

TAGESSPIEGEL VERKEHR & SMART MOBILITY
BACKGROUND

Das Entscheider-Briefing für den Mobilitätssektor, 05.03.2021

Guten Tag,

heute wird es für einen **Lockdown-Freitag** ungewöhnlich turbulent. Gleich, um 11.20 Uhr, steht die Modernisierung des – kurz Luft holen – „Personenbeförderungsgesetzes“ auf der Agenda des Bundestags. „Der digitale Fortschritt auf dem Mobilitätsmarkt hat die Reform dringend notwendig gemacht“, sagt Verkehrsausschuss-Chef **Cem Özdemir** (Grüne) im Gespräch mit Jana Kugoth und Caspar Schwietering. Der Schwabe könnte im Herbst der neue Verkehrsminister sein.

Zeitgleich geht es heute in Wolfsburg um die **Zukunft des Volkswagen-Konzerns**, der Kernmarke VW und noch viel mehr. Elektrisch, digital und vernetzt sollen die nächsten Jahre werden. Henrik Mortsiefer hat mit dem Mann gesprochen, der den Riesenkonzern schneller machen soll. Er schreibt: „**Alexander Hitzinger** kennt sich mit Beschleunigung aus. Der 49-Jährige kommt aus dem Rennsport, hat für Ford Cosworth, Red Bull, Toro Rosso und Porsche gearbeitet“.

Lufthansa und **Deutsche Bahn** wollen künftig wieder mehr Zubringer-Verkehr gemeinsam auf die Schiene bringen (siehe Nachrichten). Das heißt auch, dass einige Schnellzüge auf direktem Weg von Stadt zu Stadt fahren – und unterwegs nicht halten. So wie der **TGV** von Straßburg nach Paris, der nur zwei Stunden braucht und neun Mal am Tag fährt. Klingt gut, oder? Kommt darauf an, wo man wohnt. Caspar Schwietering berichtet über die Tücken des europäischen Bahnverkehrs.

Die sogenannte **Spitzenglättung** – der Strom-Stopp für Ladesäulen von Elektroautos – sorgt seit Wochen für erhitzte Gemüter. Es geht hin und her zwischen den verschiedenen Interessen. Inzwischen stellt sich die Frage, ob ein Kompromiss überhaupt noch in dieser Legislaturperiode zu schaffen ist. Auf den letzten Metern zeichnen sich nun die ersten zeitnahen Lösungen ab, berichtet Jakob Schlandt.

Ein erholsames Wochenende!

Die wichtigsten Themen im Überblick:

- Interview: Cem Özdemir über den Automobilstandort Deutschland
- Volkswagen: Artemis-Chef Alexander Hitzinger geht auf die Tesla-Jagd
- Jahr der Schiene: Warum Europas Züge kaum über Grenzen fahren
- Stromnetz: Streit um Spitzenglättung vor der Entscheidung
- Zubringer: Bahn und Lufthansa bauen Zusammenarbeit aus
- Flugverkehr: Lufthansa plant Neustart nach Rekordverlust
- Airbus in der Krise: „Kündigungen sind vom Tisch“
- Flughäfen: Grüne kritisieren fehlende Klima-Auflagen
- Schiene: Knorr-Bremse sorgt sich um China-Geschäft
- Lkw-Hersteller: Italien blockiert Iveco-Verkauf nach China
- Förderung: Forschung für neue Fahrzeugtechnologien
- Standpunkt: 5G: Wir müssen Patente für Mobilfunkstandards überprüfen

Background **Presseschau**

Audi droht Rückruf beim Q5 wiwo.de

U.S. Roadway Deaths Rose 8% in 2020, Safety Group Estimates wsj.com

Umbau der Lufthansa: Diese Konzernteile stehen zum Verkauf handelsblatt.com

„Am Ende des Tages ist Carsharing nichts anderes als Autovermieten“ capital.de

Klartext: Die Ladestation der Zukunft heise.de

Wieder Luft unter den Flügeln tagesspiegel.de

Lkw-Kartell: Spediteure fordern 160 Millionen Euro von Daimler rnd.de

Verkehr: Emissionen um zehn Millionen Tonnen gestiegen frankenpost.de

Nach den „Audianer_innen“: Auch VW prüft gendersensible Sprache rnd.de

US and UK reach pact to drop Airbus/Boeing tariffs politico.eu

Ford's Mustang Mach-E is eating into Tesla's US sales cnn.com

„Wir brauchen eine neue Verfassung für die Straße“

Cem Özdemir über das neue Grundgesetz der Verkehrspolitik, den Automobilstandort Deutschland und die Aufgaben des nächsten Verkehrsministers. Einige sehen in dem früheren Vorsitzenden der Grünen einen heißen Kandidaten für das Amt.



Foto: Kai-Uwe Heinrich

Herr Özdemir, die Taxibranche hat erbittert gegen neue Personenbeförderungsgesetz gekämpft, das der Bundestag diesen Freitag verabschieden soll. Haben wir statt den Taxlern in Deutschland in Zukunft nur noch Ubers Plattform-Ökonomie?

Der digitale Fortschritt auf dem Mobilitätsmarkt hat die Reform dringend notwendig gemacht. Das Gesetz kannte bis dato zum Beispiel keine Mobilitätsdienste, die per App verschiedene Fahrtwünsche bündeln, um mehr Mobilität bei weniger Verkehr zu erreichen. Auch keine Mobilitätsplattformen wie Uber. Uns war dabei ganz wichtig, dass wir Neues erlauben, aber keine Kannibalisierung des öffentlichen Verkehrs und der Taxen bekommen. Dafür haben wir Grünen in den Verhandlungen gekämpft und das sichern wir mit dem Kompromiss nun ab.

Wie erreichen Sie das?

Den Kommunen steht es nun frei, Mindestpreise für plattformbasierte Dienste, sogenannte Mietwagendienste wie Uber festzulegen, um einen unfairen Wettbewerb auf dem Rücken der Fahrerinnen und Fahrer zu unterbinden. Die Rückkehrpflicht bleibt zudem bestehen. Und Großstädte können noch zusätzlich eingreifen und zum Beispiel bei Auflagen zur Barrierefreiheit und Sozialstandards nachschärfen, wenn der Marktanteil von solchen Mietwagen bei mindestens 25 Prozent liegt und eine ungute Verdrängung von Bus, Bahn und Taxi droht. So verhindern wir Dumping-Angebote, die die Straßen mit mehr Verkehr verstopfen.

Wann kommt das Ende des Verbrenners?

Wenn es nach uns geht: 2030. Als wir Grünen das zum ersten Mal gefordert haben, gab es sehr heftige Reaktionen. Heute nennt sogar Markus Söder 2035 als Ausstiegsdatum, nur hat er das seinem Verkehrsminister noch nicht erklärt. Andere Staaten gehen vorweg: Über 50 Prozent des Exports von deutschen Autos geht in Absatzmärkte, die den Ausstieg aus dem fossilen Verbrenner beschlossen oder zumindest geplant haben. Die Autohersteller, wie zuletzt Volvo und GM, nennen selbst schon Ausstiegsdaten.

Welche Signale bekommen Sie aus der Automobilindustrie?

Die Bereitschaft zur Veränderung ist da. Sowohl Audi-Chef Markus Duesmann als auch VW-Chef Herbert Diess unterstützen die Antriebswende und neue Besteuerungssysteme, die die wahren ökologischen Kosten von Verbrennern abbilden und saubere Mobilität fördern. Die Autobosse wissen: Wenn wir weitermachen wie bisher, wird es kein deutsches Auto mehr geben. Dann wird es der Industrie gehen wie Nokia. Der einstige Weltmarktführer für Handys hat damals mit Arroganz auf das Smartphone reagiert und schrumpfte in dem Bereich zum Nischenhersteller.

Warum hört man Vergleichbares wie von Audi und VW nicht von Daimler?

Auch Daimler erweitert sein Angebot an E-Modellen massiv. Ich höre, dass auch die Daimler-Führung in der Elektromobilität die Zukunft des PKW sieht, nicht im Verbrenner. Synthetische Kraftstoffe, von denen die FDP und Teile der Union träumen, sind bisher nur in Reagenzglas Mengen vorhanden und nach wie vor viel zu teuer. 4,50 Euro pro Liter, vor Steuern, kann sich dann nur ein sehr kleiner Teil der Gesellschaft leisten. Wir Grüne wollen weniger Autos. Aber das wollen wir durch klimafreundliche Alternativen und effizientere Nutzung erreichen, nicht indem nur noch Reiche synthetische Kraftstoffe tanken können.

Wie kann die Politik den Wandel zur Elektromobilität forcieren?

