

Offener Welthandel ist das Fundament für die Transportwirtschaft

Europa muss auf wichtigen Zukunftsfeldern
die eigene Wettbewerbsfähigkeit
stärken · Seite 2



Seite 5 Wir brauchen einen Digitalpakt für intelligente Mobilität

Seite 7 Wettbewerbsfähigkeit der Schiene muss gestärkt werden

Seite 10 Binnenschifffahrt für Klimaschutz unverzichtbar!

Seite 12 Neue Mitglieder im DVF

Seite 12 Brexit - Auswirkungen auf die Handelsbeziehungen

Seite 14 Für Mobilitätswende ist überall schnelles Internet nötig

Seite 15 DVFrage nach: Interview mit Uwe Brinks, CEO DHL Freight

Seite 16 Bundestagswahl: Verkehrspolitische Agenda 2021plus

Editorial

Zurück zur Weltwirtschaft

Die Weltwirtschaft kommt besser als erwartet durch die Corona-Krise – wengleich mit erheblichen regionalen und sektoralen Unterschieden. So hat der digitale Handel einen großen Schub erfahren, im Gegensatz zum internationalen Passagierflugverkehr. Im laufenden Jahr rechnen IMF und OECD mit einem globalen Wachstum von 5,5 Prozent. Die Aussetzung der US-Strafzölle im Flugzeugbau wie auch das 1,9 Billionen Dollar große US-Konjunkturpaket hellen die wirtschaftliche Perspektive auf. Dennoch bleibt die Corona-Pandemie ein Risikofaktor für die Weltwirtschaft.

Mit Blick auf die Europäische Union müssen wir daran arbeiten, die corona-bedingten faktischen Grenzsicherungen zwischen den Mitgliedstaaten abzubauen. Die Offenheit des Binnenmarktes ist existenziell für Unternehmen und Bevölkerung. Auch treten nun trotz eines 1.200 Seiten umfassenden Partnerschaftsabkommens mit Großbritannien die Folgeprobleme des Brexits zutage. Beide Seiten müssen daran arbeiten, den Vertrag zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich seinem Geist nach umzusetzen.

Die Abkommen der EU mit China und Südamerika sind eine schwierige und anspruchsvolle Aufgabe, denn es gilt eine Balance zwischen Marktöffnung, gleichen Wettbewerbsbedingungen, Nachhaltigkeit und fairen Sozialstandards zu finden. Eines ist dabei klar: Abschottung und Protektionismus bringen keine Wirtschaftsregion voran.



Daher plädiert das DVF für einen offenen Welthandel mit gerechten Regeln, die den Unternehmen helfen, aber auch unseren Lebensraum und die Menschen schützen.

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



Offener Welthandel ist das Fundament für die Transportwirtschaft

Für den Welthandel bringt das Jahr 2021 neue Chancen, aber auch große Unsicherheiten. Nach dem Amtswechsel in den USA stehen die Zeichen im transatlantischen Verhältnis auf Kooperation. Gleichzeitig hält die Corona-Pandemie viele Länder noch fest im Griff. Nach dem Grenzchaos zwischen Großbritannien und der EU besteht Gefahr für die Lieferketten – auch innerhalb der EU. Das Fazit der Diskussion zwischen Unternehmern, Politikern und Interessenvertretern lautet: Protektionismus ist keine Lösung – doch wie der Weg zurück zum Welthandel aussieht, darüber herrschen unterschiedliche Ansichten.

DVF-Präsidenten **Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner** begrüßte die neue EU-Handelsstrategie und forderte, dass Europa auf wichtigen Zukunftsfeldern die eigene Wettbewerbsfähigkeit stärken müsse:

»Keine andere Branche hängt so direkt vom Welthandel ab wie die Transportwirtschaft. Corona hat große Herausforderungen für die Lieferketten mit sich gebracht. Aber die globale Arbeitsteilung wird erhalten bleiben. Durch neue politische Rahmenbedingungen entstehen gegenwärtig neue Chancen für die Handelspolitik. Diese Chancen sollte Europa nutzen und sich aktiv für offene Märkte einsetzen. Gleichzeitig müssen wir darauf achten, dass wir bei der Infrastruktur, der Digitalisierung und der Beteiligung unserer Industrie an technologischen Zukunftsthemen und großen Aufträgen konkurrenzfähig bleiben.«

Klinkner fügte hinzu, dass die Grenzen innerhalb der EU wieder vollständig geöffnet werden müssten. Der Binnenmarkt sei existenziell für die Unternehmen und die Bevölkerung. »Mit den Corona-Schutzmaßnahmen sind faktische Grenzsicherungen entstanden. Es ist an der Zeit, dass die EU-Mitgliedstaaten zu Verlässlichkeit und koordinierter Vorgehensweise zurückkehren.«

Die europäische Handelsstrategie

Rupert Schlegelmilch, Acting Deputy Director-General, DG Trade, Europäische Kommission, erläuterte die neue Handelsstrategie der EU-Kommission. Die Strategie sei das Ergebnis eines intensiven Dialogs mit den Mitgliedstaaten, der Wirtschaft und der Zivilgesellschaft. Oberste Prämisse der EU bleibe die Offenheit des Handels,

die Kooperation und möglichst multilaterale Regeln. Hinzu kämen Nachhaltigkeit und Durchsetzungsstärke als wichtige Pfeiler.

»Für die Beibehaltung der industriellen Wertschöpfung in Deutschland und Europa und für einen weiterhin leistungsfähigen öffentlichen Verkehr sind entsprechende Infrastrukturen und Produktionsstätten vor Ort notwendig.«

Helge Förster

Mit dem Leitbild der strategischen Autonomie sei keine Abkopplung oder Autarkie gemeint. Eine generelle Tendenz der Industrie zu Reshoring sah Schlegelmilch nicht. Unabhängig davon müsse Europa jedoch unter industriepolitischen Gesichtspunkten in wichtige Technologien investieren, um wettbewerbsfähig zu sein, ein Beispiel sei die Batterieallianz. Die EU-Handelsstrategie stelle drei Hauptziele für die Handelspolitik heraus:

- Unterstützung der wirtschaftlichen Erholung von der COVID-19-Pandemie und des grundlegenden Wandels der europäischen Wirtschaft im Einklang mit dem ökologischen und digitalen Wandel.
- Gestaltung und Modernisierung der Regeln für den internationalen Handel und Reform der WTO.
- Stärkung der Fähigkeit, als Europäische Union eigene Interessen zu verfolgen und eigene Rechte besser durchzusetzen.

Kritik an der EU-Handelspolitik äußerte die EU-Abgeordnete **Anna Cavazzini MdEP**, Vorsitzende des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz; Greens/EFA: »Die EU muss ihre Politik an die größten Herausforderungen unserer Zeit anpassen, allen voran die Bewältigung der Klimakrise. Die neue, grüne Rhetorik der EU-Kommission für eine europäische Handelspolitik weist in die richtige Richtung. Allerdings

O. (v. l.): Dr. Haidinger; Dr. Scheel; Dr. Heike van Hoorn, DVF-Geschäftsführerin; Förster; Moderatorin Julia Löhr, Wirtschaftskorrespondentin, Frankfurter Allgemeine Zeitung; Dr. Florian Eck, DVF-Geschäftsführer

Dr. Arnt Vespermann

sollte eine nachhaltige Handelspolitik auch die bestehenden und bereits ausverhandelten Abkommen auf den Prüfstand stellen,

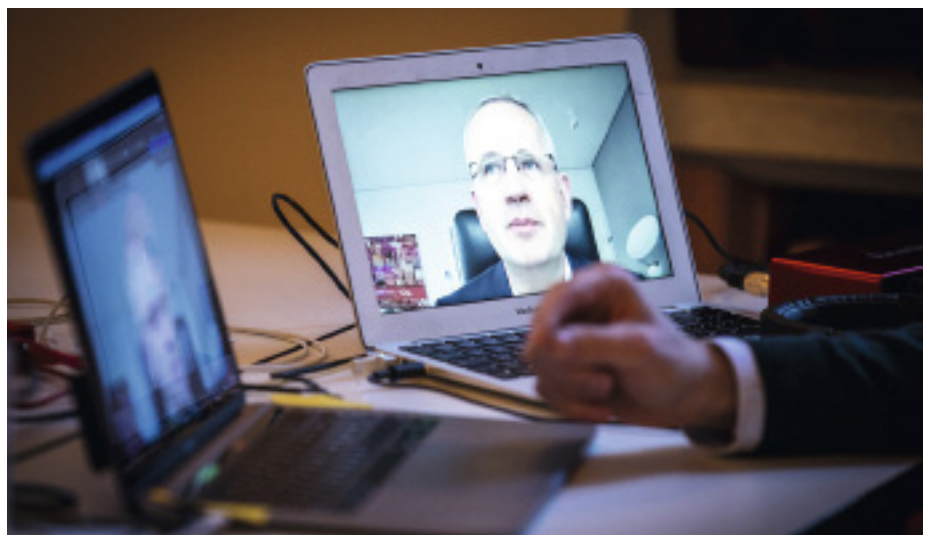
um sie mit den Klimazielen in Einklang zu bringen. Sonst werden die vielen klimaschädlichen Abkommen auf Jahrzehnte unberührt fortbestehen.« Darum dürfe das MERCOSUR-Abkommen so nicht umgesetzt werden.

