


EU ▶ EU

59  41

Fracht in % Laderaum in %

Werte: von 26.05. bis 01.06.2015

KOMMENTAR:
ERNST RÜDIGER
GRAFF
„HAFTUNG
BEI LUFT-
FRACHT-
SENDUNGEN“

7

THEMA DER WOCHE
LOGISTIKMARKT USA

4-6

**Wünsche
an die
Politik**

GÜNTER NEUMANN

8

verkehr

+ seehafen
bilanz

INTERNATIONALE WOCHENZEITUNG SEIT 1945

05.06.2015

WWW.VERKEHR.CO.AT

Nr. 23 / 71. Jahrgang

ROLAND
SPEEDITION

Speed Matters.
Trust the leader of
hinterland transport.

www.rolsped.com
T: (+43 1) 728 37 43 ■ office@rolsped.com

Der Verbrennungsmotor bleibt (noch) dominierend

ANTRIEBSTECHNOLOGIE: Die Bedeutung von alternativen Kraftstoffen und Antrieben wächst trotzdem kontinuierlich.

INTERNATIONAL

DB SCHENKER BAUT STANDORT NÜRNBERG AUS

Mit einem weiteren Projekt baut DB Schenker Logistics seine Aktivitäten in Nürnberg aus. Nachdem die Schenker Deutschland AG bereits Ende 2013 ihr neues Terminal im Nürnberger Hafen bezogen hat, soll dort dieses Jahr ein weiterer 15.700-m²-Neubau speziell für die Kontraktlogistik bezogen werden. Zielgruppe sind Kunden aus Industrie und Handel. Unterstützung erhält das Unternehmen dabei vom Entwickler und Investor Goodman, der sich am Standort ein insgesamt rund 72.000 m² großes Grundstück für die logistische Nutzung gesichert hat. Die Bauphase beginnt im Juli, Fertigstellung und Inbetriebnahme sind bereits für Ende 2015 vorgesehen.



VOLVO TRUCKS

SELBST 2050 WERDEN NOCH IMMER RUND 90 % ALLER FAHRZEUGE EINEN VERBRENNUNGSMOTOR HABEN.

Der Volvo-D16K-Euro-6-Motor dient als ein Beispiel für eine neue Generation ressourcensparender Diesel-Motoren

VON BERND WINTER

Auch die Welt der Mobilität ist von einem stetigen Wandel geprägt. Zu den großen Herausforderungen zählen dabei der weltweit steigende Energiebedarf, gepaart mit dem damit zusammenhängenden Anstieg der Emissionen (Klimawandel). Vor allem neue Technologien sollen Lösungen für diesen Spagat finden. Unter dem Titel „Antriebstechnologien und Kraftstoffe – Innovation und Effizienz für Mobilität von morgen“ veranstaltete die GSV (die Plattform für Mobilität) letzte Woche ein Forum mit Vertre-

tern von A3PS (Austrian Association for Advanced Propulsion Systems – Österreichische Plattform zur Förderung von alternativen Antriebssystemen), der Europäischen Kommission, Shell Global Solution und Raiffeisen Research.

Erdöl dominiert

Ein erstes Resümee des Forums war, dass der Verbrennungsmotor (aller Unkenrufe zum Trotz) noch eine lange Zeit der wichtigste Antrieb im Personen- und Güterverkehr bleiben wird. Derzeit kommt die Energie dafür zu rund 94 Prozent aus Erdöl.

Solarenergie steigt

Die zweite Forums-Erkenntnis war, dass die Bedeutung der Solarenergie in Zukunft rascher ansteigen wird, als es dies derzeit vermuten lassen würde. Vor allem im Energiemix mit anderen Energiequellen wird sich deren Stellenwert durch die technische Entwicklung und die fallenden Kosten für die Produktion einer Kilowattstunde aufgrund der Massenproduktion und der staatlichen Förderungen verbessern. Ende der 70er-Jahre musste man noch rund fünf US-Dollar pro Kilowattstunde bezahlen – mittlerweile liegt der Preis bei rund 20 Cent.

