

Interessengemeinschaft **V**ersicherter der Berufsgenossenschaften des
Transport und **V**erkehrswesen **e.V.**

Ausgabe 10/ 2022

Luftfahrt

Airbus rast gegen Feuerwehrauto

19.11.2022 Luftfahrt TOP News

Gleich mehrere Schutzengel begleiteten am Freitag, 18. November 2022 die 102 Passagiere und sechs Besatzungsmitglieder von Flug LA-2213 von Lima nach Juliaca (Peru). Um 15.11 Uhr Ortszeit beschleunigten die Piloten ihren LATAM Chile Airbus A320-200Neo (Registrierung CC-BHB) auf Landepiste 15 des Aeropuerto Internacional Jorge Chávez von Lima, als just zu diesem Zeitpunkt mehrere Feuerwehrfahrzeuge mit Blaulicht und Sirenengeheul die Betonpiste überquerten. Es kam zu einem schrecklichen Zusammenprall.

Der Airbus hatte bereits eine Geschwindigkeit von 125 Knoten (ca. 232 km/h) erreicht und wollte gerade abheben. Die Piloten erkannten noch, wie eines der Feuerwehrfahrzeuge versuchte nach rechts auszuweichen, aber dann krachte es auch schon. Der Jet krachte mit der rechten Tragfläche und dem rechten Hauptfahrwerk gegen das Löschfahrzeug, wobei das Fahrwerk abknickte und die Maschine nach rechts von der Betonpiste abkam. Der Jet rutsche über das Grasareal etwa 2.500 Meter und kam dann zum Glück zum Stehen. Inzwischen war am rechten Triebwerk ein Feuer ausgebrochen. Zahlreiche Rettungsfahrzeuge begaben sich zum Unglücksort.

Weiter Seite 2

Luftfahrt	
Seite.....	1-4
Schifffahrt	
Seite.....	4-5
Straßenverkehr	
Seite.....	6-16
Am Rande u. Urteile	
Seite.....	16-18
In eigener Sache / Impressum	
Seite.....	18



Der Augenblick des Zusammenpralls des LATAM A320neo mit einem Feuerwehrauto am Flughafen von Lima (Peru), Foto: Twitter

Es gelang, alle Menschen an Bord zu evakuieren. Vier Passagiere wurden schwer und 36 leicht verletzt. Das Flugzeug wurde erheblich beschädigt, das Feuerwehrauto wurde komplett zerstört. Zwei Feuerwehrleute an Bord des Autos kamen ums Leben, ein weiterer Feuerwehrmann wurde mit schwersten Verletzungen in ein Krankenhaus eingeliefert, wo die Ärzte um sein Leben kämpfen. Die Flughafensbehörde von Lima berichtete, dass es allen Passagieren „gut geht“ und sie von Flughafenteams betreut werden. Laut Aufzeichnungen fuhren die Löschfahrzeuge ohne Freigabe auf die Start- und Landebahn. Die Feuerwehrautos waren auf dem Weg zu einem anderen Flugzeug, das mechanische Probleme hatte. In einem ATC-Bericht heißt es schriftlich, dass das Rettungsfahrzeug von Westen her in Höhe des Rollwegs B unbefugt auf die Piste 16 aufgefahren und mit Flug LA-2213 kollidiert sei. Notverfahren wurden aufgerufen und Rettungsfahrzeuge auf die Start- und Landebahn geräumt, um den Unfall zu bewältigen. Die Start- und Landebahn wurde NOTAMed geschlossen. Die örtliche Staatsanwaltschaft leitete eine Untersuchung ein, um die Fakten und mögliche Schuld zu ermitteln, und überprüft derzeit die CCTV-Aufzeichnungen. «Man weiß nicht, was die Feuerwehrauto dort zu suchen hatten, erklärte Manuel Van Oordt, Chef von Latam Peru, gegenüber der Zeitung La Republica. Es sei unklar, so der Ailinechef weiter, ob und von wem die Feuerwehr eine Genehmigung für diesen Einsatz bekommen hatte. Der Airbus A320 Neo von Latam ist genau fünf Jahre alt. Die Airline ist die Erstbetreiberin. Eigentümerin des Jets ist das Leasingunternehmen Avolon, von dem die Fluglinie den Jet mietet. Der Flughafen Lima bleibt bis am Samstag um 13 Uhr geschlossen. Er besitzt nur eine Start- und Landebahn. Zuerst müssen die Ermittler die Unfallstelle inspizieren. Danach muss das Wrack entfernt werden. Erst dann kann der Airport der Hauptstadt von Peru wieder geöffnet werden.

Verkauf des Hunsrück-Airports scheint erneut zu platzen

16.11.2022 Luftfahrt

Die Hängepartie um den Verkauf des insolventen Hunsrück-Flughafens Hahn geht in eine neue Runde. Denn die Käufer des Airports haben trotz einer Frist, die in der Nacht zum Mittwoch ablief, die Kaufsumme nicht bezahlt. Und Hauptnutzer Ryanair hält sich zur weiteren Zukunft am Hahn bedeckt.

Der Frust am Tag danach ist bei Insolvenzverwalter Jan Markus Plathner klar heraus zu hören: "Der Vollzug des Kaufvertrags verzögert sich leider nochmals", teilte er mit - ohne ins Detail zu gehen. Er stehe weiter mit dem Käufer, der Frankfurter Investorengruppe Swift Conjoy GmbH, in Kontakt, um den Vollzug zu realisieren. Gleichzeitig prüfe er weitere Maßnahmen, um schnell Klarheit für den Flughafen Frankfurt-Hahn zu schaffen, schrieb Plathner in einer knappen Erklärung. Die Höhe des Kaufpreises ist weiter geheim. Die Nachricht über den verzögerten Verkauf löste bei den rund 400 Beschäftigten am Hunsrück-Airport Verunsicherung aus. Seit das Land Rheinland-Pfalz 2017 seine Anteile (82,5 %) für rund 15 Mio. Euro an den chinesischen Pleite-Konzern HNA verkauft hat, hat der Flughafen eine "sehr wechselhafte Geschichte" erfahren. Sei die Insolvenz der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH wegen finanzieller Schieflage der HNA im Oktober 2021 schon ein Schlag gewesen, ist der Airport nach dem Kaufvertrag mit der Swift Conjoy Ende Juni noch nicht in ruhigeres Fahrwasser

gekommen. Die Frage ist jetzt, ob Swift Conjoy den Kauf tatsächlich vollziehen wird. Denn danach sieht es absolut nicht aus. Denn der Betriebsübergang hätte zum 01. September 2022 stattfinden müssen. Bei Swift Conjoy handelt es sich um ein Konsortium zweier Unternehmen. Die Gesellschaft Conjoy Investment Partners ist laut Sprecher des Insolvenzverwalters erst 2021 von englischen und australischen Luftfahrt- und Touristikunternehmern gegründet worden. Die Frankfurter Swift Holding kümmert sich nach eigenen Worten um Immobilienprojekte. Nun könnten wegen der ausbleibenden Zahlung für den Hahn womöglich Schadenersatzansprüche auf Swift Conjoy zukommen, hieß es in Flughafenkreisen. Stattdessen habe es keine größere Kontaktaufnahme der Investorengruppe mehr gegeben mit Betriebsrat, Gewerkschaft oder potenziellen Geschäftspartnern. Der Flugbetrieb auf dem Airport läuft derzeit normal. Insider gehen davon aus, dass Plathner nun auch mit anderen Unternehmen sprechen wird, die beim Verfahren als mögliche Kaufinteressenten aufgetreten waren. Mit im Rennen um den Hahn war einst die NR Holding AG des Nürburgrings gewesen. Neue derartige Verhandlungen hat die Gesellschaft um den russischen Unternehmer Viktor Charitonin kürzlich dementiert. Hauptnutzer Ryanair hat seinen Sommerflugplan 2023 für Hahn unterdessen noch nicht komplett bekanntgegeben. Nur die Strecken nach London-Stansted und Palma de Mallorca seien bisher buchbar, teilte die Bürgerinitiative (BI) gegen den Nachtflughafen Hahn am Mittwoch mit. "Unser vollständiger Flugplan für den Sommer 2023 wird noch bekanntgegeben", teilte Ryanair auf Anfrage mit. *Quelle: Aero / DMM*

