

## **Brennstoff-Fachhändler erfolgreich zertifiziert**

Bereits Mitte Juni fand die Zertifizierung im Unternehmen:

### ***Brennstoffe Gernot Rüdiger in Dippoldiswalde***

statt. Das Unternehmen wurde 2016 zum ersten Mal zertifiziert und konnte diese erfolgreich verteidigen. Insgesamt abreiten 5 Mitarbeiter im Unternehmen. Zu den Besonderheiten gehört, dass Rüdiger als Fachbetrieb nach Wasserhaushaltsgesetz für Tankreinigung und Tankbau durch die ÜWG SHK bis 2019 zertifiziert ist.



## **Dr. Helmar Rendez zum Vorstandsvorsitzenden des DEBRIV gewählt**

Dr. Helmar Rendez ist neuer Vorstandsvorsitzender des Deutschen Braunkohlen-Industrie-Vereins (DEBRIV). Der LEAG-Vorstandsvorsitzende wurde von der Mitgliederversammlung anlässlich des diesjährigen Braunkohlentages in Halle/Saale in sein neues Amt gewählt. Neuer stellvertretender Vorsitzender wurde Dr. Lars Kulik. Der DEBRIV verabschiedete auch den bisherigen Vorsitzenden des Vorstands, Matthias Hartung, und dankte ihm für die langjährige erfolgreiche Tätigkeit für die Branche. Hartung gehörte seit 2004 dem Vorstand des Verbandes an und war von 2006 bis 2010 sowie von 2014 bis 2018 dessen Vorsitzender.

## **DEBRIV kritisiert neuen Szenariorahmen**

In einem Schreiben an Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier kritisiert der Vorstandsvorsitzende des DEBRIV, Helmar Rendez, den neuen Szenariorahmen 2019-2030 für den Netzentwicklungsplan Strom. In einem Zusatzszenario nehmen die Übertragungsnetzbetreiber jetzt an, dass 2025 die Stromerzeugungskapazitäten der Braunkohlenkraftwerke bei nur noch 9,4 Gigawatt (GW) liegen. Diese Festlegung sei realitätsfern, schreibt Rendez. Nach Ansicht der Braunkohlenindustrie sei ein solcher Rückgang auf Grund der Marktentwicklung nicht erkennbar. Im aktuellen Szenariorahmen wurde die maximale Betriebsdauer der Braunkohlenanlagen von bisher schon unrealistischen 40 bis 50 Jahre auf 35 bis 45 Jahre herabgesetzt. Bei diesen Annahmen, so der DEBRIV, wären viele Kohlenkraftwerke bereits heute nicht mehr in Betrieb und eine stabile Stromversorgung in Deutschland nicht mehr gewährleistet. Unter den im neuen Szenariorahmen formulierten Voraussetzungen verlören die Unternehmen der Braunkohlenindustrie bis 2025 mehr als die Hälfte ihrer Kraftwerkskapazität mit den bekannten Domino-Effekten für Tagebaue und Reviere. Ein solcher Strukturbruch widerspricht den Zielen der Regierungskoalition und den Aufgabenstellungen der Kommission zum Strukturwandel in den Kohlenregionen. Rendez forderte, Irritationen über die Zukunft der Braunkohle zu unterbinden. Weitere Informationen vom Deutschen Braunkohlentag 2018 in Halle/Saale: <https://www.braunkohle.de/>

## **Wie gefährlich sind Stickoxide in Dieselabgasen wirklich?**

### **Der renommierte Lungenexperte Prof. Dr. Dieter Köhler hält die Diskussion über Gesundheits-gefahren durch Diesel-Abgase für hysterisch.**

6.000 Menschen sterben jedes Jahr vorzeitig wegen der hohen Stickoxid-Belastung. Das zeigt eine aktuelle Studie des Umweltbundesamtes. Die Gesundheitsgefahren durch Feinstaub und Stickoxide werden aufgebauscht, sagt dagegen der unabhängige Lungenspezialist Prof. Dr. Dieter Köhler.

Schon wer in der Weihnachtszeit die Kerzen des Adventskranzes anzünde, überschreite schnell die in der EU geltenden Stickoxid-Grenzwerte. Die liegen für die Außenluft derzeit bei 40 µg/m<sup>3</sup> (Mikrogramm pro Kubikmeter). In derart geringen Dosen sei Stickoxid überhaupt nicht gefährlich, sagt der nach eigener Aussage unabhängige Lungenspezialist Prof. Dr. Dieter Köhler:

Am Arbeitsplatz liegt der Grenzwert bei 950 Mikrogramm. In der Schweiz sogar bei 6.000 Mikrogramm. Und Raucher kommen pro Tag sogar auf über 100.000 Mikrogramm. Raucher müssten schon nach wenigen Wochen umkippen, wenn Stickoxide so gefährlich seien wie in mehreren aktuellen Studien dargestellt.

