

# IVTV Nachrichten



Interessengemeinschaft **V**ersicherter der Berufsgenossenschaften des  
**T**ransport und **V**erkehrswesen **e.V.**

Ausgabe 04/ 2023

## LUFTFAHRT

### Zuversichtliche Lufthansa

28.04.2023 Luftfahrt

Für die kommenden Monate ist das geplante Fluggpensum der Lufthansa eng mit den Drehkreuzen Frankfurt und München abgestimmt. Mehr Personal und geringerer Zeitdruck am Boden sollen Abfertigungsstaus im kommenden Sommer vermeiden.



*Lufthansa gibt sich ziemlich optimistisch für den Sommer und Winter 2023. Foto: LH*

Weiter Seite 2

<b>Luftfahrt</b>	
Seite.....	1-6
<b>Schifffahrt</b>	
Seite.....	6-7
<b>Straßenverkehr</b>	
Seite.....	7-13
<b>Vermischtes u. Urteile</b>	
Seite.....	14-20
<b>In eigener Sache / Impressum</b>	
Seite.....	20-22

Der Chaossommer 2022 soll sich nicht wiederholen. "Zusammen mit unseren Partnern haben wir einen Flugplan erarbeitet, den wir auch darstellen können", zeigte Lufthansa-Bereichsvorstand Jens Ritter am Mittwoch in München Zuversicht. Der Konzern hat laut Ritter seine Hausaufgaben gemacht. Die Osterreisewelle bezeichnete der Manager als "Lackmustest" für den Sommer. In Frankfurt lag die Pünktlichkeit über die Osterfeiertage und -ferien bei rund 66 %, so Ritter, und in München sogar bei 78 %. Durch Neueinstellungen und optimierte Prozesse will Lufthansa "eine deutlich höhere Pünktlichkeit" als im Vorsommer erzielen. Seit September 2022 hat Lufthansa Airlines dafür bereits 1.400 neue Mitarbeitende in Frankfurt und München eingestellt - und parallel die Personalentwicklung bei den Flughäfen abgefragt. "Es reicht nicht, nur die eigenen Zahnräder zu ölen, wenn es an anderer Stelle knirscht", sagte Ritter. Bei Kurzstreckenflügen plant Lufthansa mit "deutlich" verlängerten Turnaround-Zeiten. A321 werden in Frankfurt über Bug- und Hecktüren geboardet. In München halten Lufthansa und der Flughafen ein gemeinsames Springerteam aus Boardingpersonal, Rampagenten und Brückenfahrern vor, das bei "kritischen Flügen" schnell eingreifen kann. An nicht selbst verschuldeten Flugausfallkosten will Lufthansa eine Diskussion anstoßen. "Die Luftfahrt ist nur so gut, wie das schwächste Glied in der Kette", sagte Ritter. "Aber wir Airlines sind trotzdem diejenigen, die alle Kosten zu tragen haben. Das muss sich in Zukunft ändern." 2022 fielen bei Lufthansa rund 300 Mio. Euro für Passagierentschädigungen und Ersatzleistungen wie Hotelübernachtungen an. Optimistisch gibt sich der Carrier auch in Bezug auf den nächsten Winterflugplan. Da nämlich werden mit A380 ab München bedeutende Langstreckenziele angesteuert. Bereits ab dem 5. Oktober fliegt die Airline wieder täglich mit dem Doppelstöcker die kalifornische Metropole Los Angeles an. Kurz vor Beginn des Winterflugplans am 28. Oktober 2023 startet ein LH A380 täglich von München aus in die thailändische Hauptstadt Bangkok und erweitert damit das Sitzplatzangebot im Vergleich zur A350 um fast 75 %. Lufthansa bietet auf dieser Verbindung ein größeres Premiumangebot an als je zuvor: Die A380 hat 8 Plätze in der First Class, 78 Plätze in der Business Class sowie 52 Plätze in der Premium Economy. Überhaupt steht der Subkontinent im Fokus des Kranichs. So ist Bangalore neues Ziel ab der bayerischen Landeshauptstadt. Neben Delhi und Bombay soll Bangalore mit A350-900 angefliegen werden. Und nach längerer Pause wird auch Hyderabad, ein Zentrum der Pharma- und Hightech-Industrie, wieder in den Flugplan ab Frankfurt aufgenommen. *Quelle: Lufthansa / DMM*

## Allianz: Luftfahrt-Risiken nach Covid-19

12.07.2021 Recht, Steuern & Versicherungen

**Der plötzliche Stillstand, der der Luftfahrtindustrie durch die Covid-19-Krise in den vergangenen anderthalb Jahren auferlegt wurde, hat die Branche hart getroffen. Im April 2020 standen zwei Drittel der weltweiten kommerziellen Luftfahrtflotte still; der Passagierverkehr ging im Vergleich zum Vorjahr um 90 % zurück. Derzeit erholt sich die Luftfahrtindustrie – angeführt vom Inlandsverkehr – langsam von der Krise.**

Ein neuer Bericht des Luftfahrtversicherers Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS, <https://www.agcs.allianz.com>) hebt einige der Herausforderungen hervor, mit denen Airlines und Flughäfen bei der Wiederaufnahme ihres Betriebs konfrontiert sind – von „ingerosteten“ Piloten bis hin zu Insektenbefall. Der Bericht zeigt auch eine Reihe von Prognosen auf, wie Covid-19 die Branche umgestalten und langfristige Veränderungen in der Flottenzusammensetzung, den Flugrouten und der Passagiernachfrage bewirken könnte. „Die weltweiten Flottenstillstände während der Pandemie waren ein beispielloses Ereignis für die Luftfahrtindustrie“, sagt Axel von Frowein, Regional Head of Aviation bei AGCS in Zentral- und Osteuropa. „Die Fluggesellschaften haben daran gearbeitet, ihre Flotten zu warten und ihre Crews während dieser langen Zeit der Inaktivität zu schulen. Als Versicherer sind wir sehr daran interessiert, mit den Fluggesellschaften zusammenzuarbeiten, um ihre Pläne für die

Wiederaufnahme des Flugbetriebs zu verstehen und zu begleiten. Zweifelsohne werden Herausforderungen auftauchen, wenn die Branche wieder voll durchstartet. Es ist zwar aktuell noch schwer vorherzusagen, in welcher Form die Luftfahrtindustrie zurückkehren wird, aber eines ist sicher: Sie wird sich verändert haben.“

**Gefahren durch mangelnde Flugpraxis.** Anfang 2021 meldeten Dutzende von Piloten Fehler, wie z. B. mehrere Landeversuche, an das Aviation Safety Reporting System der NASA. Als Grund gaben sie fehlende Flugpraxis an. Fluggesellschaften sind sich bewusst, dass ihre Piloten durch die lange Zeit am Boden aus der Übung gekommen sind, und ergreifen Maßnahmen, um mögliche Risiken zu managen und zu mindern. So haben große Carrier je nach Länge der Abwesenheit gezielte Trainingsprogramme für ihre Cockpitbesatzungen entwickelt, die wieder in den Dienst zurückkehren.

**Gefahren durch mehr „unruly Passengers“.** Wutausbrüche und ungebührliches Verhalten von Fluggästen geben Anlass zur Sorge, insbesondere in den Vereinigten Staaten. Seit Jahresbeginn bis Juni 2021 zählte die US Luftfahrtbehörde „The Federal Aviation Administration“ (FAA) allein bei den US-Carriern 3.000 Störfälle. Die meisten davon betrafen Passagiere, die sich weigerten, eine Maske zu tragen. Passagiere, die sich nicht an die geltenden Regeln an Bord halten wollen, könnten in diesen Fällen später behaupten, sie seien von der Fluggesellschaft diskriminiert worden, selbst wenn sie im Unrecht waren – ein Trend, den Versicherer im Auge behalten müssen. „Derartige kommen auch in Europa vor“, sagt Till Kürschner, Schaden-Chef der AGCS für die Luftfahrtversicherung in Zentral- und Osteuropa. Die Rückkehr von Rundflügen in touristischen Destinationen könnte zu einem Anstieg des Risikos für kleinere Freizeitflugzeuge einschließlich Hubschraubern führen, insbesondere wenn es einen Zustrom neuer Piloten gibt, die mit den Routen und dem Terrain nicht vertraut sind. In den letzten Jahren gab es bereits eine Reihe von tödlichen Unfällen bei Rundflügen.

**Gefahr durch geparkte Flotten.** Obwohl ein großer Teil der weltweiten Airline-Flotte während Covid-19 geparkt wurde – und größtenteils immer noch am Boden ruht – verschwinden die Schadenrisiken nicht. Sie verändern sich nur. Geparkte Flotten können Wetterereignissen ausgesetzt sein. Im Mai 2021 wurden beispielsweise mehrere geparkte B 737 Max 8 in Texas durch golfballgroßen Hagel beschädigt. Auch das Risiko von Rangier- oder Bodenzwischenfällen steigt, was kostspielige Ansprüche nach sich ziehen kann. Zu Beginn der Pandemie gab es eine Reihe von Kollisionen, als die Betreiber die Flugzeuge in die Lagereinrichtungen brachten. Weitere sind wahrscheinlich, wenn Flugzeuge vor der Wiederverwendung erneut bewegt werden. Eingelagerte Flugzeuge werden i.d.R. regelmäßig gewartet, um sicherzustellen, dass sie wieder einsatzbereit sind. Allerdings war die Branche noch nie mit so vielen Flugzeugen gleichzeitig konfrontiert, die vorübergehend außer Betrieb genommen wurden. Insbesondere kleinere Fluggesellschaften könnten laut der AGCS-Studie bei der Reaktivierung von Flotten vor großen Herausforderungen stehen.

