

Kombinierter Verkehr kann die positive Trendwende schaffen

Neue Wege und Kreativität
sind gefragt · Seite 2



© HHLA / Thies Rätzke

Seite 5 Hochlauf nach der Krise vordenken

Seite 6 #DVFdigital: Es gibt keine Blaupause für Corona-Lage

Seite 7 EU-Recovery Program: 5 Punkte für einen starken Mobilitätssektor

Seite 10 Plattformen und Datenhubs – Gamechanger für die Logistik?

Seite 12 Stabilisierung in der Krise und darüber hinaus

Seite 13 Vorausdenken: Strategien für alternative Antriebe und Kraftstoffe

Seite 15 Ausbildung von Triebfahrzeugführern – erst recht in Coronazeiten

Seite 16 3-Säulen-Strategie für die deutsche Wirtschaft

Editorial

Langfristige Stabilität erreichen

Die Corona-Krise hat die Welt mit ungeahnter Wucht getroffen. Viele Länder kämpfen noch mit den akuten Auswirkungen, andere lockern ihren Shutdown. Auch in Europa und Deutschland treten zahlreiche Erleichterungen für Wirtschaft und Gesellschaft in Kraft. Und doch: Der Corona-Schock hält an. Im Lockdown hielt das DVF mit seinen Mitgliedern engen Kontakt, die Veranstaltungen fanden weiter virtuell statt und leisteten konkrete Hilfestellungen im Rahmen der Reihe »DVF digital«. Den politischen Entscheidern in Brüssel und Berlin haben wir Empfehlungen an die Hand gegeben, wie es gelingen kann, die Mobilitätswirtschaft dauerhaft auf stabile Füße zu stellen. Nicht nur die wichtigen kurzfristigen Maßnahmen zur Liquiditätssicherung stehen im Vordergrund, sondern auch langfristige Investitionen, die zu einem konjunkturellen Aufschwung und in eine nachhaltige und zukunftsfeste Wirtschaft führen.

Zudem hat das DVF einige Neuerungen eingeführt, etwa den DVF Corona-Tracker, der einen umfassenden Überblick über die notwendigen Hilfemaßnahmen seitens der Regierung und deren tatsächlichen Umsetzungsstand gibt. Die 36. Mitgliederversammlung hat das DVF online abgehalten, die Veranstaltung der Parlamentsgruppe Schienenverkehr erfolgreich als Live-Videoübertragung gesendet und Webi-

naire zu Fachthemen auch jenseits von Corona organisiert. Für die große Resonanz auf diese Angebote und das Engagement für das DVF gilt mein besonderer Dank unseren Mitgliedern, denen ich einen langen Atem, Flexibilität, Einfallsreichtum und ein gestärktes Heraustreten aus der Krise wünsche.



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



Kombinierter Verkehr kann die positive Trendwende schaffen

In jeder Krise steckt auch eine Chance, heißt es. Für Verbände und damit auch für das DVF bedeutet dies, kreativ zu werden und neue Wege zu beschreiten, um seinen Mitgliedern weiterhin einen hohen Mehrwert zu bieten. Für die Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag hat das DVF anstatt der beliebten Abendveranstaltung eine Live-Übertragung organisiert. Der ursprünglich vorgesehene Veranstaltungsort wurde kurzerhand in ein Fernsehstudio verwandelt. Für die Zuschauer gab es anders als im TV dennoch die Möglichkeit, sich mit Fragen an der hochrangig besetzten Diskussionsrunde zu beteiligen. Das Thema: »25 Prozent Marktanteil – wie kann der Schienengüterverkehr das schaffen?«

Erstmals hat das DVF eine Veranstaltung der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag als **Videotalk** mit Livestream übertragen. Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Andreas Scheuer MdB, der seine **Rede** übermitteln ließ, versicherte, dass die aktuelle Krise den Ausbau des Schienengüterverkehrs nicht zurückwerfen werde, sondern die Investitionsmittel dauerhaft gesichert seien.

Scheuer reagierte damit auf die Sorge der Branche, dass die Finanzmittel für den Schienenverkehr, wegen der hohen Ausgaben für pandemiebedingte Nothilfen gekürzt würden. Am Ziel 25 Prozent Markt-

anteil für den Schienengüterverkehr stehe und daran werde nicht gerüttelt.

Özdemir fordert massive Investitionen in die Schiene

Der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur und Vorsitzende der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag **Cem Özdemir MdB** bekräftigte: »Die Bundesregierung hat sich vorgenommen, den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent zu erhöhen. Wir unterstützen die Regierung dabei, wollen aber auch Taten sehen. In der Corona-Krise dürfen wir jetzt nicht der Versuchung nachgeben, bei der Schiene zu sparen. Sparen wir jetzt,

holen wir die Versäumnisse der Vergangenheit bei wichtigen Schienenprojekten nie wieder auf. Im Gegenteil, wir brauchen jetzt massive Investitionen in Ausbau und Modernisierung des Schienennetzes, gerne auch als Teil eines breiten Klima-Konjunk-

»Investitionen in die Digitalisierung der Schieneninfrastruktur kommen der Gesellschaft insgesamt zugute.«

Michael Peter

turprogrammes zur Modernisierung des Standortes Deutschland. Gleichzeitig sollte der Bund die deutsche EU-Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 2020 nutzen, um Innovationen in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik in der EU voranzutreiben.«

Enak Ferlemann MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, sieht in der deutschen EU-Ratspräsidentschaft eine besondere Chance für den Schienengüterverkehr in Deutschland und Europa: »Gemeinsam mit dem Runden Tisch Schienengüterverkehr haben wir drei Initiativen formuliert, die wir auf europäischer Ebene einbringen wollen: die Förderung von ETCS-Ausrüstung an den Triebfahrzeugen, die EU-weite Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung und die Stärkung der europäischen Schienengüterverkehrskorridore. Insgesamt wollen wir den Schienengüterverkehr im Zentrum einer nachhaltigen europäischen Mobilitätsstrategie verankern, die die EU-Kommission bis Jahresende erarbeiten will.«

Digitalisierung der Schiene als Wettbewerbsfaktor

Das deutsche Schienensystem sei das komplexeste in Europa. Um in diesem System Innovationen umzusetzen bedürfe es eines

O. v. I.: **Özdemir MdB, Peter, Landwehr (Moderatorin DVZ), PSts. Ferlemann MdB, Dr. Nikutta, Müller MdB, Dr. Weidemann, Dr. van Hoorn (DVF-Geschäftsführerin)**

U.: **Özdemir MdB bei seiner Begrüßungsrede**

enormen Kraftakts, so **Michael Peter**, CEO Siemens Mobility GmbH. Die Deutsche Bahn habe nun das Programm Digitale Schiene Deutschland aufgelegt, um die Modernisierung des Schienennetzes voranzutreiben. »Nur ein weiterer Ausbau und

die Erneuerung der bestehenden Infrastruktur bietet Möglichkeiten die Wirtschaft zu stärken und gleichzeitig eine Chance unsere klimapolitischen Ziele zu erreichen«, erklärte Peter.

Der Schienengüterverkehr werde nach der Corona-Krise ein breiteres Beförderungsspektrum haben, prognostizierte **Dr. Sigrid Nikutta**, Vorsitzende des Vorstands DB Cargo AG, Vorstand Güterverkehr Deutsche Bahn AG: »Wir wollen Kunden wie-

der von der Schiene begeistern und mit DB Cargo intelligent und umweltbewusst wachsen! Wir sind eine echte grüne Alternative zur Straße. Dafür bauen wir unter anderem den Einzelwagenverkehr massiv aus – etwa mit schnelleren Verbindungen oder neuen Angeboten für Kunden aus dem Konsumgüterbereich. Für eine erfolgreiche Verlagerung braucht es aber auch weitere politische Anreize und verkehrsleitende Maßnahmen.«

»Bereits heute sind unsere täglichen Züge über die Alpen ausgebucht«, freute sich **Dr.-Ing. habil. Hans-Jürgen Weidemann**, Vorstandsvorsitzender CargoBeamer AG: »CargoBeamer stößt allein in diesem Jahr weitere Investitionen in Höhe von mehr als 50 Millionen Euro für weitere Züge und ein automatisiertes Terminal in Calais in Frankreich an.« Nach Meinung von Weidemann könne der Staat durch die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen ein schnelleres Wachstum des Kombinierten Verkehrs unterstützen, etwa durch die technologie-



Zur Sache

Auf die Schiene ist Verlass!

