

► Inhalt

- 1 – Editorial
- 2 – Verkehrspolitik
- 3 – Forschung und Entwicklung
- 4 – Elektromobilität

► Editorial



Yvonne Benkert
Senior Manager Corporate Responsibility
MAN SE
Telefon +49. 89. 36098-226
E-Mail yvonne.benkert@man.eu

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

international tätige Unternehmen prägen die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung. Auch MAN als eines der führenden europäischen Industrieunternehmen im Bereich Transport-Related Engineering steht im Spannungsfeld von Markt und Gesellschaft. Mit Arbeitsplätzen, Investitionen und innovativen Technologien leistet MAN einen wichtigen Beitrag zur Gesellschaft. Gleichzeitig verfolgen wir eine Unternehmensstrategie, die auf nachhaltige Wertschöpfung abzielt – für unsere Kunden, Mitarbeiter, Nachwuchskräfte und Kapitalgeber ebenso wie für Kommunen und Politik. Wir sind Teil der Gesellschaft und wollen heute und zukünftig Nutzen stiften.

Das heißt, offen über das zu reden, was wir tun und was wir planen. Aber auch: andere Meinungen einzuholen und zu berücksichtigen. Deshalb ist MAN der Dialog mit verschiedenen Interessensgruppen wichtig, hier spielen Nichtregierungsorganisationen (NGOs) eine besondere Rolle: Als Anwalt jener, die sich nicht direkt artikulieren können, agieren sie im Interesse des Umweltschutzes, benachteiligter gesellschaftlicher Gruppen und zukünftiger Generationen. Sie sind wichtiger Impulsgeber und oftmals ein erfahrener Partner bei der Umsetzung.

Im Rahmen der 2010 bei MAN neu definierten Strategie zur Wahrnehmung unserer Verantwortung (Corporate Responsibility – CR) planen wir einen systematischeren Dialog zu Zukunftsfragen mit allen unseren Stakeholdern. Auch mit NGOs wollen wir intensiver ins Gespräch kommen, bestehende Partnerschaften wie die zu SOS Kinderdorf International weiterentwickeln und neue anstoßen. Dies gelang uns bereits im September 2010, indem wir korporatives Mitglied bei Transparency International wurden. Basis für jede Partnerschaft ist die transparente Darstellung des Handelns: Im Mai 2011 wird unser CR-Bericht erscheinen, der die international anerkannten Leitlinien der Global Reporting Initiative umsetzt und von einem externen Prüfer teilttestiert ist.

All dies ist ebenso freiwillig wie unsere Unterzeichnung des Global Compact der Vereinten Nationen im Dezember 2010. Denn unternehmerische Verantwortung braucht Freiräume, um kreative Lösungen zu finden. Gleichzeitig dürfen freiwillige Verpflichtungen keine Lippenbekenntnisse sein, sondern sollten dauerhaft auf hohem Niveau erfüllt werden. Unsere CR-Strategie leistet dazu einen wesentlichen Beitrag.



Yvonne Benkert
Senior Manager Corporate Responsibility

► Verkehrspolitik



Freie Fahrt für Fernbusse: Novelle des Personenbeförderungsgesetzes

Die Bundesregierung will noch in diesem Jahr den Fernlinienbusverkehr freigeben. Davon profitieren Verbraucher, Klima und Umwelt.

„Wir werden den Busfernlinienverkehr zulassen und dafür § 13 PBefG ändern“, das haben sich CDU/CSU und FDP in den gemeinsamen Koalitionsvertrag zum Thema Öffentlicher Personennahverkehr geschrieben. Ab Ende 2011 sollen die Deutschen nun tatsächlich auch den Bus für Fernreisen nutzen können. Damit fällt ein rund 80 Jahre altes Gesetz, das die Investitionen des Bundes in die Bahn schützen sollte. Laut Financial Times Deutschland prognostizieren Experten für diesen neuen Markt ein Volumen bis zu einer Milliarde Euro. Und selbst wenn das Gesetz bei der Deutschen Bahn im Schienenverkehr zu Verlusten führen könnte: Das Unternehmen wird wohl selbst zu den größten Anbietern von Fernbusverbindungen gehören. Die Liberalisierung des Busfernverkehrs führt nicht nur zu mehr Wettbewerb und damit niedrigeren Fahrtkosten für die Verbraucher. Auch Umwelt und Klima profitieren von der Gesetzesnovellierung: Ein Reisebus, der nur zu 60 Prozent ausgelastet ist, verbraucht pro befördertem Fahrgast auf 100 Kilometern gerade einmal 1,4 Liter Diesel und stößt nur 3,1 Kilo CO₂ aus. Im Vergleich: Bei der Bahn (Fernreise) liegt der Verbrauch bei 2,5 Litern und der CO₂-Ausstoß bei 4,6 Kilo auf 100 Kilometern, so der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo).