**Risiko Pilotenmangel.** So seltsam es angesichts der Auswirkungen von Covid-19 auch erscheinen mag, die globale Luftfahrtindustrie steht mittel- bis langfristig vor einem Pilotenmangel. Der enorme Anstieg des Flugverkehrs vor der Pandemie – allein in China wuchs die Zahl der Flugpassagiere ab dem Jahr 2011 jährlich um mehr als 10 % – bedeutete, dass die Nachfrage nach Piloten das Angebot bereits überstieg. In den kommenden zehn Jahren werden mehr als ¼ Mio. Piloten benötigt. „Engpässe können dazu führen, dass Piloten mit wenig Erfahrung und einer geringen Zahl von Flugstunden Verkehrsflugzeuge fliegen“, sagt Axel von Frowein. „Auch die Ermüdung von Piloten kann zum Sicherheitsrisiko werden. In weniger stark regulierten Ländern können Engpässe dazu führen, dass Piloten mit geringerer Qualifikation und Gesamtflugzeit Verkehrsflugzeuge fliegen“, warnt Frowein. Einige Fluggesellschaften bauen ihre eigenen Piloten-Pipelines auf, indem sie Flugschulen gründen. Aufgrund der Art der Ausbildung gibt es bei Flugschulen häufig Unfälle, und die Schadensfälle werden mit steigenden Werten der Flugzeuge und zunehmender Aktivität immer teurer. Landeunfälle sind am häufigsten, aber die Versicherer haben auch Totalverluste gesehen.

**Schäden bei modernen Flugzeugen sind viel teurer.** Die Pandemie hat einen Generationswechsel zu kleineren Flugzeugen beschleunigt, da in Zukunft weniger Passagiere in den Flugzeugen erwartet werden. Eine Reihe von Fluggesellschaften hat deshalb bereits im vergangenen Jahr ihre Flotten verkleinert oder Flugzeuge ausgemustert. „Flugzeuge der neueren Generation bringen Vorteile bei der Sicherheit und Effizienz“, sagt Till Kürschner. „Allerdings sind neue Materialien wie Verbundwerkstoffe, Titan und Legierungen teurer in der Reparatur, was zu höheren Schadenskosten führt.“

**Geschäftsreisen - Boom oder Pleite?** Die Einnahmen aus dem Geschäftsreiseverkehr beliefen sich vor Covid-19 auf 1,5 Billionen (1.500 Mrd.) Dollar pro Jahr oder etwa 1,7 % des weltweiten BIP. Da viele

Fluggesellschaften ihre Erwartungen kurzfristig zurückgeschraubt haben, stellt sich die Frage wie Dienstreisen mittelfristig entwickeln werden. Denn es haben sich neue Formen der Zusammenarbeit, wie z. B. Videokonferenzen, als effektiv erwiesen; zudem streben immer mehr Unternehmen eine Reduzierung der Geschäftsreisen an, um ihre Klimabilanz zu verbessern. Daher wird es zwar einen anfänglichen Reiseschub geben, sobald die Reisebeschränkungen weltweit enden, aber viele Fluggesellschaften bereiten sich auf einen langfristigen Paradigmenwechsel beim Reisen vor. Insgesamt wird erwartet, dass Geschäftsreisen nur langsam wieder an Fahrt aufnehmen. Was dagegen für einen möglichen Aufschwung spricht, ist die Tatsache, dass sich einige Bereiche der Geschäftsluftfahrt während der Pandemie als widerstandsfähig erwiesen haben. Unternehmen, die Flugzeuge besaßen, nutzten diese weiterhin, während viele, die noch nie ein Flugzeug gekauft oder gechartert hatten, dies zum ersten Mal taten. Viele Charterunternehmen florieren.

**Gefahren durch neue Flugrouten.** Über 1.400 neue Flugrouten wurden für das laufende Jahr 2021 geplant – mehr als doppelt so viele wie 2016 – angeführt von Europa (über 600) und dem asiatisch-pazifischen Raum (über 500), wobei regionale Flughäfen die Hauptprofiteure sein werden. Allein auf dem chinesischen Inlandsmarkt sind über 200 neue Strecken hinzugekommen – fast so viele wie in den USA. „Neue Routen bedeuten einen weniger überfüllten Luftraum und Staus an den Flughäfen, was sich positiv auf Risiken wie Zwischenfälle bei der Bodenabfertigung auswirken kann. Allerdings kann das Fliegen neuer Routen auch ein erhöhtes Risikoumfeld mit sich bringen. Insekten stören Geräte. Es gab eine Reihe von Berichten über unzuverlässige Fluggeschwindigkeits- und Höhenmessungen während der ersten Flüge, nachdem einige Flugzeuge Parkareale verlassen haben. In vielen Fällen wurde das Problem auf unentdeckte Insektenester in den Pitot-Rohren des Flugzeugs zurückgeführt; dabei handelt es sich um druckempfindliche Sensoren, die Daten an einen Avionik-Computer liefern. Solche Vorfälle haben zu Startabbrüchen und der Rückkehr zum Flughafen geführt. Das Risiko eines Tierbefalls steigt, wenn die Richtlinien für die Einlagerung nicht eingehalten werden.

**Auswirkungen von Covid-19 auf die Schadenentwicklung.** Der Bericht stellt auch fest, dass es in der Luftfahrtindustrie bisher relativ wenige Schadensfälle gab, die direkt mit der Pandemie zusammenhängen. In einer kleinen Anzahl von Haftpflichtmeldungen haben Passagiere Fluggesellschaften wegen Annullierungen und Flugunterbrechungen verklagt. „Wir haben während der Pandemie einen Rückgang der zahlreichen kleineren Schäden durch Ausrutschen und Stürze oder verlorenes Gepäck an Flughäfen beobachtet, die wir in einem typischen Jahr sehen würden, weil die Zahl der Passagiere zurückgegangen ist“, sagt Till Kürschner. „Es gab jedoch immer noch Großschäden an geparkten Flugzeugen oder durch Abstürze und Notlandungen, um nur einige Beispiele zu nennen, sowie einige tragische Unfälle in der allgemeinen Luftfahrt, die den Versicherungssektor getroffen haben. Wir erwarten, dass die Schadenaktivität wieder auf ein normales Niveau zurückkehrt, sobald die Passagierzahlen wieder steigen.“ Die AGCS-Analyse von mehr als 46.000 Luftfahrtversicherungsansprüchen von 2016 bis Ende 2020 im Wert von mehr als 14,5 Mrd. Euro (17,3 Mrd. US-Dollar) zeigt, dass Kollisions- und Absturzereignisse mehr als die Hälfte des Wertes aller Ansprüche ausmachen. Weitere teure Schadenursachen sind mangelhafte Verarbeitung/Wartung und Maschinenausfälle. *Quelle: AGCS / DMM*

## **Frankfurter Start-up will Airlines sauberes Fliegen ermöglichen**

25.04.2023 Luftfahrt TOP News

**Sehr spät stellte sich die Luftfahrtbranche dem Thema Nachhaltigkeit. Heute schädigen selbst modernste Jets das Klima massiv durch das Verbrennen von Milliarden Litern von Kerosin und umso mehr, je mehr wieder geflogen wird. Weil die Umstellung auf grünen Treibstoff als Brückentechnologie zu Wasserstoff und Elektroantrieben im Grunde genommen viel zu spät kommt, wird das emissionsfreie Fliegen in aller Welt teuer werden, auch und vor allem für die Passagiere.**



