

IVTV Nachrichten



Interessengemeinschaft Versicherter im Transport- & Verkehrswesen e.V.

Ausgabe 2/2016

Luftfahrt

Jubiläum bei der Lufthansa

Vor 90 Jahren, am 6. Januar 1926, wurde im Berliner Hotel Kaiserhof die „Deutsche Luft Hansa AG“ gegründet.



Passagiere verlassen eine Junkers G 24 der „Deutschen Luft Hansa AG“ (Aufnahme von 1928). Vor 90 Jahren wurde die Lufthansa-Vorgängerin in Berlin gegründet Foto: Picture Alliance/dpa/Lufthansa-Bildarchiv

Weiter Seite 2

Luftfahrt

Seite.....1-4

Schifffahrt

Seite.....4-5

Straßenverkehr

Seite.....5-8

Vermischtes

Seite.....8-9

In eigener Sache

Seite.....9

Impressum

Seite.....9

Berlin/Frankfurt. Ohne Festakt wird in diesen Tagen der Gründung einer Vorgängerin der Deutschen Lufthansa AG gedacht. Vor 90 Jahren, am 6. Januar 1926, wurde im Berliner Hotel Kaiserhof die „Deutsche Luft Hansa AG“ gegründet, die ihrerseits aus den Vorgänger-Firmen Junkers Luftverkehr AG und Deutsche Aero Lloyd AG hervorgegangen ist. Beteiligt waren neben dem Deutschen Reich und den Ländern mehrere Privatunternehmen. Im April 1926 fanden die ersten Linienflüge von Berlin aus statt, die insbesondere in der NS-Zeit bis Kriegsbeginn stark ausgeweitet wurden. Im Jahr 1938 beförderte die Fluglinie 300.000 Fluggäste, 6000 Tonnen Post und 2300 Tonnen Fracht, wie die heutige Lufthansa im Vorfeld des Jubiläums berichtete. Der Hauptsitz befand sich am Flughafen Berlin-Tempelhof.

Das wichtigste Flugzeug

Wichtigstes Flugzeug dieser Epoche war die Junkers Ju52 mit 16 Sitzen, von der heute noch ein Exemplar als „bewegliches Denkmal“ von der Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung betrieben wird. Derzeit befindet sich das historische Propellerflugzeug wegen eines Mittelholmbruchs am Rumpf in einer aufwändigen Reparatur. Der heutige DAX-Konzern „Deutsche Lufthansa AG“ mit Sitz in Köln und operativer Zentrale in Frankfurt ist keine Rechtsnachfolgerin der 1926 gegründeten Gesellschaft. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs durften die Deutschen unter Aufsicht der Alliierten erst im Frühjahr 1955 eine neue Fluggesellschaft gründen. Sie übernahm das Kranich-Symbol und die Farben Gelb-Blau von der alten Hansa. Die „Deutsche Lufthansa AG“ startete als Staats-Airline und ist erst seit 1997 komplett in privater Hand. Nach Berlin durfte die Airline erst nach der deutschen Wiedervereinigung im Jahr 1990 wieder fliegen. 2014 hat der weltweit tätige Luftverkehrs-Konzern 106 Millionen Passagiere und 1,92 Millionen Tonnen Fracht transportiert. Dazu waren gut eine Million Flüge notwendig. Im Jahresschnitt beschäftigte die Lufthansa knapp 119.000 Menschen und machte einen Umsatz von 30 Milliarden Euro. (dpa)

Frankfurt: 710 Ausnahmen vom Nachtflugverbot

Am Frankfurter Flughafen gilt ein Nachtflugverbot - außer, es gibt eine Ausnahmegenehmigung. Im Jahr 2016 gab es 710 solcher Sonderfälle.