Flughafen Nürnberg - Attraktive Angebote für Firmenkunden

16.11.2022 Luftfahrt

Im Linienverkehr des Flughafens Nürnberg bieten sich für Firmenkunden/Geschäftsreisende aus der nordbayerischen Metropolregion wieder attraktive Verbindungen zu den großen europäischen Drehkreuzen. Über sechs „Hubs“ sind weltweite Anschlussverbindungen möglich. „Dies verspricht eine signifikante Angebotsverbesserung vor allem im Vergleich zum letztjährigen Winterflugplan“, sagt Geschäftsführer Dr. Michael Hupe. Dabei zeichnet sich auch ein Trend zu größeren Flugzeugen ab.



Firmenkunden aus der Metropolregion Nürnberg/Nordbayern haben zahlreiche attraktive Möglichkeiten für Geschäftsreisen in alle Welt dank Anbindung an die wichtigsten europäischen Hubs. Foto: NUE

Im aktuellen Winterflugplan bindet Lufthansa ihren Hub in Frankfurt wieder bis zu fünfmal täglich mit Zubringerflügen an und stellt dabei zumeist auf die Kernflotte mit Airbus A319 und A320 anstelle der kleineren Jets der CityLine um. Austrian Airlines ergänzt das Angebot der Lufthansa Group bis zu zwei werktäglichen Tagesrandverbindungen nach Wien. SWISS hat bereits jetzt angekündigt, den regelmäßigen Flugverkehr zum Hub in Zürich mit Beginn des Sommerflugplans 2023, d. h. ab Ende März 2023 wieder aufzunehmen. Air France und KLM sind mit zwei bis drei täglichen Verbindungen nach Paris Charles de Gaulle bzw. nach Amsterdam Garanten für verlässliche Zubringer in die beiden Drehkreuze und punkten unter anderem mit attraktiven Anschlussflügen auf den amerikanischen Kontinent und nach Asien. Bei KLM kommen vermehrt die größeren und effizienteren Embraer 195 E2 mit 132 Sitzplätzen zum Einsatz. Turkish Airlines bindet Nürnberg zweimal täglich an das Drehkreuz Istanbul an. Das geographisch ideal gelegene Istanbul schafft hervorragende Reisemöglichkeiten in

den Nahen und Mittleren Osten, nach Zentralasien, auf den indischen Subkontinent sowie nach Fernost und Afrika. Die erst im Frühjahr ab Nürnberg aufgenommene British Airways-Verbindung ist mit einer soliden Auslastung nach London Heathrow gestartet. Zum Winterflugplan überzeugt British Airways mit einem optimierten Flugplan und Anschlussflügen in die USA in Kooperation mit American Airlines. Die Strecke läuft so gut, dass British Airways das Angebot zum Christkindlesmarkt im Dezember und zur Spielwarenmesse Anfang Februar 2023 punktuell ausweitet. Für Ende Januar sind bereits jetzt zweitweise zwei tägliche Flüge nach Heathrow buchbar. Auch Ryanair stellt für Business-Reisende im Punkt zu Punkt-Verkehr mit mehrmals wöchentlichen Verbindungen z. B. nach Dublin und London Stansted inzwischen eine echte Alternative dar und wird ebenfalls in Messezeiten stark nachgefragt. Dr. Hupe: „Auch Anwohner des Airports bzw. die Umwelt profitieren von der neuen Verkehrsstruktur: Der Trend zu größeren und gleichzeitig besser ausgelasteten Flugzeugen führt im Ergebnis zu weniger Flugbewegungen bei gleichem Sitzplatzangebot. Flugzeuge wie die E2-Serie der KLM, die A320neo von Lufthansa oder die A220 der Swiss, die ab nächsten März auf der Zürich-Strecke zum Einsatz kommen soll, sind die modernsten verfügbaren Maschinen und deutlich leiser als die jeweiligen Vorgängermuster. Der Flughafen fördert den Einsatz dieser Flugzeuge durch Preisnachlässe.“ *Quelle: NUE / DMM*

Schifffahrt

Hafen Hamburg schlägt weniger Ware um



Die Zahl der Containerschiffe im Hamburger Hafen ging im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 7,4 Prozent zurück © Foto: Christian Charisius/dpa/picture-alliance

Bei Deutschlands größter Seehafen haben sich die Lieferkettenprobleme bemerkbar gemacht. Im europäischen Vergleich stehe man aber noch gut da, heißt es.
16.11.2022

Der Hamburger Hafen hat in den ersten neun Monaten des Jahres wegen gestörter Lieferketten weniger Seegüter umgeschlagen als im Vorjahreszeitraum. Insgesamt seien 91,8 Millionen Tonnen über die Kaikante gegangen - und damit 4,3 Prozent weniger als 2021, teilte die Hafen Hamburg Marketing (HHM) am Dienstag mit. Besonders betroffen gewesen sei der Umschlag von Massengütern mit einem Rückgang von 7,4 Prozent auf 27,5 Millionen Tonnen. Ein nur kleines Minus von 2,7 Prozent verzeichnete den Angaben zufolge der Containerbereich. Dort seien 6,3 Millionen Standardcontainer (TEU) be- oder entladen worden. „Insbesondere die Störungen in den globalen Lieferketten, die auch vor Hamburg zu langen Staus im Schiffsverkehr führten, sorgten für einen geringeren Umschlag“, sagte HHM-Vorstand Axel Mattern. Diese Tendenz sei bereits zum Halbjahr in den anderen europäischen Häfen auffällig gewesen und habe im dritten Quartal den Hamburger Hafen erreicht. Dennoch stehe Hamburg im europäischen Vergleich noch gut da. „Der Containerumschlag in Rotterdam verringerte sich um 4,4 Prozent und Antwerpen-Brügge schlug 5 Prozent weniger an Containern um“, sagte Mattern. Die Zahl der Containerschiffe im Hamburger Hafen ging im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 7,4 Prozent zurück. Auf der anderen Seite legten

aber immer mehr besonders große Containerfrachter in Hamburg an. So stieg die Zahl der Anläufe von Containerriesen mit 18.000 bis 24.000 TEU um 5,5 Prozent auf 172, wie die Marketingorganisation mitteilte. Entsprechend forderte Mattern die Bundesverwaltung auf, die bei der jüngsten Elbvertiefung erreichten Wassertiefen aufrechtzuerhalten. „Eine Rücknahme der neuen Tiefgänge ist für den Hamburger Hafen kontraproduktiv“, betonte Mattern. (dpa/sn)

Wilhelmshaven: Erster deutscher Anleger für Flüssigerdgas fertig



Von Mitte Januar an sollen Tanker mit LNG in Wilhelmshaven eintreffen © Foto: alexyz3d / stock.adobe.com

Im Hafen von Wilhelmshaven wurde ein erster Anleger für Flüssigerdgas eröffnet, bereits im Dezember soll ein Spezialschiff dort festmachen.

