

IVTV Nachrichten



Interessengemeinschaft Versicherter im Transport- & Verkehrswesen e.V.

Ausgabe 04/ 2021

LUFTFAHRT

LUFTFRACHT: NACHFRAGE ÜBER VORKRISEN-NIVEAU

Laut dem Verband IATA erholt sich die Nachfrage nicht nur, sondern sie wächst. Ein Problem bleibt, dass die Kapazitäten aus Passagierflugzeugen fehlen.



©Boris Roessler/dpa/picture-alliance
07.04.2021 (ks)

Weiter Seite 2

Luftfahrt	
Seite.....	1-3
Schifffahrt	
Seite.....	4-7
Straßenverkehr	
Seite.....	8-11
Am Rande u. Urteile	
Seite.....	11-14
In eigener Sache / Impressum	
Seite.....	14-15

Genf. Die Nachfrage nach Luftfracht lag im Februar 2021 über dem Vorkrisenniveau. Laut den Daten des internationalen Luftfahrtverbandes IATA stieg das Luftfrachtaufkommen gemessen in Tonnenkilometern im Februar um neun Prozent gegenüber Februar 2019. Gleichzeitig sind die Kapazitäten in der Luftfracht um 14,9 Prozent gesunken, weil weniger Passagierflüge starten, die Beifracht transportieren. Zum Vergleich: Die globale Nachfrage nach Passagierflügen lag im Februar fast 89 Prozent unter dem Vorkrisenniveau von Februar 2019, berichtete die IATA. „Die Luftfracht-Nachfrage erholt sich nicht nur von der Covid-19-Krise, sie wächst“, sagt IATA-Willie Walsh. Eine der größten Herausforderungen sei es, genügend Kapazitäten zu finden. Außerdem sei es schwierig für die Branche, künftige Kapazitäten zu planen, weil niemand weiß, wie sich das Passage-Geschäft entwickelt. Davon hängt ab, wie viel Belly-Fracht künftig zur Verfügung steht.

GEBRÜDER WEISS FLIEGT CORONA-TESTS VON SHANGHAI NACH ÖSTERREICH

Das Österreichische Logistikunternehmen transportierte unter anderem in einem umgerüsteten Passagierflugzeug 14 Millionen Testkits.



Ankunft der Tests am Flughafen Linz: Von hier aus geht es in den Pharma-Großhandel ©Gebrüder Weiss
06.04.2021 (ks)

Lauterach/Linz/Shanghai. Gebrüder Weiss hat für ein Unternehmen aus dem medizinischen Handel Corona-Antigentests von Shanghai nach Österreich transportiert. Wie der Logistikdienstleister aus Österreich jetzt mitteilte, hat er mithilfe eines gecharterten und für den Transport umgerüsteten [Airbus](#) seit Anfang März Transporte von zwei bis drei Millionen Corona-Antigentests pro Flug umgesetzt. Den vorläufigen Abschluss fand dieser Projektauftrag demnach jetzt mit dem jüngsten Flug von Shanghai nach Linz am 1. April. Für diesen Transport wurde eine Boeing 747 gechartert, die fünf der dann insgesamt 14 Millionen Testkits von [China](#) nach Österreich brachte. Weil es in der Corona-Krise viel weniger Passagierflüge gibt, fehlt es an Luftfrachtkapazitäten im Laderaum der Flugzeuge. Um der großen Nachfrage nach Schnelltestes gerecht zu werden, entwickelte Gebrüder Weiss eine aus fünf Charterflügen bestehende Luftbrücke zwischen China und Österreich, heißt es von dem Logistiker. Vom Flughafen aus wurden die Testkits von Gebrüder-Weiss-Lkw weitertransportiert – zum großen Teil an den Pharmagroßhandel.

DB SCHENKER UND LUFTHANSA CARGO FLIEGEN CO2-NEUTRAL

Die Unternehmen haben die erste regelmäßige CO2-neutrale Frachtflugverbindung der Geschichte aufgenommen: Der Treibstoffbedarf auf der Strecke Frankfurt-Shanghai wird komplett durch SustainableAviationFuel(SAF)abgedeckt.



*Betankung des Flugzeugs in Frankfurt: das SAF wird über das Tanksystem des Flughafens dem herkömmlichen Kerosin beigemischt ©Lufthansa Cargo/Oliver Rösler
01.04.2021*

Essen/Frankfurt. [DB Schenker](#) und [Lufthansa Cargo](#) bieten künftig wöchentlich nachhaltige Frachtflüge zwischen Frankfurt am Main und Shanghai Pudong an. Wie die Unternehmen melden, startete am 1. April um 9.14 Uhr eine Boeing 777F, deren Treibstoffbedarf komplett durch Sustainable Aviation Fuel (SAF) abgedeckt worden sei. SAF wird vorwiegend aus Biomasseabfällen hergestellt. Da Flugzeuge allerdings bislang technisch und rechtlich noch nicht vollständig mit SAF betankt werden können, wird der Bio-Treibstoff herkömmlichem Kerosin beigemischt und anteilig von allen anschließend betankten Maschinen verbraucht. Die von DB Schenker und Lufthansa Cargo wöchentlich beschaffte Menge SAF entspreche 174 Tonnen Kerosin und damit exakt dem Bedarf für die Verbindung nach Shanghai und zurück, betonen die Unternehmen. Darüber hinaus würden die bei Herstellung und Transport des Kraftstoffs entstandenen Treibhausgase vollständig mit Ausgleichsprojekten kompensiert. Dadurch werde die vollständige Treibhausgasneutralität der Flüge realisiert.

