilität und logistischen Lösungen erhöhen, hieß es. Das trage zwar zu mehr Verkehr bei. Aber die Fahrzeuge seien sauberer geworden. Der Gesetzgeber müsse Mobilität und Wohlstand einerseits und Umweltschutz andererseits in ein ausgewogenes Verhältnis setzen, forderten die Güterverkehrsverbände. Die Verkehrsbranche will durch weitere logistische Prozessoptimierungen sowie durch den verstärkten Einsatz von Fahrzeuginnovationen zur Reduzierung von CO₂- und Luftschadstoffemissionen beitragen. Sollten Kommunen dennoch gezwungen werden, Fahrverbote für Dieselfahrzeuge zu erlassen, müsse es Ausnahme- und Übergangsregelungen für den Lieferverkehr geben. Er dürfe nicht genauso reglementiert werden wie der Individualverkehr, so die Speditionen, Transportlogistiker sowie Paket- und Expressdienstleister. Staatliche Förderprogramme könnten demzufolge dazu beitragen, das Kaufverhalten der Nutzfahrzeughalter zu verändern und die Emissionsreduzierung zu unterstützen. „Hierbei ist sicherzustellen, dass vordringlich Kaufanreize und steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten für die Verkehrsbranche als bedeutende Kundengruppe geboten werden“, heißt es in dem Positionspapier. (dpa/ag)

Verkehrssündern drohen künftig deutlich abschreckendere Strafen

Was kann rücksichtslose und leichtsinnige Verkehrsteilnehmer zur Raison bringen, um lebensgefährliche Situationen besser zu verhindern? Nach mehreren schweren Unfällen mit Toten kommen jetzt härtere Strafen.



Berlin. Gefängnis für extreme Raser, drastisch höhere Bußen für Handys am Steuer und blockierte Rettungsgassen: Abschreckendere Sanktionen sollen Autofahrer künftig stärker von lebensgefährlichen Manövern auf deutschen Straßen abhalten. Der Bundesrat machte am Freitag in der letzten Sitzung vor der Bundestagswahl den Weg für eine Reihe von Neuregelungen frei. Sicherheitsexperten begrüßten die Verschärfungen, mahnten aber zugleich mehr Polizeikontrollen an.

.RASER UND ILLEGALE AUTORENNEN: Wer illegale Rennen veranstaltet oder daran teilnimmt, muss künftig mit bis zu zehn Jahren Haft rechnen, wenn dabei jemand schwer verletzt oder getötet wird. Selbst wenn niemand zu Schaden kommt, drohen bis zu zwei Jahre Haft. Dafür wird ein neuer Straftatbestand eingeführt. Bisher wird die Teilnahme an solchen Rennen mit 400 Euro und einem Monat Fahrverbot geahndet. Bestraft wird künftig schon der Versuch, ein Rennen zu organisieren. Fahrzeuge können eingezogen werden. Erfasst werden auch Fahrer, die unabhängig von Rennen „grob verkehrswidrig und rücksichtslos“ rasen. Bundesjustizminister Heiko Maas ([SPD](#)) nannte die Strafverschärfung dringend erforderlich. Illegale Rennen seien „russisches Roulette auf deutschen Straßen“, bei dem die Täter das Leben anderer aufs Spiel setzten. „Wir müssen alles tun, um diesen Irrsinn zu stoppen und die Menschen vor solchen Verrückten zu schützen.“ Wahnsinnige Rennen auf Autobahnen und in Städten bringen immer wieder Menschen in Gefahr. Im März hatte das Landgericht Berlin bundesweit erstmalig zwei Raser des Mordes schuldig gesprochen. Bei ihrem Rennen starb ein 69-Jähriger.

Ab Sonntag: Neuer Drohnen-Führerschein soll mehr Sicherheit bringen

Es gibt Führerscheine für Autos, Motorräder, Boote und jetzt auch unbemannte Fluggeräte. Der Gesetzgeber reagiert damit auf die große Beliebtheit von Quadrocoptern und ähnlicher Fluggeräte.

Berlin. Immer wieder kommt es zu gefährlichen Situationen, wenn Drohnen beispielsweise zu nah an Flughäfen ihre Runden drehen. Am kommenden Sonntag tritt daher eine Verordnung für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten in Deutschland in Kraft. Die zentrale Neuerung: Ein Führerschein für Drohnenpiloten. Für wen der zur Pflicht wird, warum und wo – die wichtigsten Fragen zu Drohen und der neuen Verordnung im Überblick:



Warum wird der Drohnen-Führerschein eingeführt?

Es geht um die Flugsicherheit. Im deutschen Luftraum sind immer mehr Drohnen unterwegs, meist Quadrocopter, also Flugobjekte mit vier Rotoren. Piloten meldeten im Umfeld großer Flughäfen bis Ende August 60 Zwischenfälle. Im gesamten Vorjahr gab es nach Zahlen der Deutschen Flugsicherung 64 Vorfälle, 2015 waren es erst 14.

Wofür kann man Drohnen nutzen? Die Einsatzmöglichkeiten sind vielfältig, je nach Größe und Ausstattung. Als Spielzeuge gibt es wenige Zentimeter lange und breite Quadrocopter. Fotografen nutzen etwas größere Modelle für Bilder von oben, Fernsehstationen auch für Videoaufnahmen. Versandunternehmen testen seit einigen Jahren Paketlieferungen per Drohne. Schmuggler nutzen Drohnen auch zum Transport von Drogen.

Wie viele Drohnen sind in Deutschland schon im Einsatz? Die Flugsicherung rechnet bis Jahresende mit knapp einer Million unbemannten Fluggeräten in deutschen Privathaushalten und Unternehmen.

Wer braucht den Kenntnissnachweis? Alle Personen, die eine Drohne oder ein Modellflugzeug mit mehr als zwei Kilogramm Gewicht starten lassen wollen, brauchen den Führerschein, den die

Behörden Kenntnissnachweis nennen. Man muss mindestens 16 Jahre alt sein, um ihn erwerben zu können. Eine Pilotenlizenz genügt ebenfalls als Nachweis. Es kann auch eine Bescheinigung über eine Einweisung in einem Luftsportverband ausgestellt werden. Diese ist lediglich für Flugmodelle gültig, kann aber schon von 14-Jährigen erworben werden.

Wie bekommt man diesen Führerschein? Der Kenntnissnachweis wird von Stellen bescheinigt, die dafür vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannt sind. Bislang gibt es bundesweit 18 solcher Stellen, darunter etwa Flugschulen und Ingenieurbüros. Die Zertifizierung hat aber erst im Juli begonnen, es dürften daher noch einige hinzukommen.