15.11.2022

Der erste Anleger für Flüssigerdgas (LNG) in Deutschland ist fertiggestellt und am Dienstag, 15. November, eröffnet worden. In rund einem Monat soll ein beladenes Spezialschiff, eine sogenannte schwimmende Speicher- und Regasifizierungsanlage (FSRU), an dem Landungsplatz anlegen. Das geht aus einer am Dienstag veröffentlichten Mitteilung von Niedersachsen Ports hervor, einem Hafenbetreiber im Besitz des Landes. Niedersachsen Ports hat den Anleger bauen lassen. Von Mitte Januar an sollen dann Tanker mit LNG in Wilhelmshaven eintreffen. „Die frühzeitige Entscheidung, Wilhelmshaven als Drehscheibe für LNG-Importe zu wählen, war richtig“, sagte Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) anlässlich der Eröffnung. Der Umweltminister Niedersachsens, Christian Meyer (Grüne), sagte, der neue Anleger werde einen Beitrag zur Versorgungssicherheit in Niedersachsen und in Deutschland leisten. Die Importe von fossilen Energien, dazu zählt Erdgas, wolle er aber verringern. „Ziel ist es, schnellstmöglich auf klimaneutrale grüne Gase umzustellen und Wilhelmshaven zur Drehscheibe für Grünen Wasserstoff und den Import Erneuerbarer Energien aus der Nordsee zu machen“, sagte Meyer. Die Bauarbeiten an dem Landungsplatz hatten im Mai dieses Jahres begonnen. Eine weitere FSRU in Wilhelmshaven soll Ende 2023 in Betrieb genommen werden. Wie das niedersächsische Umweltministerium am Montagabend in einer Mitteilung klarstellte, soll es nicht mehr als zwei der Spezialschiffe an dem Standort geben. Stattdessen soll ein Onshore-Terminal entstehen, welches eine FSRU ersetzen soll. (tb/dpa)

Straßenverkehr

A7 in Hamburg erneut gesperrt



Wegen Bauarbeiten an der A7 kommt es in Hamburg zu Verkehrsbehinderungen (Symbolbild) © Foto: picture alliance/Bodo Marks/dpa

Wegen dem Abriss mehrerer Brücken musste die Autobahn 7 beim Hamburg erneut gesperrt werden, am Freitagabend wird die Sperrung ausgedehnt.
18.11.2022

Wegen Brückenabrissarbeiten an der A7 in Hamburg ist die Autobahn am Donnerstagabend, 17. November, für 79 Stunden voll gesperrt worden. „Die Sperrung ist wie geplant angelaufen. Derzeit haben wir rund um die Sperrung noch eine ruhige Verkehrslage“, sagte ein Sprecher der Verkehrsleitzentrale am Freitag in Hamburg. Wegen eines Unfalls auf der Autobahn 1 in Richtung Norden gab es am Morgen jedoch stockenden Verkehr zwischen Billstedt und Barsbüttel. Der Verkehr stockte deshalb auf einer Länge von rund sechs Kilometern. Die A1 gehört zur großräumigen Ausweichstrecke während der Bauarbeiten. Von den Abbrucharbeiten ist zunächst die Strecke zwischen den Anschlussstellen Hamburg-Volkspark und -Waltershof betroffen. Am Freitagabend wird die Sperrung bis Hamburg-Heimfeld ausgedehnt. Erst am Montagmorgen gegen 5 Uhr soll die A7 wieder freigegeben werden. Verkehrsteilnehmer müssen sich auf erhebliche Behinderungen einstellen. Vor allem am Freitag werden Staus erwartet. Der überregionale Verkehr zwischen Hannover und Flensburg soll die Vollsperrung großräumig über die A1 (Bremen-Lübeck), A21 (Bargteheide-Bad Segeberg) und die B205 (Bad Segeberg-Neumünster) umfahren. Innerstädtisch führen die Umleitungen über die Elbbrücken. Die Autobahn nördlich und südlich des Elbtunnels wird von sechs auf acht Spuren erweitert. Im Bereich Altona bekommt sie einen gut zwei Kilometer langen Lärmschutzdeckel. Dafür sollen jetzt drei Brücken abgerissen werden. (tb/dpa)

LBS: Lkw-Fahrer werden zum Falschparken gezwungen

Mit Blick auf die Parkplatz-Situation für Lkw auf Rastplätzen fordert der Landesverband Bayerischer Spediteure den Bund auf, bei der Sicherheit nicht mit zweierlei Maß zu messen.
11.11.2022

„Richtige Beobachtung, aber vereinfachte Schlussfolgerung“, kommentiert der Landesverband Bayerischer Spediteure (LBS) die jüngste Studie des ADAC zur Situation auf den Parkplätzen entlang der Bundesautobahnen. Der Automobilclub hatte anhand von Stichproben festgestellt, dass Lkw-Fahrer in hohem Umfang „falsch“ parken, so der ADAC in einer Mitteilung. Dabei stellt der ADAC einige Zeilen weiter selbst fest, dass dieses „falsch“ eigentlich „richtig“ ist, wenn er in der Mitteilung schreibt: „Wer einen Brummi steuert und die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten einhalten will, ist regelmäßig gezwungen, das Fahrzeug verbotswidrig abzustellen.“



Die Mangelwirtschaft an verfügbaren Lkw-Parkplätzen ist aus Sicht des LBS systembedingt © Foto: McPHOTO/blickwinkel/picture-alliance

Laut LBS ist das Dilemma der Fahrerinnen und Fahrer seit Jahren bekannt. Geändert habe sich „gleichwohl nichts“, so die ernüchternde Feststellung des Verbandes. Weil schon bei geringsten Verstößen gegen die gesetzlich verordneten Lenk- und Ruhezeiten drastische Strafen drohen, sei „die Mangelwirtschaft an verfügbaren Parkplätzen systembedingt und führt tagtäglich zu kritischen Situationen, wie sie der ADAC während seiner Studie festgestellt hat“, so die Einschätzung des LBS. „Der Bund in seiner Doppelfunktion als Gesetzgeber einerseits und Bereitsteller von Infrastruktur andererseits gewichtet offenbar das Thema Sicherheit unter zweierlei Maßstäben“, sagte dazu LBS-Geschäftsführerin Sabine Lehmann. Aus Sicht des LBS ist ein entsprechendes Angebot an Parkplätzen vonnöten, damit die Fahrerinnen und Fahrer auch rechtzeitig und risikofrei diese Pausen antreten können. Das Defizit bei den Lkw-Parkplätzen an der Autobahn falle „umso schwerer ins Gewicht, als die heute gegebenen Verhältnisse weit davon entfernt sind, die künftigen Bedarfe an Parkpositionen abzudecken, die für das Laden der Batterien von E-Lkw erforderlich sein werden“, prognostiziert der Verband. „Es ist vernünftig, die Pausen des Fahrpersonals zu nutzen, um in dieser Zeit die Akkus der E-Lkw nachzuladen“, machte Lehmann auf einen bislang wenig beachteten Aspekt aufmerksam, betont aber: „Dafür aber braucht es ein Mehrfaches dessen an Parkpositionen mit Ladestationen als die Zahl, die heute nur zum Parken zur Verfügung steht.“ (tb)

Verbrenner Verbot 2035 – auch bald für Lkw?

