



Klimawandel und Mobilitätswende stehen weiterhin auf der Tagesordnung

Die Branche befindet sich in einem nie
dagewesenen Transformationsprozess · Seite 2

© Leipziger Verkehrsbetriebe

Seite 5 EU: neben »green« und »smart« auch krisenfest

Seite 6 Antriebswende braucht eine schnellere Energiewende

Seite 8 Planungssicherheit herstellen und Genehmigungen beschleunigen

Seite 10 Das neue Normal für die Mobilität: Reboot mit Resilienz

Seite 11 Branche unterstützt europäischen Pandemie-Notfallplan

Seite 14 Nur wenige Lkw mit alternativen Antrieben auf der Straße

Seite 16 Mit Digitalisierung besser auf Kundenbedürfnisse eingehen

Seite 18 Parlamentsgruppe Schienenverkehr diskutiert über Schutz vor Bahnlärm

Seite 20 EEG-Novelle 2021: Nicht alle Verkehrsträger profitieren

Editorial

Lebensadern offenhalten!

Die Lage in Europa hat sich drastisch verändert und wir sehen uns der erwarteten zweiten Corona-Infektionswelle gegenüber. Jetzt heißt es, die Lehren aus den Erfahrungen des Frühjahrs anzuwenden. Bereits damals hat das DVF eine 3-Säulen-Strategie erarbeitet und diese ist jetzt umso mehr gültig. Erstens: Lebensadern offenhalten. Zweitens: Mobilitätswirtschaft stabilisieren, denn sie wurde von den Einschränkungen am schwersten getroffen. Drittens: Voraussetzungen schaffen, um die Unternehmen des Mobilitäts- und Logistiksektors zukunftssicher aufzustellen. Zu letzterem gehört unbedingt, die Digitalisierung und Vernetzung der Verwaltungen voranzutreiben. Der wichtige europäische Pandemie-Notfallplan für den Güterverkehr, den das BMVI initiiert hat und aktuell auf EU-Ebene ausgearbeitet wird, soll die europäischen Versorgungswege aufrechterhalten. Es gilt nun, einen Lockdown zu verhindern und dabei das Infektionsgeschehen zu kontrollieren.

Mit entsprechenden Hygienevorkehrungen hat das DVF eine sichere Präsenz-Herbstaufaktveranstaltung durchgeführt, darüber lesen Sie in dieser Ausgabe. Eine wichtige und optimistisch stimmende Erkenntnis dabei war, dass unsere Bundesregierung trotz Pandemie in die langfristigen Zukunftsthemen wie Digitalisierung, Infrastrukturausbau- und -erhalt sowie Klimaschutz investieren wird.



Das ist ein Konjunkturprogramm zur Sicherung unserer Wirtschaft. Das DVF wird weiterhin die Themen unserer Branche in die Politik und Öffentlichkeit tragen. Darum gilt auch für die nächsten Monate: DVF vernetzt – digital – vor Ort. Bleiben Sie gesund!

Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner
DVF-Präsident



Mobilitätswende fällt der Coronakrise nicht zum Opfer

Nach langer Pause war das DVF einer der ersten Verbände, die im Herbst eine Präsenzveranstaltung (mit Live-Videoübertragung) unter strengen Hygienevorschriften durchführten. Angesichts der wirtschaftlichen Schäden durch die Pandemie und der nach wie vor großen Herausforderungen an den Mobilitätssektor, war die Frage, ob in Zukunft die Mittel für die Mobilitätswende noch aufgebracht werden können. An diesem Abend versuchten sich hochkarätige Expertinnen/en an einer Standortbestimmung und Zukunftsaussichten der Branche.

»Die Herausforderungen Klimawandel und Mobilitätswende haben sich durch das Auftreten der Corona-Pandemie nicht erledigt und stehen weiterhin auf der Tagesordnung. Daher werden wir wie in der Vergangenheit unsere finanziellen Ressourcen prioritär dafür einsetzen müssen«, erklärte der Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen **Werner Gatzer**. Er rechne nicht mehr mit einer Rückkehr zur Schuldenbremse vor 2022 und sehe das Erreichen der schwarzen Null im Bundeshaushalt in weiter Ferne.

Gatzer zeigte sich entschlossen, den Auswirkungen der Pandemie zielgerichtet zu begegnen, die notwendigen Konjunkturimpulse zu setzen und Deutschland schnell wieder auf einen Wachstumspfad zu führen. Ein Scheitern der Mobilitätswende könne man sich nicht leisten, denn sonst

werde man seiner klimapolitischen Verantwortung nicht gerecht.

Klimaschutz und Konjunktur vereinen

Die Sofortmaßnahmen und das Konjunkturpaket der Bundesregierung in dreistelliger Milliardenhöhe hätten den Wiederhochlauf der Mobilitätswirtschaft unterstützt, bilanzierte DVF-Präsident **Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner**. »Zusätzlich zur Corona-Krise befindet sich die Branche in einem nie dagewesenen Transformationsprozess: Defossilisierung, Digitalisierung und Vernetzung. Daher bin ich der festen Überzeugung, dass der Bund schon heute die langfristig wirksamen Maßnahmen anschieben sollte, um für morgen die Rahmenbedingungen zugunsten unserer Unternehmen innovations- und investitionsfreundlich zu setzen. Digitalisierung und Infrastruktur sind hier wichtige

Bereiche, in denen die öffentliche Hand weiter investieren muss.»

Gatzer hob die vielen Sofort- und Unterstützungsmaßnahmen für den Verkehrssektor hervor, zeigte sich allerdings darüber enttäuscht, dass bisher nur geringe Finanzmittel abgerufen wurden, etwa aufgrund immer noch fehlender Förderrichtlinien.

Auch das DVF setzt sich seit Jahren für einen Mobilitätsfonds ein. Demnach sei das vom DVF geforderte Fondsmodell nach schweizerischem Vorbild für Investitionsmittel heute aktueller denn je, unterstützte Dr. Klinkner die Forderung. »Damit würde sich die Politik klar zur Zukunft unseres Standortes bekennen und Planungssicherheit schaffen.«

infrastruktur, in Elektromobilität und in die Infrastruktur für grüne Kraftstoffe notwendig.«

Steuergelder zielgenauer einsetzen
Der Haushaltspolitiker **Christoph Meyer MdB**, Mitglied des Haushaltsausschusses im Deutschen Bundestag, sprach sich für eine zügige Rückkehr zu einem soliden

»Klar ist aber auch: Die Corona-Krise stellt die deutsche Automobilindustrie vor beispiellose Herausforderungen.«

Hildegard Müller

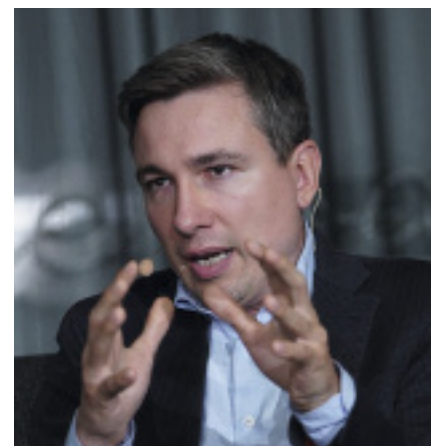
Die Präsidentin des Verbands der Automobilindustrie (VDA) **Hildegard Müller** forderte, angesichts der weltweiten Pandemie die Themen Konjunktur und Klimaschutz zusammen zu denken: »Wir stehen zu den Pariser Klimaschutzziele 2050 sowie zu den von der EU vorgegebenen CO₂-Zielen und den damit eingegangenen Verpflichtungen, die geeignet sind, das Klimaziel auch zu erreichen. Eine weitergehende Belastung der Unternehmen durch noch anspruchsvollere Klimaschutzziele sehen wir daher sehr kritisch. Das kann für viele Unternehmen und damit für die gesamte Industrie zur Überlastung führen. Die Transformation kann ohne eine engagierte – dem Klimaschutz verpflichtete – Industriepolitik nicht erreicht werden.«

Mobilitätsfonds gefordert

Wie die Bundesregierung diesen Ansatz bereits in Teilen umsetzt, erläuterte **Eva Kreienkamp**, designierte Vorstandsvorsitzende der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG): »Die Branche begrüßt das Bus-Flotten-Modernisierungsprogramm sehr. Das Ziel Zero Emissions ist allerdings ein langfristiges, weshalb wir stabile und nachhaltige Förderung, zum Beispiel über E-Mobilitätsfonds für ÖPNV-Unternehmen, brauchen – auch über 2021 hinaus.«

Ähnlich positiv stand **Stephan Kühn MdB**, Mitglied des Ausschusses für Verkehr und Digitale Infrastruktur im Deutschen Bundestag, dem Fondsgedanken gegenüber: »Die Schuldenbremse im Grundgesetz sollte weiterentwickelt und mit einer verbindlichen Regelung für Investitionen verknüpft werden. Die Mittel dafür sollten in einen Bundesinvestitionsfonds überführt werden, der als Sondervermögen auch der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur zugutekommt. Für wirksamen Klimaschutz und eine ökologische Mobilitätswirtschaft sind mehr Investitionen in die Schiene, den öffentlichen Nahverkehr, die Radverkehrs-

Bundeshaushalt aus. Dieser sei bereits vor der Corona-Krise in einer Schieflage gewesen. Vor allem müsse man alternative Kraftstoffe und Antriebe technologieoffen fördern. Meyer kritisierte, dass die Bundesregierung zu einseitig auf Elektromobilität setze: »Die deutsche Verkehrsinfrastruktur bedarf differenzierter und zielgenauer Lösungen, die durch parlamentarische Haushaltsberatungen erreicht werden können. Dazu zählen zum Beispiel smarte Investitionen in alternative Antriebs- und Speichertechnologien sowie in die digital vernetzte Mobilität.« Meyer räumte ein, dass es in Krisenzeiten auch Aufgabe der Politik sei



Seite 2 oben: Sts. Gatzer

Von oben links nach unten: Kreienkamp, Kühn MdB, Müller in der Diskussion um die richtigen Klima- und Coronahilfsmaßnahmen

Zur Sache

Die Krise als Chance interpretieren

Die Corona-Pandemie hat den Verkehrssektor in allen Bereichen hart getroffen. Die Auswirkungen sind allgegenwärtig und schlagen sich für die betroffenen Unternehmen in Organisations- und Liquiditätsproblemen ebenso nieder wie in teils dramatisch zurückgegangenen Einnahmen. Die Regierung ist dieser Entwicklung entschieden entgegengetreten. Der Corona-Schutzschild und das bewährte Instrument der Kurzarbeit ist dabei ebenso zu nennen wie das Konjunkturprogramm, das insbesondere auf »transformative« Maßnahmen setzt.

So kann die Krise auch als Chance interpretiert werden, wichtige Veränderungen noch intensiver anzustoßen. Standen bereits vor der Krise Maßnahmen in den Bereichen Nachhaltigkeit und Digitalisierung an zentraler Stelle, wird dieser Fokus nunmehr deutlich verstärkt. Neben der Verkehrs- wird auch die Energiewende beschleunigt vorangetrieben, Beispiel: Wasserstoffstrategie. Bei allem hat neben dem Blick auf die aktuelle Krisenbewältigung auch die wirtschaftliche Zukunft des Landes eine unbestrittene Priorität, wir setzen den bereits eingeschlagenen Weg also mit aller Konsequenz fort.