Statistisch gesehen sind in Frankfurt pro Nacht zwei Flieger gelandet oder gestartet Foto: Picture Alliance/dpa/Daniel Reinhardt



Frankfurt/Main. Vom Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen hat es im vergangenen Jahr 710 Ausnahmen gegeben. Dies sei die niedrigste Summe von Starts und Landungen zwischen 23.00 und 5.00 Uhr seit Einführung des Nachtflugverbots 2011, teilte das hessische Wirtschaftsministerium am Dienstag in Wiesbaden mit. 2013 hatte es 712 Ausnahmen gegeben, 2014 war die Zahl unter anderem wegen heftiger Gewitter im Sommer auf 834 gestiegen. Die Zahl der Ausnahmegenehmigungen für Starts nach 23.00 Uhr sank auf 273. „Hinzu kommt, dass es erstmals - außer Vermessungsflügen und Notfällen - keinen einzigen Start nach Mitternacht gab“, erklärte Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (Grüne). Nach seinen Worten sollen „Ausnahmen wirklich Ausnahmen bleiben“. Das Wetter könne allenfalls mittelbar und langfristig mit einer ambitionierten Klimaschutzpolitik beeinflusst werden, erklärte der Minister. „Wie nötig das ist, zeigt die Tatsache, dass entgegen früherer Annahmen die Mehrzahl an Ausnahmegenehmigungen im Jahr 2015 nicht wegen Schnee und Eis, sondern wegen Gewittern im Sommerhalbjahr erteilt wurde.“ Das seit Oktober 2011 geltende Nachtflugverbot erlaubt Ausnahmen: Neben Sicherheitslandungen (2015: 9) und medizinischen Hilfsflügen (2015: 48; meist Organtransporte) betreffen sie vor allem Starts, die mit Einzelfallgenehmigung bis Mitternacht möglich sind, falls der Grund der Verspätung nicht im Einflussbereich der Fluggesellschaften liegt. Hauptgrund für Ausnahmestarts zwischen 23.00 und 24.00 Uhr waren laut Ministerium 2015 das Sturmtief „Niklas“ im April und heftige Gewitter Anfang Juli. „Zwei Ausnahmegenehmigungen am Tag beweisen nur, wie löchrig das Nachtflugverbot ist“, erklärte der Obmann der Linksfraktion im Verkehrsausschuss des Bundestages, Herbert Behrens, in Berlin.

„Um Nachruhe zu gewährleisten, muss dies strenger gehandhabt und durch eine Begrenzung der jährlichen Flugbewegungen der Druck von den Nachtstunden genommen werden.“ (dpa)

Lufthansa erwartet sinkende Spritkosten

Der Konzern hofft darauf, den um Sondereffekte bereinigten Gewinn vor Zinsen und Steuern im laufenden Jahr erneut steigern zu können.



Die Lufthansa hofft auf eine Gewinnsteigerung im laufenden Jahr. Foto: Picture Alliance/dpa/Peter Kneffel

New York/Frankfurt. Die Lufthansa hofft nach den heftigen Streiks des abgelaufenen Jahres für 2016 auf Rückenwind durch billiges Kerosin. Die Treibstoffkosten sollen trotz eines wachsenden Flugangebots im Jahresvergleich um 800 Millionen auf 4,9 Milliarden Euro sinken, wie aus einer Präsentation zu einer Bankenveranstaltung am Freitag in New York hervorgeht. Auch deshalb erwartet das Management um Vorstandschef Carsten Spohr,

den um Sondereffekte bereinigten Gewinn vor Zinsen und Steuern (bereinigtes Ebit) im laufenden Jahr erneut steigern zu können. Für das abgelaufene Jahr geht die Lufthansa-Führung weiterhin von einem bereinigten Ebit in Höhe von 1,75 bis 1,95 Milliarden Euro aus. Dabei sind allerdings die Streikkosten aus dem vierten Quartal noch nicht berücksichtigt, in dem mit dem einwöchigen Streik der Flugbegleiter der längste Ausstand der Konzerngeschichte stattfand. (dpa/sno)

Lufthansa: Teileinigung mit Flugbegleitern

Kabinenpersonal bekommt 2,2 Prozent mehr Lohn. Weitgehende Einigung bei Streitthema Rente