Der langjährige Präsident der Deutschen Gesellschaft für Pneumologie wirft den Machern der Feinstaub-Studien Fehler vor. Er sagte MDR JUMP:

In der aktuellen Studie hat man die Landbevölkerung mit der Stadtbevölkerung verglichen und festgestellt, dass die Menschen in der Stadt etwas eher sterben. Allerdings sieht man in vielen anderen Studien, dass die Lebensweise zwischen Stadt und Land völlig verschieden ist.

Andere Faktoren wie die Einnahme von Medikamenten, Alkoholkonsum oder sportliche Aktivitäten hätten hundertmal so großen Einfluss auf die Gesundheit wie die Belastung mit Stickoxiden. Folglich seien Diesel und Stickoxide nicht so gefährlich wie behauptet, so der unabhängige Forscher. Aus seiner Sicht müssten daher die EU-weit geltenden Grenzwerte angepasst werden – nach oben.

Quelle: MDR 14.03.2018

## **Hintergrundinfos NO<sub>2</sub> nicht ganz einfach zu erklären, aus der Seite des UBA**

Der **EU-Grenzwert** (Jahresmittelwert) für die Stickstoffdioxidkonzentration (NO<sub>2</sub>) in der **Außenluft** beträgt **40 µg/m<sup>3</sup>** – der **Arbeitsplatzgrenzwert ist mit 950 µg/m<sup>3</sup>** wesentlich höher. Ein Arbeitsplatzgrenzwert ist ein Wert für die zeitlich begrenzte Belastung gesunder Arbeitender, während durch NO<sub>2</sub> in der Außenluft auch empfindliche Personen rund um die Uhr betroffen sein können.

Der **Arbeitsplatzgrenzwert** hat unter anderem einen anderen Zeit- und Personenbezug als der Grenzwert für die Außenluft: Der Wert gilt für gesunde Arbeitende an acht Stunden täglich und für maximal 40 Stunden in der Woche.

Stickstoffdioxid in der **Außenluft** sind hingegen alle Menschen rund um die Uhr ausgesetzt, wenngleich die Konzentration je nach Aufenthaltsort schwanken kann. Gerade empfindliche Personen wie Kinder, Schwangere, alte Menschen oder Menschen mit Vorerkrankungen wie Asthma reagieren zum Teil wesentlich sensibler auf Umwelteinflüsse. Grundlage von Grenzwerten für Schadstoffe in der Außenluft sind deren langfristige, über Jahrzehnte hinweg in Studien beobachtete gesundheitliche Auswirkungen auf die jeweils untersuchten Bevölkerungsgruppen.

Für Büroarbeitsplätze sowie Privaträume finden MAK-Werte keine Anwendung. Hier gelten vielmehr die Richtwerte des Ausschusses für Innenraumrichtwerte (AIR), vormals Ad-hoc-Arbeitsgruppe der Innenraumlufthygienekommission (IRK) und der Arbeitsgemeinschaft der Obersten Landesgesundheitsbehörden (AOLG)). Die Innenraumlufthygienekommission leitete in den 1990er Jahren einen sog. „Richtwert II“ für **Stickstoffdioxid in der Innenraumluft von 60 µg/m<sup>3</sup>** (Wochenmittelwert) ab.

## **Bundeswirtschaftsminister: Braunkohle-Ausstieg nicht vor 2030**

Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier geht es beim Kohleausstieg vor allem um die Sicherung von Arbeitsplätzen. Einen Braunkohle-Ausstieg Deutschlands vor 2030 werde es deshalb nicht geben, sagt er.

Deutschland wird aus der Braunkohle-Verstromung nicht vor 2030 aussteigen. Das sagte Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) am Samstag exklusiv dem rbb - drei Tage bevor die Kohlekommission ihre Arbeit aufnimmt. Diese soll sich um Klimaschutz und die Schaffung neuer Arbeitsplätze in den Kohleregionen kümmern.

Es sei seine feste Absicht, zunächst über Arbeitsplätze zu sprechen, danach über den Strukturwandel und erst zum Schluss über die Frage, in welchen Regionen Deutschlands Kohlekraftwerke und Tagebaue möglicherweise stillgelegt werden, sagte Altmaier.

Altmaier will im Strukturwandel mehr Arbeitsplätze

Am Montag wird Altmaier in Schwarze Pumpe (Spree-Neiße) zum Lausitzdialog erwartet, um über die Strukturentwicklung der Kohleregion zu sprechen. Die Teilnahme des Bundeswirtschaftsministers ist mit Blick auf die Kohlekommission des Bundes von besonderem Interesse.

Dort geht es unter anderem um Strukturhilfen für Kohleregionen und um ein Ausstiegsdatum aus der Kohleverstromung. Altmaier wolle den Strukturwandel so gestalten, dass es am Ende mehr und nicht weniger Arbeitsplätze in der Region gibt. Dafür stehe er persönlich, so der CDU-Politiker. In der Lausitz hängen 15.000 direkte und indirekte Arbeitsplätze an der Kohle.

Quelle: RBB 23.06.2018

## **Infos vom Staatsbetrieb für Mess- und Eichwesen**

### **Zentrale Anzeigepattform für Verwender neuer oder erneuerter Messgeräte zur Anzeigepflicht nach Paragraph 32 MessEG**

Die Verwender neuer oder erneuerter Messgeräte sollten diese Anzeigepattform nutzen. Nähere Informationen sind direkt auf der Eingabeseite zu finden.