Wir brauchen Orientierung. Ich wünsche mir endlich ein klares politisches Signal zugunsten des batterieelektrischen Antriebs im Pkw-Bereich – natürlich bei gleichzeitigem Kohleausstiegs und Ausbau der Ladeinfrastruktur. Dann wäre die Richtung klar, die Autoindustrie hätte Planungssicherheit und könnte den Turbo einlegen. Und auch die Kundinnen und Kunden hätten keine Verunsicherung mehr. Wenn wir uns weiterhin alle Türen offenhalten, schadet das den Herstellern, aber vor allem der wichtigen Zulieferindustrie. Denn dann wird der eh schon schwierige, aber notwendige Transformationsprozess weiter aufgeschoben. Irgendwann ist es dann zu spät. Das möchte ich den Beschäftigten und uns gerne ersparen.

Welchen Stellenwert hat der private Pkw im Verkehrsmix der Zukunft überhaupt noch?

Vor allem in ländlichen Regionen können wir auf den Pkw nicht überall verzichten, dort fehlen nach wie vor Alternativen. Wer dort abends ins Kino möchte und nicht radeln will, benötigt ein Auto. Wichtig ist jedoch, nicht mehr Politik aus der Windschutzscheibe heraus zu machen, sondern alle Verkehrsträger gleichberechtigt mitzudenken.

Wie kann das aussehen?

Indem wir die Perspektive der Gesetze ändern. Aktuell ist der Ausgangspunkt, dass das Auto selbstverständlich Vorfahrt hat. Alles andere muss begründet werden. Das nimmt Gestaltungsspielraum. Ein Beispiel: Laut aktueller Straßenverkehrsordnung ist Kommunen nur dann die Einrichtung einer Fahrradstraße erlaubt, wenn sie nachweisen können, dass die Strecke bereits von vielen Radfahrerinnen und Radfahrern genutzt wird. Das ist absurd. Ebenso gut könnte man sagen: Wir bauen nur dort Schienen, wo bereits viele Züge fahren. Verkehrswende geht so nicht.

Was kann der Bund – neben einer Änderung der StVO – noch tun, um den Ausbau von Radwegen zu beschleunigen?

Der Bund sollte vor allem mehr Radschnellwege als Verbindung zwischen den Städten vorantreiben. Schnelle E-Bikes, sogenannte S-Pedelecs, spielen in Deutschland praktisch kaum eine Rolle. Da geht mehr, gerade auch für Pendlerinnen und Pendler.

Neben der Antriebswende verändert die Digitalisierung den Verkehr. Mit einem neuen Gesetz will die Bundesregierung Deutschland zum Leitmarkt fürs autonome Fahren machen. Haben wir bald dauerfahrende Kolonnen von Robo-Autos in deutschen Städten?

Der Vorstoß aus dem Verkehrsministerium geht in die richtige Richtung, ist aber erst der Anfang und alles andere als ein großer Wurf. Hier geht es vor allem um bundesweite Einsatzmöglichkeiten für sogenannte People-Moover. Vom vollautonomen Fahren sind wir noch weit entfernt. Und was uns in der Politik noch völlig fehlt, ist eine positive Vision fürs autonome Fahren. Wie nutzen wir das Ganze im Sinne des Klimaschutzes, der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität? Da laufen wir bisher hinterher. Sowohl die deutschen Autobauer als auch der Gesetzgeber sind jedoch gut beraten, massiv in den Bereich zu investieren und den regulatorischen Rahmen innovationsfreundlich zu gestalten. Digitalisierung und Automatisierung sind Geschäftsfelder, mit denen unsere Automobilindustrie künftig Geld verdienen kann.

Die Autokonzerne schmieden Allianzen wie Catena-X, um den Datenaustausch

untereinander zu fördern. Allerdings basiert dieser auf Freiwilligkeit. Muss der Staat die Konzerne zur Herausgabe ihrer Daten verpflichten?

Diese Frage muss die nächste Verkehrsministerin oder der nächste Verkehrsminister beantworten, von Minister Scheuer ist das nicht mehr zu erwarten. Das Spannungsfeld ist klar: Die Daten sind der Treibstoff der Zukunft.

Wie können die Daten von Autofahrer:innen und Fahrgästen geschützt werden?

Wenn wir Innovation ermöglichen wollen, müssen wir regeln, wie und wo die Daten zukünftig lagern, sodass sie Start-ups und anderen Unternehmen anonymisiert zur Verfügung stehen. Auf der anderen Seite haben die Autokonzerne ein Interesse daran, die Daten bei sich zu behalten. Und vor der Klammer steht die Privatsphäre der einzelnen Person. Das alles lässt sich nicht so einfach auflösen. Hier wünsche ich mir mehr Debatte. Niemand hat etwas davon, wenn hier nachher die Chinesen die Standards setzen. Es liegen Vorschläge auf dem Tisch, die Daten bei einem neutralen Dritten zu bündeln, das ist eine Überlegung wert.

Neben den Grünen tritt in Baden-Württemberg bei den Landtagswahlen nächstes Wochenende auch eine neue Klimabewegung an. Umweltaktivist:innen ist die Politik von Winfried Kretschmann zu lasch. Kretschmann war für die Abwrackprämie und gegen schärfere CO2-Vorgaben für die Autoindustrie. Bremsen die Grünen jetzt die Verkehrswende?

Nein. Schließlich hat Winfried Kretschmann als erster Autoindustrie, Gewerkschaften, Zulieferer und Umweltverbände an einen Tisch geholt und den Strategiedialog begonnen, der den Klimaschutz vorantreiben und gleichzeitig den Industriestandort Deutschland in die Zukunft führen soll. Vom amtierenden Verkehrsminister Andreas Scheuer kam indes wenig. Zwar hat er die sogenannte Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) eingesetzt, dort aber weder fixe Deadlines noch Zielmarken durchgesetzt. Ungefähr so, als würde die Lehrerin bei einer Klassenarbeit durch die Reihen gehen und sagen, wenn ihr die Aufgabe nicht löst, ist es auch nicht so schlimm.

Angenommen, es gelingt den Grünen, in der nächsten Legislatur das Verkehrsministerium von Andreas Scheuer zu übernehmen: Was sind die wichtigen Themen?

Egal, wo ich hinkomme, habe ich das Gefühl, die Menschen warten nur darauf, dass wir die Verkehrswende endlich angehen. Da geht es um nicht weniger als die Modernisierung unseres Landes. Das heißt, Tempo machen beim Ausbau der Bahn, bei E-Mobilität und bei Investitionen in Rad- und Fußwege. Aber mehr Geld allein reicht nicht. Wir müssen auch ran an die Strukturen. Also weg mit klimaschädlichen Subventionen, eine Art neue Verfassung für die Straße, die alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt mitdenkt und eine langfristige Finanzierung nachhaltiger Verkehrsinfrastruktur. Das sind dicke Bretter, aber wir trauen uns das zu.

Das Gespräch führten Jana Kugoth und Caspar Schwietering.

Vom Gejagten zum Jäger

Volkswagen will agil wie ein Tech-Konzern werden. Helfen soll dabei Artemis, eine Art Hightech-Booster für den gesamten Konzern. Der frühere Apple-Manager Alexander Hitzinger führt das noch kleine Team. Im Background-Gespräch kündigt er große Pläne an.



Henrik Mortsiefer



Wenn VW-Markenchef **Ralf Brandstätter** heute die **überarbeitete Strategie** für die Kernmarke des Volkswagen-Konzerns vorstellt, wird viel von Beschleunigung und Tempo die Rede sein. Noch schneller als geplant will VW elektrischer, digitaler und vernetzter werden und in die „neue Welt der Mobilität“ vorstoßen. Die Konzernspitze weiß, dass sich die **Fehler und Verzögerungen** beim Start der elektrischen ID.-Modellreihe nicht wiederholen dürfen.

Alexander Hitzinger kennt sich mit Beschleunigung aus. Der 49-Jährige kommt aus dem Rennsport, hat für Ford Cosworth, Red Bull, Toro Rosso und Porsche gearbeitet. Seit Juni 2020 leitet Hitzinger das Projekt **Artemis**, eine Art Hightech-Booster für den gesamten VW-Konzern, der bei **Audi** angedockt ist.

„Artemis tickt und agiert wie eine kleine **Automotive Tech-Company**, die eine neue Entwicklungsmethodik erarbeiten soll“, sagt Hitzinger im Gespräch mit Tagesspiegel Background. Es geht um neue Entwicklungswerkzeuge, Know-how, eine **andere Kultur**, flachere Hierarchien, schnellere Entscheidungen, weniger Bürokratie. In einer Art Inkubator im geschützten Raum werde „natürlich auch ein Auto“ entstehen. „Wir arbeiten sozusagen am lebenden Objekt, immer aus der Kundenperspektive“, sagt Hitzinger.