Foto: Ralph Orlowski/Reuters

Die Gewerkschaft UFO und der Lufthansa-Konzern haben sich auf eine Gehaltserhöhung für das Kabinenpersonal geeinigt. Dies teilten beide Seiten am Freitag in Frankfurt am Main mit. Des Weiteren habe es in den Verhandlungen große Fortschritte beim Thema der Alters- und Übergangsversorgung gegeben. Bis Ende Juni sollen Schlichtungsgespräche unter Leitung des früheren brandenburgischen Ministerpräsidenten Matthias Platzeck stattfinden. Streiks



seien solange ausgeschlossen. Es sei gelungen, alle offenen Fragen »einem Lösungsmechanismus zuzuführen und den Mitarbeitern in dieser Zeit ausreichend Planungssicherheit zu geben«, sagte Nicoley Baublies, der Vorsitzende der Flugbegleitergewerkschaft. UFO hatte die 19.000 Stewardessen und Stewards im November zu einem einwöchigen Streik aufgerufen. Es war der längste Arbeitskampf in der Lufthansa-Geschichte. Für 2015 bekommt das Kabinenpersonal eine Einmalzahlung von 3.000 Euro. Rückwirkend zum Jahresanfang 2016 steigen die Löhne und Gehälter um 2,2 Prozent. Über die Vergütung ab Oktober soll in der Schlichtung verhandelt werden. Offene Punkte zur Versorgung sollen bis zum 15. Februar geklärt oder ebenfalls in der Schlichtung weiter debattiert werden. Wie die Nachrichtenagentur *Reuters* aus Verhandlungskreisen erfuhr, einigten sich beide Seiten darauf, die Betriebsrenten umzustellen. Künftig garantiere Lufthansa den Beschäftigten nicht mehr eine konkrete Rentenhöhe, sondern die Zahlung eines festen Arbeitgeberbeitrags. Das Zinsrisiko, das auch die Lufthansa-Bilanz in Zeiten niedriger Zinsen belastet, gehe damit auf die Beschäftigten über. Ungelöst ist der Konflikt mit den Piloten, denen vor allem der Ausbau der Lufthansa-Billigtochter Eurowings ein

Dorn im Auge ist. Hier gebe es »konstruktive Gespräche«, sagten Sprecher des Konzerns und der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit übereinstimmend. (Reuters/jW)

Schifffahrt

Förderung der Schifffahrt begrüßt

In einer öffentlichen Anhörung des Finanzausschusses befürworteten Verbände und Sachverständige den Gesetzentwurf des Bundesrats zur steuerlichen Entlastung der maritimen Wirtschaft. Es gibt aber auch warnende Stimmen.



Schiffe unter deutscher Flagge sollen wettbewerbsfähig bleiben Foto: Picture Alliance/blickwinkel/McPhoto

Berlin. Eine Initiative des Bundesrates zur besseren Förderung der Seeschifffahrt durch steuerliche Maßnahmen ist von den meisten Sachverständigen begrüßt worden. In einer öffentlichen Anhörung des Finanzausschusses am Montag warnten Ökonomen allerdings davor, die Subventionen auszuweiten, deren Volumen nach Angaben von Michael Thöne vom Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstitut der Universität Köln von 15

auf 45 Millionen Euro pro Jahr steigen würde.