Local Content in Ausschreibungen

Vor zunehmendem Protektionismus außerhalb der EU warnte **Helge Förster**, Geschäftsführer, HÜBNER GmbH & Co. KG, als Vertreter des deutschen Mittelstands. Dieser äußere sich in hohen Lokalisierungs-

anforderungen und führe zur Abwanderung von Arbeitsplätzen, die nicht mehr rückverlagert werden. »Für die Beibehaltung der industriellen Wertschöpfung in Deutschland und Europa und für einen weiterhin leistungsfähigen öffentlichen Verkehr sind entsprechende Infrastrukturen und Produktionsstätten vor Ort notwendig. Dafür müssen dringend stärkere Anforderungen an Local Content in den hiesigen Ausschreibungen formuliert werden – wie es andere Länder bereits machen. Nur so lässt sich ein weiterer Abfluss von industriellem Know-how und Arbeitsplätzen hierzulande verhindern.«

Dr. Kurt-Christian Scheel, Geschäftsführer, Verband der Automobilindustrie (VDA) begrüßte die neue Handelsstrategie der EU-Kommission – diese dürfe jedoch nicht zu protektionistischen Maßnahmen führen. Daher müssten für jede neue Maßnahme die gesamten Folgen in Betracht gezogen werden. »Wir erleben derzeit einen Hoffnungsdimmer für die interna-



tionale Kooperation. Mit dem neuen US-Präsidenten sollte die Zusammenarbeit der EU mit den USA wieder entspannter vertieft werden können.«

Produktiven Dialog weiterführen

Die Zukunft der Luft- und Raumfahrtindustrie hängt von einem regelbasierten weltweiten Handel ab. Für ein weltweit tätiges Unternehmen wie Boeing, das Kunden in mehr als 150 Ländern unterstützt, sind

»Die weltweite Erzeugung nachhaltiger Energieträger ist eine echte win-win Situation.«

Dr. Kurt-Christian Scheel

Freihandelsabkommen enorm wichtig.

Dr. Michael Haidinger, President, Boeing Deutschland GmbH, dazu: »Als globales Unternehmen arbeiten wir ständig in sehr unterschiedlichen geopolitischen Konstellationen und wir begrüßen jede Initiative, die Freihandel und einen fairen Wettbewerb fördert.« Es sei von entscheidender Bedeutung, dass die politischen Entscheidungsträger weiterhin einen produktiven Dialog führen, um Handelsdifferenzen zu lösen und die gegenseitigen wirtschaftlichen Vorteile einer starken und erfolgreichen Luft- und Raumfahrtindustrie hervorheben. »Insofern begrüßen wir die gegenseitige Aussetzung der Strafzölle zwischen den USA und der EU für 4 Monate, um in dieser Zeit eine endgültige Lösung im langjährigen Streit um Flugzeugsubventionen zu finden.«

Auf dem Weltmarkt in der Seeschifffahrt zeichne sich aktuell folgendes Bild, so **Dr. Arnt Vespermann**, Sprecher der Geschäftsführung, Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft A/S & Co KG (Maersk Gruppe), DVF-Präsidiumsmitglied: »Die Reedereien tun seit Wochen alles, um ausreichend Leercontainer und Schiffskapazitäten dorthin zu bringen, wo diese oft überraschend und sehr kurzfristig benötigt werden. Experten erwarten

eine gewisse Trendumkehr, sobald die Pandemie besiegt ist und die Menschen ihren Nachholbedarf für Dienstleistungen wie Reisen, Restaurantbesuche, Kino und Konzerte befriedigen können. Dann könnte sich die Nachfrage nach Konsumartikeln abschwächen, die derzeit verstärkt in unseren Containern gefahren werden.«

Handelsabkommen zwischen EU, China und Mercosur

Zum EU-Mercosur-Abkommen sei die Position des EU-Parlaments klar, erläuterte Cavazzini: Es könne so, wie es sei, nicht ratifiziert werden. Die Nachhaltigkeitsstandards im Abkommen seien »zahnlos«, die negativen Auswirkungen auf Menschen, Wälder und Klima seien unumkehrbar. »Wir Grüne sind der Ansicht, dass das Abkommen neu verhandelt werden muss,

damit Nachhaltigkeitsbelange angemessen darin verankert werden können. Mit dem Abkommen mit China verhält es sich ähnlich: Die EU-Kommission hat ihre alten Fehler wiederholt und im Eiltempo ein Abkommen abgeschlossen, das keine sanktionierbaren Standards zu Menschen- und Arbeitsrechten enthält.«

Scheel hingegen äußerte die Hoffnung, dass man mit dem Investitionsabkommen zwischen der EU und China einem »Level Playing Field« erheblich näherkomme. »Auch das Abkommen mit dem MERCOSUR ist wichtig und sollte schnell ratifiziert werden. Weitere Freihandelsabkommen mit Ländern des ASEAN und Indien müssen folgen. Gerade die Automobilindustrie ist weltweit vernetzt und hochgradig arbeitsteilig organisiert. Wir setzen deswegen auf freien und fairen Handel auf der Basis multilateraler oder bilateraler Abkommen. Das stärkt den Wohlstand für alle.«

Den Blick auf den heimischen Markt gerichtet, sagte Vespermann: »Antwerpen wie auch Rotterdam sind sehr produktive und effiziente und damit für Reedereien günstige Häfen, die über hervorragende Hinterlandverbindungen bis tief in den deutschen Markt verfügen. Transporte finden in vielen Fällen per umweltfreundlichem Binnenschiff statt. Wenn man dann noch Umschlagbetriebe vorfindet, die zum Beispiel auf verderbliche Waren wie gekühlte Früchte spezialisiert sind, sind das aus Reeder-Sicht sehr überzeugende Argumente. Die deutschen Wettbewerber sollten dies genau analysieren und entsprechend antworten.« ■



(v. l.) Löhr; Förster; Dr. Haidinger und Dr. Scheel



Wir brauchen einen Digitalpakt für intelligente Mobilität

Die Zukunft der Mobilität ist intelligent und vernetzt. Schon heute können sich Nutzer mit wenigen Klicks am Smartphone über Verkehrsverbindungen informieren, sie buchen, bezahlen und das Ticket speichern. In der Logistik sorgen elektronische Dokumente und eine zuverlässige Informationskette für eine bedarfsgerechte Steuerung der Warenströme und eine bessere Kombinierbarkeit verschiedener Verkehrsträger. Dennoch scheint es, Deutschland komme über den Projektstatus nicht hinaus. Auf der DVF-Veranstaltung loteten Experten die Gründe dafür aus und zeigten Verbesserungsvorschläge.

»In der öffentlichen Wahrnehmung findet die Innovation für intelligente Mobilität im Ausland statt. Der Eindruck täuscht, vieles davon ist Made in Germany. Deutschland ist in vielen Entwicklungsbereichen Vorreiter. Wir sind nur leider in Deutschland keine Umsetzungsweltmeister bei der Digitalisierung des Verkehrssektors. Das muss sich ändern! Dafür brauchen wir jetzt einen Digitalpakt für Mobilität, der die Finanzierung sicherstellt und alle Partner zur Umsetzung verpflichtet«, sagte **Agnes Heftberger**, Mitglied der Geschäftsführung, IBM Deutschland GmbH, bei der DVF-Veranstaltung.

Die Bausteine für die Digitalwende im Mobilitätsbereich seien vorhanden. Allerdings hänge es nicht nur an der Umsetzung, sondern auch an den Grundlagen dafür, wie beim mobilen Datennetz. Laut Heftberger muss zumindest ein flächen-

deckendes 4G Netz aufgebaut werden.

