

► Inhalt

- 1 – Editorial
- 2 – Verkehrspolitik
- 3 – Innovationen
- 4 – Elektro-Mobilität

► Editorial



Stefan Klatt  
Leiter Regierungs- und Politikbeziehungen

MAN SE  
Telefon +49. 89. 36098-111  
E-Mail [stefan.klatt@man.eu](mailto:stefan.klatt@man.eu)

## Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

wollen die Europäische Union und ihre Mitgliedsstaaten ihren Bürgern weiterhin soziale Sicherheit bieten, muss die Wirtschaft in der EU wachsen, in Deutschland schon allein, um überhaupt den demografischen Faktor ausgleichen zu können. Arbeiten weniger Menschen als heute, muss die Wirtschaft leistungsfähiger sein, als sie es heute ist. Wirtschaftswachstum bedeutet aber auch – und darauf machen Verkehrs- und Umweltexperten immer wieder aufmerksam –, dass der Güterverkehr wächst und zwar stärker als das Bruttoinlandsprodukt. Speziell für die Straße rechnen die wissenschaftlichen Institute, die für die EU-Kommission Transport-Szenarien entwickelten, deshalb mit wesentlich mehr Frachtaufkommen. Die Frage nach einer Einschränkung des Verkehrs und der Mobilität stellt sich in Anbetracht dieser Tatsachen erst gar nicht.

Bislang bedeutet eine Zunahme des Verkehrs auch eine Zunahme der klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Und das obwohl vor allem die Lkw-Hersteller es in den letzten 20 Jahren durch technologische Innovationen geschafft haben, die Abgasemissionen ihrer Fahrzeuge massiv zu reduzieren: 98 Prozent weniger Kohlenmonoxid, 97 Prozent weniger Dieselpartikel und Stickoxide, 95 Prozent weniger Kohlenwasserstoffe. Allerdings: Diese Maßnahmen verhinderten, dass die Lkw-Hersteller den Kraftstoffverbrauch senken konnten.

Die Nutzfahrzeugindustrie will ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten und Kraftstoffverbrauch sowie CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren. Das geht jedoch nur, wenn die strengen Vorgaben zu Längenbeschränkungen der Fahrzeuge, die übrigens noch aus der Anfangszeit des Klimaschutzes stammen, gelockert werden. Dann sind aerodynamische Fahrzeuge wie der Concept S von MAN möglich: Die Lkw-Studie verbraucht dank ihres geringen Luftwiderstands bis zu 25 Prozent weniger Sprit – und stößt entsprechend weniger Kohlendioxid aus. Die aerodynamische, nach hinten flacher werdende Form verlangt jedoch, dass der Lkw länger wird, um das gleiche Volumen wie herkömmliche Fahrzeuge transportieren zu können.

Wer sich ernsthaft für den Klimaschutz stark machen will, muss die Abmessungen der Lkw ändern. Das macht auch der anstehende Test der Lang-Lkw deutlich: Deutschland will dabei herausfinden, ob längere Lkw mehr Volumen bei gleichem Kraftstoffeinsatz und bei gleichbleibenden Sicherheitsstandards transportieren können. Tests wie dieser sind wichtig, um Konzepte für die Zukunft des Verkehrs und damit der Wirtschaft in Europa entwickeln zu können. Denn nur wenn die Verkehrsleistung erhöht wird, bleibt die Europäische Union wettbewerbsfähig.

