



PRESSESPIEGEL 29/2020

Ein Service der GSV für ihre Mitglieder
Redaktion: Bernhard Weiner

Inhalt

VERKEHRS-/ENERGIEPOLITIK	2
Grüne erfreut über EU-Vorstoß zur Senkung der Schienen-Maut.....	2
Einheitlicher europäischer Luftraum für nachhaltigeres und resistenteres Flugverkehrsmanagement .	2
Taxischein muss künftig alle fünf Jahre erneuert werden	4
Grün-Mastermind fordert: Autofreie Ringstraße jetzt	4
Gewessler und Brunner präsentieren mit EAG Meilenstein für 100 Prozent sauberen Strom	5
Kretschmann bezweifelt schnellen Siegeszug des E-Autos.....	6
VERKEHRSSICHERHEIT	7
Handy: Große Ablenkung beim Lenken	7
ÖAMTC zu Tempoüberschreitungen: Rücksichtslosigkeit konsequent verfolgen	8
STRASSE	8
ASFINAG-Sommerreisebilanz: Zehn Prozent weniger Pkw-Verkehr	8
INTERVIEW „Autos gibt es definitiv zu viele“	9
SCHIENE	11
Das Ende der überfüllten Züge naht	11
ÖFFENTLICHER VERKEHR	12
1-2-3-Ticket: Ländern sollen alle Einnahmenverluste abgegolten werden	12
LUFTFAHRT	14
Flughäfen mit so wenigen Passagieren wie zuletzt 1989	14
„Mit leeren Flugzeugen fliegen, das kann jeder“	15
Noch schärferer Sparkurs bei Lufthansa, A380 vor dem Aus	16
Airbus will bis 2035 Wasserstoff-Flugzeug bauen	17
Volocopter bietet Reservierungen für erste kommerziellen Flüge an.....	18
ELEKTROMOBILITÄT/WASSERSTOFF	19
Tesla will Elektroautos deutlich günstiger machen	19
100 Tage-Bilanz: WSW-Wasserstoffbusse auf Erfolgsspur	20
Elektrofahrzeuge auf smarte Weise laden	21
WELTRAUM	22
Weltraumschrott als Geschäftsmodell	22
MITGLIEDER	23
Gebrüder Weiss startet Kundenportal myGW.....	23
AIT: VCÖ Mobilitätspreis 2020 für das Projekt „SUPERBE“	24
Herry Consult: WohnMOBIL - Innovative Wohn- und Mobilitätsformen in Gebieten mit hohem Siedlungsdruck	25
ENERGIE	27
Gleicher Motor, anderer Treibstoff	27

Grüne erfreut über EU-Vorstoß zur Senkung der Schienen-Maut

Verkehrswende auf Schiene

Mit großer Mehrheit stimmten die Abgeordneten des EU-Parlaments gestern, Donnerstag, für die Senkung der Schienen-Maut. Die EU-Staaten können damit rückwirkend bis März die Tarife senken und die von der COVID-19 Krise betroffenen Eisenbahnunternehmen entlasten.

„Die tausenden von lärmbelasteten Haushalten entlang von Transitrouten dürfen zuversichtlich bleiben. Die EU hat gestern einen wichtigen Schritt zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene gemacht“, freut sich Hermann Weratschnig, Verkehrssprecher der Grünen, und weiter: „Durch die starke Wettbewerbsverzerrung im Gütertransport kann die Bahn mit der billigen Straße nicht mithalten. Solange der Bahnkilometer zehnmal so teuer wie der Straßenkilometer ist, wird der Gütertransport auf der Schiene ein Nebendarsteller bleiben. Noch dazu sind 99 Prozent des europäischen Straßennetzes komplett mautbefreit, im Schienennetz kostet hingegen jeder einzelne Kilometer. Bis 2025 muss es möglich werden, den Anteil des Güterverkehrs auf 40 Prozent zu erhöhen. Das ist ein notwendiger Schritt zum Erreichen der Klimaziele. Derzeit liegt Österreich bei ca. 23 Prozent und hat in den letzten Jahren sogar Anteile auf der Schiene eingebüßt.“

Im österreichischen Verkehrssektor fielen 2019 circa die Hälfte der CO₂-Emissionen auf den

Gütertransport. Mit einem Plus von 112 Prozent seit 1990 sind die CO₂-Emissionen im Güterverkehr noch stärker angestiegen als im gesamten Verkehrssektor, der ohnehin schon als Sorgenkind der österreichischen Klimapolitik gilt. Neben der Klimabelastung zählen auch Lärm, Luftschadstoffe, Unfälle und Staus zu den externen Kosten des Güterverkehrs. Eine kürzlich veröffentlichte Studie des Verkehrsclubs Österreich zeigte dreimal so hohe externe Kosten des LKW-Verkehrs verglichen mit der Schiene.

„Als Tiroler Abgeordneter freue ich mich besonders auf einen wichtigen Schritt zu mehr Kostenwahrheit. An der Brennerroute tragen die umliegenden Dörfer einen großen Teil der externen Kosten: Abgase, Lärm, Verkehrschaos. Das muss sich verändern und daher braucht es als nächsten Schritt den Beschluss der vorliegenden überarbeiteten Eurovignetten-Richtlinie, welche die europaweiten LKW Mauttarife vorgibt“, hält Weratschnig fest.

Quelle: <https://www.vcoe.at/service/schriftenreihe-mobilitaet-mit-zukunft-pdf-und-print/g%C3%BCterverkehr-auf-klimakurs-bringen-pdf>

Grüner Klub im Parlament, 18.9.2020

Einheitlicher europäischer Luftraum für nachhaltigeres und resistenteres Flugverkehrsmanagement

Die Europäische Kommission unterbreitet heute in Anknüpfung an den europäischen Grünen Deal einen [Vorschlag](#) zur Modernisierung des Regulierungsrahmens für den einheitlichen europäischen

Luftraum (Single European Sky - SES). Ziel ist es, die Verwaltung des europäischen Luftraums moderner zu gestalten sowie nachhaltigere und effizientere Flugwege zu schaffen. Die luftverkehrsbedingten

Emissionen können dadurch um bis zu 10 % gesenkt werden.

Der Vorschlag kommt zu einem Zeitpunkt, zu dem wegen des drastischen Rückgangs des Luftverkehrs infolge der Coronavirus-Pandemie ein resistenteres Flugverkehrsmanagement gefragt ist, bei dem die Verkehrskapazitäten leichter an die Nachfrage angepasst werden können.

Die für Verkehr zuständige EU-Kommissarin Adina Vălean erklärte dazu: „Flugzeuge folgen auf manchen Strecken einem Zickzack-Kurs zwischen verschiedenen Luftraumblöcken, was zu Verspätungen und erhöhtem Treibstoffverbrauch führt. Ein effizientes Flugverkehrsmanagementsystem bedeutet eine direktere Streckenführung und weniger Energieverbrauch, was wiederum zu Emissionsminderungen und weniger Kosten für unsere Fluggesellschaften führt. Der heutige Überarbeitungsvorschlag zum einheitlichen europäischen Luftraum wird nicht nur dazu beitragen, die Emissionen aus dem Luftverkehr durch eine bessere Steuerung der Flugwege um bis zu 10 % zu senken, sondern auch digitale Innovationen anstoßen, indem der Markt für Datendienste in diesem Sektor geöffnet wird. Mit den vorgeschlagenen neuen Vorschriften unterstützen wir unseren Luftfahrtsektor dabei, den Übergang zu einer umweltgerechten und digitalen Wirtschaft voranzutreiben.“

Würden die Flugsicherungskapazitäten nicht angepasst, so hätte dies zusätzliche Kosten, Verspätungen und CO₂-Emissionen zur Folge. Verspätungen allein verursachten im Jahr 2019 Kosten in Höhe von 6 Mrd. EUR sowie 11,6 Mio. Tonnen zusätzlicher CO₂-Emissionen. Wenn Piloten in überlastete Lufträume fliegen müssen, anstatt einen direkten Flugweg zu nehmen, so verursacht dies unnötige CO₂-Emissionen, ebenso wie die Praxis von Fluggesellschaften, längere Strecken zu fliegen, um Gebührenszenen mit höheren Tarifen zu umgehen.

Der europäische Grüne Deal, aber auch neue technologische Entwicklungen wie die zunehmende Nutzung von Drohnen, haben die Digitalisierung und die Dekarbonisierung des Verkehrs in den Mittelpunkt der EU-Luftverkehrspolitik gerückt. Gleichwohl stellt die Emissionsminderung nach wie vor eine große Herausforderung für den Luftverkehr dar. Der SES ebnet somit den Weg für einen

europäischen Luftraum, der optimal genutzt wird und in dem moderne Technologien zum Einsatz kommen. Er gewährleistet ein kooperatives Netzmanagement, das den Luftraumnutzern eine unter Umweltgesichtspunkten optimale Flugroutenführung ermöglicht. Darüber hinaus wird der Einsatz digitaler Dienste ermöglicht, für die eine lokale Infrastruktur nicht unbedingt erforderlich ist.

Zur Gewährleistung sicherer und kostengünstiger Dienste des Flugverkehrsmanagements schlägt die Kommission u. a. folgende Maßnahmen vor:

- Stärkung des europäischen Netzes und seines Managements, um Überlastungen und suboptimale Flugrouten zu vermeiden
- Förderung eines europäischen Marktes für Datendienste, die für ein besseres Flugverkehrsmanagement notwendig sind
- Straffung der wirtschaftlichen Regulierung von im Auftrag der Mitgliedstaaten erbrachten Flugverkehrsdiensten, um mehr Nachhaltigkeit und Resistenz zu fördern
- bessere Koordinierung im Hinblick auf die Definition, Entwicklung und Einführung innovativer Lösungen

Nächste Schritte

Der aktuelle Vorschlag wird dem Rat und dem Parlament zur Beratung vorgelegt und die Kommission hofft, dass diese ohne Verzögerungen zum Abschluss gebracht wird.

Nach der endgültigen Annahme des Vorschlags müssen anschließend mit Experten Durchführungsrechtsakte und delegierte Rechtsakte ausgearbeitet werden, um die Detailfragen und technischen Aspekte zu regeln.

Hintergrund

Die Initiative für den einheitlichen europäischen Luftraum wurde 2004 ins Leben gerufen, um den europäischen Luftraum zu defragmentieren und das Flugverkehrsmanagement in den Bereichen Sicherheit, Kapazität, Kosteneffizienz und Umwelt leistungsfähiger zu machen. Im Jahr 2013 legte die

Kommission einen Vorschlag zur Überarbeitung des einheitlichen europäischen Luftraums (SES 2+) vor, die Verhandlungen im Rat stagnieren jedoch seit 2015. 2019 wurde eine sogenannte Gruppe der Weisen mit 15 Fachleuten auf diesem Gebiet eingerichtet. Sie soll die derzeitige Lage und die künftigen Erfordernisse für das Flugverkehrsmanagement in der EU bewerten und hat bereits mehrere Empfehlungen vorgelegt. Die Kommission änderte daraufhin ihren Text von 2013 und nahm neue Maßnahmen darin auf. Überdies erarbeitete sie einen gesonderten Vorschlag zur Änderung der

EASA-Grundverordnung. Begleitet werden die neuen Vorschläge von einer Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, die [heute vorgelegt](#) wurde.

Weitere Informationen

Fragen und Antworten: [Einheitlicher europäischer Luftraum: für ein effizientes und nachhaltiges Flugverkehrsmanagement](#)

Europäische Kommission, 22.9.2020

Taxischein muss künftig alle fünf Jahre erneuert werden

Ab Anfang 2021 werden Taxi- und Mietwagengewerbe zusammengelegt. Verkehrsministerin Leonore Gewessler (Grüne) hat nun die Bedingungen für den Erwerb einer Lenkerberechtigung festgelegt.

Zunächst braucht es eine Ausbildung. Der Taxischein muss dann alle fünf Jahre erneuert werden. Für Taxler und Taxlerinnen gilt eine Alkoholgrenze von 0,1 Promille. Vertrauenswürdigkeit und Deutschkenntnisse sind künftig zentrale Anforderungen für Lenker im „Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw“.

Die nun per Verordnung eingeführten Maßnahmen seien die erste Modernisierung der Lenker Ausbildung seit 15 Jahren, so Gewessler. Ziel sei ein hohes Sicherheitsniveau, das durch eine verpflichtende Ausbildung für alle Lenkerinnen und Lenker und die Prüfung der Vertrauenswürdigkeit bei der Verlängerung des Ausweises gesichert werden soll. Dabei wird im Wesentlichen die

Einhaltung der Verkehrsregeln und Sicherheitsbestimmungen bewertet.