Treibhausgasneutralität in Höhe von 20.250 Tonnen Insgesamt soll während des Sommerflugplans von Lufthansa Cargo eine Treibhausgasneutralität in Höhe von 20.250 Tonnen sichergestellt werden. Davon würden rund 16.200 Tonnen bei der unmittelbaren Verbrennung im Triebwerk vermieden – diese könnten sich die Kunden anteilig in ihrer Klimabilanz gutschreiben, heißt es weiter. Zu den ersten Kunden des Programms zählen unter anderem Mercedes-Benz, ZF und Merck. „Mit dem ersten nachhaltigen Frachtflug der Welt haben wir bereits im Herbst gemeinsam mit DB Schenker gezeigt, dass Fliegen ohne fossile Emissionen schon heute möglich ist. Jetzt rufen wir gemeinsam die erste regelmäßige nachhaltige Frachtflugverbindung der Welt ins Leben. Damit ist der Weg für viele weitere Verbindungen dieser Art bereitet“, sagt Dorothea von Boxberg, Vorstandsvorsitzende von Lufthansa Cargo. „Unsere wöchentlichen Flüge zwischen Frankfurt und Shanghai sind der Anfang. Wir sind stolz, schon jetzt so viele Kunden von diesem zukunftsweisenden Produkt überzeugt zu haben“, sagt Jochen Thewes, Vorstandsvorsitzender von DB Schenker. (mh)

Schifffahrt

WEGEN CORONA-PANDEMIE: SCANDLINES 2020 MIT DEUTLICHEM UMSATZVERLUST

Verkehrsunternehmen haben es in der Corona-Pandemie besonders schwer. Grenzschließungen und Reisebeschränkungen sorgen für Umsatzeinbrüche – auch beim Fährunternehmen Scandlines.



*Scandlines geht davon aus, dass die Pandemie den Pkw- und Passagierverkehr sowie Shopping- und Busreisen weiterhin negativ beeinflussen wird ©Jens Büttner/dpa/picture-alliance
27.04.2021 (ja)*

Rostock/Hamburg. Die Corona-Pandemie hat beim Fährunternehmen Scandlines im vergangenen Jahr für einen massiven Umsatzverlust gesorgt. Der Umsatz sank nach 475 Millionen Euro im Jahr 2019 auf 273 Millionen Euro, wie die Reederei am Dienstag berichtete. Wegen der Reisebeschränkungen und den Grenzschließungen sei der Auto- und Passagierverkehr um mehr als 50 Prozent zurückgegangen. Das Frachtgeschäft habe mit einer Verringerung um sechs Prozent relativ stabile Verkehrszahlen geliefert. Scandlines setzt seine Fähren zwischen Deutschland und Dänemark auf den Routen Puttgarden-Rødby und Rostock-Gedser ein. Das Unternehmen gehe davon aus, dass die Pandemie den Pkw- und Passagierverkehr sowie Shopping- und Busreisen weiterhin negativ beeinflussen wird. Es werde noch einige Zeit dauern, bis Reisen wieder möglich sind. Gleichzeitig wird erwartet, dass sich der Frachtverkehr in diesem Jahr relativ stabil auf einem hohen Niveau bewegen werde. Wegen der großen Unsicherheit wollte das Unternehmen keine finanziellen Erwartungen für 2021 formulieren. Scandlines habe im vergangenen Jahr den Betrieb auch nach dem Ausbruch der Pandemie aufrechterhalten und trotz des dramatischen Rückgangs beim Verkehrsvolumen und Umsatz eine zufriedenstellende Rentabilität sichergestellt, hieß es. Dank einer zielgerichteten Kostensteuerung und Verbesserung der Effizienz habe das Unternehmen Effekte auf die Rentabilität abfedern können. Die Reederei habe die Bedingungen für Covid-19-Hilfen des deutschen und dänischen Staats erfüllen und so Mitarbeiter halten können. Für einen Teil der deutschen Mitarbeiter sei Kurzarbeit angemeldet worden, die Reederei habe das Kurzarbeitergeld auf 100 Prozent aufgestockt. (dpa/ja)

PLÄNE FÜR AUTONOM FAHRENDE BINNENSCHIFFE

Im Rahmen eines Forschungsprojekts wird untersucht, wie in und um Berlin Flüsse als Transportwege wiederbelebt werden können – durch autonom fahrende Schiffe.



Wasserstraßen in der Region Berlin-Brandenburg sollen als Transportwege wiederbelebt werden (Symbolbild) ©Hans-Joachim Rech/dpa/picture-alliance
22.04.2021 (tb)

Potsdam. Die Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam (SVA) will mit dem Forschungsprojekt „A-SWARM“ die zahlreichen Wasserstraßen in der Region Berlin-Brandenburg als Transportwege wiederbeleben. Mit einem Verbund autonom gesteuerter Schiffe könnten Baumaterialien, Waren und Pakete auf dem Wasserweg zum Bestimmungsort gebracht werden, erklärte Geschäftsführer Christian Masilge. Die SVA will damit auf die Lieferwege früherer Zeiten zurückgreifen. „Alle Lieferungen über zehn Tonnen liefen damals mit Schiffen, denn Lastwagen gab es nicht“, erklärte der Geschäftsführer. „Städte wie Berlin wurden an Flüssen gebaut, weil man darüber die Baumaterialien wie Holz und Ziegelsteine heranschaffen konnte.“ Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt verfolge die Forschungen zu den Möglichkeiten der Automatisierung in der Binnenschifffahrt mit großem Interesse, sagte Verbandsreferent Fabian Spieß. „Langfristig können autonom fahrende Binnenschiffe dazu beitragen, den Gütertransport per Binnenschiff noch effizienter, sicherer und umweltfreundlicher zu machen.“ (dpa)

NEUE HÄFEN FÜR GÜTERSCHIFFE AM NIEDERRHEIN GEPLANT

Die neuen Liegestellen sollen verhindern, dass es zu Schiffstaus vor Duisburg und den anderen großen Rheinhäfen kommt. Ein Problem für zusätzliche Liegestellen ist, dass sich im Gebiet zahlreiche Naturschutzgebiete befinden.



