

IVTV Nachrichten



Interessengemeinschaft Versicherter im Transport- & Verkehrswesen e.V.

Ausgabe Dezember/2011

Die Sozialwahlen sind vorbei, nach der konstituierenden Sitzung im Oktober 2011 ergibt sich folgende Verteilung der Sitze. Die IVTV ist mit 12 Sitzen vertreten und hat folgende Ausschussbesetzung. (jeweils unter den Bildern)

Ihre Vertreter in der Selbstverwaltung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswesen (BGV).



Michael Mineif
Stellvertr. Vorsitzender IVTV
(Cockpit)
Im Vorstand der BGV
Mitglied Gefahrtarifausschuss, im
Geschäftsführenden Ausschuss des
Vorstandes, Präventionsausschuss,
Satzungsausschuss,



Sabine Muchow
Vorsitzende IVTV
(Kabine)
Im Vorstand der BGV
Mitglied Gefahrtarifausschuss,
Präventionsausschuss, Gefahrtarifausschuss,
Finanzausschuss



Horst Saggau
Stellvertr. Vorsitzender IVTV
(Boden)
Präventionsausschuss, Finanzausschuss,
Rentenausschuss Hamburg



Stefan Herth
(Cockpit)
Finanzausschuss



Dr. Jürgen Geyer
(Cockpit)
Präventionsausschuss,



Maximilian Wiesholler
(Cockpit)
Präventionsausschuss,

Weiter Seite 2



Detlef Knops
(Kabine)
Gefahrtarifausschuss,
Rentenausschuss Wuppertal



Andreas Sitek
(Kabine)
Präventionsausschuss,



Christian Zeisig
(Kabine)
Präventionsausschuss,
Widerspruch u. Einigungsstelle,
Rentenausschuss Wiesbaden



Gerhard Viergutz
(Boden)
Rechnungsprüfungsausschuss,
EDV-Ausschuss,



Walter Hartmann
Geschäftsführer IVTV
Rentenausschuss Wiesbaden



Sammy Dießner
(Boden)
Finanzausschuss,

| | |
|----------------------------|-------|
| Luftfahrt | |
| Seite..... | 1-10 |
| Schifffahrt | |
| Seite..... | 10-11 |
| Recht & Urteile | |
| Seite..... | 11-12 |
| Vermischtes | |
| Seite..... | 12-13 |

Ozonbelastung an Bord von Verkehrsflugzeugen

Am 08.09.2011 hat die Berufsgenossenschaft für Verkehr (BG-Verkehr) Vertreter aller deutschen Luftfahrtunternehmen und Mitglieder der Arbeitssicherheit eingeladen, um über das Thema „Ozonbelastung an Bord von Verkehrsflugzeugen“ zu diskutieren.

Ozon ist ein hochreaktives gasförmiges Molekül (O₃). Das bodennahe Ozon ist als Bestandteil des Sommersmogs bekannt. Relevante Ozonkonzentrationen kommen in großen Höhen vor und wirken hier als Schutzschild vor der ultravioletten Strahlung der Sonne. Von hohen Ozonkonzentrationen betroffen sind daher zunächst Langstreckenflugzeuge.

Insbesondere in Herbst und Winter kommt Ozon aber auch in tieferliegenden Luftschichten in relevanten Konzentrationen vor und betrifft somit auch die in der Regel tiefer fliegenden Mittel- und Kurzstreckenflugzeuge. Ozon wird beim Durchfliegen der Luftschicht, in der es sich befindet, durch die

Triebwerke mit der Umgebungsluft angesaugt, diese wird verdichtet, temperiert und in die Kabine geleitet.

Ozon und dessen Reaktionsprodukte, wie zum Beispiel Aldehyde (entstehen z.B. bei Kontakt von Ozon mit Hautfetten), stehen unter dem Verdacht, Kopfschmerzen, Augenreizungen, Atembeschwerden, trockene Augen und trockene Lippen zu verursachen. Nach der Technischen Regel für Gefahrstoffe (TRGS) 905 ist Ozon als krebserzeugend der Kategorie 3 eingestuft. Ozon ist demnach ein Stoff, der wegen möglicher krebserregender Wirkung beim Menschen Anlass zur Besorgnis gibt.

Während Langstreckenflugzeuge aufgrund der üblichen Flugeinsatzhöhe normalerweise mit Ozonkonvertern (Ozonfiltern) ausgestattet sind, werden Kurz- und Mittelstreckenmaschinen in der Regel ohne Ozonkonverter bestellt.

Die BG-Verkehr hat in den Jahren 2009 bis 2010 auf 22 Mittelstreckenflugzeugen ohne Ozonkonverter mehr als 150 Einzelmessungen im Europaverkehr durchgeführt und die Ozonkonzentrationen in der Kabinenluft gemessen.

Die Messwerte der BG-Verkehr überschritten die bis Ende 2004 geltenden Grenzwerte, die sogenannten MAK-Werte (MAK für **Maximale Arbeitsplatz Konzentration**). Seit Januar 2005 gilt die Gefahrstoffverordnung, die ein neues Grenzwertkonzept vorsieht (siehe „Im Hintergrund“) und bisher keinen neuen Grenzwert für Ozon festgelegt hat. Orientiert man sich am alten MAK-Wert von 0,1 ppm (parts per million) Ozon, so wurde dieser in den Messungen mehrfach deutlich überschritten. Die BG-Verkehr hat deshalb eine klare Empfehlung für den Einbau von Ozonkonvertern in allen Verkehrsflugzeugen ausgesprochen.

Laut der BG-Verkehr gilt das Minimierungsgebot von Schadstoffen, das dem aktuellen Stand der Technik entsprechen muss. Ozon stellt ein Arbeitsplatzschutzproblem dar und ist mit Ozonkonvertern lösbar.

Da es aktuell aber keinen Grenzwert gibt, kann die BG-Verkehr die Luftfahrtunternehmen nicht verpflichten, den Einbau von Ozonkonvertern vorzunehmen, sondern ihn lediglich dringend empfehlen.