Lohnsteuer einbehalten

Grundlage der Anhörung war ein Gesetzentwurf des Bundesrates, der die maritime Wirtschaft durch Steuererleichterungen stärken soll. Wie es in dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Einkommensteuergesetzes zur Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt (18/6679) heißt, bedürfe es zur Sicherung des seemännischen Know-hows für die maritime Wirtschaft in Deutschland verstärkter Anstrengungen. Dazu soll der Lohnsteuereinbehalt von jetzt 40 auf 100 Prozent erhöht werden. Bisher dürfen Arbeitgeber von Seeleuten auf Schiffen mit deutscher Flagge 40 Prozent der entstandenen Lohnsteuer einbehalten, wenn die Besatzungsmitglieder in einem mehr als 183 Tage dauernden zusammenhängenden Heuverhältnis stehen. Dies sei zu wenig, um weitere Ausfluggungen zu verhindern, argumentiert der Bundesrat und fordert die Erhöhung auf 100 Prozent. Der Gesetzgeber müsse handeln, um den Wettbewerbsnachteil der deutschen Flagge im Vergleich zu anderen europäischen Flaggen zu reduzieren und die Beschäftigung unter deutscher Flagge zu fördern, argumentieren die Bundesländer. Der Verband Deutscher Reeder (VDR) begrüßte die Maßnahme als „wichtige Maßnahme zur Sicherung der Beschäftigung einheimischer Seeleute unter der Zukunftsfähigkeit der deutschen Flagge“. Unzufrieden zeigte sich der Verband aber mit der 183-Tage-Regelung. Damit sei es nicht möglich, zu planen, ob der Reeder den Lohnsteuereinbehalt tatsächlich bekomme oder nicht. Dies bestätigte Holger Jäde (Berufsbildungsstätte Seeschifffahrt). Die Seeleute seien heute nicht mehr so lange auf den Schiffen. Wenn die 183-Tage-Regelung bleibe, bringe der Gesetzentwurf keine Verbesserung. Die Regelung „passt nicht mehr ins moderne System“. Auch Peter Geitmann von Verdi begrüßte die bessere Förderung der Seeschifffahrt und sprach sich dafür aus, die 183-Tage-Regelung aufzuheben. Dann würden Einsatzplanungen einfacher werden und bürokratischer Aufwand werde verringert. Er sprach sich dafür aus, dass der Lohnsteuereinbehalt auf Seeleute aus der Europäischen Gemeinschaft beschränkt werde. Für Seeleute aus Drittstaaten solle die Regelung nicht gelten: „Damit werden die erwünschten Kostenvorteile für Seeleute aus der Gemeinschaft gegenüber Drittstaatsseeleuten konterkariert.“

Wem nutzt seemännisches Know-how?

Thöne warnte aber vor einer „Rettungsbeihilfe für eine Industrie, die international nicht mehr wettbewerbsfähig ist“. Außerdem gebe es keine überprüfbare Definition von seemännischem Know-how und woran man dessen Existenz und Nutzen für die maritime Wirtschaft erkennen und ursachengerecht nachvollziehen könne. Jens Boysen-Hogrefe vom Institut für Weltwirtschaft in Kiel erklärte, die vorgeschlagene Regelung möge zwar mit europäischen Richtlinien konform gehen, „doch

den Sinn und den Geist des Binnenmarktes verfehlt sie“. Dass die deutsche Seeschifffahrt schwierige Zeiten erlebe, sei nicht von der Hand zu weisen. Doch es sei kaum Aufgabe des Staates, auf die Malaise in einzelnen Branchen zu reagieren, warnte Boysen-Hogrefe. Claus Brandt (PricewaterhouseCoopers AG) sagte dagegen, der Gesetzgeber möchte ein Zeichen setzen, dass das Know-how erhalten und weiter Seeschifffahrt betrieben werde. (ks)

Umschlag im Rostocker Hafen wächst 2015 um vier Prozent

Trotz einer Havarie, durch die hunderttausend Tonnen Umschlag verloren gegangen waren, konnte der Rostocker Überseehafen im vergangenen Jahr zulegen.