## **Neue Kurzform der Instandsetzungsbenachrichtigung**

Ab sofort kann nach Instandsetzungen in Sachsen die neue Kurzform einer Instandsetzungsbenachrichtigung zur Information der zuständigen Behörde über eine durchgeführte Instandsetzung genutzt werden (zu finden auch unter "Anträge und Formulare"). Es handelt sich um ein elektronisch ausfüllbares Formular, welches elektronisch oder schriftlich übermittelt werden kann. Eine Kurzinformation erläutert den Umgang damit.

## **Änderung der Mess- und Eichverordnung zum 16. August 2017**

Die Mess- und Eichverordnung (MessEV) wurde in einigen Passagen überarbeitet und trat in geänderter Form am 16. August 2017 in Kraft. Die Überarbeitung diente insbesondere der Anpassung einiger Vorschriften und der Behebung redaktioneller Fehler.

Zu den wesentlichen Änderungen zählen u. a.:

- § 15 Absatz 1 fordert nunmehr, dass bei aus einem Drittstaat eingeführten Messgeräten auch Zeichen oder Name oder Fabrikmarke und zustellungsfähige Anschrift des Einführers angebracht sein müssen. In ähnlicher Weise wurde § 16 Nummer 1 erweitert.
- Gespeicherte Gewichtswerte für Kraftfahrzeuge dürfen nun wieder ohne Nebenbedingung zur Bestimmung von Netto-Wägewerten beladener Kraftfahrzeuge herangezogen werden (§ 26 Absatz 2 Satz 2 ist entfallen).
- Ab dem 1. Januar 2019 muss der Feuchtegehalt von Holz mit dem Mess- und Eichrecht entsprechenden Geräten bestimmt werden (§ 58 Absatz 6).

Link zur Seite und den Formularen: <http://www.eichamt.sachsen.de/index.html>

## **Anwendungsbereich der UVV „Fahrzeuge“ - DGUV Vorschrift 70**

Die DGUV Vorschrift 70 - Unfallverhütungsvorschrift Fahrzeuge vom 01.10.1990, in der Fassung vom 01.01.1997, aktualisierte Fassung 2000, mit Durchführungsanweisungen vom 01.01.1997 (vormals BGV D29) schreibt in § 57 vor, dass Fahrzeuge bei Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich, durch einen Sachkundigen auf ihren betriebssicheren Zustand prüfen zu lassen sind.

Nach der Begriffsbestimmung in § 2 Abs.1 DGUV Vorschrift 70 sind Fahrzeuge im Sinne dieser Vorschrift maschinell angetriebene, nicht an Schienen gebundene Landfahrzeuge und deren Anhängfahrzeuge. Als Fahrzeug ist auch der fahrzeugtechnische Teil von Arbeitsmaschinen und Arbeitseinrichtungen definiert, sofern sie selbstfahrend oder als Anhängfahrzeuge verfahrbar sind. Der Begriff „Fahrzeuge“ umfasst daher Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Speziallastkraftwagen (wie Feuerwehrfahrzeuge, Kommunalfahrzeuge, Dumper, Wechselbehälter-Umsetzfahrzeuge), Kraftomnibusse, Zugmaschinen, einspurige Kraftfahrzeuge (wie Krafträder) und deren Anhängfahrzeuge.

**Daraus folgt, dass die von einem Unternehmen zur Verfügung gestellten rein dienstlich genutzten Fahrzeuge wie Pool- und Servicefahrzeuge sowie die Dienstwagen mit privater Nutzungsmöglichkeit jedenfalls vom Fahrzeugbegriff der DGUV Vorschrift 70 erfasst sind.** Ausgenommen sind lediglich Privatfahrzeuge, selbst wenn diese zu dienstlichen oder geschäftlichen Zwecken eingesetzt werden, vgl. § 1 Abs.2 Nr.12 DGUV Vorschrift 70.

Für Elektrofahrräder wie Pedelecs (Pedal Electric Cycle) und E-Bikes ist daher eine Unterscheidung zu treffen: Fahrräder mit Elektroantrieb über 25 km/h (S-Pedelec) sind rechtlich als Kleinkraftrad anzusehen, weshalb diese Bauart von Elektrofahrrad eine Betriebserlaubnis benötigt und zudem versicherungs- und fahrerlaubnispflichtig ist. Hier ist schon wegen der Eigenschaft als Kraftrad auch eine jährliche UVV-Prüfung vorzunehmen. Gleiches gilt auch für Pedelecs, deren Motor mit maximal 250 Watt die Fahrgeschwindigkeit auf 25 km/h konstruktiv begrenzt sind. Nach der StVZO handelt es sich hierbei zwar um ein Fahrrad, für das keine Kennzeichen-, Haftpflichtversicherungs-, Führerschein- und Helmpflicht besteht. Gleichwohl besteht nur dann eine Ausnahme von der UVV-Pflicht, wenn die Höchstgeschwindigkeit auf maximal 8 km/h gedrosselt wird.