Weiterhin schlägt die BG-Verkehr den Luftfahrtunternehmen vor, eine Gefährdungsbeurteilung in Zusammenarbeit mit den jeweiligen betriebseigenen Mitbestimmungsgremien und den Mitarbeitern der Arbeitssicherheit vorzunehmen und verbindliche Absprachen zum Einbau von Ozonkonvertern zu finden.

Fragen Sie bei Ihrer Personalvertretung nach ob alle Flugzeuge mit Ozonkonvertern ausgestattet sind und was getan wird!

Die Vertreter deutscher Airlines waren bis zum Schluss nicht von der Notwendigkeit überzeugt, Ozonkonverter einbauen zu müssen und haben mit den entstehenden Kosten und Ihren eigenen Messwert Interpretationen argumentiert. Auch bei Flugzeugneubeschaffungen wurde seitens der Airlines keine konkrete Zusage für die Bestellung oder Nachrüstung mit Ozonkonvertern getroffen. Für die überwiegende Anzahl der im Betrieb befindlichen Flugzeugmuster sind Ozonkonverter, ähnlich wie Katalysatoren für KFZ, nachrüstbar.

UFO fordert die Luftfahrtunternehmen auf, alle Flugzeugmuster, bei der Neubeschaffung, ausschließlich mit Ozonkonvertern zu bestellen und Flugzeuge, die in den letzten Jahren angeschafft wurden, nachzurüsten. Für ältere Flotten muss eine Lösung unter Mitwirkung der betrieblichen Mitbestimmungsgremien herbeigeführt werden, die einen verbindlichen Zeitraum für die Umrüstung sämtlicher Flotten vorsieht.

Airlines sollten es sich gut überlegen wie Sie mit der Gesundheit und Sicherheit von Besatzungen und Passagieren, mit der Sie sich in der Eigenwerbung gerne schmücken, zukünftig umgehen wollen und ob die hier zu treffenden weiteren Entscheidungen deutscher Airlines zum Thema kontaminierte Kabinenluft einer Öffentlichen wie Betriebsinternen Diskussion standhalten.

Andreas Sitek für die UFO AG Gesundheit

Purser | DLH

Personalvertreter (YO/P) im Ausschuss Arbeitssicherheit (ASAF) der DLH

Mitglied der Vertreterversammlung der BG-Verkehr und der IVTV e.V.

Im Hintergrund oder einem extra Kästchen

Bis 31.12.2004 gab die **Maximale Arbeitsplatz-Konzentration (MAK-Wert)** die maximal zulässige Konzentration eines Stoffes als Gas, Dampf oder Schwebstoff in der (Atem-) Luft am Arbeitsplatz an, bei der auch dann kein Gesundheitsschaden zu erwarten ist, wenn man dieser Konzentration regelmäßig 8 Stunden täglich maximal 40 Stunden die Woche ausgesetzt ist.

Zum 1. Januar 2005 wurde ein neues Grenzwertkonzept geschaffen, das in der Gefahrstoffverordnung (GefStoffV) geregelt ist. Die GefStoffV geht von gesundheitsbasierten Grenzwerten aus und

unterscheidet zwischen dem **Arbeitsplatzgrenzwert (AGW)** und dem **Biologischen Grenzwert (BGW)**.

§ 2 GefStoffV

(...)

(7) Der Arbeitsplatzgrenzwert ist der Grenzwert für die zeitlich gewichtete durchschnittliche Konzentration eines Stoffs in der Luft am Arbeitsplatz in Bezug auf einen gegebenen Referenzzeitraum. Er gibt an, bis zu welcher Konzentration eines Stoffs akute oder chronische schädliche Auswirkungen auf die Gesundheit von Beschäftigten im Allgemeinen nicht zu erwarten sind.

(8) Der biologische Grenzwert ist der Grenzwert für die toxikologisch-arbeitsmedizinisch abgeleitete Konzentration eines Stoffs, seines Metaboliten oder eines Beanspruchungsindikators im entsprechenden biologischen Material. Er gibt an, bis zu welcher Konzentration die Gesundheit von Beschäftigten im Allgemeinen nicht beeinträchtigt wird.

Obwohl die alte Bezeichnung des MAK-Werts noch gebräuchlich ist, ist diese nicht mehr anzuwenden. Aktuell anzuwenden sind die Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS), insbesondere die TRGS 900 „Arbeitsplatzgrenzwerte (Stand August 2010) und die TRGS 903 „Biologische Grenzwerte“ (Stand Dezember 2006).

Wie kommt es zu einer Kontamination der Kabinenluft?

Alle Flugzeuge verwenden von den Triebwerken angesaugte und aufbereitete Luft (Bleed Air) für die Kabinenluftzufuhr im Flug. Die komprimierte Luft wird am Triebwerk abgezapft (Zapfluft), aufbereitet und in die Kabine geleitet, um dann mit recycelter Luft, die zuvor mit HEPA-Filtern gereinigt wurde, vermischt zu werden.

Chemische Substanzen, wie sie in Abgasen, Insektiziden, Enteisungs-, Hydraulikflüssigkeit, Triebwerks-Ölen oder natürlichen Ursprungs wie bei Ozon aus der Umgebungsluft vorkommen, gelangen bei einer Kontamination jedoch ungefiltert in die Kabinenluft und können über die Lunge und die Haut aufgenommen werden.

Bei einem Bleed Air Event gelangt Triebwerks Öl (z.B. bei Problemen mit Dichtungen im Triebwerk) in die Turbine und wird verdampft. Die ölkontaminierte Zapfluft wird nun über das Belüftungssystem in der Kabine verteilt. Im Extremfall ist dies als transparenter bläulicher Dunst wahrnehmbar, der die Schleimhäute stark reizt und zu Übelkeit und Atemnot sowie Bewusstseins- und Wahrnehmungsstörungen führen kann.

