

Europa stellt die Weichen

Mit einem neuen Weißbuch will die Europäische Kommission nachhaltigen Güterverkehr auf Schiene bringen. Darin einfließen sollen auch Visionen aus dem Forschungsprojekt „Freightvision“.

Markus Böhm

Brüssel – „Der europäische Güterverkehr soll nachhaltig werden.“ Das sei, betonte Jean-Eric Paquet, Vertreter der Generaldirektion „Mobilität und Verkehr“, kurz DG Move, in seiner Rede zur Abschlusskonferenz des Forschungsprojekts „Freightvision – Freight Transport Foresight 2050“, nach wie vor das erklärte Ziel der Europäischen Kommission. Die Konferenz fand am 24. Februar in Brüssel statt, nur wenige Tage nachdem DG Move offiziell aus der Taufe gehoben wurde. „Auf dem Weg dorthin brauche es langfristige Visionen und Vorschläge für einen Aktionsplan“, fuhr Paquet fort und machte damit klar, was sich sein Chef, Generaldirektor Matthias Ruete, von „Freightvision“ erwarte.

Ehrgeizige Visionen

In diesem im siebenten Forschungsrahmenprogramm geförderten und von Austria Tech – einer Gesellschaft für technologiepolitische Maßnahmen, gegründet vom österreichischen Verkehrsministerium – koordinierten Projekt, diskutierten Forscher, Mitglieder der Europäischen Kommission, Industrie- und Interessensvertreter aus Europa und Nordamerika über die Schlüsselfaktoren für den Güterverkehr bis 2050 in Europa. Seit dem Start vor rund einem Jahr wurden in insgesamt vier Foren, begleitet von lebhaften Debatten, Szenarien für die zukünftige Entwicklung in Bezug auf Treibhausgas-Emissionen, Abhängigkeiten von fossilen Energieträgern, Staus und Unfällen entworfen.

So soll bis 2050 die Anzahl der Unfälle im Straßenverkehr um 80 Prozent zurückgehen, wie David Bonilla, Transportforscher an der Oxford University, zusammenfasste. Zudem soll es 40 Prozent weniger Staus geben. Letzteres hält Bonilla für schwer erreichbar, ebenso sein Kollege Christian O.

Güterverkehr ist ein komplexes System, in dem zahlreiche Faktoren eine Rolle spielen.

Illu.: Freightvision

Hansen von der DTU, der Technischen Universität Dänemark, der sich mithilfe des „Transtool“-Modells der Staufrage angenommen hatte. Für ihn sei ein Rückgang von 33 Prozent realistisch, aber nur mittelfristig bis 2035. Wie soll das gehen? Mit größeren Trucks, höheren Straßenkapazitäten und einer höheren Maut, antwortete Hansen. Besonders erfolgversprechend sei dabei der „mode shift“, also die Verlagerung der Güter von der Straße auf Schiene und Schiff.

Bonilla skizzierte die weiteren Visionen und Ziele, die im Aktionsplan münden sollen: Der Energiebedarf des Verkehrs wird noch immer zu 97 Prozent durch fossile Treibstoffe gedeckt – was sich negativ auf die Energieversorgungssicherheit auswirkt. Darum soll die Abhängigkeit des Sektors von fossilen Energieträgern um 40 Prozent reduziert werden. Zudem sollen die vom Güterverkehr ausgestoßenen Treibhausgase um 80 Prozent zurückgehen. „Das ist ein aggressives Ziel“, wie Bonilla es meinte, aber es sei notwendig, um die „Leute aufzurütteln“.

Es ist möglich, ist sich Tuomas Mattila vom finnischen Umweltinstitut Syke sicher, der mithilfe von „Backcasting“ – einer Methode, bei der die künftigen, gewünschten Gegebenheiten beschrieben und anschließend die Schritte zu deren Erreichung um-

rissen werden – der Frage nachging, wie man diese 80 Prozent erreichen könnte: „Mit aerodynamischen Zügen, besseren Motoren, dem Einsatz von Biodiesel, größeren Trucks, intelligenten Logistiksystemen und einer Elektrifizierung des Transports.“

Zustimmung und Kritik

Die Mehrzahl der Maßnahmen müsse im Straßen-Sektor getroffen werden, resümierte Projektkoordinator Stephan Helmreich. „Überrascht hat mich der Konsens über die angestrebte Emissionsreduktion.“ Diese Zielsetzung sei weder von Vertretern der Straße noch anderer Verkehrsträger widersprochen worden.