»Ferner braucht es eine Datenverfügbarkeit in ausreichender Qualität. Und beim Rechtsrahmen ist leider auch noch Nachholbedarf: So kann es nicht sein, dass die Zulassung

»Deutschland muss bei der Digitalisierung des Verkehrssektors aus dem Projektstadium endlich zur breiten Umsetzung kommen.«

Agnes Heftberger

der digitalen Abrechnung von Ladesäulen in kommunalen Eichämtern hängen bleibt. Vor allem müssen wir die Akzeptanz bei den Menschen für digitale Lösungen erreichen. Bei der Umsetzung müssen alle an einem Strang ziehen!«

Projektdenken aufgeben - Umsetzung anpacken - Konjunkturimpuls setzen

»Der Einsatz des europäischen Zugbeeinflussungssystems ETCS auf der Neu-

(v. l.) Moderator Dr. Hendrik Wieduwilt; Dr. Heike van Hoorn, DVF-Geschäftsführerin; Dr.-Ing. Benz; Dr. Miethaner; Gelbhaar MdB und DVF-Geschäftsführer Dr. Florian Eck

baustrecke München-Berlin, das Projekt »Digitale S-Bahn Hamburg« oder das voll-digitalisierte Service-Center beim Rhein-Ruhr-Express zeigen, wie die Digitalisierung der Schieneninfrastruktur das Zugfahren pünktlicher, zuverlässiger und insgesamt besser macht«, erklärte **Andre Rodenbeck**, CEO Rail Infrastructure, Siemens Mobility GmbH. Die Technologien seien also vorhanden – jetzt müsse man gemeinsam die weitere Umsetzung angehen. »Wenn wir das Projekt »Digitale Schiene Deutschland« konsequent vorantreiben und alle Partner an einem gemeinsamen Zielbild eng zusammenarbeiten, können wir diese spürbaren Verbesserungen schnell auf allen Strecken erreichen. Nicht zuletzt können wir dadurch auch international Vorreiter werden und Impulse für Wachstum und Beschäftigung setzen.«

Heftberger: »Der Vorteil der Digitalisierung ist, dass die Projekte sofort konjunkturell wirken, bereits kurz- bis mittelfristig Effizienzvorteile schaffen und keine Planungs- und Genehmigungskapazitäten benötigen. Im Gegenteil: Die knappen Ressourcen in

den Unternehmen und Behörden werden eher entlastet. Damit sind Digitalisierungsmaßnahmen im Mobilitätssektor konjunkturell und strukturell die ideale Ergänzung zu den ebenso dringend notwendigen Infrastrukturinvestitionen. Deutschland darf diese Konjunktur- und Wachstumschancen nicht durch Untätigkeit verspielen.«

Aus Sicht von **Christa Koenen**, Vorsitzende der Geschäftsführung, DB System

GmbH, zahlt die Digitalisierung auch auf den Klimaschutz ein: »Ohne eine flächendeckende Digitalisierung werden wir unsere ehrgeizigen Ziele im Kampf gegen Klimawandel und Verkehrskollaps nicht erreichen können.«

Datenschutz und Verbraucherkomfort beim ÖPNV

Anne Grünkorn, Geschäftsführerin LogPay Mobility Services GmbH: »Durch digitale Verkaufskanäle wie Online-Ticketshops und vor allem ÖPNV-Apps können die Verbraucher bequem und einfach ihr Ticket oder Abo kaufen, das heißt: kein Anstehen in Schlangen vor Verkaufsstellen oder vor Automaten. Was noch in der ÖPNV-Branche fehlt, ist eine stärkere Vernetzung zwischen den Regionen und den urbanen Räumen in Deutschland – und das Angebot eines überschaubaren Ticket- und Tarifsortiments über alle digitalen Verkaufskanäle. Nach dem Motto: Weniger ist mehr. Das kostet auch weniger IT-Aufwand. Wichtig bei digitalen Verkaufsprozessen ist ein sicherer Bezahlprozess mit einem breiten Angebot an Zahlarten und hier ist Sicherheit gegen Datenklau und für Betrugsprävention sowohl für Verbraucher als auch für die Mobilitätsanbieter ein wesentlicher Parameter.«

Dem stimmte **Stefan Gelbhaar MdB**, verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu, auch er wünschte sich einen durchgehenden Fahrschein für die Nutzung des ÖPNV deutschlandweit: »Smart Ticketing über die 16 Bundesländer hinweg mit ihren vielen unterschiedlichen Verbundsystemen und Tarifstrukturen wäre eine echte Verbesserung für die Kunden und würde auch mehr Menschen zum ÖPNV führen. Um dieses Ziel zu erreichen, muss der Bund aktiv werden und die Beteiligten an einen Tisch holen.«

Autonom fahrende Fahrzeuge

Der Leiter der Abteilung Digitale Gesellschaft im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur **Dr. Tobias Miet-**
haner, war der Meinung, dass Deutschland ganz gut im Bereich der intelligenten

Mobilität aufgestellt sei. Mit dem Personenbeförderungsgesetz habe Deutschland etwa einen Rahmen für neue Mobilitätsdienste vorgelegt. Vor allem im Bereich des autonomen Fahrens sei Deutschland mit der Entwicklung eines entsprechenden Gesetzesrahmens weltweit an der Spitze. Miethaner betonte: »Neue Technologien benötigen die Akzeptanz durch die Bürger*innen. Hier sind wir gemeinsam als politische Entscheidungsträger und Industrie gefordert, die Menschen von neuen technologischen Lösungen zu überzeugen. Wir müssen den Menschen in den Mittelpunkt stellen. Wichtig sind der gesellschaftliche Dialog und die Bürgerbeteiligung bei digitalen Projekten. Wir wollen deshalb neue Technologien attraktiv für die Mobilitätsdienstleister machen, indem wir Anreize schaffen: Wir setzen zügig den nötigen Rechtsrahmen und unterstützen, wo erforderlich, durch Förderprojekte und Reallabore.«

Dr.-Ing. Michael Benz, geschäftsführender Gesellschafter, Benz + Walter GmbH, sagte, dass Innovationen, die sich heutzutage vor allem im Bereich der Digitalisierung abspielten, unbürokratisch und schnell unterstützt werden sollten. »Ein wesentliches Erfolgskriterium der Unternehmen des Silicon Valley ist der Leitsatz »Fail fast, fail often«. Als alte Ingenieursnation müssen wir daher auch Fehler zulassen und verstehen, dass diese nützlich für den Erfolg einer digitalen Lösung sind. Aber nur, wenn schnell nachgebessert wird.«

»Wir sollten in Aus- und Weiterbildung investieren und die so dringend benötigte Infrastruktur schaffen.«

Dr.-Ing. Michael Benz

Ähnlich sah den Unterschied bei der Entwicklungs- und Vermarktungsmentalität **Johann Jungwirth**, Vice President, Mobility-as-a-Service, Mobileye, An Intel Company. So sei man im Silicon Valley oder in Israel mutiger und kalkuliere Scheitern ein. Auch würde nicht so lange gewartet, bis das Produkt eine hundertprozentige Reife habe, sondern man probiere die Produkte schneller aus. Jungwirth lobte

den deutschen Gesetzesrahmen für das autonome Fahren und betonte den Vorteil von autonom fahrenden Autos. 94 Prozent der Unfälle seien auf menschliches Versagen oder Fehlverhalten zurückzuführen – mit einer neuen Technologie lasse sich deren Zahl drastisch reduzieren.

»Digitalisierung und neue Technik können viele Verkehrstote verhindern, entsprechende Technologien müssen rasch eingeführt werden. Allerdings müssen wir transparent erklären, warum wir etwas machen, was der Nutzen ist. So können wir Herzen und Verstand gewinnen und für Akzeptanz sorgen«, sagte der Bundestagsabgeordnete Gelbhaar.

Zuwenig Digitalisierung bei der öffentlichen Hand

Die öffentliche Hand habe genügend Spielraum, neue innovative Lösungen umzusetzen, so Benz. Die Herausforderungen lägen aber an anderen Stellen. So habe die öffentliche Hand kaum Ressourcen, entsprechende Mittel abzurufen.

»Einerseits besteht nicht genügend Wissen darüber, wie man die Mittel abrufen, andererseits beschäftigt man sich zu wenig mit Innovationen, da die Mitarbeiter immer tief im Tagesgeschäft stecken. Dazu kommt, dass kommunale Unternehmen oftmals den geforderten Eigenanteil bei solchen Projekten nicht aufbringen können.« ■

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



Parlamentarischer Staatssekretär Ferlemann bei seinem Vortrag und der Diskussion im DVF-Lenkungskreis Schienenverkehr

Wettbewerbsfähigkeit der Schiene muss gestärkt werden

Eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit der Schiene trägt auch zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele des Bundes bei. Beim Lenkungskreis Schienenverkehr sprach sich Staatssekretär Ferlemann daher für die Stärkung des Schienengüterverkehrs aus. Die Bundesregierung plane, die EEG-Umlage in Deutschland zu senken. In der Corona-Krise hat die Schiene ihre Verlässlichkeit bewiesen. Allerdings sank die Verkehrsleistung erheblich, zeigte Erhebungen der Bundesnetzagentur.