Was muss man lernen? Die künftigen Drohnenpiloten müssen in der Regel Prüfungsfragen in einem Fragebogen ausfüllen. Die Fragen können aber auch mündlich oder online beantwortet werden. Es werden Fragen in den Fachgebieten Luftrecht, Meteorologie und Flugbetrieb/Navigation gestellt.

Was passiert, wenn man ohne Führerschein erwischt wird? Es drohen Bußgelder von mehreren hundert Euro.

Welche Vorschriften gibt es für Drohnenpiloten außerdem? Ab 1. Oktober müssen Drohnen ab 250 Gramm gekennzeichnet werden, um im Schadensfall schnell den Halter feststellen zu können. Name und Adresse des Eigentümers müssen auf einer Plakette stehen. Drohnen mit einem Gewicht von mehr als fünf Kilogramm benötigen zusätzlich eine Aufstiegserlaubnis, die von den jeweiligen Landesluftfahrtbehörden der einzelnen Bundesländer erteilt wird.

Wo dürfen Drohnen fliegen? Unbemannte Fluggeräte dürfen nur in Sichtweite und bis zu einer maximalen Flughöhe von 100 Metern gesteuert werden. In und über sensiblen Zonen sind Drohnenflüge verboten, zum Beispiel an Einsatzorten von Polizei und Rettungskräften, über Krankenhäusern, Menschenansammlungen, Einrichtungen wie Gefängnissen und Industrieanlagen. (dpa)

Brandstiftung in Spedition: Schaden in Millionenhöhe

In Neunkirchen im Siegerland haben in der Nacht zu Sonntag mehrere Lkw-Auflieger und eine Lagerhalle in Flammen gestanden. Die Polizei hat einen 25-jährigen Tatverdächtigen festgenommen.



Neunkirchen. Ein Brandstifter hat in einer Spedition in Neunkirchen im Siegerland in der Nacht zu Sonntag einen Schaden von über einer Million Euro verursacht. Es hätten mehrere Auflieger von Lastwagen, die zum Teil mit Kunststoffen beladen waren, und eine Lagerhalle in Flammen gestanden, berichtete die Polizei. Menschen wurden nicht verletzt. Nach Ermittlungen der Polizei wurde das Feuer absichtlich gelegt. Ein 25-jähriger Tatverdächtiger sei festgenommen worden und habe die Tat gestanden. Warum er das Feuer gelegt hat, teilte die Polizei nicht mit. (dpa/ag)

Jeder zweite Lkw-Fahrer ist schon am Steuer eingeschlafen

Laut einer Umfrage im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und der Deutschen Gesellschaft für Schlafforschung und Schlafmedizin unterschätzen viele Lkw-Fahrer die Gefahr von Müdigkeit im Job.

Bonn. Rund 46 Prozent der Lkw-Fahrer sind mindestens schon einmal während einer Fahrt kurz eingenickt. Zu diesem Ergebnis kommt eine Befragung des Meinungsforschungsinstituts Kantar Emnid, die der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Gesellschaft für Schlafforschung und Schlafmedizin (DGSM) im Rahmen der Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf!“ mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie der

Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) unter 353 Lkw-Fahrern durchgeführt hat. Wie die Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf“ mitteilt, glauben 85 Prozent, den Einschlafzeitpunkt am Steuer vorhersehen zu können. 75 Prozent der Befragten machen eine Pause, wenn sie müde sind. Umgekehrt bedeutet das: Jeder Vierte ignoriert den Schlafmangel und fährt weiter.



Kaffee und Frischluft reichen nicht aus Außerdem setzen laut DVR immer noch einige auf falsche Maßnahmen gegen akute Müdigkeit: 37 Prozent der Befragten öffnen das Fenster für frische Luft und 31 Prozent trinken koffeinhaltige Getränke. „Die Ergebnisse zeigen, dass wir besonders Personen, die mit dem Lkw unterwegs sind, noch mehr über die Gefahr von Müdigkeit am Steuer aufklären müssen“, sagt DVR-Präsident Walter Eichendorf. Lkw-Fahrer sollten insbesondere vor längeren Touren genügend schlafen. Der Einsatz von Koffein etwa ergebe bei Lkw-Fahrern vor dem Kurzschlaf im Fahrerhaus

Sinn: „Wer möchte, kann vor dem Kurzschlaf noch einen Kaffee trinken. Das darin enthaltene Koffein wirkt erst nach 30 Minuten, hindert daher nicht beim Einschlafen, erleichtert aber das Wachwerden und verstärkt so den Erfrischungseffekt.“, so der Deutsche Verkehrssicherheitsrat. Die Wirkung von Koffein könne den Kurzschlaf auf jeden Fall nicht ersetzen.

Merkel sagt 500 Millionen zusätzlich für saubere Luft in Städten zu

Viele deutsche Städte stehen unter Druck, weil Dieselautos die Luft verschmutzen. Beim Dieseltreffen wurden ihnen Millionenhilfen in Aussicht gestellt – nun legt der Bund noch einmal eine Schippe drauf.

Berlin. Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) hat zusätzliche 500 Millionen Euro für Kommunen in Aussicht gestellt, um die Luftverschmutzung durch Diesel-Abgase zu reduzieren. Das Geld stehe bereits im laufenden Haushalt zur Verfügung, sagte sie am Montag in Berlin nach einem Treffen mit Vertretern von Städten und Bundesländern. Es werde „sofort“ eine Koordinierungsstelle von Bundesministerien, Ländern und Kommunen eingerichtet, um über förderfähige Projekte in den Städten beraten zu können. Weil die Belastung der Luft mit gesundheitsschädlichem Stickoxid in vielen deutschen Städten zu hoch ist, könnten Gerichte die Politik schon bald zu Diesel-Fahrverboten erzwingen. Auch die EU macht deswegen Druck auf Deutschland.



Die Zeit drängt Alle seien der Meinung, dass pauschale Fahrverbote für einzelne Antriebsarten oder Fahrzeugtypen verhindert werden sollten, sagte Merkel: „Die Zeit drängt, und wir sind uns alle einig, dass es ein großer Kraftakt ist.“ Parallel liefen die Gespräche mit der Autobranche weiter, etwa zu Software-Updates für neuere Diesel und Umtauschprämien für ältere Modelle. Beim Dieseltreffen von Politik und Autobranche Anfang August hatte die Bundesregierung bereits einen Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ angekündigt, der Pläne für einen möglichst abgasarmen Verkehr für 28 besonders belastete Regionen finanzieren soll. Bisher war geplant, dass die Autobranche mit 250 Millionen Euro die Hälfte übernimmt. Insgesamt solle der Fonds nun auf eine Milliarde aufgestockt werden, sagte Merkel. Außenminister und Vizekanzler Sigmar Gabriel (SPD) sagte, die Autobranche könne seiner Ansicht nach „durchaus mehr“ als 250 Millionen Euro beitragen. „Was wichtig ist, ist, dass wir die Städte und Gemeinden in Deutschland nicht mit dieser Aufgabe alleine lassen“, sagte er, denn diese könnten „am wenigsten“ für die aktuelle Lage. Gabriel warnte vor „überzogenen Hoffnungen“ in einen schnellen Durchbruch der Elektromobilität bei Privatautos und mahnte, nicht die Potenziale der Verbrennungsmotoren der Zukunft außer Acht zu lassen. (dpa/ag)

Oberleitungs-Lkw: Baden-Württemberg plant Test

Das Bundesumweltministerium fördert das Pilotprojekt auf der B 462 mit 16,8 Millionen Euro. Der Feldversuch, bei dem die Oberleitungs-Lkw im Jahr wohl mehr als 250.000 Kilometer zurücklegen, soll Ende 2019 starten.