Im Corona-Jahr 2020 war die Gütermenge auf der wichtigsten deutschen Wasserstraße zurückgegangen (Symbolbild) ©Otto Durst/Fotolia
21.04.2021 (ja)

Bonn. Am Niederrhein sind zwei zusätzliche Häfen für Güterschiffe geplant. Bei Emmerich und Kalkar sollen zwei neue Anlegestellen mit jeweils rund 80 Liegeplätzen gebaut werden, wie die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) am Mittwoch mitteilte. Die neuen Liegestellen sollen verhindern, dass es zu Schiffstaus vor Duisburg und den anderen großen Rheinhäfen kommt. Das Planungsverfahren stehe noch am Anfang, sagte Heinz-Josef Joeris von der Schifffahrtsdirektion. Zusätzliche Liegestellen am Niederrhein zu bauen, sei wegen der zahlreichen Naturschutzgebiete schwierig. Deshalb sollen für die neuen Häfen ehemalige Kiesabbaggerungen genutzt werden. Die Schifffahrtsverwaltung will mit den zusätzlichen Liegeplätzen und der Beseitigung von Engpässen bei Niedrigwasser den Rhein fit für mehr Gütertransporte machen. „Selbst bei einer Verdopplung der Gütermengen wäre die Kapazitätsgrenze des Rheins noch bei weitem nicht erreicht“, sagte GDWS-Präsident Hans-Heinrich-Witte. Im Corona-Jahr 2020 war die Gütermenge auf der wichtigsten deutschen Wasserstraße allerdings zurückgegangen. Am Niederrhein, über den etwa 70 Prozent aller Gütertransporte auf dem Rhein bewegt werden, sank sie um knapp acht Prozent auf rund 130 Millionen Tonnen. Damit wurde noch das Niveau des Jahres 2018 unterschritten, als eine lange Niedrigwasserperiode den Schiffsverkehr erheblich behindert hatte. Jährlich werden auf den Binnenwasserstraßen in Deutschland rund 200 Millionen Tonnen Güter transportiert. (dpa/ja)

SEESCHIFFFAHRT: VERSPÄTUNGEN UND CONTAINERKNAPPHEIT

Wegen der coronabedingt geringeren Produktivität in manchen Häfen dauert es oft Tage, bis ein Liegeplatz frei wird, dies führt zu großen Verspätungen.



Hapag-Lloyd rechnet mit Schwierigkeiten bei der Verfügbarkeit von Containern ©Hapag-Lloyd 09.04.2021 (tb)

Hamburg. Seeschiffe müssen wegen der Corona-Pandemie in den Häfen teils sehr lange auf das Laden oder Löschen ihrer Ladung warten. Vor allem in Nordamerika führten ein hohes Ladungsaufkommen verbunden mit einer coronabedingt geringen Produktivität in den Häfen sowie Kapazitätsengpässen bei der Bahn und Lastwagen zu teils erheblichen Verzögerungen, sagte der Vorstandschef der Hamburger Reederei [Hapag-Lloyd](#), Rolf Habben Jansen, am Donnerstag, 8. April. Teils dauere es mehr als eine Woche, bis ein Liegeplatz frei sei. Allein vor Amerikas größten Häfen Long Beach und Los Angeles warteten derzeit mehr als 20 Schiffe. Ähnliche Probleme gebe es in Oakland, Vancouver, New York und Savannah. Kritisch sei die Lage auch in Nordeuropa – und dort vor allem in den großen Häfen wie Rotterdam und Southampton. Auch in deutschen Häfen gebe es Verspätungen, doch die seien überschaubar, sagte Habben Jansen.

Erhebliche Probleme in den nächsten vier Wochen Für Nordamerika hofft Habben Jansen zu einer Rückkehr zur Normalität am Ende des zweiten, Anfang des dritten Quartals. Das sei aber ein Best-Case-Szenario, betonte der Reederei-Chef. Für Europa rechnet er in den nächsten vier Wochen mit erheblichen Problemen. „Wir gehen davon aus, dass die meisten Dienste ein bis zwei Abfahrten

verpassen werden, was sich auf die verfügbare Kapazität im zweiten Quartal auswirken wird.“ Schwierig werde in den kommenden sechs bis acht Wochen auch die Verfügbarkeit von Containern sein. Grund hierfür sei, dass zum einen viele der Stahlboxen auf Schiffen gebunden seien, die außerhalb der Häfen warten müssen, und zum anderen, dass sich auch die Verweil- und Transitzeiten an Land erhöht hätten. „Wir gehen jedoch davon aus, dass die Situation beherrschbar sein wird“, sagte Habben Jansen. So habe Hapag-Lloyd in den vergangenen zwölf Monaten mehr als 300.000 Container gekauft. Und weitere kämen hinzu. (dpa/tb)

NACH HAVARIE: SDN FORDERT VERBUND DER CONTAINERHÄFEN

Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) sieht in den riesigen Containerschiffen eine Gefahr für Küste, Flüsse und Häfen.