Die Transportmengen sind aufgrund der Pandemie dramatisch eingebrochen. Doch die Schiene zeigt, was sie kann: Waren und Güter verlässlich von einem Ort zum anderen transportieren. Damit ist die Schiene einer der wichtigsten Garanten für unsere Versorgung. Noch im Juni wollen wir einen Schienepakt schließen, der den verkehrs- und klimapolitischen Vorrang des Verkehrsträgers Schiene dauerhaft unterstreicht und sichert. Zuvor haben wir bereits mit dem Zukunftsbündnis Schiene wichtige Maßnahmen vorangetrieben, wie die dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder die Senkung der Mehrwertsteuer im Personenfernverkehr. Der Masterplan Schiene legt zudem die Basis, dass wir unser großes Ziel erreichen: die Anzahl der Kunden im Schienenverkehr bis 2030 zu verdoppeln.

Dafür investieren wir auf Rekordniveau in Ausbau und Erhalt der Schienenwege. Zudem haben wir 350 Millionen Euro jährlich bereitgestellt, mit denen die Trassenpreise im Schienengüterverkehr fast halbiert werden konnten. Über das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr unterstützen wir

neue Technologien. Dieses

Programm soll zu einem Türöffner für innovative Leistungen, neue Kunden und neue Märkte

werden. Und wir unterstützen

den Einzelwagenverkehr, den Aus- und Neubau sowie die Wiederinbetriebnahme privater Gleisanschlüsse.

Wir lassen nicht zu, dass uns die aktuelle Krise beim Ausbau des Schienengüterverkehrs zurückwirft. Das Ziel »25 Prozent Marktanteil« steht, daran wird nicht gerüttelt!

Andreas Scheuer
Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

offene Vorbereitung und Ausschreibung geeigneter Umschlagflächen, die Beschleunigung der Planfeststellungsverfahren für Bahn-Umschlaganlagen und technologie-

nenverkehr im Deutschen Bundestag: »Auch wenn natürlich immer mehr geht und wir noch viel Arbeit vor uns haben: Der aktuelle Koalitionsvertrag ist sicherlich

»Der Staat muss durch die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen ein schnelleres Wachstum des Kombinierten Verkehrs unterstützen, etwa durch die technologieoffene Vorbereitung und Ausschreibung geeigneter Umschlagflächen.«

Dr.-Ing. habil. Hans-Jürgen Weidemann

offene, kilometerbezogene Betreiber-Förderung für elektromobile Güterverkehre etwa nach Schweizer Vorbild.

Schienenfreundlicher Koalitionsvertrag

Die Fehler der Vergangenheit, wie der Abbau der Infrastruktur, der Werkstätten, der Überholgleise und Weichen, seien zu korrigieren, forderte **Detlef Müller MdB**, stellv. Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schie-

der schienenfreundlichste, den es je gab. In den vergangenen 2 1/2 Jahren hat die Koalition bewiesen, welchen Stellenwert sie der Schiene als Infrastruktur der Zukunft zumisst. Wir konnten zahlreiche Maßnahmen umsetzen und auf den Weg bringen, die das System Schiene für die nächsten Jahre massiv stärken. Davon profitiert auch der Güterverkehr. Diesen Weg müssen wir weiter gehen.« ■

O. v. l.: Müller MdB, Peter und Dr. Weidemann diskutieren über wirkungsvolle Förderungen für den KV

U.: Dr. Nikutta will mehr Kunden für den KV begeistern





DVF-Mitgliederversammlung digital: Hochlauf nach der Krise vordenken

Erstmals in der Geschichte des DVF wurde eine Mitgliederversammlung ohne persönliche Anwesenheit der Mitglieder abgehalten, sondern aufgrund der nie dagewesenen Corona-Krise digital. Doch die gute Nachricht: immerhin hat die 36. DVF-Mitgliederversammlung trotz Corona-Versammlungsverbot stattgefunden: Virtuell und mit hoher Beteiligung unserer Mitgliedsunternehmen.

Der Dank gilt dem Präsidium und den DVF-Mitgliedern, die auch in dieser nie dagewesenen schweren Krise sich im DVF engagieren und es unterstützen. Mit dem neuen Format »#DVFdigital« hat der Verband

Maßnahmen sowie Handlungsbedarfe seitens der Regierung aufgestellt. Diese haben die Entscheidungsträger erhalten. Dazu wurde der Corona Maßnahmen-Tracker entwickelt, der auf der DVF-Homepage

»Wir müssen jedoch ein koordiniertes und dynamisches Hochfahren der Wirtschaft vorbereiten. Das bedeutet, die logistischen Lebensadern offenzuhalten.«

Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner

trotz Kontaktsperre eine enge Verbindung zu seinen Mitgliedern gehalten, deren Bedürfnisse in der Krise gehört und diese an die politischen Entscheidungsträger weitergegeben. So geschehen etwa bei der exklusiven Videokonferenz zwischen Bundesverkehrsminister **Andreas Scheuer MdB** und DVF-Mitgliedern (siehe nächster Beitrag).

Im Zuge der Mitglieder-Umfrage hatte sich das DVF einen Überblick zur Situation der Unternehmen verschafft und notwendige

täglich aktualisiert wird und den Erfüllungsstand der notwendigen Maßnahmen aufzeigt. In dieser Form eine einmalige Fortschrittsübersicht.

Lage der Mobilitätswirtschaft während der Krise

Präsidiumsvorsitzender **Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner** beschrieb bei der Mitgliederversammlung, wie die Politik und Wirtschaft durch die Krise steuern und dabei bereits Vorbereitungen für die Zeit danach treffen sollten.

»Die DVF-Mitglieder, kleine wie große Unternehmen, trifft ein massiver Abschwung. Zugleich sind die Transportwirtschaft, die Häfen und Flughäfen überlebenswichtig. Wir müssen jedoch ein koordiniertes und dynamisches Hochfahren der Wirtschaft vorbereiten. Das bedeutet, die logistischen Lebensadern offen zu halten, um die Versorgung der anlaufenden Wirtschaft zu sichern und Arbeitskräften zu ermöglichen, zu ihren Betrieben zu gelangen. Dazu müssen die Ausnahmeregelungen für die Branche noch mehrere Monate aufrechterhalten und die Unternehmen mit zusätzlicher Liquidität versorgt werden.« (Hierzu mehr auf Seite 16 zur 3-Säulen-Strategie des DVF)

Konkret bedeute dies, das Sonn- und Feiertagsfahrverbot für längere Zeit aufzuheben, ebenso die Aufhebung von Nachtflugbeschränkungen und die Sonderregelung für Lenk- und Ruhezeiten zunächst beizubehalten. Die Kriterien zu Rückzahlungen von Liquiditätshilfen dürften nicht zu späteren existenzgefährdenden Liquiditätsengpässen führen. Daher müssten langfristige Kreditlinien gewährt werden.

Insbesondere appellierte Klinkner an die politisch Verantwortlichen, die bereits ge-

planten langfristigen Investitionen nicht zu kürzen, auch wenn der Corona-Rettungsschirm enorme Mittel erfordere. »Unsere Forderungen nach verbindlichen Zukunftsinvestitionen und schnellerer Projektumsetzung, zukunftsfähigen Finanzierungsstrukturen, digitaler Daseinsvorsorge, machbarem Klimaschutzpfad und einer umsetzungsorientierten Innovationspolitik haben auch in der Krise Bestand. Sie werden der Grundstein für die Widerstands- und Zukunftsfähigkeit unseres Standortes sein.« ■

Personalien

Zur 36. Mitgliederversammlung sind zwei neue Mitglieder ins Präsidium des Deutschen Verkehrsforums gewählt sowie eine turnusmäßige Wiederwahl bestätigt worden. Mit **Hildegard Müller**, Präsidentin des Verbands der Automobilindustrie (VDA), als Nachfolgerin von **Bernhard Mattes** und **Dr. Rolf Erfurt**, Vorstand Betrieb Berliner Verkehrsbetriebe AÖR (BVG), der den Sitz von der ausgeschiedenen **Dr. Sigrid Nikutta** übernimmt, bereichern zwei starke Persönlichkeiten das oberste Gremium des Mobilitätsverbands. Turnusmäßig wiedergewählt wurde die erst kürzlich ins Präsidium berufene **Agnes Heftberger**, Mitglied der Geschäftsführung IBM Deutschland. DVF-Präsidiumsvorsitzender Prof. Dr.-Ing. **Raimund Klinkner** freut sich über die neuen Mitglieder: »Mit Frau Müller und Herrn Dr. Erfurt bleibt uns die hohe Kompetenz aus den Bereichen Automobil und ÖPNV erhalten. Gegenüber der Politik, der Öffentlichkeit und den unterschiedlichen Stakeholdern können wir als starke Gemeinschaft unsere Argumente und Forderungen für eine kooperative, vernetzte, umweltfreundliche und leistungsstarke Mobilität glaubhaft vertreten.«