Ihr

Stefan Klatt

► Verkehrspolitik



## Deutsche Verkehrspolitik: Bundesregierung plant Feldversuch Lang-Lkw

**Die Koalition startet Anfang 2011 einen bundesweiten Feldversuch mit Lang-Lkw. Sie testen damit ein zukunftsfähiges Konzept, das Deutschland und die EU brauchen, um ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren.**

Experten wie die Wissenschaftler der Institute, die an der von der EU-Kommission finanzierten Analyse „Transvisions – Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon“ beteiligt waren, rechnen für die kommenden Jahrzehnte mit mehr Straßengüterverkehr. Bis 2050 könnte der Güterverkehr auf der Straße noch einmal um 140 Prozent steigen. Nicht nur die Logistiker sind hier gefordert, um den Verkehr am fließen zu halten – sondern auch die Politik. Die EU und die deutsche Bundesregierung setzen dabei auf das Prinzip der Co-Modalität und reizen damit die Stärken der jeweiligen Verkehrsträger optimal aus.

Aus diesem Grund will die Bundesregierung Konzepte testen, die Straßen entlasten könnten – dazu gehört der Feldversuch Lang-Lkw auf dem übergeordneten Streckennetz, also auf Autobahnen und Bundesfernstraßen. Im Rahmen einer Ausnahmeverordnung sind längere Fahrzeugkombinationen bei schweren Nutzfahrzeugen möglich, ohne dass sich das auf das Gesamtgewicht auswirkt. Ziel ist zu testen, wie praxistauglich die Lang-Lkw sind: Lassen sie sich auslasten? Sinkt der Kraftstoffverbrauch und Emissionsausstoß pro transportierter Tonne im Vergleich zu herkömmlichen Nutzfahrzeugen? Diese und andere Fragen soll der Test klären. „Weit über 200 Firmen wollen an dem Feldversuch teilnehmen“, berichtet Andreas Scheuer, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister. Acht Bundesländer beteiligen sich. „Sogar über die Grenzen hinaus hat der geplante Feldversuch großen Anklang gefunden“, berichtet Staatssekretär Scheuer.

MAN unterstützt diesen Feldversuch mit eigenen Fahrzeugen und testet damit ein zukunftsfähiges Verkehrsträgerkonzept, das zeigen soll, ob der Lang-Lkw in puncto Kraftstoffverbrauch und Treibhausgas-Emissionen günstiger ist als heute im Einsatz befindliche Nutzfahrzeuge.

► Verkehrspolitik



## EU-Verkehrspolitik: Lärm und Luftverschmutzung – Anlastung externer Kosten

**Der EU-Verkehrsministerrat hat die Anlastung externer Kosten für schwere Nutzfahrzeuge beschlossen. Eine Mehrbelastung der Lkw-Speditionen – und möglicherweise ein Hemmschuh für die wirtschaftliche Entwicklung der EU.**

Der Beschluss des EU-Verkehrsministerrats sieht vor, dass Lkw ab 12 Tonnen zukünftig höhere Maut auf europäischen Straßen bezahlen sollen, weil externe Kosten in die Mautberechnung einfließen. Darunter fallen Umweltschäden und Lärmbelästigung. Auf Speditionen könnten damit höhere Mautgebühren von durchschnittlich bis zu vier Cent pro gefahrenen Kilometer zukommen.

Obwohl Luft- und Schienenverkehr in puncto Lärm und Schadstoffbelastung dem Straßengüterverkehr in nichts nachstehen, werden diese Verkehrsträger nicht am Umwelt- und Klimaschutz beteiligt. Die zusätzlichen Mehreinnahmen durch die Maut dürfen die EU-Länder nach Gusto verwenden – ein Zugeständnis an die klammen Haushalte vieler Staaten. Für die kommenden Generationen stellt dies eine fast unzumutbare Bürde dar, weil diese Mehreinnahmen für Ausbau und Erhalt der Straßen sowie Maßnahmen zum Klimaschutz dringend gebraucht werden. Für den Straßengüterverkehr bedeutet die Mauterhöhung überdies, dass er künftig seine Infrastrukturkosten bei weitem überdecken wird. Deshalb kritisieren der Verband Deutscher Automobilhersteller (VDA), der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSL) sowie MAN den Beschluss des EU-Verkehrsministerrats.