Nur die Art und Weise, wie man dort hinkommt, sorgte bei einigen für Unmut: Denn, so die Berechnungen der Wissenschaftler, eine Verlagerung auf die Schiene hätte kaum Auswirkungen auf die Treibhausgas-Emissionen. Dieses Ergebnis sorgte für Einwände vonseiten der staatlichen französischen Eisenbahngesellschaft SNCF: „Technologische Innovationen allein werden für die Bestrebungen der EU, den Klimawandel einzudämmen, nicht ausreichen“, meinte etwa Jean-Michel Danscoisne, SNCF-Repräsentant bei der EU. Er wirft Freightvision unwissenschaftliches Arbeiten vor. Die statistischen Daten seien

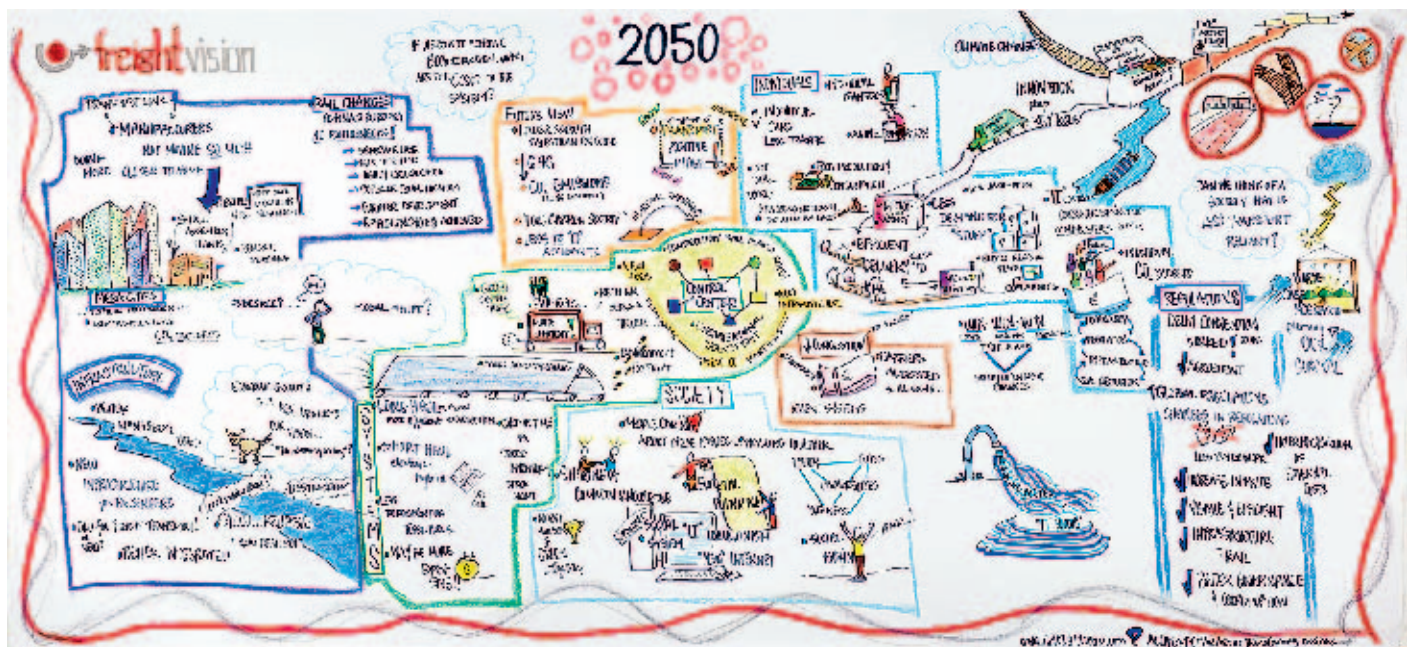
einseitig. „Politik und Wunschenken“ sei dies, wehrte Helmreich ab und habe „wenig mit belegbaren Argumenten zu tun“.

Die Aufregung der „Eisenbahner“ dürfte auch damit zu tun haben, dass die Europäische Kommission noch für heuer eine Neuauflage des Weißbuchs zur europäischen Verkehrspolitik plant, in das auch Szenarien aus Freightvision einfließen werden. Sie fürchten, weiter an Terrain zu verlieren: In der Ausgabe von 2001 war noch die Rede vom „modal shift“-Konzept, von der Verlagerung des Gü-

tertransports von der Straße auf die Schiene. Im Update von 2006 wurde aber bereits das „co-modality“-Konzept favorisiert: Lkw und Schiene sollen einander ergänzen. Im neuen Weißbuch wird wohl der „integrative“ Ansatz, der alle Verkehrsträger auf die gleiche Stufe stellt, verfolgt werden.

