

737-MAX-DEBAKEL

E-Mails bringen Boeing unter Druck

Washington. Neue brisante E-Mails könnten dem kriselnden US-Flugzeugbauer Boeing mit seinem Unglücksflieger 737 Max weiteren Ärger einbringen. Der Konzern habe gegenüber der Luftfahrtbehörde FAA interne Nachrichten zur 737 Max offengelegt, die ein „sehr verstörendes Bild“ zeichnen, teilte der Untersuchungsausschuss des US-Kongresses laut Medienberichten vom Donnerstag mit. In den Aufzeichnungen hätten einige Boeing-Mitarbeiter Bedenken geäußert, dass der Hersteller die Sicherheit vernachlässige, während andere darauf drängten, dass Produktionspläne eingehalten werden. Was konkret in den Nachrichten steht, blieb zunächst unklar. Es hieß lediglich, der Ausschuss werde diese Unterlagen weiter prüfen. **DPA**

EMISSIONSHANDEL

Bund nimmt mehr als drei Milliarden Euro ein

Berlin. Der Bund nimmt immer mehr Geld aus dem Verkauf von Emissionsrechten für das Treibhausgas Kohlendioxid ein. Bei den Versteigerungen der Emissionszertifikate kamen 3,16 Milliarden Euro im Jahr 2019 zusammen. Das waren rund 600 Millionen Euro mehr als im Jahr zuvor, wie das Umweltbundesamt mitteilte. Die Einnahmen aus den Auktionen fließen in einen Energie- und Klimafonds, mit dem Maßnahmen der Energiewende finanziert werden. Kraftwerke und andere Industrieanlagen müssen jährlich so viele Berechtigungen abgeben, wie sie CO₂ ausgestoßen haben. Jede Emissionsberechtigung erlaubt den Ausstoß einer Tonne CO₂. Reichen die verfügbaren Berechtigungen des Unternehmens nicht aus, muss es am Markt Emissionsberechtigungen kaufen. **DPA**

LUFTHANSA

Flugbegleiter wollen noch in diesem Jahr streiken

Frankfurt/Main. Die Kabinengewerkschaft Ufo bereitet Streiks in den nächsten Tagen bei der Lufthansa vor. Das geht aus einer Information an die Mitglieder vom Donnerstag hervor. Ufo will an diesem Freitag um 17 Uhr auf dem Youtube-Kanal der Gewerkschaft über die konkreten Zeiten des Streikaufrufs informieren. Informationen, dass der Streik noch in diesem Jahr stattfinden soll, bestätigte Ufo-Sprecher Nicolety Baublies. Die Gewerkschaft teilte ihren Mitgliedern mit, es habe über Weihnachten weitere erfolglose Versuche der Schlichter für kurzfristige Lösungen gegeben. In dem Konflikt hat es bereits einen Warnstreik bei vier Lufthansa-Töchtern sowie einen zweitägigen Streik bei der Kerngesellschaft Lufthansa gegeben. **DPA**



Deutlich mehr Güter sollen mit der Bahn statt mit Lastwagen transportiert werden. Doch die Politik kommt diesem Ziel seit Jahren kaum näher.

FOTO: HIRSCHBERGER/DPA

Stagnation statt Wachstum

Angesichts des Klimawandels setzt die Politik beim Güterverkehr auf die Bahn – mit wenig Erfolg

VON MATTHIAS ARNOLD

Berlin. Mit seinen vielen Monitoren erinnert der Arbeitsplatz von Torsten Wuttke an den eines Börsenhändlers. Doch trotz gelegentlichen Telefonklingeln hat der 56-jährige Eisenbahner zumindest an diesem Tag deutlich weniger Stress. „Wir hatten heute bislang keinen abgestellten Zug“, sagt er. „Das ist selten. Eigentlich ist immer was los, aber ich bin dafür da, um Störungen zu lösen.“ Torsten Wuttke ist Disponent für den Güterverkehr bei der Deutsche-Bahn-Tochter DB Cargo. Sein Arbeitsplatz ist die Leitstelle in Berlin für die Cargo-Management-Region Ost. Insgesamt drei solcher Management-Regionen hat das Unternehmen in Deutschland. Von Berlin aus planen und koordinieren Wuttke und seine Kollegen den gesamten Güterverkehr in

den ostdeutschen Bundesländern – rund 500 Züge am Tag. Auch der Grenzverkehr mit Polen fällt unter ihre Verantwortung.