Alternativen spielen bisher kaum eine Rolle

Andreas Pilzecker, EU DG Energy, sieht, dass die Alternativen (vor allem Erdgas-Biokraftstoffe) zum Mineralöl zwar technologisch vorhanden sind, aber in der Realität bisher kaum eine Rolle spielen, und betont: „Daran wird sich bis 2020 und darüber hinaus bis 2030 kaum etwas ändern. Selbst 2050 werden noch immer rund 90 Prozent aller Fahrzeuge einen Verbrennungsmotor (dann in Kombination mit Hybridantrieb und Batterien) haben.“

► FORTSETZUNG AUF SEITE 2

EDITORIAL



Chancen und Risiken im Land der unbegrenzten Möglichkeiten

von BERND WINTER

In dieser Ausgabe haben wir den Logistikmarkt USA als Themenschwerpunkt. Durch US-Fernsehserien, Englisch-Kenntnisse und dem Glauben, „die Amerikaner sind eh so wie wir“, meinen viele noch immer, dass die USA für uns ein einfacher und bekannter Markt ist. Der österreichische Wirtschaftsdelegierte in New York, Michael Friedl, trifft auf Nachfrage auf folgende zugespitzte Aussage: „Gehen Sie auf den US-Markt zu, als ob Sie ein Engagement in Bolivien, Burundi oder in der Mongolei planen. Der Markteintritt in den USA ist manchmal viel schwieriger, und einzelne Teile des Landes viel exotischer, als man dies glauben möchte.“ US-Firmen erwarten sich bei Verhandlungen, dass das österreichische Unternehmen klar darstellen kann, welchen vor allem finanziellen Nutzen ihre Waren oder Dienstleistungen bringen (technische Details und dgl. sind vorab weniger gefragt). Größere Missverständnisse in der Zusammenarbeit USA – Europa ergeben sich häufig auch in den unterschiedlichen Zugängen zu Lösungen eines gemeinsamen Problems. Die Amerikaner operieren gerne nach der „Trial and Error“-Methode. Die Europäer haben oftmals den eher akademisch-theoretischen Ansatz, denken lange nach und implementieren dann rasch. Vom US-Unternehmergeist könnten wir uns noch eine Scheibe abschneiden. Dort ist Scheitern erlaubt und zieht keinen lebenslangen Makel nach sich. Der US-Logistikmarkt befindet sich im Umbruch. Die Häfen sind strukturell am Limit. Der Lkw-Transport ist von der Ölpreisentwicklung abhängig. Die Auswirkungen der Panamakanal-Erweiterung auf die Warenströme bleibt abzuwarten. Anpassungsfähigkeit und Kreativität sind gefragt – eine Chance für Österreichs Logistiker.

Verbrennungsmotor ...

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

Folgen der Mineralöl-abhängigkeit

84 Prozent des in der EU benötigten Mineralöls muss importiert werden, was 2,1 Prozent der Wirtschaftskraft kostet. Ein Großteil dieser Mengen kommt aus politisch unsicheren Regionen – auch das beflügelt die Anstrengungen, nach Alternativen Ausschau zu halten. Rund 7 Prozent der Haushaltskosten entfallen laut Pilzecker auf Kraftstoffe. Er ergänzt: „Trotz der Entwicklungen in der jüngsten Vergangenheit wird der Mineralölpreis wieder ansteigen.“ Ein zusätzlich negativer Aspekt ist, dass Motoren, die mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden, für rund ein Viertel aller Treibhausgasemissionen in der EU verantwortlich sind.

Klimasünder Transport

Laut Pilzecker zählt der Transport mit 24 Prozent nach der Energieindustrie (29 Prozent) derzeit zum zweitgrößten CO₂-Klimasünder in der EU. Das wird sich laut seiner Einschätzung in den kommenden Jahren sogar noch verschlechtern, weil gerade im Transport die Emissionen auch weiterhin direkt proportional zur Wirtschaftsleistung ansteigen bzw. abfallen. In den meisten anderen Bereichen gibt es hier schon eine Entkopplung.