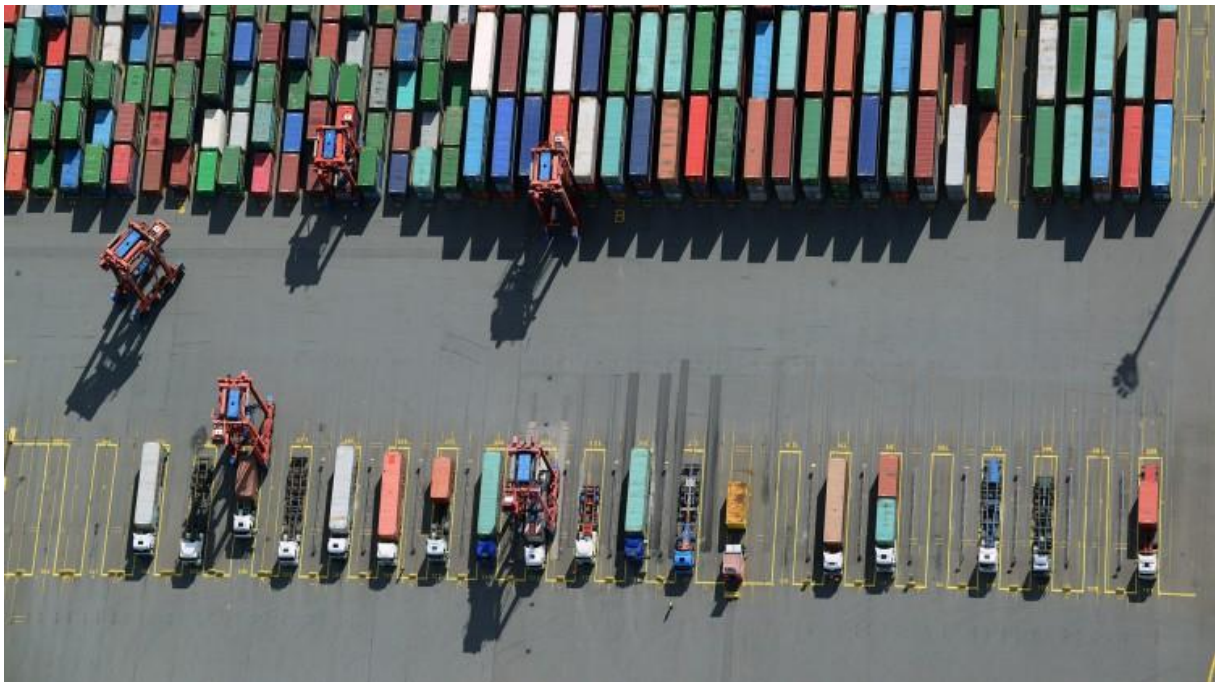
Spatenstich für INERATECs Pionieranlage. V.l.: Joachim Kreysing, Tarek Al-Wazir, Tim Böltken und Caspar Schuchmann. Foto: Ineratec

Ein Lichtblick könnte das Frankfurter Start-up INERATEC sein: Es begibt kürzlich gemeinsam mit Hessens Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir offiziell den ersten Spatenstich für die erste großindustrielle Power-to-Liquid-Anlage (PtL) im Industriepark Frankfurt-Höchst. Die Anlage soll ab 2024 jährlich bis zu 2.500 Tonnen nachhaltiges E-Fuel produzieren und somit einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten. Mit der PtL-Anlage werden mit den Ausgangsstoffen CO<sub>2</sub> und grünem Wasserstoff flüssige Kohlenwasserstoffe, auch als E-Fuels bezeichnet, produziert. Der Industriepark Höchst bietet aufgrund der bestehenden Infrastruktur und der Biogasanlage, die Infraserb Höchst am Standort betreibt, gute Produktionsbedingungen. Die Nachfrage nach diesen klimafreundlichen synthetischen Kraftstoffen in der Schifffahrt, dem Luftverkehr und der chemischen Industrie ist enorm. CEO Tim Böltken blickt besonders auf die globale Bedeutung des Projekts: "Als Unternehmen haben wir erkannt, dass die Power-to-X-Technologien an globalen Sweet-Spots eingesetzt werden muss, die optimale Bedingungen in Form von günstigem erneuerbarem Strom bieten. Mit unserer modularen und skalierbaren Technologie können wir die Anforderungen dieser Standorte erfüllen und maßgeschneiderte Lösungen anbieten, um die Dekarbonisierung von Industrie und Mobilität voranzutreiben. Die Pionieranlage in Frankfurt ist ein Meilenstein in der Entwicklung von nachhaltigem e-Fuel und ein wichtiger Schritt in Richtung einer klimaneutralen Zukunft." Hessens Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir betont die Bedeutung des Projekts für die nachhaltige Mobilität im Land: „Hessen wird mit der bundesweit größten Pilotanlage für synthetisches Kerosin Vorreiter beim Klimaschutz im Luftverkehr. Es geht bei der Pilotanlage darum, synthetisches Kerosin in deutlich größerem Maßstab als bisher herzustellen, um Erfahrungen für die Massenproduktion zu gewinnen. Kurzfristig können durch Beimischung CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart werden und langfristig die Möglichkeit geschaffen werden, das Fliegen CO<sub>2</sub>-neutral zu machen. Klar ist aber: Generell muss ein sparsamer und effizienter Umgang mit Energie an erster Stelle stehen und e-Fuels bleiben auf längere Zeit ein rares Gut. Sie müssen gezielt dort eingesetzt werden, wo eine direkte Elektrifizierung nicht möglich ist, vor allem in der Luft oder auf See.“ Den Begriff der Massenproduktion wird man einige Kilometer entfernt in der Zentrale der Lufthansa gerne vernommen haben. Denn die Lufthansa, oder genauer die gesamte Luftfahrt braucht möglichst schnell möglichst viel E-Fuel bzw. SAF (Sustainable Aviation Fuel). Der synthetische Treibstoff soll in den Bestandsflotten der Airlines als klimaschonende Brückentechnologie dienen, denn die Entwicklung von alternativen Antriebskonzepten für Flugzeuge dürfte noch einige Jahrzehnte dauern. Für die Luftfahrtbranche rächt sich jetzt, dass sie sich dem Thema Nachhaltigkeit zu spät gestellt hat. Bei vielen Fluggesellschaften aber auch dem Luftfahrtfachverband IATA herrscht Alarmstimmung, nachdem z.B. im Fall Europa Brüssel der Branche strenge Emissionsvorgaben ab 2050 gemacht hat. Laut einer Studie im Auftrag der Airline-Branche könnte es rund 820 Mrd. Euro allein in Europa kosten, um bis zum Jahr 2050 in Europa klimaneutral zu fliegen. Der mit Abstand größte Kostenblock seien mit 441 Mrd. Euro die Mehrkosten für E-Fuels. Aktuell produzieren weltweit rund 70 Firmen den synthetischen Treibstoff – allerdings in sehr geringen Mengen. Die weltweite Produktion macht aktuell nur ein Promille des Treibstoffbedarfs in der Luftfahrt aus, oder anders formuliert: um klimaneutrales Fliegen weltweit zu ermöglichen, müsste die tausendfache Menge an SAF (Sustainable Aviation Fuel) produziert und an den Airports bereitgestellt werden. Dass Fliegen mit dem energieintensiv gewonnenen SAF sehr viel teurer werden wird, als heute, ist absehbar.

Die Pionieranlage ist das erste großindustrielle PtL-Projekt in Deutschland. Die Anlagenmodule werden bereits seit Sommer 2022 in Karlsruhe gefertigt und in den folgenden Monaten am Standort schrittweise integriert, sodass der Inbetriebnahmeprozess bereits zum Ende des Jahres beginnt. Der geplante Produktionsstart für die Gesamtanlage ist 2024. „Im Industriepark Höchst hat Innovation Tradition, denn die chemische Industrie hatte seit jeher eine Vorreiterrolle bei der Entwicklung von Zukunftstechnologien“, so Dr. Joachim Kreysing, Geschäftsführer von Infracore Höchst. Das Unternehmen betreibt mit dem Industriepark Höchst einen der größten Forschungs- und Produktionsstandorte der Chemie- und Pharmaindustrie in Europa und engagiert sich für die nachhaltige Transformation der Branche. Dr. Joachim Kreysing: „Wir freuen uns, dass sich INERATEC für den Industriepark Höchst als Standort für das Projekt entschieden hat und somit unser Innovations-Cluster erweitert.“ Da sich Infracore Höchst seit vielen Jahren für die Weiterentwicklung der Wasserstoff-Technologie engagiert und viel Erfahrung mitbringt, seien die Voraussetzungen für das INERATEC-Projekt optimal, zumal die neue Anlage hervorragend in den Produktionsverbund integriert werden könne. INERATEC investiert über 30 Mio. € in den Bau der Anlage, unterstützt durch das Umweltinnovationsprogramm. Die Förderung durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz bekräftigt das Klimaschutzpotenzial und den Pioniercharakter des Vorhabens. Weitere Anlagen sind bereits in der Planung. INERATEC etabliert sich damit als einer der Marktführer für e-Fuels. INERATEC ist ein Pionier auf dem Gebiet der Power-to-Liquid-Anwendungen. Das Unternehmen liefert nachhaltige Kraftstoffe sowie chemische Produkte. In modularen chemischen Anlagen für Power-to-X- und Gas-to-Liquid-Anwendungen werden mit Wasserstoff aus erneuerbarem Strom und Treibhausgasen wie CO<sub>2</sub> E-Kerosin, CO<sub>2</sub>-neutrales Benzin, sauberen Diesel oder synthetische Wachse, Methanol oder SNG hergestellt. Das 2016 gegründete Unternehmen hat bereits großtechnische Power-to-Liquid-Anlagen an deutschen Standorten realisiert, um die Verfügbarkeit von nachhaltigen Kraftstoffen und Chemikalien in verschiedenen Verkehrsbereichen wie der Luftfahrt zu erhöhen. *Quelle: Ineratec / DMM*

## Schifffahrt

### Hamburg: Hafenterminal als kritische Infrastruktur registriert



*Das Terminal Tollerort soll als kritische Infrastruktur und damit als besonders schützenswert eingestuft worden sein © Foto: Robert Grahn/Euroluftbild.de/dpa/picture-alliance*

Das Hamburger Hafenterminal Tollerort, an dem sich der chinesische Staatskonzern Cosco beteiligen will, wurde als kritische Infrastruktur registriert. Welche Auswirkungen dies auf eine Beteiligung hat, ist noch unklar.