2015 lief rund für den Rostocker Hafen Foto: Picture Alliance/dpa/Jens Büttner



Rostock. Im Rostocker Überseehafen sind im vergangenen Jahr 25,1 Millionen Tonnen Fracht über die Kaikanten gegangen. Das seien vier Prozent mehr als 2014 gewesen, sagten die beiden Geschäftsführer Jens Scharner und Gernot Tesch am Freitag in Rostock. Das positive Ergebnis sei auch deshalb bemerkenswert, weil dem Hafen durch den Brand einer Getreideanlage mehrere hunderttausend Tonnen Umschlag verloren gegangen waren. Der Schaden ist seit Silvester behoben, die Planungen für eine zweite Getreideanlage laufen. Im ersten Halbjahr wies der Hafen noch ein Umschlagplus von rund zehn Prozent auf insgesamt 13,1 Millionen Tonnen Güter aus. Dass dieses Wachstum im zweiten Halbjahr weniger stark ausfiel, habe neben dem gesunkenen Getreideumschlag unter anderem an der Sperrung einer Bahntrasse zwischen Malmö und Trelleborg und den Abschaltungen im Rostocker Kohlekraftwerk gelegen. Zudem habe der Flüssiggutumschlag im vergangenen Jahr geschwächt, teilten die Geschäftsführer mit. Scharner zeigte sich zuversichtlich, dass die nach Ansicht des Hafens dringend notwendige Vertiefung des Seekanals Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan findet. Ursprünglich war geplant, dass der Plan schon 2015 veröffentlicht wird. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) hatte dies jedoch auf dieses Frühjahr verschoben. Die Vertiefung von 14,5 auf 16,5 Meter sei wichtig, um im internationalen Wettbewerb standhalten zu können, sagte Scharner. Die Schiffe würden immer größer, dies erfordere den Ausbau der Infrastruktur. Das Land hatte die Kosten auf gut 100 Millionen Euro geschätzt. Im vergangenen Jahr habe die Hafen-Entwicklungsgesellschaft rund zehn Millionen Euro in die Infrastruktur investiert, sagte Scharner. Für 2016 sind für Investitionen in Flächen und Gebäude rund 14 Millionen Euro geplant. Dazu gehören auch die Schaffung eines 20 Hektar großen parkähnlichen Areals als Ausgleichsmaßnahme für Hafenprojekte. Dieser naturnahe Erlebnisraum soll bis Ende 2016 fertig sein. (dpa)

Straßenverkehr



Fahrverbot gilt auch bei drohender Kündigung

Das Amtsgericht München lehnte es ab, aufgrund einer drohenden Kündigung von einem Fahrverbot eines Dränglers abzusehen. Das Gericht hob das Fahrverbot nicht auf Foto: imago/McPhoto

München. Eine wegen eines Fahrverbotes drohende Kündigung ist kein Grund, das Verbot aufgrund eines besonderen Härtefalls aufzuheben. Das stellte das Amtsgericht

München am Montag klar. In dem Fall hatte ein 39-Jähriger Pkw-Fahrer bei hoher Geschwindigkeit auf der Autobahn den erforderlichen Sicherheitsabstand zum Vordermann nicht eingehalten, wurde geblitzt und räumte den Sachverhalt sogar ein. Das Amtsgericht München hatte ihn deshalb Mitte Juli

zu einer Geldbuße von 160 Euro und einem Monat Fahrverbot verurteilt (Urteil vom 30.07.2015 - 943 OWi 417 Js 204821/14). Doch der Verurteilte wollte das Fahrverbot nicht akzeptieren und berief sich auf eine Härtefallregelung. Denn – so sein Argument – sein Chef drohe ihm mit der Kündigung, wenn er nicht Auto fahren dürfe. Er legte dem Gericht eine Bescheinigung des Arbeitgebers vor, dass er als Kfz-Mechaniker Fahrzeuge abschleppen und bergen müsste und auch nach Reparaturen Überführungs- und Probefahrten durchführen müsste. Der Chef gab darüber hinaus an, eine Kündigung in Erwägung zu ziehen, wenn dem Angestellten das Fahrverbot auferlegt werde. Nach Auffassung des Gerichts reichte diese Bescheinigung nicht aus, um einen besonderen Härtefall festzustellen und somit vom Fahrverbot abzusehen. Denn einerseits liege nach gefestigter obergerichtlicher Rechtsprechung keine erhebliche Härte vor, wenn mit einem Fahrverbot berufliche oder private Nachteile verbunden sind. Denn die seien kein Ausnahmefall, sondern eher die Regel, erklärte das Gericht. Zum anderen zweifelte das Gericht an, dass eine Kündigung in diesem Fall arbeitsrechtlich Bestand haben könne. „Selbst bei einem Berufskraftfahrer wäre bei Verhängung eines einmonatigen Fahrverbots eine Kündigung nur dann möglich, wenn es ohne diesen zu einer existenzgefährdenden Notlage des Arbeitgebers käme. Hiervon sei jedoch der vorliegende Fall weit entfernt, so die Auffassung des Gerichts. Eine Kündigung des seit fast zwanzig Jahren im Betrieb beschäftigten Betroffenen wegen des Fahrverbots erscheine arbeitsrechtlich völlig ausgeschlossen. Außerdem hegte der Richter den Verdacht, dass das Schreiben eher eine Gefälligkeitsbescheinigung des Chefs war. (ks)

Lkw drohen Durchfahrverbote in hessischen Städten

Gerichtsbeschluss: Die hessische Landesregierung muss Maßnahmen gegen den Smog in Wiesbaden und Darmstadt ergreifen oder jeweils 10.000 Euro Strafe zahlen.