Das Auto soll ein „**Tesla-Fighter**“ werden, besser noch: die Blaupause für viele neue Fighter der Marken Audi, Porsche, VW und anderer aus dem Konzern. Das T wie Tesla findet sich schon im Vorläufer von Artemis, der „**Mission T**“, ein im vergangenen Jahr gestartetes Projekt in der [Regie von Audi-Chef Markus Duesmann](#). Der neue Name, eine Anlehnung an die **Göttin der Jagd** aus der griechischen Mythologie, folgt dem gleichen Ziel: Der zweitgrößte Autohersteller der Welt, ein schwerfälliger Koloss mit 125 Werken und gut zehn Millionen verkauften Autos weltweit, soll so schnell, agil und innovativ wie Tesla werden.

Widerstand in den Fürstentümern des Konzerns

Eine große Aufgabe für eine (noch) kleine Mannschaft. Erst ein gutes Dutzend Leute hat Hitzinger bislang um sich geschart, um die **250** Mitarbeiter sollen es werden. „Eine etablierte Großorganisation ändert man nicht so einfach“, weiß Hitzinger. „Da gibt es natürlich immer auch **Widerstand**, das ist normal.“ Manche Leute seien offen für Veränderungen, manche weniger.

Berichte, wonach Hitzingers Mission schon kurz nach dem Start wieder beendet ist und der Manager Verantwortung abgeben musste, bezeichnet er als „Missverständnis“. Da sei wohl mit den falschen Leuten gesprochen worden. „Ich habe den vollen Rückhalt des Vorstandsvorsitzenden“, betont er. Ebenso wie **Herbert Diess** und Chef-Strategie **Michael Jost** (Porträt [hier](#)) musste aber auch Hitzinger lernen, dass es im heterogenen Autokonzern viele Fürstentümer gibt, die beharrlich verteidigt werden.

Naheliegender, dass dies auch bei der Fahrzeugstudie „**Landjet**“ so war, einem Audi-Projekt. „Darauf konnten wir den Artemis-Gedanken quasi aufsetzen“, sagt Hitzinger. Das elektrische, autonom fahrende Vorzeigemodell soll 2024 auf den Markt kommen und eigentlich die **technologische Benchmark** für weitere VW-Konzernmodelle sein. „Es war uns noch nicht revolutionär genug. Da sind wir noch einmal in die Diskussion eingestiegen“, sagt der Artemis-Chef.

„Wir haben es **von links nach rechts gedreht**, und jetzt wird es wesentlich futuristischer und kommt dem Mission-T-Gedanken noch näher.“ Der „Landjet“ werde nun von Audi entwickelt und industrialisiert. „Das geht nicht mit einem Dutzend Leuten“, räumt Hitzinger ein.

Drei Säulen: Software, Batterie, Applikationen

Obwohl Artemis am Anfang steht, arbeitet die Einheit schon im Nervenzentrum des Autoherstellers. Dort, wo das viel zitierte „Smartphone auf Rädern“ erdacht, entwickelt und produziert wird. „Es gibt in meinen Augen **drei fundamentale Entwicklungsstränge** für den Konzern“, erläutert Hitzinger. „Die **Software**- und Elektronikarchitektur sowie die **Batterie**, die beide auf das gesamte Produktportfolio skalierbar sein müssen. Und drittens die **Softwarefunktionalität**, beginnend mit Infotainment bis zum autonomen Fahren.“

[Erst die Software](#), dann alles andere, so denkt man inzwischen nicht nur bei Volkswagen. Auch die etablierten Wettbewerber wandeln sich von „Blechbiegern“ zu Software-Unternehmen. Und die neue Konkurrenz aus der Tech-Branche und aus **China** mischt den Automarkt ohnehin aus dieser Richtung auf. Die Umstellung ist nicht einfach: Mit Mühe hat Volkswagen es geschafft, mit der **Car Software Org** eine zentrale, markenübergreifende Software-Einheit aufzustellen, die an **VW.OS** arbeitet, dem konzerneigenen Betriebssystem.

Auch **BMW** und **Daimler** investieren viel in eine [eigene Betriebssoftware](#). Ist das effizient? „Es würde schon Sinn ergeben, für ein Software-Stack die Ressourcen zu bündeln“, räumt Hitzinger ein. „Aber Kooperationen erhöhen immer auch die **Komplexität**.“ Das habe auch etwas mit unterschiedlichen Kulturen zu tun und mit dem **Stolz der Ingenieure**. Dabei glaubt der VW-Manager nicht einmal, dass sich die Autobauer über ihre OS differenzieren, „weil im Ergebnis alle auf ein ähnliches technologisches Niveau gelangen – vergleichbar mit Android und MacOS“.

Die technologische Revolution und der Marktdruck diktieren das Tempo. „Jedes Auto, das ein neuer Wettbewerber verkauft, verkauft ein etablierter Hersteller weniger“, sagt Hitzinger. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, müsse man **Plattformen anders denken**.

„In der Vergangenheit hat man damit ausschließlich ‚Antriebs‘-Plattformen gemeint.“ Heute sei die Plattform die **Elektronikarchitektur** und der **Software-Stack**, von denen alle Fahrzeuge abgeleitet werden. „Rundum finden sich dann Modulbaukästen, etwa für die Batterie, den Antrieb, die Klimatisierung etc. Mit klar definierten Schnittstellen, damit man quasi **Plug-and-Play** machen kann.“

Überlegungen für eine zentrale Plattform

Der VW-Konzern mit seinen vier zentralen modularen Baukästen – jeweils zwei für Verbrenner und E-Autos – denkt über eine neue Architektur nach. Statt vier Plattformen könnte es künftig nur eine sein, die sogenannte **Scalable System Platform** (SSP), an die sich, wie von Hitzinger beschrieben, **Modulbaukästen andocken** lassen. „Das sind Überlegungen, an einer solchen Strategie wird gerade gearbeitet“, bestätigt der Artemis-Chef.

Komplexität reduzieren, Kompetenz aufbauen, skalieren. „Das ist der Schlüssel: Ein neues, tieferes technologische Know-how zu entwickeln und vertikal **stärker zu integrieren**, um es kontrollieren zu können“, sagt Hitzinger. Bisher habe das zu fast zwei Dritteln bei den **Tier1-Lieferanten** gelegen, was zu vielen Schnittstellen und großer Komplexität geführt habe. „Auch das wollen wir ändern. Dabei werden wir uns mit den Lieferanten zusammensetzen, die Entwicklung ist unaufhaltsam.“

Alexander Hitzinger bringt für die Transformation wertvolle Erfahrungen mit: Fast drei Jahre lang hat er bei **Apple** als Head of Product Design für das „Titan“-**Projekt** gearbeitet, die Entwicklung eines eigenen E-Fahrzeugs. 2019 kam er zu Volkswagen. „Ich bin zu Apple gegangen, um an einem Auto zu arbeiten. Ich wollte einen großen **Social Impact** haben“, sagt Hitzinger. „Und ich habe Apple verlassen zu einem Zeitpunkt, als nicht mehr klar war, ob und wie der Konzern ein Auto in Angriff nehmen würde.“

Inzwischen scheinen sich die [Pläne des Tech-Konzerns](#) wieder zu konkretisieren, zumindest wird lebhaft über Partner aus der Autobranche spekuliert. „Ernst muss man das immer nehmen, **man darf Apple nie unterschätzen**“, empfiehlt Ex-Mitarbeiter Hitzinger. Zu lernen gebe es in jedem Fall viel, trotz aller Unterschiede zwischen VW und Apple. Artemis und damit der Volkswagen-Konzern können aber die besten **Tools, Arbeitsweisen und Methoden** der Tech-Konzerne übertragen. „Ich halte nichts vom Kopieren. Wir holen uns Inspiration von unterschiedlichen Playern und bauen etwas Eigenes daraus.“

Warum Europas Züge kaum über Grenzen fahren

Mit dem Jahr der Schiene will die Europäische Kommission für transnationale Bahnfahrten werben. Doch die Werbemaßnahmen drohen wegen der Corona-Pandemie zu verpuffen. An strukturelle Probleme wagt sich Europa weiter nicht heran.



Caspar
Schwietering



In zwei Stunden fährt der **TGV** von Straßburg nach Paris – neunmal am Tag. Aber das badische Umland profitiert kaum davon, berichtet **Annika Hummel** von der Karlsruher Initiative „**Magistrale für Europa**“. Am Morgen fehle ein Regionalzug, der die Reisenden von Offenburg zum TGV bringe, erklärt Hummel, und den Rest des Tages müssten die Fahrgäste lange Umsteigezeiten in Kauf nehmen.