AKuppenheim. Elektrische Oberleitungs-Lastwagen sollen von Ende 2019 an testweise über die Bundesstraße 462 zwischen Gernsbach-Obertsrod und Kuppenheim (Kreis Rastatt) rollen. Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) übergab jetzt einen Förderbescheid an den baden-württembergischen Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne). Berlin fördert die sechs Kilometer lange Teststrecke im Südwesten mit 16,8 Millionen Euro. Ziel ist es, Güter umweltfreundlich über die Straße zu transportieren. Hendricks wies darauf hin, dass ihr Ministerium seit Anfang des Jahres den

Aufbau von zwei Teststrecken für Oberleitungs-Lkw in Hessen und Schleswig-Holstein fördert. Mit den zusätzlichen Testmöglichkeiten auf der B462 könnten weitere wichtige Erfahrungen gesammelt werden. „Jede der drei Pilotstrecken hat ihre eigene Strecken- und Verkehrscharakteristik. In Baden-Württemberg wird das System erstmals auf einer Bundesstraße mit Ortsdurchfahrten erprobt“, sagte die Umweltministerin. Die B462 zeichne sich durch eine besondere Tallage aus. Die Strecke sei beispielhaft für besondere Anforderungen auf Bundesstraßen. Nach Angaben von Hermann werden im Jahr über 500.000 Tonnen Papier und Pappe auf der Teststrecke von drei Papierherstellern in Obertsrot in ein Logistikzentrum nach Kuppenheim transportiert. Es sei davon auszugehen, dass die Oberleitungs-Lkw im Jahr mehr als 250.000 Kilometer zurücklegen.

Spedition Fahrner und Huettemann Logistics machen mit Das Verkehrsministerium in Stuttgart als Vorhabenträger kooperiert bei diesem Pilotprojekt mit der Südwestdeutschen Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEG), dem Regierungspräsidium Karlsruhe, dem Landkreis Rastatt sowie dem Konsortium Forschung e-WayBW, das aus dem Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung Fraunhofer ISI, der PTV Transport Consult GmbH, dem FZI Forschungszentrum Informatik und dem Fraunhofer-Institut für Chemische Technologie besteht. Über diese acht Projektpartner hinaus gibt es neun weitere Projektbeteiligte, die als assoziierte Partner in eWayBW eingebunden sind. Dies sind die Spedition Fahrner GmbH, die Huettemann Logistics GmbH, die Casimir Kast Verpackung und Display GmbH, die Mayr-Melnhof Gernsbach GmbH, die Smurfit Kappa Baden Board GmbH, die Netze BW GmbH, die Bundesanstalt für Straßenwesen, die e-mobil BW GmbH sowie der Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg. (dpa/ag)

Am Rande Wenn zwei sich streiten, staut sich alles

Ein Lkw- und ein Busfahrer konnten sich nicht einigen, wer dem anderen auf einer engen Straße Platz machen muss. Die Polizei musste den beiden Dickköpfen die Verkehrsregeln erklären.

Eschbach. Ein Streit zwischen einem Lkw- und einem Schulbusfahrer um die Vorfahrt hat zu einem erheblichen Stau in Eschbach (Landkreis Südliche Weinstraße) geführt. Die Kontrahenten seien am Montagmorgen an der engsten Stelle des Dorfes aufeinander getroffen und hätten beide nicht zurückfahren wollen, teilte die Polizeiinspektion Landau mit. Der Streit musste von der herbeigerufenen Polizei beendet werden. Die Beamten wiesen den Lastwagenfahrer an, rückwärts aus dem Dorf zu fahren. Er kam der Anweisung nach, kassierte aber dennoch eine Verwarnung wegen Verkehrsbehinderung. (dpa)



Mehr Arbeitsausfälle durch psychische Krankheiten

Immer häufiger bleiben Arbeitnehmer aufgrund von psychischer Belastung zuhause. Nach Angaben des AOK-Bundesverbandes ist die Zahl der Krankmeldungen um 80 Prozent gestiegen.

Urteil: Berlin. Immer mehr Arbeitnehmer sind den psychischen Belastungen am Arbeitsplatz wie Stress und hoher Arbeitsverdichtung nicht mehr gewachsen. Das berichtet „Spiegel online“ unter Berufung auf die Deutsche Presse-Agentur. Nach Angaben des AOK-Bundesverbandes sei der Arbeitsausfall durch psychische Erkrankungen in den vergangenen zehn Jahren mit 79,3 Prozent überproportional stark gestiegen. Arbeitnehmer fielen demnach im Jahr 2016 im Schnitt 25,7 Tage wegen psychischer Erkrankungen aus. Damit lagen die Ausfallzeiten an der Spitze aller Erkrankungen und dauerten laut „Spiegel“ mehr als doppelt so lange wie der Durchschnitt mit 11,7 Tagen je Fall. Dabei sei sowohl die Zahl der psychisch Erkrankten insgesamt als auch die Ausfallzeit je Patient gestiegen.



Gesundheitsamt verzeichnet Anstieg an Krankmeldungen Bei den AOK-Versicherten blieb der Krankenstand dem Bericht zufolge mit 5,3 Prozent auf demselben Niveau wie im Vorjahr. Damit habe jeder Beschäftigte im Durchschnitt 19,4 Tage aufgrund einer ärztlichen Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung im Betrieb gefehlt. Im Gegensatz dazu berichte das Gesundheitsministeriums, dass Krankenstand bei allen 71 Millionen gesetzlich Versicherten im vergangenen Jahr angestiegen sei. (jt)

Richtiges Verhalten bei Wildunfällen

Im Herbst nimmt die Zahl von Wildunfällen wieder zu. Doch was tun, wenn die Kollision mit einem Reh oder Wildschwein unvermeidlich ist? Ein paar praktische Tipps.