Die Deutsche Umwelthilfe will per Rechtsmittel dafür sorgen, dass in mehreren deutschen Städten die Stickoxid-Grenzwerte schnellstmöglich eingehalten werden Foto: Picture Alliance/dpa/Hendrik Schmidt



Wiesbaden. Im juristischen Streit um reine Luft in hessischen Städten hat das Verwaltungsgericht Wiesbaden einen Gang hochgeschaltet. Es hat dem Umweltministerium von Hessen ein Zwangsgeld von jeweils 10 000 Euro angedroht, wenn es die Luftreinhaltepläne für Wiesbaden und Darmstadt nicht so ändert, dass der seit 2010 geltende Grenzwert für Stickstoffdioxid so schnell wie möglich eingehalten wird. Gegen die Beschlüsse können noch Rechtsmittel eingelegt werden, wie eine Gerichtssprecherin am Mittwoch in Wiesbaden sagte. Erst wenn die Entscheidung rechtskräftig sei, beginne die Frist, innerhalb der das Ministerium einen nachgebesserten Plan für die Einhaltung der Grenzwerte bei Stickoxiden vorlegen müsse. Der Zeitraum beläuft sich für Wiesbaden auf neun Monate und für Darmstadt auf zwölf Monate. Das Stickstoffdioxid NO₂ wird in den Städten vor allem vom Autoverkehr – besonders von Dieselfahrzeugen – verursacht. Mit dem Beschluss vom Mittwoch gab das Verwaltungsgericht Wiesbaden der Deutschen Umwelthilfe (DUH) recht, das die Zwangsvollstreckungsmaßnahme wegen der Grenzwertüberschreitungen beantragt hatte. Rechtskräftige Urteile liegen laut DUH auch für Limburg und Offenbach vor, für Frankfurt hatte die Organisation Ende vergangenen Jahres Klage eingereicht.

Andere Gerichte könnten ähnlich entscheiden

Die Richter erwarten der DUH zufolge Maßnahmen, die gewährleisten, dass eine vollständige Grenzwerteinhaltung spätestens in zwei bis drei Jahren gewährleistet ist. Die bisherigen Planungen des Ministeriums sahen dies demnach erst weit nach dem Jahr 2020 vor. „Das Gericht leitet einen grundlegenden Wandel in der Verkehrspolitik ein“, erklärte Rechtsanwalt Remo Klinger, der die DUH in den Verfahren vertrat. Er geht davon aus, dass andere Gerichte dem Beschluss folgen werden. Vor wenigen Wochen hatte die DUH gegen mehrere für die Luftreinhalteplanung zuständige Bundesländer geklagt. Betroffen sind die Städte Köln, Bonn, Aachen, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Frankfurt am Main und Stuttgart. Darüber hinaus hatte die DUH Anträge auf Androhung eines Zwangsgeldes nicht nur in Wiesbaden und Darmstadt, sondern auch in München und Reutlingen gestellt. Auch dort

liegen rechtskräftige Urteile vor, die nicht umgesetzt werden. „Die Zwangsvollstreckungsbeschlüsse für München und Reutlingen erwarten wir in Kürze“, sagte Jürgen Resch, DUH-Bundesgeschäftsführer am Mittwoch.