Ab 2035 dürfen in Europa nur noch emissionsfreie Pkw und Vans verkauft werden. Steht eine ähnliche Regelung auch bald für Lastwagen an?
10.11.2022

Nach der Einigung der EU-Mitgliedsstaaten auf ein Verkaufsverbot für Verbrenner-Pkw, das ab 2035 gelten soll, gibt es offenbar auch Überlegungen zu einer ähnliche Regelung für Lkw. So erklärten mehrere Abgeordnete des EU-Parlamentes auf VerkehrsRundschau-Anfrage, dass hinter den Kulissen wohl erste Stimmen in diese Richtung laut werden. So berichtet zum Beispiel der SPD-Europaabgeordnete Tiemo Wölken, dass sich aktuell die EU-Kommission mit der Frage beschäftigt, ob es auch für Verbrenner-Lkw ein Verkaufsverbot geben könnte. „Ich rechne damit, dass sich die EU-Kommission im ersten Quartal des kommenden Jahres positionieren wird“, so Wölken im VR-Gespräch. Wichtig ist der Ablauf des Verfahrens: Die Kommission kann lediglich Gesetze vorschlagen, beschlossen werden sie aber vom Parlament.

Weiter nächste Seite



Werden künftig auch Verbrenner-Lkw ein Verkaufsverbot erleben? © Foto: bluedesign / stock.adobe.com

Verbot für Verbrenner-Lkw: Politiker sind teils kritisch Wölken hat sich seinen Angaben zufolge noch nicht entschieden, ob er einem Verbot für Verbrenner-Lkw zustimmen möchte - das sei von verschiedenen Faktoren abhängig. Der SPD-Politiker fordert aber bereits jetzt, dass man aus früheren Erfahrungen lernen sollte: „Wir werden den Fehler, uns auf einen freiwilligen Ausbau der Ladeinfrastruktur zu verlassen, nicht wiederholen“, kündigt Wölken an. Es solle konkrete Ausbauvorgaben für die Mitgliedsstaaten geben, an die sich jeder zu halten habe. Der CDU-Abgeordnete Jens Gieseke berichtet von einigen Stimmen innerhalb der EU-Kommission und des Parlamentes, die ein Enddatum für Verbrenner-Lkw fordern. „Das Verbot ist die falsche Herangehensweise“, so der Politiker gegenüber der VR. „Stattdessen sollten wir ambitionierte Reduktionsziele vorgeben, es aber schlussendlich dem Markt überlassen, auf welche Technologien er setzen will“.

EU-Staaten verfolgen verschiedene Wege für emissionsfreie Lkw Ob es tatsächlich bereits im kommenden Jahr eine konkrete Roadmap für eine EU-weite Abkehr von Verbrennungsmotoren bei Lkw gehen wird, bleibt abzuwarten. Denn die Mitgliedsstaaten verfolgen einer Studie zufolge offenbar verschiedene Strategien für einen emissionsfreien Güterverkehr. So kristallisiert sich im leichten Lkw-Segment zwar inzwischen heraus, dass der Weg wohl in Richtung elektrische Antriebe geht, im Fernverkehr gehen die Meinungen aber weit auseinander.

Auch das Thema E-Fuels kommt in diesem Zuge wieder auf. Tiemo Wölken hält diese im Pkw-Bereich zwar für ungeeignet, aufgrund der großen Massen, die im Güterverkehr bewegt werden, könnten diese aber unter Umständen für Lkw interessant werden. Für seinen Parlamentskollegen Jens Giesecke scheinen diese allerdings keine Alternative zu sein, da Lkw, die mit E-Fuels betrieben werden, während der Fahrt CO₂ ausstoßen und damit nicht emissionsfrei seien.

Verbrenner-Verbot - das wurde bisher beschlossen:

Im Juni hatte der EU-Ministerrat dem Vorschlag der EU-Kommission zugestimmt, ab 2035 ein Verkaufsverbot für Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor zu erlassen. Dem Entschluss war eine lange Diskussion mit Deutschland vorangegangen, denn es ging um die Frage, ob Fahrzeuge, die mit E-Fuels betrieben werden, von dem Verbot ausgenommen werden sollen. Hintergrund ist die Herstellung von E-Fuels:

1. CO₂ wird aus der Luft gefiltert und gespeichert
2. Ein spezielles Gerät stellt mit Hilfe von Wasserstoff und Strom einen synthetischen Kraftstoff her
3. Das CO₂ wird bei der Verbrennung wieder in die Umwelt abgegeben

Einen Kompromiss gibt es bis heute nicht: Mittlerweile hat auch das EU-Parlament dem Gesetzesvorschlag zugestimmt, die Frage nach den Fahrzeugen mit E-Fuels wurde auf das Jahr 2026

Vermischtes u. Urteile

BG Verkehr fordert mehr Kooperation an der Rampe



Ladezonen und Ladestellen bieten laut BG Verkehr weiterhin großes Gefahrenpotenzial für Arbeitsunfälle © Foto: Siwakorn/Adobe-Stock

Mehr als 88.000 meldepflichtige Arbeitsunfälle sind deutschlandweit im vergangenen Jahr beim Be- und Entladen von Lkw passiert - darunter 48 Todesfälle. Die BG Verkehr appelliert, dass eine bessere Zusammenarbeit der Transportbeteiligten viele dieser Unfälle verhindern könnte.

16.11.2022

Wie aktuelle Unfallzahlen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und ergänzende Analysen der Berufsgenossenschaft (BG) Verkehr ergeben, bleiben Ladezonen und Ladestellen in Deutschland weiterhin ein Schwerpunkt im Arbeitsunfallgeschehen. So verunfallten im vergangenen Jahr bundesweit genau 88.598 Menschen in Arbeitsbereichen mit der Hauptfunktion Be- und Entladung bzw. Lagerung. 48 starben dabei, mehr als 1200 dieser Unfälle waren so schwer, dass den Unfallopfern später eine Unfallrente gezahlt wurde.

Gefährliche Informationsdefizite Damit seien die Unfallzahlen beim Be- und Entladen auf einem unverändert hohen Niveau wie in den Vorjahren geblieben – ausgenommen das Coronajahr 2020 – teilte die BG Verkehr mit. Einen vielversprechenden Ansatz zur Reduzierung sehen die Unfallexpertinnen und -experten der Berufsgenossenschaft in einer besseren Zusammenarbeit der Transportbeteiligten. „Beim Be- und Entladen treffen die Betriebsgefahren der Ladestelle auf die Betriebsgefahren des Lkw“, sagt Martin Küppers, Leiter des Kompetenzfeldes Regelwerk und Arbeitssicherheit. Dabei komme es immer wieder zu Situationen, bei denen entweder Fahrer oder Ladepersonal nicht alle erforderlichen Informationen haben, den Gesamtprozess nicht überblicken und deshalb Gefahren nicht erkennen. Zwei Beispiele nennt die BG Verkehr: Ein Mitarbeiter des Ladeteams wird von der Ladung getroffen, weil er Hilfsmittel zur Ladungssicherung löste, da er nicht ahnen konnte, dass es die Ladung gegen Umkippen stabilisiert. Oder eine Lkw-Fahrerin wird von einem Stapler angefahren, weil sie nicht wusste, dass sie sich in einem Gefahrenbereich aufhält. „Meist sind beim Ladevorgang zwei oder mehr Firmen beteiligt, deren Beschäftigte nur temporär zusammenarbeiten. Deshalb gibt es vielfältigen Abstimmungsbedarf“, erklärt Küppers. Das gehe in der Hektik des Transportalltags jedoch zuweilen unter - mit schlimmen Folgen.