Der Vorsitzende des DVF-Lenkungskreises Schienenverkehr **Ronald Pofalla**, Vorstand Infrastruktur Deutsche Bahn AG, hat die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit als ein wichtiges Ziel der Branche benannt. Beständig hohe Investitionen in das Schienennetz seien die Basis für mehr Kapazität. Wenn die transportierten Mengen auf der Schiene wachsen sollen, müsse auch die Kapazität der Infrastruktur mit den steigenden Personen- und Güterverkehren Schritt halten. Gleichzeitig müsse in die Modernisierung investiert werden: »Mit dem Ausbau der Digitalen Schiene erhöhen wir die Kapazität, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Eisenbahnnetz. So prüfen beispielsweise Sensoren die Funktionstüchtigkeit von Weichen – Defekte können somit rechtzeitig erkannt und schnell behoben werden. Davon profitieren alle, sei es der Personen- oder der Güterverkehr auf der Schiene. Für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Fahrgäste wird sich das Angebot verbessern.«

Am DVF-Lenkungskreis Schienenverkehr nahm auch der Parlamentarische Staats-

sekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur **Enak Ferlemann** **MdB** teil. Der Staatssekretär sagte, dass gerade während der Corona-Pandemie der Schienengüterverkehr bewiesen habe, dass auf ihn Verlass sei. »Dazu wollen wir den Schienengüterverkehr weiter stärken und

»Der Schienengüterverkehr soll auch nach den Corona-Lockdowns problemlos versorgungsrelevante Güter grenzüberschreitend und zuverlässig transportieren.«

Enak Ferlemann MdB

die EEG-Umlage in Deutschland senken sowie die Digitale Automatische Kupplung europaweit einführen.«

80 Millionen Euro für Anlagenpreisförderung

Ferlemann zeigte sich zufrieden mit der Zustimmung des Haushaltsausschusses zur mehrjährigen Projektfinanzierung und Anlagenpreisförderung. Letztere konnte im Jahr 2020 mit einem Volumen von 40 Millionen Euro nicht mehr ausgereicht werden

und erhalte nun 80 Millionen Euro im Jahr 2021. Nach Notifizierung der Förderrichtlinie sei die Gleisanschlussförderung erweitert worden, etwa um die Förderung von Ersatzinvestitionen inklusive Anschlussweiche, multifunktionale Anlagen, Anbindung von Logistikzentren und Gewerbegebieten ans Gleis und Industriegleise, eine Planungspauschale und neue Fördersatzte und -quoten. Außerdem sei eine Kombination der Landes- mit Bundesmitteln möglich und der Mittelansatz sei von 14 auf 34 Millionen Euro gesteigert worden.

2020 rund 21 Milliarden Pkm im Fernverkehr weniger

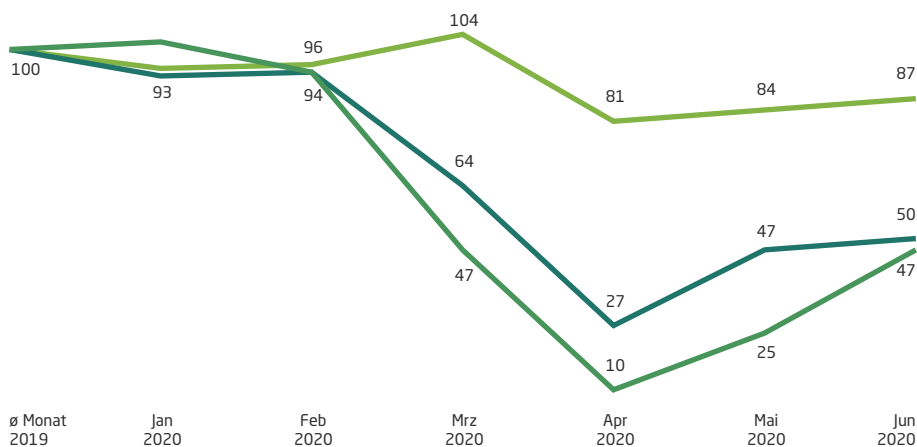
Die Bundesnetzagentur (BNetzA) habe eine Sondererhebung zu den Auswirkungen der COVID-19 Krise durchgeführt. 2020 sei die

Verkehrsleistung teils erheblich verringert worden, nach vorläufigen Schätzungen im Fernverkehr um 21 Milliarden Personenkilometer (Pkm) und im Schienenpersonennahverkehr um 25 Milliarden Pkm. Einen geringeren Rückgang der Verkehrsleistung verzeichnete der Schienengüterverkehr mit rund 10 Prozent. **Prof. Dr. Karsten Otte**, Leiter Abteilung Eisenbahnregulierung, Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen, erklärte, dass anders als im Personenver-

Eisenbahnverkehrsunternehmen-Verkehrsleistung

Personen- bzw. Tonnenkilometer in Prozent

■ Verkehrsleistung SPNV ■ Verkehrsleistung SPFV ■ Verkehrsleistung SGV



Quelle: Prof. Dr. Karsten Otte © Bundesnetzagentur

Hinweis: in späteren Veröffentlichungen weichen die Werte aufgrund von Aktualisierungen leicht ab

kehr die Betriebsleistung des Netzbetreibers um verhältnismäßig geringe 5 Prozent zurückgegangen sei, weil die Züge weiter fahren, wenn auch mit deutlich weniger Fahrgästen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) hätten in 2020 hohe Einnahmeverluste zu verzeichnen.

Auswirkung der Corona-Pandemie im öffentlichen Nahverkehr

Mit dem Rückgang der Fahrgastzahlen gingen auch die Fahrgeldeinnahmen der Nahverkehrsunternehmen zurück. Geschätzt 300 Millionen Euro pro Monat im Jahr 2020 (ohne die zweite Infektionswelle). Für 2021 wird mit Einnahmerückgängen von 3,5 Milliarden Euro gerechnet. Laut **Lea Regling**, Beraterin, KCW GmbH Stra-

tegie- und Managementberatung, habe der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) weitere Belastungen wie erhöhte Hygieneanforderungen oder coronabedingte Personalausfälle zu stemmen. Zudem verändere mittelfristig mehr Homeoffice-Tätigkeit die ÖPNV-Nutzung und es zeichne

»Für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Fahrgäste wird sich das Angebot verbessern.«

Ronald Pofalla

sich eine angespannte Lage der kommunalen Haushalte ab. Daher benötige laut Regling der ÖPNV im Jahr 2021 in jedem Fall weitere Finanzmittel. Für eine rechtskonforme Umsetzung sollte auf eine ein-

fache Abwicklung auf Seiten der Aufgabenträger geachtet werden und Hilfestellungen für diejenigen Aufgabenträger geleistet werden, die personell und/oder fachlich schlechter aufgestellt seien.

Forschung im Bereich Schiene gestartet

Das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) beim Eisenbahn-Bundesamt hat aktuell rund 30 Projekte angestoßen. Eines davon entwickelt eine Methode, um den zukünftigen Personalbedarf in der Bahnbranche ableiten zu können. Die Erfassung der aktuellen Altersstruktur und des Fachkräftebedarfs der Branche bilden die Basis. Ein Abgleich mit den Ausbildungsmöglichkeiten soll potenzielle Lücken aufzeigen, erklärte die DZSF-Direktorin **Prof. Dr. Corinna Salander**.

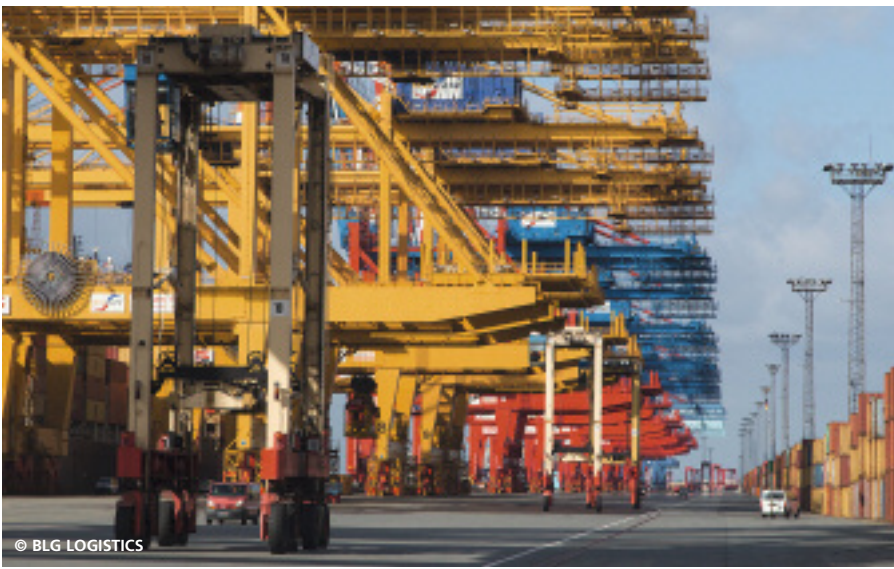
Sie bezeichnete die Tendenz zur Kürzung von Ausbildungsmöglichkeiten als bedenklich.