Die fundamentale Umbruchphase, in der sich unser Mobilitätssystem gegenwärtig befindet, gilt es mit Bedacht, aber auch mit aller Entschlossenheit weiter gut zu begleiten. Wir stellen uns dieser Herausforderung. Dass dabei die Belange des Klimaschutzes berücksichtigt werden, darauf haben wir uns in einem breit aufgestellten Konsens verpflichtet.

Werner Gatzer
Staatssekretär
im Bundesministerium der Finanzen



© BMF / Photothek / Thomas Koehler

zu unterstützen. »Wichtig ist, dass wir verlässliche Rahmenbedingungen schaffen, smarte Anreize geben und technologieoffen in klimafreundliche Mobilität investieren«, forderte er.

Michael Eggenschwiler, Vorsitzender der Geschäftsführung Flughafen Hamburg GmbH, wies auf den dramatischen Rückgang des Luftverkehrs um zeitweise 98 Prozent hin. Die Klimaziele könnten nur durch synthetische Kraftstoffe erreicht werden, die es jedoch noch nicht in ausreichenden Mengen gebe. »Bevor wir über eine Quotenregelung von E-Fuels nachdenken, brauchen wir daher Investitionen in Forschung

»E-Fuels sind ein wichtiges Element, um die hoch gesteckten CO₂-Ziele erreichen zu können. Aktuell sind sie allerdings noch kaum verfügbar.«

Michael Eggenschwiler

und Entwicklung. Die Luftverkehrssteuer kann hierzu einen wichtigen Beitrag leisten. Derzeit verschwindet sie nach wie vor im Staatshaushalt. Dies muss sich ändern.« Scharfe Kritik äußerte Stephan Kühn am Umgang mit Steuergeldern: »Unverändert fließen Milliarden in die falschen Projekte. Es werden weiter neue Fernstraßen gebaut, als ob es keine Klimakrise gäbe. Statt Klein-Klein mit zahlreichen Fördertöpfen, brauchen wir eine Investitionsstrategie für klimafreundliche Mobilität. Wer Zukunftsinvestitionen unterlässt, verschuldet sich bei den nächsten Generationen.«

Zusammendenken und -arbeiten

Kreienkamp forderte in der Diskussion ein Zusammendenken und Zusammenarbeiten der unterschiedlichen Verkehrsträger, denn man sei noch nicht in dem Zustand, in dem die einzelnen Verkehrsarten zueinanderfinden. So solle man Angebote konzipieren, die etwa Logistik mit Personenverkehr verknüpfen. »Die A-Note für öffentliche Mobilitätsanbieter bedeutet sicher, sauber, pünktlich, zuverlässig. Die B-Note setzt sich zusammen aus fantasievoll, vernetzt und nachfrageorientiert. Das umzusetzen bedarf neben Geld vor allem gestalterischen Willens und unternehmerischer Handlungsfreiheit.«

Die unterschiedlichen Verkehrsträger hätten mit der Digitalisierung ganz andere Möglichkeiten sich zu vernetzen, darauf wies Meyer hin. Zugleich sollte man über einen CO₂-Preis durch Zertifikatehandel einen Marktanzreiz setzen, um schnell zur Klimaneutralität zu gelangen. Darüber ließe sich ein technologieoffener Marktimpuls setzen. Auch Eggenschwiler sah einen großen Nutzen in der Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger, warnte aber, vor einer mehrmaligen CO₂-Bepreisung eines Verkehrsträgers. Es müsse das Gebot der Wettbewerbsneutralität herrschen. ■

V. I. Dr. Heike van Hoorn (DVF-Geschäftsführerin), Dr. Florian Eck (DVF-Geschäftsführer), Dr. Daniel Delhaes (Moderator Handelsblatt), Müller, Eggenschwiler, Sts. Gatzer, Kühn MdB, Meyer MdB und Kreienkamp bei der ersten DVF-Präsenzveranstaltung im Herbst





EU will neben »green« und »smart« auch krisenfest werden

Die Sitzung des Lenkungskreises Häfen und Schifffahrt stand unter den Vorzeichen der wirtschaftlichen Folgen des Corona-Lockdowns. Lenkungskreis-Vorsitzender Frank Dreeke, Vorsitzender des Vorstands BLG Logistics Group AG & Co. KG berichtete, dass der Containerumschlag im Mai 2020 um 20 Prozent zurückgegangen sei, der Automobilumschlag um 50 bis 100 Prozent. Die Europäische Kommission will mit 750 Milliarden Euro der europäischen Wirtschaft helfen. Können Häfen und Schifffahrt daran partizipieren?

Das DVF hat in der frühen Krisenphase einen Brief an EU-Kommissionspräsidentin von der Leyen mit Handlungsempfehlungen zum EU Recovery-Programm geschrieben. Die Leiterin Direktorat D – Waterborne, Generaldirektion Mobilität und Verkehr, EU-Kommission **Magda Kopczynska**, begrüßte vor dem Lenkungskreis dieses Schreiben. Der Abschwung in der Schifffahrt und in den Häfen werde jetzt in vollem Umfang spürbar. Die EU-Kommission plane Stärkungsmaßnahmen für die europäische Industrie und habe eine Reihe von Regelungen angepasst, um den Mitgliedstaaten und Unternehmen Spielraum zur Anpassung zu geben, etwa den EU-Strukturfonds, Aussetzung von Notifizierungspflichten im Beihilferecht und Ausnahmen von bestimmten Anforderungen im Stabilitäts- und Wachstumspakt. Kopczynska betonte, dass die Prioritäten »Green Deal« und »Digitalisierung« durch die wirtschaftliche Krise nicht geschmälert

würden. Es gehe um eine grüne, digitale Wachstumsstrategie der Zukunft. Zu den Zielsetzungen »nachhaltig« und »smart« komme nun das Stichwort »krisenfest« hinzu. Der Recovery-Plan habe ein ganz neues Ambitionsniveau. Deshalb werde der mehrjährige EU-Finanzrahmen eine Aufwertung erfahren, vor allem auch im Gesundheitssektor und in der Krisenabwehr. Ebenfalls werde die Connecting Europe Facility (CEF) von der Überarbeitung umfasst, so die EU-Vertreterin.

EU plant ETS für Seeschifffahrt

Die EU-Kommission strebe für 2020/2021 die Einbeziehung der Seeschifffahrt in das europäische Emissionshandelssystem an, erklärte Kopczynska. Zudem wolle die EU-Kommission bis Ende 2020 die angekündigte ReFuel Maritime Initiative vorlegen. DG MOVE arbeite an einer Novellierung der Richtlinie zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID). Außerdem habe

die Fortschreibung der RED (Renewable Energy Directive) hohe Dringlichkeit. Auch kämen neue Maßnahmen im Bereich Effizienz und Digitalisierung hinzu, wie die elektronischen Frachtdokumente, und zur autonomen Schifffahrt.

Hinsichtlich eines Alleingangs der EU bei der Einbeziehung des Seeverkehrs in den Emissionshandel wurde in der Diskussion Skepsis geäußert. Die Schifffahrt sei ein globaler Markt, der ein globales Klimaschutzinstrument benötige. Ein einseitiges Vorgehen der EU würde zu Wettbewerbsverzerrungen und zur Verlagerung von Emissionen auf andere Regionen führen.

Perspektiven für Wasserstoff für Häfen und Schifffahrt

Die Schifffahrt steht bei der CO₂-Reduktion vor großen Herausforderungen. Wasserstoff kann hier eine wichtige Rolle spielen. So plant die EU einen Anteil von mindestens 14 Prozent Kraftstoff auf der Basis von EE-Strom bis 2030. Nach Einschätzung von Stefan Siegemund, Kommissarischer Bereichsleiter Erneuerbare Energien, Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena), macht das den Einsatz strombasierter Kraftstoffe in Zukunft zwingend erforderlich. Auch die Klima-Strategie der IMO erfordere die Einführung neuer Kraftstoffe. Die Schifffahrt sei in der Nationalen Wasserstoffstrategie der Bundesregierung erwähnt. Für die Umsetzung sollte sich seiner Meinung nach die Branche um Aufnahme in entsprechende Förderprogramme bemühen.

Wasserstoff als Marktchance

Auch andere Sektoren, etwa die chemische Industrie, müssten ihre Prozesse auf strombasierte Energieträger umstellen. Zwangsläufig stiegen damit die Anteile der biogenen und strombasierten Energieträger, erklärte Siegemund. Für die deutschen Häfen könnten sich dadurch neue Marktchancen bieten, weil Wasserstoff oder strombasierte Energieträger importiert werden müssten.

Um den Einsatz dieser relativ teuren Kraftstoffe in der Schifffahrt anzustoßen, sei das Bekenntnis der großen Marktakteure notwendig und es müsse Absprachen mit den Häfen geben. Siegemund regte an, dass sich Transportunternehmen und Häfen über Anreizmodelle für das Bunkern von grünem Kraftstoff verständigen. Zudem sei ein Beimischungsziel für das Jahr 2030 nötig.

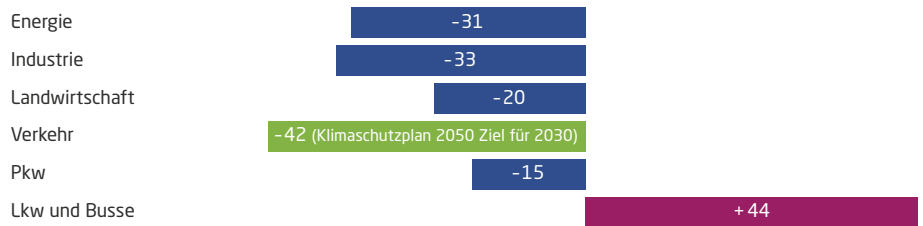
Langfristig müsse der Wasserstoff grün sein, sprich aus EE-Strom gewonnen werden. Kurz- und mittelfristig spiele auch blauer Wasserstoff (CCS-Methode) eine Rolle, der günstiger und leichter verfügbar sei. Der Transport von Wasserstoff über tausende Kilometer sei zudem kaum wirtschaftlich. Daher biete es sich an, den Wasserstoff nicht in Reinform, sondern als Ammoniak, Methanol oder in Form anderer kohlenstoffhaltiger Energieträger zum Nutzungsort zu befördern.

70 Prozent weniger Schwefel im Seeverkehr

Die Präsidentin des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) **Dr. Karin Kammann-Klippstein**, ging insbesondere auf den Ausbau der Offshore-Windenergie und auf das Monitoring von Schiffsemissionen ein. Für Schwefelemissionen gelte seit Jahresbeginn 2020 ein neuer globaler Grenzwert. Zur Überwachung seien mobile Abgasmessstationen auf Dienstschiffen des BSH im Einsatz. Auch der Drohneneinsatz zum Monitoring sei genehmigt. Die Regulierung sei ein Erfolg. 99 Prozent der kontrollierten Schiffe hielten die Grenzwerte ein. Es sei ein Emissionsrückgang bei Schwefel zwischen 50

Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland

Vergleich 2018 gegenüber 1990, Angaben in Prozent



Quelle: dena auf Basis UBA 2018

und 70 Prozent feststellbar. Nach Einschätzung der BSH-Präsidenten kann LNG als Übergangstechnologie in der Schifffahrt eine wichtige Rolle spielen. Mit LNG lasse

sich schon jetzt die Schadstoffbilanz verbessern. Für den Markthochlauf von E-Fuels sei noch viel Vorbereitung nötig. ■



Für eine Antriebswende braucht es eine schnellere Energiewende

Als Preview für die InnoTrans im April kommenden Jahres sendete das DVF eine Live-Debatte aus der Commerzbank am Pariser Platz in Berlin. Auf dem »International Bus Forum« sprachen hochrangige Vertreter der Politik, Dienstleister und Fahrzeughersteller über die aktuelle Entwicklung des Elektrobusses und seiner Implementierung. Gibt es überhaupt finanzielle Spielräume für den Austausch oder die Umrüstung auf E-Busse, für den Aufbau der Ladeinfrastruktur und wie kann der Staat diesen Prozess unterstützen?