12.04.2023

Der geplante Einstieg des chinesischen Staatskonzerns Cosco bei einem Hamburger Container-Terminal könnte noch einmal überprüft werden. Für das Terminal Tollerort (CTT) gebe es inzwischen eine Registrierung als kritische Infrastruktur, sagte eine Sprecherin der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) am Mittwoch, 1. April, in Hamburg. Aus Sicht des Unternehmens bedeute die Registrierung jedoch keine wesentliche Änderung für die HHLA. „Denn der HHLA-Konzern ist bereits seit 2018 als kritische Infrastruktur eingestuft und hat sich entsprechend aufgestellt. Die damit einhergehenden Pflichten zur Sicherheit der IT-Infrastruktur erfüllt das Unternehmen bereits seitdem vollumfänglich“, fügte die Sprecherin hinzu. Zuvor hatte die „Süddeutsche Zeitung“ nach einer gemeinsamen Recherche mit NDR und WDR berichtet, das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) habe das Terminal Tollerort mittlerweile als kritische Infrastruktur und damit als besonders schützenswert eingestuft. Dies könne die chinesische Beteiligung noch einmal infrage stellen.

## **Prüfung durch das Bundeswirtschaftsministerium**

Ob das tatsächlich so ist, blieb zunächst unklar. Eine Sprecherin von Wirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne) sagte am Mittwoch in Berlin, da sich die Voraussetzungen geändert hätten, prüfe das Ministerium die Auswirkungen auf den Sachverhalt. Das BSI und das Bundesinnenministerium wollten sich auf Anfrage nicht äußern. Cosco wollte ursprünglich 35 Prozent der Betriebsgesellschaft der Container Terminal Tollerort GmbH übernehmen und das Terminal im Gegenzug zum bevorzugten Umschlagplatz in Europa aufwerten. In der Bundesregierung war jedoch ein heftiger politischer Streit entbrannt über die Frage, ob eine chinesische Beteiligung zugelassen werden soll. Das Kabinett beschloss im vergangenen Oktober eine sogenannte Teiluntersagung, die nur einen Anteilserwerb von Cosco unter 25 Prozent zulässt. Ein weitergehender Erwerb oberhalb dieses Schwellenwerts wurde untersagt. Der operative Betrieb des Terminals, sämtliche Kundenbeziehungen und auch die IT-Systeme werden nach Unternehmensangaben zentral durch den HHLA-Konzern gesteuert. Das CTT sei in dem Sinne als Betriebsgesellschaft ein Anwender der HHLA konzerneigenen IT, hieß es. „Cosco Shipping Ports Limited (CSPL) würde hier dementsprechend keinen Zugriff und keine Entscheidungsrechte erlangen - ebenso wenig wie in Bezug auf Grund und Boden des Terminals“, sagte die Sprecherin.

## **Kein Automatismus durch neue Einstufung**

Die korrigierte Einstufung bedeutet nach dem Medienbericht nicht, dass das Geschäft nun automatisch untersagt wird. Nach der Außenwirtschaftsverordnung gibt die Einstufung als kritische Infrastruktur dem Bundeswirtschaftsministerium bei einer Investitionsprüfung mehr Möglichkeiten, eine Übernahme durch Unternehmen aus Nicht-EU-Staaten zu untersagen. Darüber, was zur sogenannten kritischen Infrastruktur zählt, entscheidet das Bundesinnenministerium. Die Frage, ob eine Investition von Unternehmen aus Nicht-EU-Staaten in bestimmte Einrichtungen genehmigt wird oder nicht, wird dem Bundeswirtschaftsministerium vorgelegt. Voraussichtlich noch vor dem Herbst soll das Kabinett für einen besseren Schutz der kritischen Infrastruktur ein „Kritis-Dachgesetz“ beschließen. Anlässlich der korrigierten Einordnung des HHLA-Terminals Tollerort erklärt Michael Kruse, Berichterstatter für Häfen der FDP-Bundestagsfraktion und Hamburger Bundestagsabgeordneter, dies mache „eine erneute Überprüfung der chinesischen Staatsbeteiligung unausweichlich“. Die Fehler vergangener Regierungen zur Beteiligung nichtdemokratischer Staaten an kritischer Infrastruktur in Deutschland dürften sich nicht wiederholen, so Kruse. „Deshalb darf die Beteiligung an dem Terminal nicht vollzogen werden, nur weil die Einordnung als kritische Infrastruktur jetzt erst erfolgt ist.“ (tb/dpa)

## **Straßenverkehr**

### **Güterverkehr: Bundesverkehrsminister Wissing verteidigt Verkehrsgutachten**



*Auch der Ausbau der Straßeninfrastruktur müsse beschleunigt werden, betonte Bundesverkehrsminister Wissing © Foto: delectus/iStock*

Der Bundesverkehrsminister sieht im Strukturwandel den Grund für ein steigendes Verkehrsaufkommen und betont die Bedeutung des Lkw im Güterverkehr.  
19.04.2023

Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) hat die von seinem Ministerium Anfang März vorgestellte Verkehrsprognose verteidigt. Der Befund der Prognose, dass der Güterverkehr auf der Straße bis zum Jahr 2051 um 54 Prozent zunehmen werde, sei nicht der Versuch, Klimaschutzziele auszuhebeln, führte Wissing am Mittwoch, 19. April, vor dem Verkehrsausschuss des Bundestages aus, wie die Parlamentsnachrichten berichten. Wissing bezeichnete diesen in der öffentlichen Debatte erhobenen Vorwurf als „absurd“. Ausschlaggebend für die prognostizierte Zunahme des Lkw-Verkehrs auf der Straße sei der Strukturwandel im Güterverkehr, betonte der Bundesverkehrsminister. Durch die Energiewende gebe es einen starken Rückgang bei Massen- und Energiegütern wie Kohle, Koks, Mineralölprodukten und Erze, die bisher vor allem auf der Schiene und Wasserstraße transportiert worden seien. Im Gegenzug nehme die Auslieferung von kleinen Paketen infolge steigender Bestellungen bei Internethändlern beständig zu. Diese Pakete könnten aber nicht mit der Bahn transportiert werden. Die Bürger würden aber erwarten, dass ihre Bestellungen innerhalb von ein bis zwei Tagen zugestellt werden, erklärte Wissing. Die Auslieferung von kleineren Paketen werde um 300 Prozent zunehmen.

### **Wissing: Lkw-Verkehr bleibt der größte Bereich im Güterverkehr**

Beim aktuellen Zustand der Bahn und des Schienenstreckennetzes könne die Bahn trotz aller Ausbaupläne die zusätzlich entstehenden Verkehre auch gar nicht aufnehmen. Der Lkw-Verkehr auf der Straße bleibe somit auch in Zukunft der größte Bereich im Güterverkehr. Deshalb müsse auch der Ausbau der Straßeninfrastruktur beschleunigt werden. Um so wichtiger sei es, den Güterverkehr auf der Straße möglichst zügig klimaneutral, etwa durch neue Antriebsarten statt Motoren für fossile Brennstoffe, zu gestalten, sagte Wissing.

### **Fahrerstreik: Mehrheit der Lkw-Fahrer hat ausstehenden Lohn erhalten**





Seit Ende März sind die Fahrer auf der südhessischen Raststätte an der A5 im Ausstand © Foto: picture alliance/dpa | Sebastian Gollnow

Lkw-Fahrer einer polnischen Spedition harren seit Ende März auf einer Autobahnraststätte in Süddeutschland aus. Inzwischen haben sie einen Teil des ausstehenden Lohns erhalten.  
19.04.2023

Die Mehrheit der seit mehr als drei Wochen auf der südhessischen Raststätte Gräfenhausen streikenden Fernfahrer hat mittlerweile von ihrem polnischen Arbeitgeber einen Teil des geforderten ausstehenden Lohnes erhalten. Allerdings seien die dazugehörigen Dokumente noch immer nicht beigefügt worden, sagte Verhandlungsführer Edwin Atema von der niederländischen Transportarbeitergewerkschaft am Mittwoch, 19. April. Auch hätten die Fahrer nicht alle der geforderten Lohngehälter bekommen. Anna Weirich vom Beratungsnetzwerk Faire Mobilität schätzte, dass insgesamt noch immer etwa ein Drittel der Summe fehlt. Ein russischsprachiger Arzt untersuchte am Mittwoch die Fahrer aus Georgien und Usbekistan, die in Deutschland keine Krankenversicherung haben. Viele von ihnen klagten über Rücken- und Schulterprobleme, erfuhr ein dpa-Reporter. Die meisten sind seit Monaten in ihren Lastwagen unterwegs und schlafen auch in den Kabinen. Seit Ende März sind die Fahrer auf der südhessischen Raststätte an der A5 im Ausstand. Nach Angaben der Fahrer haben sie seit Wochen, teilweise seit Monaten kein Geld erhalten.