Übergangsregeln für aktive Lenker

Die Ausbildung soll 15 bis 25 Stunden dauern und auch Schulungen in Kriminalprävention und kundenorientiertem Verhalten umfassen. Die Deutschkenntnisse können entweder von der Prüfungskommission als ausreichend eingestuft oder mit einem Zertifikat über mündliche Kenntnisse auf Sprachniveau A2 nachgewiesen werden.

Für derzeit aktive Lenker gibt es Übergangsregeln. Taxler, die schon einen unbefristeten Schein haben, müssen erst in fünf Jahren zur Verlängerung. Bisherige Mietwagenfahrer müssen keine Ausbildung nachweisen, sondern lediglich die Prüfung absolvieren.

news.orf.at, 23.9.2020

Grün-Mastermind fordert: Autofreie Ringstraße jetzt

Asfinag-Aufsichtsrat will Autos bannen

TU-Experte Harald Frey sitzt seit Kurzem auf einem grünen Ticket im Aufsichtsrat der Asfinag. Schon seit den Zeiten Maria Vassilakous berät der Auto-Kritiker die Wiener Grünen in Sachen

Verkehrspolitik pünktlich zum autofreien Tag fragte ÖSTERREICH bei ihm nach, was aus seiner "Vision 2020 autofreie Ringstraße" geworden sei:

"Diese Vision ist nicht nur aktueller, sondern auch notwendiger denn je", so der Verkehrs-Chefideologe. "Die Bedeutung der Ringstraße als Flanierzone wird derzeit nur unzureichend berücksichtigt", so Frey.

Die Europameisterschaft 2008 habe gezeigt, dass der Kfz-Verkehr problemlos auf die 2er-Linie verlagert werden könne, beim MuseumsQuartier sei das Verkehrsaufkommen damals sogar um 11 Prozent gesunken.

Nach der Umsetzung der autofreien City beziehungsweise parallel dazu solle, so Frey, im nächsten Schritt der Pkw-Verkehr vom Ring auf die Zweierlinie verbannt werden: "Das ist nur logisch und unvermeidlich. Denn die derzeitige Flächenaufteilung zwischen Rad- und Fußverkehr löst zu viele Konflikte aus."

Österreich, 22.9.2020

Gewessler und Brunner präsentieren mit EAG Meilenstein für 100 Prozent sauberen Strom

Größtes Energiepaket seit Jahrzehnten für den Klimaschutz

Das lang ersehnte Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz (EAG) wurde heute im Rahmen einer Pressekonferenz durch Klimaschutzministerin Leonore Gewessler und Staatssekretär Magnus Brunner vorgestellt und geht heute in Begutachtung. Das Gesetzpaket ist das größte Gesetzespaket in diesem Bereich seit Jahrzehnten und schafft die Rahmenbedingungen für den Ausbau der erneuerbaren Energien in Österreich. Die Weichen für 100 Prozent Strom aus erneuerbaren Ressourcen bis 2030 sind damit gestellt.

„Das EAG ist das Gesetz für die Energiewende. Mit ihm schaffen wir einen Zubau der Stromproduktion aus erneuerbaren Energien von 27 Terrawattstunden - mit einer Million Dächer durch Sonnenenergie, mehr Wind- und Wasserkraft sowie Biomasse. Die Energiewende ist dabei das entscheidende Werkzeug auf dem Weg zur Klimaneutralität. Dieses Gesetz ist auch ein zentraler Job- und Wirtschaftsmotor. Wir werden damit bis zu 30 Milliarden Euro an Investitionen in Österreich auslösen und gleichzeitig rund 10 Millionen Tonnen CO₂ einsparen“, sagt Klimaschutzministerin Gewessler.

„Das Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz setzt die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige und saubere Energiezukunft. Damit geben wir die maßgeblichen Parameter für den heimischen Energiemarkt für die nächsten Jahre und sogar Jahrzehnte vor. Wir

schaffen ein marktnahes und effizientes Fördersystem, dass mehr Ökostrom für jeden eingesetzten Fördereuro bringt“, sagt Staatssekretär Brunner.

Im EAG ist ein Zubau der Stromproduktion aus erneuerbaren Energien um 27 Terrawattstunden (TWh) vorgesehen. Aufgeteilt auf alle erneuerbaren Energieträger entfallen auf Sonnenenergie elf Terrawattstunden, bei Windkraft zehn Terrawattstunden und fünf Terrawattstunden auf Wasserkraft sowie eine Terrawattstunde auf Biomasse.

„Das EAG und die damit eingeläutete Energiewende ermöglicht es allen Menschen und Unternehmen in Österreich einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Klimakrise zu leisten. Wir gehen damit gemeinsam einen wichtigen Schritt auf den Weg zu einem klimaneutralen Österreich. Fossile Energieträger gehören damit klar und eindeutig der Vergangenheit an. Ab 2030 wird in Österreich 100 Prozent des Stroms aus Erneuerbaren Energien hergestellt werden. Das heißt ausschließlich sauberer Strom für die Menschen in Österreich“, so Gewessler weiter.

Mit ökologischen Kriterien weist das EAG zentrale Merkmale auf, die den Zubau der erneuerbaren Energien und höchste Umweltschutz-Standards gleichzeitig ermöglichen. Für das Fördersystem bei Photovoltaik-Anlagen ist deshalb ein Abschlag für

Anlagen auf Grün- und Agrarflächen vorgesehen. Dabei sollen vor allem jene Flächen genutzt werden, die bereits versiegelt sind, um so den Bodenverbrauch nicht weiter voranzutreiben. In Bezug auf die Wasserkraft werden die vorhandenen Natur- und Flussjuwelen in Österreich bewahrt bleiben, jedoch ohne das Ausbau-Ziel von 5 TWh zu gefährden. Der Zubau soll weitgehend durch Effizienzsteigerung bei bestehenden Anlagen, sowie Neubauten unter Berücksichtigung der ökologischen Kriterien erfolgen.

Bürgerinnen und Bürger werden über Energiegemeinschaften aktiver Teil der Energiewende. Möglich wird das, indem sie sich in ihrer Nachbarschaft oder irgendwo in ganz Österreich an einem Projekt beteiligen und dort gemeinsam erneuerbare Energie produzieren und selbst nutzen können.

„Ein Riesenschritt hin zu mehr Bürgerbeteiligung ist die Möglichkeit der Energiegemeinschaften. Das ist bisher einzigartig! Damit geben wir allen Menschen in Österreich die Möglichkeit sich aktiv am Klimaschutz zu beteiligen“, so Brunner. Diese Möglichkeit steht auch Unternehmen und Landwirtschaften offen. Künftig kann man also mit Nachbarn, Freunden und Kollegen Energie teilen und gemeinsam sparen. Für den Austausch innerhalb der Gemeinschaft soll ein Ortstarif gelten, sowie der Entfall des Erneuerbaren-Förderbeitrags und die Befreiung der Elektrizitätsabgabe gewährt werden. „Dadurch kann man bis zu Zwei-Drittel der Netzegebühren sparen – das sind insgesamt knapp 100 Euro im Jahr für einen Haushalt“, so Brunner abschließend.

BMK, 16.9.2020

Kretschmann bezweifelt schnellen Siegeszug des E-Autos

Baden-Württembergs Ministerpräsident hat sich in einem Interview dafür ausgesprochen, den Wechsel vom Verbrenner zum E-Auto nicht zu überstürzen. Der Grünen-Politiker stellt dabei auch die aktuelle Ökobilanz reiner Elektrofahrzeuge infrage.

Baden-Württembergs Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) hält einen schnellen Erfolg des Elektroautos in Deutschland für unwahrscheinlich. "Trotz der ganzen Transformation werden wir auch 2030 noch einen hohen Anteil an Verbrennern und Hybridfahrzeugen haben", sagte Kretschmann der "Wirtschaftswoche". Das Fortführen dieser Produktionslinien sichere auch das Überleben der Zulieferindustrie. "Die Deckungsbeiträge beim Verbrenner sind eben ganz anders als beim Elektrofahrzeug", sagte der Grünen-Politiker.

Kretschmann sieht auch strategische Gründe, an Verbrennungsmotoren und Hybridfahrzeugen festzuhalten. "So lange wir bei den Batterien noch von Asien abhängen, ist es industriepolitisch gesehen nicht ratsam, nur auf einem Bein zu stehen."

Der Regierungschef verwies überdies auf die kritische Ökobilanz reiner Elektrofahrzeuge. "Die Elektrifizierung des Verkehrs macht nur Sinn, wenn der Strom aus erneuerbaren Energiequellen kommt." Davon sei man aber noch weit entfernt. Das gelte erst recht, wenn künftig auch Wasserstoff und

synthetische Kraftstoffe breiter eingesetzt werden. "Denn die brauchen ja noch mehr Energie in der Herstellung."

"Auch Grüne fahren Auto"

Der Grünen-Politiker versicherte, dass seine Parteifreunde kein Problem mit dem Auto und der Fahrzeugindustrie haben. "Auch Grüne fahren Auto", sagte er. Es komme allerdings auf dessen Emissionen an. "Ein Auto, das keine Schadstoffe mehr emittiert, ist nicht Teil des Problems, sondern Teil der Lösung." Skeptisch sieht der Ministerpräsident des Autolandes die Entwicklung des autonomen Fahrens. Dafür fehle noch die notwendige Infrastruktur. "Dass wir irgendwann bei einer Überlandfahrt das Steuer aus der Hand geben und die Zeitung lesen können, ist noch Zukunftsmusik." Rund 30 Prozent (Stand 2019) des Industrie-Umsatzes entfallen im Südwesten auf die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen. Die Exportquote liegt bei 70 Prozent.

dpa, 25.9.2020

Handy: Große Ablenkung beim Lenken

Verkehr. Telefonierende Fahrer machen um 40 Prozent mehr Fehler

Schnell einmal die runtergefallene Sonnenbrille von der Fußmatte aufheben, oder die gerade empfangene Textnachricht am Handy öffnen und womöglich auch gleich beantworten – und das alles, während man ein Auto lenkt. Oberösterreichs Verkehrslandesrat Günther Steinkellner (FPÖ) warnt am Montag bei einer Pressekonferenz vor solchen Aktionen, denn: Diese können tödlich enden, ist Ablenkung doch die häufigste Unfallursache im Straßenverkehr.

Im Vorjahr verunglückten 87 Personen auf Oberösterreichs Straßen tödlich. 26 davon – fast ein Drittel – weil jemand abgelenkt war. Die „Top 10“ der Ablenkungen führen heruntergefallene Gegenstände an, danach folgt gleich das Handy mit Telefonieren und Nachrichten schreiben. Auch das Bedienen von Navigationsgeräten oder Essen und Trinken am Steuer können tragische Folgen haben. Am gefährlichsten ist laut Othmar Thann, Direktor des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, eine sogenannte Melange: „Oft sind Personen abgelenkt und fahren gleichzeitig mit überhöhter Geschwindigkeit. Das sind gefährliche Mixturen“, sagt er. Es sei ein Irrglaube, dass Menschen beim Autofahren multitaskingfähig seien.

Höhere Strafe gefordert

Denn nur wenige Sekunden reichen, um Leben zu riskieren: Fährt man laut Studie etwa 130

Kilometer pro Stunde und ist dabei abgelenkt, ist man pro Sekunde 36 Meter „blind“ unterwegs. Bei drei Sekunden ergibt das mehr als ein Fußballfeld. Österreichweit schätzt man, dass pro Jahr auf diese Weise etwa 5,5 Millionen Kilometer im „Blindflug“ zurückgelegt werden. Fahrer, die telefonieren, begehen demnach um 40 Prozent mehr Fahrfehler, womit Unfälle vorprogrammiert scheinen. Thann appelliert deshalb an die Gesellschaft: „Das Autofahren darf nicht zur Nebenbeschäftigung werden.“

Zur Risikogruppe würden vor allem junge Leute zählen. Seit Jahren bietet das Land Oberösterreich deshalb in Schulen kostenlose Workshops an, um bei 15 bis 19-Jährigen das Bewusstsein zu stärken. Auch eine neue Kampagne, die Anfang Oktober startet, soll Autofahrer dazu bewegen, sich ausschließlich auf die Straße zu konzentrieren. Zudem wird gefordert, die Strafe für das Missachten des Handyverbots anzuheben. „Derzeit zahlt man 50 Euro. Wir wollen, diese Strafe auf bis zu 90 Euro erhöhen“, sagt Peter Aumayr, Leiter der Verkehrsabteilung des Landes Oberösterreich. Auch solle man sich ein Beispiel an anderen Ländern nehmen und Handy-Nutzung am Steuer zum Vormerkdelikt machen.