Verkehrsbeschränkungen sind unausweichlich

Hessens Umweltministerin Priska Hinz (Grüne) kündigte an, das Land wolle die Luftreinhaltepläne überarbeiten. Ein generelles Fahrverbot für Diesel-Fahrzeuge sei nicht vorstellbar. Gegenüber „Focus Online“ teilte das Umweltdezernat der Stadt Wiesbaden aber mit, dass man beim hessischen Umweltministerium bereits ein Durchfahrverbot für Lkw im gesamten Stadtgebiet beantragt habe. Der innerstädtische Lieferverkehr wäre demnach davon ausgenommen. Allerdings solle mit dem Verbot unterbunden werden, dass schwere Nutzfahrzeuge auf der Durchreise von der Autobahn abfahren, um den Weg über das Stadtgebiet abzukürzen. „Ob ein solches Fahrverbot dann auch auf Pkw ausgedehnt würde, muss das Ministerium entscheiden“, erklärte das Umweltdezernat gegenüber „Focus Online“. Die DUH kann sich darüber hinaus die Einführung einer Citymaut in Städten mit überhöhten Stickoxidwerten vorstellen sowie eine neue Umweltplakette zur Kennzeichnung von Fahrzeugen mit im Realbetrieb niedrigen Abgaswerten. Diskutiert werden solche Konzepte mancherorts bereits: Baden-Württembergs Umweltminister Winfried Hermann (Grüne) will in Stuttgart etwa bis 2019 eine blaue Umweltplakette für Dieselfahrzeuge einführen, die mindestens die Abgasnorm Euro 6 erfüllen. Wer diese nicht hat, darf nicht in die Innenstadt fahren. (ag/dpa)

Vorsicht vor herabfallenden Eisplatten

Herabfallende Eisplatten von Lkw-Dächern stellen aktuell ein hohes Risiko für den nachfolgenden Verkehr dar. Für die Entfernung ist jeder Fahrer selbst verantwortlich.



Im Winter müssen Lkw-Fahrer besonders umsichtig sein - Eisplatten können vom Dach stürzen und andere Verkehrsteilnehmer gefährden Foto: Picture Alliance/dpa/Patrick Pleul

München. Fahrzeuge, die unzureichend oder gar nicht von Schnee und Eis befreit sind, gefährden andere Verkehrsteilnehmer. Vor allem herabfallende Eisplatten von Lkw-Dächern stellen ein erhebliches Risiko für den nachfolgenden Verkehr dar. Der ADAC rät Verkehrsteilnehmern deshalb, gerade jetzt ausreichend Sicherheitsabstand zu halten und

mit fliegenden Eisplatten zu rechnen. Bei einem Schaden kann sich der Autofahrer an die Kfz-Haftpflichtversicherung des Halters wenden. Wichtig dabei ist der Nachweis, dass die Eisplatten vom vorausfahrenden Fahrzeug fielen. Dafür sollte man Zeugen notieren und Beweise sichern. Kann der Verursacher mangels Kennzeichen nicht ermittelt werden, kommt nur eine Regulierung des Fahrzeugschadens über die eigene Vollkaskoversicherung in Betracht. Grundsätzlich ist jeder Lkw- und Autofahrer für die Entfernung von Eisplatten verantwortlich. Andernfalls drohen bis zu 120 Euro Bußgeld und ein Punkt in Flensburg, wenn es zu einem Unfall kommt. Werden durch Nachlässigkeit Menschen verletzt, sind Geldstrafen und Fahrverbote möglich. Für Lkw-Fahrer stehen auf vielen Autohöfen und Raststätten spezielle Räumstellen bereit. Dort können Trucker auch die Dächer gefahrlos enteisen. (sno)