Der Verband SDN nimmt die Havarie des Container-Schiffes Ever-Given zum Anlass, um seine Sorge zum Ausdruck zu bringen
©Ottfried Schreiter/image BROKER/picture alliance
06.04.2021

Varel. Nach dem Unfall des Containerriesen „Ever Given“ im Suezkanal fordert die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) ein Umdenken bei den massenhaften Gütertransporten. „Dass diese Riesenschiffe zunehmend unsere Küste, Flüsse und Häfen gefährden, scheint eine unabwendbare Tatsache zu sein“, sagte der SDN-Vorsitzende Gerd-Christian Wagner am Montag. Deshalb müssten die potenziellen Gefahren reduziert werden, sagte der Bürgermeister der Hafenstadt Varel am Jadebusen. In Norddeutschland sollten die Containerhäfen einen Verbund bilden, schlug Wagner vor. Bislang konkurrieren Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven um Anläufe von Containerschiffe. Das bedeutet, dass auch die größten Schiffe über die Elbe bis Hamburg fahren müssen. Die 400 Meter lange „Ever Given“ habe schon 2019 in Hamburg einen Unfall gehabt, sagte Wagner. Er erinnerte auch an die „MSC Zoe“, die Anfang 2019 bei Sturm auf der Nordsee mehr als 340 Container verloren hatte. Schiffe dieser Größenordnung könnten bei einer Havarie „das Leben und auch die Wirtschaft an der Nordseeküste zerstören“, sagte Wagner. Die „Ever Given“ hatte sich aus noch ungeklärter Ursache am 23. März im Suezkanal in Ägypten quergestellt. Die wichtige Schifffahrtsroute war sechs Tage lang blockiert. Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste setzt sich nach eigenen Angaben für die Nordsee als Lebens-, Wirtschafts- und Naturraum ein. In dem Dachverband seien 200 Kommunen, Naturschutzvereine, Institute und Verbände organisiert. (dpa)

Straßenverkehr

TAPA: WENIGER LADUNGSDIEBSTÄHLE IM CORONA-JAHR 2020

Der Sicherheitsvereinigung sind im Gesamtjahr 2020 weniger Fälle im Wirtschaftsraum Europa, Naher Osten und Afrika gemeldet worden als im Vorjahr. Sie hat dafür allerdings eine Erklärung.



Im Wirtschaftsraum Europa, Naher Osten und Afrika haben Frachtdiebstähle 2020 einen Schaden in Höhe von 172 Millionen Euro verursacht ©Chris Hertzschuch/stock.adobe.com; Milan Noga Reco/stock.adobe.com; Montage: Alexander Wallnöfer 21.04.2021 (ja)

Oegstgeest. Frachtdiebe haben in Europa im Corona-Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr weniger häufig zugeschlagen. Das geht aus einem Bericht der Transported Asset Protection Association's (TAPA) hervor. Demnach gab es im Wirtschaftsraum Europa, [Naher Osten](#) und [Afrika](#) (EMEA) insgesamt 6463 Diebstähle, die einen Schaden in Höhe von 172 Millionen Euro verursachten. Lkw, Anhänger und Lieferwagen für die letzte Meile waren 2020 laut TAPA wie schon im Vorjahr mit Abstand die beliebtesten Ziele. Insgesamt 3644 Delikte (56 Prozent) seien hier erfasst worden. Im Vergleich dazu seien nur 212 Straftaten als Diebstahl aus einer Einrichtung gemeldet. Laut Thorsten Neumann, Präsident und CEO der TAPA EMEA, sei es allerdings schwierig, bei den Zahlen einen aussagekräftigen Vergleich mit den Vorjahren zu ziehen. In der Corona-Zeit seien die Strafverfolgungsbehörden mit dem zusätzlichen Druck konfrontiert gewesen, neue Regierungssperren zu überwachen, was die traditionellen Kanäle für Frachtkriminalitätsdaten stark beeinträchtigt habe.

Deutschland und Großbritannien sind Hotspots Dem Transportsicherheitsverband zufolge betrafen 74,6 Prozent aller von der TAPA in der EMEA-Region erfassten Vorfälle Frachtdiebstähle in Großbritannien (3100 Fälle) und Deutschland (1727 Fälle). Sechs Länder verzeichneten dreistellige Vorfälle: [Russland](#) (307), [Niederlande](#) (199), [Spanien](#) (178), [Italien](#) (121), [Südafrika](#) (105) und [Dänemark](#) (101). Besonders beliebt bei den Dieben waren zuletzt Lebensmittel und Getränke (536 Vorfälle) und Tabakwaren (403). Darüber hinaus gab es viele Diebstähle im Bereich Möbel/Haushaltsgeräte (240), Kleidung und Schuhe (213), Kosmetik- und Hygieneartikel (150), Werkzeuge/Baumaterialien (97), Metalle (87) sowie Computer/Laptops (68) und Arzneimittel (67). (ja)

JEDE ZEHNTE BRÜCKE IN HESSEN "DRINGEND SANIERUNGSBEDÜRFTIG"

Schon vergleichsweise einfache Schäden könnten laut Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir zu einer entsprechenden Einstufung führen. Das wirkt sich auf die Bilanz des Ministers zum Zustand der Brücken im Land aus.