### **Die Linke thematisiert Fahrerlohn im Landtag**

Der Fall hat inzwischen über die Grenzen Hessens hinaus Aufsehen erregt und wurde am Dienstag im Europaparlament in Straßburg diskutiert. Die Linke im hessischen Landtag hat unterdessen zwei Kleine Anfragen zu rechtlichen Fragen und zu innenpolitischen Konsequenzen eingebracht, wie die Fraktionsvorsitzende Elisabeth Kula am Mittwoch berichtete. Darin geht es auch um den Versuch des polnischen Unternehmers, gemeinsam mit einem nach Gräfenhausen angereisten Sicherheitsunternehmen den Streik zu brechen. Zudem will die Linke von der Landesregierung Aufklärung über die Arbeitsbedingungen im Güterfernverkehr auf hessischen Straßen. Jetzt müsse sich „endlich der politische Wille durchsetzen, die Einhaltung des Mindestlohnes konsequent zu überprüfen sowie die Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer europaweit zu verbessern und zu vereinheitlichen“, sagte Kula, die die streikenden Fahrer am Donnerstag besuchen will.

### **Sparmaßnahmen aufgrund hoher Kraftstoffpreise**

Der Anwalt des polnischen Speditionsunternehmers hoffte in einer Stellungnahme auf eine gütliche Lösung, „um diesen Protest so schnell wie möglich zu beenden und den normalen Betrieb des

Unternehmens wiederherzustellen, wobei die Interessen der Fahrer berücksichtigt werden“. Zu den Beschwerden über ausstehenden Lohn wurde auf Sparmaßnahmen aufgrund hoher Kraftstoffpreise und niedrigen Auftragsvolumens verwiesen, die angeblich mit den Fahrern abgesprochen worden seien. „Diese Sanierungsmaßnahmen waren und sind notwendig, um unsere Unternehmen zu retten. Wir gingen davon aus, dass unsere Fahrer die Maßnahmen kannten und mit diesem Programm einverstanden waren, um die Unternehmen auf dem Markt für Transportdienstleistungen zu halten. Zu unserer Überraschung war dies jedoch nicht der Fall“, hieß es in dem Schreiben.

## Koalition will Fachkräftemangel bei Lkw-Fahrern entgegenwirken



*Um den Fahrermangel entgegenzuwirken, müssen unter anderem Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen weiterentwickelt werden. Das geht aus dem Entwurf eines Antrags des Verkehrsausschusses hervor (Symbolbild) © Foto: iStock/ EmirMemedovski*

Der Entwurf eines Papiers greift zudem Wettbewerbsverzerrungen auf und fordert, gegen Dumpingpreise vorzugehen.

18.04.2023

Die Koalition will dem Fachkräftemangel bei Lkw-Fahrern entgegenwirken und zugleich Dumpingpreise im Transportgewerbe bekämpfen. Das geht aus dem Entwurf eines Papiers hervor, das der Deutschen Presse-Agentur vorlag.

## Faire Bezahlung des Transportgewerbes als ein Ziel

„In Teilen des Transportgewerbes herrschen katastrophale Bedingungen“, sagte der SPD-Politiker Udo Schiefner. Er ist Vorsitzender im Verkehrsausschuss. „Auch namhafte deutsche Unternehmen beauftragen Speditionen zu Dumpingpreisen und verschließen die Augen davor, dass solche Angebote bei fairer Bezahlung und Einhaltung aller Regeln nicht möglich wären.“ Mit dem Antrag solle die Bundesregierung aufgefordert werden, wettbewerbsverzerrende und unfaire Arbeitsbedingungen in der Transportlogistik besser zu bekämpfen. Das Mindestlohngesetz müsse im grenzüberschreitenden Verkehr und im sogenannten Kabotageverkehr für inländische und gebietsfremde Unternehmerinnen und Unternehmer noch wirksamer kontrolliert werden, forderte Schiefner.

## Mindestlohngesetz effektiver kontrollieren

„Es braucht mehr Kompetenzen für Überwachungsbehörden und mehr Kontrollpersonal. Die Ergebnisse digitaler Kontrollen müssen effektiver genutzt und Bußgelder empfindlich angehoben werden, damit der wirtschaftliche Vorteil, bestehende Regelungen zu umgehen, erkennbar abnimmt.“ Der Bund und bundeseigene Unternehmen müssten mit gutem Beispiel vorangehen. Diese müssten für Transportleistungen nur Unternehmen beauftragen, die Tariftreue nachweisen.

## Weiterentwicklung der Branche an vielen Punkten nötig

Im Entwurf des Antrags heißt es weiter, um dem Fahrerinnen- und Fahrermangel entgegenzuwirken, müssten Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen, Aus- und Weiterbildungsfragen, wirksame Kontrollen, Digitalisierungsfolgen und auch Zuwanderungsbedingungen für das Berufsfeld weiterentwickelt werden. Der sich verschärfende Personalmangel wirke sich bereits auf Lieferketten aus.

## Anerkennung ausländischer Führerscheine und einfachere Visa

Es fehlten derzeit bereits schätzungsweise zwischen 60.000 und 80.000 Fahrerinnen und Fahrer. Im Entwurf heißt es etwa, es solle geprüft werden, wie ausländische Führerscheine vereinfacht anerkannt werden können und ob die Visaerteilung für Fahrpersonal aus Drittstaaten erleichtert werden könne.

## Osteuropäische Lkw-Fahrer streiken an deutscher Autobahn: Ein Kommentar



Die osteuropäischen Lkw-Fahrer haben ihre Arbeit nieder gelegt, weil sie teilweise seit Wochen nicht mehr bezahlt wurden © Foto: picture alliance/dpa | Sebastian Gollnow

Seit gut drei Wochen streiken vor allem osteuropäische Lkw-Fahrer bei Gräfenhausen an der A5. Sie fordern ihren Lohn und bessere Kontrollen. Die VerkehrsRundschau hat sich ebenfalls mit dem Thema auseinandergesetzt. Chefredakteur Gerhard Grünig kommentiert das Geschehen an der Autobahn.

20.04.2023

Die Ereignisse auf der Raststätte Gräfenhausen erinnern in ihrem martialischen Auftritt an Krieg, einen polnischen Einmarsch. Eine Art Söldnertruppe, mobilisiert von einem polnischen Transportunternehmer, will Fahrern die wegen lange nicht bezahlter Löhne streiken, die Lkw abnehmen. Die Eskalation auf der Raststätte Gräfenhausen am letzten Wochenende hat bundesweites Medienecho hervorgerufen. Dort haben zahlreiche Fahrer einer

polnischen Spedition protestiert und ihre Lkw festgesetzt, weil sie vom Chef der Spedition seit Wochen keinen Lohn bekommen haben. Die Fahrer - meist aus ehemaligen sowjetischen Teilrepubliken - nicht zu entlohnen, ist schon alleine eine Unverschämtheit. Dass der sogenannte Logistiker dann auch noch eine paramilitärische Truppe im Radpanzer losschickt, um die Fahrer einzuschüchtern und die Zugmaschinen zurückzuholen, setzt einem offensichtlichen Missstand die Krone auf. Dank des schnellen Eingreifens der deutschen Polizei konnte eine weitere Eskalation verhindert werden. Der „Schlägertrupp“ zog nach diversen erkennungsdienstlichen Maßnahmen unverrichteter Dinge ab. Dem Vernehmen nach streiken die Fahrer weiter. Geld gab es bislang trotzdem nicht... Natürlich liefen die Social Media-Kanäle bereits eine Stunde nach dem „Überfall“ über. Ein herbeigeeilter Verbandschef nutzte die Chance gnadenlos, um im Lokalfernsehen gegen Missstände, Lohndumping und die böse osteuropäische Konkurrenz zu wettern und noch Tage später füllten Bilder des Radpanzers und der uniformierten Schlägertrupps die Newsletter. Aber mal ehrlich. Was der Unternehmer macht, ist eine Sauerei. Die betroffenen Fahrer sind, mit Verlaub, arme Sch..., auf deren Rücken ein Thema ausgetragen wird, welches im Grunde genommen ein gesamtgesellschaftliches Problem in Europa ist! Unsere Gesellschaft, zumindest Teile davon, finanziert ihren Wohlstand so. Geiz ist offenbar so geil, dass keiner bereit ist, für Retouren zu bezahlen oder für den Kühlschrank oder Fernseher zwei Euro mehr auszugeben. Wenn wir uns also darüber aufregen, dass ein „böser polnischer Logistiker“ seine Fahrer ausbeutet, sollten wir uns auch die Frage stellen: „Warum macht er das?“ Hat er denn von seinen Auftraggebern einen ordentlichen Salär für seine Transportdienstleistung bekommen? Vielleicht steht ihm selbst das Wasser bis zum Hals. Denn, wer hat per se solche kriminelle Energie, eine paramilitärische Truppe in Marsch zu setzen, um im Nachbarland „Krieg zu führen“. Da muss einem das Wasser schon bis Oberkante Unterlippe stehen. Nicht, dass wir uns falsch verstehen. Was der Mann und seine Truppe gemacht haben, ist NICHT tolerierbar. Aber er alleine ist nicht das Problem. Wir alle sind es! Und deshalb können auch nur wir gemeinsam die Lösung sein. Transport MUSS ordentlich bezahlt werden!