Weißbuch Europäische Verkehrspolitik 2011–2020

Die Europäische Kommission wird im Frühjahr 2011 das Weißbuch Verkehr vorstellen und darin zehn Ziele für ein wettbewerbsfähiges und nachhaltiges Transportsystem in Europa definieren.

Mit dem Weißbuch Verkehr definiert die Europäische Kommission die verkehrspolitischen Maßnahmen für die Jahre 2011 bis 2020, um mit einer leistungsfähigen und nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur für den globalen Wettbewerb gerüstet zu sein. Der Entwurf von Verkehrskommissar Siim Kallas sieht eine Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger sowie eine Reduktion der Emissionen um 60 Prozent vor:

- 30 Prozent des Straßengüterfernverkehrs mit einer Streckenlänge über 300 Kilometern sollen bis 2030 auf Schiene oder Binnengewässer verlagert werden. Bis 2050 sollen es mehr als 50 Prozent sein.
- Der konventionelle Pkw soll bis 2030 am städtischen Verkehr weniger als 50 Prozent Anteil haben. Ziel ist ein Verbrennungsmotor-freier Stadtverkehr bis zum Jahr 2050.
- Im Regionalbereich soll der Personenverkehr bis 2050 mehrheitlich auf die Schiene verlagert werden.

MAN begrüßt die Ausrichtung auf innovative Verkehrskonzepte. Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs sowie die Verlagerung des Individualverkehrs auf Busse und Schiene tragen zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung bei. Die Nutzung ökologischer Verkehrsträger muss jedoch nicht zwangsläufig mit einer Verlagerung auf die Schiene verbunden sein. Nutzfahrzeuge bieten hinsichtlich alternativer Kraftstoffe und aerodynamischer Verbesserungen großes Potenzial, um nachhaltige Verkehrssysteme umzusetzen: Nur durch die Ausreizung der Stärken der jeweiligen Verkehrsträger kann die Mobilität der Zukunft nachhaltig und wettbewerbsfähig gestaltet werden.

► Verkehrspolitik

Kann man den LKW der Zukunft schon heute bauen? MAN könnte.



Die MAN LKW der Zukunft sind nicht nur größer, sondern auch intelligenter. Sie sind vernetzt und können sich selbst steuern. Das bedeutet, dass sie sich automatisch an den Verkehr anpassen und so den Treibstoffverbrauch senken können. Das ist ein großer Schritt in Richtung nachhaltiger Mobilität.

Die MAN LKW der Zukunft sind nicht nur größer, sondern auch intelligenter. Sie sind vernetzt und können sich selbst steuern. Das bedeutet, dass sie sich automatisch an den Verkehr anpassen und so den Treibstoffverbrauch senken können. Das ist ein großer Schritt in Richtung nachhaltiger Mobilität.

Die MAN LKW der Zukunft sind nicht nur größer, sondern auch intelligenter. Sie sind vernetzt und können sich selbst steuern. Das bedeutet, dass sie sich automatisch an den Verkehr anpassen und so den Treibstoffverbrauch senken können. Das ist ein großer Schritt in Richtung nachhaltiger Mobilität.

Feldversuch Lang-Lkw

Im Frühjahr dieses Jahres soll er starten, der Feldversuch des Bundesverkehrsministeriums mit den längeren Lkw. Statt maximal 18,75 Meter dürfen die Fahrzeuge nun 25,25 Meter lang sein. Die Lang-Lkw werden nur auf Autobahnen und Bundesstraßen unterwegs sein, für Notfälle sind detaillierte Routen für sie festgelegt. MAN beteiligt sich als Nutzfahrzeughersteller an dem Versuch, um innovative umweltfreundliche Fahrzeugkonzepte zu erproben. Denn zwei Lang-Lkw transportieren die Fracht, die sonst drei herkömmliche Trucks befördern – ohne mehr Treibstoff zu verbrauchen. Das kommt Klima und Umwelt zugute. Grund genug für MAN, um politische Unterstützung für den Feldversuch zu werben.

► Forschung & Entwicklung

Weniger Emissionen: Neues Testzentrum für Schiffs- und Kraftwerksmotoren

Ein neues Testcenter von MAN Diesel & Turbo prüft den Emissionsausstoß von Großdieselmotoren für maritime Industrie und Energieversorgung. Die Augsburgener Anlage ist nicht nur ein aktiver Beitrag zum Umweltschutz, sondern sichert auch Arbeitsplätze.