KURIER, 22.9.2020

ÖAMTC zu Tempoüberschreitungen: Rücksichtslosigkeit konsequent verfolgen

Keine überzogenen Maßnahmen bei ungefährlichen Versehen.

Überrascht zeigt sich der Mobilitätsclub vom umfangreichen Ideen-Katalog bezüglich Änderungen bei Sanktionen nach Tempoüberschreitungen, der von Verkehrsministerin Leonore Gewessler kommuniziert wurde. Die darin enthaltenen Kernpunkte sind: Extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen sowie illegale Autorennen sollen schärfer bestraft werden als bisher, aber auch deutlich geringere Tempoüberschreitungen sollen sich auf den Führerschein auswirken. Dementsprechend wurde etwa die Absicht geäußert, Kurzzeitentziehungen zu verlängern und Geschwindigkeitsüberschreitungen ins Vormerksystem aufzunehmen. "Die Themen Tempoüberschreitung, Rasen und Unfallursache 'nicht angepasste Geschwindigkeit' bedeuten nicht immer das Selbe", erklärt ÖAMTC-Chefjurist Martin Hoffer.

Unzweifelhaft macht es schon Sinn, sich ernsthafte Maßnahmen gegen extreme Schnellfahrextesse und illegale Autorennen zu überlegen. Derartige Vorschläge bis hin zur Schaffung neuer gerichtlicher Straftatbestände kann der ÖAMTC mittragen. Wenn aber dann etwa unter dem Titel 'Raserei' auch davon die Rede ist, dass schon bei Tempoüberschreitungen zwischen 20 und 30 km/h eine Vormerkung erfolgen soll, führt das wohl in der breiten Masse zum Eindruck, dass an manchen Stellen auch ein Abkassieren der Autofahrer

beabsichtigt ist. "Oft sind temporäre Geschwindigkeitsbegrenzungen schlecht ausgeschildert oder Tempolimits für Fahrzeuglenker kaum nachvollziehbar und manchmal von den Behörden offensichtlich nicht ausschließlich aus dem Motiv der Verkehrssicherheit verhängt", führt der ÖAMTC-Jurist aus. "Hier sollte man, vor allem weil der Bürger in die Verordnungen nicht Einsicht nehmen kann, eher über eine Stärkung der Bürgerrechte als über eine Verschärfung von Sanktionen diskutieren." So ist etwa auch die mögliche Beschlagnahme eines Fahrzeugs nicht bloß ein verkehrsrechtliches Thema, sondern vielmehr auch eine verfassungsrechtliche Frage.

Außer Zweifel steht jedenfalls, dass zunächst einmal jeder, der eine Übertretung begeht, wissen soll, welche Strafen und Führerscheifolgen ihm drohen. "Doch schon dabei hakt es zur Zeit", bemängelt der ÖAMTC-Jurist die fehlende Präventionswirkung der aktuellen Strafdrohungen. "Bereits hier könnte man ansetzen und durch Vereinfachung mehr Klarheit und Effektivität erzielen. Erst wenn dies erreicht ist, kann man seriös über Verschärfungen und deren Notwendigkeit diskutieren."

ÖAMTC, 21.9.2020

STRASSE

ASFINAG-Sommerreisebilanz: Zehn Prozent weniger Pkw-Verkehr

Erfreulich: Auch Minus zehn Prozent bei Staustunden – Gesundheitschecks an südlichen Grenzen als Herausforderung

Die ASFINAG-Sommerreisebilanz zeigt für Juli und August im Schnitt einen Rückgang von

durchschnittlich 10,6 Prozent beim Pkw-Verkehr im Vergleich zum Vorjahr. An den Reisesamstagen

gab es im Juli und August vor allem auf den klassischen Reiserouten stärkere Rückgänge.

Auf der Tauernautobahn gab es an den Reisesamstagen im Durchschnitt ein Minus beim Verkehr von knapp 22 Prozent. Brenner- und Pyhrn-Route weisen an Samstagen ein Minus von mehr als 17 Prozent beim Pkw-Verkehr aus. Die geringsten Rückgänge an den Reisesamstagen gab es ganz im Westen mit einem Minus von mehr als sechs Prozent auf der Route Arlberg.

Beim Verkehrsaufkommen über alle Wochentage betrachtet waren die Rückgänge auf den Routen Donau (A 1, A 7, A 8, A 25, S 10, S 33), Süd (A 2, S 6, S 35, S 36, S 37), Pyhrn und Arlberg mit jeweils unter zehn Prozent am geringsten. Die Tauernroute hat über die alle Wochentage betrachtet mit einem Minus von mehr als 16 Prozent den stärksten Rückgang im Vergleich zum Vorjahr.

„Beim Pkw-Verkehr lag die Verkehrsentwicklung erwartungsgemäß unter dem Level der Vorjahre. Die Rückgänge fielen jedoch nicht so hoch aus wie in jenen Monaten mit umfangreichen Maßnahmen zur Eindämmung von COVID. Besonders erfreulich ist, dass es heuer im Sommer um 24 Prozent weniger Staus gegeben hat“, bestätigen die ASFINAG-Vorstände Hartwig Hufnagl und Josef Fiala.

Minus zehn Prozent bei Staustunden im Sommer

Positiv für die ASFINAG ist im diesjährigen Sommerreiseverkehr der Rückgang bei den durch die Staus verursachten Staustunden (also Dauer der Behinderung) um zehn Prozent. Die größte Herausforderung bei der Verkehrsabwicklung lag bei den ausgedehnten Staus vor den Grenzübergängen in Richtung Süden. Der Grund für diese Behinderungen waren vorrangig die Gesundheitschecks vor dem Hintergrund von COVID wie etwa auf der

slowenischen Seite des Karawankentunnels. Die A 11 Karawankenautobahn verzeichnete deswegen im Sommer 2020 deutlich mehr Staustunden als im Vorjahr.

Wesentlich weniger Behinderungen registrierte die ASFINAG im Sommer auf der A 12 Inntal- und A 13 Brennerautobahn sowie auf der Tauern- und der Pyhrnautobahn. So gab es beispielsweise auf der A9 Pyhrnautobahn einen Rückgang der Staustunden um 39 Prozent.

2020: Verkehrsrückgänge in den ersten achten Monaten

Bundesweit verzeichnet die ASFINAG 2020 im Vergleich zum Gesamt-Verkehrsaufkommen 2019 auf Autobahnen und Schnellstraßen ein Minus von 19,8 Prozent im Zeitraum von Jänner bis August. Vor allem der Pkw-Verkehr ist mit einem Rückgang von 21,4 Prozent deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Der Schwerverkehr liegt bei einem Minus von 7,7 Prozent.

Im Vergleich der Entwicklung des Gesamtverkehrsaufkommens von Jänner bis August gab es in Tirol (A 12 Inntal-, A 13 Brennerautobahn) mit einem Minus von 26,8 Prozent die größten Rückgänge, gefolgt von der Route Tauern (A 10 Tauern-, A 11 Karawankenautobahn) mit 24,4 Prozent und dem westlichsten Korridor Arlberg (A 12 Inntal-, A 14 Rheintal/Walgauautobahn, S 16 Arlberg Schnellstraße) mit 20,4 Prozent. Mit einem Minus von mehr als zwölf Prozent in den ersten acht Monaten 2020 zeigen die Routen Brenner und Tauern die größten Rückgänge beim Schwerverkehr. Generell hat sich der Schwerverkehr in den letzten Monaten weitgehend normalisiert und liegt derzeit nur mehr bei leichten Rückgängen zwischen 3 und 5 Prozent.

ASFINAG, 21.9.2020

INTERVIEW | „Autos gibt es definitiv zu viele“

Warum die Zukunft der Städte autofrei ist und moderne Verkehrspolitik radikal sein muss

Wie sieht ein modernes Mobilitätskonzept für eine Millionenstadt aus? Mobilitätsexperte Stephan

Rammler, er leitet das Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung in Berlin, weiß: Eine

Zukunft ganz ohne Autos wird es nicht so schnell geben, aber Autos in der Stadt – dieses Konzept ist schon jetzt überholt.

KURIER: In Wien diskutiert man über ein teilweises City-Fahrverbot. Ist das ein erster Wink aus der Zukunft?

Stephan Rammler: Das ist ein Wink aus der Gegenwart. Nach allem, was wir heute wissen, sollten wir äußerst dringend jede Form von fossiler Energie einschränken. Es ist also genau die richtige Stoßrichtung. Hier steht eine Transformation in der Mobilität an, die so groß ist, dass man radikale Änderungen vornehmen muss.

Beschlossen ist die autofreie City aber noch lange nicht ...

Wir haben in der Vergangenheit autogerechte Städte gebaut, wir haben Städte mit Autobahnen vernetzt. Das war eine sehr autofokussierte, fahrtabhängige Politik. So etwas ist nicht von heute auf morgen über Bord zu werfen.

Wie schätzen Sie den Verkehr in Wien generell ein?

Ich würde Wien in einer Reihe mit Stockholm, Kopenhagen und Amsterdam nennen, also im Ranking weit oben. Wien hat einen guten öffentlichen Verkehr, eine Regionalbahn, die ÖBB und eine smarte Parkraumbewirtschaftung. Es gibt Begegnungszonen und Wien ist zur Fahrradstadt geworden. Aber Autos gibt es definitiv zu viele.

Wie wird Wien aussehen, wenn es 2040 Null-Emissionen gibt? Haben Sie ein konkretes Bild vor Augen?

Dieses Bild ist kein Zauberwerk. Jedes Verkehrssystem einer Großstadt wird in Zukunft auf dem öffentlichen Verkehrssystem aufbauen müssen. Dazu gehört auch die Sharing Economy für die erste und letzte Meile. Autos werden nach und nach zurückgedrängt. Dafür kommt das Fahrrad: Es ist zum zentralen Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts geworden. Die Menschen setzen sich heute sogar unter lebensgefährlichen Bedingungen aufs Fahrrad, um etwas für die Umwelt zu tun. Das zeigt, dass sie sich anders verhalten wollen. Das muss die Politik nur nützen.

Rund 200.000 Autos pendeln täglich nach Wien ein. Ein Riesenproblem.

Wir wissen, dass fast alle europäischen Städte nicht mit hausgemachtem Verkehr kämpfen, sondern mit dem einpendelnden Verkehr. Zumeist sind die Einpendler da, wo sie leben, total abhängig vom Automobil. Das zeigt: Für gute Verkehrspolitik muss man das größere Umland miteinbeziehen. Damit sich Menschen am Land vom Auto befreien, brauchen sie gute Angebote.

Hier ist also eine staatliche Regulierung notwendig.

Es braucht einen Rahmen von der Politik. Im Moment ist es rational, ein Auto zu benutzen. Es braucht eine neue Rationalität, damit es sinnvoll ist, das Auto stehen zu lassen. Aber finden sie mal einen Politiker, der den Mut hat, die Dinge so zu ändern, wie es für die Umwelt und die Stadt am besten wäre. Und damit 200.000 Pendler verärgert.

In welche Richtung hat die Corona-Krise die Mobilität verändert?

Corona war ein Reallabor, in dem uns andere Verhaltensweisen aufgezwungen wurden. Von heute auf morgen wurden Dinge neu gemacht, mit einer anderen Legitimität, weil es ja höheres Schicksal war. Die unmittelbaren Effekte waren, dass die Leute das Auto vermehrt benutzt haben, der öffentliche Verkehr beeinträchtigt war und es das Fahrrad massiv nach vorne gebracht hat. Es hat uns auch gezeigt, dass Telependeln ein Zukunftskonzept ist – also weniger oft in die Arbeit fahren, weniger Reisen, mehr Homeoffice.

Ist das Auto generell überholt oder wäre alles gut, wenn wir einfach auf Elektroantrieb umsteigen?

Nein. Wäre es nicht. Würden alle umsteigen, wären die Städte trotzdem weiter dicht und der Autoverkehr vorhanden. Es geht ja nicht nur um Luftverschmutzung und Lärm, sondern auch um Fläche. Wir werden in Zukunft enorme raumpolitische Debatten erleben. Die Menschen ziehen ja nach wie vor in die Städte, es wird also noch dichter. Bisher war es so, dass das Auto einen Großteil der urbanen Fläche in Anspruch genommen hat – durch Straßen und Parkflächen. Das wird sich ändern

müssen. Außerdem gibt es noch die ressourcenpolitische Perspektive: In einer Betrachtung von der Wiege zur Bahre, wenn man also wirklich alle Ressourcen einbezieht, ist das Elektroauto nicht viel besser als das Auto mit Verbrennungsmotor. Nur will das keiner hören. Einen Motor raus, einen andern Motor rein, das ist nicht die Lösung.

Sie sehen also schon das Ende des Autos?