Wer Wuttke zuschaut und zuhört, bekommt eine Ahnung, wie kompliziert das System Güterverkehr in Deutschland ist. Jedes Jahr werden mehr Güter transportiert. 708,7 Milliarden Tonnenkilometer Beförderungsleistung registrierte das Statistische Bundesamt 2018 in Deutschland – ein Anstieg von fast 40 Prozent im Vergleich zum Jahr 2000. Die Bundesregierung geht davon aus, dass der Güterverkehr bis 2030 um weitere 40 Prozent wachsen wird, bezogen auf das Jahr 2010. Auch auf der Schiene fahren absolut betrachtet immer mehr Güter. Doch ihr Anteil am Gesamtgüterverkehr stagniert seit Jahren bei rund 19 Prozent. Mehr als 70 Prozent der Verkehrsleistung werden hingegen mit Lastwagen über die

Straße abgewickelt. Weil das deutlich umweltschädlicher ist, soll sich das Verhältnis drastisch ändern. Ein Ziel, von dem die Politik seit Jahren weit entfernt ist.

Das habe zunächst mit dem mangelnden Ausbau der Schieneninfrastruktur zu tun, sagt Christian Böttger, Wirtschaftswissenschaftler an der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin. Die Verkehrsnachfrage verschiebe sich. Es gebe weniger Kohle- und Montanverkehr, dafür mehr Containerverkehr, „der von und zu den großen Häfen läuft und dabei die Hauptachsen nutzt.“ Der Druck auf diese nehme zu.

Auf den Hauptstrecken hat der Personenverkehr Vorrang. Ist ein Güterzug erst einmal verspätet, wird er für den schnelleren Personenverkehr an die Seite gestellt. Bei größeren Störungen steht er dann oft stundenlang rum. „Doch Zuverlässigkeit spielt für die Verlagerung aus der Industrie eine große Rolle“, sagt Peter Westenberger, Geschäftsführer des Netzwerkes Europäische Eisenbahnen (NEE), in dem die Güter-Konkurrenten der Deutschen Bahn organisiert sind. „In Industrieanschlüssen endet der Spaß spätestens bei 60 Minuten Verspätung, in Containerterminals kommt es wegen der hohen Auslastung immer häufiger auf Minutengenauigkeit an.“

Preise steigen weiter

Zudem ist der Schienen-Güterverkehr teuer. Zwischen 2010 und 2017 sind die Preise laut der Interessenvereinigung Allianz pro Schiene um mehr als 13 Prozent gestiegen. Beim Lastwagen waren es im selben Zeitraum lediglich knapp 7,5 Prozent. „Der Wettkampf wird anhand der Kosten geführt“, sagt NEE-Chef Westenberger. Neben den steigenden Strompreisen sowie hohen Steuern und Abgaben schlagen vor allem die Trassenpreise zu Buche. Diese müssen an die Bahn-Tochter DB Netz entrichtet werden. Inzwischen fördert die Politik zwar die Trassenpreise mit hohen Millionenbeträgen. Doch gefördert wird nicht nur die Schiene, sondern auch die Straße. Infrastrukturmaßnahmen und Fördergelder etwa für die Anschaffung von Lkw mit Gasantrieb machten es nach wie vor attraktiv, Güter mit Lastwagen zu transportieren, sagt Allianz-pro-Schiene-Chef Dirk Flège. „In Deutschland wird gerne mit der Gießkanne gefördert.“

So wird sich aber an den Anteilen im Güterverkehr wenig ändern.“

Dabei ist die wirtschaftliche Lage des Schienengüterverkehrs vergleichsweise stabil. Die Transportmengen steigen, vor allem im sogenannten kombinierten Verkehr, bei dem etwa Container-Anhänger auf Züge verladen werden. Die meisten Eisenbahnunternehmen machen NEE-Chef Westenberger zufolge Gewinne – auch wenn diese für weitreichende Investitionen nicht ausreichen.