Die Behörde Hessen Mobil ist laut den Angaben aktuell für etwa 4000 Brücken im Bundesland zuständig (Symbolbild) ©Fredrik von Erichsen/dpa/picture-alliance
12.04.2021 (ja)

Wiesbaden. Die Brücken an Hessens Landes- und Bundesstraßen sind nach Einschätzung der Landesregierung in einem guten Zustand, auch wenn zehn Prozent als „dringend sanierungsbedürftig“ eingestuft werden. Betrachte man die Gesamtheit der Brücken, „ist festzuhalten, dass sich der weit überwiegende Teil der Bauwerke in einem guten und befriedigenden Zustand befindet“, erklärte Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (Grüne) in seiner Antwort auf eine Anfrage der FDP. Ein „geringer Anteil“ von zehn Prozent gelte zwar als „dringend sanierungsbedürftig“, dennoch zog der Minister eine zufriedene Bilanz: „Gemessen an dem allgemeinen Bauwerkszustand sowie der Verfügbarkeit der Bauwerke kann man den Gesamtzustand der Hessischen Brücken daher als ‚gut‘ bezeichnen.“ Das Verkehrsministerium betonte zudem, dass „dringend sanierungsbedürftig“ nicht automatisch eine Nutzungseinschränkung der jeweiligen Brücke bedeute. Vielmehr handle es sich dabei um einen Indikator „für eine in näherer Zukunft anzustrebende Instandsetzungsmaßnahme“. Schon vergleichsweise einfache Schäden könnten zu einer entsprechenden Einstufung führen. „Entscheidend ist, dass bei allen für den Verkehr freigegebenen Brücken im Zuge des Landes- und Bundesstraßennetzes die Stand- und Verkehrssicherheit gewährleistet ist“, hieß es. Die Behörde Hessen Mobil ist laut den Angaben aktuell für etwa 4000 Brücken im Bundesland zuständig, die regelmäßig überprüft werden. (dpa/ja)

IMPF-TRUCK ROLLT DURCH DEN REMS-MURR-KREIS

Ein Mercedes-Benz Actros fährt als mobile Impfstation für ältere Menschen Gemeinden in Baden-Württemberg ab. Täglich werden bis zu 130 Impfdosen verabreicht.



Außen Lkw, innen
Arztpraxis: Der Actros fährt als mobiles Impf-Zentrum die Gemeinden im Rems-Murr-Kreis ab ©Daimler

07.04.2021 (ks)

Stuttgart/ Rems-Murr-Kreis. Im Landkreis Rems-Murr ist ein zum Impf-Truck umgebauter Actros im Einsatz. Das teilte jetzt der Hersteller Mercedes-Benz mit. Im Auftrag des Landratsamtes mit Unterstützung des Deutschen Roten Kreuzes (DRK) fährt die sogenannte mobile medizinische Versorgungseinsatz die baden-württembergischen Gemeinden im Landkreis ab, um Menschen über 80 Jahren zu impfen. Der Gedanke dahinter: Gerade in ländlichen Flächen fällt es mobilitätseingeschränkten, älteren Menschen schwer, die regulären Impfzentren zu erreichen. Bis zu 130 Impfdosen werden demnach in der mobilen Arztpraxis pro Tag verabreicht, insgesamt sollen somit mindestens 10.000 Impfungen zusätzlich ermöglicht werden. Im Auflieger des Impfrucks befinden sich zwei Behandlungsräume und ein Warteraum – Platz genug für zwei Impfstraßen. Die Praxis verfügt darüber hinaus über ein Labor und eine Sonografieeinheit. Das Fahrzeug ist nicht nur auf kurze Einsätze bei Veranstaltungen ausgerichtet, sondern eignet sich ebenso für Einsätze in länger betriebenen Notunterkünften. Dazu ist es mit einer eigenen Strom- und Wasserversorgung ausgerüstet und führt im Einsatzfall medizinisches Verbrauchsmaterial mit. Gezogen wird die mobile Impfstation von einer Sattelzugmaschine vom Typ 1848 LS. Wie der Auflieger ist die Zugmaschine in hellelfenbein lackiert. Die Actros-Front und die Türen zieren das Logo des „Deutsches Rotes Kreuz“. Als Einsatzfahrzeug mit Sonderwegerechten hat die Mercedes-Benz Zugmaschine zwei blaue Rundumleuchten und ein Martinshorn als akustische Signalanlage, Funkkommunikation erfolgt über ein Digitalfunkgerät.

OBERLEITUNG AUF DEM E-HIGHWAY A1 BESCHÄDIGT

Bereits vor einer Woche hat ein bislang unbekanntes Fahrzeug die Oberleitung des E-Highways an der A1 beschädigt. Die Polizei sucht nach Zeugen.



*Die fünf Kilometer lange E-Highway-Strecke auf der A1 zwischen der Anschlussstelle Reinfeld und dem Autobahnkreuz Lübeck wird von Siemens Mobility betrieben ©Siemens
01.04.2021 (mh)*

Lübeck. Ein bislang unbekanntes Fahrzeug hat bereits am 23. März die Oberleitung des E-Highways an der Autobahn 1 zwischen Reinfeld (Kreis Stormarn) und dem Autobahnkreuz Lübeck beschädigt. Auf der Strecke, auf der Lkw mit Strom aus Oberleitungen fahren können, seien Hänger und Fahrdrähtklemmen verbogen worden, wie die Polizeidirektion Ratzeburg am Donnerstag meldete. Vermutlich habe ein Lastwagen mit zu hoher Ladung die Anlage gestreift und dabei den Schaden verursacht, sagte eine Polizeisprecherin gegenüber der Deutschen Presse-Agentur. Die Beschädigung war den Angaben zufolge am 23. März gegen 12.00 Uhr in der Betriebszentrale des E-Highways registriert worden. Der entstandene Sachschaden wird nach Polizeiangaben auf 15.000 Euro geschätzt.