Daneben gelten weitere Arbeitsschutz- und Unfallverhütungsvorschriften, DGUV-Regeln und DGUV-Informationen, die in der Durchführungsanweisung zu § 1 DGUV Vorschrift 70 aufgeführt sind, so die für alle Fahrzeuge geltende Betriebssicherheitsverordnung.

Besonders fuhrparkrelevant sind im Rahmen der UVV Fahrzeuge die

- Warnwestenpflicht (Warnkleidung, §§ 31, 56 Abs.6 DGUV Vorschrift 70)

- 
- Ladungssicherung (Be- und Entladen, § 37 Abs.4 DGUV Vorschrift 70)
  - Fahrzeugprüfung durch Fahrpersonal (Zustandskontrolle, Mängel an Fahrzeugen, § 36 DGUV Vorschrift 70)
  - Fahrzeugprüfung durch Sachkundige (§ 57 DGUV Vorschrift 70)

Neben dem Fuhrpark verantwortlich gibt es auch Vorschriften, die das Fahrpersonal unmittelbar betreffen. Nach § 36 DGUV Vorschrift 70 hat der Fahrzeugführer vor Beginn jeder Arbeitsschicht die Wirksamkeit der Betätigungs- und Sicherheitseinrichtungen zu prüfen und während der Arbeitsschicht den Zustand des Fahrzeuges auf augenfällige Mängel hin zu beobachten. Er hat ferner festgestellte Mängel dem zuständigen Aufsichtführenden, bei Wechsel des Fahrzeugführers auch dem Ablöser, mitzuteilen. Bei Mängeln, welche die Betriebssicherheit gefährden, hat der Fahrzeugführer den Betrieb einzustellen.

Kontrollen in diesem Bereich betreffen regelmäßig:

- Allgemeine Schadenfreiheit inklusive Sauberkeit,
- Vorhandensein von Betriebsanleitung und –anweisungen,
- Warndreieck, Verbandskasten, Warnweste,
- Vorhandensein des erforderlichen Zubehörs wie Unterlegkeile,
- Sichtbare Beschädigungen von Reifen; ausreichende Profiltiefe der Räder,
- Funktionsfähigkeit lichttechnischer Einrichtungen,
- Funktionsfähigkeit der Bremsen,
- Prüfung von Motor und Antrieb auf ausreichend Kraftstoff, Öl, Kühlflüssigkeit und im Winter auch auf Frostschutzmittel,
- Führerhaus, Aufbau/Ladung, Rückspiegel (unbeschädigt), Sicherheitsgurte, Scheiben und Sichtfeld, Sicherheitsgurte, Lesbarkeit des amtlichen Kennzeichens,
- Korrekte Ladungssicherung,
- funktionstüchtige Kupplung bei Anhänger-/Aufliegerbetrieb,
- im Winter zusätzlich: Hilfsmittel zur Reinigung vereister Scheiben, gegebenenfalls Schneeketten.

Die Fahrzeugprüfung durch das Fahrpersonal ersetzt aber keinesfalls die eigentliche jährliche UVV-relevante Fahrzeugprüfung durch Sachkundige. Nach § 57 DGUV Vorschrift 70 sind Fahrzeuge bei Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich, durch einen Sachkundigen auf ihren betriebssicheren Zustand prüfen zu lassen. Die Ergebnisse dieser Prüfung sind schriftlich niederzulegen und mindestens bis zwecks Prüfung aufzubewahren. Diese Anforderung ist erfüllt, wenn die Ergebnisse in einem Prüfbuch, einer Prüfkartei oder einem Prüfbericht nachgewiesen sind. Die Prüfbefunde müssen vom Prüfer und vom Unternehmen abgezeichnet werden.

Nach DGUV Grundsatz 314-005 (bisher: BGG 938) ist ein Prüfbefund über die regelmäßige Prüfung von Fahrzeugen durch den Sachkundigen zu erstellen. Ein entsprechendes Muster ist im genannten DGUV-Grundsatz 314- 005 aufgeführt, wobei zwar das Fahrzeug nach Fahrzeughalter, Hersteller/Modell, amtliches Kennzeichen, Fahrgestellnummer (und gegebenenfalls Km-Stand) individualisiert wird. Allerdings wird hinsichtlich der einzelnen Prüfaspkte keine nähere Aufschlüsselung vorgenommen. Unterschieden wird lediglich hinsichtlich der Mängelbefunde und ob entsprechende Mängel behoben worden sind.

