

SERIE NEUE LOGISTIK: RALF-CHARLEY SCHULTZE IM GESPRÄCH (8)

„Das wäre ein kräftiger Schub“

Der Interessenvertreter der Terminalbetreiber und des kombinierten Verkehrs über EU-Gesetzespläne

Anfang nächsten Jahres werden Europas Gesetzgeber gleich mehrere Vorgaben beschließen, die für den Güterverkehr von großer Bedeutung sind. Ralf-Charley Schultze, Präsident der Internationalen Vereinigung für den Kombinierten Verkehr, hofft auf einen Schubeffekt für die Kombination von Schiene und Straße.

die Operateure des kombinierten Verkehrs und die Betreiber der Terminals“, erläutert Schultze. Dabei sind die Operateure diejenigen, die ganze Züge bei Eisenbahnunternehmen kaufen und die Slots an Spediteure verkaufen. Die Vereinigung vertritt mehr als 50% des intermodalen Verkehrs.

Einbeziehung externer Kosten

Der UIRR-Präsident weist erstens auf die EU-Richtlinie für den kombinierten Verkehr, die auf der politischen Agenda steht. Dabei gehe es um Vorgaben und Anreize, um bis 2050 faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern zu schaffen, also ein sogenanntes Level Playing Field – etwa durch Einbeziehung der externen Kosten. „Unser Verband“, so unterstreicht Schultze, „wünscht sich vor allem eine einfache, transparente Lösung.“

Zweitens befassen sich die Gesetzgeber mit der EU-Richtlinie über Maße und Gewichte. „Wir plädieren dafür, dass 40 Tonnen das Maximum sein sollte für grenzüberschreitende Verkehre, allein schon wegen der Belastung für die Infrastruktur, etwa Brücken“, betont Schultze. Der Straßengüterverkehr setze sich indes mit dem Argument der Effizienzsteigerung für 44 Tonnen ein.

Drittens werden sich EU-Parlament und EU-Ministerrat Anfang kommenden Jahres auch mit den Railfreight-Korridoren befassen, also den Schienengüterverkehrskorridoren. „Eines der Probleme: Mit dem Lkw fahre ich einfach so über die Grenze. Bei Güterzügen muss ich beim Grenzübergang oft noch den Lokführer wechseln oder sogar die Lok. Das muss durchgängiger werden“, fordert der UIRR-Vertreter.

Viertens schließlich sei eine Verordnung zur mengenmäßigen Erhebung der Schadstoffe (Count Emission) in Vorbereitung. Alles zusammen soll zu einem Greening-Freight-Paket verbunden werden. „Wenn dieses Paket richtig konzipiert wird, würde das den kombinierten Verkehr sehr unterstützen. Das wäre ein kräftiger Schub“, ist Schultze überzeugt.

Kompatible Ladeeinheiten

Die Vereinigung argumentiert, der kombinierte Verkehr sei effizient, weil es einen Bündelungseffekt gebe. Bei den kurzen Distanzen werde auch in Zukunft der Lkw gebraucht – im Vor- und Nachlauf. Aber auf langen Distanzen stünden Alternativen zur Verfügung, die nachhaltiger seien. „Der kombinierte Verkehr ist erst dann vorteilhaft, wenn ich Straße und Schiene effizient verknüpfe“, sagt Schultze. Es reiche nicht, „Lkw grüner zu machen“. Wichtig sei, dass die Ladeeinheiten mit den anderen

Verkehrsträgern kompatibel bleiben. Es gehe daher um Harmonisierung und Standardisierung.

Kombinierter Verkehr wächst

Im vergangenen Jahr, so berichtet Schultze, sei der kombinierte Verkehr, gemessen an den Tonnenkilometern, um fast 11% gewachsen. In diesem Tempo wären die Ziele der EU rechnerisch erreichbar, denn die EU strebt eine Verdoppelung des Schienengüterverkehrs bis 2050 an. Das entspricht einer Verdreifachung des kombinierten Verkehrs, was wiederum jährlichen Wachstumsraten von 8 bis 9% entsprechen würde.