Die bei Freightvision gewonnenen Erkenntnisse bezüglich Bahn und CO₂-Reduktion deuten zumindest in diese Richtung.

DER STANDARD **Webtipp:**
www.freightvision.eu



„Man sollte noch radikaler denken“



Otto C. Frommelt, Geschäftsführer Volvo Trucks Austria, war Forumsmittglied bei „Freightvision“. Ihm gehen die geplanten Maßnahmen teilweise nicht weit genug, erfuhr **Markus Böhm**.

STANDARD: Sind Sie mit dem Ergebnis von Freightvision zufrieden?

Frommelt: Es war ein erster wichtiger Schritt, um die Vision „Transport und Logistik im Jahr 2050“ zu entwickeln und zu visualisieren. Ich sehe die Ausarbeitung eines Zukunftsszenarios und Ableitung potenzieller Maßnahmen als Anregung. Den Ansporn bekommt man nicht nur durch die ehrgeizigen Klimaziele, sondern auch durch die Reduktion der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen. Es war auch überaus wichtig aufzuzeigen, dass auch Unfall- und Stauzahlen reduziert werden müssen.

STANDARD: Was kritisieren Sie?

Frommelt: Es wurden zu wenig „Wild Card“-Szenarios und Diskontinuitäten bei den Maßnahmen berücksichtigt. Man sollte noch radikaler, innovativer und mehr von der Zukunft in die Gegenwart denken: Vorausschauende Entwicklungen und Ereignisse überlegen, denen zwar unter heutigen Umständen eine äußerst geringfügige oder gar keine Plausibilität zugemessen wird, die aber dennoch einen exorbitanten Einfluss auf die Entwicklung in der Zukunft haben können und werden. Der Zeithorizont von 40 Jahren – trotz Teilzielen (2020 und 2035) – ist überaus lange. Szenarien müssen leben, das heißt, sie sollten kontinuierlich angepasst und weiterentwickelt werden.

STANDARD: Welche Punkte werden es in das Weißbuch schaffen?

Frommelt: Meiner Meinung nach

werden die CO₂-Reduktionsziele sowie die Reduktion der Abhängigkeit fossiler Brennstoffe bzw. die Möglichkeiten zur Unfallreduktion und Verbesserung des Staumanagements aufgenommen. Des Weiteren sind Maßnahmen zur Förderung und Optimierung der „Co-Modalität“ plausibel. Co-Modalität steht für weiteres Zusammenwachsen der Transportmodule und -ketten: der Ausbau von intelligenten Transportinformationssystemen und -prozessen, um die gesamte Transportkette noch besser und nachhaltiger zu managen und nutzen. Es geht letztendlich darum, die Energieeffizienz zu erhöhen.

STANDARD: Fließen einzelne Ansätze bereits in den Lkw-Bau ein?

Frommelt: Die CO₂-neutrale Produktion von Volvo Trucks, neuen Motorgenerationen, parallelem Hybridantrieb fallen mir ein. Relevant ist das Transportinformationssystem, die Energieeffizienz überwacht, und Auswertungen liefert, um fokussierte Maßnahmen einzuleiten. Es geht hier um Treibstoffeinsparungen von bis zu zehn Prozent. Das System liefert für jeden Lkw einen Umweltbericht, der online aufzeigt, wann, wo und wie viele Emissionen emittiert werden – mit dem Ziel, die Klimabilanz und den CO₂-Fußabdruck zu verbessern.

ZUR PERSON:

Der Szenario-Planungsexperte Otto C. Frommelt (49) ist seit 2009 Honorarprofessor der Warwick University.



bfi Wien Akademie

bfi Wien Akademie für (angehende) Führungskräfte



Diplomlehrgang Expert in Logistics
Informationsabend: 05.05.2010, 17.00 Uhr
Lehrgangsdauer: 22.10.2010 – Mai 2011

Diplomlehrgang LogistikmanagerIn
Informationsabend: 24.03.2010, 18.15 Uhr
Lehrgangsdauer: 09.04.2010 – 07.10.2010

Kostenrechnung und Controlling in der Logistik
Informationsabend: 14.04.2010, 18.00 Uhr
Lehrgangsdauer: 12.05.2010 – 11.06.2010

Intermodale Verkehrslogistik
Informationsabend: 22.03.2010, 18.00 Uhr
Lehrgangsdauer: 19.04.2010 – 19.05.2010

www.bfi-wienakademie.at
Beratung und Anmeldung
 bfi Wien Akademie, Alfred-Dallinger-Platz 1, 6. Stock, 1034 Wien
 Tel.: +43 1 811 78-10100, E-Mail: akademie@bfi-wien.or.at

Potentiale. Management. Perspektiven.