Dabei ist die 2007 eröffnete **Hochgeschwindigkeitsstrecke** vom Elsass nach Paris auch mit Mitteln der **Europäischen Union** gebaut worden. Als Teil der **Magistrale Paris-Budapest** soll sie Europa beim Zusammenwachsen helfen. Die Anschlussverbindungen von Straßburg nach Baden haben Deutschland und Frankreich allerdings bisher nicht hinbekommen.

EU-Länder orientieren sich am inländischen Verkehr

Auch beim Infrastrukturausbau auf der Magistrale zeigt sich, dass **nationale Prioritäten** immer noch Vorrang haben. So können **ICE** und TGV ihre Geschwindigkeitsvorteile zwischen Karlsruhe und München schon auf einigen Streckenabschnitten ausspielen, anderswo wird gerade eine **Schnelltrasse** gebaut. Doch von Karlsruhe nach Straßburg und von München nach Salzburg **fehlen konkrete Ausbaupläne**, weil die Strecken für den innerdeutschen Zugverkehr nicht relevant sind.

Paris-Budapest steht damit exemplarisch für den Bahnausbau in Europa, wie ein [Sondergutachten](#) des **Europäischen Rechnungshofes** aus 2018 zeigt. Die Rechnungsprüfer:innen monierten, dass die Mitgliedsstaaten EU-Geld für die Transeuropäischen Netze (**TEN**) zwar gerne nahmen, damit aber vor allem inländische Zugverbindungen verbesserten. An Verbindungen in Nachbarländer hatten die EU-Staaten weniger Interesse. Statt eines EU-weiten Plans sei nur ein **unwirksamer Flickenteppich** entstanden, lautet das vernichtende Urteil des Berichts. Die **24 Milliarden Euro** aus dem TEN-Programm haben Europa seit 2000 offensichtlich kaum näher zusammengebracht.

Das Europäische Jahr der Schiene hat ein Mini-Budget

Ändern soll das nun das **Europäische Jahr der Schiene**, das die EU-Kommission am 29. März starten wird. Die offizielle Zielsetzung sei jedoch sehr ernüchternd, moniert **Dirk Flege**, der Geschäftsführer von **Allianz pro Schiene**, am Donnerstag in Berlin. „Große Entscheidungen sind dem Programm nicht zu entnehmen. Europa hat bahnpolitisch keinen Fahrplan“, lautet Fleges Fazit.

Echte Fortschritte waren allerdings auch nicht zu erwarten. Das Budget beträgt gerade mal **16 Millionen Euro**. Es ist vor allem für **Marketing-Maßnahmen** vorgesehen, um für mehr europäischen Bahnverkehr zu werben (Background [berichtete](#)). In der **Zivilgesellschaft** rennen die EU-Institutionen damit offene Türen ein. So haben sich in den vergangenen Jahren zahlreiche **Initiativen für mehr Nachtzüge** formiert. Allianz pro Schiene und andere Organisationen wollen das Jahr der Schiene deshalb nun nutzen, um den Druck auf die Politik zu erhöhen.

Angesichts von Corona drohe das auf Werbung und Veranstaltungen ausgelegte Jahr der Schiene allerdings zu verpuffen, meint **Ismail Ertug**. Deshalb sei eine Verlängerung bis 2022 im Gespräch, berichtet der SPD-Europaabgeordnete, der beim Schienenjahr als Schattenberichterstatter des EU-Parlaments fungiert.

Europa wartet auf Lückenschlüsse

Die Berichterstatteerin des Parlaments, **Anna Deparnay-Grunenberg**, verbindet mit dem Europäischen Jahr der Schiene durchaus ehrgeizige Ziele. Das Gutachten des Europäischen Rechnungshofs müsse Konsequenzen haben, fordert die Grünen-Politikerin. Die EU-Kommission solle bis Ende des Jahres **neue Kriterien** vorlegen, damit mit dem **TEN-Programm** nur noch Projekte gefördert werden, die das gesamteuropäische Netz stärken.

Statt Großprojekten fordert Deparnay-Grunenberg die Umsetzung von **kleineren Maßnahmen in Grenzgebieten**. „Die Elektrifizierung einer grenzüberschreitenden Strecke oder ein zusätzliches Gleis hat einen hohen Netznutzen“, sagt sie. Die Zahlen zum Problem liefert Allianz pro Schiene. „Nur 27 von 57 Eisenbahn-Übertritten an der deutschen Grenze sind elektrifiziert“, erklärt Dirk Flege. Für **europäische Lückenschlüsse** hat im vergangenen Jahrzehnt allerdings auch schon **Michael Cramer**, der Grünen-Vorgänger von Deparnay-Grunenberg im Verkehrsausschuss, weitgehend vergeblich geworben.

Was wird aus den TEE-Plänen?

Dass transeuropäische Eisenbahnverbindungen nicht wirklich vorankommen, liegt jedoch nicht nur am fehlenden Streckenausbau. So gibt es etwa zwischen **Köln und Málaga** eine fast **vollständig ausgebaute Hochgeschwindigkeitsstrecke**. Schnellzüge zwischen Deutschland und Spanien sind deshalb trotzdem nicht unterwegs. Ein Problem: Die EU-Länder haben es in den vergangenen Jahren versäumt, die **Bahntechnik** zu vereinheitlichen. Neben vier verschiedenen Stromspannungen gibt es in Europa auch noch immer zwölf verschiedene Zugsicherungssysteme. Hier rächt sich die langsame Einführung des europäischen Systems **ETCS**. Mehrsystemloks können diese Probleme zwar weitgehend beheben, doch die sind teuer.

Auch deshalb sind transnationale Hochgeschwindigkeitszüge wie **Eurostar, Thalys** und ICE International vor allem auf **lukrativen Kurzstrecken** zwischen Metropolen unterwegs. „Andreas Scheuers Ankündigung eines **Trans-Europ-Express 2.0** war deshalb ein ermutigendes Signal“, meint **Lena Donat** von **Germanwatch**. Der Bundesverkehrsminister versprach im September 2020 ein Förderprogramm für **langlaufende europäische Schnellzüge** und nannte als Beispiel die Strecke Paris-Berlin-Warschau (Background [berichtete](#)). Doch seitdem warten Donat und andere Umweltaktivist:innen darauf, dass die Pläne konkreter werden.

Immerhin haben die Mitgliedsstaaten die EU-Kommission nun mit der Erarbeitung eines wettbewerbsneutralen **Förderprogramms** für **neues Rollmaterial** beauftragt. Dieses

könnte Teil des **Green Deal** werden. Doch bis die Züge rollen, werden noch einige Jahre vergehen.

Etwas mehr Dynamik gibt es im europäischen **Nachtzug-Verkehr**. Mehrere Mitgliedsstaaten wollen neue Verbindungen unterstützen. Doch ausgerechnet Deutschland verweigert eine Förderung und wird mit seiner hohen Schienenmaut zum Bremser (Background [berichtete](#)).

Durchgehendes Ticketing kommt erstmal nicht

Die Europäische Union hat es in den vergangenen Jahren auch versäumt, durch **wettbewerbsrechtliche Signale** den europäischen Schienenverkehr zu stärken. So würde ein **durchgehendes Ticketing** Eisenbahnfahrten durch mehrere EU-Länder enorm erleichtern. Eine entsprechende Pflicht für Bahnunternehmen werden die neuen EU-Fahrgastrechte jedoch nicht enthalten. Das EU-Parlament hatte das zwar gefordert, aber die Mitgliedsstaaten strichen die Idee im **Trilogverfahren**.

Nun sollen einige große Staatsbahnen auf **freiwilliger Basis** ein europäisches **Ticketportal** aufbauen. „Grundsätzlich bin ich damit einverstanden“, meint Dirk Flege. Doch es fehle ein Enddatum, bis wann die Branche das Portal umgesetzt haben muss, und damit auch ein Druckmittel für die Politik.

Ein noch größeres Problem sieht Flege im **verzerrten Wettbewerb** mit anderen Verkehrsträgern. So wird auf internationalen Flugverbindungen **keine Mehrwertsteuer** und keine **Steuer auf Flugbenzin** erhoben, während die Bahn Umsatz- und Stromsteuer zahlt. In vielen europäischen Ländern müssen Lkw- und Pkw-Fahrer:innen zudem **keine Maut** entrichten. Die Erhebung von **Schienenmaut** hat die EU-Kommission (außerhalb der Corona-Pandemie) dagegen verpflichtend gemacht. „Beim Abbau dieser Ungleichgewichte müsste die Europäische Union eigentlich eine treibende Rolle einnehmen“, meint Flege. Dies sei jedoch nicht in Sicht.