So soll die Professur im Eisenbahnwesen an der BTW nicht wiederbesetzt werden, obwohl sich im aktuellen Semester eine

hohe Anzahl Studierender eingeschrieben hätte. Weitere Themen aktueller Projekte seien die konzeptionelle Untersuchung der Kosten beim Bau und Betrieb von Nebenstrecken, die Nutzung von ETCS und DSTWs auf Nebenbahnen, die Prüfung alternativer Stoffe oder Verfahren für Glyphosat, Tank- und Ladeinfrastrukturkonzepte oder Schnittstellen zur Vereinheitlichung von Wasserstofftankstellen. Letzteres betreffe den Bereich der Normung. Dort wolle das DZFS dazu beitragen Regelwerke und Normen zu vereinfachen, um ein kostengünstigeres und klimafreundliches System Bahn zu unterstützen. ■



(v. l.) Dr. Heike van Hoorn, DVF-Geschäftsführerin, Prof. Dr. Salander, Prof. Dr. Otte



Häfen konsequent klimaneutral und wettbewerbsfähig aufstellen

Corona-Lockdowns, Schwächephase im Welthandel, Strukturwandel im Automobilsektor, bei Kohle und Stahl, wachsende Anforderungen durch Klimaschutz und Digitalisierung – es gibt keinen Mangel an Herausforderungen für die deutschen Häfen. Der Lenkungskreis Häfen/Schifffahrt des Deutschen Verkehrsforums hat sich in einer digitalen Sitzung mit Vertretern von Bund und Ländern über die Zukunftsstrategie für den Sektor ausgetauscht.

Frank Dreeke, Präsidiumsmitglied des DVF und Vorsitzender des Vorstands der BLG Logistics Group, sagte: »Wir erwarten im Jahr 2021 einen deutlichen Wiederaufschwung beim Transportaufkommen. Die deutschen Seehäfen sind gut aufgestellt. Aber der Wettbewerb verschärft sich weiter – nicht nur innerhalb der Nordrange, sondern auch mit Häfen im angrenzenden Ostseeraum und im Mittelmeer, wo sich internationale Investoren mit beträchtlichen Mitteln und politischer Unterstützung engagieren. Darum müssen wir an der Leistungsfähigkeit unserer Hafenstandorte weiterarbeiten – bei der Digitalisierung und beim Klimaschutz, aber auch beim Thema Verkehrsanbindungen.«

Die Fahrrinnenanpassung der Außenweser und die Weiterentwicklung der bereits älteren Teile des Bremerhavener Containerterminals bezeichnete **Dr. Claudia Schilling**, Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Senatorin für Justiz und Verfassung der Freien Hansestadt Bremen, als Schlüssel-

projekte. Sie plädierte außerdem für eine Neuauflage des Sofortprogramms Seehafen-hinterlandverkehr durch den Bund und die Deutsche Bahn: »Bremerhaven ist als klassischer Eisenbahnhafen sehr stark aufgestellt. Die Abwicklung des Hinterlandverkehrs auf der Schiene bringt große Vorteile beim Klimaschutz, die wir ambitioniert

»Wir müssen an der Leistungsfähigkeit unserer Hafenstandorte weiterarbeiten – bei der Digitalisierung und beim Klimaschutz, aber auch beim Thema Verkehrsanbindungen.«

Frank Dreeke

weiter vorantreiben und voll ausschöpfen wollen.« Die digitale Vernetzung, aber auch nachhaltige Kraftstoffe seien wichtige strategische Entwicklungsfelder für die Häfen. Dr. Schilling: »In den Bereichen Digitalisierung und Wasserstoff ist Bremen an einer intensiven Kooperation mit den Unternehmen interessiert.«

bremenports mittelfristig CO₂-neutral aufstellen

»Nachhaltigkeit ist für die bremischen Häfen ein Auszeichnungsmerkmal. Wir haben 70 Prozent CO₂-Reduktion geschafft und wollen den Hafenerbetrieb mittelfristig CO₂-neutral machen«, erklärte **Robert Howe**, Geschäftsführer, bremenports GmbH & Co. KG. Das Containeraufkommen und die Schiffsgrößen würden weiterwachsen. Für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit bleibe daher der Ausbau der seewärtigen Zufahrt und der Verkehrsinfrastruktur im Hinterland entscheidend. Ziel von bremenports sei ein rechtskräftiges Baurecht für die Fahrrinnenanpassung der Weser in 2023.

Der Bund habe ein hohes Interesse an der Leistungsfähigkeit der deutschen Häfen, betonte **Dr. Norbert Salomon**, Abteilungsleiter Wasserstraßen und Schifffahrt im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

1,5 Milliarden Euro für Häfen und Wasserstraße

Im Haushalt 2021 habe sein Haus fast 1,5 Milliarden Euro für die Wasserstraßen, zur Förderung von Antrieben und Schiffen, für die Digitalisierung in den Häfen und der Wasserstraßen sowie für andere Unterstützungsmaßnahmen im »nassen« Bereich vorgesehen. Salomon betonte, dass die Umsetzung des Green Deal der EU auch für die Schifffahrt und die Häfen eine

große Herausforderung werde, aber auch eine Chance darstelle: »Wir benötigen zügig eine Roadmap mit der Branche. Brückentechnologien wie LNG stehen zur Verfügung. Wir müssen jetzt in die Weiterentwicklung des Kraftstoffpfads einsteigen. Wasserstoff könnte dabei eine entscheidende Rolle spielen.« ■



Dreeke bei seiner **Eröffnungsrede**

Binnenschifffahrt für Klimaschutz unverzichtbar!

Deutschland braucht ein leistungsfähiges System Wasserstraße – für die heimische Industrie, zur Versorgung mit grundlegenden Gütern und Kraftstoffen und als umweltfreundliche Alternative für den Containertransport. Doch es gibt einen erheblichen Investitionsbedarf für saubere und moderne Flotten, für die Wasserstraßeninfrastruktur und für die Digitalisierung. Der Masterplan Binnenschifffahrt der Bundesregierung soll mit einem Gesamtkonzept und gezielten Maßnahmen darauf reagieren. Verlager, Binnenschiffer und -häfen sowie Politik diskutierten bei der DVF-Veranstaltung über Chancen und Grenzen.

DVF-Präsidiumsmitglied, Vorsitzender des Vorstands BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG **Frank Dreeke** sagte: »Wenn Klimaschutz und Nachhaltigkeit nicht nur Lippenbekenntnisse sein sollen, dann können wir die Binnenschifffahrt nicht links liegen lassen. Dann müssen wir auch das Geld aufbringen, um das System zu erhalten und an die geforderte Leistung anzupassen. Deutschland braucht ein leistungsfähiges System Wasserstraße – für die heimische Industrie, zur Versorgung mit grundlegenden Gütern und Kraftstoffen, als umweltfreundliche Alternative für den Transport von Containern, für Schwergut- und Großraumtransporte.«

99 % der Maßnahmen umgesetzt

Enak Ferlemann MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, zeigte sich zuversichtlich: »Die Umsetzung des im Mai 2019 durch Herrn Bundesminister

Scheuer vorgestellten Masterplans Binnenschifffahrt verläuft äußerst erfreulich. So wurden nach nur anderthalb Jahren und trotz der Auswirkungen der Corona-Pandemie 99 Prozent der vom Bund umzusetzenden 78 Maßnahmen bereits abgeschlossen oder befinden sich in der Um-

»Zum 1. August 2020 haben wir zur Förderung der Digitalisierung in der Binnenschifffahrt, speziell des automatisierten und vernetzten Fahrens, eine Förderrichtlinie für Investitionen zur Entwicklung von digitalen Testfeldern an Bundeswasserstraßen in Kraft gesetzt.«

Enak Ferlemann MdB

setzungsphase. Möglich war dieses Ergebnis auch auf Grund einer soliden Finanzausstattung. So haben wir im Jahr 2020 im Bereich Schifffahrt und Bundeswasserstraßen die Ausgaben erneut gesteigert und rund 1,5 Milliarden Euro ausgegeben. Auch für

das Jahr 2021 stehen uns insgesamt fast 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung.« Darüber hinaus werde die Innovationsbereitschaft in der Binnenschifffahrtsbranche bei der Umstellung auf umwelt- und klimafreundliche alternative Antriebssysteme unterstützt.

Die notwendige Haushaltsdisziplin dürfe in Zukunft nicht wieder negativ auf die Wasserstraße und den Stellenplan durchschlagen, mahnte **Mathias Stein MdB**, SPD-Fraktion. Der Bundestag habe aus gutem Grund in den letzten vier Jahren rund 500 neue Stellen für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) freigegeben. Der positive Effekt bei den Investitionen werde jetzt spürbar. Es sei aus seiner Sicht wichtig, diesen Trend in 2022 zu verstetigen.

