

► Inhalt

- 1 – Verkehrspolitik
- 2 – Position | Internationalisierung
- 3 – Verkehrspolitik | Klima
- 4 – Verkehrspolitik



Freie Fahrt für Fernbusse

Das Bundeskabinett macht den Weg für Fernbuslinien frei. Busunternehmen dürfen künftig deutschlandweit Strecken über 50 Kilometer im Liniendienst anbieten. Eine umweltverträgliche und kostengünstige Alternative für den Personenverkehr zwischen Großstädten.

Zwischen deutschen Städten sollen Reisende bald bundesweit mit Fernbussen fahren können – das sieht die vom Bundeskabinett auf den Weg gebrachte Liberalisierung des Busfernverkehrs vor. Mit Blick auf die Umweltverträglichkeit ist der Reisebus das Verkehrsmittel erster Wahl: Er weist unter den Verkehrsträgern bei einer durchschnittlichen Auslastung die beste Umweltbilanz auf, wie das Umweltbundesamt errechnet

hat. Der Reisebus liegt mit 31 g CO₂ pro Personenkilometer (Pkm) noch vor der Bahn (46 g CO₂/Pkm) und ist viereinhalbmal klimaschonender als das Auto (138g CO₂/Pkm).

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO) geht davon aus, dass der Busfernverkehr seine Fahrgäste vor allem aus dem Pkw-Verkehr und von den zahlreichen Mitfahrzentralen gewinnen wird. Steigen Personen mit dem gleichen Ziel vom Auto auf den Bus um, wird der Verkehr gebündelt, die Straßen entlastet und die Umwelt geschont. Besonders Fahrgästen mit kleinerem Geldbeutel dürfte der neue Wettbewerb zugute kommen: Mit Bahn und Flugzeug werden die Busse zwar selten im Hinblick auf die Reisezeit konkurrieren können, wohl aber beim Fahrpreis.

► Position

Nachhaltige Mobilitätskonzepte schaffen

Mobilität von Personen und Gütern erfordert nachhaltige Konzepte. Nicht umsonst stehen Elektromobilität und alternative Kraftstoffe im Fokus der derzeitigen Klima-, Energie- und Mobilitätsdiskussion. Im Personennahverkehr müssen wir die Herausforderung meistern, dass immer mehr Menschen in Städten und stadtnahen Regionen wohnen werden. Auch wenn das Auto weiterhin das Verkehrsmittel Nummer eins sein wird, brauchen wir mit Blick auf steigende Kraftstoffkosten und Klimawandel Alternativen. Das Mobilitätskonzept von MAN setzt deshalb gezielt auf Intermodalität: Die Menschen legen nur kurze Strecken individualmobil – per Auto, Fahrrad oder zu Fuß – zurück und steigen dann um in Bus oder Bahn.

Klimaschutz und Wirtschaftlichkeit gilt es auch im Straßengüterverkehr zu vereinen. Neben alternativen Kraftstoffen bieten Hybridantriebe großes Nachhaltigkeitspotenzial, denn sie kombinieren ausgereifte Dieselmotoren mit emissionsfreien Elektroantrieben. Darüber hinaus sollten wir überlegen, wie wir



das Straßennetz effizienter gestalten können. Wie die Bahn könnte auch der Lkw von einer separaten Fahrspur profitieren. Dies geht nicht ohne Investitionen, die ohnehin seit langem überfällig sind. Die Entkopplung von Individualverkehr und Gütertransport auf Autobahnen steigert den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit. Unsere Mobilitätskonzepte schaffen die Voraussetzung für einen nachhaltigen und effizienten Personen- und Gütertransport. Wir müssen nur den politischen Willen haben, sie zu realisieren.

Dr. Georg Pachta-Reyhofen
CEO MAN SE

► Internationalisierung

Schwellen- und Entwicklungsländer: Wertschöpfung vor Ort

Brasilien, Indien, China und bald Russland – MAN ist in allen Wachstumsmärkten vor Ort. Gut für das Unternehmen und seine deutschen Standorte. Und auch für die Wirtschaft in den Produktionsländern. Denn die profitiert von Lkw und Bussen, die MAN und Aufbautenhersteller vor Ort bauen.