Dr. Rolf Erfurt:
»Der ÖPNV ist das Rückgrat der städtischen Mobilität. Auch in der Corona-Krise ist auf Busse und Bahnen Verlass.«

Durch die Ergänzung mit neuen Mobilitätsformen können wir den ÖPNV von morgen noch attraktiver gestalten. Und die Einbettung des ÖPNV in die gesamte Mobilitätskette der Menschen ist unter ökologischen und gesellschaftlichen Gesichtspunkten sehr wichtig. Daher freue ich mich, die Herausforderungen für die Mobilitätsbranche im DVF-Kreis gemeinsam zu diskutieren und den ÖPNV zu stärken.«



Hildegard Müller:
»Verkehrsübergreifend und integrativ, das ist das Wesen des DVF. Mobilität ist nicht eindimensional,

sondern vielfältig und für die Gestaltung des Lebens der Menschen existentiell. Die Anliegen des DVF teilen wir im VDA ausdrücklich. Daher bin ich froh, dass ich mit den Kolleginnen und Kollegen der anderen Verkehrsträger und Sektoren im offenen und gemeinschaftlichen Austausch stehen und diese Botschaft weiterentwickeln kann. Wir arbeiten miteinander und wir haben alle das gemeinsame Ziel, dass Mobilität über alle Verkehrsträger hinweg klimafreundlich, effizient und für die Nutzer bezahlbar sein muss. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit.«



© Adobe Stock

#DVFdigital: Es gibt keine Blaupause für Corona-Lage

In einer Live-Videokonferenz zu Beginn der Corona-Krise hat sich Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer mit mehr als 120 DVF-Mitgliedern zu den Folgen des Corona-Virus auf die Verkehrsbranche ausgetauscht. Großer Gesprächsbedarf herrschte dabei vor allem zu den Themen Versorgungssicherheit und Logistik, Personenverkehr, Bauwirtschaft und zu den Perspektive nach dem Abklingen der Corona-Krise.

Bundesverkehrsminister **Andreas Scheuer MdB** sagte eingangs der Videokonferenz: »Klar ist, für die aktuelle Lage gibt es keine Blaupause. Unser Hauptaugenmerk liegt darauf, eine stabile Grundversorgung sicherzustellen. Parallel dazu arbeiten wir daran, die Branche weiter zukunftsfest zu machen. Aktuell sehen wir ein geändertes Verbraucher- und Kaufverhalten hin zu digitalen Geschäftsmodellen. Diesen Digitalisierungsschub gilt es zu nutzen. Zudem wollen wir den Investitionshochlauf bei der klassischen Infrastruktur fortsetzen, denn wir brauchen eine gute Infrastruktur in Deutschland. Daran gibt es nichts zu rütteln. Vor diesem Hintergrund habe ich auch die Kolleginnen und Kollegen der Länder gebeten, dass auf den Baustellen weiter gearbeitet wird, Ausschreibungen vorbereitet und Vergabeverfahren durchgeführt werden.«

DVF-Präsidiumsvorsitzender **Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner:**
»Wir müssen als Mobilitätswirtschaft die Lebensadern offen halten. Aus unserer Sicht muss daher die Politik sicherstellen, dass die Mobilitäts- und Logistikwirtschaft ihre lebenswichtigen Aufgaben ausführen kann. Die wirtschaftlichen Folgen müssen finanziell schnell und unbürokratisch abgedeckt und ein Wiederanlaufen sollte aktiv begleitet werden, etwa durch Verlängerung der Ausnahmeregelungen.« ■



EU-Recovery Program: 5 Punkte für einen starken Mobilitätssektor

Die Corona-Krise trifft die europäische Wirtschaft außerordentlich hart. Eine schwere europaweite Rezession scheint sicher, die die jeweiligen Mitgliedstaaten unterschiedlich treffen wird. Die EU will mit einem 750 Milliarden Euro schweren Wiederaufbaufonds den besonders hart getroffenen Ländern aus der Krise helfen. Das DVF hat in einem Brief EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen einen 5-Punkte-Plan für einen starken Mobilitätssektor in der EU an die Hand gegeben.

DVF-Präsidiumsvorsitzender **Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner**: »Mit unserem 5-Punkte-Plan für einen starken Mobilitätssektor haben wir Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen einen Fahrplan für einen wirkungsvollen Hochlauf des europäischen Verkehrssektors an die Hand gegeben.«

»Es ist wichtig, die Möglichkeiten zu durchdenken, wie die europäische Wirtschaft sich nach dem Abklingen der Pandemie nicht nur wieder erholen kann, sondern darüber hinaus die Weichen für Innovation und nachhaltiges Wachstum richtig zu stellen«, so Klinkner weiter. Das Recovery Program europäisch zu denken, sei logisch und notwendig, da die europäischen Volkswirtschaften äußerst eng verflochten seien. Unter den 10 wichtigsten Handelspartnern Deutschlands sind 2019 acht europäische Nachbarländer, davon sieben EU-Staaten.

Ziele seien die nachhaltige Belegung der europäischen Wirtschaft, die stärkere Integration innerhalb der EU sowie die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit bei gleich-

zeitiger Stärkung der Handelsbeziehungen zu außereuropäischen Partnern. Zudem müsse die europäische Förderung auf Zukunftsmärkte ausgerichtet sein. Dazu zählen insbesondere Digitalisierung inklusive KI und digitale Infrastruktur, Forschung, Mobilfunk, Security und Gesundheit. Zoll- und

»Die Maßnahmen eines europäischen Recovery Program müssen die EU langfristig stärken.«

Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner

Handelsschranken mit Drittländern müssten abgebaut werden, sofern dies auch umgekehrt gewährleistet werde.

5 Punkte für einen starken Mobilitätssektor

Investitionen in die Infrastruktur hochfahren und Hürden abbauen
Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind weiter zu erhöhen. Infrastrukturprojekte weisen nach Berechnungen des McKinsey Global Institute eine volkswirtschaftliche Rendite von rund 20 Prozent

auf. Es ist deshalb notwendig, den mittelfristigen Finanzrahmen der EU schnellstmöglich zu verabschieden. Gleichzeitig gilt es, Hemmnisse bei der Planung und Realisierung von Projekten abzubauen. Die stetig wachsenden Anforderungen im materiellen Umweltrecht und Umweltverfahrensrecht der EU müssen effektiv gehandhabt und dürfen nicht weiter verschärft werden. Ein ökonomischer Fitness-Check und eine bessere Abwägung in der europäischen Regulierung sind deshalb notwendig. Das betrifft beispielsweise Planungsthemen im Hafensbereich, bei Verkehrsinfrastrukturen, Lärmschutz-Regulierungen, NOx-Emissionen usw. Das Erschließen neuer industrieller Felder wie Elektromobilität, Wasserstoffwirtschaft, Digitalisierung und KI wird nach der Corona-Krise wirtschaftlich noch weiter an Bedeutung gewinnen. Schnelligkeit bei der Umsetzung und Nachhaltigkeit sind keine Gegensätze, sondern bedingen einander.

Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit sichern, um Klimaziele zu erreichen

Die deutsche Mobilitätswirtschaft bekennt sich zur Einhaltung der Klimaziele für 2030 und 2050. Die Mobilitätswende bringt jedoch bereits in wirtschaftlich normalen Zeiten die Unternehmen vielfach an die Grenzen ihrer Wettbewerbsfähigkeit. Auf eine weitere Verschärfung der Klimaziele

2030, wie sie mit der Diskussion zum European Green Deal angestoßen wurde, sollte die EU verzichten. Es gilt, sich auf die Einhaltung der bisher geltenden Reduktionsziele zu konzentrieren und die Unternehmen darin zu unterstützen, diese zu erreichen. So wird etwa diskutiert, dass das Ambitionsniveau ab 2021 nicht linear, sondern zeitlich gestreckt ansteigt: bis 2025 moderat, ab 2025 deutlich, nach 2030 nochmals stärker. Dies würde der tatsächlichen Entwicklung von Technologie und Märkten entsprechen.

Für den Luft- und Seeverkehr müssen marktbasierende Instrumente im internationalen Rahmen umgesetzt werden. Die EU darf den Alleingang beim Emissionshandel in diesen Bereichen nicht verlängern oder ausbauen. Gerade nach der Krise gilt: Das Erreichen ambitionierter Ziele braucht eine solide wirtschaftliche Basis.