*Ein Kommentar von Gerhard Grünig.*

### **Leserbrief von Paul Burkart: „ Wenn man anständige Löhne zahlt, findet man auch Fahrer“**

Das trifft für mich und mein Gewerbe nicht zu. Es meldet sich fast niemand. Sonntagsarbeit ist tabu, selbst wenn man dafür unter der Woche frei hat. Um den Job überdurchschnittlich zu bezahlen, fehlt auf der Erlösseite der Spielraum, weil dieser durch die politischen Auflagen sehr klein geworden ist. Auf meine Anfrage um eine Fuhrloohnerhöhung wegen der gestiegenen Lkw-Beschaffungskosten an einen meiner Verladere bekam ich die Antwort: „Er selbst kann die gestiegenen Energiekosten nicht mehr bezahlen“. Mein Fazit: Unser Gewerbe macht die Politik mit der CO2-Bepreisung und der Autobahnmaut kaputt. Ich zahle mit nur drei Lkw ab 2024 rund 140.000 Euro Maut im Jahr. Aktuell 60.000, Euro mehr für Diesel. Diese 200.000 Euro, hauptsächlich staatlich verordneten Mehrkosten pro Jahr, nehmen mir jeden Spielraum für größere Fuhrloohnerhöhungen. Man muss schon froh sein, wenn man diese Kosten 1:1 weitergeben kann.

### **Lkw-Fahrer streiken auf Raststätte - sie fordern mehr Kontrollen**



Vor allem osteuropäische Lkw-Fahrer streiken für mehr Kontrollen des Mindestlohns © Foto: picture alliance/dpa | Sebastian Gollnow

Nach Angaben von Gewerkschaftern stehen mittlerweile 63 Lastwagen auf der Raststätte an der A5. Die meist aus Georgien und Usbekistan stammenden Fahrer warten nach eigenen Angaben seit bis zu zwei Monaten auf ihr Geld.

11.04.2023

Der Streik osteuropäischer Lastwagenfahrer, die von ihrem polnischen Arbeitgeber ausstehenden Lohn fordern, dauerte auf der Autobahnraststätte Gräfenhausen in Südhessen auch am Dienstag, 11. April, an. Nach Angaben von Gewerkschaftern stehen mittlerweile 63 Lastwagen auf der Raststätte an der A5. Die meist aus Georgien und Usbekistan stammenden Fahrer warten nach eigenen Angaben seit bis zu zwei Monaten auf ihr Geld. Unterstützt werden sie vom Beratungsnetzwerk Faire Mobilität und deutschen Gewerkschaftern. Pascal Meiser, gewerkschaftspolitischer Sprecher der Linken im Bundestag, forderte mehr Kontrollen zur Durchsetzung des Mindestlohns im grenzübergreifenden Gütertransport und eine offensive Unterstützung ausländischer Fahrer. "Beim grenzübergreifenden Gütertransport ist der Ausbeutung der Kraftfahrer weiter Tür und Tor geöffnet", sagte er. Die geringe Kontrolldichte, wenn es um die Durchsetzung des Mindestlohns und anderer arbeitsschutzrechtlicher Bestimmungen gehe, und die fehlende Verknüpfung mit den Kontrollen des Bundesamts für Logistik und Mobilität seien ein Armutszeugnis. Zugleich sei die Bundesregierung in der Pflicht, die Befugnisse des Bundesamts für Logistik und Mobilität deutlich auszubauen, damit zumindest krasse Fälle von Arbeitsausbeutung endlich leichter geahndet werden könnten. "Die teilweise unzumutbaren Arbeitsbedingungen bei osteuropäischen Speditionen und Transportunternehmen, die vielfach mit Dumpingpreisen im westeuropäischen Transportmarkt aktiv sind, werden von uns schon seit langer Zeit angeprangert", sagte Martin Bulheller, Sprecher des Bundesverbands Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL), am Dienstag, 11. April. "Deutsche Transportunternehmen leiden unter einem seit Jahren immer mehr zunehmenden Fahrermangel, so dass die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft in Frage gestellt ist." Viele der Mitgliedsunternehmen würden georgische oder usbekische Lastwagenfahrer "lieber heute als morgen zu deutschen Konditionen einstellen", dürften es aber nicht.

# VERMISCHTES & URTEILE

## Urteil in Norwegen gegen Girteka-Tochter



Girteka-Tochter Girmeta muss Bußgeld für Missachtung von Kabotage-Vorschriften zahlen © Foto: flavijus/ iStock

Beginn strengerer Bedingungen für ausländische Spediteure im skandinavischen Hochpreis-Land.  
25.04.2023

Girmeta, die Tochterfirma der führenden litauischen Spedition Girteka, wurde wegen 19 Kabotage-Fahrten auf dem Territorium Norwegens von einem dortigen Gericht zu einer Geldstrafe in Höhe von 450.000 Norwegischen Kronen (knapp 39.000 Euro) verurteilt. Die Fahrten fanden zwischen 2019 und 2021 statt.

### Wettbewerbsverzerrung durch Kabotage ausländischer Spediteure

Die zu lockere Auslegung norwegischen Rechts führe zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen gegenüber einheimischen Unternehmen, urteilte das Regionalgericht in Sogn og Fjordane. Hintergrund ist, dass ausländische Firmen, etwa aus Mittelosteuropa, durch ihre günstigeren Arbeits- und Betriebskosten Preise für Transporte anbieten können, bei denen einheimische Unternehmen nicht mithalten können. Girmeta leistet laut dem Gericht rund 100 Kabotage-Lieferungen wöchentlich in Norwegen.

### Norwegen will härter durchgreifen

Norwegen plant allgemein eine Verschärfung der Vorschriften für internationale Transporteure: So sollen die Regelungen des EU-Mobilitätspakts (Entsendevorschriften) künftig auch in Norwegen gelten, inklusive den dort vorgeschriebenen Ruhezeiten und dem norwegischen Mindestlohn für ausländische Fahrer. Diese Neuerung soll in Absprache mit Brüssel durchgesetzt werden, obwohl Norwegen nicht Mitglied der EU ist (wir berichteten). Dies soll dann auch entsprechend scharf kontrolliert und Vergehen bestraft werden. Für Speditionen aus Polen, Litauen und anderen Ländern bedeutet dies einen massiven Preisanstieg für ihre Leistungen auf dem Boden von Ländern wie Norwegen.

## Nach BAG-Urteil: Arbeitsministerium plant elektronische Zeiterfassung für Beschäftigte



Wie die Arbeitszeit erfasst werden muss, dazu gab es bisher keine gesetzlichen Vorgaben. Nun plant die Regierung eine dies genauer festzulegen (Symbolbild) © Foto: coffeekai/istockphoto.com

Das Bundesarbeitsministerium hat einen Gesetzentwurf für eine Reform des Arbeitszeitgesetzes vorgelegt. Dies ist notwendig, da das Bundesarbeitsgericht im vergangenen Jahr eine aktuell schon bestehende Pflicht zur Arbeitszeiterfassung festgestellt hatte. Diese ist aber noch nicht im Detail vom Gesetzgeber gestaltet.

18.04.2023

Die tägliche Arbeitszeit von Beschäftigten in Deutschland soll künftig elektronisch aufgezeichnet werden. Das sieht ein Gesetzentwurf aus dem Bundesarbeitsministerium für eine Reform des Arbeitszeitgesetzes vor. Der Entwurf lag der Deutschen Presse-Agentur am 18. April vor. Zuvor hatte die Süddeutsche Zeitung darüber berichtet.

### **Ausnahmen in Tarifverträgen: Zeiterfassung auf Papier bleibt möglich**

Die Tarifpartner sollen dem Entwurf zufolge Ausnahmen vereinbaren können. So sollen sie von der elektronischen Form der täglichen Arbeitszeiterfassung abweichen und eine händische Aufzeichnung in Papierform zulassen können. Die Aufzeichnung soll zudem auch an einem anderen Tag erfolgen können, spätestens aber bis zum Ablauf des siebten, auf den Tag der Arbeitsleistung folgenden Kalendertages. Das Arbeitsministerium reagiert mit den Gesetzesplänen auf Urteile des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) und des Bundesarbeitsgerichts (BAG), die eine Erfassung der Arbeitszeiten verlangt hatten.

