

Kurz vor dem Start: Der Schweizer CO₂-Rechner deckt alle Verkehrsträger ab

Grosse statt kleine Lösung

Peter Wild ist nicht nur in der Schweiz eine bekannte Grösse in der Luftfahrt. Mit 17 Jahren jüngster Pilot der Schweiz, hat er u.a. 15 000 Flugstunden für die Swiss auf dem Buckel. Dort als Instruktor tätig, leitet und lehrt Wild zudem seit acht Jahren an der ETH Zürich das Aviation Programm. Er stellte Christian Doepgen kürzlich den CO₂-Rechner vor – ein Projekt, das Anfang 2019 Marktreife erlangen wird.

Herr Wild, wie lange arbeiten Sie bereits an diesem Projekt?

Im Jahr 2013 fiel der Startschuss für das Projekt, als viele Beteiligten in der Luftfahrt – u.a. Peter Somaglia als Präsident der IG Air Cargo und ihren Mitgliedern in der Schweiz – die Bedeutung klar wurde, die die Messung des CO₂-Verbrauchs in Zukunft einnehmen wird. Jetzt – Ende 2018 – haben wir die Beta-Phase erreicht.

Dann hat das Vorhaben doch viel Umsetzungszeit in Anspruch genommen...

Das hängt u.a. mit der enormen Ausweitung des Untersuchungsgegenstandes zusammen. Zunächst ging es einzig darum, die Emissionen von Luftlinien, d.h. Passagier- und Frachtflügen, sowie von Lkw-Transporten zu messen. Es stellte sich aber schnell heraus, dass nur eine umfassende Perspektive einschliesslich der anderen Verkehrsträger sinnvoll war.

«Nur eine umfassende Perspektive aller Verkehrsträger ist sinnvoll.»

Das war eine beachtliche Ausweitung.

Es war ein Riesenentscheid! Aber nur einschliesslich der Container- und Binnenschiffahrt sowie dem Schienenverkehr, auch hier für Passagiere und Güter, bietet sich ein stimmiges Gesamtbild.

Wer hat die Basisdaten geliefert?

Wir haben für jeden Verkehrsträger bis zu drei grosse Industriepartner gewonnen, die ich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht nennen kann. Viele davon hatten bereits selbst ihre Daten erfasst und z.B. in Umweltberichten veröffentlicht, brachten also neben einer beträchtlicher Datenmasse auch eigene Erfahrungswerte ins Projekt ein.

Von welcher Datenmenge sprechen wir?



Foto: ETH

Peter Wild will mit CarbonCare zu neuen Ufern.

Es handelt sich insgesamt um 3,5 Mio. Datensätze, die zu verarbeiten waren.

Was kann der CO₂-Rechner CarbonCare?

Sie können über CarbonCare eine Berechnung des CO₂-Verbrauchs Ihres Unternehmens vornehmen. Während eine Einzelabfrage gratis ist, greift ab einer gewissen Grössenordnung das Lizenzmodell. Natürlich unterscheiden wir zwischen KMU und grösseren Unternehmen, die ab etwa 10 000 Sendungen im Jahr unlimitiert zugreifen können oder auch direkt über eine eigene Schnittstelle angebunden werden können.

Welche Dienstleistungen kommen dazu?

Wir können für Nutzer und Kunden die ermittelten Werte speichern und beispielsweise eine Jahresbilanz erstellen. Im Rahmen der kommenden Entwicklung gehe ich davon aus, dass ein Attest des CO₂-Verbrauchs für Unternehmen nur noch eine Frage der Zeit sein wird.

Wie finanzieren das die Nutzer ?

Die Firmen müssen diesen Aufwand tragen bzw. über ihre Kunden kompensieren, etwa mit einem CO₂-Aufschlag. Es ist angesichts des Trends in der heutigen Rechtsprechung nur eine Frage der Zeit, bis die Berechnung des unternehmenseigenen CO₂-Verbrauchs verbindlich wird.

Welche regionale Abdeckung besteht?

Wir setzen mit CarbonCare auf der europäischen Norm EN 16258 auf, die für die Verkehrsträger und Transportmittel aller Branchen die Zurechnung der Emissionen auf jede einzelne Transportdienstleistung pro Sendung und pro Passagier adressiert. Damit sind alle EU- und Efta-Staaten im Boot, ein globaler Standard ist z. Zt. unrealistisch.

«Wir setzen mit CarbonCare auf der europäischen Norm EN 16258 auf.»

Wie kamen Sie persönlich zum Thema?

Mein Werdegang und meine heutige Tätigkeit haben sicher dazu beigetragen. Als ehemaliger Pilot und heutiger Instruktor der Swiss konnte ich auf meinem Studium der Betriebswirtschaft in Zürich sowie am IMD Institut in Lausanne aufsetzen. In strategischem Airline Management in den USA und Australien promoviert, unterrichtete ich heute an der ETH im Programm Aviation. Insofern bin ich ein neutraler Fachmann – der für die Swiss bereits CO₂- und Treibstoffberechnungen durchgeführt hat und dessen Forschungsarbeit vom Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) unterstützt wird.

Wann fliegt das Projekt endgültig?

Nach Abschluss der Beta-Phase stellen wir das finale Projekt auf dem SSC-Luftfrachtseminar am 1. Februar 2019 in Interlaken vor. Dann fällt der Startschuss zum Rolling Out.