Standort stärken durch europäische Champions

Das europäische Kartellrecht muss sinnvolle Fusionen europäischer Unternehmen, die im globalen Wettbewerb stehen, ermöglichen. Der Blick nur auf den europäischen Markt wäre hier zu eng geführt. Angesichts großer internationaler Unternehmenszusammenschlüsse ist dies die einzige Möglichkeit, den Industrie- und Produktionsstandort Europa zu stärken und einen Ausverkauf der europäischen Unternehmen zu verhindern. Gleichzeitig sind Übernahmen europäischer Unternehmen durch Dritte unter strenge Auflagen

zu stellen. Bei einer Verschiebung der wirtschaftlichen Kräfte auf dem Weltbinnenmarkt darf Europa nicht verlieren!

Zukunftsmärkte in europäischer Zusammenarbeit erschließen

Die Erschließung von Zukunftsmärkten für eine europäische Technologie und die Beschaffung von Rohstoffen aus Drittländern müssen als gemeinsames europäisches Projekt betrieben werden, und zwar entlang der Standards der internationalen Initiative für mehr Transparenz im rohstoffgewinnenden Sektor (EITI).

Die Investitionsanstrengungen, die etwa zur Entwicklung der Wasserstofftechnologie notwendig sind oder aber der Aufbau großer Kapazitäten zur Erzeugung synthetischer Kraftstoffe sind nur in europäischem Rahmen sinnvoll. Nur so kann der Industriestandort Europa sich kompetitiv zu globalen Player positionieren. Eine europäische Industriepolitik ist nötiger denn je.

Tempo und Effizienz durch Harmonisierung von Standards

Für ein zügiges Hochfahren des Verkehrs- und Logistiksektors nach der Krise ist es wichtig, dass wir in verschiedenen Sektoren mehr Effizienz durch Harmonisierung erreichen. So geht es darum, eine EU-weit einheitliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe und Kraftstoffe und einheitliche Rahmenbedingungen etwa mit Blick auf die Bereitstellung von Wasserstoff zu schaffen. Diese Maßnahmen sparen Geld und motivieren die Kunden dazu, auf die E-Mobilität und alternative Antriebe umzusteigen. Ein weiteres Feld für die Harmonisierung sind das automatisierte Fahren und die vernetzte Mobilität. Auch die Verwirklichung des Single European Sky würde die Airlines von überflüssigen Kosten entlasten und darüber hinaus einen bedeutenden Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen leisten. In der Harmonisierung von Standards liegen die größten Effizienzgewinne. ■

DVF erweitert Corona Maßnahmen-Tracker

Mehr Komfort und intuitive Bedienung: Mit der Implementierung neuer Funktionen bildet der Corona Maßnahmen-Tracker die 3-Säulen-Strategie des DVF für einen planvollen Hochlauf der deutschen Verkehrswirtschaft noch besser ab. Dieser bietet den Unternehmen des Mobilitätssektors gezieltere Informationen zu den Hilfsmaßnahmen von Bund und Ländern.



Neben Angaben zu Art und Zielsetzung von Hilfen, Programmen und Initiativen zur Entlastung der Mobilitätswirtschaft und Logistik lassen neue Filter- und Sortierfunktionen auch gezielte Suchen nach Verkehrsträgern und unterschiedlichen zeitlichen Dimensionen der Maßnahmen zu.

Den Unternehmen wird mit diesen Individualisierungsoptionen die Übersicht über die für sie relevanten Maßnahmen deutlich erleichtert und durch die bessere Orientierung im Dschungel der Hilfsinstrumente ein echter Mehrwert geboten.

Der Corona Maßnahmen-Tracker bietet gleichzeitig die Möglichkeit, die Umsetzung der von der Branche gesammelten Maßnahmen und Forderungen an die Politik zu verfolgen.

Einen schnellen Überblick garantiert das bewährte Ampelsystem, das sofort erkennbar macht, welche Maßnahmen umgesetzt (grün), teilweise (gelb) oder nicht umgesetzt (rot) wurden.

Während insbesondere bei den kurzfristig wirksamen Hilfen zur Erhaltung von Liquidität und Beschäftigung oder auch zur Sicherstellung der Mobilität von Personen und Waren schon vieles auf den Weg gebracht wurde, wird mit Blick auf die langfristig angelegten Instrumente zur Zukunftssicherung der Handlungsbedarf deutlich.

Im Austausch mit seinen Mitgliedern wird das DVF den Corona Maßnahmen-Tracker weiter ergänzen und sich bei der Politik für die Umsetzung der Maßnahmen stark machen. ■

[lebensadernoffenhalten.de](https://www.lebensadernoffenhalten.de)

Neu im Verkehrsforum

HÜBNER GmbH & Co. KG

1946 gegründet, ist die HÜBNER GmbH & Co. KG mittlerweile in über 30 Standorten weltweit mit rund 3.500 Mitarbeitern aktiv und hat seinen Sitz in Kassel. Das Unternehmen ist ein Systemanbieter für Verkehrstechnik und entwickelt Übergangssysteme und Lösungen für Busse und Schienenfahrzeuge seit Anfang der 1950er-Jahre.

Das Portfolio reicht von Übergängen für Stadt- und Reisebusse über Straßenbahnen, Metros, U-Bahnen und S-Bahnen bis hin zu Übergängen für Vollbahnen im Regional- und Fernverkehr. Auch Systeme für Hochgeschwindigkeitszüge und Spezialfahrzeuge wie Monorails stellt das Unternehmen her. Neben Lösungen für den Bus- und Schienenverkehr bietet HÜBNER Systeme und Produkte für die Flughafentechnik, für Flugzeuge sowie Nutzfahrzeuge an.



HÜBNER ist somit ein echter Spezialist, der weltweit führend ist in den Bereichen der Übergangs- und Türsicherheitsdichtsysteme für Bus, Bahn- und Flughafentechnik. Neben dem Mobilitätsbereich entwickelt HÜBNER GmbH Co. KG in seiner Sparte Photonics innovative Laser und laserbasierte Systeme. Innovationen und Weitsicht sind seit rund

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

75 Jahren ein Wesensmerkmal dieses Unternehmens.

hubner-group.com

KONUX GmbH

KONUX GmbH ist ein erfolgreiches Startup im Bereich Bahnnetz. Vier Studenten gründeten im Jahr 2014 KONUX mit dem Ziel, Schienennetze durch Digitalisierung zuverlässiger und damit das Bahnfahren pünktlicher zu machen. Mittlerweile ist KONUX ein hochprofessionelles Unternehmen mit knapp 100 Mitarbeitern und in vielen Ländern Europas und Asien aktiv.



KONUX hat eine auf Sensoren und KI basierende Lösung entwickelt, die den Zustand wichtiger Weichenkomponenten kontinuierlich überwacht, analysiert und ggf. konkrete Wartungsempfehlungen gibt. Damit werden die Verfügbarkeit von Schienennetzen verbessert, die Lebensdauer von Anlagen verlängert und Kosten reduziert. Somit wird Bahnbetreibern geholfen, die Verfügbarkeiten in ihrem Schienennetz zu maximieren. Per Sensordatenanalyse und Künstlicher Intelligenz (KI) werden die Pünktlichkeit und damit die Qualität der Schieneninfrastruktur erhöht. Das Unternehmen mit Hauptsitz in München wurde inzwischen vielfach international ausgezeichnet, u. a. vom World Economic Forum (WEF) als Technology Pioneer sowie zuletzt als eines der weltweit meist versprechenden KI-Unternehmen im Rahmen des 2020 CB Insights Annual AI 100 Ranking.

konux.com/de

KPMG Law Rechtsanwaltsgesellschaft mbH

KPMG Law wurde 2007 gegründet und nimmt heute laut Branchendienst Juve

mit über 350 Rechtsanwälten an 16 Standorten in Deutschland einen Platz unter den Top 10 der deutschen Wirtschaftskanzleien ein. Die Wirtschaftskanzlei ist rechtlich



KPMG Law

Unsere Expertise. Ihre Sicherheit.

eigenständig, aber eng mit der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft verbunden. Beratungsschwerpunkte der KPMG Law sind Legal Tech, Legal Public Sector (z. B. Beratung von Bund, Ländern und Kommunen sowie deren Unternehmen und Partnern für die Bedürfnisse der öffentlichen Hand), Legal Financial Services, Legal Operations und Legal Deal Advisory.