„In den EU-Mitgliedstaaten gibt es, historisch gewachsen, unterschiedliche Stromsysteme, Signalsysteme und Sicherheitssysteme, teilweise sogar andere Spurbreiten – aber das alles kann gelöst werden“, ist der UIRR-Präsident überzeugt. In puncto Interoperabilität mache die EU, unterstützt durch digitale Lösungen, „riesige Fortschritte“. Aber die Infrastruktur und die Energieversorgung stellen den kombinierten Verkehr vor bedeutende Probleme. „Das Netz ist problematisch, weil 30 Jahre lang kaum in die Infrastruktur investiert wurde und man nun alles auf einmal machen will.“ Das führe dazu, dass bestimmte Linien blockiert würden und Züge stehenbleiben müssten. „Die Schiene ist wettbewerbsfähig, wenn sie Pünktlichkeit gewährleisten kann“, erklärt Schultze. Derzeit



Ralf-Charley Schultze vertritt als Präsident die Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) in Brüssel.

Von Detlef Fechtner, Frankfurt

Börsen-Zeitung, 6.10.2022 Die europäischen Gesetzgeber stellen Anfang nächsten Jahres die Weichen für die Zukunft des Güter- und Frachtverkehrs. „Im ersten Quartal 2023 stehen in Brüssel gleich eine



ganze Reihe von Entscheidungen an, die spielentscheidend sind für die Zukunft des kombinierten Verkehrs“, sagt Ralf-Charley Schultze, der Präsident der Internationalen Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR), im Gespräch mit der Börsen-Zeitung.

UIRR ist kein Bahnverband, sondern steht in der Mitte der logistischen Kette. „Unsere Mitglieder sind

müsse sich der Schienengüterverkehr die Kapazitäten nicht allein mit dem Personenverkehr teilen, sondern auch mit den Baustellen. Hier seien kreative Kompromisse gefragt, zum Beispiel durch den Einsatz von Schienenersatzverkehr auf Linien, die im Personenverkehr nicht so intensiv genutzt werden. Denn dadurch würden Trassen für den Güterverkehr frei. Solche Optionen bestehen in sehr kleinem Rahmen heute schon für nicht ausgelastete Strecken. „Denn es ist einfacher, Fahrgäste in einen Bus umsteigen zu

lassen, als Container umzuleiten.“ Die Politik habe jüngst den Energie- und Kohlezügen, den sogenannten „Enko“-Zügen, Priorität eingeräumt. Die Frage sei, warum es nicht gelinge, den Intermodalverkehr ebenfalls zu priorisieren. Auf den Straßengüterverkehr kommen nach Einschätzung des UIRR-Präsidenten große Herausforderungen zu, etwa der Mangel an Fahrern. Das durchschnittliche Alter der Lkw-Fahrer betrage in Deutschland derzeit 59 Jahre. „Da muss ein Umdenken stattfinden.“

Grünes Licht für Salzgitter-Hilfen

EU-Kommission genehmigt staatliche Milliardenförderung zur Dekarbonisierung von Stahlproduktion

Börsen-Zeitung, 6.10.2022 ste Hamburg – Der Bund und das Land Niedersachsen dürfen den Stahlkonzern Salzgitter AG bei der Dekarbonisierung der Stahlproduktion durch Einsatz von Wasserstoff mit insgesamt 1 Mrd. Euro unterstützen. Die EU-Kommission genehmigte in dieser Woche einen Förderantrag des zweitgrößten deutschen Stahlproduzenten für das Transformationsprogramm „Salcos“ und erklärte damit die beantragte nationale Beihilfe für mit europäischem Recht vereinbar.

Mit der Notifizierung des Förderantrags durch die EU-Kommission ist der Weg für die Umsetzung der ersten Stufe von „Salcos“ bis Ende 2025 frei. Mitte September hatten das mit einem Anteil von 26,5% an dem Stahlkonzern beteiligte Land Niedersachsen sowie die Bundesregierung eine sogenannte Verwaltungsvereinbarung zur Lastenverteilung bei der Projektförderung unterzeich-

net. Diese sieht eine Förderung von bis zu 700 Mill. Euro durch den Bund sowie von bis zu 300 Mill. Euro durch Niedersachsen vor. Im Juli hatte der Aufsichtsrat der Salzgitter AG bereits Eigenmittel von 723 Mill. Euro für die Finanzierung der ersten Ausbaustufe des Programms freigegeben – die größte Investition für den Konzern seit dem Börsengang im Jahr 1998.