Streit um Spitzenglättung vor der Entscheidung

Kommt die Teilabregelung von neuen Stromverbrauchern noch oder kommt sie nicht? Das Wirtschaftsministerium ist entschlossen, auf den letzten Drücker noch einen Anlauf zur „Spitzenglättung“ im Stromnetz zu starten, hinter den Kulissen werden Kompromisslinien erarbeitet. Doch im Parlament weist die FDP darauf hin, dass noch keine Anhörung terminiert ist.



Jakob Schlandt



Im Konflikt um die Stromnetzreform („**Spitzenglättung**“) wird hinter den Kulissen um **Kompromisslinien** gerungen – auf der anderen Seite läuft die Zeit davon und die Zweifel wachsen, ob die Reform in dieser Legislaturperiode abgeschlossen werden kann.

Nach Informationen von Tagesspiegel Background hat der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (**BDEW**), hinter dem die Stromnetzbetreiber stehen, bereits ein Papier an das Bundeswirtschaftsministerium verschickt, in dem Kompromisslinien skizziert werden. Ebenso arbeitet der Automobilindustrieverband **VDA** an einem Vorschlag zur Güte, der allerdings noch nicht übermittelt wurde.

Beide Verbände wollten etwaige Vorgänge nicht kommentieren. „Dazu äußern wir uns nicht“, hieß es übereinstimmend auf Anfrage. Das hat von außen betrachtet nachvollziehbare Gründe: Die Beteiligten wissen um die **Sensibilität des Themas** und wollen derzeit keine öffentliche Auseinandersetzung, die weiteren Staub aufwirbelt, bevor nicht eine Lösung auf dem Tisch liegt (Background [berichtete](#)).

Autoindustrie interessiert sich für Kompromiss

Im Gespräch sind dabei offenbar mehrere **Komponenten**. So könnte die **Gesamtzeit** von netto zwei vollen Stunden, die neue und steuerbare Verbraucher wie **Wärmepumpen, E-Auto-Ladeeinrichtungen und Batteriespeicher** pro Tag abgeregelt werden dürfen, reduziert werden. Zweitens könnte die **Netzentgelt-Pönale** für alle, die jederzeit die volle Leistung beanspruchen möchten, herabgesetzt werden. Drittens, so heißt es von mehreren Seiten, sei eine weitere Möglichkeit, eine **höhere Restleistung** bei der Drosselung zu garantieren.

VDA-Chefin **Hildegard Müller** hatte Ende vergangenen Jahres bei Wirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) interveniert, der kurz darauf in einem ungewöhnlichen Vorgang den bereits veröffentlichten Entwurf des Steuerbare-Verbrauchseinrichtungen-Gesetz (**SteuVerG**) kassierte. Offenbar ist nun aber der VDA der Überzeugung, dass eine zumindest abgemilderte Regelung vertretbar wäre.

Im Gegenzug soll es schließlich laut dem ursprünglichen Entwurf eine Verpflichtung für die Netzbetreiber geben, die zusätzlichen Verbraucher **schnell anzuschließen** und grünes Licht zu geben für neue Ladepunkte. In einigen Jahren könnte sonst die Situation drohen, dass viele potenzielle E-Auto-Kunden große Probleme beim Netzanschluss bekommen – ein möglicherweise **größeres Hindernis** für millionenfache E-Mobilität als etwas ungünstigere Stromtarife und zeitweilige Drosselung der Ladeleistung.

Ministerium: Schnelle Reform wird angestrebt

Will das **Bundeswirtschaftsministerium** in der komplexen Materie noch in dieser Legislaturperiode eine Regelung vorbereiten und durchs Parlament bringen? Eine Sprecherin teilte auf Nachfrage von Tagesspiegel Background mit: „**Das wird so angestrebt, ja**“. Das BMWi sei in intensiven Diskussionen, mit welchem Ansatz das Ziel bestmöglich erreicht werden könne, um zügig einen neuen Vorschlag vorzulegen. Dem Vernehmen nach rechnen die beteiligten Lobbyisten damit, dass **entweder direkt nach Ostern**, also Anfang April, eine Einigung in Spitzengesprächen mit Ministerium und den wichtigsten Stakeholdern gelingt – oder eben **gar nicht mehr**.

Bei der Opposition wächst die Kritik am Vorgehen des Ministeriums, das schon früh mit den Gegnern des Vorhabens sprach. Tagesspiegel Background liegt die Antwort von Wirtschaftsstaatssekretär **Andreas Feicht** auf eine **Kleine Anfrage der FDP-Fraktion** vor. Darin ist vollständig dokumentiert, welche Treffen und Sitzungen zur Spitzenglättung stattfanden. Allein der **VDA** hatte demnach **vier Mal** direkt mit Ministeriumsmitarbeitern besprochen, das erste Mal am 16. März 2020, hinzu kommen weitere Treffen mit Unternehmen der Automobilindustrie und die Teilnahme an Workshops. Auch andere Kritiker wurden früh zu Gesprächen eingeladen.

FDP: Bislang keine Anhörung vorgesehen

Die FDP-Obfrau im Wirtschaftsausschuss, **Sandra Weeser**, ist verärgert. „Die Antwort zeigt einmal mehr, dass das Verfahren dilettantisch vorbereitet wurde. Trotz zahlreicher Gespräche mit betroffenen Verbänden und Unternehmen wurde Minister Altmaier **offensichtlich von der massiven Kritik überrascht** und hat den Entwurf seines eigenen Hauses gestoppt.“ Das Resultat sei „eine Hängepartie und die Ungewissheit, ob trotz jahrelanger Vorarbeiten vor der Bundestagswahl überhaupt noch eine Regelung getroffen werden kann“.

Weeser ist skeptisch, ob die Reform noch gelingen kann. Für die Abgeordnete ein Indiz, dass es sehr eng wird: Die Obleute hätten sich diese Woche auf die restlichen Anhörungen im Ausschuss geeinigt. Der Gesetzentwurf zur Spitzenglättung sei aber **„nicht vorgesehen“**. Eine Verabschiedung in einem geordneten Verfahren in dieser Legislaturperiode erscheine demnach **„nicht mehr realistisch“**.

Johann Saathoff, energiepolitischer Koordinator der SPD-Fraktion, hofft, dass es noch klappt. „Der Gesetzentwurf (...) war im Großen und Ganzen ein guter Entwurf“, teilte er auf Anfrage mit. „Nach der ersten Aufregung sollte auch die Automobilindustrie feststellen, dass die Befürchtungen unbegründet sind und sich daraus **viele Vorteile für Besitzer von Elektroautos** ergeben.“ Deshalb wäre es aus seiner Sicht **„sinnvoll**, wenn er doch noch den Weg in ein parlamentarisches Gesetzgebungsverfahren finden würde“.

Background Nachrichten

Bahn und Lufthansa bauen Zusammenarbeit aus

Reisende sollen für innerdeutsche Verbindungen vermehrt die Deutsche Bahn statt das Flugzeug nutzen. Die **Deutsche Bahn** und die **Lufthansa** wollen dafür ihre Zusammenarbeit deutlich ausbauen, wie sie in einer Einladung zu einer Pressekonferenz am kommenden Montag mitteilten. Die „Bild“-Zeitung berichtete am Donnerstag, mehrere Zugverbindungen unter anderem aus **Düsseldorf, München** und **Hamburg** sollten besser als bisher an den internationalen Flughäfen Frankfurt/Main angeschlossen werden. Die Verbindung zwischen Düsseldorf-Frankfurt/Flughafen und München (und umgekehrt) wollten Bahn und Lufthansa **gemeinsam betreiben** – mit

Laut „Bild“ will die Bahn ab Dezember auch „Supersprinter“-Züge einsetzen, deren Reisezeit durch weniger Zwischenhalte verkürzt werde. So soll dem Bericht zufolge die Strecke Köln-Berlin unter vier Stunden Fahrzeit liegen; auf der Strecke **Düsseldorf - Frankfurt Flughafen - München** soll die bisherige Reisezeit um 30 Minuten unterboten werden. Die Fahrzeit Nürnberg-Frankfurt solle zwei Stunden, München-Frankfurt drei Stunden und München-Köln unter vier Stunden liegen. *AFP*

Lufthansa plant Neustart nach Rekordverlust

Nach einem milliardenschweren Rekordverlust will die vom Staat gerettete Lufthansa 2021 durchstarten und Corona überwinden. „Wir sind fest entschlossen, diese einzigartige Krise als Chance für unser Unternehmen zu nutzen“, sagte Vorstandschef **Carsten Spohr** am Donnerstag bei der Bilanzvorlage in Frankfurt. Das Unternehmen werde nach der Krise beweglicher, digitaler und nachhaltiger sein. Notwendig seien Einsparungen beim Personal und in der Flotte.