München. Nahezu jede zweite Minute am Tag kommt es in Deutschland zu einem sogenannten Wildunfall, bei dem ein Fahrzeug mit einem Wildtier kollidiert. Das zeigen die Statistiken des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) und des Deutschen Jagdverbandes (DJV). Laut GDV nahm die Zahl der Unfälle mit Rehen, Wildschweinen und anderem Wild im vergangenen Jahr im Vergleich zu 2014 um mehr als zehn Prozent auf knapp 263.000 zu. Im Durchschnitt zahlten die Versicherer pro Wildunfall 2485 Euro aus. Der so verursachte Schaden stieg im

Vorjahresvergleich um 14 Prozent auf insgesamt über 653 Millionen Euro.

Doch die Schäden durch Wildunfälle sind nicht nur materieller Art. Ganz abgesehen davon, dass nach Angaben des DJV Jahr für Jahr mehr als eine Million Wildtiere bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen sterben, bedeuten solche Unfälle vielfach auch ein Risiko für die beteiligten Kraftfahrer. Denn schon bei einem Zusammenstoß mit einem Fahrtempo von 60 Stundenkilometern bekommt etwa ein Wildschwein ein Aufprallgewicht von 3,5 Tonnen. So schwer ist im Vergleich ein Nashorn. Fährt ein Auto hingegen mit Tempo 60 einen Rothirsch an, entspricht dessen Aufprallgewicht dem eines ausgewachsenen Elefanten, nämlich rund fünf Tonnen. An diesen Zahlen wird deutlich, welche Gefahr für Autofahrer von Kollisionen mit Wildtieren ausgeht. Nach den Erhebungen des Statistischen Bundesamts kommen bei Wildunfällen hierzulande jährlich rund 2500 Menschen zu Schaden – für jeweils zehn bis zwanzig endet ein solches Ereignis tödlich.

Jetzt besonders wachsam sein Verkehrssicherheitsexperten raten dringend dazu, speziell im Frühjahr und im Herbst sowie in der Morgen- und Abenddämmerung, wenn viele Wildtierarten aktiv sind, besonders vorsichtig zu fahren – vor allem auf Straßen, die durch Waldstücke oder an Feld- und Waldrändern entlangführen. Zu dieser Zeit und an solchen Orten kommt es vermehrt zu Wildwechsel. Konkret sollten Kraftfahrer sicherheitshalber immer ihre Geschwindigkeit anpassen, also meist reduzieren. Wildunfälle vermeiden Was aber tun, wenn Wild plötzlich auf der Straße auftaucht? Wer mit Fernlicht unterwegs ist, sollte dieses sofort ausschalten, weil geblendete Tiere in der Regel stehen bleiben oder auf die Lichtquelle zulaufen. Statt der Lichthupe empfiehlt sich das Betätigen der Hupe, um zu versuchen, die Tiere zu verscheuchen. Auf gar keinen Fall sollten sich Fahrer zu riskanten Ausweichmanövern verleiten lassen. Bei einer unvermeidbaren Kollision sei ein kontrollierter Aufprall besser als unkontrolliertes Ausweichen, betont der ADAC. Insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten könnten andernfalls ein Ausbrechen des Fahrzeugs sowie ein Zusammenstoß mit einem anderen Verkehrsteilnehmer oder einem Baum drohen.

Unfallstelle sichern, Polizei benachrichtigen Ist es zu einem Wildunfall gekommen, sollte der betroffene Verkehrsteilnehmer zunächst die Unfallstelle sichern, also das Warnblinklicht einschalten sowie das Warndreieck aufstellen, und die Polizei benachrichtigen. Bei Personenschäden ist den Verletzten entsprechend Hilfe zu leisten. Ein verletztes oder getötetes Tier sollte man dagegen nicht anfassen. Für das Bergen des Tieres ist der jeweilige Förster oder Jagdpächter zuständig. Von ihnen oder der Polizei sollte sich der Kraftfahrer möglichst auch eine Wildunfallbescheinigung zur Vorlage bei seiner Kfz-Versicherung ausstellen lassen. Wer zudem noch Fotos vom Unfallort, vom Tier und vom Fahrzeug macht, kann die Schadenbearbeitung durch seinen Versicherer beschleunigen. Bevor ein beschädigtes Fahrzeug repariert wird, sollte der Versicherer informiert werden. Für Schäden am eigenen Fahrzeug, die durch Haarwild verursacht werden, kommt die Teilkaskoversicherung auf. Zu dieser Kategorie der Wildtiere zählen nach Paragraph 2 des Bundesjagdgesetzes unter anderem Schwarz- und Rotwild, Hasen und Murmeltiere sowie Füchse. Einige Versicherer haben laut GDV ihren Schutz inzwischen zusätzlich auf Unfälle mit Wirbeltieren ausgeweitet. Mit einer Vollkaskoversicherung wird man ebenfalls für Wildschäden entschädigt. Auf den Schadenfreiheitsrabatt wirkt sich ein Wildschaden nicht negativ aus. Allerdings zahlt die Teilkasko nicht für Schäden am Auto, die durch das Überfahren eines bereits toten Haarwildes hervorgerufen wurden. Auch wer einem Haarwild ausweicht und dabei sein Fahrzeug beschädigt, etwa weil er im Straßengraben landet, darf kein Geld von der Teilkaskoversicherung erwarten. Nur bei einem Vollkaskoschutz gibt es eine Entschädigung. (sno)

Urteile

Gemeinde haftet nicht für Unfall bei Glatteis

Eine Gemeinde als Träger der Straßenbaulast ist nicht verpflichtet, an einer geraden, gut überschaubaren Strecke außerhalb geschlossener Ortschaften bei Glatteis auf jeden Fall zu streuen.

Hamm. Die Gemeinde als Träger der Straßenbaulast ist nicht verpflichtet, an einer geraden, gut überschaubaren Strecke außerorts bei Glatteis auf jeden Fall zu streuen. Kommt jemand an solch einer Stelle wegen Glatteis von der Straße ab, muss er seinen Schaden selbst zahlen. So entschied das Oberlandesgericht Hamm. Der Geschädigte war in diesem Fall morgens um 8 Uhr auf einer geraden Straße außerhalb geschlossener Ortschaft wegen Glatteis in den Graben gefahren. Er verlangte Schadensersatz wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht, bekam dieser aber nicht.