Fleckerlteppich für Lösungsansätze in der EU

2011 wurde der „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ entwickelt. „Das war für das vorgenommene Ziel bis 2020 (Reduktion der Emissionen um 20 Prozent) ein ganz entscheidender Schritt“, führt Pilzecker aus. Bis 2050 sollte demnach die Abhängigkeit des Transportsektors von importiertem Öl halbiert und die Treibhausgasemissionen um 60 Prozent (auf Basis der Werte von 1990) reduziert werden. „Das kann nur durch eine Reihe von Maßnahmen und Initiativen erreicht werden, die an vielen Stellen ansetzen. Alternative Kraftstoffe spielen dabei eine zentrale Rolle“, betont Pilzecker.

Kraftstoffstrategie 2013 relativ zahnlos

Um die gesteckten Emissionsziele greifbarer zu machen, entwickelte die EU 2013 eine „Kraftstoffstrategie für Europa“. Dabei ging es darum, den europäischen Binnenmarkt für Innovationen und verbesserte Effizienz im Verkehrsbereich zu erschließen. Die EU stellte sich damals eine EU-weite Minimaldichte einer Tankstelleninfrastruktur für die wichtigsten

alternativen Kraftstoffe vor. Die EU-Mitgliedsstaaten hatten allerdings andere Vorstellungen. Sie ließen sich keine Vorschriften hinsichtlich Zeitpunkt und Ausmaße der Umsetzung machen. Das, was von der Strategie noch überblieb und auch umgesetzt wurde, war die Sicherstellung der Implementierung von harmonisierten Standards für die wichtigsten alternativen Kraftstoffe und die Kennzeichnung der Kraftstoffe (Verbraucherinformation/Kompatibilität mit den Fahrzeugen).

Energiebesteuerung nicht rational

„Die EU wollte 2011 die bis dahin (und auch heute noch) geltende ungleichgewichtige Besteuerung der Energiequellen beseitigen. Weniger emissionsbelastende sollten günstiger und klimabelastende Energiequellen sollten höher besteuert werden. Die EU-Mitgliedsstaaten gingen aber auch hier eigene Wege und besteuern nach wie vor nicht rationell, sondern so, wie sie es politisch für richtig erachten. 2015 wurde daraufhin von der EU der Energiebesteuerungsvorschlag wieder fallen gelassen“, kritisiert Pilzecker die EU-Mitgliedsstaaten.

Erneuerbare Energierichtlinie

Sie schreibt vor, dass alle EU-Mitgliedsstaaten bis 2020 den Anteil von alternativen Energien im Transportbereich auf mindestens 10 Prozent bringen sollen. Hier zeigt sich Pilzecker vordergründig etwas zufriedener: „Derzeit haben wir EU-weit schon rund fünf Prozent erreicht. Das Problem ist nur, dass es hier keine EU-einheitliche Förderung von alternativen Kraftstoffen gibt. Zusätzlich ist der jeweilige Fortschritt in Richtung 10-Prozent-Reduktion länderspezifisch sehr unterschiedlich. Österreich liegt im vorderen Mittelfeld. Die besten sind derzeit Schweden und Finnland.“

Vermeehrt Biokraftstoffe

Biodiesel hat nach wie vor eine große Bedeutung am Kraftstoffmarkt im Transportbereich. Er wird vor allem aus Pflanzenöl (u.a. Rapsöl) hergestellt. „In Österreich werden für die Produktion schon relativ hohe Mengen an Altspeisefetten verwendet“, begrüßt Pilzecker die heimischen Aktivitäten. Die Erzeugung von Biokraftstoffen, die nicht auf Nahrungs- und Futtermittelpflanzen beruhen, wächst seit einiger Zeit sehr dynamisch. „Die angestrebten 10 Prozent an alternativen Energiequellen sollen aber nicht nur durch den Einsatz von Biokraftstoffen allein erreicht werden. Die Agrarpro-



(v.l.n.r.): Valentin Hofstätter, Raiffeisen Research; Wolfgang Kriegler, A3PS; Karsten Wilbrand, Shell; Andreas Pilzecker, EU; Mario Rohrer, GSV.

duktion darf dadurch in der EU nicht verdrängt werden. Daher dürfen Biokraftstoffe nur sieben Prozent ausmachen“, betont Pilzecker.