Nein, das ist nicht alles gleich dahin. Die Babyboomer kommen jetzt erst ins Alter. Die sind voll auf das Automobil sozialisiert. Diese Gruppe hat ein Interesse an altersgerechter, individueller Mobilität

und kann sich die teuren Fahrzeuge leisten – auch jene mit Elektromotor.

Und was wird langfristig aus dem Statussymbol Auto?

Das Auto war im 20. Jahrhundert tatsächlich ein wichtiges Instrument, um sich in der sozialen Schichtung einzuordnen. Die neuen Generationen sind anders: Sie werden in Städten groß, in denen man kein Auto mehr braucht. Und sie leben in einer völlig digitalisierten Welt. Da wird Besitz zum Hindernis.

KURIER, 18.9.2020

SCHIENE

Das Ende der überfüllten Züge naht

Ab 8. Oktober fahren ÖBB und Westbahn wieder so wie vor dem Corona-Lockdown

Bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) stehen die Zeichen auf Normalisierung. Ab 8. Oktober soll wieder flächendeckend auf Regelbetrieb umgestellt werden, also auf den Fahrplan, der vor dem Corona-Lockdown gegolten hat. Das betrifft eigentlich nur noch die Strecke Wien - Salzburg, denn auf allen anderen Strecken herrscht seit Juli wieder Normalbetrieb.

Doch die Strecke Wien - Salzburg ist einer der frequenzstärksten, weshalb ihr besondere Bedeutung zukommt. Derzeit fahren pro Stunde zwei Züge, ab 8. Oktober sollen es wieder drei sein. Innerhalb von zwei Stunden sind derzeit drei ÖBB- und ein Westbahnzug unterwegs. Künftig werden es wieder wie ursprünglich vier ÖBB- und zwei Westbahn-Züge sein.

Nach dem Corona-Lockdown hätte sich ein Normalbetrieb der Strecke Wien - Salzburg mangels Kunden wirtschaftlich nicht gelohnt, sagt Bernhard Rieder, Pressesprecher der ÖBB: „Im März und im April gab es Rückgänge von bis zu 90 Prozent.“

Mittlerweile habe sich das jedoch wieder gebessert, derzeit liege man auf allen Strecken im Schnitt bei 60 bis 70 Prozent Auslastung. Auf Strecken, auf denen vor allem Touristen unterwegs sind, liegen die ÖBB darunter, auf Strecken mit Pendlern darüber. Am 8. Oktober endet auch die staatliche Notvergabe, die die Grundversorgung auf der Strecke Wien - Salzburg aufrecht erhielt – und damit unter anderem auch die wechselseitige Anerkennung nicht zugebundener Tickets von Westbahn und den ÖBB.

Die Normalisierung ist ein Schritt, auf den viele Zugfahrer sehnsüchtig warten, denn in letzter Zeit häufte sich die Kritik, dass die Züge überfüllt seien. Und das war vor allem in den vergangenen Wochen mit dem starken Anstieg der Corona-Neuinfektionen für viele ein Ärgernis. Die ÖBB würden alle Regeln der Bundesregierung einhalten, ein Nebeneinandersitzen mit Maske sei erlaubt, entgegnet Rieder. Die Leute seien wegen der Corona-Krise heute sensibler als davor, manche würden sich nun rascher bedrängt fühlen. Anders als im Flugzeug

könne man sich im Zug aber auf einen anderen Platz setzen oder in einen anderen Waggon begeben. Mit der Umstellung auf Normalbetrieb sollte die Situation wieder besser werden, denn alle Züge würden in voller Länge fahren, es werde keine Kurzzüge geben.

Optimismus

Trotz der derzeit wieder akuterer Corona-Situation in Österreich mit stark steigenden Infektionszahlen ist Rieder auch für die Zukunft optimistisch. Ab 12. Dezember gelte der neue Fahrplan, er gehe davon aus, dass auch danach völliger Normalbetrieb herrschen werde und es zu keinen Einschränkungen kommen werde.

Bis sich die Fahrgastzahlen wieder dem Vor-Corona-Niveau annähern würden, werde es noch Monate dauern. Die Rückgänge im Tourismus, die vielen Beschäftigten im Homeoffice und die steigende Zahl von Videokonferenzen würden auch

weiterhin für weniger Fahrgäste sorgen. Der generelle Trend zum Zug sei jedoch ungebrochen.

Nicht einmal in den vergangenen drei Wochen hätten sich die Fahrgäste vom Zugfahren abschrecken lassen. Der Schulbeginn und das Urlaubsende habe da wohl ein bisschen mitgeholfen. Die Corona-Krise wird die ÖBB trotz Rückkehr zum Normalbetrieb massiv belasten. ÖBB-Chef Andreas Matthä rechnet für heuer mit rund 800 Millionen Euro Umsatzverlust. Dabei komme der größere Teil aus dem Personenverkehr mit knapp 450 Millionen Euro, im Güterverkehr erwarte man rund 300 Millionen Umsatzverlust und in der Infrastruktur kleinere Einbußen. Ursprünglich plante die ÖBB für heuer einen Umsatz von 4,6 Milliarden Euro und einen Gewinn von rund 170 Millionen. Nun droht ein Umsatz von nur 3,8 Milliarden und ein operativer Verlust von rund 50 Millionen Euro.

KURIER, 22.9.2020

ÖFFENTLICHER VERKEHR

1-2-3-Ticket: Ländern sollen alle Einnahmenverluste abgegolten werden

Um den Bundesländer-Widerstand zu dämpfen, verspricht die grüne Verkehrsministerin einen finanziellen Rundumschutz beim österreichweiten Öffiticket

Vor der großen Verhandlungsrunde mit den Verkehrslandesräten der Bundesländer zum 1-2-3-Ticket am Freitag versuchte das Klimaschutz- und Verkehrsministerium, gute Stimmung zu verbreiten: "Den Ländern entstehen keine Kosten", die Finanzierung des 1-2-3-Tickets sei mit den budgetierten 240 Millionen Euro zur Gänze gesichert. Alle Einnahmenverluste werden abgegolten.

So lautet die zentrale Botschaft von Umwelt-, Verkehrs- und Energieministerin Leonore Gewessler (Grüne), mit der die besonders widerspenstigen Länder Niederösterreich, Burgenland,

Oberösterreich, Salzburg, Steiermark und Kärnten auf Kurs gebracht werden sollen.

Abwanderung

Die Finanzierungsgarantie gilt freilich nur für die bundesweite 3er-Stufe des 1-2-3-Tickets, die im ersten Halbjahr 2021 auf Schiene gebracht werden soll. 95 Millionen stehen für nächstes Jahr zur Bedeckung zur Verfügung, im Jahr darauf sind es 150 Millionen Euro. Da sollte das Jahresticket für alle öffentlichen Verkehrsmittel in Österreich um drei Euro pro Tag dann ins Laufen gekommen sein und

neue Fahrgäste zum Umstieg auf Bahn und Bus bewegen. Der Bund werde die durch Abwanderung zum österreichweiten Jahresticket bei Stadtwerken und Verkehrsbetrieben der Kommunen entstehenden Einnahmenverluste ebenso ersetzen wie Verkehrsverbänden und der ÖBB, so das Versprechen.

Bedeckt gibt man sich hingegen bei den Zielen: Wie viele Fahrgäste im ersten vollen Tarifjahr mit der 3er-Fahrkarte unterwegs sein sollen, sei seriös nicht abzuschätzen, sagte der zuständige Projektleiter im Verkehrsministerium, Jakob Lambert. Grob geschätzt rechne man pro Jahr mit rund hundert Millionen Euro an Einnahmen allein aus der Stufe 3. Da derzeit mindestens 100.000 Fahrgäste pro Jahr mehr als 1095 Euro für ihre Pendlerfahrkarten ausgaben, liege nahe, dass diese in den neuen Tarif wechseln könnten.

Mitnahmeeffekte

Damit ist absehbar, dass die österreichweite Stufe des 1-2-3-Tickets insbesondere jenen Personen zugutekommen wird, die bereits jetzt den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr nutzen und/oder bereits die Österreich-Card der ÖBB. Dieser Mitnahmeeffekt wird in der von Eco Austria, Wifo und IHS vorgenommenen "Ökonomischen Bewertung der in der Regierungsklausur am 16. Juni 2020 vorgestellten Maßnahmen" mit 70 Prozent angenommen, der Investitions-Förderungs-Hebel mit drei. Beides deutet auf überschaubare Effekte dieser Ökologisierungsinvestitionen hin.

Die Flatrate für die Öffi-Kunden gilt übrigens nicht nur bei Einmalzahlung, sondern auch bei monatlicher Abbuchung vom Konto.

Forderungsliste der Landesräte

Ob sich mittels Finanzierungszusicherungen die teils aufgebrachten Verkehrslandesräte rund um den niederösterreichischen Ludwig Schleritzko (ÖVP) befrieden lassen, bleibt abzuwarten. Sie äußern teils tiefgehende Kritik an dem nach der AUA-Rettung überfallsartigen Vorpreschen mit der 3er-Stufe des Wahlkampfeschlagers 1-2-3-Ticket. "Es scheint unabdingbar, nicht allein das österreichweite Ticket (3er-Ticket) voranzutreiben", appellieren sie in ihrem Antrag an die freitägliche

Konferenz, "sondern immer die Kombination mit anderen Netzkarten (,1er- und 2er-Ticket') gemeinsam zu entwickeln, die Auswirkungen aller Fahrkartenarten auf die Partner zu berücksichtigen und diese vor Inkrafttreten des 3er-Tickets vertraglich festzulegen."

Nachgeschoben wird darüber hinaus, dass Pendler unterschiedlicher Bundesländer gleich behandelt werden müssten – ein Seitenhieb weil die Burgenländer vom 3er-Ticket zwar profitieren können, aber auf der Fahrt nach Wien nicht vom geplanten 2er-Ticket. Denn dabei ist der Transit durch Niederösterreich notwendig. Dass sie trotzdem profitieren, weil das Dreierticket billiger sein wird als die aktuellen Zeitkarten, besänftigt Landeshauptmann Hans Peter Doskozil (SPÖ) nicht, er sieht Burgenländer diskriminiert. Im Verkehrsministerium teilt man diese Befürchtung nicht, vom Dreierticket würden alle Fahrgäste profitieren.

Dicke Bretter

Als dicke Bretter stellen sich die weiteren Bedingungen und Kritikpunkte der Länder- und Verkehrsverbund-Vertreter dar:

- **Angebotsausweitung** Für den Erfolg der Öffi-Offensive – Ende der Legislaturperiode, also 2024 sollen alle Bundesländer in allen drei Stufen des 1-2-3-Tickets an Bord sein – unabdingbar ist die Angebotsausweitung. Sie sei durch Bahnausbauprogramm und Verkehrsdienstverträge auf Schiene, versichert der für Infrastrukturfinanzierung und -ausbau zuständige Sektionschef Herbert Kasser. Das dazugehörige Wagenmaterial sei, wie mit den Ländern vereinbart, in Beschaffung.
- **Ticketvertrieb** Ein Dorn im Auge ist den Verkehrsverbänden der gemeinsame Ticketshop von Bund und ÖBB, in den das System des ÖBB-Personenverkehr eingebracht wird. Der Ticketvertrieb müsse "von Beginn an für alle Öffi-Betreiber diskriminierungsfrei, gleichberechtigt und serviceorientiert gewährleistet sein", fordern die Länder, die sich vom größten staatlichen Mobilitätsdienstleister ausgebremst sehen. Sie fürchten, auf ihren Investitionen in Billingssysteme sitzen zu bleiben und damit nur mehr ihre Spezialtickets verkaufen zu können.

Auch die Angst vorm Verlust von Kundenkontakten geht um – allein bei den Wiener Linien geht es um 870.000 Jahreskarten-Abonnenten.

Ein weiteres Problem stellen insbesondere die erwarteten oder befürchteten Einnahmehausfälle bei Stufe 2 und 1 dar. Die Länder gehen aufs Ganze, sie fordern die Kompensation sämtlicher wirtschaftlicher Ausfälle und "eine konsensuale Indizierung der Tickets", worunter wohl Vorsorge zu verstehen ist, dass es nicht zu einer Versteinerung

der Tarife auf 365 bzw. 730 und 1095 Euro pro Jahr (je nach Zone) kommt. Beides dürfte wohl eher ein Wunsch ans Christkind sein, denn gerade in der Flatrate sieht die Verkehrsministerin die Revolution des Öffi-Verkehrs. Für Stufe 1 und 2 brauche es sowieso ein eigenes Finanzierungsmodell, beschwichtigt man im Ministerium. Jetzt gehe es aber nur um die Stufe 3.

