



## LUFTFAHRT

### Sanktionen gegen russische Luftfahrt

24.02.2022

Nach der russischen Invasion in die Ukraine beraten die GZ, insbesondere aber die USA, EU und Großbritannien, wie man Moskau für den Angriffskrieg gegen die Ukraine richtig abstrafen kann. Im Fokus sind u.a. Maßnahmen gegen die russische Luftfahrt. So soll die russische Luftverkehrsbranche von der Versorgung mit Ersatzteilen für Airbus- und Boeing-Flotten, westlichen Komponenten für russische Flugzeugprogramme und anderer Technik abgeschnitten werden.



Alle Flughäfen in der Ukraine, hier der Anfahrtsbereich zum Kiew Borispol Int. Airport - sind inzwischen geschlossen und teilweise zerstört. Foto wikimedia

Weiter Seite 2

#### **Luftfahrt**

Seite.....1-3

#### **Schifffahrt**

Seite.....4-6

#### **Straßenverkehr**

Seite..... 6-11

#### **Am Rande u. Urteile**

Seite..... 11-13

#### **In eigener Sache / Impressum**

Seite.....13-16

Ob mit relativ kleinem Aufwand die erhoffte „riesige Wirkung“ erzielt werden kann, ist aber fraglich. Denn seit Wochen schon decken sich russische Airlines verstärkt mit OEM-Produkten ein“, sagte ein Manager eines großen europäischen MRO-Dienstleisters gegenüber dem Luftfahrt-Online-Portal [aero.de](http://aero.de). Dies gilt auch für den Bereich der russischen Geschäftsluftfahrt. Fast möchte man glauben, dass die russische Luftfahrt-Branche schon seit Längerem vom Vorhaben Wladimir Putins wusste oder es ahnte. Laut Brüssel sollen auch Einflugverbote in die EU gegen russische Passagier- und Frachtairlines geprüft werden. Allerdings weiß man in der EU auch, dass Moskau dann wohl die Überflugrechte (über Russland) für europäische Fluggesellschaften zur Disposition stehen mit der Konsequenz, dass Lufthansa & Co. auf allen Asienstrecken, auf Flügen in die VAE und nach Indien sehr teure und sehr weite Umwege einschließlich dann notwendiger Tankzwischenstopps nehmen müssten. Das würde die Tickets erheblich verteuern. Ein Ausweg für die Lufthansa Group-Airlines wäre dann die Übertragung der Verbindungen in des Asienflugplans auf bestehende Joint Ventures und Allianzen. Zu nennen wären etwa Air China oder ANA. Bei Letzterer kann man sich aber nicht sicher sein, ob der Kreml nicht auch den Japaner die Überflugrechte madig macht, zumal sich Japan und Russland auch nicht grün sind. Der Luftraum für zivile Flugzeuge ist seit Donnerstag Vormittag geschlossen. Mehrere Flüge in die Ukraine kehrten auf halber Strecke um, darunter eine Air India B 787, die aus Delhi nach Kiew unterwegs war. Der internationale Airport von Kiew und der von Lwiw war in den Morgenstunden geräumt worden. Russland hat auf der seit 2014 annektierten Krim zehn Flughäfen geschlossen. Zudem hat Moskau angeordnet, dass die Flugplätze in den südrussischen Metropolen Städten Rostow, Krasnodar, Kursk, Woronesch und Simferopol ihren Betrieb einstellen, so die russische Luftfahrtbehörde Rosawiazija. In Sotschi am Schwarzen Meer lief der Flugbetrieb offiziellen Angaben zufolge zunächst weiter. In Moskau wurden bis zum frühen Vormittag knapp 200 Flüge abgesagt oder waren mit Verspätung angekündigt, wie aus Online-Reisetafeln hervorging. Insgesamt wurden nach Angaben des ukrainischen Generalstabs mindestens sechs Flugplätze angegriffen, darunter Kiew-Borispol, etwa 40 km von Kiew entfernt, Tschuhujiw im Gebiet Charkiw und Kramatorsk im Gebiet Donezk. Einen weitere Restriktion könnte im touristischen bzw. Reisesektor erfolgen. Putin-Unterstützer sollen nicht mehr in die EU einreisen dürfen.

Quelle: [aero](http://aero.de) / [DMM](http://DMM.de)

## Runderneuerte Lufthansa will Corona hinter sich lassen



Lufthansa hat die Corona-Pandemie zu schaffen gemacht. Foto: [Andreas Arnold/dpa](http://Andreas Arnold/dpa) © [dpa-infocom GmbH](http://dpa-infocom GmbH)

25.02.2022,

In der Corona-Flaute hat Lufthansa die deutschen Staatshilfen zurückgezahlt und sich einer Fitness-Kur unterzogen. Doch beim Neustart könnten schnell zusätzliche Probleme auftreten. Spätestens Ostern soll es so richtig losgehen. Die Lufthansa bereitet sich wie andere Fluggesellschaften auf einen Ansturm der Passagiere vor und will die Corona-Flaute endlich hinter sich lassen. Wenn Vorstandschef Carsten Spohr am 3. März die Bilanz für 2021 präsentiert, wird er die geschäftlichen Chancen beim Neustart betonen. Europas umsatzstärkster Luftverkehrskonzern sieht sich trotz stark gestiegener Schuldenlast fit genug, bei der Neuverteilung des europäischen Himmels ein deutliches Wort mitzusprechen. Nahezu täglich berichten führende Lufthansa-Manager von stark steigenden Buchungszahlen, doch aktuell hält sich der Kranich noch merklich zurück. Nach aktuellen Eurocontrol-Zahlen absolviert die Kerngesellschaft im Vergleich zu 2019 gerade knapp die Hälfte der Flüge, während das Angebot des Billigfliegers Ryanair bereits leicht über dem Vorkrisenniveau liegt. Die Omikron-Variante hat zu Jahresbeginn noch einmal deutliche Spuren im Flugplan hinterlassen.