Meist handelt es sich aber um reine Geruchsvorkommnisse, die auch mit einer Reizung der Schleimhäute oder Kopfschmerzen einhergehen können. Der Geruch wird mit dem alter Socken, Erbrochenem, verbranntem Öl, nassem Hund oder auch einfach als „chemisch“ beschrieben. Meist tritt der Geruch in der Start- und Landephase auf. Allerdings sind die giftigen Substanzen nicht notwendigerweise die Geruchsverursacher. Der Geruch entstammt zumeist der Grundsubstanz, also dem technischen Öl, welches wiederum durch neue Zusätze im Betrieb auf mögliche Geruchsbelästigung hin weiter optimiert wird.

Welchem Risiko bin ich ausgesetzt?

Das Risiko, durch einen einzigen Vorfall oder durch gehäufte Vorfälle krank zu werden, fliegt immer mit. In den letzten Jahren sind vermehrt Berufsunfähigkeitsverfahren von Cockpit und Kabinenpersonal mit Verdacht auf Organophosphatvergiftung in Deutschland bekannt geworden.

Bei einer Ölkontamination handelt es sich um ein Gemisch giftiger Substanzen, welches neben starken Nervengiften auch potente krebserregende Stoffe enthält. Auch in Abhängigkeit von der Temperatur, mit der die Zapfluft entnommen wird, entstehen Wechselwirkungen zwischen den chemischen Substanzen, die speziell in einer Druckkabine und in ihren Auswirkungen auf den Menschen nicht erforscht sind.

Als akute Symptome werden unter anderen die Reizung von Schleimhäuten und Lunge, ein metallischer Geschmack im Mund, Übelkeit mit Erbrechen, Wahrnehmungsstörungen, Verlust der Farbwahrnehmung, Sehstörungen, Taubheitsgefühle, Konzentrations-Schwierigkeiten, Gleichgewichtsstörungen und Bewusstseinsstrübung bis hin zur Bewusstlosigkeit beschrieben.

Zu den chronischen Symptomen zählen unter anderen der Verlust des Kurzzeitgedächtnisses sowie multiple im Extremfall massive Störungen des autonomen Nervensystems, Müdigkeit, Depression, Muskelzittern, Muskelschwäche und Konzentrationsstörungen.

Der kausale Zusammenhang einer Schädigung durch kontaminierte Kabinenluft in Deutschland ist bisher nicht erbracht worden. Hier läuft aktuell eine Biomonitoring-Studie im Auftrag der BG-Verkehr, neben anderen weltweiten Forschungen zur Kontamination der Kabinenluft in Passagierflugzeugen. Die europäische Luftfahrtsicherheitsbehörde (EASA) und weitere Organisationen in der E.U. wie ASD-STAN, die sich um zukünftige Standards für die Qualität an Bord von Verkehrsflugzeugen und deren Überwachung in gesetzlichen Auftrag kümmern, scheinen blind auf das Wort der Industrie zu vertrauen, laut dem es kein Problem mit der Kabinenluftqualität gibt.

UFO steht in Kontakt mit zahlreichen Kollegen mit Symptomen und verfolgt Studien, die mittlerweile Stoffe wie Organophosphate (TCP) in der Kabinenluft und indirekt im Blut von Passagieren nachweisen (siehe NEWS-TICKER weiter unten).

Es besteht dringender Handlungs- und weitreichender Aufklärungsbedarf. Kontaminierte Kabinenluft macht krank und stellt ein unkalkulierbares Risiko für Flugzeugbesatzungen und Passagiere dar. UFO fordert eine unabhängige Gefährdungsanalyse der Kabinenluft, sämtlicher Flugzeugmuster unter Berücksichtigung der individuell verwendeten Triebwerke, auf Gefahrstoffe.

Neuigkeiten von der GCAQE im Mai 2011

Die GCAQE (Global Cabin Air Quality Executive – Organisation für die Qualität von Kabinenluft) hat Ihre vierte Konferenz in London, in den Räumen der Transportgewerkschaft UNITE, vom 17. – 19. Mai abgehalten.

Als Mitglied der GCAQE war UFO eingeladen und wurde erneut von Andreas Sitek für die AG Gesundheit vertreten. Hier ein kurzes update:

Mohamed B. Abou-Donia, Ph. D. Professor of Pharmacology and Cancer Biology Duke University Medical Center Durham, North Carolina. E-mail:donia@duke.edu

Prof. Dr. Abou-Donia hat seine Forschung und Untersuchungsergebnisse zu von Organophosphaten(OP) und deren OP-Ester hervorgerufenen Schädigungen von Gehirn- und Nervenzellen vorgestellt. Er hat bewiesen, dass chemische Verbindungen, wie z.B. in Triebwerksschmierstoffen(Öl) oder Hydraulikflüssigkeiten eingesetzt, sowohl akute als auch chronische und teilweise irreversible Schädigungen verursachen können. Bei von Ihm untersuchten Fliegenden Personal, auch aus Deutschland, wurden bereits vielfach Schädigungen im Zusammenhang mit OP nachgewiesen.

Clement E. Furlong, Professor at the Departments of Medicine - Division of Medical Genetics & Genome Sciences, University of Washington in Seattle. E-Mail: clem@u.washington.edu

Prof. Dr. Clement Furlong forscht seit Jahren an den Wirkungsmechanismen und einem Nachweistest von OP im Blut. Über ein indirektes Verfahren ist es Ihm gelungen die Belastung im Blut nachzuweisen und mittels massenspektrometrischer Analyse zu bestimmen. Die Ergebnisse müssen nun noch von unabhängigen Forschern auf Ihre Reproduzierbarkeit überprüft und als Artikel in Fachzeitschriften veröffentlicht werden um als wissenschaftliches Verfahren anerkannt zu werden.

In Zusammenarbeit mit dem französischen Schmierstoffhersteller NYCO und Prof. Furlong, werden verschiedene Tricresylphosphate(OP), die als Additive in Ölen vorkommen, auf Ihre Toxizität überprüft. Hier ist man auf einem guten Weg, weniger giftige OP ausfindig zu machen, auch wenn noch keine Lösung gefunden wurde.