Koordination bei Be- und Entladevorgängen verbessern Die Experten der BG Verkehr empfehlen deshalb dringend, die Koordination von Be- und Entladevorgängen zu verbessern. Dies fange mit der Transportplanung und Abstimmung auf Vorgesetztenebene an, in die Versender, Empfänger und das

Transportunternehmen einbezogen werden müssen. Hier sollten Themen wie die Auswahl geeigneter Fahrzeuge, Transportmittel, Festlegung von Arbeitsabläufen (Ladeanweisungen), Bereitstellung von Informationen, Schutzmaßnahmen und die erforderliche Qualifizierung der Beschäftigten geregelt werden. Auch direkt an der Rampe sei Abstimmung Pflicht. „Die Betreiber der Ladestellen müssen die Fahrerinnen und Fahrer ausreichend unterweisen und die Arbeitsabläufe an den Ladestellen ergänzend dazu auch beaufsichtigen“, betont Küppers. Zu besonderen Gefahrenmomenten komme es zum Beispiel dann, wenn das Personal der einen Firma beim Laden Geräte der anderen Firma nutzt, mit denen es nicht vertraut ist. Auch der Gesetzgeber fordert Kooperation ein: Nach § 11 Betriebssicherheitsverordnung haben alle betroffenen Arbeitgeber bei ihren Gefährdungsbeurteilungen zusammenzuwirken und die Schutzmaßnahmen so abzustimmen und durchzuführen, dass diese wirksam sind.

Präventionsschwerpunkt Abstürze Wo die Gefahren beim Be- und Entladen im Detail lauern, zeigen die Unfallanalysen der Unfallversicherungsträger. Häufigster Unfallhergang mit fast 18.000 Fällen ist demnach der Kontrollverlust über einen Gegenstand, gefolgt von Stürzen nach Stolpern oder Ausgleiten (11.600 Fälle) und dem Kontrollverlust über ein Transportmittel (9600 Fälle). 9000 Mal verunfallten Beschäftigte durch „ungeschicktes Gehen, Umknicken oder Ausgleiten“, wie es in der Statistik heißt. 6600 Mal geschah der Unfall in Folge von „unangebrachten oder unkoordinierten Bewegungen“. In 5600 Fällen kam es zum Absturz einer Person. Diese Absturzunfälle haben für die Unfallopfer besonders schlimme Folgen, warnt die BG Verkehr. Betrachte man nur die schwersten Unfälle waren Abstürze mit 366 Fällen der häufigste Unfallhergang, dazu kamen sechs tödliche Unfälle. Besonders häufig betroffen seien Versicherte der Hamburger Berufsgenossenschaft (Schwerpunkt: Lkw-Fahrende), die fast die Hälfte aller schweren Absturzunfälle erleiden. (sn)

Ab Januar nur Digital: Krankmeldung ohne gelben Zettel



Wer krank ist, geht zum Arzt und erhält eine Krankschreibung. Diese sogenannte AU oder auch gelber Zettel gibt es künftig nicht mehr in Papierform. Darauf müssen sich Unternehmen einstellen (Symbolbild) © Foto: contrastwerkstatt/Adobe Stock

Ab 2023 soll die elektronische Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung kommen. Der gelbe Zettel in Papierform als Krankmeldung fällt dann weg. Arbeitgeber sollten daher ihre Prozesse umstellen, so das Beratungsunternehmen Ecovis.

17.11.2022

Bisher gab es die Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung (AU) vom Arzt nur in Papierform. Diese mussten Mitarbeiter bei ihrem Arbeitgeber abgeben. Mit der elektronischen Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung (eAU) ist dies nicht mehr nötig.

Ablauf: Nach Krankmeldung aktiver Abruf erforderlich Arbeitnehmer müssen sich voraussichtlich ab Januar 2023 nach dem Arztbesuch nur noch per Telefon oder Mail beim Unternehmen krankmelden und nicht mehr den gelben Zettel verschicken oder abgeben, wie Ecovis mitteilt. Sie bekommen von ihrem Arzt nur noch einen Ausdruck für ihre eigenen Unterlagen. Trotzdem sind sie

verpflichtet, ihren Arbeitgeber über die Arbeitsunfähigkeit und deren Dauer informieren. Das Unternehmen kann dann die eAU des krank geschriebenen Mitarbeiters etwa über das Lohnabrechnungsprogramm oder sv.net aktiv bei der Krankenkasse abrufen. Es gibt keine automatische Meldung an den Arbeitgeber. Beschäftigt das Unternehmen Minijobber, so muss es für das Verfahren auch für diese wissen, bei welcher Krankenkasse der jeweilige Mitarbeiter versichert ist.

Ausnahmen etwa bei privat Versicherten Das Verfahren gelte nicht für privat krankenversicherte Arbeitnehmer, erklären die Berater. Diese bekämen weiter eine Papierbescheinigung. Dasselbe gelte, wenn ein Arbeitnehmer zu einem Privatarzt oder einem Arzt im Ausland geht.

Prozesse anpassen und testen: Pilotphase läuft noch „Für Arbeitgeber, die ihre Löhne vom Steuerberater erstellen lassen, wird der Abruf durch den Lohnsachbearbeiter erfolgen“, sagt Steuerberater Andreas Islinger von Ecovis. „Dazu müssen aber die Prozesse auf das neue Verfahren abgestimmt sein, denn den gelben Zettel gibt es dann nicht mehr.“ Unternehmen können die Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung schon seit einiger Zeit elektronisch abrufen und so ihre Abläufe und das Vorgehen testen. „Aktuell befinden wir uns noch in der Pilotphase, die noch bis voraussichtlich 31.12.2022 läuft“, erläutert Islinger. Ab dem 1. Januar 2023 soll die eAU dann Pflicht werden. Das Meldeverfahren zwischen Krankenkasse und Arbeitgeber regelt der Paragraph 109 Viertes Buch Sozialgesetzbuch. „Das Meldeverfahren ist jedoch deutlich komplizierter“, erklärt Islinger, „denn auch Ärzte müssen die Arbeitsunfähigkeit eines Patienten elektronisch an die Krankenkasse melden, damit die Daten für die Arbeitgeber zum Abruf bereitstehen.“