Nach den Durchführungsbestimmungen zu § 57 DGUV Vorschrift 70 gilt eine Sachkundigenprüfung für Personenkraftwagen und Krafträder als durchgeführt, wenn über eine vom Hersteller vorgeschriebene und ordnungsgemäß durchgeführte Inspektion ein mängelfreies Ergebnis einer autorisierten Fachwerkstatt vorliegt, das auch die Prüfung auf arbeitssicheren Zustand (zum Beispiel in Bezug auf Vorhandensein und Zustand der Warnkleidung sowie der Einrichtungen zur Ladungssicherung) ausweist. Zusätzlich zur fahrzeugtechnischen Prüfung kann die Prüfung von Aufbauten und Einrichtungen erforderlich sein, wenn dies durch Verordnung, Unfallverhütungsvorschrift oder DGUV-Regel bestimmt ist, beispielsweise durch die Betriebssicherheitsverordnung oder die Unfallverhütungsvorschriften „Krane“ (DGUV Vorschrift 52, vormals BGV D6), „Winden, Hub- und Zugeräte“ (DGUV Vorschrift 54, vormals BGV D8), „Verwendung von Flüssiggas“ (DGUV Vorschrift 79, vormals BGV D34), sowie Kapitel 2.10 „Betreiben von Hebebühnen“ der BG-Regel „Betreiben von Arbeitsmitteln“ (DGUV Regel 100-500, vormals BGR 500).

Bei Nichtdurchführung der UVV droht Bußgeld

Wird die vorgeschriebene jährliche UVV-Prüfung nicht vorgenommen, dann stellt dies eine Ordnungswidrigkeit nach § 209 Abs.1 Nr.1 SGB VII i. V. m. § 58 DGUV Vorschrift 70 dar, so dass bei fahrlässiger oder vorsätzlicher Begehung ein Bußgeld hier durchaus auch den Fuhrparkleiter treffen kann. Nach § 209 Abs.3 SGB VII kann eine solche Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße zwischen 2.500 Euro und bis zu 10.000 Euro geahndet werden. Ausreichend für den Bußgeldtatbestand ist insoweit das Zuwiderhandeln gegen eine Unfallverhütungsvorschrift. Zwar richtet sich der Bußgeldtatbestand des § 58 DGUV Vorschrift 70 im maßgeblichen Regelungsbereich über die Verweisung auf § 32 DGUV Vorschrift 70 nur an Unternehmer beziehungsweise an Versicherte als Normadressaten. Sofern allerdings eine Pflichtdelegation der Unternehmensleitung auf den Fuhrparkleiter oder das Fuhrparkmanagement stattgefunden hat, kann auch der Fuhrparkleiter bei Verstößen gegen die Pflicht zur jährlichen UVV-Prüfung bußgeldrechtlich zur Verantwortung gezogen werden. Besondere Vorsicht ist also geboten, wenn man im Fuhrpark die vorgeschriebene Hauptuntersuchung alle zwei Jahre durchführt - hier darf dann die jährliche UVV-Prüfung nicht vergessen werden. Sie gehört also in den festen Fristenkalender des Fuhrparkmanagements.

Fuhrparkleiter müssen sich angesichts der vielfältigen Pflichten aus zahlreichen Unfallverhütungsvorschriften in diesem Gebiet weiterbilden und informieren und sich notfalls auch rechtskundig beraten lassen. Kostenfreie Auskünfte erteilen - auch in rechtlicher Hinsicht - die Berufsgenossenschaften als Träger der Unfallversicherung.

Quelle: [www.flotte.de](http://www.flotte.de)

## **Darf ein Arbeitszeugnis geknickt und getackert werden?**

Immer wieder vermuten Arbeitnehmer versteckte Botschaften in ihrem Arbeitszeugnis – doch nicht immer steckt wirklich ein Geheimcode dahinter

Das Rechtsportal [Anwalt Online \(www.AnwaltOnline.com\)](http://www.AnwaltOnline.com) berichtet von einem Fall, mit dem sich das Landesarbeitsgericht Rheinland-Pfalz beschäftigen musste. Der Arbeitnehmer wollte kein geknicktes und getackertes Zeugnis akzeptieren, weil er eine verschlüsselte Botschaft dahinter vermutete. Dies signalisiere, dass der Zeugnisaussteller mit dem Arbeitnehmer nicht zufrieden gewesen ist.

Das Gericht führte im Rechtsstreit unter dem Aktenzeichen 5 Sa 314/17 aus, dass der Zeugnisanspruch des Arbeitnehmers vom Arbeitgeber dann erfüllt ist, wenn das Zeugnis nach Form und Inhalt den gesetzlichen Anforderungen entspricht.

In diesem Zusammenhang kann es nicht beanstandet werden, wenn das Zeugnis zweimal gefaltet und dann in einem Geschäftsumschlag üblicher Größe verschickt wird. Voraussetzung ist, dass das Originalzeugnis kopiert werden kann und die Knicke sich nicht auf den Kopien abzeichnen. Wenn der Arbeitnehmer damit nicht einverstanden sein sollte, spricht bei einer Entfernung von knapp 11 km zum ehemaligen Arbeitsort auch nichts dagegen, ein ungeknicktes Zeugnis wie vorliegend angeboten beim Arbeitgeber abzuholen.

Auch wenn es nicht unbedingt erforderlich ist, dass ein Zeugnis zusammengetackert wird, so ist dies dennoch kein unzulässiges Geheimzeichen. Auf die subjektive Vorstellung des Arbeitnehmers, dass dies als eine versteckte Botschaft anzusehen ist, kommt es genauso wenig an, wie auf vereinzelte geäußerte Rechtsansichten die hierzu im Internet kursieren mögen. Es ist ausschließlich der objektive Empfängerhorizont maßgeblich.