Modal-Split-Erhöhung angestrebt

Die angestrebte Erhöhung des Modal-Split-Anteils der Wasserstraße auf 12 Prozent sei ein realistisches Ziel unter der Voraussetzung, dass die Infrastruktur gebaut, unterhalten und funktionsfähig gehalten werde, erklärte **Thomas Groß**, Geschäftsführer Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG: Dafür sei es entscheidend, dass die erforderlichen Haushaltsmittel dauerhaft und stabil zur Verfügung gestellt würden. Der Bund solle dazu gesetzlich einen Gewährleistungsauftrag fixieren. Groß äußerte

die Hoffnung, dass ein politischer Konsens über diesen Punkt erreicht werde. Hohe Bedeutung hatte die Digitalisierung aus Sicht von **Dr. Norbert Salomon**, Abteilungsleiter Wasserstraßen und Schifffahrt im Bundesverkehrsministerium. Durch

die Anforderungen des Klimaschutzes werde das Binnenschiff einen höheren Stellenwert bekommen. Dabei sei die digitale Vernetzung der Binnenschifffahrt, der Wasserstraßen und der Häfen zentral, weil sie helfe, den Transportbeitrag im Seehafenhinterland zu steigern.

Der Aspekt der Digitalisierung war auch für **Alexander Schmid**, Executive Advisor, BearingPoint GmbH sehr wichtig, denn mit der Digitalisierung lasse sich im Bereich der Wasserstraße schnell und kostengünstig

»Für uns als Verlager sind Zuverlässigkeit und Zukunftsfähigkeit die entscheidenden Parameter bei der Auswahl der Transportpartner.«

Niels Anspach

ein großer Effizienzgewinn erzielen. Hier müsste man schnell in die Umsetzung kommen. Die durch Partikuliere und mittelständische Unternehmen geprägte Binnenschifffahrt brauche dafür Unterstützung.

Zuverlässigkeit unerlässlich

Nach Meinung von **Bernd Reuther MdB**, Bundestagsfraktion der Freien Demokraten, müssten die Reedereien bei der Modernisierung der Flotten ihren Beitrag leisten, so etwa bei flachgehenden Schiffen. Bei der Verbesserung der Infrastruktur liege der Ball allerdings im Feld der Politik, also beim Thema Abladeoptimierung am Rhein und der Schleusenmodernisierung beispielsweise im westdeutschen Kanalnetz. Für Industrieunternehmen sei es sehr wichtig, dass dies gelinge.

»Innovationsbereitschaft, Digitalisierung, weitere Fortschritte beim Thema Nachhaltigkeit sind auch für die Binnenschifffahrt unabdingbar. Wir wollen unsere

(v. l.) **Sebastian Reimann**, Moderator DVZ
Chefredakteur; **Schmid**; **Anspach**; **Müller MdB**;
Dettmer; **Stein MdB**; **Dreeke**

Anspach als Vertreter der verladenden Wirtschaft braucht zuverlässige Transporteure.

Produkte in Zukunft klimaneutral transportieren«, betonte **Niels Anspach**, Supply Manager Nordwesteuropa bei der BP Europa SE und dort künftig Vice President bio & low carbon in Midstream.

Unterstützung für Flottenmodernisierung nötig

»Alternative Antriebe oder Kraftstoffe müssen sich auch wirtschaftlich betreiben lassen. Die Versorgungssicherheit und die preisliche Wettbewerbsfähigkeit sind wichtige Punkte, die gelöst werden müssen.

Gänzlich neue Antriebe in ältere Schiffe einzubauen, ist wirtschaftlich sicher kein gangbarer Weg«, sagte **Heiner Dettmer**, CEO Dettmer Group KG zur Frage einer möglichen Umstellung vom Dieselmotor auf neue Antriebe.

Die Investitionen seien beträchtlich und auch mit Risiken behaftet, wie die Diskussion über LNG zeige, pflichtete **Jan Sönke Eckel**, Geschäftsführer RheinCargo GmbH & Co. KG seinem Vorredner bei. Für solche Investitionen brauchten die Binnenschiffahrt und die Häfen Unterstützung. Die LNG-Bunkerstation im Hafen Niehl nutzten 60 Binnenschiffe zum Tanken. Mit dem Projekt RHZINE werde ein Versorgungskorridor für Wasserstoff von Rotterdam bis Köln aufgebaut. Die breite Umstellung auf Wasserstoff erfordere aber viel Zeit.

Aus Sicht der Politik sagte **Claudia Müller MdB**, Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: »Für die Schifffahrt wird die Lösung auch in Zukunft eine Form von Flüssigkraftstoffen sein. Aber die Branche muss mit der Umstellung beginnen. Antriebe, die jetzt eingebaut werden, sollten auch zukünftig für besonders saubere Kraftstoffvarianten tauglich sein, z. B. für Wasserstoff. Wir müssen außerdem Wege finden, um die Partikuliere beim Austausch ihrer Schiffe zu unterstützen.« ■



Neu im Verkehrsforum

CargoLogic Germany

CargoLogic Germany GmbH hat seinen Firmensitz am Flughafen Leipzig/Halle und beschäftigt derzeit rund 75 Mitarbeiter. Das Unternehmen ist im europaweiten



Frachtflug mit Hauptaugenmerk auf dem Online-Versandhandel und dem Transport von Expressfracht tätig. Die Dienstleistungen umfassen Lufttransporte verschiedenster Art. So bietet CLG anderen Fluggesellschaften u.a. ACMI-Dienste (Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance) an und ermöglicht damit eine zusätzliche Flexibilisierung der Kapazitäten. Zudem können die Boeing 737-Frachtmaschinen für Einzelaufträge gechartert werden. Die Maschinen haben eine Ladungskapazität von 20 Tonnen und eine Reichweite von rund 2.800 km. Das Unternehmen bietet maßgeschneiderte Charterlösungen für eine Vielzahl von Frachtgütern – von Automobilteilen, lebenden Tieren über Flugzeugkomponenten bis hin zu Konzertausrüstungen. Quelle:

clg.aero

Q-Perior AG

Die Q_PERIOR AG ist eine Beratungsgesellschaft mit 15 Standorten weltweit, 1.250 Beratern und einem Umsatz von 214 Millionen Euro im Jahr 2019. Die Beratungsbereiche des Unternehmens liegen unter anderem bei Automotive, öffentlichem Sektor und Travel, Transport and Logistics. Im Bereich Automotive berät die Q_PERIOR AG entlang der automobilen Wertschöpfungskette und bei der Einbettung neuer, nachhaltiger Mobilitätskonzepte in die Geschäfts-



modelle der Kunden – von der Idee bis zur Implementierung. Im Bereich Transport-, Mobilitäts-, Logistik- und Verkehrsanbieter unterstützt das Unternehmen bei der Entwicklung digitaler Geschäftsmodelle, dem Aufbau ganzheitlicher Lösungen im Customer Experience Management, der Digitalisierung von Prozessen, der Entwicklung innovativer Mobilitätskonzepte sowie der Identifizierung neuer Geschäftsfelder. Für den öffentlichen Bereich hilft Q_PERIOR

mit langjähriger Erfahrung dabei, Prozesse von Verwaltungen zu digitalisieren und Bund, Länder, Kantone und Städte fit für die Zukunft zu machen. Quelle:

q-perior.com

DVF-Mitglied werden

Als Veranstalter von Symposien und Kongressen zu gesellschaftlichen und verkehrlichen Themen bieten wir eine hochkarätige Plattform für Ihre Präsentationen vor einem qualifizierten Fachpublikum aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft.

Auch Ihr Unternehmen kann von unserem äußerst umfangreichen Kontaktnetzwerk profitieren. Es erstreckt sich über alle Bereiche der Verkehrswirtschaft, die maßgeblichen politischen Entscheidungsträger und wissenschaftlichen Institute in Deutschland sowie über EU-Institutionen und europäische Verbände.

Sie können Ihr Unternehmen durch aktive Mitarbeit in unseren Lenkungsreisen vertreten sowie Projekte präsentieren.

verkehrsforum.de

Brexit - Auswirkungen auf die Handelsbeziehungen

Der Brexit-Deal - Erfolg oder Misserfolg? Diese Frage und die bisherigen Auswirkungen des Deals wurden im Lenkungsreis Güterverkehr und Logistik analysiert und aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet. Die unzumutbaren Zustände für Lkw-Fahrer kurz vor Weihnachten an der britischen Grenze haben sich ins kollektive Gedächtnis eingebrannt. Kann man trotzdem von einem erfolgreichen Start reden?

Markus Walke, Director Business Organisation & Compliance DACH, DSV Air & Sea Germany GmbH und **Iris Wehrmann**, Leiterin UA EU-Ratspräsidentschaft, Binnenmarkt, Bilaterale Beziehungen zu EU-Mit-

gliedstaaten und sonstigen europäischen Ländern im Bundeswirtschaftsministerium, betrachteten aus Unternehmens- und Politikperspektive den Brexit und seine Auswirkungen auf die Handelsbeziehungen.

Großbritannien wird Drittland

Großbritannien ist für die EU-Staaten zum 1.1.2021 über Nacht zum Drittland geworden – mit entsprechenden Folgen in der zoll- und steuerrechtlichen Behandlung des Warenverkehrs. Darauf habe die Europäische Kommission im Vorjahr frühzeitig über die Veröffentlichung von »Readiness Reports« aufmerksam gemacht, so Wehrmann.