Bei der Diskussion wurde vor allem eines klar: Für eine Wende im Verkehrsbereich hin zu strombasierten Antrieben ist eine schnellere Energiewende Voraussetzung.

Daher forderten Politik, Betreiber und Fahrzeughersteller eine Beschleunigung der Energiewende, um die Antriebswende beim Bus klimawirksam zu vollziehen.

Seite 6:
Sts. Dr. Zieschang

V. I. Sts. Dr. Zieschang, Dr. Zohm, Dr. Erfurt, Bosch (Moderator DVZ-Mediagroup), Kurth und Dr. Eck (DVF-Geschäftsführer) haben den E-Bus und die Energieversorgung im Blick



Ohne erneuerbare Energien kann der Elektrobus auch nicht CO₂-frei fahren, mahnte **Dr. Frederik Zohm**, Vorstand Forschung und Entwicklung, MAN Truck & Bus SE.

Mittlerweile wisse man, dass man im Mobilitätssektor zukünftig nicht weniger, sondern mehr CO₂-freien Strom benötige, egal ob für Batteriestrom oder Wasserstoff, bestätigte **Dr. Tamara Zieschang**, Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Daher gelte es für die Umstellung auf einen emissionsfreien Verkehrsmarkt vor allem den Ausbau des Stromnetzes voranzutreiben, etwa für die Verteilung des Stroms aus Nordsee-Windkraft in den Süden von Deutschland.

Schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren nötig

Zur Umstellung auf einen E-Bus-Betrieb seien zudem schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren für die benötigte Infrastruktur sowie verstärkte Anstrengungen bei der Reichweite von E-Bussen notwendig, sagte **Dr. Rolf Erfurt**, Vorstand Betrieb, Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) und DVF-Präsidiumsmitglied. Auch sollten die Kommunen entsprechende Flächen für zentrumsnahe Ladestationen bereitstellen: »E-Busse sind im Vergleich zu modernen Dieselnissen erheblich teurer, erzeugen höheren Abstellbedarf auf den Betriebshöfen, Umschulung des Personals und erfordern entsprechende Ladeinfrastruktur. Das sind enorme Kosten und

Umstellungsmaßnahmen für die Unternehmen.« Die Anstrengungen aus dem Bundesprogramm saubere Luft, dem Klimaschutzprogramm und dem Konjunkturpaket müssen zusammengeführt werden.«

Förderrichtlinie Flottenerneuerung in Arbeit

Staatssekretärin Dr. Zieschang wies auf die in Arbeit befindliche Förderrichtlinie für die Erneuerung der Busflotten hin. Diese sehe eine technologieneutrale Förderung vor

»Betreiber und Hersteller brauchen jetzt Planungssicherheit, um jetzt die Investitionen auszulösen und damit eine Konjunkturwirkung zu erzielen.«

Dr. Rolf Erfurt

und werde auch Umrüstungen von Bestandsfahrzeugen einbeziehen. Sie bekräftigte: »Klimaschutz und Mobilität müssen zusammengedacht werden – in einem Ansatz. Täglich fahren über 30 Millionen Menschen mit Bus und Bahn. Deshalb müssen wir auch genau da ansetzen und Busse mit alternativen Antrieben wie Batterie oder Brennstoffzelle ausstatten. Denn damit fahren sie nicht nur CO₂-frei und sind schadstoffarm, sie sind auch deutlich leiser.«

Das Thema Umrüstungen sah **Patrick Kurth**, Leiter Politik, FlixBus DACH GmbH kritisch, jedoch auch Verbesserungsbedarf bei der Infrastruktur. Gerade bei neuen

Fernbusnotenpunkten müsse künftig die Ladeinfrastruktur direkt mit geplant werden: »Umrüstungen können nie so effizient sein, wie ein Fahrzeug, das speziell für eine Antriebsart gebaut wird. FlixBus hat eine der modernsten Flotten der Welt mit Fahrzeugen, die nur wenige Jahre in Betrieb sind. Da lohnt sich eine Umrüstung kaum. Stattdessen sollte in die Entwicklung eines echten Elektro- oder Wasserstoffbusses investiert werden. Wenn es die Deutschen nicht hinkriegen, wird es Tesla sein.«

»Unsere große Stärke ist, dass wir unsere Fahrzeuge – und speziell unsere E-Busse – zusammen mit unseren Kunden entwickeln. Deshalb sind wir ganz vorne mit dabei, wenn es um die Praxistauglichkeit neuer Antriebskonzepte geht – und um den Einsatz der Fahrzeuge: Unser E-Bus MAN Lion's City E, der nun in Serie produziert wird, deckt mit seiner Batteriekapazität bereits 80 Prozent aller Anwendungsfälle ab. Jetzt gilt es, die Reichweite der Batterien noch einmal zu steigern!«, widersprach Dr. Zohm. Gleichzeitig müssten die Städte diese Entwicklungen in Ihrem Infrastrukturkonzept mitdenken und eine passende Ladeinfrastruktur ermöglichen. ■



Planungssicherheit herstellen und Genehmigungen beschleunigen

Um die Folgen des Corona bedingten Wirtschaftseinbruchs abzumildern, hat der Staat enorme Hilfspakete geschnürt. Gleichzeitig müssen langfristige Investitionen bereits heute angestoßen werden, um die Klimaziele zu erreichen. Den Schienenprojekten kommt hier eine Schlüsselrolle zu. Beim DVF Preview-Format zur InnoTrans diskutierten unter anderem Baden-Württembergs Verkehrsminister Hermann, DB-Vorstand Pofalla und Transdev-Chef Dr. Heinemann, wie Investitionen in ein digitales Schienennetz planvoll und zügig erfolgen können.

In der spannenden Diskussion mit mehr als 250 Zuschauern wollten die Teilnehmer herausfinden, wie Projekte zwischen Konjunktur- und Kapazitätswirkung priorisiert werden und welche Investitionsstrategie die Digitalisierung von Netz und Betrieb erfordert. Ebenso wichtig war die Frage, wie viel Bau und Modernisierung am Schienennetz möglich sind und wie Prozesse und Baustellen optimiert werden können.

Norbert Schüßler, Geschäftsführender Gesellschafter, Schüßler-Plan GmbH und DVF-Präsidiumsmitglied, forderte zunächst, die Hindernisse für eine schnelle Umsetzung der Konjunkturmittel abzubauen: »Infrastrukturprojekte wirken volkswirtschaftlich stabilisierend. Die Unternehmen können nur dann mehr Projekte umsetzen, wenn die Förderrichtlinien vorliegen und die Prozesse schlank gestaltet sind. Ebenso notwendig sind schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren.«

Schüßler sagte zudem, dass Investitionen in die Schiene auch während der Coronapandemie ein Schlüsselthema seien, denn das Verkehrsaufkommen werde langfristig wieder steigen und um es klima- und umweltfreundlich abwickeln zu können, müssen die Voraussetzungen jetzt geschaffen werden. Die Schienenwege seien zu

»Damit die Konjunkturmittel der Bundesregierung einen Schub auslösen können, müssen sie schnell abrufbar sein.«

Norbert Schüßler

modernisieren und auszubauen, wie im Investitionshochlauf der Bundesregierung vorgesehen: »Das Tempo der Umsetzung muss beschleunigt werden, doch viele Projekte werden erst in den kommenden Jahren starten können, weil die notwendigen Vorplanungen fehlen. Mit dem aktuellen Planungsrecht jedenfalls ist keine konjunkturelle Belebung über die Infrastruktur

möglich, wengleich langfristig verlässliche und auskömmliche Investitionssummen die Basis für eine bessere Qualität sind.«

Zu viele Förderprogramme - Übersicht fehlt - Bürokratieproblem

»Wir haben in Deutschland zwar glücklicherweise eine ganze Reihe Finanzierungsinstrumente für die Schiene, wie die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, Gleisanschlussförderrichtlinie und einige mehr, aber die Vielzahl unterschiedlicher Förderprogramme und -bedingungen stellt sowohl lokale Vorhabenträger als auch die Verwaltung immer wieder vor große Herausforderungen«, unterstrich auch **Winfried Hermann MdL**, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg das Bürokratieproblem. »Viele Finanzierungsmodelle müssen besser aufeinander abgestimmt werden, Abgrenzungs- und Einordnungsschwierigkeiten bestehen. Das Wirrwarr behindert die Effizienz. Das ist nicht zukunftsfähig. Der Bund muss seiner Verantwortung für die Schiene, wie es das Grundgesetz vorsieht, gerecht werden. Stattdessen zwingt er die Kommunen und Länder über Programme und Gesetze in die Mitfinanzierung. Die Finanzierung der Straßen ist da einfacher, klarer und transparenter. Hier sehe ich noch Verbesserungspotential für die Schiene.«

Für einen nationalen Bahnkonsens setzte sich **Sören Bartol MdB**, stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion ein, der die Schiene bei Investitionen, beim

Bau und bei der Verbesserung der Wettbewerbssituation zur Straße deutlich stärke: »Die Schiene steht immer noch vor riesigen Modernisierungsherausforderungen, strukturell, technologisch und organisatorisch. Das Projekt-Potpourri zeigt auch, dass viel passieren könnte, wenn man es konzentriert angeht. Die Koalition hat gemeinsam mit den maßgeblichen Akteuren

eine Vielzahl an Aktivitäten und Programmen auf den Weg gebracht, um das System Schiene zu stärken. Jetzt muss deren Umsetzung in den Mittelpunkt. Dazu gehört, dass die existierenden Programme so koordiniert werden, dass wir unsere Ziele für die Schiene erreichen und endlich die Mobilitätswende wirklich einläuten.«

Bauprojekte sorgen für Konjunkturimpulse

»Die Klima- und Verkehrswende in Deutschland ist nur mit einer starken Schiene machbar«, sagte DB-Infrastrukturvorstand und DVF-Präsidiumsmitglied **Ronald Pofalla**. »Für spürbare Kapazitäts- und Qualitätseffekte müssen die Investitionen in Netz und Bahnhöfe jetzt zügig umgesetzt werden. Daher begrüßen wir die Initiativen und Gesetzesänderungen für kürzere Planungs- und Genehmigungsver-

klare Prioritäten setzt und alle Nutzer der Infrastruktur im Vorfeld beteiligt, um so effiziente Abläufe zu schaffen, die die Fahrgäste am wenigsten belasten. Wer einmal der Bahn den Rücken gekehrt hat, der kommt so schnell nicht mehr zurück.« Heinemann war der Meinung, dass seit

»Deutschland benötigt ein hochmodernes Schienennetz. Insofern müssen wir an diesen Auftrag auch energisch rangehen.«

Winfried Hermann MdL

Jahren viel zu wenig in die Schieneninfrastruktur investiert worden sei und bemängelte, dass die Technik vor allem in den Regionalnetzen hoffnungslos überaltert sei. Darunter litten vor allem die DB-Wettbewerber im Regional- und Güterverkehr, obwohl sie für die Nutzung der Schieneninfrastruktur sehr viel Geld bezahlen müs-

gebe es eine Vielzahl von Schnittstellen zwischen den Gewerken, die vor allem bei verzögerten Abläufen zu erheblichem Koordinierungsaufwand führten, wertvolle Planungsressourcen kosteten und Risiken schafften: »Wir treffen ferner auf unzureichende Planungsqualität und Planungs-

fehler. Um Schnittstellen zu reduzieren sollte das Dogma, dass die planende Firma nicht die ausführende sein darf, aufgelöst werden. Die bauenden Unternehmen haben schon heute Planungsspezialisten, die kurzfristig unterstützen können. Damit werden Schnittstellen reduziert und die Bauleistung abgesichert.«

»Ich schlage vor, dass man die Kapazitäten in der Bauüberwachung und der Projektleitung bei der Bahn erhöht.«

Larissa Zeichhardt

fahren ausdrücklich. Mit den Vorschlägen der Verbände zum Investitionsbeschleunigungsgesetz lässt sich zusätzlich Fahrt aufnehmen.« Pofalla betonte zudem, dass die Bahn mit den hohen Finanzmitteln die Umsetzung der Bauprojekte schnell vorantreibe und damit für Konjunkturimpulse Sorge.