**Neue Herausforderungen** Neue Unsicherheiten bringt zudem der Ukraine-Konflikt mit sich. Sollte in dessen Verlauf auch der russische Luftraum für Überflüge gesperrt werden, drohen der Lufthansa mit ihrer starken Asien-Orientierung hohe Zusatzkosten für die Umwege in Richtung China, Japan und Korea. Doch innerhalb Europas und Richtung Westen rechnet der Konzern mit einer sprunghaft steigenden Nachfrage zunächst vor allem von Touristen. Nach Mallorca will das Unternehmen wie im vergangenen Sommer erneut einen Boeing-Jumbo einsetzen, um alle Ticketwünsche erfüllen zu können. Der Konzern hat seine Corona-Schrumpfkur vorzeitig gestoppt und will nun auch bei den Piloten ohne Entlassungen auskommen. Statt der geplanten rund 100.000 Beschäftigten können nun wohl knapp 107.000 Lufthansa-Seatens an Bord bleiben von ursprünglich 140.000. Die Lufthansa-Gruppe beschäftigt rund 11.000 Piloten und Pilotinnen, rund 5000 davon bei der Kernmarke. Von diesen besonders gut bezahlten Stammkräften bis zu 1100 zu entlassen, kommt für Spohr längst nicht mehr in Frage. Am vergangenen Dienstag begann ein mehrtägiges Konklave mit der Gewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC) über die künftigen Konditionen. Lufthansa verlangt erhebliche Einsparungen, denn noch gilt es, mehrere Hundert Stellen durch Abfindungen oder gemeinschaftliche Teilzeit abzubauen. Die VC-Piloten hatten sich in der Vergangenheit die Zahl von 325 Jets festschreiben lassen, die ausschließlich von ihnen geflogen werden durften. Das passt nach Ansicht der Geschäftsführung nicht mehr zur reduzierten Gesamtgröße, die nach unbestätigten Berichten einschließlich der Schwestergesellschaften Swiss, Austrian, Eurowings und Brussels Airlines bei 720 Jets liegen soll. Die entsprechende Vereinbarung wurde im vergangenen Jahr gekündigt. Vor allem der jüngsten und noch tariflosen Gesellschaft Eurowings Discover trauen die VC-Piloten nicht über den Weg, soll sie doch aus den Drehkreuzen Frankfurt und München touristische Mittel- und Langstreckenverbindungen bedienen. Auch von einer «Lufthansa Light» unterhalb der Kernmarke war schon die Rede. Hier droht aus Sicht der Piloten eine billigere, für die Kunden nicht mehr erkennbare Konkurrenz im Kern der Kerngesellschaft, die zudem voll in die Buchungs- und Umsteigesysteme der Lufthansa eingebunden wäre. Für Eurowings und Eurowings Discover werden laufend neue Crews gesucht.

**Europäischer Markt** Die externe Konkurrenz der Lufthansa in Europa kommt weiterhin von den Billigfliegern, wenngleich sich Ryanair ab Ende März aus dem teuren Frankfurt zurückgezogen hat. Der deutsche Ferienflieger Condor bleibt hingegen mit einem neuen Investor im Geschäft und kann darauf vertrauen, dass Lufthansa weiterhin durchgebuchte Zubringerflüge für Condor-Passagiere übernehmen muss. Das Bundeskartellamt hat zwar noch nicht endgültig entschieden, aber unmissverständlich klargemacht, dass die auf der Kurz- und Mittelstrecke marktbeherrschende Lufthansa diese langjährige Dienstleistung nicht einseitig kündigen darf. Eine weitere Beteiligung strebt die Lufthansa im Süden Europas an, wo der italienische Staat die herausgeputzte Alitalia-Nachfolgerin ITA mit einem Investor verhandeln will, ohne die Kontrolle ganz aufzugeben. Gemeinsam mit dem italienisch-stämmigen MSC-Großreeder Gianluigi Aponte, der die Mehrheit übernehmen will, beteiligt sich Lufthansa an dem kürzlich gestarteten Bieterverfahren. Ähnlich wie einst bei der Swiss würde Lufthansa in eine bereits hart sanierte Airline einsteigen, das Risiko mit dem Schiffs- und Logistikpartner aber zunächst klein halten. Voraussetzung dafür ist die Rückzahlung der Staatshilfen, für die ein Rahmen von neun Milliarden Euro bereitstand. Die deutschen Direkthilfen hat Lufthansa im November vergangenen Jahres vollständig getilgt. Sein verbliebenes Lufthansa-Aktienpaket muss der staatliche Wirtschaftsstabilisierungsfonds bis Oktober 2023 verkaufen.



# Schifffahrt

## BDB warnt vor »Klimaschutz mit der Brechstange«

23. Februar 2022



**Eine drohende Besteuerung von Schiffsdiesel und Umweltauflagen, die eine Güterverlagerung aufs Wasser behindern, alarmieren die Binnenschifffahrt.**