Wieder Marktführer – das hat MAN Latin America mit seinen über 1.800 Mitarbeitern 2010 im achten Jahr infolge geschafft. Das Werk in Resende stellte im ersten Halbjahr 2011 mehr als 36.000 Lkw und Busse her und überzeugte mit Produktinnovationen wie dem ersten Erdgas-Diesel-Bus. Sinotruk, der chinesische Lkw-Hersteller an dem MAN beteiligt ist, präsentierte



kürzlich einen schweren Lkw, der chinesische Markt- und Nutzererfahrung mit innovativer MAN-Technologie kombiniert.

Jedes in diesen Ländern produzierte Fahrzeug zieht Wertschöpfung vor Ort nach sich, schafft Arbeitsplätze und sorgt für mehr Wohlstand. Denn: MAN produziert nur selten Komplettfahrzeuge. Verlassen Lkw, Busse und Chassis die Bänder des Fahrzeugherstellers, gehen sie anschließend direkt zu einem Aufbautenhersteller. Erst ein Kipper macht aus einem Lkw ein Baustellenfahrzeug und ein Kofferaufbau macht's möglich, dass der Truck Waren optimal transportiert.

Damit MAN weiterhin in Schwellen- und Entwicklungsländern Arbeitsplätze und Wohlstand schaffen kann, brauchen wir rechtliche Sicherheit. Die Automobilindustrie gilt in vielen Volkswirtschaften als Jobmotor, entsprechend versuchen die Regierungen, sie vor Konkurrenz zu schützen. Wie schwer es vor diesem Hintergrund ist, ein faires Freihandelsabkommen zu erreichen, zeigen die derzeitigen Verhandlungen der EU Kommission mit einigen Schwellenländern. Doch nur, wenn die Staaten ausländischen Investoren Sicherheit und einen transparenten Markt bieten und die Handelshemmnisse mittelfristig abbauen, kann ihre Bevölkerung am Wohlstand teilhaben.

► Verkehrspolitik

Lang-Lkw: Experten unterstreichen Chancen

Seit Jahren streiten Verbände, Politik und Öffentlichkeit über den Einsatz von Lang-Lkw in Deutschland. In einer von MAN moderierten Gesprächsrunde diskutierten Spediteur Ulrich Boll, ADAC-Verkehrsexperte Björn Dosch und Dr. Kay Lindemann, Leiter Politik beim VDA, Pro und Contra längerer Lkw. Hinsichtlich Straßenbeanspruchung und Auswirkung auf den kombinierten Verkehr gingen die Meinungen teilweise deutlich auseinander. Einig waren sich die Experten bei der Beibehaltung der 40-Tonnen-Grenze und den hohen Sicherheitsstandards. Zudem stimmten sie darin überein, dass vor allem Umwelt und Verbraucher vom Lang-Lkw profitieren.



► Klima

Emissionsarme Motoren für den Welthandel

Besuch im MAN Diesel & Turbo (MDT) Werk in Augsburg (v.l.n.r.): Michael Melzer, Leiter Unternehmenskommunikation MDT; Hans-Joachim Otto, Maritimer Koordinator der Bundesregierung und Parlamentarischer Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium; MDT-Vorstand Dr. Stephan Timmermann; Dr. Christian Bieniek, Leiter der Business Unit Production, Klaus Pudiel, Leiter Werkschutz.

Während der weltweite Warenverkehr per Schiff zunimmt, werden die Emissionsbestimmungen für Schiffsmotoren strenger. Für die strikten Grenzwerte von morgen ist MAN Diesel & Turbo schon heute gerüstet. Davon konnte sich der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Hans-Joachim Otto, in Augsburg überzeugen.

Um den Klimawandel aufzuhalten, hat sich die internationale Staatengemeinschaft darauf verständigt, bis 2050 den weltweiten Ausstoß von Treibhausgasen nachhaltig zu verringern – obwohl der Warenverkehr stetig zunimmt. 95 Prozent des Welthandels übernehmen heute Schiffe, in mehr als der Hälfte von ihnen arbeiten Motoren von MAN Diesel & Turbo.