Judith Murawski, Association of Flight Attendants (AFA), Industrial Hygienist.

Als Repräsentantin der großen amerikanischen Flugbegleiter Gewerkschaft afa, hat Judith Murawski die aktuellen Neuigkeiten aus den U.S.A mitgebracht. Neben den laufenden Anhörungen in Sicherheitsausschüssen und geplanten Neuregelungen durch die amerikanischen Zulassungsbehörden wie der FAA und ASHRE, hier für Kabinenluftqualität, wurden Ergebnisse zu Unfallreports und Befragungen vorgestellt.

Judith Murawski hat von 470 Vorfällen in Zusammenhang mit kontaminierter Kabinenluft in den U.S.A. innerhalb von 18 Monaten in 47 verschiedenen Flugzeugmustern gesprochen mit zum Teil schwerverletzten Mitarbeitern, die ihre Lizenz verloren haben.

Vertreter der deutschen Firma Airsense Analytics haben Analysemöglichkeiten durch ihr portables Aerotracer System vorgestellt, welches Triebwerksöl-Kontamination in der Kabinenluft nachweisen kann. Bisher wird das Gerät hauptsächlich dafür eingesetzt, um den Kollegen der Technik eine Entscheidungshilfe an die Hand zu geben um bei Triebwerksproblemen schneller und kostengünstiger zu agieren und z.B. ein Triebwerk zur Fehleranalyse nicht austauschen zu müssen.

Eine Vertreterin der amerikanischen Firma PALL Cooperation hat Ansätze und bisherige Verfahren zur Kabinenluftfilterung vorgestellt und erläutert. Die klassische seit den 90er Jahren eingesetzten Verfahren wie HEPA Filter sind technisch nicht in der Lage dieser chemischen Kontamination zu begegnen.

Kombinationen verschiedener Filtrationstechniken sind vielversprechend, werden aber wohl zunächst nur für den Einbau in Flugzeuge die sich in der laufenden Produktion befinden, ggf. durch Designanpassungen, möglich sein um eine optimale Effizienz zu gewährleisten. Natürlich nur wenn die Systeme von den Herstellern nachgefragt und somit auch produziert werden.

Mittels UV-Strahlung regenerative Oxidationskatalysatoren und speziell imprägnierte Kohlefaserverbundstofffilter können zukünftig effektive Schutzmaßnahmen gegen Kabinenluftkontamination durch Gefahrstoffe sein.

Nachrüstlösungen sind ebenso möglich wenngleich technisch schwieriger umzusetzen. Eine optimale Filtration ist auch temperaturabhängig und somit nicht beliebig in den Luftkreislauf, der bisher durch die Triebwerke führt (Bleed-air), einbaubar. Einige Systeme sind seit längerem in der Erprobungsphase mit scheinbar geringem bis mäßigem Erfolg.

Dr. Michaelis was awarded her PhD in Safety Science - 'Health and Flight Safety Implications from Exposure to Contaminated Air in Aircraft' from the University of New South Wales (UNSW) in Sydney, in 2010.

Susan Michaelis war Pilotin und ist Gründungsmitglied der GCAQE. Nicht zuletzt Ihrer unermüdlichen Arbeit ist es zu verdanken, dass wir dem Ziel einer schadstoffarmen Kabinenluft ein Stück näher kommen. Wir gratulieren Susan Michaelis zur Verleihung des Dokortitels.

Susan Michaelis hat die Ergebnisse der globalen Forschung zusammengefasst, die unter das aerotoxische Syndrom fallen. Neben der Aufklärung von Kabinenmitarbeitern und Passagieren müssen Lösungen erarbeitet werden. Die Kabinenluftqualität muss durch den Einbau von Sensoren überwacht werden. Filteranlagen und weitere technische Modifikationen müssen entwickelt werden um bestehende und im Bau befindliche Flugzeugmuster nachzurüsten. Design- und Philosophieumstellungen wie das „Bleed-air free Aircraft“ (die Frischluft wird nicht durch die Triebwerke sondern am Flugzeugrumpf entnommen) müssen sich bei der Flugzeug- und Triebwerkshersteller Industrie durchsetzen. Das Ziel muss eine unabhängig überprüfte und überprüfbare Kabinenluftqualität sein, die sicherstellt dass Menschen nicht zu Schaden kommen oder chronisch erkranken.

Wir bedanken uns nicht zuletzt für die Organisation der Konferenz bei der GCAQE und der Gewerkschaft UNITE sowie bei allen Teilnehmern für die zahlreichen Beiträge und zu Verfügung gestellten Informationen und Forschungsergebnissen.

Andreas Sitek UFO AG Gesundheit

NEWS TICKER Kontaminierte Kabinenluft

September 2011

Das norwegische Staatsinstitut für Arbeitsumwelt hat nach Angaben des Nachrichten-Magazins „n-tv“ die Substanz Trikresylphosphate (TCP) unlängst in der Kabinenluft nachgewiesen. Quelle <http://www.n-tv.de/wissen/Flugpassagiere-haben-TCP-im-Blut-article4331796.html>

"Die Regierung und die Airlines sind bislang ihrer Fürsorgepflicht für die Passagiere und Bediensteten nicht nachgekommen", sagte der Grünen-Parlamentarier Markus Tressel nach "Spiegel" Angaben. Die neuen Erkenntnisse setzten Hersteller und Airlines unter Druck, die eine Gesundheitsgefahr bislang abstreiten.

Quelle: Der Spiegel Ausgabe 38/2011.

Ein gänzlich neues Verfahren wurde von Wissenschaftlern der Universität von Nebraska entwickelt, die in einer jüngst veröffentlichten Untersuchung erstmals nach einem Flug gesundheitsschädliche Organophosphate im Blut von Passagieren nachweisen konnten. Das Blut sei jeweils ein bis zwei Stunden nach dem Flug abgenommen worden, schreiben die Forscher. Sie konnten TCP jedoch nicht direkt, sondern nur über ein Abbauprodukt nachweisen.