Kurzfristig traut sich der MDax-Konzern aber keine konkrete Geschäftsprognose zu und hat seine Kapazitätsplanung gekappt. Im laufenden Jahr rechnet der Vorstand nach schwachem Jahresbeginn nur noch mit einem **Flugangebot zwischen 40 bis 50 Prozent** des Niveaus aus dem Vorkrisenjahr 2019. Bisher waren noch bis zu 60 Prozent für möglich gehalten worden, kurzfristig könne auch auf 70 Prozent erweitert werden.

Der Einbruch in der Corona-Krise hat der Lufthansa für 2020 einen **Rekordverlust von 6,7 Milliarden Euro** eingebracht nach einem Gewinn von 1,2 Milliarden ein Jahr zuvor. Der Umsatz brach um fast zwei Drittel auf 13,6 Milliarden Euro ein. 2020 bot der Konzern nur noch ein Drittel der Flüge an und erreichte ein Viertel der vorherigen Passagierzahl. Einzige Ertragsperle war die Frachtochter Lufthansa Cargo, die einen Betriebsgewinn von 772 Millionen Euro beisteuerte. Auch für **2021** rechnet Spohr konzernweit mit einem operativen Verlust, der aber geringer als 2020 ausfallen werde.

Voraussetzung für eine Erholung des Luftverkehrs sind Fortschritte beim Impfen und Testen, die zur Aufhebung von **Reisebeschränkungen** führen. Spohr forderte ein einheitliches Vorgehen ohne nationale Alleingänge: „International anerkannte, digitale Impfnachweise und Testzertifikate müssen an die Stelle von Reiseverboten und Quarantäne treten.“ Der von der EU vorangetriebene elektronische **Impfnachweis** müsse auch Ergebnisse von Corona-Tests enthalten. *dpa*

Airbus in der Krise ohne Entlassungen

Beim Flugzeugbauer **Airbus** haben Leitung und Arbeitnehmer ein Anti-Krisen-Programm ohne Kündigungen in Deutschland vereinbart. Trotzdem gehen Arbeitsplätze verloren – im Norden beim Flugzeugwerk in **Hamburg-Finkenwerder** und an anderen Standorten. 2300 Beschäftigte seien freiwillig aus der Firma ausgeschieden, sagte der Vorsitzende des Konzernbetriebsrates, Holger Junge, am Donnerstag.

In **Frankreich, Deutschland und Großbritannien** werde es keine Kündigungen geben, teilte Airbus nach einem Treffen mit dem europäischen Betriebsrat mit. Die ergriffenen Maßnahmen zur sozialen Abfederung zeigten Wirkung. Voraussetzung sei eine erhöhte interne Mobilität der Beschäftigten. In Spanien habe der Verhandlungsprozess später angefangen, dort liefen die Anpassungsmaßnahmen noch.

Wegen der Reisebeschränkungen und des Einbruchs im Luftverkehr in der Corona-Krise hat der europäische Flugzeughersteller seine Produktion um 40 Prozent drosseln müssen. Im vergangenen Juli hatte das Unternehmen angekündigt, weltweit **15.000 Stellen** abzubauen – darunter 5100 der 50.000 Stellen in Deutschland. Airbus-Finanzchef Dominik Asam hatte zuletzt aber schon gesagt, es könnten „ein paar Tausend Stellen“ weniger wegfallen wegen des Kurzarbeitergeldes in Deutschland und Frankreich und wegen Fördermitteln für die Forschung.

„Die Kündigungen sind vom Tisch“, teilte der Betriebsrat in München nun mit. Angebote zum freiwilligen Ausscheiden seien so gut angenommen worden, dass es gelungen sei, „die **größte Krise in der Geschichte** des Unternehmens ohne Entlassungen zu überwinden“, sagte Junge. *dpa*

Flughäfen: Grüne kritisieren fehlende Klima-Auflagen

Die Grünen im Bundestag kritisieren die Milliardenhilfen für den **Luftverkehr** im Rahmen von Corona-Hilfsprogrammen. Diese hätten aus Sicht der Grünen mit konkreten Verpflichtungen für den Klimaschutz verknüpft werden müssen. „Das gilt nicht nur für die Airline-Rettung, sondern auch für die Flughäfen. Es ist nicht zu verstehen, dass die Bundesregierung die Staatshilfen nicht an verbindliche Auflagen zu Klima, Lärm und Luftreinhaltung koppelt“, sagte Verkehrspolitikerin **Daniela Wagner**. „Wenn die Bundesregierung ihre Gestaltungsmöglichkeiten nicht nutzt, ist nach dem Ende der Krise ein Rollback zu weiter ansteigenden Emissionen vorprogrammiert.“

Das Bundesverkehrsministerium hatte zuvor als Antwort auf eine Kleine Anfrage der Grünen-Fraktion die Finanzhilfen für die Flughäfen vorgerechnet. So unterstützt der Bund vor allem Airports, an denen er selbst beteiligt ist. So habe der **Flughafen München** bei seinen Gesellschaftern Coronahilfen in Höhe von knapp 253 Millionen Euro beantragt, wovon 66 Millionen Euro auf den Bund entfallen. Der neue **Hauptstadtflughafen BER** bekommt demnach Zuschüsse und Darlehen in Höhe von rund 220 Millionen Euro für 2020 und 2021.

Zudem unterstützt Berlin auch kleinere Flughäfen, an denen der Bund nicht beteiligt ist, denen er aber eine besondere Bedeutung für den Luftverkehr beimisst. „Einmalig 200 Mio. Euro sollen Flughäfen für das Offenhalten zu Beginn der Pandemie zur Verfügung stehen“, heißt es in der Antwort der Bundesregierung, „dies sind die Flughäfen **Bremen, Dresden, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Leipzig, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Saarbrücken** und **Stuttgart**“. Erstattet werden sollen demnach die sogenannten Vorhaltekosten für die Monate März bis Ende Juni 2020, als die Airports ihren Betrieb trotz fehlender Passagiere aufrechterhielten.

„Auch an den Kosten für die **Flugsicherungsdienste** beteiligt sich der der Bund mit dreistelligen Millionensummen, obwohl diese sich eigentlich über Gebühren finanzieren müssen“, kritisierte Grünen-Verkehrspolitikerin Wagner weiter. „Diese Dienste arbeiteten bereits vor Corona nicht kostendeckend und werden es durch staatliche Stütze auch nach Corona nicht überall tun. Hier muss sich der Bund jenseits der Corona-Krise dafür einsetzen, dass diese Dienste kostendeckend arbeiten. Ansonsten ist es eine versteckte **Subvention für die Flugbranche**.“ *Tsp*

Knorr-Bremse sorgt sich um China-Geschäft

Nach einem von der Corona-Krise geprägten Jahr blickt der Lkw- und Zugbremsenhersteller Knorr-Bremse wieder etwas optimistischer nach vorne. Umsatz und Gewinn dürften 2021 zulegen, aber noch nicht ganz das Niveau der Zeit vor der Krise erreichen, sagte der neue Vorstandschef **Jan Mrosik**, der erst im Januar von Siemens zu Knorr-Bremse kam. Hoffnung mache die Green-Deal-Politik der EU – aber Sorge mache die chinesische Autonomiepolitik, die zunehmend chinesische Lieferanten bevorzuge.

Nach dem überraschenden Tod des Mehrheitsaktionärs und stellvertretenden Aufsichtsratschefs **Heinz Herrmann Thiele** im Februar gebe es „keine Signale seitens der Familie Thiele, dass es zu Instabilitäten kommen wird“, sagte Mrosik. Thieles Tochter Julia gehört dem Aufsichtsrat an. Milliardär Thiele war vergangene Woche überraschend kurz vor seinem 80. Geburtstag gestorben. Er hielt mit seiner Tochter zuletzt noch **59 Prozent** an dem Unternehmen. Wer Thieles Anteile erben wird, sei „Privatangelegenheit der Familie“, sagte Mrosik.