Die Verkehrssicherungspflicht einer Gemeinde geht nicht so weit, dass sie jeden Straßenabschnitt ausnahmslos streuen muss, so der Richter. Seien Straßen gut einsehbar und würden keine besondere Streckenführung aufweisen – etwa viele Kurven –, müsse der Autofahrer sorgfältig beobachten und seine Fahrweise den winterlichen Straßenverhältnissen anpassen. (ctw/ag)

Urteil vom 12.08.2016 Aktenzeichen 11 U 121/15

Ansprüche aus Umzugsvertrag verjähren nach einem Jahr

Die einjährige Verjährungsfrist aus dem Handelsgesetzbuch gilt auch bei Schadenersatzansprüchen gegen ein Umzugsunternehmen, sofern keine vorsätzliche Beschädigung des Umzugsgutes nachweisbar ist. Karlsruhe. Transportrechtliche Ansprüche, die der Absender gegenüber dem Frachtführer geltend machen möchte, verjähren laut dem Handelsgesetzbuch (HGB) grundsätzlich nach einem Jahr. Darauf wies der Bundesgerichtshof in Karlsruhe anlässlich einer Klage auf Schadenersatz wegen der Beschädigungen von Umzugsgut hin. Demnach verfallen solche Ansprüche bei einem Umzugsvertrag gemäß den Paragrafen 451 und 439 HGB nach zwölf Monaten. Etwas anderes gelte nur dann, wenn dem Frachtführer ein qualifiziertes Verschulden nachgewiesen werden kann, er also beispielsweise vorsätzlich den Schaden am Umzugsgut verursacht hat. Dann beträgt die Verjährungsfrist drei Jahre. (ctw/ag)

Beschluss vom 25.02.2016 Aktenzeichen I ZR 277/14

Keine Kündigung wegen privater Chats im Büro

Über einen Messenger-Dienst beantwortete ein Mitarbeiter Kundenanfragen, chattete aber auch mit der Verlobten. Der Arbeitgeber führte Protokoll und kündigte dem Mann. Damit ging er zu weit.



Straßburg. Die private Nutzung des Internets am Arbeitsplatz ist nicht zwangsläufig ein Kündigungsgrund. Das geht aus einer aktuellen Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte hervor. Ein Arbeitgeber darf die Kommunikation von den eigenen Mitarbeitern demnach überprüfen, aber nur unter bestimmten Voraussetzungen. Sonst verstößt er gegen deren Privatsphäre. In dem verhandelten Fall geht es um einen Ingenieur aus Rumänien. Dieser unterhielt sich privat über einen Messenger-Dienst, der für Unternehmenszwecke gedacht war. In der Folge

wurde ihm gekündigt. Denn sein Arbeitgeber hatte insgesamt 45 Seiten private Chats mitgeschrieben. Die Nutzung der Computer zu privaten Zwecken war im Unternehmen streng verboten. Die rumänischen Gerichte erachteten die Entlassung daher als rechtmäßig, schließlich habe der Arbeitgeber seine Beschäftigten über die Regeln aufgeklärt.

Überwachung nicht ohne weiteres erlaubt Der Rumäne wandte sich daher an den Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte. Es ging um vor allem um die Frage, ob der Mitarbeiter aufgrund der Verbotsregelung überwacht werden durfte. Der Gerichtshof stellte darin eine Verletzung des Rechts auf Privatsphäre fest. Wenn Unternehmen die Kommunikation ihrer Mitarbeiter überwachen wollen, müssen sie sich an Regeln halten, heißt es in dem Urteil. So müssen sie über die Möglichkeit und das Ausmaß von Kontrollen vorab informieren. Außerdem brauchen sie einen legitimen Grund dafür und müssen mildere Kontrollmaßnahmen sowie weniger einschneidende Konsequenzen als etwa eine Kündigung prüfen.

Private Internetnutzung darf verboten werden In Deutschland dürfen Arbeitgeber die private Nutzung des Internets während der Arbeitszeit verbieten, zum Beispiel ausdrücklich in einem Anhang zum Arbeitsvertrag oder in einer Betriebsvereinbarung. Kontrollen grenzte das Bundesarbeitsgericht jedoch im Juli 2017 in einem konkreten Fall ein. Danach dürfen Unternehmen keine verdeckten Spähprogramme einsetzen. Keylogger, die alle Tastatureingaben heimlich protokollieren und Bildschirmfotos schießen, sind für eine Überwachung unzulässig. Des Landesarbeitsgericht Berlin-Brandenburg urteilte in einem Fall, dass die Verlaufsdaten eines Internetbrowsers im Einzelfall für Kontrollen und gegebenenfalls eine Kündigung verwendet werden dürfen. (dpa/jt)

Dashcam-Bilder als Beweismittel erlaubt

Wenn ein Unfall mithilfe einer Kamera im Fahrzeug aufgezeichnet wird, können diese Bilder als Beweismittel im Zivilprozess verwendet werden.



Nürnberg. Bilder von Armaturenbrett-Kameras dürfen zur Beweisführung nach Verkehrsunfällen im Zivilprozess verwendet werden. Durch die Aufzeichnung werde nicht in die Intims- oder Privatsphäre eingegriffen. Zu diesem Ergebnis kommt das Oberlandesgericht Nürnberg in einem am Donnerstag veröffentlichten Hinweisbeschluss. Damit bestätigte es ein Urteil des Landgerichts Regensburg, das eine Klage eines Autofahrers gegen die Nutzung sogenannter Dashcams abgewiesen hatte.

Kameraaufnahmen beweisen Schuld des Pkw-Fahrers Hintergrund war ein Unfall auf der Autobahn 5, bei dem ein Lastwagen auf einen Pkw auffuhr. Der Wagen wurde beschädigt. Im Lkw war eine Dashcam installiert, die das Unfallgeschehen einfing. Der Kläger schilderte allerdings eine andere Version vom Hergang: Er habe verkehrsbedingt abbremsen müssen, der Lkw-Fahrer sei zu schnell und mit zu geringem Abstand unterwegs gewesen. Doch laut dem Beklagten wechselte der Kläger von der linken über die mittlere auf die rechte Spur und stoppte abrupt, der Unfall war demnach trotz der sofortigen Reaktion des Lkw-Fahrers unvermeidbar. Eine Auswertung der Dashcam-Aufzeichnung durch einen Sachverständigen ergab, dass letztere Version zutreffend war. Der Autofahrer sah seine Persönlichkeitsrechte verletzt – und verlangte Schadenersatz von rund 15.000 Euro.