Das »Fit for 55«-Paket der Europäischen Kommission soll den Klimaschutz verbessern und die Mobilität insgesamt »grüner« werden lassen. Während dem Ziel kaum jemand widerspricht, bereiten die in Brüssel geplanten einzelnen regulatorischen Maßnahmen der Binnenschifffahrt große Sorgen. Daraufhin hat Jens Schwanen, Geschäftsführer des BDB, in einem ersten Treffen mit dem neuen Staatssekretär Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und Logistikbeauftragter der Bundesregierung verwiesen. Zwar wird im europäischen »Green Deal« ein Anstieg des Güterverkehrs auf dem Wasser um 50% bis zum Jahr 2050 anvisiert. Dieses Ziel werde aber konterkariert, wenn die EU-Kommission der Branche die Investitionsmöglichkeiten in Schiff, Betrieb und Personal nehmen sollte. Diese Gefahr sieht Schwanen als akut an. Insbesondere die geplante Novelle der europäischen Energiesteuerrichtlinie, die den Wegfall der bisher geltenden Steuerbefreiung auf den in der Schifffahrt verwendeten Diesel vorsieht, werde zu einem massiven Anstieg der Betriebskosten führen und den klein- und mittelständisch strukturierten Unternehmen die Möglichkeit der Investition in Schiff, Betrieb und Personal nehmen. Aber auch durch die Neuregelung der sogenannten Umweltbeihilfen sieht sich das Gewerbe bedroht. Mit dem Ziel, die Schadstoff-Emissionen drastisch zu senken, sollen nationale Förderprogramme für die Binnenschifffahrt nur noch dann statthaft sein, wenn Neubauten faktisch emissionsfrei (ab Schornstein) fahren. Die dafür geeigneten Technologien (Brennstoffzelle) oder Energieträger (Wasserstoff) hätten aber entweder nicht die Marktreife erreicht oder seien viel zu teuer. »Verlagerungsziele und Klimaschutzmaßnahmen sind nicht im Einklang, mehr noch: Sie behindern einander. Die EU-Kommission muss hier dringend nacharbeiten«, sagt Schwanen. Auch die neue Bundesregierung hat sich in ihrem Koalitionsvertrag eine weitere Steigerung des Güterverkehrs auf dem Wasser ebenso auf die Fahnen geschrieben wie die Stärkung der Hinterlandanbindungen der Seehäfen. Die Förderung von Landstrom und alternativen Kraftstoffen und Antrieben soll helfen, die schon heute besonders umweltschonende Binnenschifffahrt noch klimafreundlicher werden zu lassen. Staatssekretär Luksic und Geschäftsführer Schwanen waren sich darin einig, dass diese Eckpunkte des Koalitionsvertrages eine gute Basis für

konkrete Maßnahmen zur Stärkung der Schifffahrt bilden. »Wir verlangen, dass die EU-Kommission ihr Vorgehen an den Realitäten und dem Realisierbaren ausrichtet. Die Branche muss von solchen steuerlichen Mehrbelastungen, die ausschließlich schaden und niemandem nützen, verschont werden.« Der BDB hat mit dem Parlamentarischen Staatssekretär und Logistikbeauftragten Oliver Luksic die Fortführung der Gespräche verabredet. Es wird dann um die konkrete Ausgestaltung der Branchenförderprogramme und um die Fortsetzung der Arbeiten am »Masterplan Binnenschifffahrt« gehen.

## Containerschiff vor Wangerooge auf Grund gelaufen



*Die Mumbai Maersk ist diese Woche auf Grund gelaufen © Foto: Seaweb*

Erneut ist vor der niedersächsischen Nordseeküste ein Schiff in Not geraten: Ein 400 Meter langes Containerschiff lief kurz vor der Einfahrt in die Weser auf Grund. Das Havariekommando plant die Bergung.

03.02.2022 Stefanie Schuhmacher/ dpa

Wangerooge. Ein rund 400 Meter langes Containerschiff ist in der Nacht zum Donnerstag etwa sechs Kilometer nördlich vor der Insel Wangerooge auf Grund gelaufen. Nach Angaben des Havariekommandos handelt es sich um das Schiff „Mumbai Maersk“, das unter dänischer Flagge fährt und von Rotterdam nach Bremerhaven unterwegs war. Noch in der Nacht seien mehrere Schlepper sowie Mehrzweckschiffe zu dem Havaristen entsandt worden. Zudem sei ein Team von speziell ausgebildeten Seeleuten an Bord gebracht worden. Ein erster Versuch, das Containerschiff wieder in tieferes Fahrwasser zu bringen, sei jedoch fehlgeschlagen, teilte ein Sprecher des Havariekommandos mit. Die Havarie habe sich im Einfahrtsweg in die Weser ereignet. „Glücklicherweise gibt es keine verletzten Personen, alle sind wohlauf“, sagte er. Die Bergung des Schiffes sei von der Tide abhängig. „Wir würden jetzt schon gerne losschlagen, aber wir müssen auf den höchsten Wasserstand warten“, sagte der Sprecher. Ein Bergungsversuch noch am Morgen würde daher keinen Sinn machen. Zunächst müsse Hochwasser abgewartet werden, bevor wieder eine Bergung versucht werden könne. Dass

nächste Hochwasser werde es gegen 13 Uhr geben, das sei der frühestmögliche Anlauf für den nächsten Bergungsversuch. Erst am Wochenende war ein unbeladener Frachter im starken Sturm vor der ostfriesischen Küste in Schwierigkeiten geraten. Er konnte aber zum Schluss aus eigener Kraft seine Reise nach Dänemark fortsetzen. (ste/dpa)

## Politik besorgt wegen Havarie vor Wangerooge

Wegen der Havarie des Containerfrachters „Mumbai Maersk“ vor Wangerooge fordern Politik und Naturschutzverbände, die Sicherheit in der Schifffahrt zu verbessern.

04.02.2022 Thomas Burgert/ dpa

Wangerooge. Politik und Umweltverbände in Niedersachsen sind besorgt wegen der Havarie des Containerfrachters „Mumbai Maersk“ in der Nordsee vor Wangerooge. „Unser Wattenmeer ist ein äußerst sensibler und besonders wertvoller Naturraum“, sagte Landesumweltminister Olaf Lies (SPD). Der Unfall zeige, dass „wir ständig daran arbeiten müssen, den Schutz unserer Küsten vor Schadstoffunfällen zu verbessern“. Lies warf dem Bund vor, bei der Diskussion über mehr Sicherheit im Schiffsverkehr vor der Küste zu bremsen. Bei Sturm sollten große Schiffe auf Routen weiter von der Küste entfernt ausweichen, forderte der Minister. Für die Schifffahrtsregeln ist der Bund zuständig. Der 400 Meter lange Frachter war am Mittwochabend auf Grund gelaufen. Bergungsteams hoffen darauf, ihn bei Hochwasser in der Nacht zu Freitag, 4. Februar, mit starken Schleppern wieder flott zu bekommen. Der Naturschutzbund Nabu forderte politisches Handeln, um die Vorbeugung gegen Schiffsunfälle zu verbessern. Das einzigartige Wattenmeer und seine dazugehörigen Inseln müssten geschützt werden, sagte der niedersächsische Landesvorsitzende Holger Buschmann. Nach dem erfolgreichen Freischleppen konnte das Containerschiff inzwischen seine Fahrt nach Bremerhaven unter Schlepperbegleitung fortsetzen. Nach Auskunft der Verkehrszentrale Bremerhaven wird die Maersk Mumbai am Nachmittag in Bremerhaven erwartet. (dpa/tb)