Zusätzliches Verbesserungspotenzial im Baustellenmanagement sah **Dr. Tobias Heinemann**, Sprecher der Geschäftsführung Transdev GmbH: »Im Hinblick auf den Deutschlandtakt brauchen wir ein strategisches Baustellenmanagement, das

sein. Pofalla unterstrich an dieser Stelle, dass das Gesamtsystem des Netzes stabil sein müsse und daher Regional- und Hauptstrecken eine gleich hohe Bedeutung hätten.

Bauunternehmen auch für Planung heranziehen

Aus Sicht des Bauausführers konnte **Dr.-Ing. Karl Runge**, Mitglied des Vorstands, Vossloh Aktiengesellschaft, weitere Aspekte für Bauverzögerungen ausmachen. So

Facharbeiter müssen nach Auffassung von **Larissa Zeichhardt**, Geschäftsführerin LAT Funkanlagen-Service GmbH, wieder von der Dokumentationsflut entlastet werden: »Über die Jahre wurde das immer mehr und ist ursprünglich Aufgabe der Ingenieure, damit sich Vorarbeiter, Poliere und auch Bauleiter auf die Umsetzung am Bau konzentrieren können. Ich schlage vor, dass man dafür die Kapazitäten in der Bauüberwachung und der Projektleitung bei der Bahn erhöht.« Ferner brauche es neben einem fahrgastfreundlichen auch ein realistisches Baustellenmanagement, das die tatsächlich benötigten Zeiten für die Umsetzung ansetzt. Die Basis dafür seien finanzielle Absicherungen über die gesamte Laufzeit der Projekte. ■

Seite 8, v. l.: Schüßler, Zeichhardt, Bartol MdB, Hermann MdL, Dr. Heinemann Pofalla und Dr.-Ing. Runge kurz vor Beginn der Live-Übertragung aus dem Studio in der Commerzbank

Hermann MdL (li.) und Zeichhardt sehen beide Verbesserungsmöglichkeiten in der Beauftragung und Abwicklung von Baumaßnahmen bei der Schiene





Das neue Normal für die Mobilität: Reboot mit Resilienz

2020 ist das Jahr der Corona-Krise. Verbunden damit sind viele Veränderungen im Alltag und in der Wirtschaft, die sich mit hoher Wahrscheinlichkeit weit über dieses Jahr hinaus auf Geschäftsmodelle und Arbeitsalltag auswirken werden. Beim gemeinsamen Branchenforum der Commerzbank und des DVF haben hochkarätige Experten darüber diskutiert, welche Strategien dem Transport- und Logistiksektor aus der Corona-Krise helfen und ihn auf stabile Füße stellen. Was ist das neue Normal, was sind die drängendsten Herausforderungen?

DVF-Geschäftsführer **Dr. Florian Eck** sah eine politische Begleitung der Logistikwirtschaft weiterhin als notwendig an: »Das neue Normal heißt, Maßnahmen wie Kurzarbeitergeld oder Ausnahmenregelungen zu verlängern und gleichzeitig entschlossen in die Grundlage unserer Wirtschaft zu investieren, nämlich in die Digitalisierung und Verkehrsinfrastruktur. Zudem brauchen wir zukünftig mehr Breitbandanschlüsse, Hardware-Updates, digitale Schnittstellen und eine moderne Verkehrsinfrastruktur auf der Schiene, Straße und am Wasser. Auch darauf muss das Konjunkturpaket zielen.«

Notwendig sei nach Ecks Worten eine konsequente Aufarbeitung der bisherigen Erfahrungen aus der Krise, um sich für die Zukunft zu wappnen. »Aus den vorliegenden Daten wie die Mautstatistik, aus Verkehrsinformationen und dem Außenhandel lässt sich genau ablesen, wie sich

Erleichterungen, etwa einheitliche Regelungen für Sonn- und Feiertage oder die Anpassung der Ruhezeiten auf die Verkehrslage und die Logistikketten ausgewirkt haben. So kann man bewerten, welche Maßnahmen auf Dauer Sinn machen.«

»Kurzfristige Maßnahmen aus dem Konjunkturprogramm müssen mit einer mittel- und langfristigen Zukunftssicherung gemeinsam gedacht werden.«

Dr. Florian Eck

Ebenso ließe sich ablesen, wie sich Logistikbeziehungen verändert haben.

Erholung der Wirtschaft wahrnehmbar

Die gesamtwirtschaftliche Lage beurteilte **Dr. Jörg Krämer**, Chefvolkswirt Commerzbank AG, so, dass man in Deutschland aufgrund der Lockerungen des Corona-Lockdowns eine reflexhaft starke Erholung der Wirtschaft wahrnehme. Diese steile

Kurve flache sich seit Ende Juni allerdings ab. Zwar bestünde noch die Gefahr einer zweiten Corona-Welle, aber das müsse keine zweite Rezession nach sich ziehen, da man gelernt habe, mit der Pandemie umzugehen. Das zeige sich am Beispiel der USA. Nach Einschätzung von Krämer werde das Bruttoinlandsprodukt bis 2022 das Vorkrisen-Niveau erreichen.

Wirtschaft soll selbständig durchstarten

Die Politik musste mit der Krise kreativ umgehen, erklärte **Falko Mohrs MdB**, Mitglied des Ausschusses für Wirtschaft und Digitale Agenda des Deutschen Bundestags. Anfangs sei es wichtig gewesen, die Liquidität in den Unternehmen zu sichern. Laut Mohrs werde sich mit Corona die Transformation beschleunigen, wobei es auch Unternehmen geben werde, die diese Transformation nicht schaffen. Für die Politik sei es prioritär, die Wirtschaft zu befähigen, wieder selbständig durchzustarten.

Krämer meinte dazu, die Corona-Krise habe schon vorher vorhandene Probleme in bestimmten Wirtschaftszweigen schonungslos offengelegt. Auch beschleunige Corona die De-Globalisierung und den Protektionismus.

Krisenhilfen waren zielführend

Die Investitionspläne der Politik seien hilfreich und zielführend, bestätigte **Dr. Martina Niemann**, Vorstand Finanzen und Controlling, DB Cargo AG. Aktuell

rede man nicht vom Krisenmodus, sondern vom new normal. Man beobachte ein verändertes Verbraucherverhalten. Nun sei es die große Aufgabe, sich auf diese Verhaltensveränderung in der Logistik einzustellen.

Niemann weitete den Blick über die Pandemiekrise hinaus. Man dürfe nicht vergessen, dass es weiterhin größere Themen gebe, welche die Wirtschaft beeinflussten,

beispielsweise den Klimawandel. Daher müsse man jetzt die Weichen richtig stellen hin zu einer nachhaltigen Wirtschaft. So werde die europäische Politik dieses Thema weiter verschärfen: »Deutschland und Europa können die Umweltziele nur erreichen, wenn es uns mit vereinten Kräften und im engen Schulterschluss gelingt, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.«

Mohrs betonte an dieser Stelle, dass im Konjunkturpaket Finanzmittel zur Verfügung stünden, die eine Lenkungswirkung auf die übergeordneten Ziele wie Klimaschutz hätten. Es gehe um Strukturaufbau wie digitale Infrastruktur, auf die die Wirtschaft ihre Prozesse zukünftig verlässlich aufbauen könne.

Langfristthemen im Blick behalten

Volker Ratzmann, Executive Vice President, Corporate Public Policy and Regulation Management, Deutsche Post DHL Group sagte, dass die Krise sehr deutlich gemacht habe, welche hohe Bedeutung die Logistik habe. Auch Ratzmann beurteilte ähnlich wie Niemann, dass die Resilienz der Wirtschaft sich nicht nur auf die Pandemie beschränken dürfe, sondern die globalen Themen im Blick behalten sollte.

Eine große Herausforderung sei die Umsetzung dieser Ziele in konkrete Projekte, beispielsweise die Umsetzung der Klimaschutzziele im Luftverkehr über die Einführung synthetischer Kraftstoffe. Der Bahn komme bei den Klimaschutzziele große Bedeutung zu.

Krise für Effizienzschub nutzen

Die Krise habe Flixmobilty dazu genutzt, die eigenen Strukturen effizienter zu gestalten, zumal das Unternehmen in den letzten Jahren extrem schnell gewachsen sei, so **Arnd Schwierholz**, CFO Flixmobilty GmbH. Damit wolle man aus der Krise stärker hervorgehen. Grundsätzlich müssten Unternehmen ihre Geschäftsmodelle hinterfragen, selbst, wenn die Politik in der Krise zunächst schnell und gut geholfen habe. Es müsse eine wirtschaftlich tragende Antwort auf die Frage nach dem

new normal gefunden werden. Beispielsweise müsse man auf Skalierbarkeit und Flexibilität achten, um auf verändertes Nachfrageverhalten reagieren zu können. Bei einem new normal könnten Netzwerke flexibel und schnell auf neue Anforderungen reagieren. Diese Netzwerke kämen

zukünftig über Plattformen zusammen. Schwierholz betonte ebenso wie die übrigen Experten die Bedeutung der Lenkungswirkung der Corona-Finanzhilfen für die Ziele wie Nachhaltigkeit und Resilienz der Wirtschaft. ■



Branche unterstützt europäischen Pandemie-Notfallplan

Die Pandemie hat Europa vor Augen geführt, dass es an vielen Stellen unzureichend zusammenarbeitet, wenn es um das Thema Versorgungssicherheit der Bevölkerung geht. Ein wesentlicher Stützpfiler für die Versorgungssicherheit ist der Güterverkehrs- und Logistiksektor. Der von deutscher Seite vorgeschlagene europäische Pandemie-Notfallplan für Güterverkehr und Logistik soll die Versorgungsaufgabe des Sektors in Krisenzeiten erleichtern und grenzüberschreitend einheitliche Maßnahmen sicherstellen.