Pressemitteilung von: [AnwaltOnline GbR](http://www.AnwaltOnline.com)

## **E-Fuels für unsere Branche**

Als E-Fuels werden synthetische Kraftstoffe bezeichnet, die mittels Strom aus Wasser und Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) hergestellt werden. Dieser Prozess wird entweder als Power-to-Gas oder Power-to-Liquid bezeichnet, je nachdem, ob gasförmige oder flüssige Brennstoffe synthetisiert werden.

Je nach erzeugtem Kraftstoff spricht man im Speziellen z. B. E-Diesel, Synthesegas o. ä. Soweit der Strom vollständig aus erneuerbaren Quellen stammt und das CO<sub>2</sub> der Atmosphäre entnommen wird bzw. aus Biomasse stammt, können mittels E-Fuels Verbrennungsmotoren klimaneutral betrieben werden. Vorteile gegenüber der Elektromobilität liegen u. a. darin, dass die bestehende Infrastruktur (Fuhrpark, Tankstellen) genutzt werden kann und die Fahrzeuge ausgereift sind.

Quelle: wikipedia

## **Prognos-Studie: E-Fuels sichern das Erreichen der Klimaziele**

Flüssige erneuerbare Kraft- und Brennstoffe sind für eine weitgehend treibhausgasneutrale Energieversorgung unverzichtbar. Perspektivisch könnten sie zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten und so zu einer zusätzlichen Option für mehr Klimaschutz werden. Zu diesem Ergebnis kommt eine neue Prognos-Studie.

„Verbraucher und wichtige Wirtschaftsbereiche werden auch künftig flüssige Energieträger benötigen“, erklärt Jens Hobohm, Leiter Energiewirtschaft und Studienleiter bei der Prognos AG. Solche Kraft- und Brennstoffe stellen derzeit in Deutschland rund 98 Prozent der Antriebsenergie im Verkehrssektor und etwa 22 Prozent der Heizenergie bereit. Zudem deckt die chemische Industrie hierzulande drei Viertel ihres organischen Rohstoffbedarfs mit Mineralöl. Will Deutschland das klimapolitische Ziel einer 80- bis 95-prozentigen Reduktion der Treibhausgase erreichen, sei es daher entscheidend, flüssige Energieträger wie Kerosin, Benzin oder Diesel zunehmend treibhausgasreduziert herzustellen, so Hobohm.

Dies ist möglich, indem erneuerbarer Strom mit Hilfe von Elektrolyse-Wasserstoff und Kohlenstoff in einen flüssigen Energieträger (Power-to-Liquid, PtL) umgewandelt wird. Der Kohlenstoff kann zum Beispiel aus der Luft oder aus Biomasse gewonnen werden (Power-and-Biomass-to-Liquid, PBtL). Das ist das Ergebnis der Studie „Status und Perspektiven flüssiger Energieträger in der Energiewende“, in der zwei Szenarien mit 80 beziehungsweise 95 Prozent Treibhausgasreduktion in Deutschland gegenüber 1990 analysiert werden.

Die Studie zeigt für die einzelnen Verbrauchsbereiche auf, wie mit Hilfe von E-Fuels – also fast treibhausgasneutralen, synthetischen Kraft- und Brennstoffen – die Klimaziele erreicht werden können. Das Resultat: „Im Jahr 2050 benötigt allein der internationale Luft- und Schiffsverkehr Deutschlands ca. 550 Petajoule Energie. Wird PtL als Lösungsstrategie in allen Sektoren eingesetzt, werden bis zu 2000 Petajoule gebraucht. Weitere rund 500 Petajoule könnten Rohstoff für die Chemie sein. Zusammen entspricht das rund 60 Millionen Tonnen klassischer Raffinerieprodukte“, erläutert Hobohm.

Aus heutiger Sicht kann PtL im Jahr 2050 zu Kosten zwischen 70 Cent je Liter bei optimalen Standortbedingungen und rund 1,30 Euro je Liter erzeugt werden. Damit wäre PtL für Verbraucher je nach Anwendung gegenüber rein strombasierten Lösungen auch preislich wettbewerbsfähig. „Voraussetzung hierfür ist ein groß-industrieller Einstieg in die PtL-Technologie, damit die in der Studie angenommenen Lerneffekte erzielt und Kosten gesenkt werden können. Natürlich sollte PtL zudem so effizient wie möglich eingesetzt werden.“

**Die Vorteile von E-Fuels liegen auf der Hand: Sie sind technisch in allen Verbrauchssektoren einsetzbar. Pipelines, Tanklager, Heizöltanks, Tankstellen sowie die bestehende Fahrzeugflotte können weiter genutzt werden. Denn E-Fuels können genauso verarbeitet, gespeichert, transportiert und verwendet werden wie heutige flüssige Energieträger. Das wäre insbesondere für Verbraucher vorteilhaft.**

Quelle: MEW Pressemitteilung

## **Ferienreiseverordnung - Lkw-Fahrverbot**

Vom 1. Juli bis zum 31. August gilt in Deutschland wieder die Ferienreiseverordnung. Dabei dürfen Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t oder Anhänger hinter Lkw (unabhängig von der zulässigen Gesamtmasse des Zugfahrzeuges) zur geschäftsmäßigen oder entgeltlichen Beförderung von Gütern einschließlich damit verbundener Leerfahrten an allen Samstagen jeweils von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr auf ausgewählten Autobahnen und Bundesstraßen nicht verkehren. Weitere Informationen und eine Übersicht über die ausgewählten Strecken finden Sie auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und im Faltblatt des BMVI zur Ferienreiseverordnung.