Lohnabrechnungsprozess berücksichtigen Wichtig für die Unternehmen sei, ihre Prozesse an das neue Verfahren anzupassen, hebt das Beratungsunternehmen hervor. Die Berater empfehlen unter anderem zu klären, wie und in welcher Form die Arbeitnehmer sich krank melden sollen. Auch sollten Unternehmen überlegen, wie sie sicherstellen können, dass die Meldung im Lohnabrechnungsprozess berücksichtigt ist. Und wollen sie die eAU sofort abrufen oder erst, wenn sie die Lohnabrechnung erstellen? Der Verband BDA hat zudem [einen Kurzleitfaden zur Umsetzung der eAU für Unternehmen als PDF](#) herausgegeben. So empfiehlt er dort, sich in einem ersten Schritt an verschiedenen Stellen zu informieren: beim Arbeitgeberverband, dem Firmenkundenservice der Krankenkasse, beim Lohnbüro oder Steuerberaterbüro oder beim Hersteller der Lohnabrechnungssoftware. Im zweiten Schritt solle man verschiedenste Fragen zum Prozess klären. Dabei gilt es neben den schon von Ecovis genannten Aspekten unter anderem zu beantworten, wer die Mitteilung über die Krankmeldung erfassen soll und wie diese zu erfassen ist. Soll sie beispielsweise über das Portal des Lohnbüros erfasst werden? Außerdem stellt sich die Frage, wer den Abruf der eAU bei der Krankenkasse durchführen soll oder wie dieser stattfinden soll. Oder wie zum Beispiel privat Versicherte in den Prozess eingebunden werden können. Im dritten Schritt gelte es die Abläufe festzulegen, so der Verband: für einen Inputkanal für die Krankmeldungen und für einen Verarbeitungskanal für den Abruf bei der Krankenkasse. Als weitere nächste Schritte empfiehlt der Verband unter anderem, die Mitarbeiter über das Verfahren zu informieren und in der Pilotphase, beginnend mit dem Verarbeitungskanal, die Prozesse zu testen.

Besser schriftlich als mündlich über AU informieren lassen Bisher war klar, dass der gelbe Zettel ins Lohnbüro muss. Zukünftig ist die mündliche oder schriftlich Mitteilung des Arbeitnehmers über die Arbeitsunfähigkeit ebenfalls weiterzugeben. „Eine schriftliche Meldung der Arbeitsunfähigkeit mittels Formular oder E-Mail durch die Mitarbeiter ist empfehlenswert“, so Sozialversicherungsexperte Islinger von Ecovis, „denn mündliche Krankmeldungen gehen im Alltag schnell unter.“

Sensationsurteil des EuGH im Dieselskandal

Im aktuellen Urteil hat der Europäischen Gerichtshof entschieden, dass die Deutsche Umwelthilfe berechtigt ist, gegen Typengenehmigungen zu klagen. Für viele Dieselfahrer dürfte dies bedeuten, dass ihre Fahrzeuge, trotz Software-Updates, eine Stilllegung erwartet.

14.11.2022



Der EuGH hat die Rechte der Verbraucher gegen Autohersteller, die bei der Zulassung getrickst haben, erneut massiv gestärkt © Foto: Kara/Fotolia

In seinem aktuellen Urteil hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschieden, dass die Deutsche Umwelthilfe (DUH) berechtigt ist, gegen Typengenehmigungen zu klagen. Dies bedeutet, dass die DUH mittels derartiger Klagen die durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erteilten Typengenehmigungen eines Großteils der Dieselautos (EURO 5 und EURO 6) anfechten und – im Falle eines Klageerfolgs – deren Stilllegung gerichtlich durchsetzen kann.

Was besagt das neue Urteil im Dieseldiagnostikskandal? Der EuGH hat mit seinem heutigen Urteil die Rechte der Verbraucher gegen Autohersteller, die bei der Zulassung getrickst haben, erneut massiv gestärkt und nochmals ausdrücklich festgestellt, dass sog. „Thermofenster“ illegal sind. Andererseits folgt aus der heutigen EuGH-Entscheidung auch eine ernste Gefahr für Dieselfahrer: Die Klage der DUH vor dem Verwaltungsgericht Schleswig-Holstein läuft weiter und es ist zu erwarten, dass Dieselpkw mit EURO 5- oder EURO 6-Norm aus dem Verkehr gezogen und damit praktisch von einem auf den anderen Tag wertlos werden, weil der Hersteller illegale Abschaltvorrichtungen in diesen Fahrzeugen verbaut hat.

Das bedeutet das neue EuGH-Urteil für Sie Für viele Dieselfahrer dürfte dies bedeuten, dass ihre Fahrzeuge (trotz Software-Updates) eine Stilllegung erwartet, wenn die DUH erfolgreich ist.

Der EuGH hat (erneut) klargestellt:

- Thermofenster sind illegal und müssen entfernt werden. Das ist bei den betroffenen Motoren technisch höchstwahrscheinlich nicht möglich, sonst hätte Volkswagen das Problem schon vor Jahren rechtssicher gelöst. **Vereinfacht gesagt, sind im Ergebnis aus Sicht des EuGH betroffene Fahrzeuge mit entsprechender illegaler Motorsteuerungssoftware als illegal aus dem Verkehr zu ziehen.**
- Betroffen sind VW- und Audi-Motoren folgender Entwicklungsreihen: EA 189, EA 288, EA 897 und EA 896, die nicht nur in Dieselfahrzeugen von VW und Audi, sondern auch bei Porsche, Skoda und SEAT verbaut worden sind. Daneben aber auch Dieselmotoren anderer Hersteller wie Mercedes, Fiat, BMW u. a.
- Die Zahl der verbraucherfreundlichen Urteile im Dieselskandal steigt seit Monaten aufgrund der aktuellen Rechtsprechungsentwicklung am EuGH bei fast allen Motoren.
- VW und andere Hersteller versuchen dieser Entwicklung entgegenzuwirken und sich auf Verjährung der Ansprüche der Kläger zu berufen.
- Büroräume von FCA und Iveco (Fiat-Gruppe, betroffen sind hier insbesondere Wohnmobile) sind bereits im Sommer 2020 durch die Staatsanwaltschaft und Polizei durchsucht worden. Das Strafverfahren läuft derzeit weiter.
- Auch Mercedes musste einige Niederlagen vor verschiedenen Land- und Oberlandesgerichten einstecken.

Der BGH hat aktuell in zwei Verfahren gegen Hersteller, in denen sich die Klageparteien jeweils auf die Illegalität des jeweils verbauten Thermofensters stützen, Termine abgesetzt.

Lohnsteuerbescheinigung: Ab 2023 nur noch mit Steuer-ID



Unternehmer benötigen für die elektronische Lohnsteuerbescheinigung ab 2023 zwingend die Steuer-Identifikationsnummern aller Mitarbeitenden (Symbolbild) © Foto: Marco2811 / Fotolia

Das Landesamt für Steuern Rheinland-Pfalz weist darauf hin, dass die sogenannte eTIN zum Jahreswechsel wegfällt.

14.11.2022

Wenn Arbeitgeber elektronische Lohnsteuerbescheinigungen ausstellen, dann dürfen die Unternehmen diese ab 2023 nur noch mit der Angabe der Steuer-Identifikationsnummer (Steuer-ID) der Arbeitnehmer an das Finanzamt übermitteln. Das teilt das Landesamt für Steuern Rheinland-Pfalz mit. Bisher war es möglich, eine eindeutige Personenzuordnung mit einer sogenannten electronic Taxpayer Identification Number (eTIN) vorzunehmen. Dies geht ab 2023 nicht mehr, erklärt das Amt. Unternehmen müssten daher rechtzeitig dafür sorgen, dass ihnen die Steuer-Identifikationsnummern aller ihrer Mitarbeitenden vorliegen.

Der Weg zur Steuer-ID Das Landesamt erläutert zudem, wie die Mitarbeitenden eine Steuer-ID erhalten können, wenn sie noch keine haben. Dabei kommt es darauf an, ob sie in Deutschland meldepflichtig sind oder nicht.