Das Betriebsergebnis (Ebit) von Knorr-Bremse fiel im vergangenen Jahr um 23 Prozent, der Gewinn nach Steuern fiel um 16 Prozent auf 532 Millionen Euro. Die Zahl der Mitarbeiter soll bei rund 30.000 stabil bleiben. Rund 5000 von ihnen arbeiten in **Deutschland**. *dpa*

Italien blockiert Iveco-Verkauf nach China

Der italienische Staat würde bei einem Verkauf der Lkw- und Bus-Marke **Iveco** an die

chinesische FAW von seinen Eingriffsrechten Gebrauch machen. Das machte Industrieminister Giancarlo Giorgetti klar. Bei Übernahmen von Unternehmen in Branchen von nationalem Interesse kann die Regierung ein Veto einlegen oder strenge Auflagen machen. Iveco würde unter diese Vorschrift fallen, sagte Giorgetti. Die Industrieholding CNH will ihr **Lkw- und Bus-Geschäft** eigentlich abspalten und separat an die Börse bringen, spricht aber auch mit dem chinesischen Autobauer FAW, der Interesse an Iveco gezeigt hatte. *rtr*

Background Tweet des Tages



ZDF heute-show  @heuteshow · 9 Std.

Spahn und #Scheuer sollen zusammen die „#Taskforce Testlogistik“ leiten. Als würde man der sinkenden Titanic die brennende Hindenburg zur Unterstützung schicken.

 290

 2.445

 13.855



Background Förderung

Forschung für neue Fahrzeug- und Systemtechnologien

Das Bundeswirtschaftsministerium (BMWi) [fördert](#) Forschungs- und Entwicklungsprojekte in den Bereichen **automatisiertes Fahren und neuartige Fahrzeuge**. Unterstützt werden technologische Lösungen für das Fahrzeug selbst und solche für das Fahrzeug als Bestandteil vernetzter Systeme.

Antragsberechtigt sind Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, insbesondere kleine und mittlere Unternehmen sowie Hochschulen, außeruniversitäre Forschungseinrichtungen und Gebietskörperschaften.

Gefördert werden anwendungsnahe technologische Innovationen in den Bereichen „[automatisiertes Fahren](#)“ und „[innovative Fahrzeuge](#)“. Die Projekte müssen deutliche Fortschritte gegenüber dem aktuellen Forschungsstand und der Technik aufweisen. Für die Kerninnovation jedes Verbundvorhabens ist während der Projektlaufzeit eine Steigerung des Technologiereifegrades um mindestens eine Stufe anzustreben.

Art und Höhe der Förderung

Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss in Form einer Anteils- oder Vollfinanzierung gewährt. Die Fördersumme wird in einem Zeitraum von bis zu drei Jahren ausgezahlt.

Die Höhe der Förderung beträgt

- für Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten,
- für Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen bis zu 100 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Kleine und mittlere Unternehmen gemäß [KMU-Definition](#) der EU können unter bestimmten Voraussetzungen einen Bonus erhalten.

Antragsverfahren

Im Rahmen des BMWi-Fachprogramms „[Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien](#)“ sind **Projektskizzen** noch bis **31. März** über das Antragsportal [Easy-Online](#) beim Projektträgers TÜV Rheinland Consulting einzureichen. Zusätzliche Informationen zur Antragsstellung gibt in einem [Leitfaden](#). *Peter Crain*

Background Standpunkt

Wir müssen Standard-Patente überprüfen



Bei Patenten fürs Internet der Dinge braucht es mehr Transparenz, meint der frühere Chef-Volkswirt des Europäischen Patentamtes. In seinem Gastbeitrag setzt sich Nikolaus Thumm für ein europäisches Prüfsystem für „Standard Essentielle Patente“ ein.



Nikolaus Thumm,
assoziiertes
Wissenschaftler der TU
Berlin

Die aktuellen **Patentstreitigkeiten** zwischen **Nokia und Daimler** haben Aufsehen erregt. Der Streit um die Nutzung von **Mobilfunkstandards** wurde an verschiedenen deutschen Gerichten behandelt und zuletzt sogar vom Landgericht Düsseldorf an den Europäischen Gerichtshof verwiesen. Es zeichnet sich eine richtungsweisende Entscheidung für den gesamten Bereich Internet der Dinge (**IoT**) ab (Background [berichtete](#)). Aber worum geht es hier? Und welche Bedeutung hat dieser Fall für die Automobilindustrie und deren Zulieferer? Welche Lehren sind aus diesem und ähnlichen Fällen für die Rahmengesetzgebung der Europäischen Politik für Patente im IoT zu ziehen?

Heutzutage muss jeder Technologieanwender, der auf IoT-Technologiestandards zugreift, Tausende als „Standard Essentielle Patente“ (**SEPs**) deklarierte Patente überprüfen, um herauszufinden, ob diese für seine Produktentwicklung relevant sind und ob diese Patente tatsächlich wesentlicher (essentieller) Bestandteil des relevanten technischen Standards sind. Nur so kann er letztendlich beurteilen, von welchen **SEP-Inhabern** er möglicherweise Lizenzen benötigt. Dies erhöht die **Transaktionskosten**, da jeder, der einen Standard nutzen möchte, potentiell sein SEP-Risiko für die standardkonformen Produkte bewerten muss, ehe er diese auf den Markt bringen kann. Von weiteren Kosten, wie Lizenzgebühren und Verhandlungs- und Gerichtskosten ist hier noch nicht die Rede.

Mehr als die Hälfte der als SEPs deklarierten Patente ist gar nicht wesentlich

Laut einer [Studie der IPlytics GmbH und der TU Berlin im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums](#) gibt es fast **100.000 deklarierte SEPs** für den **5G-Standard**, die zu mehr als **20.000 Patentfamilien** gehören. Ein Anwender müsste untersuchen oder von einer spezialisierten Kanzlei untersuchen lassen, welche Patente davon wirklich wesentlich sind und welche von diesen für sein eigenes Produkt- oder Serviceangebot relevant sind. Da geschätzt circa **50 bis 75 Prozent der deklarierten SEPs nicht essentiell sind** für die Umsetzung des Standards, ist die Überprüfung für jeden Anwender sehr kostspielig. Gerade für junge Firmen, die neue IoT-Lösungen anbieten, sind die Zugangsbarrieren enorm. Ihnen fehlt die Erfahrung im Umgang mit Patenten und Lizenzen.

Viele Technologieanwender vermeiden daher den mühsamen und kostspieligen Prozess der Überprüfung, und warten stattdessen ab, welche SEP-Eigentümer sich im Laufe der Zeit an sie wenden, um **Lizenzgebühren** zu verlangen. Oftmals werden diese Gebühren in Geschäftsplänen nicht vorab berücksichtigt und reduzieren dann entsprechend die **Gewinnmarge**. Möglicherweise betreffen die Gebühren auch die Vergangenheit, da bereits mit dem Verkauf der relevanten Produkte begonnen wurde. Dies ist kann dann auch ein Grund sein, warum Lizenzverhandlungen bewusst in die Länge gezogen werden (das sogenannte „**Hold-out**“). Auch für die mächtige **Autoindustrie** sind Lizenzfragen, die Patente für Standards betreffen, ein relativ neues Problem. Nun streiten Mobilfunkanbieter, Autobauer und Zulieferer darum, wie viel die Nutzung der Mobilfunktechnik im Auto wert ist und wer die Lizenzgebühren bezahlen muss.

Es gibt viel mehr Standards und mehr Anwender

Die bestehenden Rahmenbedingungen für den Umgang mit SEPs – etwa die Richtlinien des „Europäischen Telekommunikations Standard Instituts“ (**ETSI**) – wurden zu einer Zeit definiert, als technische Standards von wenigen Unternehmen aus einer Branche entwickelt und zugleich angewendet wurden. Diese Firmen haben sich dann traditionell gegenseitig **Kreuzlizenzen** eingeräumt. Doch inzwischen gibt es **viel mehr technische Standards** und vor Allem viel **mehr SEPs pro Standard**. Außerdem gibt es **neue SEP-Eigentümer** mit ganz unterschiedlichen Geschäftsmodellen. Die Lizenzierungspraxis wird immer unübersichtlicher.

Auch die **Technologien werden komplexer**. Standards werden inzwischen von zahlreichen Branchen in ganz unterschiedlichen Geräten und Dienstleistungen verwendet. Die Anwendung der verschiedenen **Konnektivitätsstandards** in den IoT-

Branchen ist ein wichtiges Beispiel dieser Entwicklung.

Konnektivitätsstandards spezifizieren die Kerntechnologien, die das Internet der Dinge ermöglichen. Sie stellen sicher, dass verschiedene kompatible Geräte innerhalb der verschiedenen IoT-Branchen wie Automotive, Energie, Gesundheitswesen und Landwirtschaft miteinander kommunizieren können. Diese und viele andere Technologiestandards werden von Unternehmen spezifiziert, die an **Standardisierungsprozessen** beteiligt sind und bereit sind, die neuesten Technologien aus ihren Labors zur Verfügung zu stellen.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig, daran zu erinnern, warum **SEP-Erklärungen** überhaupt angefordert wurden. Der Hauptzweck von Erklärungen besteht darin, **Gewissheit zu geben**, dass die standardisierte Technologie (potenziellen) Anwendern zugänglich sein wird, in der Regel unter der Verpflichtung zu sogenannten **FRAND-Bedingungen** (Fair, Reasonable And Non-Discriminatory). Viele SEP-Lizenzgeber argumentieren, dass dieses System seit Jahrzehnten gut funktioniert und nicht geändert werden sollte.