In Zukunft mehr Verantwortung der Staaten

2014 hat die EU den „Rahmen für die Klima- und Energiepolitik 2020 bis 2030“ vorgestellt. Die politische Diskussion darüber ist derzeit EU-weit voll im Gang. Die Vorstellungen der EU dabei sind folgende: Es soll vorab ab 2020 keine neuen Zielvorgaben für erneuerbare Energien oder für die Treibhausgasintensität von Kraftstoffen im Verkehrssektor mehr geben. Damit will die EU die Verantwortung wieder mehr in die Hände der Mitgliedsstaaten geben. Gut hat sich laut EU die CO₂-Reduzierungsverpflichtung für Flotten entwickelt. Hier liegt man sowohl im Pkw- als auch im Klein-Lkw-Bereich auf dem geplanten Kurs (bis 2020 95 g CO₂/km). Die EU will zusätzlich nach 2020 Biokraftstoffe, die aus Nahrungsmittelpflanzen erzeugt werden, nicht mehr öffentlich fördern.

Diversifizierung der Antriebstechnologien

Für Wolfgang Kriegler (Vorstandsvorsitzender und Geschäftsführer von A3PS) steht fest: „Die angestrebten 95-g-O₂/km-Emissionen werden nur mit dem derzeitigen Verbrennungsmotor für die gesamte Flotte nicht erreichbar sein. Mit Downsizing etc. kann man in den größeren Fahrzeugklassen die Ziele auch nicht erreichen. Ohne einer Teilelektrifizierung der Antriebe wird es hier nicht gehen.“ Für ihn geht der Trend in Richtung Plug-in-Hybrid. Die Batterieleistung reicht hier, laut Kriegler, im Schnitt für Distanzen von bis zu 50 km, die mit elektrischem Antrieb zurückgelegt werden können. Diese Form wird auch von der EU ge-

fördert. Zum ersten Mal kann man schon vorab dadurch zumindest rein rechnerisch CO₂-Emissionen in g/km reduzieren. Aus diesem Grund setzen nun viele OEM-Fahrzeughersteller auf diese Technologie.

Planungssicherheit ist gefragt

Der Sprecher der Nutzfahrzeugimporteure, Franz Weinberger, betonte beim GSV-Forum, dass für den Lkw-Kunden primär das Ladevolumen und das mögliche Ladegewicht entscheidend sind. Das verhindert derzeit oftmals den breiten Einsatz von alternativen Antriebskonzepten. Er kritisiert vor allem die bisherige Verkehrspolitik in Österreich: „In den letzten Jahren wurde viel zu oft der politische Weg geändert. Unternehmen brauchen aber Vertrauen in die Investition von neuen Technologien. Gerade hier sind stabile politische Rahmenbedingungen notwendig.“

Zukunftsperspektiven

Dieser Frage versuchte Valentin Hofstätter (Raiffeisen Research) beim GSV-Forum auf den Grund zu gehen. In den USA stagniert der Rohölverbrauch seit 2009, obwohl seit 2010 die Wirtschaft wieder wächst. Das große globale Wachstum im Energieverbrauch wird von den Emerging Markets (u. a. China, Indien, Brasilien) getrieben. Der Pkw-Anteil pro Kopf in den USA liegt derzeit bei nahezu 100 Prozent, in China und Indien ist man hier noch im einstelligen Bereich. Steigen diese Werte an, werden alternative Kraftstoffe unumgänglich sein, so Hofstätter. Hoffnung macht ihm u. a. ein Blick auf die Entwicklung der Solarstromkosten. Prognosen gehen davon aus, dass 2020 eine Kilowattstunde weniger als 0,05 US-Dollar kosten wird. 1978 lag der Wert noch bei 5 US-Dollar. Ähnliche Entwicklungen erwartet er sich bei den Batteriekosten.