Der Standard, Luise Ungerboeck, 25.9.2020

LUFTFAHRT

Flughäfen mit so wenigen Passagieren wie zuletzt 1989

Sommerbilanz. Einbrüche von bis zu 98 Prozent

Auf den sechs österreichischen Flughäfen ist wegen der Corona-Pandemie das Passagieraufkommen im Juli und August gegenüber dem Vorjahr auf ein Fünftel eingebrochen. In den zwei Ferienmonaten wurden insgesamt nur 1,5 Millionen Fluggäste (inkl. Transit) gezählt, teilte die Statistik Austria am Freitag mit. Die Flugbewegungen in Wien, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Salzburg gingen um zwei Drittel auf 20.043 Starts und Landungen zurück.

„Nach einem Rekordwinter folgte 2020 der schwächste Sommer seit mehr als 30 Jahren“, sagte Statistik-Austria-Generaldirektor Tobias Thomas. Ähnlich niedrige Werte wurden zuletzt im Juli und August 1989 verzeichnet. Der Flughafen Wien registrierte mit 1,4 Millionen Fluggästen im heurigen Sommer und einem Rückgang von 78,2 Prozent die geringste Abnahme zum Sommer des Vorjahres, Linz mit 97,6 Prozent die höchste.

Im Jänner und Februar 2020 wurden noch Rekordwerte von jeweils fast 2,6 Millionen Passagieren bei mehr als 24.000 Flugbewegungen gemeldet. Der April und Mai 2020 waren mit einem Rückgang von nahezu 100 Prozent des

PASSAGIERE AN ÖSTERREICHS FLUGHÄFEN

	Jänner bis August 2020	Veränderung zum Vorjahresmonat in %
Jänner	2.587.526	11,4
Februar	2.569.445	7,5
März	1.017.472	-65,3
April	12.800	-99,6
Mai	21.203	-99,3
Juni	141.369	-95,8
Juli	617.240	-82,7
August	858.201	-75,8

KURIER Grafik: CB

Quelle: APA/Statistik Austria

Passagieraufkommens (12.800 und 21.203 Passagiere) am massivsten beeinträchtigt. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wurden nicht einmal 5 Prozent der Flüge verzeichnet (April: 1.103, Mai: 1.195). Auf den Flughäfen Linz, Innsbruck und Klagenfurt gab es zeitweise überhaupt keine Passagiere.

Sauberes Kerosin

Auch wenn die Krise die positive Folge hat, dass weniger Schadstoffe ausgestoßen werden, denkt die Politik bereits an die Zeit danach. So will Deutschland Plänen des Umweltministeriums zufolge erstmals Fluggesellschaften zum Tanken von CO₂-freiem Treibstoff verpflichten. Bis 2030 müssten mindestens zwei Prozent des getankten Kerosins aus erneuerbaren Energien gewonnen werden, heißt es in einem Gesetzesentwurf des Ministeriums.

Bis 2028 sollte es ein Prozent und bis 2026 ein halbes Prozent sein. Die Treibstoffe müssten „nicht-biogenen“ Ursprungs sein. Das heißt, die von den

Fluggesellschaften wie Lufthansa bereits früher erprobten Biokraftstoffe aus Pflanzen dürfen nicht eingesetzt werden. Denn diese benötigen zusätzliche Ackerflächen, was die Zerstörung von Wald- und Wiesenflächen bedingt. Eine Alternative sind synthetische Kraftstoffe (auf Basis von Kohlenwasserstoff), die durch erneuerbare Energie gewonnen werden.

Der Gesetzesentwurf hat eine erste Abstimmung in der Regierung mit dem Kanzleramt passiert. Die endgültige Einigung in der Regierung steht aber noch aus.

KURIER, 26.9.2020

„Mit leeren Flugzeugen fliegen, das kann jeder“

Preisfrage. AUA-Chef kritisiert Billigflieger und Nationalismus der Corona-Politik

Was geht im AUA-Chef vor, wenn er an die orange Ampel denkt?

Alexis Hoensbroech: Wir müssen uns darauf einstellen, dass der Herbst und Winter für unsere Branche eine sehr, sehr schwierige Zeit werden wird. Gerade angesichts der vielen zweiten Wellen und neuen Reiserestriktionen wird es herausfordernd. Aber die Hoffnung, dass wir im nächsten Sommer eine andere, normalisierte Situation haben, ist durch die Möglichkeit von Impfungen und Medikamenten jedenfalls gegeben.

Lässt sich die „schwierige Zeit“ in Zahlen bemessen. Mit wie viel Passagierückgang rechnen Sie im Vergleich zum Vorjahr oder den vergangenen Monaten?

Aktuell fliegen wir rund 30 Prozent von dem, was wir normalerweise fliegen. Vielleicht wird es noch etwas nach oben gehen, aber sehr viel mehr wird es leider heuer nicht werden können. Es ist auch weniger als wir ursprünglich geplant hatten. Wir wussten aber immer, dass die Situation so lange unvorhersehbar sein wird, solange wir das Virus nicht im Griff haben. Insbesondere deshalb halten

wir es für wichtig, dass die europäischen Staaten sich darauf verständigen, eine gemeinsame Corona-Politik zu betreiben. Im Augenblick sehen wir aber einen unglaublichen Nationalismus.

Woran machen Sie den Nationalismus fest?

Jedes Land überbietet sich mit kurzfristigeren und noch radikaleren Einschränkungen. Wir glauben, dass das der falsche Weg ist. Reisefreiheit und Gesundheitsschutz sind vereinbar. Dafür gilt es, neue Testprogramme aufzuziehen. Quarantäne oder Reisebeschränkungen sind der falsche Weg.

Gibt es bereits schnellere Testmöglichkeiten?

Aktuell ist der PCR-Test das Mittel der Wahl. Wir wissen aber, dass viele neue Testverfahren nicht nur in der Entwicklungs-, sondern bereits in der Genehmigungsphase sind. Die Hoffnung ist groß, dass sehr bald schnellere und kostengünstigere Testverfahren auf den Markt kommen, die eine Testung wirklich zeitnah und unmittelbar vor dem Flug ermöglichen.

Stichwort: Kostengünstiger. Eine Vielzahl an Low-Cost-Anbietern, die auch am Flughafen Wien sind, sind deutlich günstiger als die AUA. Wizz-Chef Jozsef Varadi sagte im KURIER-Gespräch, dass Ticketpreise um 10 bis 20 Prozent sinken werden müssen, um im Wettbewerb zu bestehen. Was kontern Sie Varadi angesichts des von der Regierung angeordneten 40 Euro-Mindestpreises bei Tickets?

Der Wizz-Chef hat gestern sehr selbstbewusst erzählt, dass er Marktanteile in Wien gewonnen hat, weil er expandiert hat.

Hat er denn nicht? Der Marktanteil der AUA sank von Jänner bis August von 40 auf 34 Prozent, Wizz steigerte sich im Vergleichszeitraum von 8 auf 15 Prozent.

Ich kann nur sagen: Mit leeren Flugzeugen fliegen, das kann jeder. Wir fliegen mit Augenmaß und achten darauf, dass die wenigen Flieger, die wir in der Luft haben, gut ausgelastet und damit wirtschaftlich sind. In diesen Zeiten von Marktanteil zu sprechen, das ist nichts anderes als ein Strohfeder. Das

kostet viel Geld, um das Leuchten zu erhellen. Das Feuer ist aber auch schnell wieder erloschen.

Kann sich die AUA je revitalisieren?

Bei aller Sorge um die nächsten Monate ist meine Zuversicht für die längerfristige Zukunft ungebrochen. Weil Menschen fliegen wollen. Die Grundtrends, die das Fliegen über die letzten Jahre zum Wachsen gebracht haben, sind intakt. Die Globalisierung wird es weiterhin geben. Die Menschen wollen, so wie sie Wohlstand haben, anfangen zu fliegen. Vier von fünf Menschen auf dem Planeten saßen noch nie in ihrem Leben in einem Flugzeug. Und viele dieser Menschen werden über kurz oder lang fliegen. Deshalb wird die Luftfahrtbranche perspektivisch nicht nur auf das alte Niveau, sondern darüber hinaus wachsen. Es wird dauern, aber heute 10-jährige Kinder werden in der Luftfahrtbranche gesuchte Mitarbeiter sein. Davon bin ich überzeugt.

KURIER, 16.9.2020

Noch schärferer Sparkurs bei Lufthansa, A380 vor dem Aus

Es sollen mehr Stellen gestrichen und Flugzeuge abgebaut werden als ursprünglich geplant. Bei der AUA gibt es keine zusätzlichen Sparmaßnahmen.

Die AUA-Mutter Lufthansa verschärft wegen der nicht nachlassenden Corona-Krise ihren Sparkurs. 150 statt wie bisher gedacht 100 Flugzeuge werden nicht mehr eingesetzt, erklärte das Unternehmen am Montag. Grund sei die deutlich langsamere Erholung des Luftverkehrs. Bei der AUA kommen aber keine Maßnahmen zum schon bekannten Sparpaket hinzu.

Die Flotte der Lufthansa und anderer Airlines des Konzerns soll bis zum für Mitte des Jahrzehnts erwarteten Ende der Krise um 150 auf rund 610 Flugzeuge schrumpfen. Mit der Verkleinerung plant Vorstandschef Carsten Spohr einen zusätzlichen Stellenabbau, um die Kosten zu senken. Demnach sind mehr als die bisher angekündigten 22.000 Vollzeitstellen gefährdet – wie viele, ließ die Lufthansa offen.

Aktien eingebrochen

An der Börse brachen die Aktien der Lufthansa, die mit neun Milliarden Euro Kredit ihrer vier Heimatländer und einer 20-prozentigen Beteiligung des deutschen Staates vor der Pleite gerettet werden musste, um acht Prozent ein. Reisetitel standen schon vorher wegen wachsender Sorge über einen zweiten Lockdown in manchen Ländern unter Druck.

"Die Aussichten für den internationalen Luftverkehr haben sich in den vergangenen Wochen deutlich eingetrübt", erklärte die Lufthansa. Der Passagierluftverkehr hat sich von der Pandemie bisher kaum erholt. Der internationale Luftfahrtverband IATA rechnet für Europa mit einem Rückgang der Passagierzahlen in diesem Jahr um 60 Prozent

gegenüber dem Vorjahr. Rund sieben Millionen Arbeitsplätze in Luftfahrt und Tourismus drohen wegzufallen.

Nach einer leichten Belebung im Sommer sind die Buchungszahlen auch bei der Lufthansa seit September wieder gesunken, weil mit steigenden Infektionszahlen in Europa wieder mehr Reisewarnungen und Quarantäneauflagen verhängt wurden. Im vierten Quartal erwartet die Airline-Gruppe, bei Passagierflügen nur noch 20 bis 30 Prozent des Vorjahresangebots in die Luft zu bringen und nicht länger 50 Prozent.

A380 vor Ausmusterung

Aus dem Betrieb genommen werden spritfressende Langstreckenflugzeuge mit vier Triebwerken. Alle 14 Exemplare des Großraumjets Airbus A380 bleiben am Boden. Dabei werden acht von ihnen ebenso wie zehn A340-600 in einen "Langzeitparkmodus" gestellt. "Diese Flugzeuge würden nur im Falle einer unerwartet schnellen Markterholung wieder reaktiviert werden können", erklärte die Airline.

Wie viele Arbeitsplätze zusätzlich bedroht sind, ist unklar. Vorstandschef Spohr hatte vergangene Woche in einer Mitarbeiterversammlung von einem Personalüberhang von einem Fünftel der Belegschaft gesprochen, bezogen auf das Vorkrisenniveau. Es dürften einige Tausend mehr als die bisher genannten rund 26.000, häufig in Teilzeit

beschäftigten Personen betroffen sein. Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sank im zweiten Quartal allerdings schon von 137.000 auf gut 129.000, vor allem durch Personalabbau beim Catering im Ausland.

Viertgrößte Airline bleiben

Ziel der Einsparungen ist es, die Mittelabflüsse von derzeit 500 Millionen Euro im Monat auf 400 Millionen zu drücken und im Lauf des nächsten Jahres wieder Geld in die Kasse zu bekommen, erklärte der Vorstand. Die Flottenverkleinerung führe im dritten Quartal zu einer Wertberichtigung um bis zu 1,1 Milliarden Euro.