Keine Verletzung der Persönlichkeitsrechte Das Oberlandesgericht befand jedoch, das Landgericht Regensburg habe seinem Urteil zu Recht die Bilder der Armaturenbrett-Kamera zugrunde gelegt. Denn im Zivilprozess gehe es nur um die Verwertung relevanter Szenen zum Unfallhergang und nicht um deren Beurteilung. Deshalb dürften die Bilder ausgewertet werden, obwohl sie neben dem Unfallgeschehen auch Fahrzeuge von Dritten zeigten. **So richteten sich die Aufnahmen – wie etwa bei der Videoüberwachung oder Telefonmitschnitten – nicht gegen einzelne Personen. Die im Fahrzeug sitzenden Personen seien praktisch nicht sichtbar. Auch aus dem Datenschutzrecht und dem Kunsturheberrecht ergebe sich nichts anderes, hieß es weiter. Es handelt sich den Angaben nach um die erste Entscheidung eines Oberlandesgerichts in dieser Frage. Nach dessen Beschluss nahm der Kläger seine Berufung zurück.**

Frachtführer hat Wahlrecht bei Anspruch auf Schadenersatz

Wenn der Absender den Frachtvertrag aus Gründen kündigt, für die der Frachtführer nichts kann, hat letzterer die Wahl, ob er die vereinbarte Fracht abzüglich seiner ersparten Aufwendungen oder Fautfracht verlangt. (dpa/jt)

Karlsruhe. Kündigt der Absender den Frachtvertrag aus Gründen, die nicht dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind, kann letzterer wählen, ob er die vereinbarte Fracht abzüglich ersparter Aufwendungen oder die Fautfracht geltend macht. Das kann er so lange, bis sein Anspruch auf Schadenersatz erfüllt ist. Das entschied jetzt der Bundesgerichtshof in einem Fall, in dem es um die Beförderung von Umzugsgut in die Schweiz. Nach Kündigung des Absenders machte der Frachtführer zunächst Ansprüche gemäß Paragraf 415 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Handelsgesetzbuchs (HGB) geltend. Er verlangte die vereinbarte Fracht abzüglich der ersparten Aufwendungen. Da sich hier im Prozess Schwierigkeiten in der Beweisführung im Hinblick auf die Höhe der ersparten Aufwendungen ergaben, machte der Frachtführer stattdessen danach die Fautfracht geltend und verlangte pauschal ein Drittel der vereinbarten Fracht gemäß Paragraf 415 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 des HGB. Der Absender sah hierin eine unzulässige Klageänderung. Das Gericht widersprach allerdings und gab dem Frachtführer Recht. Das Transportrecht erlaube die zwei Varianten und der Frachtführer könnte bis zu dem Zeitpunkt, in dem der Anspruch erfüllt ist, zwischen beiden Möglichkeiten wählen. (ctw/ag)



Griff in den Genitalbereich rechtfertigt Kündigung

Unabhängig davon, ob der Übergriff sexuell motiviert ist oder nicht, führt das Berühren des Geschlechtsteils eines Kollegen laut dem Bundesarbeitsgericht zum Rauswurf.



Erfurt. Der Griff in den Genitalbereich eines Kollegen rechtfertigt laut dem Bundesarbeitsgericht eine außerordentliche Kündigung. Das gelte auch, wenn der Übergriff nicht vordergründig sexuell motiviert sei, entschied das höchste deutsche Arbeitsgericht mit Blick auf den arbeitsrechtlichen Gleichbehandlungsgrundsatz. Im konkreten Fall hatte ein Stahlarbeiter in Bremen einen Leiharbeiter bei der Verpackung und Etikettierung von Bandstahlrollen schmerzhaft von hinten am Geschlechtsteil gepackt und dazu rüde Bemerkungen gemacht. Sein Arbeitgeber hatte das

als sexuelle Belästigung gewertet und dem Arbeiter aus der Stammebelegschaft gekündigt, nachdem ihm der Vorfall bekannt wurde. Dagegen hatte der Mann, der das Fehlverhalten bestritten hatte, geklagt. Der „MDR“ hatte zuvor über die Veröffentlichung des Urteils berichtet. Das zuständige Landesarbeitsgericht Bremen hielt die Kündigung zunächst für unverhältnismäßig. Unter der Berücksichtigung der langjährigen Betriebszugehörigkeit des Klägers und der Schwere des Fehlverhaltens zu dem Schluss, dass eine Abmahnung ausgereicht hätte. Das BAG wertete die Aktion in nächster Instanz aber als Eingriff in die körperliche Intimsphäre. „Auf die sexuelle Motivation kommt es nicht an“, heißt es in dem Urteil. Der Fall wurde zur neuen Verhandlung und Entscheidung – dabei geht es auch um die Kosten des Revisionsverfahrens – an das Landesarbeitsgericht zurückverwiesen. Mit der Entscheidung in dem Bremer Fall habe das Gericht klargestellt, dass die absichtliche Berührung von Geschlechtsteilen in jedem Fall eine Kündigung rechtfertigen könne. (dpa/ag)

Urteil vom 29.06.2017 Aktenzeichen: 2AZR 302/16

Bei Verlängerung des Lkw-Führerscheins gilt die alte Sehschärfen-Grenze

Für die Verlängerung eines Führerscheins gelten die Sehschärfengrenzwerte, die auch zum Zeitpunkt der Erstaussstellung galten – auch bei Verlängerung nach Ablauf der Gültigkeit.

Koblenz. Erfüllt jemand die ehemals geltenden Sehschärfengrenzwerte für die alte Führerscheinklasse 2, gelten für ihn diese Grenzwerte auch dann, wenn er im Jahr 2014 eine Neuausstellung beantragt. Das hat das Verwaltungsgericht Koblenz entschieden. In dem verhandelten Fall hatte der Lkw-Fahrer seinen Lkw-Führerschein 1991 gemacht. Er erhielt eine Befristung bis April 2011. Im September 2014 beantragte er die Neuausstellung seiner Fahrerlaubnis und legte hierzu einen Sehtest vor. Die Führerscheinstelle lehnte die Wiedererteilung



jedoch ab, weil der Fahrer die aktuell geforderten Grenzwerte zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klassen CE und C1E einschließlich Unterklassen erforderliche Sehschärfe nicht erreiche. Der Fahrer könne sich auch nicht auf eine in diesem Zusammenhang bestehende Altinhaberregelung berufen, bei der andere Sehschärfengrenzwerte gelten würden. Diese gelte nur für Inhaber einer zum Zeitpunkt der Antragstellung noch gültigen, vor 1999 erteilten Fahrerlaubnis, während seine Fahrerlaubnis der Klasse C und CE durch die Befristung vom 3. April 2011 erloschen sei. **Das Gericht war anderer Meinung. Der Führerscheininhaber könne sich auf die 1991 geltenden Grenzwerte berufen, denn mit der alten Fahrerlaubnis der Klasse 2 habe der Fahrer einen Besitzstand erworben. Deshalb beurteilten sich die Anforderungen an eine Verlängerung beziehungsweise**

Neuausstellung nach den Voraussetzungen der Berufsfreiheit gemäß Artikel 12 Absatz 1 des Grundgesetzes. Der Verkehrssicherheit werde hinreichend durch die nachgewiesene Untersuchung des Sehvermögens Rechnung getragen. Es sei daher kein Grund dafür ersichtlich, in derartigen Fällen zwischen einer Antragstellung noch während der Geltungsdauer oder nach abgelaufener Geltungsdauer der Fahrerlaubnis zu unterscheiden. (ctw/jt)

Urteil vom 26.10.2016 Aktenzeichen 7 AZR 140/15

Anspruch auf betriebliche Altersversorgung bei Insolvenz

Wenn ein Arbeitgeber Insolvenz anmeldet, haben Arbeitnehmer weiterhin Anspruch auf die betriebliche Altersversorgung. Diese kann gegenüber dem Träger der Insolvenzversicherung geltend gemacht werden.