Grund genug für MAN in puncto Klimaschutz einen Schritt voraus zu sein: Seit 2008 engagiert sich MAN Diesel & Turbo (MDT) im Forschungsprojekt „Green Ship of the Future“. Die dort erprobte Motorentechnik erfüllt bereits heute die ab 2016 geltende Tier III-Norm der International Maritime Organization (IMO) und reduziert den Stickoxid-Ausstoß um 80 Prozent.

Dass dieser Entwicklungsvorsprung die Marktposition von MDT als führender Anbieter von Schiffsdieselmotoren festigt, bestätigte auch Hans-Joachim Otto, Maritimer Koordinator der Bundesregierung, bei einer Besichtigung des Werks in Augsburg: „Ich bin beeindruckt, wie vorausschauend MAN Diesel & Turbo seine Produkte entwickelt. Damit ist MAN für den Weltexport bestens gerüstet.“

Nachhaltige Logistikprozesse schaffen



Der zunehmende globale Warenaustausch setzt die Logistikprozesse in puncto Nachhaltigkeit unter Druck. MAN stellt sich der Herausforderung und trimmt ein bestehendes Serienfahrzeug konsequent auf Sparsamkeit.

Die Kiwi kommt aus Neuseeland, das Notebook aus China und die Jeans aus der Türkei – Konsumgüter sollen ständig verfügbar sein, die Produktlebenszyklen werden dabei immer kürzer, der Konsum immer schneller, die Nachfrage globaler. Da diese Trends auch in Zukunft das Wirtschaftsleben dominieren werden, ist mit einer weiteren Zunahme des Straßengüterverkehrs zu rechnen. Die Bundesregierung erwartet im Straßengütertransport einen Anstieg von 80 Prozent bis 2025 gegenüber dem Jahr 2004 – mit den entsprechenden Auswirkungen auf Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen.

Deshalb hat sich MAN das Ziel gesetzt, den Güterverkehr auf den Straßen so effizient und umweltverträglich wie möglich zu machen – nicht erst mit der Markteinführung neuer Fahrzeuge, sondern mit bewährter Serientechnik. Während die Schadstoffemissionen wie Feinpartikel oder Stickoxide durch die ab Januar 2014 geltende Euro VI-Norm fast gegen Null gehen, bieten Nutzfahrzeuge hinsichtlich Kraftstoff- und somit CO₂-Reduzierung

noch erhebliches Potenzial. MAN hat deshalb einen Fernverkehr-Lkw der laufenden Serie einer kompromisslosen Effizienzsteigerung unterzogen.

Ein wichtiger Baustein ist dabei die Optimierung des Luftwiderstands: Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 85 km/h, aerodynamische Seitenverkleidung, Verzicht auf Drucklufthörnern und Sonnenverkleidung, aber auch Systeme wie Reifendrucküberwachung, Tagfahrlicht, rollwiderstandsoptimierte Reifen und nicht zuletzt ein Wirtschaftlichkeitstraining für den Fahrer sparen allesamt Energie. Der TÜV sowie eine 11.500 km lange „Consistently Efficient“-Tour belegen die Spritersparnis von rund 3,3 Liter je 100km. Dies entspricht rund 10 Prozent weniger Energie je transportierter Tonne.

Großes Potenzial für Kraftstoff- und CO₂-Ersparnis bietet die Aerodynamik des schweren Nutzfahrzeugs – derzeit verhindern jedoch gesetzliche Regelungen ihre Optimierung. Dürften Lkw samt Auflieger zwei Meter länger sein, ließe sich der Luftwiderstand so verbessern, dass der Truck bei gleichem Ladevolumen ein Viertel weniger Kraftstoff verbrauchen und entsprechend weniger CO₂ emittieren würde als heutige Lkw. Das neue Fahrzeugkonzept könnte die durch mehr Transportaufkommen verursachten Treibhausgasemissionen wieder wettmachen.

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