## Straßenverkehr

### Fürth: Lkw rammt parkende Autos



Von den gerammten Autos in Fürth waren teilweise nur noch Wracks übrig © Foto: vifogra/Friedrich/dpa/picture alliance

Ein betrunkenen Lkw-Fahrer hat am Dienstagabend in Franken eine Schneise der Verwüstung hinterlassen. 31 Autos wurden beschädigt.



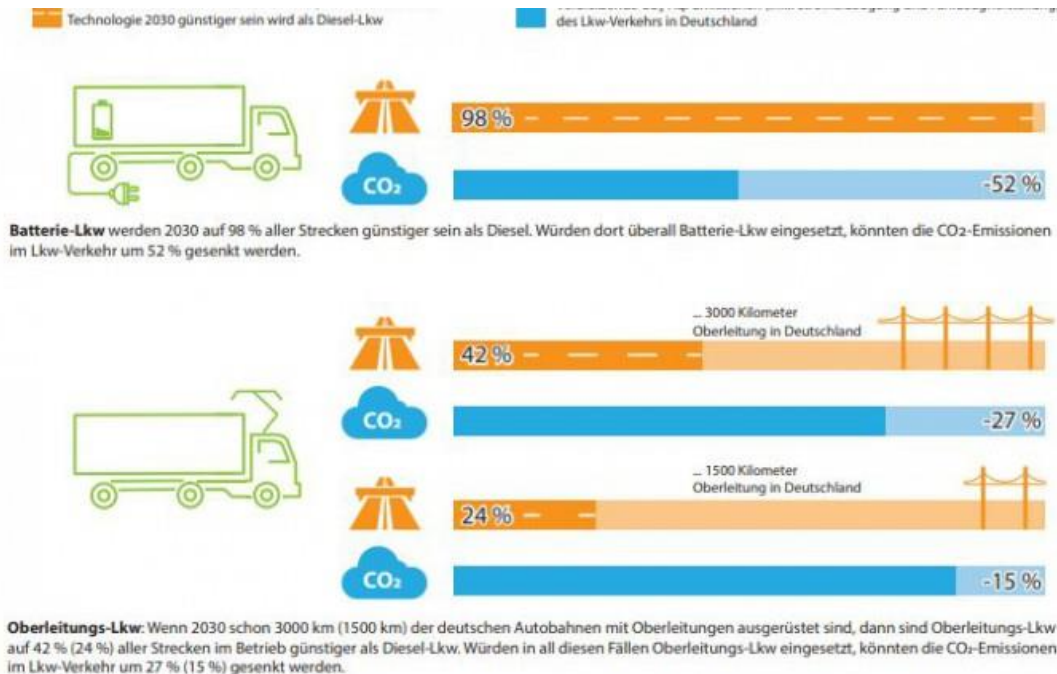
09.02.2022

Stephanie Noll/dpa

Fürth. Mit seinem Sattelzug hat ein betrunkenener Lkw-Fahrer am Dienstagabend in Fürth Dutzende parkende Autos gerammt. Der 50-Jährige hinterließ auf mehreren hundert Metern eine Schneise der Zerstörung.

Schließlich wurde er festgenommen. „So ein Verwüstungsszenario habe ich noch nie erlebt“, sagte ein Sprecher des Polizeipräsidiums Mittelfranken der dpa. Drei Personen wurden leicht verletzt - darunter der Fahrer selbst. Nach Angaben der Polizei wurden insgesamt 31 Autos beschädigt. Mehrere Wagen hätten lichterloh gebrannt. An einem Haus gebe es deutliche Brandspuren. Die Feuerwehr löschte die Brände. (dpa)

## Ifeu-Analyse: Elektrische Lkw schlagen Diesel-Fahrzeuge bei Kosten und Klima



Eine Analyse des Ifeu-Instituts ergab, bald schon werden sich E-Lkw für Speditionen lohnen © Foto: Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg

Das Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg wertete das m Forschungsprojekt „My E-Roads“ aus. Das Ergebnis: Durch niedrige Betriebskosten rechnen sich Batterie- und Oberleitungs-LKW trotz höherer Anschaffungskosten für die Speditionen künftig auch ohne staatliche Hilfen.

08.02.2022

Stefanie Schuhmacher

Batterie- und Oberleitungsfahrzeuge kann erheblich dazu beitragen, die 2030er Klimaziele der Bundesregierung für den Verkehrsbereich zu erreichen. Dieses Ergebnis interpretierte das Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (Ifeu) aus dessen Forschungsprojekt „My E-Roads“. Julius Jöhrens, Leiter einer vergleichenden Analyse erläuterte: „Batterieelektrische Lkw werden in 10 Jahren bereits bei moderaten CO<sub>2</sub>-Preisen für fast alle Anwendungen deutlich günstiger und klimafreundlicher sein als Neufahrzeuge mit Diesel-Antrieb.“

**E-Lkw sparen 50 Prozent der Emissionen ein** Eine Stromversorgung der Batterie-Lkw über Oberleitungen könnte dabei die Kostenbilanz weiter verbessern und zusätzliche systemische

Vorteile erschließen. Wenn es allein nach den Kosten geht, werden die Speditionen 2030 für innerdeutsche Transporte darum nur noch E-Lkw anschaffen. Beim Vergleich der Klimagasemissionen verschiedener Antriebe für das Jahr 2030 zeigt sich auch, dass die batterieelektrischen Lkw gegenüber Diesel-Lkw etwa die Hälfte der CO<sub>2</sub>-Emissionen einsparen können – Stromerzeugung und Herstellung der Lkw mit eingerechnet. Etwa ein Drittel der verbleibenden CO<sub>2</sub>-Emissionen geht dann auf die Fahrzeugherstellung zurück. Der Einsatz von Oberleitungen kann die benötigten Batteriegrößen der Lkw deutlich reduzieren und damit die Klimabilanz tendenziell weiter verbessern.