Umstellung bis 2033

Ziel von „Salcos“ ist es, die Stahlproduktion in Salzgitter in drei Stufen bis 2033 vollständig auf eine CO₂-arme Rohstahlproduktion umzustellen. So sollen sukzessive bis zu 95% der bislang jährlich verursachten CO₂-Emissionen von etwa 8 Mill. Tonnen – rund 1% des Kohlenstoffdioxid-Ausstoßes in Deutschland – eingespart werden. Die erste Stufe mit einer Rohstahlkapazität von 1,9 Mill. Tonnen pro Jahr soll Ende 2025 in



Betrieb gehen. Geplant ist, zwei Direktreduktionsanlagen und drei Elektroöfen zu errichten, die Hochofen und Konverter schrittweise ersetzen. Eine neue wasserstoffbasierte Route soll das bisherige, auf Koks Kohle basierende Verfahren ablösen.

Mit der nun durch die EU-Kommission genehmigten Fördermaßnahme von 1 Mrd. Euro könne Deutschland die von Salzgitter Flachstahl geplan-

te Dekarbonisierung der Stahlproduktion, die durch den Einsatz und die Erzeugung von erneuerbarem Wasserstoff erfolgen soll, unterstützen, erklärte die für Wettbewerbspolitik zuständige Exekutiv-Vizepräsidentin der Kommission, Margrethe Vestager. Damit werde ein Beitrag zur Ökologisierung eines sehr energieintensiven und schwer dekarbonisierbaren Sektors geleistet und zugleich die Abhängigkeit Deutschlands von importierten fossilen Brennstoffen verringert. „Dies ist ein gutes Beispiel dafür, wie unser Beihilferahmen es den Mitgliedstaaten ermöglicht, die energieintensiven Wirtschaftszweige der EU bei der Bewältigung der Herausforderungen der Ökologisierung zu unterstützen.“

Weniger abhängig

Aus Sicht der Brüsseler Behörde ist die Maßnahme ein Beitrag, um die Ziele der EU-Wasserstoffstrate-

gie und des europäischen „Green Deal“ zu verwirklichen. Zudem trage sie im Einklang mit dem „Repower EU“-Plan dazu bei, die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen aus Russland zu verringern und den ökologischen Wandel voranzubringen.

Die Beihilfe für die Salzgitter AG habe einen Anzeigeffekt, da der Empfänger ohne die öffentliche Förderung nicht in die Dekarbonisierung der Stahlproduktion investieren würde, so die Kommission zur Begründung der Entscheidung. Gleichzeitig habe die Maßnahme begrenzte Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel innerhalb der EU. Sie sei zudem angemessen, da die Höhe der Beihilfe dem tatsächlichen Finanzierungsbedarf entspreche. Sollte sich das Vorhaben als sehr erfolgreich erweisen und zusätzliche Nettoeinnahmen einbringen, soll der Stahlkonzern einen Teil der erhaltenen öffentlichen Beihilfe zurückzahlen.

Tesco bekommt Inflation zu spüren

Börsen-Zeitung, 6.10.2022

hip London – Die führende britische Supermarktkette Tesco hat im ersten Halbjahr den zunehmenden Preisanstieg zu spüren bekommen. Wie die FTSE-100-Gesellschaft mitteilte, stieg der Umsatz ohne Kraftstoffe in den sechs Monaten zum 27. August zwar um 3,1% auf 28,2 Mrd. Pfund. Das bereinigte operative Ergebnis schrumpfte jedoch um 9,8% auf 1,3 Mrd. Pfund. Tesco berichtete von „wesentlicher Kosteninflation“. Das Management geht davon aus, dass das bereinigte operative Ergebnis im Gesamtjahr am unteren Ende der bislang genannten Spanne von 2,4 Mrd. bis 2,5 Mrd. Pfund liegen wird. Es sei noch zu früh, um sagen zu können, wie die Kunden auf die laufenden Veränderungen am Markt reagieren, sagte CEO Ken Murphy. Zuletzt griffen sie verstärkt zu Eigenmarken und Tiefkühlkost. Tesco will für mehr als 1 000 Produkte bis 2023 die Preise einfrieren. Die Dividende soll um ein Fünftel auf 3,85 Pence je Aktie erhöht werden.