Nach drei bis sieben Monaten sei die Substanz bei keinem von vier untersuchten Langzeitprobanden nachgewiesen worden, die zuvor TCP im Blut hatten.

Abgeordnete informieren sich über das Thema "Kontaminierte Kabinenluft" im Bundestag. Der Ausschuss für Tourismus tagte am Mittwoch, den 21.09.2011.

Auszüge aus der Pressemitteilung des Bundestages vom 21.09.2011:

In einem Expertengespräch des Tourismusausschusses am Mittwoch sagte das Cockpit-Vorstandsmitglied Jörg Handweg, bislang seien die Fluglinien der Forderung nach einer umfassenden Untersuchung nicht nachgekommen, obwohl zahlreiche Studien auf eine Gesundheitsgefährdung hinwiesen. Abgeordnete aller Fraktionen zeigten sich in der Sitzung des Ausschusses alarmiert und erkundigten sich intensiv bei den geladenen Experten nach neuesten Erkenntnissen.

Die Antworten der Sachverständigen vermittelten ein widersprüchliches Bild: Während etwa die Leiterin der Forschung der Global Cabin Air Quality Executive, Susan Michaelis, einen Zusammenhang von kontaminierter Kabinenluft und gesundheitlichen Beeinträchtigungen sowie der Flugsicherheit bejahte, betonte der Airbus-Experte Andreas Bezold unter Verweis auf „zahlreiche Messungen seit den 90er-Jahren“, dass die „Luft an Bord von Verkehrsflugzeugen“ von „einwandfreier Qualität“ sei.

Mehrere Abgeordnete stellten in dem Expertengespräch die Überlegung an, die Luft für die Flugzeugkabinen nicht mehr in den Triebwerken abzapfen. Schließlich werde auch beim Auto die Luft für die Klimaanlage nicht neben dem Auspuff angesaugt. Quelle Pressemitteilungen Deutscher Bundestag.

Lesen Sie den ganzen Artikel nach unter:

http://www.bundestag.de/presse/hib/2011_09/2011_364/04.html

Lufthansa Cargo plant vorerst ohne Nachtflüge aus Frankfurt



Zum erstmöglichen Termin will Lufthansa wieder nächtliche Frachtflüge aus Frankfurt anbieten

Die Lufthansa plant auch für den kommenden Sommer keine Nachtflüge seiner Frachtflieger aus Frankfurt. Grund sei die fehlende Rechtssicherheit, bestätigte ein Sprecher der Lufthansa Cargo am Dienstag einen Bericht der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“. Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig will erst Mitte März über die Nachtflugregelung am größten deutschen Flughafen verhandeln, wo seit Ende

Oktober ein vorläufiges Nachtflugverbot gilt. Der Zeitpunkt für die Entscheidung steht bislang nicht fest.

Es sei völlig unklar, wann und wie viele Nachtflüge genehmigt würden, sagte Lufthansa-Cargo-Sprecher Nils Haupt. Die Planungen für den Sommer-Flugplan müssten aber noch in diesem Dezember abgegeben werden. Daher habe die Lufthansa Cargo keine Wahl: „Wir können nicht zwei

verschiedene Flugpläne erstellen und uns hinterher den passenden aussuchen. Es wäre unverantwortlich, jetzt für den Sommer Nachtflüge aus Frankfurt zu planen." Die Lufthansa ist in der Folge auf der Suche nach einem deutschen Flughafen, von dem aus sie nächtliche Frachtflüge abwickeln kann. Derzeit starten einige Lufthansa-Cargo-Maschinen aus Köln-Bonn, wo es allerdings Widerstand gegen die Verlagerung gibt. Die Flugzeuge werden vorher in Frankfurt beladen und „hüpfen“ am Abend ins Rheinland, wo dann eine andere Crew zu den ursprünglich geplanten Zeiten losfliegt. Ab Januar soll zudem eine McDonnell-Douglas MD11 dauerhaft in Köln/Bonn stationiert werden, um von dort den Nachtsprung nach Nordamerika anbieten zu können. Grundsätzlich kommen auch noch die nachts offenen Flughäfen in Hahn und Leipzig für die Frachtflieger der Kranich-Linie infrage. In Sachsen operiert bereits die Lufthansa-Tochter Aero Logic, während die Flughäfen in Westdeutschland für die Kundschaft näher sind. Auf dem Flughafen Hahn im Hunsrück ist die Lufthansa bislang aber nicht vertreten. Man werde zum erstmöglichen Termin wieder nächtliche Frachtflüge aus Frankfurt anbieten, machte Haupt klar. Man sei im Frachtgeschäft einfach auf die Verbindung zu den Passagiermaschinen angewiesen, in deren Laderäumen etwa die Hälfte des Gesamtvolumens transportiert werde. Das Drehkreuz Frankfurt werde daher immer eine wichtige Rolle im Cargo-Netz der Lufthansa spielen. (dpa)