**Klimavorteile auf der Langstrecke** Die Oberleitungstechnik ist dabei vor allem für den Einsatz auf Langstrecken interessant. Dort wird jedoch auch die Nutzung von Wasserstoff in Brennstoffzellen-Lkw diskutiert. Im direkten Vergleich mit Batterie- und Oberleitungs-Lkw sind Brennstoffzellen-Lkw wirtschaftlich allerdings nur bei extrem niedrigen Wasserstoffpreisen konkurrenzfähig. Diese werden nur in optimistischen Szenarien für den H<sub>2</sub>-Import aus wind- und sonnenreichen Regionen außerhalb Europas prognostiziert. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen liegen jedoch auch dann nur niedriger als bei Oberleitungs-Lkw, wenn der Wasserstoff für die Lkw fast ausschließlich regenerativ erzeugt wird – angesichts hoher H<sub>2</sub>-Nachfrage aus anderen Sektoren eine Anforderung, die in der Praxis nur schwer zu erfüllen sein dürfte. Die Ergebnisse der Studie zeigen klar: Mit deutschem Strommix hergestellter Wasserstoff kann bei Lkw gegenüber der Diesel-Technologie im Jahr 2030 weder in der Kosten- noch CO<sub>2</sub>-Bilanz mithalten. Der Einsatz von Brennstoffzellen-Lkw stellt also mittelfristig eine Wette auf die zukünftige Verfügbarkeit günstigen und vollständig erneuerbaren Import-Wasserstoffs dar.

**Staatliches Handeln vor allem beim Infrastrukturaufbau erforderlich** Was bedeutet das nun für die Zukunft? Speditionen werden sich im Jahr 2030 aus Kostensicht voraussichtlich fast immer für ein batterieelektrisches Fahrzeug entscheiden. Brennstoffzellen-Lkw dürften aufgrund ihres deutlichen Kostennachteils nur dort zum Zuge kommen, wo der Einsatz von Batterie-Lkw an praktischen Gesichtspunkten scheitert – wie oft dies vorkommt, hat der Staat über den Infrastrukturausbau teilweise selbst in der Hand. „Technik und Kosten entwickeln sich eindeutig Richtung Elektro-Lkw. Aufgabe des Staates ist es jetzt, den Ausbau stationärer Ladeinfrastruktur auf den Hauptstrecken voranzutreiben und zu prüfen, wo diese durch ein Oberleitungsnetz sinnvoll ergänzt werden können. Dann kann der Schwerlastverkehr einen erheblichen Beitrag zu den Klimazielen im Verkehrssektor leisten“, so Studienleiter Julius Jöhrens. Dennoch: „Auch Elektro-Lkw können die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Lkw im Jahr 2030 in einer Lebenswegbetrachtung höchstens halbieren. Zusätzlich wird die Umstellung der Lkw-Flotte Zeit brauchen. Um die gesteckten Klimaziele tatsächlich zu erreichen, müssen wir also weiterhin unnötige Lkw-Transporte vermeiden und langfristig deutlich mehr Transporte auf die Schiene verlagern.“ Die Studie „Vergleichende Analyse der Potentiale von Antriebstechnologien für Lkw im Zeithorizont 2030“ ist ein Teilbericht im Rahmen des Vorhabens „Elektrifizierungspotenzial des Güter- und Busverkehrs - My eRoads“. Sie wurde von Ifeu gemeinsam mit PTV Transport Consult erstellt. Gefördert wurde die Analyse durch das Bundesumweltministerium.

## **Dritte Brücke in NRW erhält eine Schrankenanlage**

Nach zwei Brücken über den Rhein hat nun auch eine Brücke im Ruhrgebiet eine Schrankenanlage bekommen. Der Schwerlastverkehr muss umgeleitet werden.





Die Talbrücke Rahmede der A45 ist so marode, dass überhaupt keine Fahrzeuge sie mehr befahren können © Foto: picture alliance / Ralf Ibing/Snowfield Photography | Ralf Ibing