kpmg-law.de

LAT Funkanlagen-Service GmbH

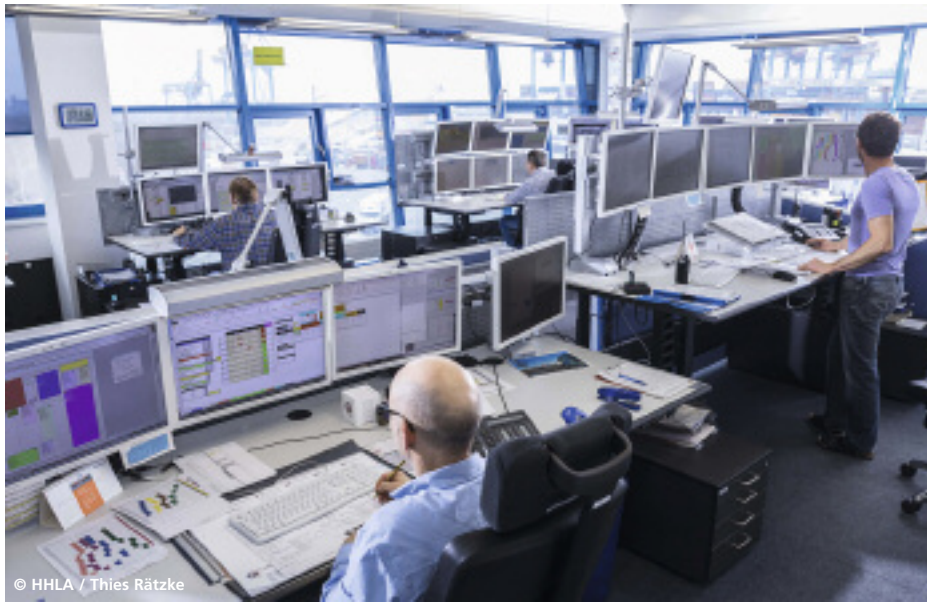
Die LAT Funkanlagen-Service GmbH ist ein Familienbetrieb, gegründet 1969 von Heinz Latenser mit Sitz in Berlin. Mittlerweile wird das Unternehmen in zweiter Generation von den Schwestern Arabelle Latenser und Larissa Zeichhardt geführt. Das Unternehmen ist im Verkehrsbereich tätig, dessen Dienstleistungsspektrum von Bahnstrom, Fahrleitungsanlagen, Videoüberwachung und Fahrgastinformationssysteme reicht. Das Portfolio umfasst zum einen den Bereich Fahrzeugtechnik (Sicherheitstechnik, Personenzählung über Video,



Optimierung der Sitzplatzauslastung und Netzwerktechnik), zum anderen Infrastrukturarbeiten (Digitale Stellwerke DSTW, Stromschiene, Kabelleitungstiefbau).

Im Rahmen des mFUND Förderprojekts »videosmart« hat LAT aufgezeigt, dass der Einsatz von Anonymisierungssoftware im ÖPNV das Nutzspektrum von Videodaten deutlich steigert: Die datenschutzkonforme Übertragung ermöglicht zum Beispiel die Auswertung des Befüllungsgrades und Belegungsprognosen.

lat.de



Plattformen und Datenhubs - Gamechanger für die Logistik?

Mit dem neuen Format #DVFDigital bietet das DVF seinen Mitgliedern einen besonderen Mehrwert indem es aktuelle Themen und Best Practices auch jenseits von Corona als Videocast anbietet. Und die Resonanz ist groß. Denn mit #DVFDigital werden nicht nur Informationen ausgetauscht, sondern der Dialog unter den Mitgliedsunternehmen gestärkt. Die beiden DVF-Mitglieder DAKOSY und CARGONEXX haben sich dem Thema gewidmet »Plattformen und Datenhubs - Gamechanger für die Logistik?«

Als Host des Videocast sagte DVF-Geschäftsführer **Dr. Florian Eck** einleitend: »Die Digitalisierung steigert die Effizienz entlang der Logistikkette enorm, nur so laufen Warenströme, Carrier, Umschlag und Behörden synchron. Digitale Plattformen vereinfachen das Kapazitätsmanagement, erhöhen die Auslastung und senken den CO₂-Footprint. Und die durch Corona ausgelösten extremen Markt- und Verkehrsschwankungen werden handhabbar. Das zeigen Cargonexx mit ihrer Plattform »SaaS« und Dakosy mit dem Port Community System und FAIR@Link am Fraport AG.« Eck gab jedoch zu bedenken: »Die Digitalisierung beginnt im Kopf.« Gefragt seien Prozessdenken, Transparenzbereitschaft und Vertrauensbildung, die Software alleine reiche nicht aus.

Nach der Krise stärker?

Ulrich Wrage, Vorstand DAKOSY Datenkommunikationssystem AG, und **Tom**

Krause, CEO Cargonexx GmbH, sollten einschätzen, wie deutsche Unternehmen aus der Krise gestärkt hervorgehen und im Standortwettbewerb mit anderen globalen Regionen Schritt halten können. Dabei würde einen großen und entscheidenden Einfluss die Digitalisierung der Industrie und der Logistik spielen.

Nach Meinung von Krause ist das größte Problem der Logistikbranche die fehlende

»Unsere Aufgabe ist es, für unsere Kunden und insbesondere die kleineren Unternehmen, die Teilnahme an der Digitalisierung zu ermöglichen.«

Tom Krause

Vernetzung möglichst vieler Marktteilnehmer in Echtzeit: »Der größte Marktteilnehmer im Trucking-Markt besitzt einen Marktanteil von unter drei Prozent. Die fehlenden Informationen führen unweiger-

lich zu Ineffizienzen und Leerfahrten.« Zweites Problem sei laut Krause die intransparente Auftragsvermittlung und Fairness: »Die Gründe hierfür sind Unkenntnis oder nicht vorhandene Digitalisierung. Oftmals müssen Kapazitäten noch per Telefon abgefragt werden. Auf der Seite des Verladers wiederum fehlt die Kenntnis über die Qualität der Fahrer und deren Lohn. Ebenso schwierig ist es, die Tracking-Signale zu erhalten, um zu erfahren, wo der Lkw sich gerade befindet.« Auch der Carrier sei von Intransparenz betroffen. So hätte er oft nicht genügend Information über das Geschäft, beispielsweise zum genauen Umgang mit Paletten, ein stabiles Auftragsvolumen oder über das Handling an den Warehouses. Gleiches gelte für Zeitfensterbuchungen, Ladebedingungen oder Zahlungsziele. »Dieses System führt zu der verqueren Konsequenz, dass die Verdienste bei den Frachtführern niedrig ausfallen und auf der anderen Seite die Verlagerer trotzdem zu hohe Preise zahlen.«

Das Ziel ist Transparenz und Fairness

Das junge Unternehmen Cargonexx versteht sich in Zukunft als ein kuratierter Marktplatz, denn als einer der ersten digitalen Freightforwarder wird mit dort Hilfe von Algorithmen und Workflow-Änderungen die Auslastung der Marktteilnehmer optimiert. Ziel ist, Lkw-Leerfahrten und Kosten zu reduzieren, den Gewinn durch

effizientere Auslastung der Lkw zu optimieren und insgesamt einen besseren Service, höhere Kundenzufriedenheit und verbessertes Zeitmanagement, Tracking und Planung zu erreichen.

Die Art und Weise der Zusammenarbeit zwischen Carriern und Verladern soll so verändert werden, damit für beide Seiten die Abwicklung effizienter, fairer und transparenter gestaltet werden kann. So sollten ein verbessertes Zeitmanagement, Tracking

Abholung vorbereitet werden. Das Resultat ist eine punktgenaue Hafeneinfahrt für die Abholer, womit die Staus vor den Terminals aufgelöst wurden. Seit November 2017 gebe es die verpflichtende Slot-Buchung, immerhin rund 10.000 Vorgän-

Cargonexx-Chef Krause. Aktuell sei jedoch zu beobachten, dass bei einem Einbruch von Aufträgen die Carrier verstärkt nach Ladung suchen. Daher wolle man zukünftig auch bei einer Dynamisierung der Netzwerke ein Tool anbieten und damit einen Ausgleich für Auftragnehmer und Auftraggeber schaffen.

»Es wäre wünschenswert, wenn die Behörden besser in den Kommunikationsverbund mit der Logistik eingebunden werden.«

Ulrich Wrage

und Planung, bessere Services und Produkte durch Datenmanagement entstehen. Am Ende wirke sich das positiv auf die Kosten, den Gewinn und die Kundenzufriedenheit aus, meint Krause. Der zentrale Kern bestehe aus »Software as a Service« (Saas). Die Marktteilnehmer müssten sich auf der Plattform nach transparenten und fairen Regeln verhalten und werden qualitativ durch Cargonexx geprüft. Die Anforderungen für die Kuratierung, also der Qualitätsstandard, werde von den Kunden (Verlader und Carrier) festgelegt.