### **Aufgabe kann an Arbeitnehmer oder Dritte abgegeben werden**

Der Arbeitgeber soll laut dem Entwurf dazu verpflichtet werden, Beginn, Ende und Dauer der täglichen Arbeitszeit der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer jeweils am Tag der Arbeitsleistung elektronisch aufzuzeichnen. Die Aufzeichnung soll aber auch durch die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer selbst oder durch einen Dritten erfolgen können, zum Beispiel einen Vorgesetzten. Nach der BAG-Entscheidung sei das Urteil des EuGH aufgrund des Arbeitsschutzgesetzes bereits heute von den Arbeitgebern in Deutschland zu beachten, heißt es im Gesetzentwurf. Damit habe das BAG die Frage des „Ob“ der Arbeitszeitaufzeichnung entschieden. Bezüglich des „Wie“ bestünden jedoch weiterhin Unsicherheiten. Es sei Aufgabe des Gesetzgebers, diese Unsicherheiten zu klären. Nach dem Arbeitszeitgesetz mussten bisher nur Überstunden und Sonntagsarbeit dokumentiert werden, nicht die gesamte Arbeitszeit.

## Vertrauensarbeitszeit weiter möglich

Eine bestimmte Art der elektronischen Aufzeichnung will das Arbeitsministerium nicht vorschreiben. Neben bereits gebräuchlichen Zeiterfassungsgeräten kämen auch andere Formen der elektronischen Aufzeichnung mit Hilfe von elektronischen Anwendungen wie Apps auf einem Mobiltelefon in Betracht, heißt es im Entwurf. Möglich sei auch eine kollektive Arbeitszeiterfassung durch die Nutzung und Auswertung elektronischer Schichtpläne - falls sich daraus Beginn, Ende und Dauer der täglichen Arbeitszeit ableiten lassen. Die Möglichkeit von Vertrauensarbeitszeit solle durch die Pflicht zur Arbeitszeitaufzeichnung nicht beeinträchtigt werden. Damit gemeint ist ein flexibles Arbeitszeitmodell, bei dem der Arbeitgeber auf die Festlegung von Beginn und Ende der vertraglich vereinbarten Arbeitszeit verzichtet.

## E-Fuels: Hamburger Forscher produzieren klimaneutralen Kraftstoff



*HVO ist Diesel, der aus Abfallstoffen hergestellt wird. Hamburger Forscher haben eine Anlage entwickelt, die die Produktion von Kraftstoff aus Altspesiefetten besonders effizient hinbekommt (Symbolbild) © Foto: iStock/ Ivan-balvan*

Forscher der Hamburger Hochschule für Angewandte Wissenschaften (HAW) haben eine Anlage zur Produktion von synthetischem Kraftstoff aus Altspesiefetten entwickelt. Mit dem klimaneutralen Kraftstoff könnten herkömmliche Autos und Lastwagen betankt werden.

18.04.2023

Mit Kraftstoffen aus Abfällen das Klima schonen - das ist das Projekt von Forschern der Hochschule für Angewandte Wissenschaften in Hamburg-Bergedorf. In einer Pilotanlage stellen sie Bio-Rohöl und künstlichen Diesel aus Altspesiefetten her. Mit dem klimaneutralen Kraftstoff könnten ohne weiteres herkömmliche Autos und Lastwagen betankt werden, sagt Projektleiter Thomas Willner. Für die Herstellung von einem Liter Kraftstoff benötige die Anlage eine Kilowattstunde Strom. Um ein Auto 100 Kilometer weit fahren zu lassen, seien also rund 5 Kilowattstunden Strom nötig. Ein Elektroauto verbrauche dagegen auf dieser Strecke etwa 15 Kilowattstunden, sagt Willners Kollegin Anika Sievers. Künstliche Kraftstoffe sind keine neue Idee. Der finnische Konzern Neste produziert hydriertes Pflanzenöl in großen Raffinerien in Rotterdam, Singapur und im finnischen Porvoo. Bis 2025 könnten nach Branchenschätzungen 30 Millionen Tonnen im Jahr hergestellt werden, sagt Willner.

## Nexoil plant PtL-Produktion nach dem Konzept der Forscher in Hamburg und Bayern



Das Besondere an seinem Projekt READi-PtL (Reactive Distillation Power to Liquid - Reaktivdestillation Energie zu Flüssigkeit) ist die Effizienz: Eine Anlage zur Produktion von einigen Tausend Tonnen Kraftstoff könne direkt neben einem Entsorgungsbetrieb aufgebaut werden und wirtschaftlich arbeiten. Tatsächlich ist das bereits geplant. Die Firma Nexxoil will eine erste Produktionsstätte bis Ende des Jahres im Raum Hamburg bauen, eine zweite im kommenden Jahr in Bayern, wie Geschäftsführer Thorsten Dunker sagt. Ein weiterer Kooperationspartner des Hamburger Hochschulprojekts ist das schleswig-holsteinische Entsorgungsunternehmen KBS. Es liefert zurzeit die Altfette, aus denen Willner und Sievers etwa zwei Tonnen Kraftstoff in der Woche herstellen.

## **Anlagenkonzept stellt Bio-Rohöl und Grundstoffe für Industrie her**

In der Werkhalle auf dem Hamburger Campus stehen mehrere große Kunststoffbehälter, etwa einen Meter hoch. Sie enthalten altes Speisefett aus der Mensa der Hochschule. In einem Tank der Anlage wird es vorgewärmt und gut durchgerührt (homogenisiert). Das flüssige Fett wird in einen Reaktor gepumpt. Bei einer Temperatur von 350 bis 400 Grad werden die relativ großen Kohlenwasserstoff-Moleküle des Fetts «gecrackt», also aufgebrochen, erläutert Sievers. Schließlich verdampfen die Moleküle und werden in einem Kondensator wieder abgekühlt. In einer ersten Stufe entsteht das Bio-Rohöl. In einer zweiten Stufe werden Grundstoffe erzeugt, die in der chemischen Industrie genutzt werden können. Allerdings müssten die Moleküle vorher „designed“ werden, sagt Willner. Das machen die Forscher, indem sie Wasserstoff hinzugeben. Nebenbei bilden sich im Reaktor Gase wie Methan, Ethan und Propan, die künftig zum Erwärmen der Anlage genutzt werden sollen. „Der Prozess könnte autark laufen“, sagt Willner.

## **Möglicher Rohstoff Plastikabfall**

Übrig bleibt eine Art Kohle, die als Bodenverbesserer in die Erde eingebracht werden könne und damit CO<sub>2</sub> langfristig binde. Außerdem bleibe Abwasser zurück, aus dem noch Biogas gewonnen werden könne. Künftig wollen die Hamburger Verfahrenstechniker Plastikabfälle als Rohstoff für ihren klimaneutralen Erdölersatz nutzen.

## **E-Fuels aus Synthesegas: Kritik an hohem Strombedarf**

Sogenannte E-Fuels können auch auf eine andere Art aus Synthesegas hergestellt werden. Bei diesem Verfahren wird Kohlendioxid aus der Luft genutzt, um ein Gasgemisch aus Kohlenmonoxid und Wasserstoff zur Weiterverarbeitung zu gewinnen. Forscher am Karlsruher Institut für Technologie nutzen die sogenannte Fischer-Tropsch-Synthese zur Produktion von E-Fuels. Kritiker bemängeln allerdings einen hohen Strombedarf des Verfahrens. Doch nach Ansicht von Willner ist dieser Weg sinnvoll, etwa in Ländern mit hohem Überschuss an Solarenergie wie Saudi-Arabien. Greenpeace warf Bundesverkehrsminister Volker Wissing kürzlich vor, er und seine FDP weckten „mit ihren E-Fuels-Märchen falsche Hoffnungen mit fatalen Folgen für Industrie und Klima“. Sievers sagt dagegen: „Verbrenner werden noch lange da sein.“ Es gehe darum, alle Fahrzeuge am Klimaschutz zu beteiligen. Die Professorin ist überzeugt: „Das könnten wir durch den Kraftstoff, den wir hier produzieren, unmittelbar erreichen.“

## **Urteil: Sturz beim Firmenlauf nicht Arbeitsunfall**



Arbeitnehmer sind bei einem Firmenlauf nicht versichert © Foto: PeopleImages/ iStock

Der dritte Senat des Landessozialgerichts Berlin-Brandenburg hat entschieden, dass eine Arbeitnehmerin nicht als Beschäftigte unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung steht, wenn sie bei einem sogenannten Firmenlauf stürzt und sich dabei verletzt.

14.04.2023

Bei einer **Teilnahme am Firmenlauf**, sind **Arbeitnehmer nicht automatisch versichert**. Das Entschied der dritte Senat des Landessozialgerichts Berlin-Brandenburg am Fall einer Klägerin.

## Der Fall

Die damals 45-Jährige nahm im Mai 2019 als Inlineskaterin gemeinsam mit anderen Mitarbeitenden ihres Unternehmens am Berliner Firmenlauf im Tiergarten teil. Bei dem Firmenlauf handelte es sich um eine von einem Berliner Sportverein organisierte Veranstaltung, die sportlich interessierten Beschäftigten zahlreicher Unternehmen und Organisationen, aber auch Freizeitteams und Nachbarschaftsteams offenstand. Nach dem sportlichen Teil erfolgte eine Siegerehrung, im Anschluss bestand Gelegenheit, sich gemeinsam auf einer „Run-Party“ zu vergnügen. Die Klägerin kam nach dem Start auf der Skaterstrecke auf nassem Untergrund ins Rutschen, stürzte und brach sich das rechte Handgelenk. Die Unfallkasse lehnte es ab, diesen Vorfall als Arbeitsunfall anzuerkennen und für den entstandenen Schaden aufzukommen. Es habe sich nicht um eine Betriebsveranstaltung gehandelt. Die hiergegen gerichtete Klage der Inlineskaterin vor dem Sozialgericht Berlin blieb ohne Erfolg.