04.02.2022 Thomas Burgert/ dpa

Herne. Mit der Emschertalbrücke der A43 wird eine dritte marode Autobahnbrücke in Nordrhein-Westfalen durch Schrankenanlagen vor einer zu großen Belastung durch Lastwagen geschützt. An diesem Freitagmittag, 4. Februar, soll die Schrankenanlage in Fahrtrichtung Münster zwischen Herne-Eickel und dem Kreuz Herne in Betrieb genommen werden, wie die Autobahn GmbH Westfalen mitteilt. Die Schrankenanlagen sorgt dafür, dass alle Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen über die A42 abgeleitet werden und soll sicherstellen, dass die beschädigte Brücke über den Rhein-Herne-Kanal nutzbar bleibt. Ein Gegenstück gibt es seit Mitte Dezember südlich des Kreuzes Recklinghausen, damit wird der Verkehr in Fahrtrichtung Wuppertal kontrolliert. Die Schrankenanlagen sollen bis zum halbseitigen Neubau der Kanalbrücke Ende 2025 in Betrieb bleiben. Wegen einer maroden Brücke über den Rhein-Herne-Kanal gilt seit April auf dem A43-Abschnitt der vielbefahrenen Strecke vom Ruhrgebiet ins Münsterland ein Verbot für Fahrzeuge schwerer als 3,5 Tonnen. Weil sich allerdings zu viele Lastwagen darüber hinwegsetzen, kam es zum Bau der Schrankenanlagen. Sie messen automatisch das Gewicht der Fahrzeuge und schließen die Schranke bei Überschreitungen. Zu schwere Lkws werden auf die Umleitungsstrecken geführt. Bußgelder drohen. Schranken nach ähnlichem Prinzip gibt es bereits an der Leverkusener Rheinbrücke. Das marode A1-Bauwerk ist seit 2016 für Lkw über 3,5 Tonnen gesperrt. Eine weitere Anlage ist an der A40-Rheinbrücke Neuenkamp bei Duisburg in Betrieb, die nach Angaben der Autobahn GmbH Rheinland für Fahrzeuge bis 44 Tonnen befahrbar ist. Die Anlagen sollen bis zur Fertigstellung von Ersatzneubauten in Betrieb bleiben. Weitere Schrankenanlagen sind auf den Autobahnen in NRW derzeit nicht geplant, wie die beiden Niederlassungen der bundeseigenen Autobahn GmbH erklärten. Auf den Landes- und Bundesstraßen in NRW sind solche Anlagen nicht vorgesehen, wie eine Sprecherin von Straßen.NRW sagte. Die seit Dezember vollgesperrte Talbrücke Rahmede der A45 ist so marode, dass überhaupt keine Fahrzeuge sie mehr befahren können und nur noch ein Brückenneubau die Verbindung wieder schließen kann. (dpa/tb)

## Bundesrat will höhere Strafen für Verkehrsdelikte mit Todesfolge



Die Länder forderten Nachbesserungen beim Vorschlag zum Online-Unterricht bei der Fahrausbildung © Foto: Wolfgang Kumm/dpa/picture alliance

Der Bundesrat befasst sich in seiner jüngsten Plenarsitzung mit Verkehrsthemen sowie den Regelungen zum Online-Unterricht bei der Fahrausbildung.

11.02.2022

Thomas Burgert/dpa

Berlin. In seiner Sitzung am Freitag, 11. Februar, hat der Bundesrat in einem Gesetzesentwurf auf Initiative von Bayern und Nordrhein-Westfalen höhere Strafen für Verkehrsdelikte mit Todesfolge gefordert. Wer die Sicherheit des Bahn-, Schiffs-, Luft- oder Straßenverkehrs beeinträchtigt und dadurch den Tod einer Person verursacht, soll mit Freiheitsstrafe nicht unter einem Jahr bestraft werden. Die Tat wäre damit automatisch als Verbrechen einzustufen. Die gleiche Qualifizierung soll für den gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr gelten. Laut dem Bundesrat soll die vorgeschlagene Gesetzesänderung Wertungswidersprüche beseitigen, die durch frühere Änderungen des Strafgesetzbuchs entstanden sind, als man zum Beispiel die Strafbarkeit für verbotene Kraftfahrzeugrennen verschärft hat. Außerdem weist der Bundesrat darauf hin, dass nach geltendem Recht eine fahrlässige Gesundheitsbeschädigung in bestimmten Fällen härter bestraft wird als eine fahrlässige Todesverursachung. Auch diese Ungereimtheit möchten die Länder beseitigen lassen. Die Bundesregierung hat nun Gelegenheit, zum Vorschlag des Bundesrates Stellung zu nehmen. Danach legt sie beide Dokumente dem Bundestag zur Entscheidung vor. Wann dieser sich damit befasst, steht noch nicht fest.

**Härtere Strafen bei Täuschungen** Zudem sollen Täuschungen bei theoretischen Führerscheinprüfungen künftig schärfer geahndet werden können. Wer beim Spicken erwischt wird, soll künftig für bis zu neun Monate für eine neue Prüfung gesperrt werden können. Der Bundesrat stimmte einer Verordnung der Bundesministerien für Verkehr sowie Inneres zu. Die jetzige Sperre von sechs Wochen entfalte „keine ausreichende abschreckende Wirkung“, hieß es. Der TÜV-Verband teilte mit, die Technischen Prüfstellen hätten in den vergangenen Jahren eine deutliche Zunahme an Manipulationsversuchen bei theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen registriert. TÜV-Referent Marc-Philipp Waschke, erklärte daher. „Wir begrüßen, dass eine mögliche Sperrfrist von neun Monaten nun in der Verordnung ausdrücklich erwähnt wird.“



**Online-Unterricht bei der Fahrausbildung** Die Verordnung der beiden Bundesministerien sieht außerdem Regelungen zum Online-Unterricht bei der Fahrausbildung vor. Die Länder forderten allerdings Nachbesserungen. Vorgesehen ist bisher, dass theoretischer Unterricht die physische Präsenz der Fahrschüler voraussetzt. Sei Präsenzunterricht in begründeten Ausnahmefällen nicht möglich, könne der Unterricht mit Genehmigung der zuständigen Behörden auch in digitaler Form stattfinden. Der Bundesrat forderte, dass der Onlineunterricht auch dann möglich sein müsse, wenn der Präsenzunterricht gewissen Einschränkungen unterliege. „Es ist nicht einzusehen, warum Onlineunterricht nur dann zulässig sein soll, wenn die Situation so dramatisch ist, dass Präsenzunterricht nicht durchgeführt werden kann.“ Darüber müssen nun die Bundesministerien beraten. (tb/dpa)

## URTEIL:

### Coronavirus-News aktuell: Inzidenzen um die 3.000! Experte prophezeit Explosion der Corona-Zahlen

25.02.2022, 10.22 Uhr

Angesichts der geplanten Lockerungen erwartet der Modellierer und Professor für Klinische Pharmazie Thorsten Lehr steigende Corona-Zahlen. Der Experte rechnet mit Inzidenzen um die 3.000. Rollt die 6. Corona-Welle auf uns zu?