Polizei bittet um Zeugenhinweise Die Anlage sei inzwischen repariert worden und wieder in Betrieb, sagte die Polizeisprecherin. Die Polizei bittet um Zeugenhinweise zum möglichen Verursacher der

Beschädigung. Die Oberleitungsstrecke zwischen Reinfeld und Lübeck ist Anfang 2020 in den Testbetrieb gestartet und Teil eines Feldversuchs, in dem die Möglichkeiten zur Elektrifizierung schwerer Nutzfahrzeuge im realen Straßengüterverkehr untersucht werden soll. (dpa/mh)

VERMISCHTES:

WAS DIE CORONA-TESTPFLICHT FÜR UNTERNEHMEN BEDEUTET

Alle Arbeitgeber in Deutschland müssen ihren Beschäftigten seit Dienstag Corona-Tests anbieten, wenn diese nicht von zuhause aus arbeiten. Antworten auf wichtige Fragen.



Unternehmen können ihren Angestellten Schnell- oder Selbsttests anbieten
©Roland Schlager/APA/picturedesk.com/dpa/picture alliance
20.04.2021 (sn)

+++ Update: Arbeitgeber müssen künftig allen Arbeitnehmern, die nicht ausschließlich im Homeoffice arbeiten, mindestens zwei Corona-Tests pro Woche anbieten. Das Kabinett hat die Corona-Arbeitsschutzordnung am 21. April 2021 noch einmal erweitert. +++

Berlin. Die Bundesregierung hat eine Änderung der bestehenden SARS-CoV-2-Arbeitsschutzverordnung beschlossen. Sie gilt nach aktuellem Stand bis 30. Juni 2021. Darin ist unter anderem festgelegt, dass Unternehmen ihren Angestellten ab Dienstag, 20. April, Corona-Tests anbieten müssen, wenn diese nicht im Homeoffice arbeiten. Was das für Betriebe bedeutet.

Wozu sind die Arbeitgeber konkret verpflichtet? Arbeitgeber sind verpflichtet, allen Mitarbeitern, die nicht ausschließlich im Homeoffice arbeiten, grundsätzlich mindestens einmal pro Woche einen Corona-Test anzubieten. Möglich sind Schnell- oder Selbsttests. Für Gruppen mit erhöhtem Infektionsrisiko sind zwei Testangebote pro Woche vorgeschrieben. Das betrifft unter anderem Personal mit vielen persönlichen Kundenkontakten, Mitarbeiter, die in Gemeinschaftsunterkünften untergebracht sind, sowie Beschäftigte, die körpernahe Dienstleistungen ausführen.

Wie müssen die Betriebe die Verpflichtung umsetzen? Die Arbeitgeber müssen die Tests zur Verfügung stellen und dokumentieren, dass sie die Tests angeschafft haben oder entsprechende Testkapazitäten anbieten. Auch sollte laut Arbeitsministerium formlos notiert werden, wann und in welcher Form die Beschäftigten über das Testangebot informiert wurden. Sie müssen aber nicht dokumentieren, dass ihre Mitarbeiter diese auch in Anspruch nehmen. Es genügt somit faktisch, den Beschäftigten Selbsttests nach Hause zu schicken oder Selbsttests für alle zugänglich im Betrieb zu bereitstellen.

Wer zahlt die Tests? Die Kosten müssen die Arbeitgeber tragen. Die Bundesregierung geht von Kosten in Höhe von 130 Euro pro Beschäftigtem bis Ende Juni aus.

Wer überwacht die Test-Angebotspflicht der Unternehmen? Kontrollieren sollen die neue Testpflicht die zuständigen Arbeitsschutzbehörden der Länder. Die Behörden „können die Einhaltung aller Anforderungen der Verordnung im Einzelfall durch behördliche Anordnungen durchsetzen und Verstöße gegen ihre Anordnung mit einem Bußgeld von bis zu einer Höhe von 30.000 Euro ahnden“, erklärte das Bundesarbeitsministerium. Wie der „Bayerische Rundfunk“ berichtet, sehe das Wirtschaftsministerium das allerdings anders. Dort hieße es: „Es sind keine Sanktionen gegen Unternehmen vorgesehen.“ Somit sei die Sache noch unklar.

Muss der Arbeitnehmer den Test machen? Für die Beschäftigten sind die Tests freiwillig. Die Bundesregierung empfiehlt jedoch, das Testangebot anzunehmen. (sn)

GERICHT HEBT KÜNDIGUNG WEGEN CORONA-QUARANTÄNE AUF

Weil er sich an die vom Gesundheitsamt vorgeschriebene Quarantäne gehalten hat, wurde einem Arbeitnehmer gekündigt, das zuständige Gericht hob diese Kündigung auf



Das Gericht hat die Kündigung für unwirksam erklärt ©Andrea Warnecke/dpa/picturel-alliance 22.04.2021 (tb)