► Grundlagenforschung



## Grundlagenforschung für mehr Transporteffizienz

**Trotz Wirtschafts- und Finanzkrise setzt die Bundesregierung auf Forschungs- und Technologieförderung. Ziel ihrer Hightech-Strategie 2020 ist es, Deutschland zum Vorreiter bei Wissenschaft und Technik zu machen.**

Wettbewerbsfähige Produkte sind das Resultat von aufwendigen Forschungs- und Entwicklungsleistungen. Deshalb hat sich die Bundesregierung die Förderung der Grundlagenforschung auf die Fahne geschrieben und will nationale sowie europäische Forschungs- und Innovationspolitik miteinander verzahnen. Mit der Hightech-Strategie 2020 setzt sie u.a. auf innovative Konzepte und Technologien, um den zunehmenden Personen- und Güterverkehr sicher sowie umweltschonend zu gestalten. Die internationale Spitzenposition Deutschlands vor allem in den Fahrzeug-, Transport- und Energietechnologien soll dauerhaft gewährleistet werden.

Insgesamt 504 Millionen Euro hat die MAN Gruppe im vergangenen Krisenjahr in die Entwicklung der Sicherheit und Umweltfreundlichkeit von modernen Fahrzeugen und Motoren investiert: So konnten MAN Ingenieure den Wirkungsgrad des Diesel steigern – die innovativen Motoren und Abgassysteme arbeiten schon in den aktuellen Lkw der TGM- und TGL-Reihe. Auch die Sicherheit haben die MAN Entwickler im Blick: Von abstandsgeregelten Tempomaten über Bremsassistenten bis hin zur aktiven Wankstabilisierung unterstützen sie die Lkw-Fahrer bei ihrer Arbeit und bringen mehr Sicherheit auf die Straße. Durch eine umfassende Ausstattung der Lkw-Flotte mit elektronischen Sicherheitssystemen könnte die Zahl der schweren Auffahrunfälle auf deutschen Autobahnen um mehr als 70 Prozent verringert werden.

► Nutzfahrzeugkonzepte



## Innovative Nutzfahrzeugkonzepte: MAN Nutzfahrzeuge nimmt sich den Delfin zum Vorbild

**40 Prozent seines Energieverbrauchs wendet ein herkömmlicher Lkw auf, nur um dem Luftwiderstand zu überwinden. Veränderungen an der Aerodynamik von Lkw senken die CO<sub>2</sub>-Emissionen um ein Viertel. Innovative Nutzfahrzeugkonzepte leisten somit einen wichtigen Beitrag zur aktuellen Klimadebatte.**

Die Europäische Union schreibt für Lkw die Abmaße genau vor. Damit das Fahrzeug wirtschaftlich arbeitet, muss die Ladekapazität optimal ausgenutzt werden. Aus diesem Grund hat sich an der rechteckigen Form der Lkw in den letzten Jahrzehnten nichts geändert. Um den Klimawandel zu stoppen, muss und will jedoch auch die Nutzfahrzeugindustrie einen Beitrag zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen leisten. Diese lässt sich beim Lkw vor allem über die Optimierung der aerodynamischen Parameter realisieren.

Wer die Aerodynamik eines Lkw verbessern will, muss allerdings Design und Abmessungen des Fahrzeugs verändern. So wie MAN Nutzfahrzeuge. Auf der IAA 2010 stellte das Unternehmen den Concept S vor, der bis zu 25 Prozent weniger Kraftstoff verbraucht – entsprechend sinken auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen um bis zu 25 Prozent. Die Kraftstoffeinsparungen machen sich bei den Speditionen auf der finanziellen Seite positiv bemerkbar. Die stark reduzierten CO<sub>2</sub>-Emissionen entlasten Umwelt und Klima und unterstützen Bundesregierung wie EU in ihrem Ziel, bis 2020 den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu senken.