Arbeitnehmer, für die eine Meldepflicht beim Einwohnermeldeamt in Deutschland besteht, erhalten die Steuer-Identifikationsnummer automatisch vom Bundeszentralamt für Steuern (BZSt). Bei in Deutschland geborenen Personen wird die Steuer-Identifikationsnummer seitdem der Gesetzgeber sie 2007 eingeführt hat, ab Geburt vergeben. Wenn diese die Steuer-ID nicht mehr wissen oder verloren haben, können sich die Mitarbeitenden die ID hier über einen Antrag auf der Homepage des BZSt erneut zusenden lassen. Der zweite Fall betrifft nichtmeldepflichtige Arbeitnehmer, zum Beispiel in Deutschland tätige Personen mit Wohnsitz im Ausland. Wenn diese bislang keine Steuer-Identifikationsnummer vom BZSt erhalten haben, können sie diese beim für das Unternehmen zuständigen Finanzamt beantragen, erklärt das Landesamt. Dafür müssten sie den „Antrag auf Vergabe einer steuerlichen Identifikationsnummer für nichtmeldepflichtige Personen durch das Finanzamt“ ausfüllen. Sie finden diesen unter www.formulare-bfinv.de im Formularcenter unter Steuerformulare sowie dann weitergehend unter Lohnsteuer für Arbeitnehmer.

Erstmalige Identifikationsnummer: Auch der Arbeitgeber kann diese beantragen Wenn das BZSt eine Identifikationsnummer erstmalig zuteilen muss, wie etwa im Fall von nichtmeldepflichtigen Mitarbeitenden, kann diese auch das Unternehmen beantragen, so das Landesamt. Allerdings weist es darauf hin, dass die Unternehmen dazu eine Bevollmächtigung des jeweiligen Mitarbeiters benötigen.

Für diese sei kein bestimmtes Formular erforderlich. Sie müsse nur eindeutig sein.

Kinder-Unfallhilfe: 12 Projekte gegen verunglückte Kinder im Straßenverkehr



Die Initiative "Roter Ritter" zeichnet Projekte aus, die sich für eine Prävention von Verkehrsunfällen kümmern © Foto: Gerhard Grünig/ VerkehrsRundschau

Alle 23 Minuten wird in Deutschland ein Kind bei einem Verkehrsunfall verletzt oder getötet. Die Kinder-Unfallhilfe zeichnet Präventionsprojekte aus, die unsere kleinsten Verkehrsteilnehmer vor Schaden schützt.

14.11.2022

Normalerweise töten Ritter Drachen. Im Falle der „Roten Ritter“ sind die behelmten Männer eine alle zwei Jahre vergebene Auszeichnung für Projekte und Initiativen, die Kinder im Straßenverkehr schützen. In diesem Jahr zeichnete die Hamburger Initiative, zu deren Unterstützerkreis unter anderem die Bayer Verkehrsbetriebe, Windgätter Logistik und Springer Fachmedien München gehören, insgesamt 12 Projekte aus. Die Preisträger reichten von einer Kampagne gegen das Geisterradeln, über einen TV-Spot fürs Helmtragen, bis hin zu einem Musikalbum für Kinder. Diese Aktionen sind dringend nötig, denn im Jahr 2020 kamen etwa 22.500 Kinder bei Unfällen im Straßenverkehr zu Schaden, 48 von ihnen verunglückten sogar tödlich. „Im Gegensatz zu Rittern sind Kinder ungeschützt und brauchen die Sicherheit, ihre Umwelt und damit auch die Straßen zu erkunden“, erläuterte Hartmut Höppner, Staatssekretär im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, anlässlich der diesjährigen Preisverleihung. „Wir brauchen die Kreativität, die Intelligenz und das Engagement der Vielen. Das ist genau das, was den Präventionspreis auszeichnet“, so Höppner, der den Schirmherrn Verkehrsminister Volker Wissing bei der Preisverleihung in der Hamburger Elbphilharmonie vertrat.

Verschiedene Ideen zur Verkehrsunfall-Prävention Die ausgezeichneten Projekte setzen verschiedene Schwerpunkte in ihrer Präventionsarbeit und sprechen ihre Zielgruppen auf unterschiedliche Arten an. So produzierte die Musikerin Faryna ein an Kinder gerichtetes Album zur Verkehrssicherheit. Der TV-Spot „Schütz Deinen Kopf“ richtet sich an Jugendliche und setzt dabei auf die Vorbildfunktion des Pop-Musikers Adel Tawil. Die Polizei im niedersächsischen Emsland macht auf die Gefahren des Geisterradelns aufmerksam – des Radfahrens auf der falschen Seite.

Die Preisträger 2022 des Roten Ritters

- „Abgefahren, wie krass ist das denn“ / Lingen, NI
- „Aufgepasst! Gemeinsam sicher durch Dormagen“ / Dormagen, NW
- „Aufgepasst mit ADACUS“ / München, BY
- „BAS Busbegleiter / Altensteig, BW
- „Immer oben auf“ / Mönchengladbach, NW
- „Geisterradler“ / Lingen, NI

- „Schlaue Köpfe tragen Helm“ / Cloppenburg und Oldenburg, NI
- „Mit dem Brummi ins Klassenzimmer“ / Wuppertal, NW
- „Rollerpass“ / Oschatz, SN
- „Sicher im Straßenverkehr“ / Hiddenhausen, NW
- „Sicher komm ich an ...“ / Neumünster, SH
- Medienpreis: „Schütz Deinen Kopf“ / Bonn, NW

Vorsicht bei Werbung mit Klimaneutralität



Ein Logo mit dem Wort Klimaneutral darf den Verbraucher nicht in die Irre führen: Dieser darf nicht von Annahmen ausgehen, die von dem Logo nicht eingehalten werden. Das entschiedene Richter des Oberlandesgerichtes (Symbolbild) © Foto: Ohde/Bildagentur-online/picture-alliance