Die Lufthansa will ihren Platz als viertgrößte Airline-Gruppe der Welt, bemessen an Umsatz und Flottengröße, über die Krise retten. Die bisher stark von lukrativen Geschäftsreisen abhängige Airline-Gruppe muss sich dafür stärker auf das weniger profitable Geschäft mit Privatreisen und Ferienflügen verlegen und noch härter mit der Billigflug-Konkurrenz von Ryanair oder Easyjet kämpfen. Dafür hat sie die neue Gesellschaft Ocean gegründet, die ab 2021 mit den ersten Langstreckenflugzeugen an den Start gehen soll. Das Flugpersonal soll aber deutlich weniger als bei der Kernmarke Lufthansa verdienen – dagegen stemmen sich die Vereinigung Cockpit und Verdi.

Der Standard, 21.9.2020

Airbus will bis 2035 Wasserstoff-Flugzeug bauen

Konzernchef Faury: "Unser Ehrgeiz ist es, eine solche Maschine als erster Hersteller 2035 in Betrieb zu nehmen"

Der europäische Luftfahrtkonzern Airbus will in 15 Jahren ein Passagierflugzeug mit Wasserstoffantrieb herstellen. "Unser Ehrgeiz ist es, eine solche Maschine als erster Hersteller 2035 in Betrieb zu nehmen", sagte Konzernchef Guillaume Faury der französischen Tageszeitung "Le Parisien – Aujourd'hui en France" vom Montag. Nötig seien dazu Investitionen im zweistelligen Milliardenbereich.

Frankreichs mächtiger Wirtschafts- und Finanzminister Bruno Le Maire hatte zu Monatsbeginn in einem Interview angekündigt, das Land wolle langfristig sieben Milliarden Euro in die Wasserstofftechnik investieren.

Wasserstoff gilt als wichtiger Baustein für eine klimafreundliche Energieversorgung. Denn bei der Nutzung entstehen keine Treibhausgase.

Allerdings muss zur Herstellung zunächst mit großem Energieaufwand Wasser in Wasserstoff und Sauerstoff gespalten werden. Klimaschonend ist dies nur, wenn dazu wiederum Strom ohne oder mit nur minimalen Treibhausgas-Emissionen

während der Erzeugung verwendet wird, also zum Beispiel aus Sonne oder Wind.

APA, 21.9.2020

Volocopter bietet Reservierungen für erste kommerziellen Flüge an

Auf dem Greentech-Festival in Berlin läutet Flugtaxipionier Volocopter heute die weltweit erste Reservierungsphase für elektrische Flugtaxi-Flüge ein. Ab sofort können Volocopter-Fans weltweit online Tickets reservieren und zu den ersten gehören, die diese neue Form der Mobilität erfahren werden. Das VoloFirst Ticket kostet 300 Euro und kann mit einer 10%igen Anzahlung reserviert werden. Die Anzahl der Reservierungen ist auf insgesamt 1000 begrenzt.

Volocopter kündigt die Reservierungen nach einer Reihe erfolgreicher Flüge in Stuttgart, am internationalen Flughafen Helsinki und über Singapurs Marina Bay an. "Der Traum vom elektrischen Fliegen in Innenstädten wird in nur wenigen Jahren Alltag sein. Unsere öffentlichen Testflüge mit internationalen Zulassungen sind Beweis dafür. Wir laden nun unsere Fans ein, Pioniere zu werden und zu den Ersten zu gehören, die bald diese neue Form der Mobilität erleben dürfen", sagt Volocopter-CEO Florian Reuter. Tickets für die ersten VoloCity-Flüge sind weltweit über die Volocopter-Reservierungsplattform für begrenzte Zeit erhältlich.

"Während die endgültige Zulassung für Flugtaxis noch aussteht, setzen wir bereits unseren realistischen Zeitplan für die Aufnahme kommerzieller VoloCity-Flüge in den nächsten 2-3 Jahren um. Darüber hinaus können diejenigen, die jetzt reservieren, die neuesten Updates über unsere Fortschritte und den kommerziellen Startplan erhalten," sagte Christian Bauer, Chief Commercial Officer von Volocopter.

Volocopter hat 2011 mit seinem "Yogaball-Flug" erstmals Luftfahrtgeschichte geschrieben. Seitdem stellte Volocopter seine technologische Kompetenz wiederholt bei pilotierten und ferngesteuerten Flügen auf der ganzen Welt unter Beweis. Es ist das einzige Luft- und Raumfahrtunternehmen, welches elektrisch angetriebene VTOL (= Vertical Take-Off and Landing, zu Deutsch Senkrechtstarter) entwickelt und gleichzeitig eine Genehmigung als Entwicklungsbetrieb der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) innehat. Volocopter arbeitet weltweit eng mit Aufsichtsbehörden, Städten, Infrastrukturentwicklern und Anbietern von Flugverkehrsmanagementsystemen zusammen, um die Vision von batteriebetriebenen Lufttaxis zeitnah zu verwirklichen.

Das Unternehmen bereitet sich auf den Markteintritt innerhalb der nächsten 2-3 Jahren vor. Damit ist Volocopter das erste Elektro-Lufttaxi-Unternehmen weltweit, welches bereits zahlende Kundenschaft hat.

VOLOCOPTER, 16.9.2020

Tesla will Elektroautos deutlich günstiger machen

Der US-Hersteller stellt Änderungen an der Batterie vor, die die Kosten deutlich senken. In drei Jahren könnte es bereits Autos um 25.000 Dollar geben

Elon Musk will einen Tesla zum Schnäppchenpreis auf den Markt bringen – der zudem vollautonom fahren kann. "Wir sind zuversichtlich, dass wir ein sehr, sehr überzeugendes Elektroauto für 25.000 Dollar bauen können", sagte der Unternehmer am Dienstag bei Teslas "Battery Day" im kalifornischen Fremont. Allerdings müssen sich Kunden noch gedulden, denn Voraussetzung dafür, dass die Preise so stark fallen können, sind drastische Kostensenkungen in der Batterieherstellung.

Musk glaubt zwar, diese erreichen zu können, aber erst in etwa drei Jahren. Da der Tech-Milliardär vor allem Zukunftsmusik lieferte, wurden die hohen Erwartungen an das Event, bei dem Beobachter auf bahnbrechende Innovationen bei der Fertigung von Autobatterien spekuliert hatten, letztlich nicht erfüllt. Effiziente und kostengünstige Batterien gelten als Voraussetzung dafür, dass sich die Elektromobilität im Massenmarkt durchsetzen kann. Tesla trauen Analysten in diesem Bereich besonders viel zu. Entsprechend hoch war die Spannung auf das, was Musk präsentieren würde.

Batteriekosten in Zukunft halbiert

Doch auch wenn der Tesla-Chef wieder viel vorführte und ankündigte – insgesamt sollen die Batteriekosten dank technischer Fortschritte halbiert und die Reichweite der E-Autos massiv erhöht werden –, handelte es sich zunächst nur um mittel- bis langfristige Versprechen. In rund drei Jahren könnte Tesla den Angaben zufolge einen Wagen zum Preis von 25.000 Dollar (21.000 Euro) im Angebot haben. Das wären 10.000 Dollar weniger als bei dem derzeit günstigsten Tesla-Modell.

"Es ist absolut entscheidend, dass wir Autos machen, die die Menschen sich leisten können", sagte Musk. Er begründete das mit dem Klimawandel,

angesichts dessen "wir handeln müssen". Bei der im Internet übertragenen Tesla-Präsentation wurden mehrere Neuerungen an der Batterie erläutert, unter anderem in der Konzeption der Zellen, beim Einsatz von Silizium und in der Herstellungskette. Dadurch sollen die Produktionskosten pro Kilowattstunde um 56 Prozent gesenkt werden.

Enttäuschung bei Anlegern über Zukunftsmusik

Musk hatte die Hoffnungen auf einen unmittelbaren Durchbruch schon am Vorabend gedämpft, indem er auf Twitter erklärte, dass sich die Innovationen bei der Batterietechnologie erst 2022 in größeren Produktionsvolumen bemerkbar machen dürften.

Trotz dieser Vorwarnung reagierten Anleger enttäuscht und ließen die Aktien, die schon mit einem Minus von 5,6 Prozent aus dem regulären US-Handel gegangen waren, nachbörslich weiter um mehr als sieben Prozent fallen. Allerdings zählt Tesla mit einem Kursplus von über 400 Prozent im laufenden Jahr auch zu den größten Überfliegern am Markt, so dass die Gelegenheit für Gewinnmitnahmen günstig ist. Mit einem Börsenwert von gut 395 Milliarden Dollar (336,5 Milliarden Euro) ist Tesla aktuell der mit Abstand am höchsten gehandelte Autohersteller weltweit.

Trotz Krise bestätigt Musk Jahresziele

Auch wenn das Batterie-Event nicht ganz überzeugen konnte, haben Tesla-Fans derzeit viel Grund zur Freude. Denn während die Corona-Pandemie der Autoindustrie insgesamt schwer zu schaffen macht, sieht Musk sein Unternehmen weiter auf Erfolgskurs. "Uns geht es 2020 sehr gut, wir werden trotz schwieriger Umstände wahrscheinlich ein Wachstum zwischen 30 und 40 Prozent erreichen",

sagte er bei Teslas Hauptversammlung vor dem "Battery Day". Damit machte er deutlich, dass Tesla am ehrgeizigen Jahresziel festhält, rund 500.000 E-Autos auszuliefern. Das wären 36 Prozent mehr als im Vorjahr.

"Während es für den Rest der Branche abwärts ging, ging es für Tesla nach oben", triumphierte Musk. Der 49-Jährige ließ sich von den Fans per Hupkonzert abfeiern, da das Aktionärstreffen vor

Teslas US-Autowerk pandemiebedingt mit einer Freiluftbühne im Stile eines Autokinos zusammenkam. Die Stimmung war angesichts der jüngsten Erfolgswelle bestens und Musk erhielt nach Bestätigung der Jahresziele und des zuletzt erreichten Meilensteins der ersten vier aufeinanderfolgenden Quartale mit Gewinn in Folge viel Anerkennung.

APA, red, 23.9.2020

100 Tage-Bilanz: WSW-Wasserstoffbusse auf Erfolgsspur

Eine geringerer Wasserstoffverbrauch und damit eine deutlich höhere Reichweite als erwartet sowie keine technischen Probleme - die 10 Fahrzeuge umfassende Wasserstoffflotte der WSW übererfüllt die Erwartungen.

Seit Juni setzt die WSW mobil GmbH im Wuppertaler ÖPNV Wasserstoffbusse ein. Mit dem Einsatz der emissionsfreien Fahrzeuge sind die WSW nach den ersten 100 Tagen durchweg zufrieden. Die Fahrzeuge werden mit Wasserstoff betankt, der aus dem Müll der Wuppertaler Bürger gewonnen wird. Dazu wurde im Frühjahr am AWG-Müllheizkraftwerk Korzert ein Elektrolyseur installiert, der mit Strom aus dem Kraftwerk betrieben wird.

"Nicht nur die Busse, sondern das gesamte Betriebskonzept mit der Wasserstoffproduktion und der Betankungsanlage bei der AWG, haben unsere Erwartungen vollauf erfüllt", so WSW-Chef Markus Hilkenbach.

Die zehn Busse des belgischen Herstellers Van Hool haben seit der Inbetriebnahme der Flotte 65.000 Kilometer zurückgelegt. Die zweiachsigen Fahrzeuge nutzen Energie aus Wasserstoff, die während der Fahrt in einer Brennstoffzelle in Strom für den Antrieb umgewandelt wird. Jeder Bus kann in fünf Tanks 38,5 Kilogramm Wasserstoff mit sich führen. Die Tanks befinden sich auf dem Dach der Fahrzeuge.

Verbrauch in Sommermonaten unter Herstellerangabe

Bei einem durchschnittlichen Wasserstoffverbrauch von rund 8 Kilogramm auf 100 Kilometern

verfügen sie über eine Reichweite von über 400 Kilometern. Damit verbrauchte der Bus in den Sommermonaten rund 10 Prozent weniger als die Herstellerangabe. Mit ihrer Reichweite sind die Wasserstoffbusse batteriebetriebenen Elektrobussen weit überlegen. Ähnlich wie bei den Dieseln ist eine Betankung pro Tag ausreichend. Der Tankvorgang an der Wasserstoff-Tankstelle am AWG-Müllheizkraftwerk Korzert dauert etwa zehn Minuten. Auch dadurch fügen sie sich besser in den Betrieb ein als Batterie-Busse.

Wichtig für die reibungslose Integration der Wasserstoff-Fahrzeuge in die WSW-Busflotte ist außerdem, dass etwa die Hälfte der rund 800 Fahrerinnen und Fahrer bereits auf den Fahrzeugen geschult wurden. Die Wasserstoffbusse sind bei den Fahrdienst-Mitarbeitern beliebt: Sie sind leise, komfortabel und verfügen über gute Fahreigenschaften. Positiv ist auch die Resonanz bei den Fahrgästen. Viele Kunden haben den Wunsch geäußert, dass bald mehr Wasserstoff-Busse in Wuppertal eingesetzt werden. Ein Wunsch, der erfüllt wird. Zehn weitere Null-Emissions-Fahrzeuge haben die WSW bereits bestellt. Die neuen Wasserstoffbusse kommen von dem polnischen Hersteller Solaris und werden ab Dezember nach Wuppertal geliefert.