MAN Diesel & Turbo hat im März 2011 offiziell CentAur, das Clean Exhaust Test Center in Augsburg, in Betrieb genommen. Mit dem neuen Prüfstand testet das Unternehmen künftig verschiedene Maßnahmen zur Emissionsreduzierung von Schiffs- und Kraftwerksmotoren. Natürlich erfüllen schon alle Motoren von MAN Diesel & Turbo internationale Emissionsanforderungen. Diese werden sich in Zukunft jedoch noch einmal verschärfen: 2016 tritt die nächste Stufe der von der International Maritime Organisation (IMO) vorgegebenen Grenzwerte für Emissionen im weltweiten Schiffsverkehr (IMO Tier III) in Kraft. Bis dahin müssen die Stickoxidemissionen in küstennahen Gewässern um 80 Prozent gesenkt werden.



Mit CentAur hat MAN Diesel & Turbo in Umwelt und Zukunft gleichermaßen investiert. Die Testanlage sichert Arbeitsplätze in der Region, da hier künftig umweltfreundliche Technologien für den weltweiten Einsatz entwickelt werden. „Wir wollen uns als Systemlieferant auf dem Markt weiter etablieren und investieren deshalb in den nächsten Jahren verstärkt in Forschung und Entwicklung“, betont Dr. Hans-O. Jeske, Vorstandsmitglied von MAN Diesel & Turbo.

► Elektromobilität



Innovative multimodale Verkehrskonzepte: Vorfahrt für den ÖPNV

Knappe Ressourcen und Klimawandel machen Elektromobilität für Politik und Wirtschaft attraktiv. Doch die emissionsfreie Mobilität allein löst nicht die Herausforderungen, vor die der zunehmende Verkehr Bund und Länder, Städte und Gemeinden stellt.

Klimawandel, Umwelt und Gesundheit sowie die Begrenztheit fossiler Energieträger sind die treibenden Faktoren für die Suche nach alternativen Antrieben. Ganz oben auf der Agenda haben deutsche Politik und Wirtschaft das Thema „Elektromobilität“ gesetzt: Bis 2020 soll eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen unterwegs sein, darunter 50 000 E-Nutzfahrzeuge. Außerdem will sich Deutschland auf internationaler Ebene als Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität etablieren. In den kommenden drei Jahren sollen Schaufensterprojekte den heimischen Kunden und der Weltöffentlichkeit innovative Lösungen rund um das E-Fahrzeug präsentieren.

Allerdings machen die Diskussionen zu diesem Thema deutlich, dass mit der Elektromobilität auch die Individualmobilität bei Verkehrskonzepten wieder in den Vordergrund rückt: Attraktive kostengünstige, wenn nicht sogar kostenlose Parkplätze samt Ladestation sollen Fahrer von E-Mobilen in den Innenstädten vorfinden und möglicherweise sogar die Busspuren für die Fahrt durch die Städte benutzen dürfen. Unternehmer und Politiker diskutieren Kaufanreize für Elektrofahrzeuge.

Natürlich: Elektromobilität sollte gefördert werden, damit die derzeit im Vergleich zu herkömmlichen Pkw und Nutzfahrzeugen teureren E-Fahrzeuge sich durchsetzen. Doch die Verkehrskonzepte sollten auf die Mobilität von Menschen und Waren setzen – unabhängig davon, ob es sich dabei um Individualmobilität handelt oder nicht. Den Bürgern das Signal zu geben, Elektromobilität sei eine Alternative zum öffentlichen Personennahverkehr, wäre fatal und würde die Mobilität in unseren Innenstädten um Jahre zurückwerfen. Darüber hinaus ist Individualmobilität, ob elektrisch angetrieben oder nicht, auch für die Megacities in Amerika und Asien keine Lösung.

Damit Deutschland sich tatsächlich als Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität global etablieren kann, sind Mobilitätskonzepte unabdingbar, die auf Multimodalität setzen: Nur durch die smarte Vernetzung von ÖPNV und E-Individualmobilität, von grüner urbaner E-Logistik und sauberem Güterverkehr kann Deutschland der Welt Lösungen für die Mobilitätsherausforderungen von Morgen bieten – mit Produkten und Konzepten Made in Germany.

Kontakt

MAN SE · Unternehmenskommunikation
Ungererstraße 69 · 80805 München
Telefon +49. 89. 36098-111
Telefax +49. 89. 36098-382
E-Mail presse@man.eu · www.man.eu

Impressum

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