Dieser Ansatz berücksichtigt aber nicht die teilweise sehr **hohen Transaktionskosten**, die für alle Beteiligten entstehen. Ein Regulierungsansatz, der auf **Transparenzerhöhung** und Senkung der Transaktionskosten abzielt, wäre wünschenswert. Die zentralisierte **Überprüfung der Essentialität** von SEPs könnte ein wesentlicher Bestandteil eines solchen Ansatzes sein. Es hätte viele Vorteile, wenn klar erkennbar wäre, welche SEPs tatsächlich essentiell für einen technischen Standard sind. Dies würde wesentlich dazu beitragen, die **SEP-Exponiertheit** eines bestimmten Produktes zu klären und somit Lizenzverhandlungen und Patentstreitigkeiten zu erleichtern.

Europäische Kommission will mehr Transparenz schaffen

In ihrem [IP-Aktionsplan](#) vom November 2020 erwähnt die Europäische Kommission die Einrichtung eines unabhängigen Systems zur Überprüfung der Essentialität von SEPs. Eine [Pilotstudie der Europäischen Kommission](#) bestätigt die technische und institutionelle Durchführbarkeit einer solchen Überprüfung. Wie ein solches System zu gestalten wäre, diskutiert die Kommission derzeit mit allen Beteiligten ([EC workshops](#)). In einem [Beitrag](#) für das Fachmagazin „Intellectual Asset Management magazine“ haben Ruud Peters und ich bereits einen Sechs-Punkte-Plan vorgestellt, wie ein Prüfsystem im Detail umgesetzt werden könnte:

- Patentämter und Gutachter, die von Patentpools verwendet werden, sind am besten für die Durchführung von Essentialitätsprüfungen geeignet.
- Eine Essentialitätsprüfung sollte den Status eines Gutachtens einer vertrauenswürdigen Behörde haben.
- Überprüfungen sollten einen globalen Anspruch haben, müssen jedoch nicht für jedes Patent in einer Patentfamilie durchgeführt werden.
- SEP-Inhaber sollten die Kosten tragen, da sie am meisten davon profitieren.
- Es sollten Anreize für die Inanspruchnahme der Essentialitätsprüfungen geschaffen werden.
- Die Europäische Kommission sollte ihre führende Rolle in der SEP-Debatte behalten und weiterführen.

Die einzelnen Punkte und deren Begründung sind im Detail im Artikel beschrieben. Ziel ist es, die **Transparenz bei Lizenzverhandlungen** zu erhöhen, die **Rechtssicherheit** zu **verbessern** und die Prozesskosten zu senken. Diese aktuelle europäische Diskussion findet globale Beachtung und kann **richtungsweisend** für andere **Regionen der Welt** sein. Wenn die Europäische Union über Europa hinaus Verfahren für mehr Transparenz anregt, wäre das auch im Interesse der europäischen Industrie.

Background **Stellenanzeigen**

Das BBR sucht eine/n Volljuristen/-in (w/m/d) als Personalreferenten/-in „Personalbetreuung“

Karrierestufe: Zwei juristische Staatsexamina mit mindestens einer Gesamtpunktzahl beider Staatsexamina von zusammen 13 Punkten; gründliche und vielseitige Kenntnisse im Arbeits-, Verwaltungs- und öffentlichen Dienstrecht; ausgeprägte Fähigkeit zur Führung und Motivation von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern; Berufserfahrungen im Personalbereich und insbesondere in der (Bundes-)Verwaltung sind wünschenswert.

Tätigkeitsbereich: Juristische Prüfung von arbeits-, beamten-, tarif- und personalvertretungsrechtlichen Fragestellungen sowie die Erstellung von

Rechtsgutachten und Vermerken, insbesondere zur Vorbereitung von
Leitungsentscheidungen.

Standort: Berlin

[Mehr erfahren](#)

Das BBR sucht eine/n Referatsleiter/-in (w/m/d) „Personalbetreuung“

Karrierestufe: Zwei juristische Staatsexamina mit mindestens einer Gesamtpunktzahl beider Staatsexamina von zusammen 13 Punkten; mindestens 3-jährige Berufserfahrung im Personalbereich im öffentlichen Dienst; umfassende Kenntnisse in der Anwendung des Tarif- und Beamtenrechts sowie in der Erstellung von Richtlinien, Leitfäden und Dienstvereinbarungen; Erfahrungen in der Führung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie in der vertrauensvollen Zusammenarbeit mit der Gleichstellungsbeauftragten, dem Personalrat und der Vertrauensperson der schwerbehinderten Menschen wünschenswert.

Tätigkeitsbereich: Leitung und Führung des Referates „Personalbetreuung“ mit den Schwerpunkten: Allgemeine Grundsatzangelegenheiten des Personalmanagements und Personalangelegenheiten der Tarifbeschäftigten und der Beamtinnen und Beamten u. a.

Standort: Bonn oder Berlin

[Mehr erfahren](#)

CleverShuttle sucht Senior Business Development Manager (m/w/d)

Ihr Profil: Abgeschlossenes Studium im kaufmännischen oder vergleichbaren Bereich mit mehrjähriger Berufserfahrung aus der ÖPNV Branche, vorzugsweise aus einem agilen Unternehmen oder einem dynamischen Marktumfeld; ausgeprägtes Kundenverständnis; Umgang mit externen Stakeholdern auch aus dem öffentlichen Sektor.

Ihre Aufgaben: Gestalte schon heute die Mobilität der Zukunft: Weiterentwicklung unserer Marktstärke und Generierung neuer Projekte bis hin zum Vertragsabschluss; Identifikation der richtigen Vertriebskanäle; Netzwerkpflege unserer Kunden auf Events, Messen und Konferenzen der Branche; Analyse von Wettbewerb und neuer Potentiale.

Standort: Berlin

[Mehr erfahren](#)

Für ihr interdisziplinäres digitales ÖPNV-Team sucht die Cellular GmbH ab sofort eine entscheidungsstarke Persönlichkeit als Client Service Director (m/w/d)

Tätigkeitsbereich: Leitung des interdisziplinären Kundenteams, Ansprechpartner:in für den Kunden in erster Instanz, Umsetzungspartner:in und Möglichmacher:in; verantwortlich für Impulse und Backlogs zur digitalen Weiterentwicklung der Hochbahn (HVV), Erkennen von Potenzialen und Folgeprojekten, Zusammenarbeit mit IT-Projektmanagement; Festlegen relevanter KPIs und Kunden-Controlling

Karrierestufe: mind. 5 Jahre relevante Berufserfahrung in einer Digitalagentur oder in einem technologischen Innovationsumfeld; Erfahrung in der Führung von interdisziplinären Teams; wir freuen uns über sehr gute Vernetzung in der digitalen Mobilitäts-Branche

Standort: Hamburg / Hybrid

[Mehr erfahren](#)

Ihr Background-Team



Peter Crain



Jana Kugoth



Jutta Maier



Henrik Mortsiefer



Caspar Schwietering



Jens Tartler





- Fotohinweise -

Foto: privat (Nikolaus Thumm)

Der Tagesspiegel Background Verkehr & Smart Mobility erscheint täglich als E-Mail-Briefing um 6 Uhr.

Alle Artikel und weitere Entscheider-Briefings finden Sie auf unserem Portal unter

background.tagesspiegel.de.

- IMPRESSUM -

Verlag Der Tagesspiegel GmbH, Askanischer Platz 3, 10963 Berlin

Geschäftsführer: Farhad Khalil, Ulrike Teschke

Chefredakteure, v.i.S. von § 18 Abs. 2 MStV: Lorenz Maroldt, Mathias Müller von Blumencron

AG Charlottenburg HRB 43850, UID: DE 151725755, Fax: (030) 29021-599

Redaktion: Peter Crain, Jana Kugoth (Leitung), Jutta Maier, Henrik Mortsiefer, Jens Tartler (stv. Leitung),

Felix Wadewitz

Fragen zu redaktionellen Inhalten: background.mobilitaet@tagesspiegel.de

Fragen zu Anzeigen, technischen Problemen, zum Datenschutz und zum

Abonnement: background.service@tagesspiegel.de

[DATENSCHUTZ](#) | [KONTAKT](#) | [IMPRESSUM](#)

Sie wollen das Background-Briefing nicht mehr erhalten?

Einfach hier klicken: [Briefing abbestellen](#)