Das Wasserstoff-Projekt "H2W" von WSW und AWG wird durch die EU-Förderprogramme JIVE, MEHRLIN und JIVE2, das Förderprogramm des

Elektrofahrzeuge auf smarte Weise laden

Forscher arbeiten intensiv an „Smart Charging“-Methoden, damit Europas Stromnetze mit Millionen E-Autos zurechtkommen

Die meisten neuen Elektroautos können ihre Akkus bei Bedarf in weniger als einer Stunde fast vollständig aufladen. Im Gegensatz zu Tankstellen werden Schnellladestationen aber nicht die übliche Anlaufstelle für Fahrer sein, wenn der E-Auto-Ladestand in den roten Bereich rutscht. Stattdessen sollen E-Autos – das könnten laut Schätzungen 2030 rund 30 Prozent aller Autos sein – am besten daheim oder am Arbeitsplatz Strom tanken.

Viele Waagschalen

Lokale Stromerzeugung (etwa durch Solaranlagen), zeitliche Unterschiede zwischen Angebot und Nachfrage sowie die wachsende Zahl an Elektroautos müssen künftig verstärkt abgewogen werden, um die Stabilität des Stromnetzes zu gewährleisten. Die Lösung dafür nennt sich „Smart Charging“ – intelligente Ladeinfrastruktur, die eine Vielzahl an Faktoren in die Errechnung optimaler Ladestrategien einfließen lässt.

In einem neuen Forschungsprojekt in der Seestadt Aspern werden sogar unterschiedliche Fahrzeugtypen oder lokale Wetterprognosen miteinbezogen, wenn es darum geht, zu welchen Zeiten welches E-Auto mit welcher Leistung geladen werden soll. Die Bedürfnisse der Autobesitzer sollen dabei natürlich auch beachtet werden. Mittels Smartphone-App soll man genau angeben können, wann man mit seinem vollgeladenen Fahrzeug wieder losfahren möchte. Durchgeführt wird das Projekt von Aspern Smart City Research.

Hälfte der Haushalte

Im Forschungsprojekt Urcharge soll herausgefunden werden, wie sich das Lademanagement am

besten in Mehrparteienhäusern umsetzen lässt. 51 von 106 Haushalten eines Gebäudes in Linz-Urfahr werden sechs Monate lang Elektroautos zur Verfügung gestellt. Jedes davon erhält eine eigene Ladebox (Wallbox) in der Garage. Durch Smart Charging sind keine Umbauten an der Strominfrastruktur notwendig, meint Jasmine Ramsebner von der TU Wien. „Wir sehen, dass wir durch das Lastmanagement über alle Ladestationen sehr lange sehr gut mit den vorhandenen Ressourcen auskommen.“

Besser nicht gleichzeitig

Dass Elektroautos die Kapazitäten des Stromnetzes sprengen, ist eine von Skeptikern oft vorgebrachte Horrorvision, die Smart-Charging-Experte Felix Lehfuß vom Austrian Institute of Technology (AIT) entkräftet. „Angenommen 50 Prozent aller Pkw in Österreich fahren elektrisch, wären das 2,4 Mio. Fahrzeuge. Mit einer durchschnittlichen Fahrleistung würden sie den Energiebedarf des Landes um neun Prozent erhöhen.“ Die Stromproduktion sei nicht die große Herausforderung, wohl aber das Lademanagement. „Wenn alle gleichzeitig laden, kann es zur Überlastung kommen.“

Das AIT arbeitet in mehreren europäischen Projekten an der Verbesserung von Smart-Charging-Verfahren. U. a. geht es dabei auch um die Versorgung größerer Elektromobile, etwa Lkws oder Busse. Sie werden üblicherweise deutlich länger pro Tag genutzt als Pkw. Daher ist meist schnelles Aufladen erforderlich. Die Auswirkungen auf lokale Stromnetze müsse man sich aber im Einzelfall ansehen, meint Lehfuß.

KURIER, 17.9.2020

Weltraumschrott als Geschäftsmodell

Satellit Adler-1 soll winzige Müllpartikel aufspüren und heimische Firmen für „New Space“ begeistern

Im Sommer oder Herbst 2021 soll mit Adler-1 der insgesamt fünfte österreichische Satellit ins All gebracht werden. Der „Small-Sat“ wird in etwa die Größe einer Schuhschachtel haben und darauf spezialisiert sein, winzige, unkontrolliert herumfliegende Bruchstücke im niedrigen Erdorbit zu analysieren. Diese Partikel sind zwar meist weniger als einen Millimeter groß. Sie bewegen sich aber teilweise mit Geschwindigkeiten von 10 Kilometer pro Sekunde (36.000 km/h), was sie gefährlich für Satelliten, Raumfahrzeuge und Astronauten macht.

Daten zu Müll sammeln

Das Problem des Weltraumschrotts hat sich in den vergangenen Jahrzehnten immer weiter verschärft. Die Flugbahnen größerer Teile kann man von der Erde aus gut überwachen. Kleinere kann man aber nur im Weltraum erkennen. Adler-1 hat zu diesem Zweck ein Radar an Bord sowie eine Detektor-Platte, die kleinste Einschläge registriert. In einer Flughöhe von 600 Kilometern soll der Satellit 2 bis 3 Jahre lang Daten über Flugbahnen, Größe und Häufung kleinster Weltraummüllstücke sammeln.

„Wenn wir nicht auf den Müll achten, können wir zukünftigen Generationen den Zugang zum Weltraum gehörig versalzen“, meint Gernot Grömer, Direktor des Österreichischen Weltraumforums. Das ÖWF dient als wissenschaftlicher Partner in dem Projekt. Finanziert wird es vom Investor Findus Venture. Gebaut wird der Satellit von Spire Global, einem von Österreichern gegründeten Unternehmen im Silicon Valley. Mit Adler-1 wollen die Projektpartner einerseits einen Beitrag zu einem „saubereren“ Erdorbit leisten, andererseits soll der Satellit beispielgebend für die heimische Wirtschaft sein.

Ideen „flugfähig machen“

„Mit Adler-1 werden wir zeigen, wie man eine Idee in kürzester Zeit ‚flugtauglich machen‘ und damit ins All bringen kann“, meinte Spire-Global-Chef Peter Platzer am Dienstag bei der Vorstellung des Projekts im Linzer Ars-Electronica-Center. Christian Federspiel, CEO von Findus Venture, ist davon überzeugt, dass viele österreichische Unternehmen ähnliche Projekte in Angriff nehmen könnten und sollten: „Wir fürchten uns vor der Innovationskraft aus dem Silicon Valley. Beim Know-how stehen wir aber auf einer ähnlichen Stufe. Was uns fehlt, ist das Selbstvertrauen.“

Im „New Space“-Bereich – also der Kommerzialisierung des Weltraums – sei viel Geld zu machen, sind die Projektpartner überzeugt. Große Spiele dabei nur noch eine geringe Rolle. „Die Produkte müssen nicht von der NASA kommen, sie können quasi in der Garage produziert werden“, meint Federspiel. Die technische Weiterentwicklung habe dazu geführt, dass Sensoren, Rechner und Antriebe massiv geschrumpft werden konnten. Für Start-ups sei der Weltraum dadurch zugänglicher denn je. Mit Satelliten könne man von Anfang an globale Geschäftsmodelle entwickeln.

Selbst Weltraummüll ließe sich verwerten, wenn man Daten dazu sammle, die für andere Firmen wertvoll seien. Mit Adler-1 wolle man erste Erkenntnisse liefern. Die Daten sollen zudem Studierenden der Johannes-Kepler-Uni Linz zur Verfügung gestellt werden. Auch Schulprojekte und eine künstlerische Aufarbeitung sind angedacht.

KURIER, 16.9.2020

Gebrüder Weiss startet Kundenportal myGW

Digitales Kundenerlebnis über alle Geschäftsbereiche mit Echtzeitinformationen

Das neue, digitale Kundenportal von Gebrüder Weiss heißt myGW. Es steht ab sofort allen Kunden des Unternehmens in Österreich, Deutschland, der Schweiz, Tschechien, Ungarn und der Slowakei zur Verfügung. Gebrüder Weiss deckt mit myGW die Services aller Geschäftsbereiche ab und möchte seinen Kunden damit einen einfachen und jederzeit verfügbaren Zugang zum Unternehmen bieten. So kann die komplette Kommunikation mit dem Logistikdienstleister von nun an auch online abgewickelt werden. Das Portal ist bereits seit dem Frühjahr 2020 bei Pilotkunden erfolgreich im Einsatz. Die Ausweitung auf weitere Länder ist geplant.

„Mit myGW haben wir eine digitale Plattform geschaffen, auf der wir unseren Kunden Echtzeitinformationen zu ihren Warenströmen liefern. Und das bereichsübergreifend für Landtransporte, Luft- und Seefracht sowie Lagerlogistik. Das schafft maximale Transparenz und erleichtert den Informationsfluss in der kompletten Lieferkette“, sagt Wolfram Senger-Weiss, Vorsitzender der Geschäftsleitung von Gebrüder Weiss. „Mit myGW sind unsere Kunden auch ihren eigenen Kunden gegenüber jederzeit auskunftsfähig, was den exakten Status quo ihrer Sendungen angeht. Das ist ein großer Vorteil.“

So wurde auch im Zuge der Entwicklungsphase großer Wert auf Anwenderfreundlichkeit gelegt und daher eng mit Kunden zusammengearbeitet. „Durch die Unterstützung unserer Pilotkunden haben wir es erreicht, das neue Portal noch enger auf die Bedürfnisse der Anwender zuzuschneiden. Nach Abschluss der Pilotphase kann das Portal nun

sofort von allen Usern ohne Einschränkungen genutzt werden“, ergänzt Wolfgang Brunner, der Projektleiter des myGW-Kundenportals. „Das Handling von myGW ist selbsterklärend. Die Rückmeldungen zeigen, dass das Portal durch Komfort und Übersichtlichkeit punktet. Die daraus resultierende Zeitersparnis stiftet einen zusätzlichen Mehrwert.“

Die Digitalstrategie von Gebrüder Weiss: „Das Beste aus beiden Welten“

Die Einführung des Kundenportals myGW ist ein weiterer wichtiger Schritt innerhalb der Digitalisierungsstrategie von Gebrüder Weiss, die Wolfram Senger-Weiss so beschreibt: „Wir haben weltweit über 150 Standorte und vertrauen auf das Können von über 7.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. So aufgestellt verfügen wir über eine starke Kompetenz in der physischen Abwicklung von Transport- und Logistikaufträgen. Dieses klassische Können ergänzen wir nun Schritt für Schritt um neue digitale Angebote, die ein in der Logistik bislang unerreichtes Kundenerlebnis ermöglichen. Mit unserem Commitment zu operativer und digitaler Exzellenz möchten wir unseren Kunden das Beste aus beiden Welten bieten und uns nachhaltig als ein Qualitätsführer in unserer Branche behaupten.“

Weitere Informationen: <https://www.gw-world.com/de/mygw/>

Und [hier](#) gibt es den Film zu myGW.

Gebrüder Weiss, 22.9.2020

AIT: VCÖ Mobilitätspreis 2020 für das Projekt „SUPERBE“

Für mehr Lebensqualität im Wohnumfeld: TU Wien, AIT und lorenz consult demonstrieren das Potential sogenannter „Superblocks“ in Wien

Großer Erfolg für das SUPERBE-Konsortium: Anita Graser (AIT) und Florian Lorenz (lorenz consult) nahmen gestern abends im Rahmen einer feierlichen Gala im Wiener Odeon Theater stellvertretend für das ganze Projektteam den VCÖ-Mobilitätspreis 2020 in der Kategorie „Forschung und wissenschaftliche Studien“ entgegen. Im Rahmen von SUPERBE wurde das Potential des Planungskonzeptes Superblock im österreichischen Kontext untersucht. Dieses in Barcelona und anderen spanischen Städten bereits angewandte Konzept erlaubt eine Neuausrichtung der Prioritäten im Verkehr, um Straßenräume als Wohnumfelder von hoher Lebensqualität zu gestalten.