Köln. Wird das Insolvenzverfahren für den Arbeitgeber eröffnet, kann der Arbeitnehmer seine Ansprüche auf eine betriebliche Altersversorgung gegenüber dem Träger der Insolvenzversicherung geltend machen. Dieser kann die Ansprüche dann gegenüber der Insolvenztabelle anmelden. Darauf weist das Landesarbeitsgericht Köln hin. Wer zum Zeitpunkt des Insolvenzeintritts Ansprüche oder unverfallbare Anwartschaften gegenüber dem Arbeitgeber auf eine betriebliche Altersversorgung hat, kann diese gegenüber dem Pensions-Sicherungs-Verein als Träger der Insolvenzversicherung

geltend machen. Im Gegenzug allerdings gehen die Ansprüche des Arbeitnehmers, die zum Zeitpunkt des Sicherungsfalles gegenüber dem Arbeitgeber bestanden, auf den Pensions-Sicherungs-Verein über. So kann dieser den Wert zur Insolvenztabelle anmelden, um so unter Umständen zumindest einen Teil der gezahlten Leistungen zurück zu erhalten. (ctw/jt)

Urteil vom 10.05.2016 Aktenzeichen 12 Sa 864/15

Sachgrundlose Befristung kann im Tarifvertrag ausgedehnt werden

In einem Tarifvertrag kann die Dauer und Anzahl der Verlängerungen eines befristeten Arbeitsvertrags erhöht werden – und zwar bis auf das Dreifache des gesetzlichen Rahmens.

Erfurt. Eine sachgrundlose Befristung darf in einem Tarifvertrag anders geregelt werden als in § 14 des Teilzeitbeschäftigungsgesetzes vorgesehen. Zu diesem Schluss kommt das Bundesarbeitsgericht (BAG). Gesetzlich vorgesehen ist darin, dass der Arbeitgeber den Arbeitsvertrag für die Dauer von zwei Jahren sachgrundlos befristet darf. In diesem Zeitraum darf er maximal dreimal eine Verlängerung der Befristung aussprechen, bevor der Arbeitnehmer fest angestellt werden muss. Die gesetzliche Regelung ist allerdings durch einen Tarifvertrag abänderbar – und zwar sowohl



zugunsten als auch zuungunsten des Arbeitnehmers. Welche Grenzen dabei gelten, hat das BAG nunmehr geklärt. Es erklärte, dass eine Abweichung nur zulässig ist, solange der Arbeitgeber sich dabei rechnerisch innerhalb des Dreifachen der gesetzlich vorgegebenen Zahlen bewegt. Im verhandelten Fall ermöglichte der Tarifvertrag der Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie die sachgrundlose Befristung eines Arbeitsvertrags bis zu einer Dauer von fünf Jahren. Bis zu dieser Gesamtdauer war die fünfmalige Verlängerung der Befristung zulässig. Die tarifvertraglichen Regelungen lagen damit innerhalb des möglichen Rahmens, den das BAG vorgegeben hat. (ctw/jt)

Keine Marzipantorte für Betriebsrentner

In dem Rechtsstreit ging es neben der jährlichen Marzipantorte vor allem um die Fortzahlung des Weihnachtsgeldes für die Betriebsrentner. Wenn ein Arbeitgeber ehemaligen Arbeitnehmern jedes Jahr neben Weihnachtsgeld eine Torte schickt und per Schreiben auf die Freiwilligkeit dieser Leistung hinweist, entsteht daraus keine betriebliche Übung.

Köln. Wenn ein Arbeitgeber zu Weihnachten jahrelang auch ehemaligen Arbeitnehmern eine Marzipantorte schickt sowie Weihnachtsgeld zahlt, sich aber aus dem Begleitschreiben immer ergibt, dass es sich um eine freiwillige Leistung handelt, besteht darauf kein dauerhafter Anspruch. So urteilte das Arbeitsgericht Köln und wies die Klagen mehrerer Betriebsrentner eines Nahrungsmittelherstellers ab. Diese hatte mehr als zehn Jahre lang zu Weihnachten je eine Marzipantorte sowie je 105 Euro erhalten. Weil diese Leistungen jetzt ausgeblieben waren, wollten sie vor Gericht feststellen lassen, dass ihr früherer Arbeitgeber zur Fortführung verpflichtet und eine betriebliche Übung entstanden sei. Dem folgte das Gericht nicht. Eine betriebliche Übung sei zum einen deshalb nicht entstanden, weil nicht alle Betriebsrentner in der Vergangenheit das Weihnachtsgeld und die Torte erhalten hätten. Zum anderen habe der Arbeitgeber mit den jeweils beigefügten Weihnachtsschreiben deutlich gemacht, dass die Leistungen immer nur für das aktuelle Jahr gewährt werden. (ctw/ag)

Urteil vom 24.11.2016 Aktenzeichen: 11 Ca 3589/16

In eigener Sache

Blättern Sie auch gerne auf

www.bg-verkehr.de



Newsletter - Nummer 9/2017

Aktuell



[Besuchen Sie die BG Verkehr vor Ort](#)

Im September treffen Sie die BG Verkehr gleich auf drei Messen: Auf der MöLo in Kassel, der NUFAM in Karlsruhe oder der iKEP und KEP together in Berlin. Vor Ort sind wir außerdem Anfang Oktober auf dem Symposium der Deutschen Gesellschaften für Verkehrspsychologie (DGVP) und Verkehrsmedizin (DGVM) in Leipzig. [Mehr...](#)



[Neue Branchenausgaben des "SicherheitsProfi" erschienen](#)

Mit sechs neuen Branchenausgaben ist das Magazin der BG Verkehr erschienen. In der September-Ausgabe des „SicherheitsProfi“ geht es unter anderem um das richtige Verhalten nach einem Arbeitsunfall und um das Seminarangebot für 2018. [Mehr...](#)



[BG Verkehr fördert Programme für mehr Sicherheit im Straßenverkehr](#)

Bei der BG Verkehr versicherte Unternehmen können für Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr Zuschüsse erhalten. Ein neues Zuschussverfahren wendet sich an größere Unternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten. [Mehr...](#)



[StaplerCup 2017](#)

Einmal im Jahr treffen sich die besten Gabelstaplerfahrer aus aller Welt zur Meisterschaft im Gabelstaplerfahren. Für Kurzsentschossene: Die Wettkämpfe sind vom 14. bis 16. September in Aschaffenburg. [Mehr...](#)



[Unterschätztes Risiko Müdigkeit](#)