Kommunikationsplattform als Schlüssel für Automatisierung

Dakosy habe für den Hafen Hamburg eine neutrale Kommunikationsplattform für alle Teilnehmer entwickelt, die freiwillig genutzt werden könne, so Wrage eingangs. Das sei die vertragliche Grundlage für die unterschiedlichen Unternehmen, die miteinander in Verbindung treten. Der Teilnehmerkreis umfasse neben Reedern und Linienagenten auch Speditionen, Terminals, Trucker, Eisenbahngesellschaften, Verloader/Hersteller, Behörden und den Zoll. »Der Trucker, der die Container vom Terminal abholt, hat keinen Vertrag mit dem Terminal. Dafür gibt es die neutrale Kommunikationsplattform. Das ist die Legitimation, dass beide Parteien die notwendigen Daten untereinander austauschen können«, beschreibt Wrage das System. Dakosy entwickle zudem die Import-Plattform. Diese ermögliche ein Vorsortieren der gelöschten Container nach den verschiedenen Abholern, so dass beispielsweise alle Container für den Truck, für den Feeder oder die Bahn am Yard sortiert zur

ge pro Tag für alle hamburgischen Containerterminals. Wrage: »Besonders wichtig ist, dass dann bereits der Status der behördlichen oder zollrechtlichen Freigaben geklärt ist. Diese Prozessoptimierung hat sich in der jetzigen Krise bewährt, da viele Menschen im Homeoffice sind.«

Auch für den Frankfurter Flughafen hat Dakosy im Cargo-Bereich ein prozessoptimiertes System entwickelt: »Fair@Link«. Hier wird die Rampensteuerung der Luftfracht automatisiert.

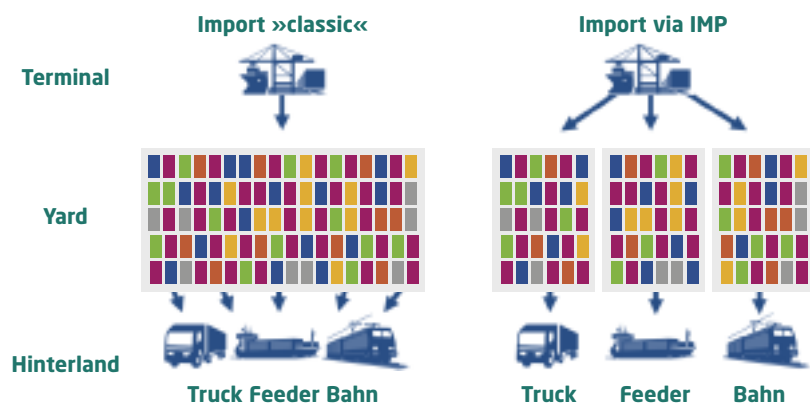
Hemmt Corona die Investitionen in die Digitalisierung?

»Wir begreifen uns als Softwareunternehmen und Investitionen sind daher bei uns das Kernthema. Unsere Aufgabe ist es, für unsere Kunden und insbesondere die kleineren Unternehmen, die Teilnahme an der Digitalisierung zu ermöglichen«, erläutert

Wrage sagte, die vorhandene IT-Infrastruktur habe bisher die Krise gut bewältigt. Die Unternehmen würden noch prüfen, ob sie große Investitionen tätigen. Jedoch könne er erste Ansätze erkennen, dass das Thema Automatisierung in den Vordergrund trete mit dem Ziel eines verbesserten Workflows. »Einen weiteren Trend beobachte ich: Das ist der übergreifende Austausch zwischen den Hubs, also einerseits zwischen Hafen, Binnenhafen, Güterverkehrszentrum oder Umschlagbahnhof und andererseits vor- und nachgelagerten Häfen, beispielsweise über Beladungszustände, Ablegen und weitere Informationen.«

Grundsätzlich stellte Wrage der deutschen Logistikwirtschaft in Sachen Digitalisierung ein gutes Zeugnis aus, jedoch »Es wäre wünschenswert, wenn die Behörden besser in den Kommunikationsverbund mit der Logistik eingebunden werden und sich digitalen Prozessen mehr öffnen. Die Zollverwaltung beispielsweise ist hier vorbildlich. Leider wird an dieser Stelle noch viel Potenzial verschwendet, was Zeit und Aufwand betrifft. Das sollten wir verbessern.« ■

Import Message Platform - Optimierung Importprozesse



Quelle: DAKOSY



© HHLA / Dietmar Hasenpusch

Stabilisierung in der Krise und darüber hinaus

Welche Stabilisierungsoptionen der öffentlichen Hand gibt es? Welche sonstigen Förderinstrumente und Hilfsprogramme werden angeboten? Diese und weitere Fragen wurden im #DVFDigital Videocast mit Experten der KfW IPEX-Bank und des Beratungsunternehmens PwC Deutschland erklärt und geklärt. Hierbei ging es aber nicht nur um kurzfristige akute Corona-Krisen-Hilfe. Auch die Optionen und Strategien, die Unternehmen im Blick halten sollten, wurden mit den Teilnehmern diskutiert.

»Die Bundesregierung hat mit ihren Hilfsangeboten schnell reagiert. Die Branche wird auch weiterhin eine hohe Liquidität benötigen, um sich an die dynamischen Herausforderungen des Marktes nach dem Lockdown anpassen zu können. Die Maßnahmen zur Stabilisierung müssen daher vorerst weiterlaufen und vor allem unbüro-

drei Kreditvarianten: »ERP-Gründerkredit« für junge Unternehmen max. 5 Jahre alt, »KfW-Unternehmerkredit« für Unternehmen mind. 5 Jahre alt und »Direktbeteiligung für Konsortialfinanzierung« für KfW-Direktfinanzierung. Die beiden erstgenannten basierten auf bankdurchgeleiteten Krediten mit Haftungsfreistellung.

»Das Konjunkturpaket ist für Wachstumsimpulse und Innovationen ein erster Schritt, weitere müssen folgen.«

Dr. Florian Eck

kratisch umgesetzt werden. Ebenso wichtig ist die Unterstützung bei Investitionen und Restrukturierung, um Impulse für Wachstum und Innovation zu setzen«, erklärte DVF-Geschäftsführer **Dr. Florian Eck**.

KfW-Sonderprogramm 2020

Thomas Zumbach, Vice President, KfW IPEX-Bank GmbH, stellte das KfW-Sonderprogramm 2020 vor. Grundsätzlich gebe es

Anders verhalte es sich mit der KfW-Direktfinanzierung. Hier trete die KfW als »direct lender« in ein Bankenkonsortium ein, stelle bis 80 Prozent der Finanzierung und übernehme dafür die volle Haftung. Es gebe hier keine Obergrenze für die Kreditsumme. Die Laufzeiten für Investitionsvorhaben würden 6 Jahre bei max. 2 Tilgungsfreijahren betragen. Kredite für Betriebsmittel wären in bis zu 2 Jahren endfällig

oder hätten eine Regeltilgung bis zu 6 Jahren. Für alle Kreditvarianten gelte: Während der Kreditlaufzeit dürfen keine Gewinn- oder Dividendenausschüttungen vorgenommen werden.

Überblick der Hilfsprogramme

Einen Überblick über die Förderinstrumente und Hilfsprogramme gaben die Experten der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) **Ingo Bauer**, Partner und Leiter des Bereichs Transport & Logistik, und **Dr. André Wortmann**, Partner Restrukturierungen & Sanierungen, Industry Coordinator Transport & Logistik. Die Unternehmen müssten drei Themenbereiche adressieren: die Situation der Beschäftigten, akutes Krisenmanagement zur Stabilisierung und Neuorganisation sowie den Erhalt der Finanzkraft.

Danach ließen sich auch die entsprechenden Unterstützungsmaßnahmen einordnen. So gebe es zur Stabilisierung u.a. das Kurzarbeitergeld, Erleichterungen bei Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen und Bürgschaften. Unter die steuerlichen Erleichterungen fielen Anpassungen bei Vorauszahlungen, zinsfreies Stunden laufender Steuern oder das Aussetzen von Vollstreckungsmaßnahmen.

Jedes Bundesland habe eine Bürgschaftsbank, die für KMU Bürgschaften übernehmen kann. Hierfür dürfen nicht mehr als 50 Prozent des Eigenkapitals aufgebraucht und bis 31.12.2019 keine Insolvenzantragsgründe vorgelegen haben. Für größere Unternehmen mit mehr als 249 Beschäftigten und einer Bilanzsumme über 43 Millionen Euro stünden Bundes- und Landesbürgschaften zur Verfügung. Zudem gebe es weitere zivilrechtliche, insolvenzrechtliche und strafrechtliche Vereinfachungen. So sei das Insolvenzrecht bis 30.09.2020 ausgesetzt, wonach unter bestimmten Bedingungen eine Insolvenz nicht angemeldet werden müsse. ■

[pwc.de](https://www.pwc.de) »Covid-19: Gemeinsam durch die Krise navigieren



Vorausdenken: Strategien für alternative Antriebe und Kraftstoffe

Der Lenkungskreis Straßenverkehr hatte trotz der strikten Corona-Beschränkungen regen Zulauf – virtuell. Die Umstellung auf das digitale Format findet bei den DVF-Mitgliedern guten Zuspruch. Nicht zuletzt, weil die Themen »Bewältigung der wirtschaftlichen und verkehrlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie« und »Einführung alternativer Antriebe und Kraftstoffe« wichtige Zukunftsfragen für die Teilnehmer sind.