Mittels Superblock-Konzept die Stadt menschenfreundlicher gestalten

Die Schaffung von Superblocks gilt als zukunfts-trächtige Strategie, um den öffentlichen Raum, die Mobilität und das Zusammenleben in einer Stadt neu zu organisieren. Dabei werden fußläufig erschließbare Häuserblocks zu einem sogenannten Superblock zusammengefasst und umfassende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gesetzt. Der motorisierte Verkehr wird in Hauptverkehrsadern am Rand des Superblocks entlanggeführt. Innerhalb des Superblocks entsteht dadurch eine große, zusammenhängende Begegnungszone ohne Durchzugsverkehr, in der sich FußgängerInnen und RadfahrerInnen prioritär bewegen können und stationäre Nutzungen des öffentlichen Raumes möglich werden. Ziel ist es, den öffentlichen Raum zu attraktivieren und tatsächlich zum lebenswerten Wohnumfeld für die BewohnerInnen der Stadt zu machen – während gleichzeitig Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel Raum finden und neue Möglichkeiten zur Förderung der lokalen Wirtschaft entstehen.

Superblocks in Österreich?

Superblocks sind mittlerweile in mehreren Städten Spaniens verwirklicht und stoßen auch international auf große Aufmerksamkeit. So wurden zum

Beispiel auch in Berlin bereits erste „Kiezblocks“ durch BürgerInnen initiiert. Nun wurde im Rahmen des Sondierungsprojekts SUPERBE das Potenzial einer möglichen Implementierung des Superblock-Modells in Wien aufgezeigt. Dabei verfolgte das Projektteam drei Ziele: Am Beispiel der Stadt Wien wurden – exemplarisch für österreichische Städte – (1) stadtmorphologische Quartierstypen als mögliche Anwendungsgebiete beschrieben, (2) Umsetzungskonzepte für drei Anwendungsgebiete (in den Wiener Gemeindebezirken Neubau, Hernals und Favoriten) ausgearbeitet, und (3) allgemeine Umsetzungsempfehlungen erarbeitet, um die Umsetzung in österreichischen Städten einschätzen zu können und mögliche Folgeprojekte vorzubereiten.

Harald Frey, Senior Scientist am Institut für Verkehrswissenschaften der TU, zur Ausgangslage: „Wien besitzt mit seiner Stadtstruktur, insbesondere mit der gründerzeitlichen Bebauungstypologie, hervorragende Voraussetzungen und enormes Potenzial zur Anwendung des Superblock-Konzeptes. Dieses begründet eine strukturierte Form flächenhafter Verkehrsberuhigung und folgt mit dem hierarchischen Prinzip von Straßenräumen einer schrittweisen faireren Aufteilung des öffentlichen Raumes zugunsten des Rad- und Fußverkehrs und der verbesserten Aufenthaltsqualität im Grätzel.“

Anita Graser, Scientist am AIT Center for Mobility Systems, über die Arbeit im Projekt: „Mithilfe automatisierter räumlicher Analyseverfahren konnten wir potentielle Kandidaten für Superblöcke identifizieren und anschließend die verkehrlichen Auswirkungen eines Superblocks quantifizieren. Dabei haben wir besonderes Augenmerk auf die Verlagerung von Wegen, Akzeptanz von Verkehrsmitteln und resultierenden Modal Split, sowie CO₂- und Energieeinsparungen gelegt.“

Florian Lorenz, Landschaftsarchitekt und Prozessgestalter (lorenz consult) zu den stadtgestalterischen Potenzialen: „Superblocks sind eine Betrachtungsebene für die Stadtplanung, die es erlaubt,

längerfristige Entwicklungsperspektiven umzusetzen und datengetrieben zu evaluieren. Diese fußläufig erschlossenen „Dörfer in der Stadt“ können sich auch als neue Sozialräume entwickeln und bieten Chancen für eine verstärkte Teilhabe von BürgerInnen an der Neugestaltung von Städten im Kontext globaler Herausforderungen.“

Vielversprechende Ergebnisse

Im Rahmen der Studie zeigte sich deutlich, dass die Anwendung des Superblock-Prinzips in den drei Testgebieten mit zahlreichen positiven Effekten verbunden wäre: So würde der motorisierte Individualverkehr deutlich zurückgehen, und durch eine sukzessive Reduktion von Stellplätzen im öffentlichen Raum könnte mehr Platz für Menschen geschaffen werden. Bisher versiegelte Flächen könnten neue Freiraumnutzungen ermöglichen und als grüne Infrastruktur ausgestaltet werden. Die Straßenräume im Wohnumfeld würden dadurch

wesentlich ruhiger und kühler und ermöglichen mehr sozialen Austausch. Dies würde wiederum längerfristig die lokale Wirtschaft beleben, da insbesondere Nahversorger und Lokale von mehr Menschen auf Straßen, die zum Verweilen einladen, profitieren würden. Und nicht zuletzt wären Superblocks ein Beitrag zu aktivem Umwelt- und Klimaschutz sowie zur Gesundheitsvorsorge, da Treibhausgasemissionen sinken und Gesundheitsbeeinträchtigungen der Bevölkerung zurück gehen würden.

Das Sondierungsprojekt SUPERBE wurde vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) und der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) im Rahmen des Programms „Stadt der Zukunft“ gefördert.

AIT, 18.9.2020

Herry Consult: WohnMOBIL - Innovative Wohn- und Mobilitätsformen in Gebieten mit hohem Siedlungsdruck

Steigender Siedlungsdruck und Flächenverbrauch, leistbares Wohnen und aktive Bodenpolitik sowie eine verstärkte Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr sind wesentliche Probleme und Handlungsfelder in der aktuellen und künftigen Raumentwicklung unseres Landes. Fehlende Lösungen für leistbares Wohnen in zentralen Lagen führen immer öfter zu einem Verdrängungsprozess ins Umland, wodurch sich wiederum die Pendler- und Verkehrsproblematik verstärkt. Hinzu kommen neue gesellschaftliche Herausforderungen, durch aktuelle Trends wie bspw. eine sich ändernde Arbeitswelt, die immer mehr Flexibilität am Wohnungsmarkt und auch im Mobilitätsbereich erfordert.

Im Projekt WohnMOBIL, gefördert aus den Mitteln des BMK (Programmlinie Stadt der Zukunft), wurde daher ein systematisierter Lösungsansatz insbesondere für suburban-ländliche Gebiete entwickelt, um innovative Wohn- und Mobilitätsformen integriert in einer vorausschauenden und nachhaltigen Siedlungsentwicklung zu verankern.

Der Fokus lag dabei auf neuartigen Konzepten wie transitorisches Wohnen, eine zeitlich begrenzte Wohnform insbesondere für Neuzuziehende, Jungfamilien oder Arbeitskräfte mit saisonal beschränkten Arbeitsverhältnissen.

Diese Wohnform ist bisher hauptsächlich in urbanen Räumen anzutreffen, würde jedoch auch in vielen ländlichen Gemeinden als flächen- und kostensparende Möglichkeit den steigenden Bedarf decken. Durch die Planung multimodaler Mobilitätsangebote und -infrastrukturen für unterschiedliche Quartiers/Siedlungstypen, wurden wohnformangepasste Möglichkeiten für die BewohnerInnen geschaffen, die ein verkehrssparendes und nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördern. Vor allem neuartige Mobilitätsformen wie Sharing-Lösungen, E-Mobilität und eine adäquate Infrastruktur zur Förderung einer aktiven Mobilität spielen dabei eine Rolle.

Im Zusammenwirken der Projektpartner (RSA FG iSPACE-Projektlead, Energieinstitut Vorarlberg,

Herry Consult, Architekt Schweizer und Ortsmarketing St. Johann) wurde ein WohnMOBIL-Bausatz entwickelt, bestehend aus einem Handbuch und Karteikarten mit den einzelnen Maßnahmen zu Wohnen, Wohnzusatzangeboten, Mobilitätsangeboten sowie Mobilitätsinfrastrukturen. GemeindemitarbeiterInnen, BauträgerInnen oder InteressensvertreterInnen können in Gruppen entweder auf Basis eines bekannten Baugrundstückes eine Wohnanlage mit Hilfe der Karten skizzenhaft anlegen oder aber allgemein Maßnahmen und Inspirationen für ein innovatives Wohnbauprojekt sammeln. Auf diese Weise können im Team unter

Berücksichtigung von unterschiedlichen Expertisen und in einer durch die visuelle Darstellung der Karten gestützten Diskussion, verschiedene Planungsszenarien durchgespielt werden. In einem späteren Schritt kann die geplante Anlage zusätzlich künftigen BewohnerInnen oder Zielgruppen präsentiert werden und somit Feedback gesammelt werden. Darauf aufbauend können weitere Veränderungen an der geplanten Anlage vorgenommen werden.

Weitere Informationen zu WohnMOBIL finden Sie auch auf www.researchstudio.at/smart-settlement-systems/



WohnMOBIL-Bausatz Anwendung

Herry Consult GmbH, Irene Steinacher / RSA FG iSPACE, Florian Schöpflin, 21.09.2020

Gleicher Motor, anderer Treibstoff

Verkehr. E-Fuels versprechen klimaneutrales Fahren und Fliegen, haben aber auch Nachteile

Um die Pariser Klimaziele zu erfüllen, sollen die Kohlendioxid-Emissionen im Verkehrsbereich bis 2030 um mehr als ein Drittel reduziert werden. Neben der Elektrifizierung bedarf es laut Experten aber noch weiterer Anstrengungen. Potenzial wird etwa in synthetischen Kraftstoffen gesehen, die fossile Produkte wie Benzin und Diesel ersetzen sollen. Durch erneuerbare Energien könnte man etwa Wasser per Elektrolyse in Sauerstoff und Wasserstoff umwandeln. Den Wasserstoff könnte man mit Kohlendioxid aus Kraftwerk- oder Fabrik-Abgasen kombinieren und daraus sogenannte E-Fuels kreieren.

In Summe null

Bei ihrer Verbrennung wird jenes CO₂, das zuvor gebunden wurde, wieder ausgestoßen. In Summe fährt man somit CO₂-neutral. E-Fuels besitzen zudem einen hohen Reinheitsgrad und verbrennen sehr sauber. Herkömmliche Verbrennungsmotoren können den synthetischen Kraftstoff ohne große Modifikationen verwenden. Befürworter sehen E-Fuels somit als Möglichkeit, Verbrennungsmotoren, Tankstellennetze und Arbeitsplätze zu erhalten, die durch die wachsende Elektromobilität gefährdet sind. Außerdem könnten E-Fuels für CO₂-neutrale Fortbewegung von Verkehrsmitteln sorgen, die langfristig auf flüssige Kraftstoffe mit hoher Energiedichte angewiesen sind, etwa Flugzeuge und Schiffe.

Auch Energiekonzern Shell forscht in Richtung E-Fuels, bremst aber bei zu hohen Erwartungen. „Der Nachteil ist die große Ineffizienz in der ganzen Erzeugungskette“, meint Jörg Adolf, Chef-Volkswirt von Shell Deutschland. Sehe man sich an, welcher Anteil jener Energie, die für die Erzeugung des

Kraftstoffs aufgewendet wird, am Ende in Bewegungsenergie eines Fahrzeugs umgesetzt wird, so seien das derzeit im besten Fall 16 Prozent. Die diversen Umwandlungsschritte bis zur Produktion eines E-Fuels seien außerdem mit hohen Kosten verbunden. Selbst bei einem Überangebot an erneuerbarem Strom würden E-Fuels in der Herstellung zwei bis drei Mal so teuer sein wie fossile Kraftstoffe, meint Adolf.

Produktionsstätten

Der Experte schätzt, dass sie daher am ehesten in der Luftfahrt eingesetzt werden. In Norwegen gibt es bereits ein Großprojekt dazu. Bis 2023 soll eine Industrieanlage entstehen, die genug E-Fuels produziert, um die fünf meistfrequentierten Inlandsflugrouten CO₂-neutral betreiben zu können. In Österreich soll bis 2022 eine Anlage entstehen, mit der E-Fuels besonders energieeffizient hergestellt werden können. Die Projektpartner, das Institut für Wärme und Öltechnik (IWO) und AVL List, sehen durch E-Fuels die Möglichkeit, überschüssige Wasser-, Wind- und Solarkraft langfristig zu speichern. Außerdem ergebe sich laut dem IWO die Möglichkeit, Ölheizungen klimaneutral zu betreiben. Über 600.000 österreichische Haushalte verwenden diese derzeit noch.

Bis signifikante Mengen an E-Fuels produziert werden, um fossile Treibstoffe zu ersetzen, werde es allerdings noch viele Jahre dauern, meint Adolf. „Die größte Raffinerie in Deutschland erzeugt 17 Millionen Tonnen Mineralölprodukte in einem Jahr. Um so eine Größenordnung zu erreichen, bedarf es eines enormen zeitlichen Vorlaufs.“

KURIER, 18.9.2020