Köln. Ein Beschäftigter hält die vorgeschriebene Quarantäne ein und kriegt dafür die Kündigung – das geht so nicht, hat das Arbeitsgericht Köln geurteilt. Einer Mitteilung vom Mittwoch, 21. April, zufolge erklärte das Gericht die Kündigung für unwirksam. Der Arbeitnehmer hatte im vergangenen Oktober vom Gesundheitsamt die Anweisung bekommen, zu Hause zu bleiben. Der Bruder seiner Freundin war positiv getestet worden. Darüber informierte er seinen Arbeitgeber. Doch der Chef vermutete, der Mann wolle sich nur vor der Arbeit drücken. Er verlangte eine schriftliche Bestätigung vom Gesundheitsamt, und als die nach ein paar Tagen immer noch nicht vorlag, folgte die Kündigung. Das Gericht betrachtet dies als „sittenwidrig und treuwidrig“. Der Arbeitnehmer habe sich lediglich an die behördliche Quarantäneanordnung gehalten. Erschwerend komme hinzu, dass der Arbeitgeber den Beschäftigten ausdrücklich aufgefordert hatte, entgegen der Quarantäneanweisung im Betrieb zu erscheinen. Gegen das Urteil kann Berufung beim Landesarbeitsgericht Köln eingelegt werden. (dpa)

EINIGUNG AUF EU-KLIMAZIEL FÜR 2030: MINUS 55 PROZENT

Die Überhitzung der Erde stoppen: Die EU will dazu einen wichtigen Beitrag leisten. Nach langem Hin und Her steht nun endgültig das Etappenziel bis Ende dieses Jahrzehnts.



Bis 2030 sollen die Treibhausgase der Europäischen Union um mindestens 55 Prozent unter den Wert von 1990 gesenkt werden ©bluedesign/fotolia
21.04.2021 (ja)

Brüssel. Unterhändler der EU-Staaten und des Europaparlaments haben sich endgültig auf eine Verschärfung des Klimaziels für 2030 geeinigt. Bis dahin sollen die Treibhausgase der Europäischen Union um mindestens 55 Prozent unter den Wert von 1990 gesenkt werden. Dies teilten mehrere Vertreter des Europäischen Parlaments und des Rats der Mitgliedsstaaten am frühen Mittwochmorgen der Deutschen Presse-Agentur in Brüssel mit. Bisher galt ein Ziel von minus 40 Prozent. „Das ist ein herausragender Moment für die EU und ein starkes Signal an die Welt“, schrieb EU-Kommissionsvize Frans Timmermans auf Twitter. „Unsere Verpflichtung auf eine klimaneutrale EU wird unsere Politik in den nächsten 30 Jahren leiten.“ Es sei „ein guter Tag für die Menschen und den Planeten“. Die Unterhändler des Europaparlaments akzeptierten nach mehr als 15-stündigen Verhandlungen letztlich die Marke, die die EU-Staats- und Regierungschefs Ende 2020 vorgegeben hatten. Dabei wollte das EU-Parlament eigentlich viel mehr: eine Senkung der Klimagase um 60 Prozent sowie eine schärfere Berechnungsmethode. Die Abgeordnete erreichten nur Zugeständnisse in Details. Hauptstreitpunkt war neben dem Prozentwert vor allem die Frage, ob und inwieweit die Mengen Kohlendioxid eingerechnet werden sollen, die Wälder, Pflanzen und Böden speichern. Abgeordnete bemängeln, dass eine Einbeziehung dieser sogenannten Senken das Einsparziel abschwächt. Statt bei 55 Prozent lägen die tatsächlichen Einsparungen nur bei 52,8 Prozent, monierten unter anderen die Grünen. Die Parlamentarier handelten zumindest heraus, dass die Anrechnung der Senken auf 225 Millionen Tonnen Kohlendioxid begrenzt wird. Die EU-Kommission soll durch Aufforstung die Bindekraft der Wälder auf 300 Millionen Tonnen Kohlendioxid erhöhen, so dass netto mehr als 55 Prozent Treibhausgase eingespart werden könnten. Durchsetzen konnte das Parlament die Gründung eines Klimarats mit 15 Experten, der die Umsetzung der Ziele begleiten soll. Zudem wird ein Treibhausgas-Budget für die nächsten Jahrzehnte ermittelt, aus dem sich ein Etappenziel für 2040 ableiten lässt.

Geteilte Meinungen zu den EU-Klimazielen

Die Grünen zeigten sich enttäuscht. „Mit diesem Klimaziel und Klimagesetz verliert die Europäische Union ihre Vorreiterrolle im Klimaschutz“, kritisierte der Europaabgeordnete Michael Bloss. „Das Pariser Klimaabkommen wird so kaum einzuhalten sein, der Klimawandel wird uns das nicht verzeihen.“ Sein Fraktionskollege Sven Giegold monierte, mit einem „Rechentrick“ sei das Klimaziel geschrumpft worden. Dies sei ein schwerer Fehler, und auch die Bundesregierung habe dazu beigetragen. Der CDU-Politiker Peter Liese betonte hingegen, das neue Ziel sei sehr ambitioniert: „Die Einigung ist historisch. Das Ziel der Klimaneutralität wird jetzt gesetzlich festgeschrieben. Zum ersten Mal war das Europäische Parlament an der Festsetzung der Klimaziele direkt beteiligt.“ Liese verwies darauf, dass in den 30 Jahren von 1990 bis 2020 die Klimagase der EU nur um 25 Prozent verringert worden seien; binnen zehn Jahren bis 2030 müssten sie um weitere 30 Prozentpunkte sinken. Auch der Bundesverband der Deutschen Industrie bezeichnete das 55-Prozent-Ziel als „extrem ehrgeizig“. Das Parlament und der Rat der EU-Staaten müssen dem Verhandlungsergebnis noch formal