EDF kommt zurück in Staatshand

Offerte an den Streubesitz startet am 10. November – Delisting steht bevor

Börsen-Zeitung, 6.10.2022 wü Paris – Frankreich hat den Startschuss für das offizielle Verfahren zur Rückverstaatlichung des Energieversorgers Electricité de France (EDF) gegeben und bei der französischen Börsenaufsicht Autorité des marchés financiers (AMF) ein vereinfachtes Übernahmeangebot für die ausstehenden Anteile des Versorgers im Umfang von 9,7 Mrd. Euro gemacht. Der französische Staat hält bereits 83,9% des EDF-Kapitals und bietet nun 12 Euro je Aktie für die verbleibenden Anteile. Für bestehende Wandelschuldverschreibungen, die 2024 auslaufen, bietet er einen Einheitspreis von 15,52 Euro.

Laut Wirtschaftsministerium befinden sich Ende August 14,96% in Streubesitz und 1,33% in Händen von Mitarbeitern. Es hofft, mit Hilfe des Übernahmeangebots mehr als 90% der Anteile des Versorgers kontrollieren und ihn dann von der Börse nehmen zu können. Laut einem vorläufigen Zeitplan soll das Angebot am 10. November beginnen und am 8. Dezember enden. Premierministerin Élisabeth Borne hatte Anfang Juli angekündigt, dass die Regierung EDF wieder verstaatlichen wolle. Der französische Staat hatte den zuletzt mit 42,8 Mrd. Euro verschuldeten Versorger Ende 2005 für 33 Euro je Aktie an die Börse gebracht.

Mit der Rückverstaatlichung will die Regierung ihr Vertrauen in den Betreiber der 56 Atomreaktoren und die heimische Atomindustrie unterstreichen. Die geplante Transaktion werde EDF die notwendigen Mittel geben, um die Umsetzung des neuen, von Präsident Emmanuel Macron gewünschten Atomprogramms und den Einsatz erneuerbarer Energien in Frankreich zu beschleunigen, erklärte Wirtschaftsminister Bruno Le Maire. Macron will noch vor Ende seiner zweiten Amtszeit 2027 mit dem Bau von sechs EPR-Reaktoren einer neuen Generation beginnen. Die Kosten dafür schätzt die Regierung auf 51,7 Mrd. Euro. Er plant zudem bis 2050 auch 50 Offshore-Windparks mit einer Leistung von 40 Gigawatt (GW). Gleichzeitig will er die Zahl der installierten Solaranlagen verzehnfachen, so dass sie dann auf 100 GW kommen.

Bisher hinkt Frankreich bei erneuerbaren Energien hinterher. Der erste Offshore-Windpark des Landes wurde erst kürzlich eingeweiht. Zudem stehen zurzeit gut die Hälfte der 56 Reaktoren wegen Wartungsarbeiten sowie Kontrollen wegen Korrosionsanomalien still. Die Produktion von Atomstrom dürfte deshalb in diesem Jahr am unteren Ende der mehrfachen auf zuletzt 280 bis 300 Terawattstunden (Twh) gesunkenen Prog-

nose liegen. Die geringere Atomstromproduktion dürfte das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (Ebitda) 2022 mit 29 Mrd. Euro belasten.

Zusätzlich dazu kommt den Stromriesen, der im ersten Halbjahr einen Verlust von 5,29 Mrd. Euro auswies, die von der Regierung Ende letzten Jahres beschlossenen Deckelung der Strom- und Gaspreise für Haushalte teuer zu stehen. EDF schätzt, dass dies das Ebitda 2022 mit 10,2 Mrd. Euro belasten wird. In diesem Jahr soll der Anstieg der Strompreise auf 4% begrenzt, im nächsten Jahr soll der Anstieg maximal 15% betragen. Wirtschaftsminister Le Maire kündigte am Mittwoch die Umsetzung der von Brüssel letzte Woche beschlossenen Gewinnabschöpfung bei Versorgern an. Der Strompreis von Versorgern soll auf 180 Euro je Megawattstunde begrenzt werden. Das dürfte dem französischen Staat 5 bis 7 Mrd. Euro in die Kassen spülen, sagte er. Minderheitsaktionäre von EDF werfen dem Staat vor, den Konzern durch unüberlegte und ausbeuterische Entscheidungen zu belasten, die das besondere Interesse des Versorgers und seiner Minderheitsaktionäre in Schwierigkeiten gebracht zu haben.