Lufthansa Cargo erwartet keinen Einbruch bei der Luftfracht

Die Frachtochter der Lufthansa erwartet für das kommende Jahr keinen Einbruch ihres Geschäfts. Speziell die Luftfracht gilt allgemein als einer der Frühindikatoren für die Weltwirtschaft, die sich immer mehr eintrübt. Als wahrscheinlichstes Szenario sehe er einen leichten Anstieg des Umsatzes zwischen Null und fünf Prozent, erklärte der Produktvorstand von Lufthansa Cargo, Andreas Otto, am Montagabend vor Journalisten in Frankfurt. Auf Grundlage der Buchungen und intensiver Gespräche mit den wichtigsten Kunden sehe er keine Anzeichen für einen Einbruch wie im Jahr 2009. Lufthansa Cargo sei allerdings jederzeit in der Lage, flexibel auf eine mögliche Nachfrageschwäche zu reagieren und nötigenfalls das Platzangebot drastisch um bis zu 25 Prozent zu reduzieren. Für diesen Fall würden Frachtflieger vorübergehend am Boden abgestellt, ohne sie komplett in der Wüste stillzulegen, erklärte der Luftverkehrsmanager. Otto räumte allerdings Schwierigkeiten auf dem bisher zuverlässigen Wachstumsmarkt China ein. Bei abnehmender Nachfrage würden die heimischen Fluggesellschaften dort bevorzugt, so dass für Lufthansa Cargo 2011 erstmals das Geschäft aus China zurückgehe. Man habe bereits als Reaktion zwei Frachtmaschinen nach Nordamerika verlagert und fliege dort Houston und Los Angeles zusätzlich an. Die anhaltenden Schwierigkeiten mit der 25-prozentigen Beteiligung an dem chinesischen Frachtunternehmen Jade will die Lufthansa nach den Worten Ottos bis zum Jahresende ausräumen. Dabei stünden alle Optionen bis zum Verkauf der Anteile im Raum. Er werde allerdings um Jade kämpfen. Das Gemeinschaftsunternehmen gilt als von Beginn an unterkapitalisiert. Otto sieht derzeit den Partner Air China am Zug, der entscheiden müsse, ob er mit Lufthansa bei Jade kooperiert. Der Frachtmanager sagte zu den Folgen des vorläufigen Nachtflugverbots am Hauptdrehkreuz Frankfurt, allein in diesem Jahr entstehe daraus ein Verlust von rund 15 Millionen Euro. Die Beschränkungen führten zu Flugstreichungen und kostenträchtigen Umplanungen der Abflüge und Umläufe. Seit dem 30. Oktober darf am Frankfurter Flughafen zwischen 23 und fünf Uhr nicht gestartet und gelandet werden.



Lufthansa Cargo hat daraufhin sein Investitionsprogramm von rund einer Milliarde Euro für neue Frachtflugzeuge und Gebäude vor allem am Drehkreuz Frankfurt auf Eis gelegt. Man müsse zunächst die endgültige Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu den Nachtflügen abwarten, sagte Otto. Danach richte sich der Umfang der Investitionen am Drehkreuz. Vorläufig lässt die Lufthansa wöchentlich fünf Frachtflieger nach China in Köln zwischenlanden. Ab Januar soll dort ein Frachter stationiert werden, der nahezu täglich nach Nordamerika fliegt. Eine sehr gute Entwicklung bei der Fracht habe der Flughafen Wien genommen. (dpa)

Grüne fordern mehr Transparenz bei Nachtflügen



Die hessischen Grünen fordern mehr Informationen über nächtliche Ausnahme Flüge am Frankfurter Flughafen. Die von Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) angekündigte Transparenz sei "nichts anderes als ein Verschleierungsversuch", sagte der Grünen-Landtagsabgeordnete Frank Kaufmann laut Mitteilung am Dienstag in Wiesbaden. Seit kurzem kommuniziert das Verkehrsministerium jeden nächtlichen Flug, der als Ausnahme genehmigt wird, über das Internet. Kaufmann bemängelte: "Die entscheidenden Informationen über die jeweiligen Gründe für die

Ausnahmen fehlen." Präzise Angaben seien unverzichtbar, um die Ruhestörungen nachvollziehbar zu machen. Zudem müsse die Stichhaltigkeit der Begründungen hinterfragt werden. "Wir werden nicht nachlassen, für wirkliche Transparenz in Sachen Nachtflüge zu sorgen", sagte Kaufmann weiter. Die CDU-Fraktion des hessischen Landtags hat eine Arbeitsgruppe zum Fluglärm gegründet. Sie soll Maßnahmen zur Entlastung der Bevölkerung prüfen und Lösungsvorschläge erarbeiten. "Dazu gehören etwa der aktive und der passive Schallschutz sowie die Flugroutenplanung", sagte der Fraktionsvorsitzende Christian Wagner. Auch das Landeverfahren werde überprüft. Da die Fluggesellschaften vom Flughafenausbau profitierten, "müssen diese auch einen Teil der Kosten zur Lärmreduzierung tragen, zum Beispiel durch längere Anflugverfahren", erklärte Wagner. (dpa)

Rheinland-Pfalz dringt auf andere Flugrouten

Die rheinland-pfälzische Landesregierung dringt wegen der gestiegenen Lärmbelastung durch die neue Landebahn am Frankfurter Flughafen auf geänderte Flugrouten. "Es ist ja so, dass von Worms bis Bad Kreuznach und hier in der Landeshauptstadt in vielen Bereichen die Lärmsituation sich ins Unerträgliche gesteigert hat", sagte Infrastrukturminister Roger Lewentz (SPD) am Montag in Mainz. "Wir haben Spitzenwerte vermeldet bekommen bis auf 70 Dezibel." Dies entspricht etwa dem Lärm eines Staubsaugers. Deshalb habe er gefordert, dass Rheinland-Pfalz bei der neuen Arbeitsgruppe der hessischen Landesregierung mitmache. Er schlug vor, dass auch ein oder zwei rheinland-pfälzische Kommunen teilnehmen. Das Gremium aus Experten, Fraport, Deutscher Flugsicherung, Lufthansa, hessischer Regierung, der Flugkommission, dem Land Rheinland-Pfalz sowie den Kommunen Wiesbaden und Offenbach wolle zügig tagen und ausloten, inwieweit Verbesserungen bei den Flugrouten erreicht werden können. Lewentz sagte: "Wir müssen die Anflughöhen ins Auge fassen." Sie sollten vor allem über der Mainzer Universitätsklinik und einigen Stadtteilen angehoben werden. Das Land prüfe auch, ob die Vorgabe des vorläufigen Nachtflugverbots eingehalten werde. Die Arbeitsgruppe tagte am Montag zum ersten Mal. Zunächst war nicht geplant, dass Rheinland-Pfalz teilnimmt. (dpa)