Quelle: <http://www.svg-dresden.de/>

## **Diesel-Fahrverbote in Hamburg, Polizei erwischt 173 Dieselfahrer**

Ende Mai tritt in Hamburg das erste Dieselfahrverbot in Kraft, seit Mitte Juni muss für Verstöße gezahlt werden. In Großkontrollen überprüft die Polizei, wer sich an die Regeln hält - nun liegt eine erste Bilanz vor.

In den sechs Wochen seit Inkrafttreten der bundesweit ersten Dieselfahrverbote zur Luftreinhaltung in Hamburg hat die Polizei 173 Fahrer erwischt. In vier Großkontrollen seien 603 Lastwagen und Autos

überprüft worden, sagte ein Polizeisprecher. Die Kontrollen fanden zwischen dem 21. und 26. Juni statt. Es sei nicht ausgeschlossen, dass es weitere Großkontrollen geben werde, sagte der Sprecher.

Darüber hinaus werden Fahrzeuge auch im Rahmen der normalen Verkehrskontrollen überprüft. Nicht erhoben wird nach Angaben der Polizei allerdings, wie viele Verfahren wegen des Dieselfahrverbots bislang insgesamt eingeleitet wurden, also basierend auf Großkontrollen und normalen Überprüfungen.

Seit Mittwoch steht fest, dass es ab Jahresbeginn 2019 auch in Stuttgart Fahrverbote für ältere Diesel-Autos geben wird. Wie dort kontrolliert werden soll, ist noch nicht klar. Innenministerium und Stadtverwaltung konnten zunächst nicht genau erklären, wie man die Einhaltung der Verbote organisieren will.

In Hamburg gelten bereits seit dem 31. Mai an der Stresemannstraße für Lastwagen und an der Max-Brauer-Allee für Lastwagen und Autos Durchfahrtsbeschränkungen für ältere Dieselfahrzeuge. Zuerst gab es bei den Kontrollen lediglich Verwarnungen und Informationen, wenn die Euro-Schadstoffnorm 6 nicht erfüllt wurde. "Seit dem 21. Juni wird gebührenpflichtig sanktioniert", sagte der Polizeisprecher.

Die Stadt will mit den Fahrverboten die Stickoxidbelastung der Luft senken. An beiden Straßenabschnitten befinden sich Luftmessstationen. Der Stickoxid-Grenzwert war dort in den vergangenen Jahren regelmäßig überschritten worden. Bei Verstößen werden für Autofahrer 20 Euro und für Lastwagenfahrer 75 Euro fällig.

Quelle: n-tv.de, 13.07.2018

## **Gedanken zum Thema: Kraftfahrer / Gefahrgutfahrer gesucht?**

Vorab gesagt, der Verband kann ihnen da nicht helfen. Wir hatten in den vergangenen Jahren vielfältige Fahrerschulungen / Verkehrssicherheitstrainings auf dem Sachsenring und Lausitzring durchgeführt.

Nun ist die Situation eingetreten, daß Brennstoffhändler an die Geschäftsstelle herantreten und nach der Vermittlung von Fahrern aus Polen anfragen. Diese Leistung können wir nicht anbieten.

Aber wie ist die Gesamtlage im Verkehrsgewerbe? Hier eine kurze Auswahl von Fakten:

### Die Bundesarbeitsagentur

verzeichnete 2017 durchschnittlich rund 3700 offene Stellen für Lkw-Fahrer. Das sind 2000 mehr als vier Jahre zuvor.

Der Höhepunkt des Fachkräftemangels steht nach Einschätzung der BA noch bevor. Denn nach der aktuellen BAG-Marktanalyse waren 2016 rund 28 Prozent der mehr als 555.000 Lkw-Fahrer in Deutschland bereits 55 Jahre oder älter waren. In den kommenden Jahren gehen also viele Fahrer in Rente. Die Gruppe der unter 25-Jährigen machte dagegen zuletzt nur 2,5 Prozent der Fahrer aus.

### Österreich

Konkret ergab die Umfrage, die die Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) gemeinsam mit dem Fachverband Güterbeförderungsgewerbe und der Berufsgruppe Autobus unter den Mitgliedern durchführte, dass bereits drei Viertel der Güterförderungs- und Busunternehmen vom Fahrermangel betroffen sind. Im Durchschnitt über alle Befragten fehlen pro Unternehmen 3,1 Lenker im Güterbeförderungsbereich und 4,2 in der Bus-Branche.