Als Erfolge des Handels- und Kooperationsabkommens zählen insbesondere die Zoll- und Kontingentsfreiheit, die Schaffung eines Level Playing Field bezüglich Staatsbeihilfen, Umwelt- und Sozialstandards sowie Rückschrittsverbote mit Sanktionsmöglichkeit. Ebenso wichtig sei die Ein-



stufung Großbritanniens als »gleichwertig« im Sinne der DSGVO.

Ein wichtiger Hinweis für die Branche: Trotz der immer noch bestehenden Reibungsverluste im Warenverkehr ist ein Aussetzen der neuen Regeln und Kontrollen nicht in Sicht, da die WTO-Regeln eine Gleichbehandlung der Drittstaaten erfordern.

Eine Problemsituation

Die Vorbereitungszeit nach der Unterzeichnung des Abkommens sei für die Verlagerer zu kurz gewesen, entgegnete Walke aus Sicht der Praxis. Insbesondere KMU seien nicht auf die neuen Anforderungen der Zolldokumentation vorbereitet gewesen. Zu den entstandenen Folgen zählten u. a. erhöhter Aufklärungsaufwand gegenüber dem Kunden, Abfertigungsverzögerungen im Stückgutverkehr, Wareneinlagerungen durch mangelnde Zoll- und Versandpapiere, Ausfälle der UK-Zollsoftware sowie eine gesunkene Attraktivität Großbritanniens für Lkw-Fahrer wegen fehlender Hygienebedingungen an der Grenze. Fazit laut Walke: Es müsse verstärkt über neue Anforderungen aufgeklärt werden und Kulanz seitens des deutschen Zolls für eine schnelle Abhilfe wären sehr begrüßenswert.

Klimaziele und Corona-Schäden im Luftverkehr

Die Corona-Pandemie hat auch dem Luftverkehr schwer zugesetzt. Insbesondere

die Passage musste zeitweise Flugrückgänge von über 90 Prozent verkraften. Das Frachtaufkommen wird normalerweise etwa zu 50 Prozent über Belly-Capacity abgefertigt. Diese sei während der Pandemie um 53 Prozent eingebrochen, so **Dorothea von Boxberg**, Vorsitzende des Vorstands Lufthansa Cargo AG. Trotz größerer Frachterkapazität sei ein Kapazitätsrückgang von 23 Prozent entstanden. Dennoch schätzte von Boxberg die zukünftige Entwicklung der Luftfracht optimistisch ein. Um Klimaneutralität in 2050 zu erreichen, setze man auf weitere Effizienzsteigerungen, Flottenerneuerung und Sustainable Aviation Fuels.

Roadmap für PtL-Förderung im Luftverkehr

Bernhard Maßberg, Abteilungsleiter Mobilität, Luftverkehr, Eisenbahnwesen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, erklärte, man habe eine PtL-Roadmap erstellt, um diese Kraftstoffe vorrangig für den Luftverkehr zu fördern. Der Bau einer entsprechenden Anlage sei im Industriepark nahe Fraport zur notwendigen Skalierung des Volumens geplant. Zusätzlich seien Bundes- und EU-Richtlinien wichtig, sowie die RED II Umsetzung in Deutschland mit einer 2 %-Beimischungsquote in 2030.

Der Fraktionsprecher für Industriepolitik und digitale Wirtschaft **Dieter Janecek MdB**

(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), betonte die anhaltende Bedeutung der Luftfracht für den Standort Deutschland, insbesondere während der Corona-Krise. Trotz Effizienzgewinnen seien jedoch die Treibhausgasemissionen weiter gestiegen. Synthetische Kraftstoffe und entsprechende Einbringungsquoten wären daher notwendig, um nicht nur Forschung und Entwicklung, sondern auch den Markthochlauf zu begleiten. Auf der Langstrecke sei PtL insbesondere in Kombination mit Digitalisierung und Leichtbauweise die einzige realistische Option.

Digitalisierung der Lieferkette durch eFTI

Mit dem EU-Konzept für die elektronische Frachttransportinformation eFTI geht es voran. **Evelyn Eggers**, Leitung Business Development, DAKOSY Datenkommunikationssystem AG zufolge wird der Entwurf des Datenmodells zum Jahresende 2021 vorliegen.

Es geht darum, den Datenaustausch und Zugang aller Akteure der Lieferkette zu relevanten Informationen zu vereinheitlichen und zu vereinfachen. Interoperabilität zwischen verschiedenen Logistikdatenplattformen soll dabei sicherstellen, dass die Registrierung und Datenablage nur an einem Ort notwendig ist. eFTI soll auch den Datenaustausch mit Behörden erleichtern. ■



(v. l.) Prof. Dr. Gropp, Dr. van Hoorn, Henckel und Moderator Marc Brost, DIE ZEIT

Für Mobilitätswende ist überall schnelles Internet nötig

Über die Zukunft der Mobilität in Stadt und Land entscheidet auch die Versorgung mit schnellem Internet, so die Meinung der DVF-Geschäftsführerin Dr. Heike van Hoorn zur Fragestellung, wie die Mobilitätswende in Stadt und Land zu schaffen sei. Susanne Henckel als ÖPNV-Vertreterin sprach darüber mit dem Volkswirt Prof. Dr. Reint E. Gropp beim DVF-Diskussionsformat Quergedacht.

»Die Digitalisierung ist nicht nur die Grundlage für nachhaltigere und effizientere Mobilität, sondern sie macht die Menschen in ihrer Entscheidung freier, wo sie leben wollen: in der Stadt oder auf dem Land. Dafür brauchen wir mindestens LTE an jeder Milchkanne«, forderte **Dr. Heike van Hoorn**.

Auch die Geschäftsführerin der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB), **Susanne Henckel**, betonte die große Bedeutung der Digitalisierung: »Ein starker ÖPNV mit einem fairen und die letzte Meile umfassenden Angebot ist ein ganz wichtiger Baustein für gleichwertige Lebensverhältnisse überall. Für digitale Angebote, die Möglichkeit zum Home Office und eine breite Vernetzung ist aber noch ein weiterer Baustein essenziell: schnelles Internet.«

Prof. Dr. Reint E. Gropp Ph. D., Präsident des Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung Halle (IWH) und Professor für Volkswirtschaftslehre an der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg, befürch-

tete, dass in Zukunft die digitale Transformation weniger vorangetrieben werde, weil nach der Corona-Krise das Geld nicht da sei. Aus ökonomischer Sicht sei die Mittelverwendung dort am ertragreich-

»Bei der Frage, wie wir die Mobilitätswende schaffen, wird die Digitalisierung eine Schlüsselrolle spielen – und zwar auch auf dem Land.«

Dr. Heike van Hoorn

sten, wo tatsächlicher Bedarf herrsche. »Ich denke schon, dass demographische Prognosen, die tendenziell recht genau sind, in die Subventionsentscheidungen und Planungsentscheidungen der Kommunen mit einfließen sollten. Sonst riskieren wir es, viele weiße Elefanten ins Nichts zu bauen.«

Gesellschaftlicher Zusammenhalt

Demgegenüber hob van Hoorn die gesellschaftliche Dimension von Verkehrsangeboten und Digitalisierung hervor: »Die Mobilität von Menschen, Gütern und Daten ist der Kitt, der die Gesellschaft

zusammenhält. Letztlich geht es hier um Zukunft und Lebensqualität, also um Bahn- und Busverbindungen, um schnelles Internet, im Notfall erreichbare Krankenhäuser und um Schulen. Deshalb werden erhebliche Finanzmittel in den ländlichen Raum investiert, beispielsweise mittels der Regionalisierungsmittel für den Schienenverkehr, mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes für die Kohleregionen.«

Mobilitätswende auf dem Land

Henckel zeigte die Möglichkeiten für eine Mobilitätswende im ländlichen sowie im städtischen Raum auf. »Die Anforderungen an das Verkehrsangebot sind dabei natürlich nicht immer deckungsgleich, die Herausforderung der Klimawende gilt aber überall. Gerade Ride-Pooling – oder wie früher der gute Rufbus – und automatisiertes Fahren haben auf dem Land sehr viel Potenzial und werden auch außerhalb der sehr gut angebundenen Innenstadt-

bezirke bereits getestet und umgesetzt.« Kritischer beurteilte Gropp diese Möglichkeiten: »Ich denke nicht, dass automatisiertes Fahren, Sharing etc. die Mobilitätsprobleme der ländlichen Regionen lösen können. Solche Modelle funktionieren gut in der Stadt, um die Verstopfung und die Staus zu reduzieren, aber nicht auf dem Land, wo es einfach an der Nachfrage mangelt, weil die Bevölkerungsdichte zu niedrig ist. Die existierende Infrastruktur muss besser genutzt werden.« Henckel sah darüber hinaus die lange Realisierungszeit für Infrastrukturprojekte als Problem: »Wir sind zu langsam.« ■



© Deutsche Post DHL, Rudolf Wichert-Fotograf

»Brauchen rechtlichen Rahmen, für klimafreundliche Investitionen«

Seit Januar 2017 leitet Uwe Brinks als Chief Executive Officer DHL Freight einen der führenden Anbieter von Straßentransporten in Europa. In seiner Funktion ist er für die operative Führung und strategische Entwicklung des Geschäftsbereichs verantwortlich. DHL Freight kann dank seines internationalen Netzwerks flexible, zuverlässige und effiziente Straßen-, Intermodal- und Schienentransportlösungen anbieten. Dem DVF-Präsidium gehört Uwe Brinks seit 2019 an.