Lufthansa-Flüge müssen mit längeren Arbeitszeiten rechnen

Lufthansa-Beschäftigte müssen mit einer Verlängerung ihrer Arbeitszeit rechnen. Das Unternehmen wolle seine Kosten weiter senken, dazu müsse auch beim Personal gespart werden, berichtete die "Wirtschaftswoche" unter Berufung auf Vorstandschef Christoph Franz. "Richtig ist, dass wir langfristig nicht mehr tragbare Lohnzusatzkosten und Altersversorgungskosten

abbauen müssen, wenn wir im europäischen Mittelstreckengeschäft wettbewerbsfähig werden wollen", sagte Franz dem Magazin. Der Lufthansachef betonte: «Auf Dauer sind 38,5 Arbeitsstunden pro Woche einfach zu wenig. Das letzte, was Mitarbeiter wollen, ist, dass wir ihnen quasi die Salamischeibe vom Lohnzettel nehmen. Aber ohne Lohnkürzungen müssen wir an andere Dinge heran». Franz ließ offen, ob ein neues Modell, bei dem in Berlin Mitarbeiter zu für das Unternehmen günstigeren Konditionen beschäftigen werden, auf andere Konzern-Bereiche übertragbar ist: "Ich sehe da zunächst keine Grenze. Aber seriös können wir erst antworten, wenn das Projekt eine Zeit gelaufen ist." (dpa)

Lufthansa Cargo legt Milliarden-Investition auf Eis

Lufthansa Cargo verschiebt den Kauf neuer Frachtmaschinen

Die Frachtfluggesellschaft Lufthansa Cargo legt wegen des vorläufigen Nachtflugverbots in Frankfurt geplante Investitionen in Milliardenhöhe auf Eis. „Wir haben ein Moratorium verhängt“, sagte ein Sprecher der Frachtparte von Europas größter Fluggesellschaft am Mittwochabend der Finanz-Nachrichtenagentur „DPA-AFX“. Die Unsicherheit sei einfach zu groß, ob das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig bei seiner anstehenden Entscheidung im



kommenden Frühjahr das absolute Nachtflugverbot bestätige oder Ausnahmen zulasse. Eigentlich wollte Lufthansa Cargo bis Ende des Jahrzehnts eine Milliarde Euro in neue Flugzeuge und ein neues Logistikzentrum stecken. Das Frachtzentrum in Frankfurt stammt aus den 1980er Jahren und gilt als veraltet. Ein Neubau ist seit langem geplant. Zudem hat Lufthansa Cargo bei Boeing fünf Frachtmaschinen aus der 777-Familie bestellt. Die Vorplanungen für das Logistikzentrum hätten bereits begonnen, sagte der Sprecher. Das Management hatte die Umsetzung allerdings stets davon abhängig gemacht, welche Nachtflugregelung nach dem Bau der neuen Landebahn in Frankfurt gilt. Nun will das Unternehmen das Urteil der Leipziger Richter abwarten. Ein Termin ist für März angesetzt. (dpa)

Chinesischer Transportminister erwartet harte Zeiten für die Schifffahrt



Der chinesische Transportminister Li Shenglin will das die entsprechenden Institutionen in den nächsten zwölf Monaten die Markteinführung von bestellten Schiffen im Container und Schüttgutbereich begleiten. Er sagte auf einer Schifffahrtskonferenz in Hainan, dass das Transportministerium den Schiffbau im Lande kontrollieren will und sprach laut der Nachrichtenagentur Bloomberg von schlechteren Zeiten als in 2008. Die chinesischen Schiffbauer und Reedereien sind schwer von dem momentanen Tarifverfall betroffen. „Die Reedereien des Landes traten aggressiv in den

Markt für kleinere Containerschiffe und Schüttgutfrachter ein. Häufig wurde der Markt mit Schiffen geflutet, die durch Staatsbanken finanziert wurden. Dadurch gibt es nun zu viele Bestellungen in diesem Bereich. Zudem sind Käufer nun an den größeren Schiffen koreanischer Werften interessiert. Daher leiden nun die chinesischen Werften“, sagte Li. Cosco und China Shipping haben ebenfalls Verluste angemeldet. „Die staatlichen Reedereien haben versucht, aggressiv ihren Marktanteil zu erhöhen, doch besitzen sie immer noch nicht die Größenvorteile der Marktführer. Daher leiden sie besonders unter den niedrigen Tarifen“, berichtet Bloomberg. Trotzdem soll der Containerschiffbereich um vier bis fünf Prozent wachsen. Im Luftfrachtbereich sollen es null Prozent sein. (rup)

Duisburger Häfen erwarten Rekordumschlag für 2011

Die bereits zur Jahresmitte erkennbare positive Entwicklung bei den Umschlagzahlen hat sich in den Duisburger Häfen im Laufe des zweiten Halbjahres weiter fortgesetzt. So erwartet die Duisport-Gruppe für die Duisburger Häfen, inklusive der privaten Werkshäfen, ein Gesamtumschlagsvolumen von etwa 130 Millionen Tonnen in 2011. Das teilte Duisport am Montag in Duisburg mit. Von den erwarteten 130 Millionen Tonnen Gesamtumschlagsvolumen entfallen laut Duisport 64 Millionen Tonnen auf die Häfen der Duisport-Gruppe. „Auch wenn sich die