Beim DVF-Lenkungskreis Güterverkehr und Logistik begrüßte **Steffen Bilger MdB**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, einen europäischen Notfallplan für die Logistik: »Es muss Einigkeit bestehen, dass Logistik in Krisenzeiten funktionieren muss. Für die deutsche Ratspräsidentschaft und auch für uns als Transitland Nummer 1 war der

Notfallplan für die Logistik und den Güterverkehr der wichtigste Tagesordnungspunkt bei der EU-Verkehrsministerkonferenz.« Laut Bilger solle auf Basis eines vom Bundesverkehrsministerium und unter Branchenbeteiligung erarbeiteten

Oben: Steffen Bilger MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur



V. l.: Dr. Florian Eck (DVF-Geschäftsführer), Faßbender, Förster, Dr. Hofmann, Parl. Sts. Bilger MdB, Dr. Mosolf, Marschner und Dr. Heike van Hoorn (DVF-Geschäftsführerin) beim Lenkungskreis Güterverkehr und Logistik des DVF

Eckpunktepapiers die Entwicklung eines europaweit abgestimmten, einheitlichen Konzeptes zur künftigen Handhabung pandemiebedingter Krisensituationen angeschoben werden. So sollten eindeutige Verfahren definiert und klar

»Die Digitalisierung bekommt durch die Coronakrise einen Schub, den wir auch für die Logistik nutzen wollen.«

Steffen Bilger MdB

priorisiert werden wie die Definition eines Grundversorgungsnetzes. Die EU-Mitgliedstaaten sollten damit besser auf Ausnahmesituationen vorbereiten sein, nationale Alleingänge verhindern und die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft sichergestellt werden.

Darüber hinaus sah Bilger Bedarf für eine stärkere Koordinierung und Standardisierung der Digitalisierung der Logistikkette. Bilger dazu: »Wir wollen aber auch weiterdenken: Die Digitalisierung bekommt durch die Coronakrise einen Schub, den wir auch für die Logistik nutzen wollen, zum Beispiel auch mit Blick auf die europäische Abstimmung von elektronischen Frachtbeförderungsvorgängen.«

Der Lenkungskreisvorsitzende **Dr. Jörg Mosolf**, CEO, MOSOLF SE & Co. KG, sah die Initiative des Bundesverkehrsministeriums sehr positiv: »Die Krise hat gezeigt, dass die Mitgliedstaaten sich noch stärker und vor allem schneller koordinieren müssen, wenn es um die Offenhaltung der

logistischen Lebensadern geht und Grenzschießungen vermieden werden sollen. Darum unterstützt die Branche das Konzept eines europäischen Pandemie-Notfallplans und die Befassung bei der nächsten EU-Verkehrsministerkonferenz.

Wichtig ist die Benennung zentraler Ansprechpartner, die sich schnell zu wichtigen Themen abstimmen können, ebenso wie ein regelbasiertes Vorgehen bei Erleichterungen für die Logistikabwicklung im Krisenfall. Allerdings dürfen damit keine zusätzliche Bürokratie und Kostenbelastungen für die Unternehmen verbunden sein. Die in dem Pandemieplan vorgeschlagene vollständige Aufrechterhaltung von Logistikknoten trotz geringerer Nachfrage hat ihren Preis, der von der öffentlichen Hand einkalkuliert werden muss.«

Innovationsprogramm Logistik 2030

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat sich zum Ziel gesetzt, im Rahmen des Innovationsprogramms 2030 die Entwicklung einer dezentralen und offenen Plattformökonomie in Deutschland und Europa voranzubringen. Hierfür wurde beim Zukunftskongress Logistik der Bundesregierung eine Förderung in Höhe von rund 25 Millionen Euro an das Fraunhofer-Institut IML über-

geben, um das Projekt »Silicon Economy Logistics Ecosystem (SELE)«, das sich unter anderem der vollständig digitalen Abbildung der Lieferkette widmen soll, mit Mitteln auszustatten. **Birgit Faßbender**, stellvertretende Leiterin des Referats Güterverkehr und Logistik im BMVI, berichtete zudem über die EU-Verordnung zu elektronischen Frachtbeförderungsinformationen (eFTI). Danach seien die Behörden des Bundes und der Länder ab August 2025 verpflichtet, elektronisch vorgelegte Frachtbeförderungsinformationen zu akzeptieren. Für Unternehmen sei dies zunächst freiwillig. Die eFTI-Verordnung wurde Ende Juli im Amtsblatt der EU veröffentlicht und trat am 20. August in Kraft.

Digitale Tools für eine effiziente Mittlere Meile

Die Mittlere Meile bei Amazon umfasst sämtliche Prozesse rund um den Warenfluss zwischen dem Logistikzentrum, wo die Produkte lagern, und dem Verteilzentrum, von denen aus die Zustellung an den Kunden stattfindet, so **Andreas Marschner**, EU Vice President, Amazon Transportation Services (ATS). Amazon setze auf ein paneuropäisches Netzwerk, in dem jeder Knoten Schwankungen ausgleichen kann. Bezüglich der Transportmodi nutze Amazon in der EU alle Verkehrsträger, bei der Schiene den kombinierten Verkehr. Im Güterverkehr werde seit einigen Jahren verstärkt auf die Zusammenarbeit mit KMU gesetzt. Marschner berichtete, dass Amazon eigene Trailer besitze, die EU-weit zum Einsatz kämen. Für einen möglichst effizien-

ten Einsatz und Steuerung dieser Flotte greife Amazon auf digitale Tools und Prozesse wie ein automatisiertes Check-in zurück, sowie auf Künstliche Intelligenz für Disruption Management. Auch arbeite man an einer Sprachsteuerung in der Fahrerkabine via Alexa.

Da Amazon seine Software selber entwickle und einen eigenen Forschungsbereich zu Technik- und Produktentwicklung unterhalte, sei man an dieser Stelle flexibel aufgestellt und in der Lage, Neuerungen schnell aufzugreifen.

Laut Marschner werde das einflussreichste Thema der nächsten 20 Jahre für seinen Verantwortungsbereich bei ATS der Carbon Footprint sein. Amazon verfolge das Ziel, bis 2030 50 Prozent seiner Lieferungen CO₂-neutral durchzuführen und im Jahr 2040 komplett CO₂-neutral zu operieren.

Digitalisierung von Prozessen - Produkten - Wertschöpfungsketten

Das hat Corona geschafft: die Beachtung und Akzeptanz von digitalen Prozessen ist gestiegen. Auch im eigenen Unternehmen sei die Akzeptanz digitaler Prozesse erhöht, berichtete **Dr. Michael Hofmann**, Geschäftsführer Andreas Schmid Lab bei der Andreas Schmid Logistik AG. Das Lab arbeite an drei Bereichen: Digitalisierung von Prozessen, Digitalisierung des Produkts, Digitalisierung der Wertschöpfungskette. Bei der Digitalisierung von Prozessen sollen Schnittstellenbrüche bei Informa-

tionen überwunden und zu autonomen Prozessen werden. Die Weiterentwicklung digitaler Informationen bis hin zu einem digitalen Zwilling stehe im Mittelpunkt der Digitalisierung von Produkten mit dem langfristigen Ziel eines digitalen Substituts

»Die Krise hat gezeigt, dass sich die Mitgliedstaaten noch stärker und schneller koordinieren müssen, um die logistischen Lebensadern offenzuhalten.«

Dr. Jörg Mosolf

mittels 3D-Druck. Der dritte Bereich sei schließlich die Digitalisierung der Wertschöpfungskette. Man arbeite zusammen und investiere in Start-ups wie Cargometer, das sich der automatischen Erfassung von Gewicht und Volumen von Packstücken im Vorbeifahren durch Sensorik widme.

Trotz Corona-Pandemie neue Projekte starten

Die HÜBNER-Gruppe als mittelständischer Zulieferer der Mobilitätswirtschaft hat weltweit 30 Standorte, deren Gründung insbesondere den hohen Lokalisierungsanforderungen im Auslandsgeschäft geschuldet ist. In der Corona-Krise erwiesen sich diese Strukturen als vorteilhaft, da weltweit sehr unterschiedlich mit den Folgen der Pandemie umgegangen wurde, erläuterte **Helge Förster**, Geschäftsführer der HÜBNER-Gruppe, eingangs die Thematik. Die HÜBNER-Gruppe war mit ihrem Werk in Shanghai früh von den Einschränkungen

zur Pandemie-Eindämmung betroffen. China gelang es sehr schnell, Maßnahmen zur Eindämmung zu treffen, so dass die Produktion bereits nach einer Woche Lock-down wiederaufgenommen werden konnte. Jedoch sei dies laut Förster die Ausnah-

me und in vielen anderen Niederlassungen gebe es große Herausforderungen durch stark heruntergefahrte Kapazitäten und Störungen der Lieferketten.

Nun sei die prioritäre Aufgabe das Liquiditätsmanagement, gefolgt von der Sicherung der Lieferketten. Auch der Schutz der Mitarbeiter und die Aufrechterhaltung der Prozesse zählten dazu, beispielsweise habe man Schichtarbeit auch in der Verwaltung eingeführt und eigene Testkapazitäten aufgebaut. Um Lieferverpflichtungen einzuhalten, wurden Kooperationen zwischen verschiedenen Standorten mit teilweise redundanter Produktion verstärkt und die Umlaufbestände um 30 Prozent erhöht.

Die Krise als Chance

Im Zuge der Corona-Pandemie seien aber auch neue Projekte entstanden, berichtete Förster. So werden ein digitales Servicenetzwerk, sowie angepasst an die aktuelle Situation, neue Angebote entwickelt, beispielsweise eine Fahrerschutzkabine für den Einsatz im ÖPNV oder Produkte mit antiviraler Oberflächenimprägnierung. Förster mahnte, dass es für die Beibehaltung der industriellen Wertschöpfung in Deutschland und der EU sowie für einen weiterhin leistungsfähigen öffentlichen Verkehr wichtig sei, für entsprechende Infrastrukturen und eine Produktion vor Ort zu sorgen. Dafür müsse Deutschland und die EU stärkere Anforderungen an local content in Ausschreibungen formulieren, um einen weiteren Abfluss von industriellem Know-how und Arbeitsplätzen zu verhindern. Seien diese einmal abgewandert, würden sie nicht wieder zurück kommen. ■





© Zippel Group

Nur wenige Lkw mit alternativen Antrieben auf der Straße

Der Einsatz klimafreundlicher Antriebe und Kraftstoffe im Güterverkehr ist klimapolitisch gewünscht und wird mit Förderprogrammen unterstützt. Dennoch verharren Neuzulassungen von Nutzfahrzeugen mit alternativem Antrieb auf niedrigem Niveau. Bei #DVFdigital wurde mit drei Experten über die aktuelle Situation debattiert.

Dr. Klaus Bonhoff, Abteilungsleiter Grundsatzaangelegenheiten im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zeigte, dass es Fördermöglichkeiten im Rahmen von Programmen der Bundesregierung gebe. Dabei würden Mittel aus dem Konjunkturpaket der Bundesregierung bestehende Fördermöglichkeiten für emissionsarme Nutzfahrzeuge aus dem Klimaschutzprogramm ergänzen. Zudem bestehen unterschiedliche Fördermöglichkeiten hinsichtlich neuer Technologien, Industrieverfahren und Anlagentechnologien.

Förderprogramme und ihre Wirkung

»Für das Bundesverkehrsministerium steht das Fahrzeug in Verbindung mit der notwendigen Infrastruktur im Fokus. Die Förderaufrufe u. a. für KMU umfassen E-Nutzfahrzeuge inklusive der Ladeinfrastruktur, die schnell gestartet wurden«, sagte Dr. Bonhoff. Dies sei jedoch nur der Auftakt für Fördermaßnahmen von leichten bis hin zu schweren Nutzfahrzeugen mit den notwendigen Lade- und Tankinfrastrukturen.

Dr. Bonhoff betonte, dass das Bundesverkehrsministerium auf Technologieoffenheit setze, da es für die unterschiedlichen Transportbedarfe der Wirtschaft nicht nur eine einzige Lösung gebe. Batterie- und Brennstoffzellenantrieb seien in diesem Zusammenhang Schlüsseltechnologien.