## Das Urteil

Der dritte Senat des Landessozialgerichts hat die Entscheidung des Sozialgerichts Berlin nunmehr bestätigt. Der Unfall habe sich nicht bei einer Aktivität ereignet, die mit der Beschäftigung in einem engen rechtlichen Zusammenhang stehe. Zum einen liege **kein Betriebssport** vor, der eine gewisse **Regelmäßigkeit** und das Ziel gesundheitlichen Ausgleichs voraussetze. Der Firmenlauf finde nur einmal jährlich statt und habe, auch wenn es sich um keinen Hochleistungssport handele, den **Charakter eines Wettstreits**. Es würden die Zeiten gemessen und Sieger in allen Kategorien gekürt. Der Umstand, dass einige Beschäftigte vorher gelegentlich gemeinsam trainiert und sich diese Gruppe unter einem einheitlichen Teamnamen zum Firmenlauf angemeldet habe, führe zu keiner anderen Beurteilung. Vielmehr habe es sich bei dieser Gruppe um einen privaten Kreis von Beschäftigten des Unternehmens gehandelt, die die Leidenschaft für das sportliche Hobby des Inlineskatens teile. Zum anderen habe es sich bei dem Firmenlauf auch nicht um eine betriebliche Gemeinschaftsveranstaltung gehandelt. Der Firmenlauf habe als Großveranstaltung mit anschließender Party vielen anderen Unternehmen und Einzelbewerbern offen gestanden und eher

den Charakter eines Volksfestes gehabt. Außerdem habe nur ein ganz geringer, sportlich interessierter Teil der Mitarbeitenden des Unternehmens der Klägerin an dem Firmenlauf teilgenommen. Ein spezielles Programm für den großen Teil der nicht-laufenden Beschäftigten habe es nicht gegeben. Der Firmenlauf sei daher nicht geeignet gewesen, den betrieblichen Zusammenhalt zu fördern. Der Umstand, dass im Betrieb für die Teilnahme am Firmenlauf geworben worden sei und der Arbeitgeber die Startgebühr übernommen und Lauf-Shirts mit dem Firmenlogo zur Verfügung gestellt habe, führe zu keiner abweichenden Bewertung. Das Urteil ist nicht rechtskräftig.

## Möglichkeit zu Krankschreibungen per Telefon endet



*Die Krankschreibung per Telefonist nur noch bis 31. März möglich © Foto: peterschreiber.media/stock.adobe.com*

Die Möglichkeit zu telefonischen Krankschreibungen bei leichten Erkältungsbeschwerden auch ohne Praxisbesuch geht zu Ende.

30.03.2023

Die in der Corona-Krise eingeführte Sonderregelung des Gemeinsamen Bundesausschusses von Ärzten, Kliniken und Krankenkassen gilt nur noch bis zu diesem Freitag (31. März). Der Vorsitzende Josef Hecken sagte der „Deutschen Presse-Agentur“, die Krankschreibung per Telefon habe ihre Funktion während der Pandemie erfüllt – als „einfach umsetzbare Möglichkeit, leichte und schwere Krankheitsfälle voneinander abzugrenzen und volle Wartezimmer zu vermeiden“. Angesichts der aktuellen Risikobewertung des Robert Koch-Instituts (RKI) laufe sie nun aus. Man behalte sie aber im Auge und könne sie bei Bedarf sehr schnell wieder aktivieren, sagte Hecken. Telefonische Krankschreibungen bei leichten Atemwegsbeschwerden sind seit Ende März 2020 fast durchgehend möglich gewesen. Dies sollte unnötige Kontakte reduzieren und Corona-Infektionen vermeiden. Der Gemeinsame Bundesausschuss hatte die Sonderregelung dazu mehrfach verlängert, zuletzt bis 31. März. Das RKI stufte die Risikobewertung für Deutschland Anfang Februar von hoch auf moderat herab.

## Krankschreibung bei einer Videosprechstunde bleibt erhalten

Hecken sagte, mit der Sonderregelung sei ein Gleichgewicht zwischen dem Schutz vor einer Corona-Infektion und dem Zugang zur Versorgung gelungen. Er denke zum Beispiel an chronisch Kranke, die regelmäßige Betreuung brauchten. Selbstkritisch müsse er sagen, dass der Bundesausschuss im Umgang mit der telefonischen Krankschreibung als Teil des Anti-Corona-

Instrumentenkastens das richtige Maß erst habe finden müssen. Ein zwischenzeitlicher Verzicht auf die Regelung angesichts sinkender Fallzahlen bereits im Frühjahr 2020 sei zu optimistisch gewesen und schnell korrigiert worden. „Ganz unabhängig von der Pandemiesituation können Versicherte eine Krankschreibung auch bei einer Videosprechstunde erhalten – nicht nur bei leichten Atemwegserkrankungen“, erläuterte Hecken. „Das heißt also, ganz regulär gibt es bereits die Möglichkeit, dass ein Versicherter nicht bei jeder Erkrankung in die Arztpraxis gehen muss.“ Voraussetzung sei natürlich, dass die Arbeitsunfähigkeit ohne eine unmittelbare körperliche Untersuchung abgeklärt werden könne. (tb/dpa)

## In eigener Sache

Blättern Sie auch gerne auf

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



### **BG Verkehr erstmals auf der transport logistic**

Erstmals ist die BG Verkehr mit einem Stand auf der internationalen Leitmesse für Logistik in München vertreten. Vom 9. bis 12. Mai stehen Fachleute für Fragen zur Verfügung.



### **Trotz Inflation: BG Verkehr hält Beitragsfuß stabil**

Der Vorstand der BG Verkehr hat einen wesentlichen Faktor zur Berechnung der Beiträge für das Umlagejahr 2022 festgelegt – den Beitragsfuß. Basierend auf den zugrundeliegenden Zahlen bleibt dieser mit 2,80 je 1.000 Euro Arbeitsentgelt unverändert.



### **Stupsen statt vorschreiben**

Mit sanften Stupsen zum richtigen Verhalten. Darum geht es am 2. Mai 2023 um 16 Uhr in der zweiten Web-Talk Folge "Let's talk about OSH" der IVSS mit Gästen aus Argentinien und Malaysia. Das Thema: „Nudging“.



### **Zuschüsse für 2024 jetzt beantragen**

Die BG Verkehr unterstützt Mitgliedsbetriebe, die schlüssige Verkehrssicherheitskonzepte einreichen. Das Ziel: Berufsbedingte Unfälle im Straßenverkehr und auf dem Betriebshof

verhindern. Noch bis zum 9. Juni 2023 können Anträge für das kommende Jahr eingereicht werden.

## Brancheninfos



### Fehlerquelle Mensch – Konferenz „Human Factors in der Schifffahrt“

Die Gefahren von Mensch-Maschine-Interaktionen im maritimen Bereich sind Thema einer Konferenz am 22. Juni 2023 in Hamburg. In der Veranstaltung geht es um die Frage, wie Fehler vermieden und Belastungen reduziert werden können.



### Smartphones beim Fahren: Jeder Fünfte ist abgelenkt

Auch wer das Smartphone für eine Bedienung während der Fahrt nicht in die Hand nimmt, wird trotzdem gefährlich abgelenkt. Das zeigt eine Studie des Versicherungsunternehmens Allianz. Jeweils zwischen 20 und 25 Prozent der Befragten schloss eine Nutzung während der Fahrt nicht aus.



### Online-Umfrage zu „Turbokreisverkehren“

Ein Projekt der TU Dresden und der Ruhr-Universität Bochum will die Gestaltung, Markierung und Beschilderung von „Turbokreisverkehren“ optimieren. Dazu haben die Hochschulen unter anderem eine Online-Befragung gestartet, die sich an alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer richtet. Sie läuft bis Ende April 2023.



### Kampagne sensibilisiert mögliche Raser von morgen

Mit zwei Kurzfilmen macht der Automobil-Club Verkehr auf das Phänomen illegaler Autorennen aufmerksam. Die Kampagne richtet sich ausdrücklich nicht an die heutigen Teilnehmer solcher Rennen.



## Online-Umfrage zum Desk Sharing

Beim Desk Sharing teilen sich mehrere Beschäftigte einen Schreibtisch in einem Büro, statt einen festen eigenen Arbeitsplatz zu nutzen. Dieses Thema greift eine Online-Befragung des Instituts für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IAG) nun auf. Eine Teilnahme ist bis zum 31. Juli 2023 möglich.

### 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@t-online.de](mailto:IVTVeV@t-online.de)

Baumgartenstraße 37

64331 Weiterstadt

tel. 06150-3929

Homepage: [ivtvev.com](http://ivtvev.com)