»Die Lösung der großen Zukunftsthemen Klimaschutz, Antriebe und Kraftstoffe darf nicht vernachlässigt und Investitionen in die Nachhaltigkeit des Verkehrs müssen unvermindert fortgesetzt werden«, eröffnete der Lenkungskreisvorsitzende **Gerhard Hillebrand**, Vizepräsident für Verkehr, ADAC, die Sitzung. Vom Lockdown seien der Verkehr und die Industrie besonders stark betroffen. Auch beim Wiederhochlauf gebe es beträchtliche Herausforderungen. So brauche der ÖPNV eine verlässliche Auskunft, wann welche Bereiche des öffentlichen Lebens wieder hochgefahren werden. Eine Untersuchung des ADAC zeige außerdem, wie sich die Wegzwecke durch Corona verändert hätten: Reduzierte Fahrten zur Arbeit oder zum Einkaufen. Jeder vierte Befragte habe angegeben, den ÖPNV nicht mehr zu nutzen.

Wegen Corona: 15 Mio. t weniger CO₂

Die CO₂-Bilanz des Verkehrssektors für 2020 werde günstiger ausfallen als in den

Jahren zuvor, so **Dr. Klaus Bonhoff**, Leiter der Abteilung Grundsatzangelegenheiten, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Corona verursache einen Verkehrsrückgang und damit einen um 15 Millionen Tonnen geringeren CO₂-

»Der Automobilverkehr wird wohl früher auf das alte Niveau zurückkehren und tendenziell in seiner Bedeutung wachsen.«

Gerhard Hillebrand

Ausstoß. Allerdings werde wohl schon im kommenden Jahr das Verkehrsaufkommen sein altes Niveau wieder erreichen. Die Instrumente zur schrittweisen Umstellung im Verkehrssektor seien Förderung, CO₂-Bepreisung und regulatorische Maßnahmen. Für den Pkw-Bereich werde die Ladeinfrastruktur bereits gefördert, es gebe die Leitstelle und den Masterplan Ladeinfrastruktur. Auch die private Ladeinfrastruktur sei von wesentlicher Bedeutung. Bei Nutz-

fahrzeugen wolle das BMVI in technologie-offener Weise stärkere Impulse setzen. Die Revision der Eurovignetten-Richtlinie müsse daher schnell vorgebracht werden, damit der erforderliche Rahmen für die Weiterentwicklung der Lkw-Maut ab 2023 vorhanden sei. Das BMVI sei zudem bei der Umsetzung der europäischen Clean Vehicle Directive aktiv. Auch werde es eine neue Förderrichtlinie für ÖPNV-Busse geben. Neben der Nationalen Wasserstoffstrategie erarbeite die Bundesregierung ein Konzept für strombasierte und fortschrittliche biomassebasierte Kraftstoffe, um die großtechnische Erzeugung zu unterstützen. Neben Elektromobilität, Wasserstoff und E-Fuels könnten auch fortschrittliche Biokraftstoffe einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Hohe Erwartungen an Wasserstoff

An Wasserstoff als Energieträger für den Verkehrssektor habe das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) große Erwartungen, so **Dr. Winfried Horstmann**, Leiter der Abteilung Industriepolitik im BMWi. Der Bedarf werde nur zu einem begrenzten Teil aus heimischer Produktion gedeckt werden können, daher brauche Deutschland eine Importstrategie. Die internationale Vernetzung sei für den Energiebezug in Deutschland somit unabdingbar. »Die Wasserstoffstrategie der Bundesregierung wird wesentliche Weichenstellungen für eine verstärkte Nutzung von

Wasserstoff insbesondere in Industrie und Verkehr enthalten.« Wichtig sei auch der Masterplan Ladeinfrastruktur des BMVI, der sich in Umsetzung befinde.

»Das BMWi hat einen Vier-Stufen-Plan zur Bewältigung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie entwickelt. Neben den Schritten zur Überwindung der Corona-Krise geht es vor allem darum, den Wachstumsprozess der deutschen Wirt-

Erneuerbare Energien - Alles elektrisch?



Insbesondere in der Schiffs- und Luftfahrt sind alternative (flüssige) Kraftstoffe unverzichtbar

Quelle: DLR

schaft durch ein Fitness-Programm zu unterstützen. Dafür müssen unter anderem die steuerlichen Rahmenbedingungen für die Unternehmen verbessert, die Energie-

die Lieferketten für den Hochlauf wiederherzustellen, die Unternehmen wirtschaftlich zu stabilisieren und die Märkte wieder anzuregen.« Dabei sei ein besonderes

»Insbesondere gilt es, den Wachstumsprozess der deutschen Wirtschaft durch ein Fitness-Programm zu unterstützen.«

Dr. Winfried Horstmann

kosten gesenkt, Planungs- und Genehmigungsverfahren vereinfacht, Bürokratie weiter abgebaut und die Technologieförderung weiterhin auf hohem Niveau gefahren werden«.

Risiko und Chance für den Automobilsektor

»Die Gleichzeitigkeit von Corona-Krise und klimapolitischer Transformation ist eine Herausforderung, aber auch eine Chance für den Automobilsektor«, eröffnete **Dr. Mike Reichert**, Director Government Relations, Daimler AG, seinen Vortrag. »Die Wirtschaftsleistung schrumpft durch die Corona-Auswirkungen sowohl in Deutschland als auch im globalen Maßstab deutlich und der Pkw- sowie Nutzfahrzeugabsatz verzeichnet einen Rückgang im zweistelligen Bereich.« Als sehr gut und wichtig wertete Reichert deshalb die schnell eingeleiteten Unterstützungsmaßnahmen der Bundesregierung. »Jetzt geht es darum,

Augenmerk auch auf die Zulieferindustrie zu richten, die sich in einer besonders schwierigen Lage befinde. Ein mögliches Stützungsprogramm des Bundes für den Automobilsektor müsse schnell und unkompliziert wirken und einen breiten konjunkturellen Effekt erzielen. Die Nationale

»Jetzt geht es darum, die Lieferketten für den Hochlauf wiederherzustellen, die Unternehmen wirtschaftlich zu stabilisieren und die Märkte wieder anzuregen.«

Dr. Mike Reichert

Wasserstoffstrategie sei für Nutzfahrzeuge über 12 t mit Option Wasserstoff/Brennstoffzelle sehr wichtig, erklärte Reichert.

Alle Optionen nötig, um CO₂ zu reduzieren

Die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors bewegten sich in Deutschland vor der

Corona-Krise annähernd auf dem gleichen Niveau wie im Jahr 1990. Daran zeige sich, dass die Lösung nicht mit einer einzigen Technologie erreicht werden könne, erläuterte **Dr.-Ing. Christoph Arndt**, Institut für Verbrennungstechnik, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Nötig seien alle Optionen. Selbst wenn die Batterieelektrik eine sehr wichtige Rolle spiele, würden für den Straßenverkehr auch andere Antriebsformen und Kraftstoffe benötigt. Für den Luftverkehr und die Schifffahrt seien flüssige bzw. gasförmige Kraftstoffe unverzichtbar.

Nach Einschätzung von Arndt werde Wasserstoff eine wichtige Rolle einnehmen: als Stromspeicher, für Brennstoffzellen im Verkehr oder auch als Zwischenprodukt für E-Fuels. Arndt bestätigte die Einschätzung, dass die notwendigen Mengen durch eine Produktion in Deutschland alleine nicht zu decken seien. So wären mit der Erzeugung von 190 Petajoule PtL-Kraftstoffe im Jahr 2030 nur zehn Prozent des voraussichtlichen Bedarfs in Deutschland gedeckt. Und auch davon sei Deutschland momentan weit entfernt.