Im Lkw-Bereich sind bereits mehr als zwei Drittel der Fahrer über 40 Jahre alt – ein Drittel davon ist schon 51-60 Jahre alt. Im Autobusgewerbe macht der Anteil der Über-50-Jährigen sogar über 43 % aus. Das bedeutet auf mittlere Sicht einen Generationenwechsel mit entsprechenden Herausforderungen für die Neubesetzung der Stellen. In zehn Jahren werden viele der Über-50-Jährigen nicht mehr am Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen.

www.Autozeitung.de stellt am 29.06.2018 fest:

Zurzeit fehlen in der Logistikbranche bis zu 45.000 Lkw-Fahrer und das allein in Deutschland. Die Tendenz ist stark steigend. Doch nicht nur der Arbeitsmarkt ist von dem Fachkräftemangel betroffen. Die Auswirkungen könnten sich schon bald in der gesamten Wirtschaft widerspiegeln. Besonders betroffen ist laut Experten die Versorgung der Supermarktketten." Teilweise wie leergefegt", beschreibt der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLTV) den Arbeitsmarkt der Lastwagenfahrer.

Der BR meldet aus Mittelfranken:

Bis zu 20 Prozent der Lkw stehen in Speditionen, weil die Fahrer fehlen - bilanziert Sebastian Lechner vom Bundesverband der Speditionsunternehmen.

Märkische Allgemeine Zeitung 16.06.2018: (auch Busse und Straßenbahnen trifft)

Die Verkehrsbetriebe ViP stellen Fahrten auf der Tram-Linie 99 tagsüber vorübergehend ein. Das meldete das Unternehmen am Freitagabend. Grund seien ein erhöhter Krankenstand und unbesetzte Fahrer-Stellen. „Die ViP hatte daher die Suche nach Mitarbeitern bereits seit Anfang des Jahres wesentlich intensiviert, um Mitarbeiter zu finden, die in Teil- oder Vollzeit Busse und Bahnen in Potsdam fahren möchten“, schrieb ein Sprecher.

### Gedanken zur Lösung des Problems: Kraftfahrer / Gefahrgutfahrer gesucht ?

Wir haben kein Patentrezept und sicherlich gibt es kurz -und längerfristige Wege und Möglichkeiten Fahrer zu halten und neu zu gewinnen.

Auf alle Fälle sollten sie in Betracht ziehen, wenn sie einen Fahrer beim Mitbewerber „abwerben“ und der geht nach einem Jahr wieder wegen neuen, besseren Bedingungen (Geld) wieder zu ihm zurück, könnte der trotz DSGVO einen Teil ihrer Kundenkontakte „mitnehmen“.

Eine Lösung für diese Herausforderung kann neben der gezielten Neuausbildung von jungen Arbeitskräften auch die Förderung von Möglichkeiten für Berufsumsteiger darstellen. Nutzen sie ihre Kontakte zu den regionalen LKW-Fahrschulen, fragen sie in ihrem Gefahrgutbüro, nach ob Fahrer wechseln wollen. Ein Fahrer, der jahrelang Fernverkehr gefahren ist, will vielleicht nur noch kürzere Strecken fahren.

Im Zuge der Mauterweiterung erhält eine Optimierung ihrer Fahrstrecken große Bedeutung. Überprüfen könnte man dann auch, ob es effizienter ist, Ware vom Tanklager anliefern zu lassen. Damit können sie eigene Fahrer besser einsetzen.

Ein weiterer möglicher Gedanke, vor vielen Jahren mal zum Verbandstag diskutiert: Kooperationsbeziehungen unter Brennstoffhändlern.

Bei der Suche nach neuem Fahrpersonal sollten sie auf unterschiedliche Methoden setzen. In diesem Zusammenhang möchten wir auf Inserate, Mundpropaganda, das Arbeitsamt und Internet/Social Media verweisen.

### Termine 2018

|            |                                     |  |
|------------|-------------------------------------|--|
| 16.08.2018 | Vorstand                            | Landhotel Frankenberg<br>09669 Frankenberg |
| 11.10.2018 | Rechnungsprüfung, Vorstand          | Landhotel Frankenberg<br>09669 Frankenberg |
| 22.11.2018 | Vorstand, Koop-Beirat SBMV-VEH      | Oberwiesenthal                             |
| 23.11.2018 | Verbandstag, Wahlen<br>Vorsitzender | Vorstand, Oberwiesenthal                   |
| 07.12.2018 | Vorstand                            | Leipzig                                    |

|                                  |  |   |   |
|----------------------------------|--|---|---|
| Redaktionsschluss:<br>13.07.2018 | Für den Inhalt wird keine Haftung übernommen.  | Herausgeber:<br>SBMV e. V.<br>www.sbm.de                            | © SBMV Service und Marketing GmbH                         |
| Redaktion<br>Joachim Laue        | ☎ (03 42 04) 35 11 32<br>☎ (03 42 04) 70 71 20<br>☎ (01 77) 2 78 80 50<br>joachim.laue@sbmv.de | Vorsitzender:<br>Andreas Lorenz<br>Geschäftsführer:<br>Joachim Laue | Geschäftsstelle:<br>Papitzer Straße 9<br>04435 Schkeuditz |