Keine gute Werbung

Ausgerechnet die Deutsche Bahn liefert derzeit nach Ansicht von Experten keine gute Werbung für den Güterverkehr auf der Schiene. Zwar hat sich die Zahl der Verspätungen sowie der stehenden Züge zuletzt deutlich verringert. Aber: „Vor allem das Geschäft mit dem Einzelwagenverkehr steckt dramatisch in der Krise“, erklärt Böttger. Dabei werden Einzelwaggons beim Kunden abgeholt und in großen Rangierbahnhöfen zu langen Zügen zusammengestellt. Am nächsten Rangierbahnhof werden die Züge dann wieder auseinandergenommen und die einzelnen Waggons weiter zum Ziel transportiert. Das ist aufwendig und derzeit unwirtschaftlich.

Um zu sparen, hat die Deutsche Bahn zu Beginn dieses Jahrtausends im Rahmen eines Strategieprogramms Hunderte Gleisanschlüsse geschlossen. Geholfen hat das nach Ansicht vieler Experten nicht. Nach einigen Querelen im Vorstand wird Anfang des Jahres die bisherige Chefin der Berliner Verkehrsbetriebe, Sigrid Nikutta, als neue Vorständin des Güterressorts bei der Bahn übernehmen. Noch hat sich niemand zu der Frage positioniert, auf welche Weise die Krise im Einzelwagenverkehr gelöst werden soll.

Eine Rolle könnten technische Innovationen spielen: Digitale Stellwerke, automatisiertes Fahren, automatische Kupplungen. Einiges davon ist Zukunftsmusik, manches soll schon bald umgesetzt werden. Auch generell sind das aus Sicht der Politik wichtige Maßnahmen, um den Schienen-Anteil bei Gütern zu verbessern. Definitiv nicht zum Erfolg führen werde ein weiterer Rückbau der Infrastruktur, da ist sich Bahn-Disponent Wuttke sicher. „Das wäre der ganz falsche Weg.“

5,1 Millionen Diesel umgerüstet

Neue Software in 96 Prozent der Wagen installiert

Berlin. Die Umrüstungen älterer Diesel mit einer besseren Abgas-Software kommen weiter voran, sind aber immer noch nicht ganz erledigt. Bis Anfang Dezember erhielten 96 Prozent von 5,3 Millionen Wagen Updates, wie das Bundesverkehrsministerium mitteilte – also etwa 5,1 Millionen Autos. Beim „Dieselgipfel“ von Politik und Branche 2017 hatten die deutschen Autobauer zugesagt, bei 5,3 Millionen Wagen den Schadstoffausstoß durch neue Motor-Software zu senken – allerdings schon bis Ende 2018.

Zuletzt legten die Umrüstungen demnach zu, nachdem es Anfang August noch 4,5 Millionen Autos mit fertigen Updates waren. Die Kosten tragen die Hersteller. Zu den 5,3 Millionen Pkw zählen auch 2,5 Millionen Wagen

des VW-Konzerns, aus denen ohnehin illegale Abgas-Software entfernt werden musste. Darüber hinaus war im Sommer 2018 angekündigt worden, dass eine Million Diesel zusätzlich neue Software bekommen sollen – also insgesamt 6,3 Millionen. Genaue Zahlen zu diesen Autos nannte das Ministerium nicht. An der Umrüstung werde weiter gearbeitet, hieß es.

Die Software-Updates sind ein wichtiges Element im Kampf gegen zu schmutzige Luft in deutschen Städten. Inzwischen haben Gerichte für einige Kommunen Fahrverbote für ältere Diesel verhängt. Daneben hatte sich die Bundesregierung auch auf Hardware-Nachrüstungen für Pkw verständigt – also Umbauten der Abgasreinigung direkt am Motor. **DPA**

TA-TA-TA TAUSEND DANK!

Bechtle in Bremen und Oldenburg dankt unseren Kunden für ihr Vertrauen und 65 Mio Euro Umsatz in 2019. Unseren mittlerweile 95 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihre Leidenschaft. Unseren Herstellerpartnern für ihre Verbundenheit. Wir wünschen allen ein besinnliches Weihnachtsfest und einen tollen Start ins neue Jahr. Auf ein krachendes 2020!

Bechtle IT-Systemhaus Bremen/Oldenburg
Telefon: +49 421 59680-0, +49 441 92514330
E-Mail: bremen@bechtle.com
bechtle.com

Hewlett Packard
Enterprise

DELL Technologies
TITANIUM BLACK PARTNER

rubrik

DATA CORE

Ihr starker IT-Partner.
Heute und morgen.

BECHTLE