Insgesamt müssten laut Arndt wichtige Fragen geklärt werden, die im Zusammenhang mit einer künftigen Wasserstoffwirtschaft und E-Fuels für den Verkehrssektor stehen: Sektorenkonkurrenz, Preise, Speicherfunktion, schnelle industrielle Demonstration für die Technologieführerschaft, Nutzerakzeptanz und Versorgungs-

infrastruktur, Co-Optimierung von Antrieb und Kraftstoff. Im regulatorischen Bereich müssten die RED II umgesetzt, der EE-Stromanteil erhöht, die Anrechnung von E-Fuels und Wasserstoff bei den Klimazielen sichergestellt, die Maut entsprechend differenziert und insgesamt Investitionssicherheit geschaffen werden. ■



© MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH

Ausbildung von Triebfahrzeugführern – erst recht in Coronazeiten

Das DVF-Mitglied MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH ist 1999 mit dem Ziel gegründet worden, Fachkräfte, u. a. Lokführer, für den sich entwickelnden Wettbewerb im Eisenbahnmarkt zur Verfügung zu stellen. Mittlerweile ist die MEV fester Bestandteil der TEX -Gruppe www.tex-holding.com, die als Anbieter von Dienstleistungen für Eisenbahnen über 1200 Mitarbeiter in Deutschland, Niederlande, Österreich und der Schweiz beschäftigt. Wie sichert ein so großes Unternehmen in einer schwierigen Corona-Lage die Ausbildung von Lok-Führern?

2007 hat die MEV in Deutschland mit der qualifizierten Aus- und Weiterbildung von Lokführern und Wagenmeistern begonnen. Heute bietet die Gruppe unter dem Namen TEX Rail Training in den vier Ländern entsprechende Qualifizierungen auch für seine Kunden an.

»Die Corona Pandemie mit ihren Folgen ist noch immer eine riesige Herausforderung für die Durchführung einer durchgängigen und erfolgreichen Ausbildung«, sagt MEV-Geschäftsführer **Marc Giesen**. »Der Lehrplan ist einzuhalten und Prüfungen sind in engen Zeitfenstern durchzuführen. Die praktische Ausbildung auf der Infrastruktur und auf dem Fahrzeug muss absolviert werden.«

Und das alles unter den Bedingungen von Kontaktsperre und Hygienemaßnahmen, weniger Güterverkehr sowie verständlichen Ängsten von Ausbildungsloführern, einen Azubi auf dem Führerstand mitzunehmen.

Der Krise mit Kreativität begegnen

Mit Engagement und Initiative, mit Kreativität und Hartnäckigkeit aber auch mit Unterstützung und pragmatischen Heran-

»Wir konzipieren eine qualitativ hochwertige Ausbildung, die modernste Lehr- und Lernmethoden einschließt.«

Marc Giesen

gehen der Partner in den Behörden und der Kundschaft ist es den MEV Lokführerschulen gelungen, den Lehrbetrieb nach kurzer Unterbrechung zeitnah wieder aufzunehmen. Die Ausbildungsmodule konnten sehr schnell an die Ansprüche eines effektiven Online-Lernens angepasst werden. Die weiterentwickelte Lernplattform und der Online-Test zur Wissenskontrolle sind praxistauglich.

Die Ausbildung wurde als Online-Unterricht wieder aufgenommen, wobei ein

Trainer direkt über das Tablet mit den Auszubildenden verbunden war. Ergänzende Themen wurden durch die Lehrgangsteilnehmer im Selbststudium zu erarbeitet.

Das Nadelöhr: Durchführung von Praxisfahrten

Auch für das Durchführen von Praxisfahrten fand die MEV eine Lösung: Simulatoren kamen vermehrt zum Einsatz, an denen die Azubis neben der Handhabung der Bedienelemente auch spezielle Zugsicherungssysteme zu beherrschen lernten. In begrenztem Umfang konnten sie zudem Strecken und Ortskunde erwerben. Mittlerweile sind 17 Simulatoren im Einsatz und die Nutzung elektronischer Unterrichtsmaterialien ist zum Standard gewor-

den. Die realen Fahrten auf dem Schienenfahrzeug ersetzen diese Übungen nicht.

Die Erfahrungen bei der Durchführung des Online-Unterrichtes fließen unmittelbar in die weitere Entwicklung digitaler Lernmethoden ein und bestimmen so den zukünftigen Ausbildungsstandart. Über 30 festangestellte Trainer und Ausbilder sowie zwei Fachpädagogen sorgen allein bei MEV in Deutschland dafür, dass die Auszubildenden praxistauglich und erfolgreich ausgebildet werden. ■



© Oliver Roesler

3-Säulen-Strategie für die deutsche Wirtschaft

Das Deutsche Verkehrsforum hat in einem Schreiben an das Corona-Kabinett der Bundesregierung eine 3-Säulen-Strategie für einen planvollen Hochlauf der deutschen Verkehrswirtschaft gefordert. Es gilt, schon jetzt langfristige Maßnahmen zu planen und umzusetzen und nicht nur die kurzfristigen im Auge zu behalten.

»Wir müssen den aktuellen Hochlauf und langfristige Maßnahmen vordenken und jetzt umsetzen, auf mögliche weitere Infektionswellen kurzfristig reagieren können und gleichzeitig unsere Wirtschaft für die Zukunft stärken. Unsere 3-Säulen-Strategie sieht daher vor, erstens, die Lebensadern offen zu halten, denn Mobilität und Logistik haben für den Neustart der Wirtschaft eine Schlüsselfunktion. Zweitens, die Mobilitätswirtschaft weiterhin zu stabilisieren, denn sie gehört zu den Sektoren, die von den Einschränkungen am schwersten negativ betroffen ist. Und schließlich drittens, bereits jetzt Voraussetzungen zu schaffen, um die Unternehmen des Mobilitäts- und Logistiksektors zukunftssicher aufzustellen und damit die gesamte Wirtschaft gestärkt aus der Krise hervorgehen zu lassen«, umreißt der DVF-Präsidiums-vorsitzende **Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner** die Forderungen.

Mobilität ist das Rückgrat der Wirtschaft
Funktionierende Verkehrs- und Warenströme sind das Rückgrat der deutschen

Wirtschaft. Die gesamte Branche hat in den vergangenen zwei Monaten unter Hochdruck daran gearbeitet, die Lebensadern offen zu halten, die Versorgung der Bevölkerung sicherzustellen und ganz besonders die systemrelevanten Arbeitnehmer an ihren Einsatzort zu bringen. Das ist gelungen, weil alle an einem Strang gezogen haben.« Diese Zusammenarbeit müsse jetzt fortgesetzt werden, um mit den dyna-

»Die Politik hat es in der Hand, mit zügigem Handeln und einer verbindlichen Haushaltsplanung weiterhin die richtigen Signale zu setzen.«

Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner

mischen Anforderungen der schrittweisen Öffnung der Wirtschaft und Lebensbereiche umzugehen.

»Der Hochlauf kann nur gelingen, wenn die Unternehmen mit ihren Liquiditätspässen und Deckungslücken nicht alleine gelassen werden. Es geht ganz konkret um eine Verlängerung und Optimierung

der Krisenwerkzeuge wie Steuerstundung und Kurzarbeitergeld. Ebenso müssen endlich durchgehend Fastlanes an den Grenzen dafür sorgen, dass Waren- und Fernpendlerströme nicht mehr unterbrochen werden.«

Langfristig wirkende Maßnahmen heute beginnen

»Im Rahmen unserer Drei-Säulen-Strategie geht es jetzt aber auch darum, neben kurzfristig greifenden Instrumenten schon heute auch die langfristig wirksamen Maßnahmen anzuschieben, um die Rahmenbedingungen von morgen zugunsten unserer Unternehmen innovations- und investitionsfreundlich zu gestalten. Digitalisierung und Infrastruktur sind hierfür wichtige Bereiche, in denen die Investitionen weiter hochlaufen müssen. Die Wirtschaft braucht mehr denn je klare Perspektiven und Verbindlichkeit und die Politik hat es in der Hand, hier mit zügigem Handeln und einer verbindlichen Haushaltsplanung weiterhin die richtigen Signale zu setzen«, so Klinkner weiter. »Das vom DVF geforderte Fondsmodell nach Schweizer Vorbild für Investitionsmittel für die Infrastruktur ist heute aktueller denn je. Damit würde die Politik Planungssicherheit für die Mobilitätsbranche schaffen.«

Die 3-Säulen-Strategie des DVF zielt darauf ab, die Mobilitätswirtschaft mittels ineinandergreifender Maßnahmenbündel mit

unterschiedlichen Wirkhorizonten ganzheitlich zu stärken, in ihrer Funktion zu unterstützen und den Standort Deutschland auch für die Zeit nach der Corona-Krise wettbewerbsfähig aufzustellen. Die einzelnen Maßnahmen sind im Detail auf den Internetseiten des DVF unter **lebensadernoffenhalten.de** oder **www.verkehrsforum.de** abrufbar. ■