Durch das Förderprogramm energieeffiziente/CO₂-arme Nutzfahrzeuge (EEN) wurden bisher 1.000 LNG, 500 CNG und 500 batterie-elektrische Trucks gefördert. Zu dieser Förderung käme eine vollständige Mautbefreiung hinzu. Dies solle erst der Beginn des Hochlaufs sein. Im Bereich der alternativen Antriebe sollen die Lkw-Anschaffung mit einem Fördervolumen 1,2 Milliarden Euro, die Tank- und Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw mit 4,1 Milliarden Euro und fortschrittliche Kraftstoffe mit 1,3 Milliarden Euro gefördert werden. Die entsprechenden Förderrichtlinien stünden Anfang 2021 zur Verfügung. Zudem unterstütze die nationale Wasserstoffstrategie diese Aktivitäten.

CO₂-Sektorziel im Verkehrsbereich anspruchsvoll

Um das CO₂-Sektorziel im Verkehrsbereich zu erreichen müsse der Ausstoß, von jetzt gut 160 Millionen Tonnen auf 95 Tonnen in 2030 reduziert werden, skizzierte Dr. Bonhoff. Insgesamt verursache der Straßenverkehr mehr als 90 Prozent der nationalen CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich, wovon 2/3 auf den Pkw und 1/3 auf den Nutzfahrzeug-Bereich entfielen. Im Jahr 2030 müssten demnach im Straßenverkehr 30 Prozent der Fahrleistung der schweren Nutzfahrzeuge mit null Emissionen erbracht werden. Aufgrund der Corona-Pandemie könne wohl in diesem Jahr das Sektorziel erreicht werden, dies sei jedoch nur ein temporärer Effekt. Die durch die Bundesregierung geförderten Unternehmensinvestitionen sollten das Klimaziel unterstützen und gleichzeitig die Wirtschaftskraft erhalten. »Investitionen in Klimaschutz bedeutet auch Industriepolitik mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Zulieferindustrie im globalen Wandel hin zu emissionsfreien Antrieben und Kraftstoffen.«

Bio-Methan anstatt Diesel

Das Unternehmen Konrad Zippel ist trimodal mit Bahn, Binnenschiff und Lkw unterwegs und bedient beispielsweise die Strecke Berlin / Leipzig / Schkopau mit Zügen. Die letzte Meile wird mit Lkw abgewickelt. Die Kundenanforderungen an klima- und umweltgerechte Transporte seien in den letzten Jahren immer anspruchsvoller geworden, berichtete **Axel Kröger**, Geschäftsführer, Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG. »Wir haben frühzeitig unsere Transportkette dahingehend verändert. Die Schienentransporte werden heute zu 100 Prozent mit Öko-

CNG Lkw (Biometan)

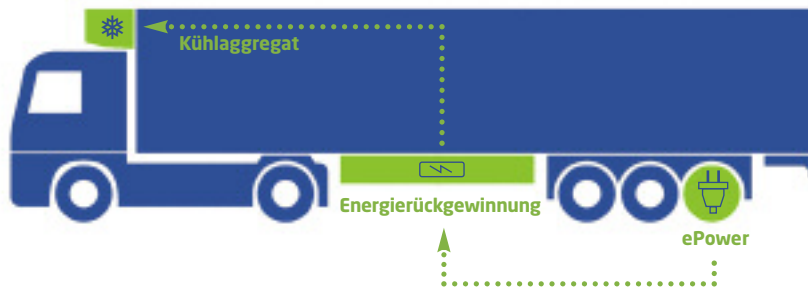
Einsparpotential gegenüber konventionellen Dieselfahrzeugen

CO ₂	60-94 %
Feinstaub	85-95 %
Stickoxide	50-80 %
Lärm	50-90 %

Quelle: Zippel Group

Maximaler Handlungsradius statt Fahrverbot

Bei gleichzeitiger Kraftstoffeinsparung durch Rekuperation wird der Handlungsradius der Fahrzeuge durch Vermeidung von Fahrverboten und durch die geräuschlose Nachtbelieferung maßgeblich erweitert.



Quelle: BPW Bergische Achsen KG

strom betrieben und wir setzen zwei Hybridrangierlokomotiven ein. Diese sparen jeweils die enorme Menge von 61 Prozent Schadstoff und Treibstoff«, erklärte Kröger. Zudem setzte Zippel zwölf mit Biomethan betriebene CNG-Lkw ein. Diese hätten eine sehr beachtliche Schadstoff- und Lärmreduktion: sie erzeugten bis zu 94 Prozent weniger CO₂, 95 Prozent weni-

»Ab dem kommenden Jahr werden wir zehn weitere Biomethan CNG-Lkw anschaffen.«

Axel Kröger

ger Feinstaub, 80 Prozent weniger Stickoxide und 90 Prozent weniger Lärm im Vergleich zu konventionellen Dieselfahrzeugen. Die CNG-Lkw seien nicht nur auf der letzten Meile, sondern auch im Langstreckeneinsatz zwischen Berlin und Hamburg verlässlich.

Tankstelleninfrastruktur schwierig

Allerdings sei in Berlin die Tankstellen-situation herausfordernd, so dass Zippel auf seinem Gelände bis Ende des Jahres eine Gastankstelle bauen werde. Kröger begrüßte die von Dr. Bonhoff genannte Mautbefreiung für diese Fahrzeuge bis 2023 und auch die EEN-Förderung. Dies diene dazu, den höheren Einkaufspreis für solche Fahrzeuge abzufedern. Je länger die Mautbefreiung, desto besser, erklärte Kröger, denn CNG-Lkw könnten nicht geleast werden und der Weiterverkaufspreis sei nicht bekannt. Dies müsse betriebswirtschaftlich abgebildet werden.

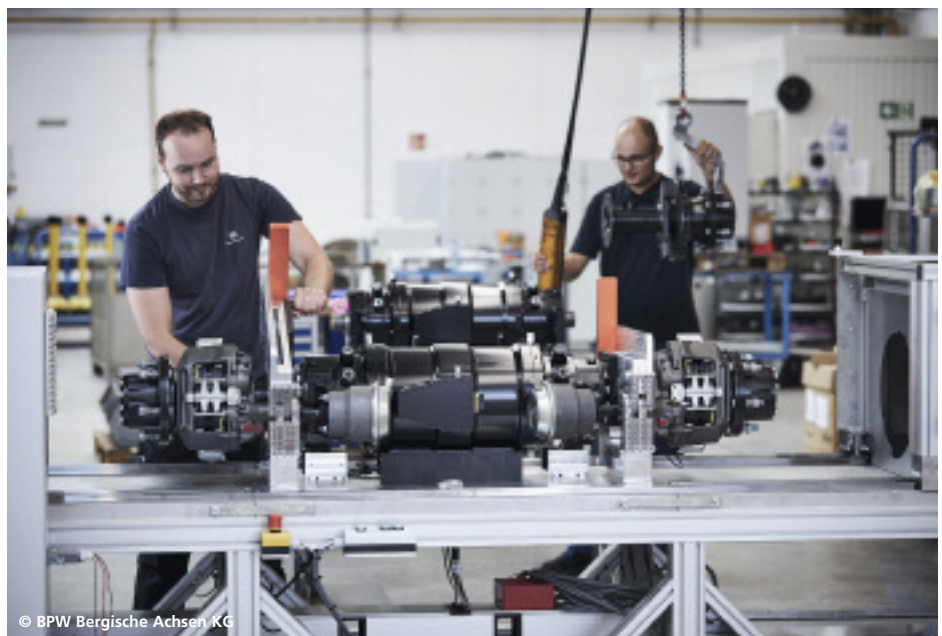
E-Power spart 6.000 Liter Diesel pro Jahr und Lkw

»Wir ermöglichen Transportaufgaben emissionsfrei, ressourcenschonend, sicher, prozessorientiert und zunehmend autonom zu lösen«, so **Joshua Kneiber**, Head of Product Management and Strategic Sales - InnerCity & Electromobility, BPW Bergische Achsen KG. BPW ist ein führen-

der Spezialist für Transport- und Logistiklösungen rund um den Trailer. Kneiber zeigte eine bereits heute verfügbare Lösung für voll elektrifizierte Nutzfahrzeuge bis 7,5 t, die überwiegend im innerstädtischen Verteilerverkehr eingesetzt werden.

BPW nutzt dafür eine Antriebsachse mit zwei Elektromotoren, mit der sowohl bestehende Fahrzeuge umgerüstet als auch neue Fahrzeuge ausgerüstet werden können. Die Umrüstung von Fahrzeugen erfolge gewichtsneutral. Erfahrungsgemäß werde dieses Thema von OEMs nicht engagiert vorangetrieben, so Kneiber. Das Problem: OEMs seien kleine Stückzahlen nicht gewohnt, denn für den urbanen Transport werden pro Jahr durchschnittlich 30.000 Fahrzeuge produziert, für die Langstrecke rund 260.000 Fahrzeuge/Jahr.

E-Mobilität sei aber auch bei höheren Nutzlasten möglich, zum Beispiel im Kühl-trailer: »Durch Rekuperationsenergie kann zum Beispiel der Betrieb von Kühlaggregaten emissionsfrei erfolgen. Damit lassen sich pro Jahr und pro Fahrzeug deutlich messbare Kraftstoff- und Wartungskosten einsparen und gleichzeitig wird die Lärmemission für Lebensmitteltransporte in Innenstädten enorm reduziert.« Kneiber kritisierte die komplexe Antragstellung von Förderungen für E-Fahrzeuge bei KMU. Für kleinere Unternehmen sei dies eine große Herausforderung genauso wie die darin enthaltene Empfehlung einer Anschaffung von fünf E-Nutzfahrzeugen. Zudem erachtete Kneiber es als wichtig, dass auch der Trailer hinsichtlich Emissionsreduktion förderfähig werde, weil der Trailer und nicht nur die Zugmaschine einen signifikanten Anteil zum Erreichen der Klimaziele leisten könne. ■



© BPW Bergische Achsen KG



Mit Digitalisierung besser auf Kundenbedürfnisse eingehen

Covid-19 hat das tägliche Mobilitätsverhalten der Menschen drastisch verändert. Blieben während des Lockdowns fast alle Bürger zu Hause, arbeitet selbst im September 2020 – also Wochen nach Beendigung des Lockdowns – ein Teil der ÖPNV-Nutzer von zu Hause und ein anderer Teil fährt mit Auto oder Rad zur Arbeit. Die Folge sind sinkende Fahrgastzahlen. Ist eine schnelle Reaktion auf unvorhersehbare Ereignisse möglich? #DVFdigital »Mit der Digitalisierung zum bedarfsgerechten öffentlichen Verkehrsangebot?« wollte herausfinden, wie die Digitalisierung dem ÖPNV helfen kann, besser auf Kundenbedürfnisse einzugehen.

Die Mobilitätsexpertin und Geschäftsführerin der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) **Eva Kreienkamp** und der Datenexperte, Co-Founder, Chairman und Head of Product Teralytics GmbH **Georg Polzer**, diskutierten mit **Sarah Stark**, DVF-Leiterin Europapolitik, Bahntechnologie und Schienenverkehr sowie **Dr. Florian Eck**, DVF-Geschäftsführer.