Schlittern wir auf eine 6. Corona-Welle zu? Bild: AdobeStock/ angellodeco (Symbolbild)

Trotz des wohl überschrittenen Scheitelpunkts der Omikron-Welle sieht das Robert Koch-Institut (RKI) weiter einen sehr hohen Infektionsdruck in der Bevölkerung. Das zeige auch der weiter hohe Anteil an positiv ausgefallenen PCR-Tests, schrieb das RKI in seinem Wochenbericht von Donnerstagabend. Bei fast jedem zweiten solchen Test sei dies vorige Woche der Fall gewesen. Angenommen wird im Bericht, dass geschätzt 1,4 bis 2,3 Millionen Menschen in **Deutschland** vergangene Woche an akuten Atemwegssymptomen durch Covid-19 erkrankten. In dem Zusammenhang errechnet das RKI etwa 380.000 Arztbesuche.

**Coronavirus-News aktuell: Omikron-Subtyp BA.2 breitet sich in Deutschland weiter aus** Wie Analysen zu Virusvarianten zeigen, breitet sich die wohl noch leichter übertragbare Omikron-Untervariante BA.2 in Deutschland kontinuierlich aus. Nach den aktuellsten verfügbaren Daten für die Woche bis zum 13. Februar lag der BA.2-Anteil in einer Stichprobe positiver Befunde laut Bericht bei



knapp 24 Prozent. Die Entwicklung der Wochen zuvor verlief von 5 auf 11 auf 16 Prozent. Modellierer erwarten eine Fortsetzung des Trends.

**Experten rechnen mit Explosion der Corona-Zahlen** So hatte ein Team der TU Berlin in einem am Mittwoch veröffentlichten Bericht geschrieben, wegen BA.2 ab Ende Februar mit einem Wiederanstieg der Infektionszahlen zu rechnen. Verwiesen wurde dabei auch auf die Entwicklung in Dänemark. Wegen der leichteren Übertragbarkeit von BA.2 könne "eine deutlich langsamere Abnahme oder erneute Zunahme der Fallzahlen nicht ausgeschlossen werden", meint das RKI. Die weitere Entwicklung hänge auch stark von der Entwicklung der Kontakte im Rahmen der geplanten Lockerungen ab.

**6. Corona-Welle droht wegen Corona-Lockerungen** Auch der Modellierer und Professor für Klinische Pharmazie Thorsten Lehr rechnet aufgrund der geplanten Lockerungen mit einer Explosion der Corona-Zahlen. Im Interview mit "RTL.de"-Reporterin Tamara Bilic erklärte Lehr, er rechne mit Inzidenzen um die 3.000. Sogar eine sechste Corona-Welle sei seiner Ansicht nach denkbar. "Ich gehe eher davon aus, dass wir vielleicht noch eine leichte, sechste Welle sehen werden", so Thorsten Lehr.

Wie diese sechste Corona-Welle ausfallen wird, "hängt sehr stark davon ab, wie wir uns weiter impfen lassen werden und wie wir uns letztendlich auch verhalten werden, das heißt, wie viele Kontakte nehmen wir wirklich wahr, wie sieht es mit dem Mund-Nasen-Schutz aus und ähnliches."

[fka/news.de/dpa](https://www.fka/news.de/dpa)

### Wann Tagfahrlicht, wann Abblendlicht?

09.02.2022 Recht, Steuern & Versicherungen

**Groß ist die Zahl derjenigen, die sich völlig auf die Automatik der Beleuchtungsanlage ihres Fahrzeugs verlassen, die sich aber als zu träge bzw. unsensibel erweist, um das erforderliche Abblendlicht rechtzeitig zu aktivieren. Insbesondere bei schlechter Sicht wegen Regen, Nebel oder Schnee werden so oftmals riskante Situationen provoziert, weil vorn am Auto das sogenannte Tagfahrlicht leuchtet, hinten aber gar nichts. Infolge dessen können solche Wagen vom rückwärtigen Verkehr bei schlechten Sichtverhältnissen oft sehr bis zu spät wahrgenommen werden. Deshalb scheint die Frage angebracht, wann Tagfahrlicht ausreicht und wann Abblendlicht gefordert ist?**

Grundsätzlich dient die Beleuchtung an einem Fahrzeug nicht allein dazu, die Sicht des Fahrers bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen zu verbessern. Die Lampen sollen den eigenen Pkw, Lkw oder das eigene Motorrad auch für die übrigen Verkehrsteilnehmer besser sichtbar machen. Somit hat die Fahrzeugbeleuchtung eine aktive Funktion, man sieht damit besser, ebenso wie eine passive, man wird von anderen besser gesehen. So weit, so gut, aber welche der verschiedenen Beleuchtungsarten ist unter welchen Umständen angesagt?

Die Beleuchtungsanlage moderner Autos verfügt über Tagfahrlicht, Abblendlicht, Fernlicht, Standlicht und Nebelleuchten. Beim Standlicht, auch Begrenzungslicht genannt, ist es klar: Es wird eingeschaltet, um ein stehendes Fahrzeug zu beleuchten und dieses für andere Verkehrsteilnehmer besser erkennbar zu machen, wenn keine Außenbeleuchtung vorhanden ist – etwa auf schlecht beleuchteten Straßen. So steht es im Bußgeldkatalog. Danach ist es zugleich untersagt, bei Dunkelheit allein mit Standlicht zu fahren und auch am Tag ist es verboten, das Standlicht als Tagfahrlicht zu benutzen. Begründung: Die Lichtstärke des Standlichts ist zu gering. Daher ist seine Verwendung bei Fahrten am Tag ohnehin wenig sinnvoll. Auch Nebelscheinwerfer dürfen am Tage nur eingeschaltet werden, wenn die Sicht erheblich durch Nebel, Regen oder Schnee beeinträchtigt ist. Somit scheidet auch diese Beleuchtung als Tagfahrlicht aus.