zustimmen. Vor dem virtuellen Klimagipfel von US-Präsident Joe Biden am Donnerstag und Freitag war der politische Druck hoch, ein verbindliches EU-Ziel festzuzurren und damit das EU-Klimagesetz unter Dach und Fach zu bringen. Es wird erwartet, dass auch die USA ein ehrgeizigeres Klimaziel für 2030 ankündigen. Biden hat sein Land ins Pariser Klimaabkommen von 2015 zurückgeführt, das sein Vorgänger Donald Trump aufgekündigt hatte. Ende des Jahres sollen bei einer Weltklimakonferenz in Glasgow alle Vertragspartner ihrer Klimaziele nachschärfen. Andernfalls würde das Vertragsziel verfehlt, die globale Erwärmung bei unter 2 Grad – und möglichst bei nur 1,5 Grad – zu stoppen. Vergleichsmaßstab ist die vorindustrielle Zeit. Das verschärfte Ziel für 2030 ist eine Etappe auf dem Weg, die EU bis 2050 klimaneutral zu machen. Dann sollen fast alle Treibhausgase vermieden oder gespeichert werden. Nötig ist dafür in den nächsten 30 Jahren ein umfassender Umbau der Wirtschaft hin zu erneuerbaren Energien und Produktionsmethoden ohne Abgase. Wie das konkret gehen soll, will die EU-Kommission in einem Gesetzespaket „Fit for 55“ im Juni erklären. (dpa/ja)

In eigener Sache

Blättern Sie auch gerne auf

www.bg-verkehr.de

Trotz Corona-Pandemie: BG Verkehr hält Beitragsniveau stabil

Die BG Verkehr kann trotz der herausfordernden Situation aufgrund der Corona-Pandemie ihr Beitragsniveau stabil halten. Der für die Errechnung der Umlage wichtige Beitragsfuß bleibt unverändert.

BG Verkehr fördert Verkehrssicherheitskonzepte

Mit systematischem Herangehen lassen sich Unfälle im Straßen- und im innerbetrieblichen Verkehr vermeiden. Aus diesem Grund hat die BG Verkehr einen Fördertopf für Verkehrssicherheitskonzepte aufgelegt. Unternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten können noch bis zum 18. Juni 2021 Fördergelder für das Jahr 2022 beantragen. Die maximale Förderung beträgt 30.000 Euro.

Präsenzseminare bis Ende Mai abgesagt

Aufgrund der aktuellen Pandemieentwicklung und der Einschätzung der Bundesregierung zu den notwendigen Maßnahmen hat die BG Verkehr alle Präsenzseminare bis einschließlich 31. Mai 2021 abgesagt. Teilnehmende mit einer Buchungsbestätigung für die betroffenen Präsenzseminare werden schriftlich benachrichtigt.

Conference Days 2021: Experten der BG Verkehr informieren zum Schutz vor Corona

Schutz vor dem Coronavirus und Arbeitsschutz im Güterkraftverkehr sowie professionelle Hygiene in Taxis, Mietwagen und Flottenfahrzeugen: Zu diesen beiden Themen referieren Experten der BG Verkehr am 23. und 30. April bei den Conference Days.

Entsorgung von Schnelltests

An vielen Stellen werden derzeit COVID-19-Schnelltests eingesetzt. Wie werden sie nach Gebrauch so entsorgt, dass keine Infektionsgefahr von ihnen ausgeht?

Produkte mit Mängeln

Die Anzahl der gemeldeten gefährlichen Produkte und der veröffentlichten Produktwarnungen und Rückrufe ist 2019 in Deutschland gestiegen. Das geht aus einem Bericht hervor, den die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin herausgegeben hat.

Bußgeld für Nutzung von Paketscanner

Gilt ein Paketscanner als elektronisches Gerät im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung? Diese Frage wurde nun vom Oberlandesgericht Hamm bejaht. Das Gericht verurteilte den Fahrer eines Paketdienstes wegen Nutzung des Geräts während der Fahrt zu einer Geldbuße.

DocStop hilft auch in Frankreich

Berufskraftfahrer, die unterwegs krank werden, können nun auch in Frankreich schnelle Hilfe bekommen. Die kostenlose DocStop-Hotline vermittelt Fahrern an zahlreichen Rastplätzen im ganzen Land einen Arzt in der Nähe.

E-Scooter: Regeln oft nicht bekannt

Wenn Nutzer von E-Scootern einen Unfall erleiden, ist oft Alkohol im Spiel. Im vergangenen Jahr registrierte die Polizei in Deutschland insgesamt 2.155 Unfälle mit den Elektrokleinfahrzeugen, bei denen Menschen verletzt oder getötet wurden.

Trauer um Michael Lohse

Die BG Verkehr trauert um Michael Lohse, der am 17. April 2021 verstorben ist. Von 1996 bis 2011 war der Chemnitzer Transportunternehmer Mitglied der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, aus der später die BG Verkehr hervorging.

Impressum

Der Vorstand

Redaktion: Der Geschäftsführer und Vorstand

Geschäftsführer: Walter Hartmann (wh)

IVTV e.V. Nachrichten erscheinen möglichst monatlich

Nachdruck mit Quellenangabe und Belegexemplaren erbeten und erwünscht

Quelle: Bild und Text

Verkehrsrundschau – Vogel Verlag

SicherheitsProfi – www.bg-verkehr.de

Ärzte Zeitung

Bankverbindung:

IVTV e.V. Frankfurter Volksbank

BIC: FFVBDEFF

IBAN: DE72 5019 0000 0000 1126 15

Vereinsregister Frankfurt a.M. VR 7108

IVTVeV@aol.com

Baumgartenstraße 37

64331 Weiterstadt

tel. 06150-3929