Wer die Wege, also den Start, die Zwischenziele und das eigentliche Ziel der täglichen Wege kennt, kann seine Mobilitätsangebote entlang der gesamten Wegekette optimieren. Aktuell gewinnen öffentliche Verkehrsunternehmen Informationen zu den Wegen ihrer Kunden durch umfangreiche Befragungen. Gleichzeitig bewegen

sich Millionen von Mobiltelefonen verkehrsmittel-unabhängig durch die Städte. Die Nutzung dieser Echtzeitdaten zur Angebotsplanung und -optimierung hat begonnen. Welche Chancen sich durch die Echtzeitdatennutzung ergeben und ob sie in der Corona-Krise genutzt werden, wollte Stark eingangs wissen.

Polzer bekräftigte, dass es gerade in Corona-Zeiten für einige Unternehmen wichtig ist, täglich zu erfassen, wie sich die Mobilität und deren Nachfrage verändert und in den Umsätzen niederschlägt. Im Vergleich mit Daten aus dem Jahr zuvor habe Teralytics transparent und kostengünstiger als durch Kundenbefragung Bewegungsdaten bereitstellen können.

Ist der Datenschutz ein Hindernis?

»Egal ob tagesaktuelle Bewegungsdaten zwischen Stadtteilen, Gemeinden oder Kreisen: Die Basis bilden rund 30 Millionen Mobilfunkgeräte, die im Mobilfunknetz unseres Partners unterwegs sind. Sie generieren Milliarden von Datenpunkten jeden Tag – diese Daten werden hochgerechnet auf die Gesamtbevölkerung Deutschlands«, erklärte Polzer. So könnten im Kurzstreckebereich sehr detaillierte Aussagen für Verkehrsplaner getroffen werden. Aber auch für Langstrecken erlaubten die Daten Aussagen darüber, wo und wann sich Verkehrsströme aller Verkehrsteilnehmer bewegen. Mit Eintritt des Corona-Lockdowns habe man einen massiven Einbruch der Bewegungsdaten verzeichnet.

Für die MVG-Chefin stand fest, dass der Datenschutz dann kein Hindernis ist, wenn die Menschen einen konkreten Nutzen in der Freigabe ihrer Daten erkennen. Und je besser die Auswertung der Daten ist, desto

Impressum

Redaktion:
Ingrid Kudirka, Pressesprecherin

Herausgeber:
Deutsches Verkehrsforum
Klingelhöferstraße 7, 10785 Berlin
Tel. 030-26 39 54-0
Fax 030-26 39 54-22
www.verkehrsforum.de
e-mail: info@verkehrsforum.de

größer wird auch der Nutzen für die Fahrgäste, etwa durch ein besseres Verkehrsangebot oder einen flüssigeren Verkehr.

Männer mit Digitalisierung überzeugen

»Aus Erhebungen wissen wir, dass die Mehrheit der ÖPNV-Fahrgäste Frauen sind, die Bus und Bahn nicht nur für den direkten Weg von zu Hause zur Arbeit nutzen, sondern auch viele Teilwege dazwischen

»Teralytics nutzt anonyme und damit datenschutzkonforme Mobilfunkdaten, um damit Bewegungsströme in ganz Deutschland darzustellen.«

Georg Polzer

mit Bus und Bahn zurücklegen«, sagte Dr. Eck. Könnten Daten und Digitalisierung helfen, mehr Männer vom ÖPNV zu überzeugen, so die Frage des DVF-Geschäftsführers. Kreienkamp erwiderte, um neue Kundengruppen zu gewinnen, versuche die MVG, durch Nutzung zusätzlicher Daten exakt die Wegeketten zu erfassen. »Wir wollen als Verkehrsunternehmen besser verstehen, wo die Menschen tatsächlich hinwollen. Wenn wir die Geodaten und die Verlaufsdaten im Hinblick auf Demografie auswerten, können wir die tatsächlichen Verkehrsströme abbilden und so ein verbessertes Angebot erstellen.«

»Wir gehen davon aus, dass es nach der Corona-Krise weitergeht und die bisherigen Themen wie Klimawandel und Digitalisierung wieder stärker in den Fokus rücken.«

Eva Kreienkamp

Polzer war es an dieser Stelle wichtig, den kompletten Reiseweg zu betrachten, also nicht nur von Haltestelle zu Haltestelle zu denken, sondern von Anfangs- bis Endziel. Es brauche dazu ein end-to-end Reiseverständnis, um den Kunden ein entsprechendes Alternativangebot zum eigenen Auto unterbreiten zu können. Die Datengrundlage könnte in verschiedene Kategorien eingeteilt werden, um diese in die Angebotsplanung einfließen zu lassen, etwa Altersstufen, Einkommen oder Geschlecht.

Trotz oder wegen Corona in Digitalisierung investieren

»Für die MVG hat sich deshalb die Kommune dazu bekannt, die Digitalisierungsvorhaben aufrechtzuerhalten. Die Frage ist jetzt, wann und mit welcher Priorisierung diese Vorhaben umgesetzt werden«, erklärte Kreienkamp. Digitalisierungsprojekte würden zu kurzfristigem Nutzen führen und damit zu Prozesseffizienzen und Pro-

duktivitätssteigerung. »Mit dem kontaktlosen Fahrscheinautomaten nehmen wir unsere Kunden in den Fokus und bieten ihnen gleichzeitig eine Interaktion mit uns an. So haben wir eine Corona bedingte Maßnahme mit Digitalisierung kombiniert.«

So startete die MVG zunächst das Projekt »digitale Haltestelle«, für das der Bund rund 20 Millionen Euro Fördergelder bereitgestellt habe. »Die digitale Haltestelle verfügt über einen Touchscreen und schafft einen direkten Kontakt zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen. Wir stellen den Kunden in den Mittelpunkt,

um unseren ÖPNV bedarfsgerechter zu gestalten. Die digitale Haltestelle ermöglicht Informationen rund um die Mobilität und zwar nicht nur über die nächste Straßenbahn. Damit kann sich der Kunde über alternative Fahrtmöglichkeiten informieren, den Fahrscheinkauf bargeld- und berührungslos abwickeln, Preisinformationen und viele weitere Infos zur Mobilität erhalten.« Die Informationen würden in Echtzeit zur Verfügung gestellt. ■

Termine

Lenkungskreise

17. 11. | Berlin | Gemeinsame Sitzung Digitale Vernetzung und Straßenverkehr mit den Vorsitzenden Agnes Heftberger, Geschäftsführerin, VP Sales, IBM Global Markets und Gerhard Hillebrand, Verkehrspräsident Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC)

3.12. | Bremerhaven | Häfen und Schifffahrt mit dem Vorsitzenden Frank Dreeke, Vorsitzender des Vorstands BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG

10.12. | Berlin | Schienenverkehr mit dem Vorsitzenden Ronald Pofalla, Vorstand Infrastruktur Deutsche Bahn AG

Veranstaltungen

18.11. / Berlin | Abendveranstaltung »Elektromobilität sucht Verstärkung - Wie schaffen wir Wasserstoff und E-Fuels bis 2030?«

u. a. mit DVF-Präsidiumsmitglied Wolfgang Langhoff, Vorsitzender des Vorstands, BP Europa SE und Andreas Feicht, Staatssekretär Bundesministerium für Wirtschaft und Energie.

16.12. | Berlin | Abendveranstaltung »Masterplan Binnenschifffahrt umsetzen - Anschub für ein leistungsfähiges und nachhaltiges System Wasserstraße« mit DVF-Präsidiumsmitglied Frank Dreeke und weiteren Gästen wie Dr. Michael Güntner, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Claudia Müller MdB, Sprecherin für maritime Wirtschaft; Niels A. Anspach, Supply Manager NWE, BP Europa SE; Heiner Dettmer, CEO, Dettmer Group KG; Jan Sönke Eckel, Geschäftsführer, RheinCargo GmbH & Co. KG; Thomas Groß, Geschäftsführer, Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG; Bernd Reuther MdB, Vorsitzender der FDP-Arbeitsgruppe Verkehr; Alexander Schmid, Executive Advisor, BearingPoint GmbH; Mathias Stein MdB



V.l.: Özdemir MdB, Parl. Sts. Ferlemann MdB, Gastel MdB, Werner, Rüdell MdB, Pofalla und Wellbrock vor dem Start der Diskussion

Parlamentsgruppe Schienenverkehr diskutiert über Schutz vor Bahnlärm

Nur mit der Strategie einer wachsenden und gleichzeitig leisen Bahn lassen sich die Klimaziele erreichen. Die Akzeptanz in der Bevölkerung ist für dieses Ziel entscheidend. Bahnlärm muss deshalb deutlich reduziert werden. Laute Güterwagen werden zum Ende 2020 auf dem deutschen Schienennetz verboten. Die EU plant deswegen ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland. Das DVF hat für die Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag zu einem spannenden Expertenaustausch geladen.

Der Bund fördert bereits die Umrüstung auf so genannte Flüsterbremsen, hat einen Aufschlag für laute Wagen im Trassenpreissystem eingeführt und erprobt innovative Techniken zur Lärmvermeidung. Wie leise die Züge heute fahren, sollen Messungen an Bahnstrecken belegen. **Enak Ferlemann MdB**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, zog ein positives Resümee des deutschen Schienenlärmschutzgesetzes, das ab Dezember 2020 laute Güterwagen verbietet, und kündigte weitere Maßnahmen zum Lärmschutz an: »Wir werden unser freiwilliges Programm zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes konsequent fortsetzen. Da geht es im Wesentlichen um möglichst effektive und attraktive Lärmschutzwände und Schallschutzfenster. Seit 1999 hat das BMVI insgesamt über 1,5 Milliarden Euro in diesen Lärmschutz vor Ort gesteckt. Wir machen

weiter und werden den Kreis der Anspruchsberechtigten noch ausweiten, indem wir die Auslösewerte für die Lärmsanierung weiter absenken. Schon ab 1. Januar 2021 sinken die Auslösewerte um 11dB(A) und halbieren damit die zumutbaren Emissionen im Schienenverkehr.«

EU plant Vertragsverletzungsverfahren

In der Auseinandersetzung mit der EU-Kommission um ein mögliches Vertragsverletzungsverfahren wegen des vorzeitigen Verbots lauter Güterwagen in Deutschland sicherte der Vorsitzende des Ausschusses

»Wir haben schon viel erreicht und wir haben noch viel vor.«

Enak Ferlemann MdB

für Verkehr und digitale Infrastruktur und Vorsitzende der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag, **Cem Özdemir MdB**, der Bundesregierung

Unterstützung zu, denn: »Wir wollen und wir brauchen die Schiene als kraftvollen Player im Güterverkehr, für den Klimaschutz und für die Wettbewerbsfähigkeit unseres Wirtschaftsstandorts Deutschland. Voraussetzung dafür ist die Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern für mehr Schienengüterverkehr. Ab Mitte Dezember rollen die Güterzüge in Deutschland durchweg leiser dank einer parteiübergreifenden politischen Initiative auf der einen und eines bockstarken Kraftaktes der Eisenbahnunternehmen, Wageneinsteller, Wagenvermieter sowie der gesamten Bahnbranche auf der anderen Seite, die die Flottensanierung in Deutschland pünktlich umgesetzt haben.«

Dem stimmte **Ronald Pofalla**, Vorstand Infrastruktur Deutsche Bahn AG, zu: »Die leise Schiene kommt! Wir befinden uns auf der letzten Meile: Aktuell stanno wir die letzten Güterwagen bei DB Cargo mit Flüsterbremsen aus und vollenden bis zum Jahresende die Lärmsanierung von 2.000 Kilometern Schiene. Die Anwohnerinnen und Anwohner an den Bahnstrecken können dadurch deutlich ruhiger schlafen. Unsere gemeinsamen Investitionen mit dem Bund zahlen sich aus – Lärmschutz erhöht die Akzeptanz der Bahn und fördert damit die dringend benötigte Verkehrswende.« Pofalla betonte in diesem Zusammenhang auch, wie wichtig Gesetzesvorhaben der Bundesregierung zur Planungsbeschleunigung etwa im Hinblick auf die Errichtung von Lärmschutzwänden seien.