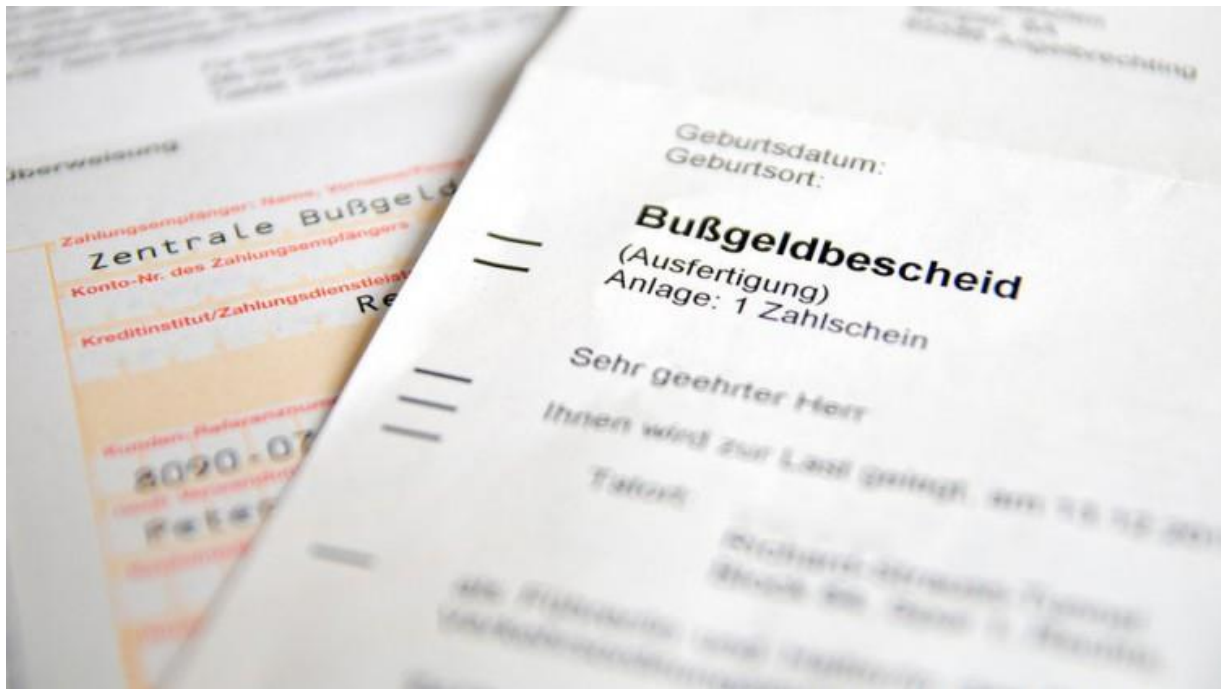
Das OLG Frankfurt hat entschieden, dass Unternehmen nur für Klimaneutralität werben dürfen, wenn sie ihre Kunden auch über die Umstände der Klimaneutralität aufklären und sie nicht in die Irre führen. Dabei ging es um das Verwenden eines Logos.

14.11.2022

Im konkreten Fall bewarb ein Hersteller von ökologischen Reinigungsmitteln seine Produkte auf seiner Internetseite unter anderem mit dem Logo „Klimaneutral“. Dagegen erhob ein anderer Hersteller ökologischer Reinigungsmittel Klage: Der Begriff „klimaneutral“ sei erläuterungsbedürftig, die Werbung des Mitbewerbers daher intransparent und irreführend. Nun entschied das Oberlandesgericht Frankfurt und gab dem klagenden Mitbewerber recht. Der Hersteller muss die Verwendung des Logos unterlassen. Die Richter sahen die Werbung als irreführend an. Die Bewerbung eines Unternehmens oder seiner Produkte mit einer vermeintlichen Klimaneutralität könne erheblichen Einfluss auf die Kaufentscheidung haben, so das Gericht. Daher sei es für den jeweiligen Betrieb eine Pflicht, über grundlegende Umstände der von dem Unternehmen beanspruchten Klimaneutralität aufzuklären. Der Verbraucher gehe bei dem streitgegenständlichen „klimaneutral“-Logo davon aus, dass grundsätzlich alle wesentlichen Emissionen des Unternehmens vermieden oder kompensiert würden. Er nehme nicht ohne weiteres an, dass bestimmte Emissionsarten davon ausgeklammert seien. Das hatte das beklagte Unternehmen aber getan.

Die im Eilverfahren ergangene Entscheidung ist nicht anfechtbar. (Urteil OLG Frankfurt, Aktenzeichen 6 U 104/22)

Bußgelder: Verfahren sollen schneller werden



Bußgeldverfahren nach Verkehrsdelikten sollen beschleunigt werden © Foto: Peter Maszlen/Fotolia

Eine Initiative aus dem Bundesland Hessen will Bußgeldverfahren im Verkehrsbereich beschleunigen.
11.11.2022

Das Bußgeldverfahren nach Verkehrsdelikten soll laut einer Forderung aus Hessen schneller und vor allem effektiver werden. Das teilte das Justizministerium am Donnerstag, 10. November, in Wiesbaden mit. „Wir fordern gemeinsam eine Überprüfung der Praxistauglichkeit bestehender Vorschriften“, erklärte Justizminister Roman Poseck (CDU) in einer Mitteilung.

Konkret gehe es hierbei um Bußgeldverfahren, wenn Fahrer zu schnell unterwegs sind, zu wenig Abstand halten oder eine rote Ampel missachten. Ein Beschlussvorschlag, der auf der Justizministerkonferenz in Berlin vorgestellt wurde, sieht hierfür eine Arbeitsgruppe vor. Diese soll Vorschläge für mögliche Gesetzesänderungen erarbeiten. Die Initiative aus Hessen habe breiten Zuspruch erhalten, erklärte Poseck. (tb/dpa)

In eigener Sache

Blättern Sie auch gerne auf

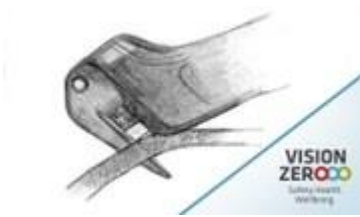
www.bg-verkehr.de



Unfälle an der Laderampe: BG Verkehr fordert mehr Kooperation

Mehr als 88.000 meldepflichtige Arbeitsunfälle passierten im Jahr 2021 beim Be- und Entladen von Lkw in Deutschland. 48 Tote waren dabei zu

beklagen. Eine bessere Zusammenarbeit der Transportbeteiligten könnte viele dieser Unfälle verhindern.



Prämiensystem erfolgreich: Keine Schnittverletzungen mehr

Eine Welt ohne Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Erkrankungen – das ist das Ziel der Vision Zero. Zur Umsetzung einer Kultur der Prävention wurden Handlungsfelder definiert, die "Sieben Goldenen Regeln". Wie sie in der Praxis aussehen, stellen wir in unserem Newsletter vor. In dieser Ausgabe geht es um die Regel "In Menschen investieren – Motivieren durch Beteiligung".



Vorstandsmitglied mit Bundesverdienstkreuz 1. Klasse ausgezeichnet

Claus-Oscar Herzig, Mitglied des Vorstands der BG Verkehr, hat das Bundesverdienstkreuz 1. Klasse erhalten.



Nass, kalt, glatt: Es ist Winterreifenzeit!

Nach einem goldenen und warmen Oktober erwischt viele Menschen die dunkle Jahreszeit doppelt überraschend. Jetzt ist eine gute Vorbereitung auf widrige Wetterverhältnisse gefordert, nicht zuletzt bei der Wahl der richtigen Bereifung.



Rastplätze: Großer Check an Deutschlands Autobahnen

Wie sicher und sauber sind Rastplätze in Deutschland? Das untersuchte der ACE in einem bundesweiten Test von unbewirtschafteten Rastplätzen entlang der Bundesautobahnen. Das Ergebnis: Elf Prozent der Anlagen mit WC erhielten das Prädikat „Exzellent“, sieben Prozent fielen komplett durch. Die getesteten Anlagen ohne WC schnitten in allen Kategorien

deutlich schlechter ab. Keine einzige konnte mit dem Prädikat „Exzellent“ überzeugen, rund ein Viertel fiel durch.



Autobahnbaustellen: Digital vernetzt, rechtzeitig gewarnt

Vernetzte Fahrzeuge frühzeitig und zuverlässig vor Tagesbaustellen warnen. Das sollen künftig die fahrbaren Absperrtafeln der Autobahnmeistereien übernehmen. Dafür rüstet die Autobahn GmbH des Bundes die deutschlandweit 1.500 Tafeln bis Ende 2023 mit einem neuen digitalen Kommunikationssystem aus.

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

Homepage: IVTVeV@aol.com

Baumgartenstraße 37

64331 Weiterstadt

tel. 06150-3929