Entwicklung leicht abkühlt, werden wir im Laufe des Geschäftsjahres das beste Ergebnis in der Geschichte des Duisburger Hafens realisieren“, sagte Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG. Beim erlösrelevanten Schiffs- und Bahnumschlag in den Häfen der Duisport-Gruppe werde mit 33 Millionen Tonnen ebenfalls ein exzellentes Ergebnis erwartet. Besonders erfreulich sei hierbei die Steigerung im Schiffsumschlag von aktuell über 20 Prozent. Bei den Gütergruppen hätten sich die Bereiche Kohle, Eisen und Stahl sowie die Chemie überproportional positiv entwickelt. Auch im Containerumschlag steuere die Duisport-Gruppe auf ein neues Rekordergebnis zu. In den Monaten Januar bis einschließlich Oktober seien bei den drei Verkehrsträgern Schiff, Bahn und LKW über 2,1 Millionen TEU (Standardcontainer) umgeschlagen worden. „Wir gehen davon aus, dass die Duisport-Gruppe bis zum Jahresende das Ergebnis des vergangenen Jahres mit 2,25 Millionen TEU deutlich übertreffen wird“, so Staake. Dieser überaus positiven Entwicklung werde im Duisburger Hafen durch den weiteren Aus- und Neubau von wichtigen Infra- und Suprastrukturprojekten Rechnung getragen. Neben einem neuen KV-Terminal, welches die Duisport-Gruppe in Hohenbudberg im Süden des Logport-Areals errichte, erweitere die RBH, eine hundertprozentige Tochter von DB Schenker, ihre Kapazitäten auf der sogenannten Kohleinsel im Duisburger Hafen, so Duisport weiter. Hier würden die Kapazitäten bis zum Jahr 2014 deutlich ausgebaut. Darüber hinaus errichte die Deutsche Bahn im Norden des Duisburger Hafens das erste von deutschlandweit zwei sogenannten Mega-Hubs für den Kombinierten Verkehr (KV). „Diese strategischen Weichenstellungen schaffen exzellente Voraussetzungen für zukünftiges Wachstum im Güterverkehr“, so Erich Staake weiter. (jko)

Recht u. Urteile

Erst Dienstwagen demoliert und dann vertuscht

Ein Mann verursachte mit seinem Dienstwagen innerhalb von neun Jahren sechs Unfälle. Dabei erzählte er seinem Arbeitgeber stets, nicht er habe den Unfall verursacht, sondern andere, unbekannte Fahrzeuge seien während seiner Abwesenheit mit dem geparkten Dienstwagen kollidiert. Beim sechsten Unfall stiftete der Kläger sogar einen Kollegen an, seine Unfallversion wahrheitswidrig zu bestätigen.

Arbeitgeber kündigt fristlos



Als der Schwindel aufflog, erklärte der Arbeitgeber die fristlose und hilfsweise fristgerechte Kündigung. Das Arbeitsgericht Dresden noch hielt die fristlose Kündigung für unberechtigt und ermöglichte dem Kläger die Weiterbeschäftigung bis zum Ende der Kündigungsfrist. Auf die Berufung des Arbeitgebers hob jetzt das Sächsische Landesarbeitsgericht dieses Urteil auf und erklärte die fristlose Kündigung für wirksam. Der Kläger habe schließlich durch seine unwahren Unfallschilderungen verhindert, dass der Arbeitgeber Schadensersatzansprüche gegen ihn

geltend machen könne. Zudem habe er auch noch einen Kollegen in die Sache verstrickt. (mp)

Landesarbeitsgericht Chemnitz Urteil vom 28. April 2011 Aktenzeichen: 1 Sa 749/10

Bei unklarer Vorfahrtsregel zur Not halten

Ein Autofahrer muss bei unklarem Vorfahrtsrecht notfalls anhalten. Das hat das Landgericht Saarbrücken in einem nun bekanntgewordenen Urteil entschieden. Das Gericht verwies dabei auf das sogenannte allgemeine Rücksichtnahmegebot der Straßenverkehrsordnung. Demnach muss ein Fahrer von der für ihn ungünstigeren Situation ausgehen, also dass er keine Vorfahrt hat. Die Richter gaben damit der Schadensersatzklage eines Autofahrers nur teilweise statt. Der Kläger hatte behauptet, der Unfallgegner sei ohne abzuwarten von rechts aus einer Zufahrt gekommen. Das Landgericht befand allerdings: Da diese geteert gewesen sei, hätte es sich auf den ersten Blick auch um eine Nebenstraße handeln können, bei der die Regelung rechts vor links gegolten hätte. Daher hätte der Kläger besonders vorsichtig fahren müssen, um notfalls anzuhalten. Haften müssen nun beide Unfallgegner zu gleichen Teilen. (dpa)

*Urteil des Landgerichts Saarbrücken
Az.: 13 S 17/11*

Benachteiligung des Betriebsrates muss feststellbar sein

Befristet beschäftigte Betriebsratsmitglieder, die im Gegensatz zu ihren Kollegen kein Übernahmeangebot erhalten, können eine Benachteiligung geltend machen. Diese muss aber tatsächlich feststellbar sein. Das geht aus einem Urteil des Landesarbeitsgerichts Berlin-Brandenburg hervor. Im konkreten Fall wurde ein Betriebsratsmitglied als einziger Arbeitnehmer nicht in eine unbefristete Anstellung übernommen. Die Richter stellten zwar klar, dass hierin eine verbotene Benachteiligung liegen könne. Nachweisen ließ sich das jedoch nicht. Insbesondere hatte der Arbeitgeber anderen Betriebsratsmitgliedern eine Festanstellung angeboten. (nck)



Landesarbeitsgericht Berlin-Brandenburg
Urteil vom 04.11.2011
Az.: 13 Sa 1549/11

IMPRESSUM

Verantwortlich im Sinne der Presse:

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

Bankverbindung:

IVTV e.V. Vereinigte Volksbank Weiterstadt

BLZ 508 624 08

Kontonummer. 112615

Vereinsregister Frankfurt a.M. VR 7108

IVTVeV@aol.com

www.ivtvev.de

Baumgartenstraße 37

64331 Weiterstadt

tel. 06150-3929fax. 06150-544759



Neues Hoffen

Für das Neue Jahr ein neues Hoffen,
Altes endlich abgelegt
Für Neues frisch und offen.
Die Spuren sind gelegt.
Die Natur wird immer wieder grün
Auch im Herzen kann es wieder blühen.
Sei froh für so viel altes Leben
Das du dem neuen Jahr kannst übergeben.