Herr Brinks, im März hat Deutsche Post DHL Group eine neue Nachhaltigkeits-Roadmap vorgestellt. Wie stellen Sie sich für die nächsten zehn Jahre auf? Was ergibt sich daraus spezifisch für DHL Freight? Wie erleben Sie Ihre Kunden und Partner hinsichtlich Klimaschutz und Nachhaltigkeit?

Wir haben mit unserem neuen Nachhaltigkeitsfahrplan und den »Science Based Targets« wissenschaftlich abgesicherte Ziele zur CO₂-Reduktion beschlossen.

Damit werden wir bis 2030 sieben Milliarden Euro in grüne Technologien investieren und den Anteil alternativer Kraftstoffe in der Straßenflotte auf über 30 % sowie von E-Fahrzeugen in unserer Zustellflotte auf 60 % erhöhen. Die Truck Technology Roadmap bei DHL Freight verfolgt dabei Schwerpunkte wie die Verlagerung von der Straße auf die Schiene, die Implementierung von Brückentechnologien wie Bio-LNG und langfristige Lösungen wie Wasser-

stoff. So wollen wir bis 2030 1,2 Millionen Tonnen CO₂ einsparen und bis 2050 das Null-Emissionsziel erreichen. Immer mehr Kunden fragen nach nachhaltigen Transportleistungen. Wichtig wird daher sein, zeitnah verbindliche Standards zu setzen, die teurere, aber emissionsarme Produkte auch in der CO₂-Bilanzierung der Kunden abbilden. So kann ein Kreislauf in der ganzen Branche entstehen, der die Dekarbonisierung im Transport antreibt.

Was müsste in Deutschland und Europa verstärkt getan werden, um es Unternehmen zu erleichtern, diese Ziele zu erreichen?

Wir brauchen klimafreundlichere Rahmenbedingungen. Drei Aspekte möchte ich besonders hervorheben: Erstens brauchen wir einen rechtlichen Rahmen, der klimafreundliche Investitionen anreizt und belohnt. Hierzu müssen z. B. Abgaben neu aufeinander abgestimmt werden. Der CO₂-

Uwe Brinks im Gespräch mit dem DVF

Gehalt von Kraftstoffen z. B. sollte nur einmal – über den Zertifikatehandel oder die Energiesteuer – zugrunde gelegt werden. Zweitens: Viel diskutierte Lösungen für den Straßengüterverkehr wie Wasserstoff sind erst 2030 marktreif. Weil wir heute schon etwas beitragen wollen, sollte die Politik jetzt Biokraftstoffe, wie Bio-LNG und HVO, als Brückentechnologie anreizen. Die Mautbefreiung, die Akzeptanz im Rahmen der EU-Taxonomie-Vorgaben und die Anrechenbarkeit auf die CO₂-Minderungsziele sind klimapolitisch für die nächste Dekade im Straßenverkehr entscheidend. Drittens müssen wir Produktionsanlagen und Infrastrukturnetze für Strom und Wasserstoff schnell europaweit aufbauen. Zudem sollten klimaschädliche politische Entscheidungen zurückgenommen werden, wie die Leerfahrten produzierende Rückkehrpflicht von Lkw alle acht Wochen.

Was sind aus Ihrer Sicht die zentralen verkehrspolitischen Herausforderungen für die nächste Wahlperiode?

Ich denke, Klimaschutz und Verkehrswende bleiben dominierende Themen. Daneben zeichnen sich Vorhaben wie die Umsetzung der neuen europäischen Maut-Vorgaben ab. Ich hoffe, dass die Mautbefreiung für Bio-LNG fortgeschrieben wird, aber auch, dass dem Tankering – also dem Mitführen von zusätzlichem Treibstoff – als Folge des deutschen CO₂-Preises durch einen Kompensationsmechanismus entgegengewirkt wird. Alles in allem muss die Politik beim Klimaschutz die ganze Transportbranche mitnehmen. Gerade die Speditions- und Logistikbranche ist von vielen kleinen und mittelständischen Unternehmen geprägt. Einfachere Antragsbedingungen in Förderprogrammen, aber auch Labels für eine sichtbarere Anerkennung könnten hier helfen. Mehr Aufmerksamkeit muss die Politik zudem der Digitalisierung und dem Fachkräftemangel schenken. ■



Verkehrspolitische Agenda 2021plus

Das DVF als Mobilitätsverband der deutschen Wirtschaft und verkehrsträgerübergreifender Think Tank hat für die kommende Legislaturperiode verkehrspolitische **Handlungsempfehlungen** in einer Wahlbroschüre herausgegeben. In vier Themenbereichen zeigt das DVF Maßnahmen auf, wie die Auswirkungen der Corona-Pandemie überwunden werden können und gleichzeitig der Verkehrssektor resilienter aufgestellt werden kann.

Die Verkehrs- und Wirtschaftspolitik der 20. Legislaturperiode muss die Schäden der Krise abfedern und solide Grundsteine für die Zukunft setzen, so dass die Leistungsfähigkeit der Mobilitäts- und Logistikbranche erhalten bleibt. Dazu muss in Verkehrswege, in alternative Antriebe und Kraftstoffe sowie in digitale Infrastrukturen und Plattformen investiert werden. Zudem müssen wir schneller planen und umsetzen, also dafür Sorge tragen, dass Investitionen, Fördermaßnahmen und die notwendigen regulatorischen Rahmenbedingungen noch zügiger und noch professioneller als bisher umgesetzt werden.

Die vier Handlungsfelder in der verkehrspolitischen Agenda 2021plus lauten:

- **Investitionsmittel erhöhen, Planung und Umsetzung beschleunigen:** Im Sinne der Daseinsvorsorge müssen der Investitionshochlauf verstetigt, Mittel dafür in öffentlichen Finanzierungsfonds planungssicher gebunden, Fachkräftressourcen aufgebaut und weitere Reformen im Bereich der Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozesse vollzogen werden. Ebenso geht es darum,

partnerschaftliche Ansätze dort einzubringen, wo sie zu ökonomischen Vorteilen führen.

- **Innovationen vorantreiben, Digitalisierung und Automatisierung ausbauen:** Innovative Plattform-Dienste, Digitalisierung und Automatisierung sind Schlüsselfaktoren für eine bessere Vernetzung und höhere Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme. Dies muss sich in einer gezielten Innovationspolitik, konsequenten Investitionen in die Digitalisierung und einem progressiven Rechtsrahmen – vor allem hinsichtlich Automatisierung, Datenschutzvorschriften und neuer Mobilitätsformen – niederschlagen. Deutschland sollte außerdem eine Vorreiterrolle bei der Setzung internationaler Standards einnehmen.
- **Nachhaltige Mobilität stärken, Entwicklung neuer Geschäftsfelder und Technologien fördern:** Das DVF bekräftigt die Zielsetzung, den Mobilitätssektor bis zur Mitte des Jahrhunderts klimaneutral aufzustellen. Dazu

gilt es, alternative Kraftstoffe und Antriebe verfügbar zu machen, eine langfristige Zweckbindung der Finanzmittel für den Klimaschutz zu erreichen, Ziele, Anreize und Förderkulissen planungssicher zu verankern sowie die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Branche zu erhalten. Die Klimaneutralität des Verkehrssektors ist zudem eng mit dem Ausbau der erneuerbaren Energien verknüpft.

- **Standortbedingungen optimieren, Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz stärken:** Die Rettungsschirme der öffentlichen Hand müssen im Übergang zwischen Pandemie und Wiederhochlauf auch für die Verkehrsbranche dafür Sorge tragen, dass die weiterlaufenden Kosten gedeckt bleiben. Mittel- und langfristig geht es darum, die Standortbedingungen zu verbessern und bei den internationalen Wettbewerbsbedingungen Augenhöhe herzustellen. Neben den bereits genannten Themenfeldern zählen dazu u.a. die Förderung europäischer Initiativen – etwa im Bereich Wasserstoff oder Künstliche Intelligenz –, die Vernetzung der mobilitätsorientierten Branchenprogramme und Aktions-/ Masterpläne des Bundes, die Erhaltung der EU-Green Lanes, die Einführung des Verrechnungsmodells für die Einfuhrumsatzsteuer sowie die Einbeziehung lokaler Wertschöpfungsquoten bei Ausschreibungen. In einer »Exzellenzinitiative Mobilität« sollte der Bund den Hochschulstandort im Wettbewerb um kluge Köpfe und gute Ideen stärken. ■