Allerdings: Das innovative Nutzfahrzeug-Konzept von MAN entspricht nicht den EU-Maßen. Deshalb konnte der Lkw bislang nur als Prototyp erforscht werden. Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen tatsächlich um bis zu 25 Prozent zu reduzieren und gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit des gängigen Ladevolumens zu erreichen, muss der Lkw samt Trailer geringfügig länger sein als heute eingesetzte Typen.

Die Nutzfahrzeugindustrie kann schon mit der nächsten Lkw-Generation innovative Fahrzeugkonzepte realisieren und auf diesem Weg dazu beitragen, die von der EU gesteckten Klimaziele zu erreichen. Voraussetzung ist, dass die Politik den Weg für den klimafreundlichen Lkw von morgen frei macht.



## Elektromobilität verbindet Bayern: Leuchtturmprojekt bündelt Kompetenzen

Am 5. Oktober rief Bayerns Wirtschafts- und Verkehrsminister Martin Zeil das Leuchtturmprojekt „Elektromobilität verbindet Bayern“ ins Leben. Der Minister will damit die „Weichen für die Antriebskonzepte der Zukunft“ stellen.

Ein großer Zukunftsmarkt sind alternative Antriebe für Nutzfahrzeuge. Bis 2020 könnten sie je nach Fahrzeugsegment 50 Prozent Marktanteile gewinnen, so das Ergebnis einer aktuellen Studie des Beratungsunternehmens A. T. Kearney. Der Dieselmotor wird demnach künftig immer stärker von Hybrid-Antrieben unterstützt. Getrieben wird die Nachfrage dabei weniger durch strengere gesetzliche CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Nutzfahrzeuge, sondern vielmehr durch den Blick der Spediteure auf die Kosten.



Für den Pkw-Markt rechnen Analysten der Unternehmensberatung Bain & Company damit, dass in zehn Jahren die Hälfte aller neu zugelassenen Pkw einen Elektroantrieb haben wird. Experten kalkulieren mit einem kumulierten Umsatz aus dem Elektrofahzeuggeschäft von bis zu 74 Milliarden Euro bis 2020 für die Automobilhersteller.

Der bayerische Wirtschaftsminister Martin Zeil sieht deshalb das Leuchtturmprojekt „Elektromobilität verbindet Bayern“ nicht nur als „politisches Ausrufezeichen“, sondern als klaren technologischen Schwerpunkt. „Unser Ziel ist, die führenden Akteure aus diesen Industriebereichen mit der Energieversorgung und der Wissenschaft, den Kommunen und der Politik so zu vernetzen, damit Bayern auch in der Elektromobilität die Führungsrolle einnimmt“, so der Minister. Das Leuchtturmprojekt werde überdies Strahlkraft über Bayern hinaus entwickeln. Neben den bayerischen Modellstädten Bad Neustadt an der Saale und Garmisch-Partenkirchen umfasst das Projekt die Kernachse der bayerischen Modellregionen München – Ingolstadt – Nürnberg.

MAN beteiligt sich mit klima- und umweltfreundlichen Fahrzeugen an dem Leuchtturmprojekt „Elektromobilität verbindet Bayern“. Diskutiert wird unter anderem der Einsatz des Hybridbusses MAN Lion's City Hybrid im Stadtverkehr. MAN nimmt die Chance wahr, die Marktfähigkeit und Wirtschaftlichkeit seiner Fahrzeuge in diesem Projekt zu testen und neue Verkehrskonzepte zu entwickeln.

### Kontakt

MAN SE · Unternehmenskommunikation  
Ungererstraße 69 · 80805 München  
Telefon: +49. 89. 36098-111  
Telefax: +49. 89. 36098-382  
E-Mail: [presse@man.eu](mailto:presse@man.eu) · [www.man.eu](http://www.man.eu)

### Impressum

Herausgeber: MAN SE  
Stefan Klatt · Leiter Regierungs- und Politikbeziehungen  
E-Mail: [stefan.klatt@man.eu](mailto:stefan.klatt@man.eu)  
Redaktion: Dr. Kirsten Broecheler