Bei ab 2011 neu zugelassenen Fahrzeugen wiederum finden sich an der Front zusätzliche Lampen. Diese sogenannten Tagfahrlichter sind seitdem in der EU vorgeschrieben. Sie dürfen demnach nur

vorn angebracht sein und gehen in der Regel automatisch an, sobald der Fahrer die Zündung einschaltet. Werden die „normalen“ Scheinwerfer wie Abblend-, Fern- oder Standlicht aktiviert, erlischt das Tagfahrlicht selbsttätig. Denn es soll nur tagsüber das Fahrzeug besser sichtbar machen. Sobald es an der Zeit ist, mit Abblendlicht unterwegs zu sein, sind die Tagfahrleuchten aufgrund ihrer vergleichsweise geringen Leuchtkraft zwecklos.

Losgelöst davon gibt es hierzulande für Autos keine Vorschrift, grundsätzlich bei Tag mit Licht zu fahren. Auch müssen ältere Fahrzeuge nicht mit einem Tagfahrlicht nachgerüstet werden. Für Krafträder hingegen schreibt § 17 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vor, dass sie auch am Tag mit Abblendlicht oder eingeschalteten Tagfahrleuchten zu bewegen sind.

Während das Tagfahrlicht also vor allem dazu dient, das eigene Fahrzeug für andere Verkehrsteilnehmer besser sichtbar zu machen, soll das Abblendlicht die Sicht des Fahrers bei Dunkelheit und generell schlechter Sicht verbessern. In Deutschland legt die StVO eindeutig fest, dass das Abblendlicht bei Dämmerung und Dunkelheit einzuschalten ist sowie wenn Nebel, Schneefall oder Regen die Sicht des Autofahrers erheblich behindern. Grundsätzlich kann man das Abblendlicht auch als Tagfahrlicht verwenden. Doch Experten weisen darauf hin, dass das Abblendlicht mehr Energie benötigt als das weniger helle Tagfahrlicht.

Das automatische Abblendlicht soll den Fahrer entlasten sowie verhindern, dass er vergisst, diese Beleuchtung wie vorgeschrieben einzuschalten. Speziell bei Dämmerung oder Tunnelfahrten erweist sich das als vorteilhaft, wie Fachleute wissen. Allerdings bemängelt stellvertretend für andere Experten der ADAC, dass die Einschaltautomatiken tagsüber eher selten, zu spät oder insbesondere bei Nebel gar nicht reagieren. Deshalb plädiert der Automobilclub dafür, dass das Abblendlicht automatisch angehen sollte, sobald der Scheibenwischer aktiv wird.

Vor diesem Hintergrund warnen die Fachleute Autofahrer davor, sich völlig auf die Lichtautomatik zu verlassen. Denn die Person am Steuer ist immer noch selbst dafür verantwortlich, das Abblendlicht mit zugehöriger Begrenzungs- und Schlussbeleuchtung hinten bei schlechten Sichtverhältnissen einzuschalten. *Quelle: Goslar Institut / DMM*

## In eigener Sache

Blättern Sie auch gerne auf

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)



## Online-Schulungen im Arbeitsschutz für Führungskräfte

In fünf Modulen auf den Punkt gebracht: Wofür sind Sie als Führungskraft im Arbeitsschutz zuständig? Wofür nicht? Was bedeutet "Pflichtenübertragung"? Von wem können Sie Unterstützung erwarten? Und wie sieht die rechtliche Seite aus? Die Online-Reihe der BG Verkehr gibt Antworten.



## Masken am Arbeitsplatz: Das müssen Arbeitgebende beachten

Studien zeigen, dass FFP2-Masken einen guten Schutz bieten – vorausgesetzt, sie werden korrekt angewendet. Was Arbeitgebende im Hinblick auf den Einsatz von Masken beachten sollten, hat die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung zusammengestellt.



## Gefährlich unterschätzt

Ablenkung im Straßenverkehr gehört zu den häufigsten Unfallursachen. Plakate der BG Verkehr und eine Reihe weiterer Medien helfen Betrieben, ihre Beschäftigten auf die Gefahren aufmerksam zu machen.



## Einladung zum Fachgespräch Verkehrssicherheit

Erkenntnisse der Verkehrsunfallforschung zeigen Handlungsfelder und Ansatzpunkte für Maßnahmen auf, mit denen die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht werden kann. In einem Online-Fachgespräch der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) am 22. und 23. März werden diese vorgestellt.



## Teilnehmer gesucht: Belastung beim Transport von Personen

Die Beschäftigten im Krankentransport, Rettungsdienst oder Bestattungswesen nutzen beim Transport von Personen oft rein mechanische Tragen. Wie groß die körperliche Belastung dabei ist, soll eine Untersuchung unter Federführung der BG Verkehr zeigen. Für die Testphase werden noch Teilnehmer gesucht.



## Ministerium vergibt Preis für den Schutz vor Gefahrstoffen

Mit einem Preis will das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) praktische Lösungen und Initiativen auszeichnen, die



Beschäftigte vor krebserzeugenden Stäuben, Fasern und Rauchen schützen.



## **Nachgehende Vorsorge: Angebot zur Früherkennung wird 50**

Menschen, die bei ihrer Arbeit gefährlichen Stäuben wie Asbest ausgesetzt waren, können auch nach ihrem Berufsleben auf die Unterstützung der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen zählen. Schon seit 1972 bieten sie ihren Versicherten regelmäßige Vorsorge an.



## **Preis für sichere Maschinen ausgelobt**

Immer wieder kommt es in der Europäischen Union zu schweren Arbeitsunfällen, weil Maschinen unsicher sind oder manipuliert wurden. Mit der Auslobung eines Preises will die Internationale Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS) Hersteller zu mehr Sicherheit und Ergonomie von Maschinen motivieren.



## **Gesichtsmasken: Neue Packliste für Verbandkästen**

Vor dem Hintergrund der pandemischen Lage wurden die Packlisten für Verbandkästen erweitert. Künftig müssen sie auch Gesichtsmasken enthalten. Die Änderung betrifft sowohl Betriebsverbandkästen als auch Kfz-Verbandkästen.

## 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](http://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