EU will erst ab 2024 leise Güterwagen
Elisabeth Werner, Abteilungsleiterin Landverkehr der Generaldirektion Verkehr

der Europäischen Kommission, wies darauf hin, dass das europäische Gesetz zum Schienenlärm Ergebnis eines gesamteuropäischen Prozesses gewesen sei. Die Aus-

gangslage sei in den EU-Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich. Sie befürchtete negative Folgen durch das Vorpreschen Deutschlands, etwa eine Rückverlagerung von Güterverkehr von der Schiene auf die Straße. Werner betonte: »Die Bahn ist ein

»Wir lösen damit unser Versprechen ein: Wir senken den Schienenlärm um durchschnittlich 10 Dezibel und damit um die Hälfte.«

Ronald Pofalla

besonders energieeffizientes und emissionsarmes Transportmittel. Der European Green Deal zielt darauf ab, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Deshalb hat die EU bereits mehrere Instrumente zur Minderung des Schienenlärms, nämlich Maximalgeräuschwerte für neue Fahrzeuge, ein Gesetz für bestehende Wagen und Kofinanzierung für die Nachrüstung aus dem EU-Haushalt (seit 2014 sind mehr als 50 Mio. EUR geflossen) verfasst. Ab Dezember 2024 werden »laute« Güterwagen von den verkehrsreichsten Eisenbahnstrecken der Europäischen Union verbannt. Es ist uns wichtig, Hindernisse für internationale Verkehre zu beseitigen, um der Bahn freie Fahrt in ganz Europa zu ermöglichen.« Pofalla wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es lauten Güterwagen weiterhin erlaubt sei, in Deutschland zu fahren, sofern sie ihre Geschwindigkeit so anpassten, dass die Lärmgrenzwerte nicht überschritten würden.

Exakte Lärmessung nutzen

Mit Blick auf das Schienenlärmschutzgesetz sei Deutschland auf einem guten Weg, meinte **Erwin Rüdell MdB**, Mitglied der Parlamentsgruppe Bahnlärm im Deutschen Bundestag. Lärmschutz sei Gesundheitsschutz, aber auch Klimaschutz, weil er die Akzeptanz der Schiene fördere. Dennoch sei man mit den derzeitigen Maßnahmen noch nicht am Ziel: »Wir brauchen eine flächendeckende, exakte und schnelle Erfassung des Zustandes der Waggons am Gleis. Gleiches gilt für die Überwachung des Waggonmaterials beim Eintritt in das deutsche Schienennetz. Diese Messsysteme sind verfügbar. Hierdurch kann einerseits sehr schnell gegen

Lärmbelästigungen z. B. durch Flachstellen vorgegangen werden. Zum anderen wird auf diese Weise auch ein höherer Sicherheitsstandard gewährleistet.« Leider nutzen derzeit vor allem private Waggonbesitzer diese Informationen, um Ihren

Wagenpark in einen besseren Zustand zu versetzen, sagte Rüdell und forderte: »Die DB-Cargo muss jetzt endlich auch diese Daten nutzen, um damit Schäden schnell zu erfassen und zu beseitigen.«

Matthias Gastel MdB, Bahnpolitischer Sprecher der Bündnis 90/Die Grünen im Deutschen Bundestag, betonte, dass beim Lärmschutz ein Aussetzen des deutschen

»Wir leisten mit der Umrüstung einen enormen Beitrag zur Akzeptanz des Schienengüterverkehrs in der Breite der Bevölkerung.«

Sven Wellbrock

Verbot von lauten Güterwagen die Unternehmen benachteiligen würde, die bereits in Vorleistung gegangen seien und im Vertrauen auf die Gültigkeit des Gesetzes die Umrüstung vollzogen hätten.

Umrüstung der Waggons ist Kraftakt

Dem stimmte **Sven Wellbrock**, Mitglied des Vorstandes, Chief Operating Officer Europe & Chief Safety Officer, VTG Rail Europe GmbH, ausdrücklich zu. Das Schienenlärmschutzgesetz habe Orientierung gebracht. »Unseren Kunden geht es in allererster Linie um reibungslose operative Abläufe – und um diese auch nach dem 13. Dezember zu gewährleisten, sind lärmoptimierte Güterwagen unerlässlich. Die Nachfrage nach innovativem und technisch optimiertem Rollmaterial steigt kontinuierlich an, die Anforderungen an unsere Wagen wachsen. Das Thema Lärm ist bei Güterwagen aber nur ein Aspekt von vielen«, erläuterte Wellbrock die unternehmerische Sicht. »Die flächendeckende Umrüstung der Flotte auf leise Bremssohlen war für die gesamte Branche ein

Kraftakt – sowohl organisatorisch als auch finanziell«, bilanzierte er. »Wir werden aber zum Stichtag alle Wagen umgerüstet haben und können zurecht stolz sein auf das Erreichte. Wir hoffen, dass dieses Engagement wahrgenommen wird.« Gleichzeitig wies Wellbrock darauf hin, dass neben den Wagen auch andere Lärmquellen in den Blick zu nehmen seien, um Anwohner entlang der Gleise zu entlasten. So könnten bei Baustellen und Maßnahmen an der Strecke weitere Entlastungen erreicht werden.

Auch Gastel blickte nach vorn: »Wir brauchen neue Lärmziele, weil die Schiene das Rückgrat der Verkehrswende ist und in Zukunft deutlich mehr Personen- und Güterverkehr aufnehmen muss. Ein leiser und leistungsstarker Schienenverkehr ist der Problemlöser in der Klimakrise. Wir

halten bei allen Verkehrsträgern neue Lärminderungsziele für den Zeithorizont bis 2030 für erforderlich. Dafür müssen die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen und Bundeschienenwegen weiter auf 65/55 dB(A) abgesenkt werden. Auch bei den Schienenfahrzeugen muss über die einschlägige europäische Richtlinie dafür gesorgt werden, dass künftig noch leisere Fahrzeuge in Betrieb gehen.« ■

Özdemir MdB (I.) und Pofalla: Begrüßung nach geltenden Hygieneregeln





© Deutsche Bahn AG

EEG-Novelle 2021: Nicht alle Verkehrsträger profitieren

Das Bundeskabinett hat einen Entwurf zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG-Novelle 2021) verabschiedet, ebenso die Novelle des Bundesbedarfsplangesetzes mit Regelungen zum Ausbau der Stromnetze. Das Deutsche Verkehrsforum hat die geplante Begrenzung der EEG-Umlage für Landstrom in Seehäfen begrüßt. Gleichzeitig bemängelt das DVF, dass keine analoge Regelung für Elektrobusse und Landstrom in Binnenhäfen aufgenommen wurde und die Bundesregierung auch keine stärkere Entlastung bei der EEG-Umlage für Fahrstrom im Schienenverkehr vorgesehen hat.

In der EEG-Novelle wird zudem ein neues Langfristziel, nämlich die Treibhausgasneutralität noch vor dem Jahr 2050 für den in Deutschland erzeugten und verbrauchten Strom, festgeschrieben. Weiterhin will die

Regierung die Begrenzung der EEG-Umlage für Landstrom in Seehäfen als einen wichtigen, notwendigen Schritt, um Landstrom künftig wettbewerbsfähig gegenüber der Verwendung von fossilem Schiffskraftstoff zu machen.

»Der Einsatz von grünem Strom für klimafreundliche Mobilität muss durch eine deutliche Entlastung bei der EEG-Umlage honoriert werden.«

Dr. Heike van Hoorn

Bundesregierung bis zum Jahr 2030 einen Anteil von 65 Prozent erneuerbarer Energien erreichen. Um das zu schaffen, werden Ausbaupfade bis 2030 gesetzlich verankert und flankierende Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerung, Planungsbeschleunigung und Wirtschaftlichkeit getroffen.

Mit § 65a EEG wird eine neue Regelung für Landstromanlagen in den Häfen geschaffen. Beim Strom für Seeschiffe wird die EEG-Umlage künftig auf 20 Prozent des Standardwertes begrenzt. »Die Begren-

zung der EEG-Umlage für Landstrom in Seehäfen ist ein wichtiger, notwendiger Schritt, um Landstrom künftig wettbewerbsfähig gegenüber der Verwendung von fossilem Schiffskraftstoff zu machen«, bewertet DVF-Geschäftsführerin **Dr. Heike van Hoorn** diesen Paragraphen im Entwurf.

Schiene, E-Bus und Binnenhäfen gehen leer aus

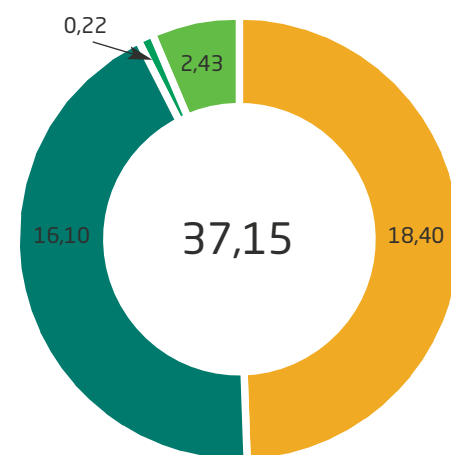
Allerdings sind zusätzliche Entlastungen für den Strombezug durch Schienenbahnen – über den bereits bestehenden § 65 EEG hinaus - nicht im Entwurf enthalten. Genauso wenig wie ein Entlastungstatbestand für den Strombezug durch E-Busse. Der Entwurf der EEG-Novelle durchläuft

jetzt das Gesetzgebungsverfahren in Bundestag und Bundesrat. Das DVF wird sich für Ergänzungen einsetzen, um eine Attraktivitätssteigerung des elektrifizierten Schienenverkehrs, der E-Busse und für die wirtschaftliche Landstromversorgung in Binnenschiffen zu erreichen.

Dr. van Hoorn: »Die Nutzung dieser Verkehrsträger dient dem Klimaschutz. Daher sollte gerade diesen Verkehrsträgern eine geringere Belastung aus der EEG-Umlage zugutekommen. Die Entlastung für den Schienenverkehr und E-Busse hatte die Bundesregierung außerdem im Koalitionsvertrag vereinbart. Der elektrifizierte Schienenverkehr ist stromkostenintensiv. Die Betreiber setzen auf Grünstrom. Darum muss die EEG-Umlage hier weiter abgesenkt werden. Auch für E-Busse gilt, dass diese sowohl in der Anschaffung als auch beim Unterhalt und bei der Infrastruktur teurer sind als Dieselbusse. Deren Einsatz sollte ebenfalls bei der EEG-Umlage entlastet werden.« ■

Überblick über die Belastungen eines Elektrobusse durch Steuern und Umlagen

in Euro bei einem durchschnittlichen Energieverbrauch von 200 kWh auf 100 km



- Mehrwertsteuer (7%)
- Konzessionsabgabe für die Verlegung und den Betrieb von Energieversorgungsleitungen auf öffentlichem Grund
- Beschaffungs- und Vertriebskosten, Netzentgelte für die Durchführung von Energie
- Stromsteuern und -umlagen, davon 13,76 EUR EEG-Umlage zur Finanzierung des Ausbaus Erneuerbarer Energien

Quelle: VDV 2017