Männlich, nicht mehr ganz jung, Schichtarbeiter, anfällig für Schlafapnoe und berufsbedingt überdurchschnittlich häufig nachts auf der Autobahn unterwegs. Diese Faktoren begünstigen ein kurzzeitiges Einschlafen beim Fahren. [Mehr...](#)



[Vision Zero – Start einer weltweiten Präventionsstrategie](#)

Auf dem Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit am 4. September in Singapur hat die Internationale Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS) die erste weltweite Präventionskampagne zur Verbesserung von Sicherheit, Gesundheit und Wohlbefinden bei der Arbeit ins Leben gerufen. [Mehr...](#)



[Zahl der Verkehrstoten deutlich gestiegen](#)

Die Zahl der Verkehrstoten ist in Deutschland in den ersten sechs Monaten dieses Jahres um 6,2 Prozent gestiegen. Von Januar bis Ende Juni starben nach Angaben des Statistischen Bundesamts insgesamt 1.536 Menschen bei Unfällen auf deutschen Straßen. [Mehr...](#)



[DGUV job - eine Stellenvermittlung stellt sich vor](#)

DGUV job heißt die Arbeits- und Personalvermittlung der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen. Wer mehr darüber erfahren will, kann sich auf der Homepage von DGUV job umsehen oder sich zwei neue Erklärvideos ansehen. [Mehr...](#)



[Mehr Platz für die Präventionsforschung](#)

Das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) erweitert seine Forschungskapazitäten. Mit einem neuen Gebäude in Sankt Augustin will sich das Institut auf die Anforderungen des technologischen Wandels einstellen. [Mehr...](#)

Brancheninfos



[Unterweisungskarte E13 "Anhänger für Abrollbehälter be- und entladen"](#)

Das Be- und Entladen eines Abrollanhängers gehört zu den anspruchsvollen Tätigkeiten im Bereich des Behältertransportes. Die BG Verkehr hat dazu eine neue Unterweisungskarte herausgegeben. [Mehr...](#)



[Freimessen rettet Leben](#)

Der Einstieg in Behälter und enge Räume kann lebensgefährlich sein. Wo die Risiken liegen, zeigt sich häufig erst nach einem Unfall. Eine wichtige Schutzmaßnahme ist das Freimessen. [Mehr...](#)



[Die richtigen Handschuhe an Bord](#)

Leder, Nitril oder Carbon? Ein Beitrag in der Schifffahrtsausgabe des Mitgliedermagazins der BG Verkehr beschreibt, welche Schutzhandschuhe sich für welche Tätigkeiten eignen. [Mehr...](#)



[Fume Events: aktueller Sachstand](#)

Im Zusammenhang mit Geruchsereignissen in Verkehrsflugzeugen sind viele Fragen offen. Bei Crewmitgliedern herrscht große Verunsicherung über mögliche gesundheitliche Beschwerden. Die BG Verkehr setzt ihre Bemühungen um Aufklärung fort. [Mehr...](#)



[Neuer Verkehrszeichenkatalog](#)

Eine ganze Anzahl von Verkehrszeichen wurden in den letzten 25 Jahren neu entwickelt, geändert oder sind entfallen. Wissen Sie, welche das sind? Wenn nicht, lohnt sich der Blick in eine Datensammlung der Bundesanstalt für Straßenwesen. [Mehr...](#)



[Branchenkonferenz "Ladungsbrände auf See"](#)

Die BG Verkehr lädt am 26. Oktober 2017 Reeder, Bordpersonal, Sicherheitsfachleute und Sachverständige zu einem Informationsaustausch zum Thema "Ladungsbrände auf See" ein. [Mehr...](#)

Flugbetrieb - Im Cockpit

Piloten und Co-Piloten sind für die sichere Durchführung des Fluges verantwortlich. Darüber hinaus sind Sie während des Fluges die Entscheidungsträger für alle Abläufe an Bord und verantwortlich für viele Kontrollen und technische Maßnahmen, die vor und nach dem Start durchgeführt werden müssen. Auch für fliegendes Personal werden spezielle Seminare zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz angeboten.

Outside-Check

Der Outside-Check ist ein ausführlicher Kontrollgang rund um das Flugzeug, der nach exakten Vorgaben durchgeführt werden muss. Dabei setzt der Pilot sich zahlreichen Gefährdungen aus, die sowohl vom Flugzeug selbst als auch von den

Geräten und Arbeitsabläufen auf der Abfertigungsposition ausgehen können. Rund um den Flieger herrscht oft Hochbetrieb, da zahlreiche Geräte, Fahrzeuge und Menschen in kürzester Zeit ihre Aufgaben erfüllen müssen. Hinzu kommen Einflüsse wie Verspätung, Dunkelheit, Witterung und Klima. Stress und Gefährdungen können hier aufkommen.

Die folgenden Hinweise tragen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz beim Outside-Check bei:

- Fahrzeugbewegungen auf dem Vorfeld stellen eine erhebliche Gefährdung dar. Tragen Sie immer eine Warnweste! So werden Sie von den Fahrern der Bodengeräte rechtzeitig erkannt.
- Auf der Abfertigungsposition muss mit Lärm gerechnet werden, der Ihr Gehör schädigen kann. Benutzen Sie daher konsequent den vorgeschriebenen Gehörschutz.
- Seien Sie sich Ihrer Vorbildfunktion bewusst! Benutzen Sie Ihre Warnweste und Ihren Gehörschutz nicht nur konsequent, sondern fordern Sie auch andere Besatzungsmitglieder dazu auf.
- Halten Sie Abstand vom Flugzeugrumpf. Antennen, scharfe Kanten, tropfende Betriebsflüssigkeiten usw. können Verletzungen verursachen.
- Halten Sie sich auf dem Vorfeld nur so kurz auf, wie es unbedingt nötig ist.
- Ihre Stimme hat Gewicht. Thematisieren Sie unklare Arbeitsabläufe oder Gefährdungen bei Ihrer Fluggesellschaft und sprechen Sie Defizite von Dienstleistern bei der Abfertigung an.

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

Einladung

Mitgliederversammlung IVTV e.V.

Weiterstadt, den 08.10.2017

Am 22. Nov. 2017, um 17.00 Uhr findet in Hamburg Ottensen in der Bibliothek der BG die diesjährige Mitgliederversammlung statt.

Tagesordnungspunkte:

- 1.) Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
- 2.) Bericht des Vorstandes
- 3.) Bericht des Geschäftsführers
- 4.) Bericht des Kassenprüfers
- 5.) Entlastung des Vorstandes
- 6.) Sozialwahl Wahlausgang
- 7.) Besetzung der Ausschüsse sowie des Vorstandes
- 8.) Mitteilungen
- 9.) Verschiedenes

Anträge bitte schriftlich bis 17.Nov.2017 an die Geschäftsstelle

gez.

Sabine Muchow (Vorsitzende)

Walter Hartmann (Geschäftsführer)