Geisterfahrerstatik 2015: Mehr Meldungen, aber keine Toten 21. Jänner 2016, 07:38 14 Postings 14 Unfälle mit drei Schwer- und elf Leichtverletzten – Die meisten Geisterfahrer waren in Niederösterreich unterwegs Wien – Mehr Meldungen als 2014, aber keine Toten: Das ist das Resümee der Geisterfahrerstatistik, die die Ö3-Verkehrsredaktion Donnerstagfrüh veröffentlicht hat. Demnach gab es im Vorjahr 383 Warnungen vor Geisterfahrern, um 25 Meldungen oder sieben Prozent mehr als 2014 mit 358 Meldungen. Bei 14 Unfällen mit Geisterfahrern (2014: zwölf) gab es keine Toten, drei Schwer- und elf Leichtverletzte. Dies stellte gegenüber dem Vorjahr eine deutliche Verbesserung dar: 2014 kamen drei Menschen ums Leben, 19 wurden verletzt. Einmal mehr gab es die meisten Warnungen auf Strecken in Niederösterreich, bereits zum achten Mal in Folge führt das Bundesland diese Statistik an. An zweiter Stelle folgte die Steiermark, vor Tirol, Oberösterreich, Kärnten, Salzburg, Wien, Vorarlberg und dem Burgenland. Vor allem die Bundeshauptstadt, das Burgenland und Niederösterreich verzeichneten auch starke Prozentzuwächse. Größte "Geisterfahrdichte" auf A7 Einmal mehr war die Südautobahn (A2) die Strecke mit den häufigsten Falschfahrmeldungen, nämlich 52. Stellt man allerdings die Länge in Rechnung, waren auf der Mühlkreisautobahn (A7) in Oberösterreich die meisten Geisterfahrer unterwegs, die Strecke wies also die größte "Geisterfahrdichte" auf. 14 erwischten dort die falsche Richtung, und zwar alle im Raum Linz beim Teilstück Dornach-Knoten Linz. Die meisten Falschfahrer gab es an Sonntagen. Laut Ö3-Verkehrsredaktion waren überhaupt am Wochenende mehr Falschfahrer unterwegs als an Werktagen. Anders als 2014 war der späte Abend zwischen 21.00 und 24.00 Uhr die wahrscheinlichste Uhrzeit, auf einen Geisterfahrer zu treffen. Im Vorjahr war es der Vormittag. Die geringste Wahrscheinlichkeit bestand in den Morgenstunden (6.00 bis 9.00 Uhr) und in der Nacht (0.00 bis 6.00 Uhr). Die meisten Warnmeldungen gab es am 8. August 2015 mit sechs. Unerreicht blieb allerdings der Tagesrekord vom 25. Juni 2006. Damals gingen zehn Geisterfahrerwarnungen hinaus. (APA, 21.1.2016) - derstandard.at/2000029467120/Geisterfahrerstatik-2015-Mehr-Meldungen-als-2014-aber-keine-Toten

Am Rande:

Grünen-Wähler fliegen gern

Mehr als jeder zweite Wähler der Grünen nutzt jährlich das Flugzeug als Verkehrsmittel. Bei Unions- und SPD-Anhängern sind es nur etwas mehr als 40 Prozent.

„Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein ...“ - das finden vor allem die Wähler der „Grünen“ Foto: Picture Alliance/Chromorange/Alexander Bernhard



München. Grünen-Wähler sind offenbar begeisterte Flieger. Laut einer Umfrage der Forschungsgruppe Wahlen unter mehr als 1000 Deutschen im Auftrag des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft nutzen 53 Prozent der Grünen-Wähler jährlich ein Flugzeug, berichtet das Nachrichtenmagazin Focus in seiner Samstagsausgabe. Bei Unions- und SPD-Anhängern seien es hingegen nur 43 bzw. 42 Prozent. 55 Prozent der Grünen-Anhänger bekennen in der Focus vorliegenden Umfrage sogar: „Ich fliege gerne mit dem

Flugzeug.“ Damit unterschieden sie sich kaum von den Unions- (59 Prozent) und SPD-Wählern (58 Prozent). Selbst die Aussage „Ich habe noch nie ein Flugzeug benutzt“ bejaht lediglich ein Prozent der Grünen-Sympathisanten. Bei Union und SPD gestehen das immerhin 14 beziehungsweise elf Prozent. Obendrein finden es 58 Prozent der Grünen-Wähler gut, dass sich viele Menschen das Fliegen heute leisten können. 86 Prozent der Grünen-Anhänger meinen gar, ein leistungsfähiges Luftverkehrsnetz sei wichtig für Deutschland. (sno)

Blättern Sie auch gerne auf

www.bg-verkehr.de

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. Vereinigte Volksbank Weiterstadt
BLZ 501 900 00 / BIC: FFBDEFF
Kontonummer. 112615 / 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