► Personen Seite 12

Tesla weitert Vorsprung vor VW aus

E-Mobilitäts-Studie: US-Hersteller punktet stärker mit Innovationen

Börsen-Zeitung, 6.10.2022 ste Hamburg – Der US-Elektroauto-Pionier Tesla ist nach wie vor der weltweit innovationsstärkste Automobilhersteller im Bereich der batterieelektrischen Mobilität (BEV). Zu diesem Ergebnis kommt das Center of Automotive Management (CAM) in seiner jüngsten jährlichen Untersuchung zur E-Mobilität, in der die Innovationsstärke von über 30 Automobilherstellern im Bereich der batterieelektrischen Fahrzeuge erfasst und mittels eines Index bewertet wird. Im Mittelpunkt der Analyse stehen den CAM-Angaben zufolge serienreife Neuerungen im Bereich Elektromobilität, die zu Verbesserungen des Kundennutzen führen.

Nach dieser Methodik hat Tesla in der ersten Hälfte 2022 mit 188,2 Indexpunkten seinen Vorsprung auf Volkswagen mit einem Zuwachs von 14,8 Punkten vergrößert, wie das unabhängige Institut für empirische Automobil- und Mobilitätsforschung sowie für strategische Beratung an der Fachhochschule der Wirtschaft in Bergisch Gladbach feststellte. Zurückzuführen sei der ausgeweitete Abstand auf Neuerungen im Bereich der Batteriezellenstruktur, die eine höhere Reichweite um 16% ermöglichen und die Kosten pro kWh um 14% verringern. Der VW-Konzern kommt in der aktuellen Auswertung

Top-Innovator Tesla

Ranking BEV-Innovationsstärke, Top 15

	Rang 1. Hf. 2022	Vorjahr
Tesla	1	1
VW	2	2
BYD	3	4
Mercedes-Benz	4	8
Hyundai	5	3
Geely	6	5
GM	7	9
SAIC	8	6
Renault	9	10
BMW	10	7
Stellantis	11	11
BAIC	12	12
Ford	13	18
GreatWall	14	15
Nio	15	19

© Börsen-Zeitung, Grafik: ben Quelle: CAM

nach einem Plus von 12,2 auf 149,4 Indexpunkte. Dazu trage unter anderem der E-Bulli ID.Buzz mit Ladeleistung von 170 kW im Van-Segment bei. Zudem habe der Škoda Enyaq RS Coupé eine WLTP-Reichweitenverbesserung auf 545 km erreicht. Weitere Befunde der neuen Studie

zeigen, dass der chinesische Elektroautohersteller BYD um 36 auf 112,3 Indexpunkte deutlich zugelegt und Hyundai von Platz 3 verdrängt hat. Als erwähnenswert hebt das Institut neben der Cell-to-Battery-Technologie Segmentneuerungen wie den Denza D9 hervor, der auf eine Reichweite von 620 km (China-Norm) und auf eine Ladeleistung von 166 kW komme. Den größten Sprung nach vorn um fast 41 auf 84,5 Punkte und damit von Platz 8 auf 4 schafft Mercedes-Benz. Dazu beigetragen habe vor allem der EQE, der im Segment der oberen Mittelklasse hohe Reichweiten, sehr gute Ladeleistungen und einen geringen Verbrauch aufweise.

Mit SAIC und Geely kommen in der aktuellen CAM-Studie zwei weitere asiatische Hersteller unter die zehn innovationsstärksten Elektroautohersteller, während BMW von Rang 7 auf 10 zurückfällt. Nachzügler der Elektromobilität blieben die japanischen Hersteller Nissan, Toyota oder Honda, die auf den Plätzen 18, 21 und 24 rangierten. Die innovationsstarken Autohersteller im Bereich batterieelektrischer Fahrzeuge gehörten auch zu den Marktführern der E-Mobilität, so Studienleiter Stefan Bratzel. Das gelte nicht nur für Tesla, sondern auch für chinesische Automobilhersteller, die jetzt in Europa den Marktzugang suchen.