

► Inhalt

- 1 – Verkehrspolitik
- 2 – Position | Mobilität
- 3 – Internationalisierung | Personalie | Klima
- 4 – Energie

Neue Abgasnorm Euro VI – Wirtschaftlichkeit und Klimaschutz Hand in Hand



EU-Emissionswerte für Dieselmotoren (Straße)

	Euro 0 1990	Euro I 1993	Euro II 1996	Euro III 2001	Euro IV 2006	Euro V 2009	Euro VI 2014*
NOx	15,80	9,00	7,00	5,00	3,50	2,00	0,40
Partikel	–	0,40	0,15	0,10	0,02	0,02	0,01

Quelle: Europäische Kommission, Brüssel, und Berechnungen des BGL; Stand: Oktober 2009

*offiziell: 31.12.2013

Die Grenzwertstufe Euro VI wird ab 2014 für alle Nutzfahrzeuge verbindlich. Die Schadstoffemissionen sinken gegenüber 1990 um bis zu 97 Prozent. Derzeit diskutiert die Branche intensiv die Einstufung von Euro VI-Lkw in das bestehende deutsche Mautmodell.

Ob Supermärkte, Einzelhandel oder Tankstellen: Nutzfahrzeuge sorgen für steten Warennachschub – und dafür, dass unsere Gesellschaft funktioniert. Dennoch sehen viele Menschen im Lkw nur den Verursacher von Staus und Unfällen sowie einen Umwelt- und Klimasünder. Und das obwohl die Nutzfahrzeughersteller seit 1990 mit hohem Forschungsaufwand die Schadstoffemissionen ihrer Fahrzeuge um 94 Prozent reduziert haben. Ab 2014 tritt zudem die Euro VI-Norm in Kraft, die Feinstaub- und Partikelemissionen weiter begrenzt (s. Grafik).

Die technischen Maßnahmen zu Emissionssenkungen haben die Fahrzeuge jedoch verteuert. Um die hohen Anschaffungsmehrkosten zu kompensieren, stehen in Deutschland staatliche Incentivierungen zur Diskussion: neben dem Förderprogramm zur Anschaffung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge auch die vorzeitige Einführung einer separaten Mautstufe für Euro VI-Fahrzeuge. Um den hauptsächlich mittelständischen Speditionen Planungssicherheit zu geben und eine frühzeitige Entwertung des EURO V-Fuhrparks (eingeführt 2009) zu verhindern, befürwortet MAN eine eigene Mautstufe gegen Ende der Legislaturperiode im Jahr 2013. Damit könnte die Bundesregierung auch ihre im Koalitionsvertrag gemachte Zusage des Mautmoratoriums einhalten. Eine vorgezogene Mautspreizung zu Gunsten von Euro VI würde für das Transportgewerbe erhebliche zusätzliche Kosten bedeuten.

► Position

Gemeinsam in die Zukunft

Der Weg für die Partnerschaft mit Volkswagen ist frei: Mit Zustimmung der chinesischen Wettbewerbsbehörde zur Mehrheitsübernahme von MAN durch Volkswagen war die letzte kartellrechtliche Bedingung für die Transaktion erfüllt. Nach Übertragung aller Aktien hält Volkswagen nun knapp 56 Prozent der Stimmrechte an MAN.

MAN schlägt damit ein neues Kapitel in der 253-jährigen Erfolgsgeschichte auf. Dr. Pachta-Reyhofen, Sprecher des Vorstands der MAN SE betont, dass „Volkswagen sich klar zu unseren Geschäftsfeldern und Standorten bekannt hat. Künftig wollen wir gemeinsam auf Sieg spielen. Dabei können wir uns auf einen starken Verbund stützen im bald größten



Automobilkonzern der Welt.“ Zudem sieht Dr. Pachta-Reyhofen das Unternehmen für die Zukunft hervorragend gerüstet. „Die Zusammenarbeit mit starken Partnern ermöglicht uns, unsere Position noch weiter zu verbessern.“

MAN wird deshalb die neue Partnerschaft selbstbewusst, proaktiv und respektvoll nutzen, um gemeinsam die Zukunft zu gestalten.

► Mobilität

Auf dem Weg zum CO₂-freien Stadt- und Reiseverkehr

Weniger Emissionen, geringerer Kraftstoffverbrauch und Alternativen zum Dieselantrieb – diese Themen stehen im Personentransport ganz oben auf der Agenda. MAN präsentierte auf der Branchenmesse busworld Erdgas- und Hybridbusse sowie die neue Motorengeneration EURO VI.

Eigentlich müssten sich Busbauer wie MAN kaum Gedanken um die CO₂-Emissionen ihrer Fahrzeuge machen, sind die Abgaswerte doch selbst bei einer Teilauslastung der Fahrzeuge viel geringer als ein Pkw, in dem nur der Fahrer sitzt. Die Hersteller haben dennoch in den letzten vergangenen Jahren die Schadstoffemissionen um 94 Prozent gesenkt. Fast die gesamte MAN-Produktpalette im Bereich Bus besteht zudem aus Fahrzeugen mit EEV-Motoren: EEV steht für „Enhanced Environmentally friendly Vehicle“ und damit für geringere Abgaswerte, als von der derzeit gültigen EURO V-Norm gefordert.

MAN präsentierte auf der Fachmesse busworld im belgischen Kortrijk außerdem als erstes Unternehmen einen Bus mit EURO VI-Motor, der den Ausstoß von Feinpartikeln um 66

Prozent und von Stickoxiden um 80 Prozent im Vergleich zu Euro V reduziert. Da MAN nicht nur Busse ausliefert, sondern auch Bus-Chassis und Motoren an externe Bushersteller, werden die neuen MAN Motoren zügig europaweit für eine saubere Luft in den Städten sorgen.

Gleiches gilt für die Erdgas-Busse. Als Marktführer hat MAN über 5 000 CNG-Busse und Bus-Chassis ausgeliefert. Die Motoren unterschreiten den EEV-Standard. Damit sind MAN Erdgas-Busse für Verkehrsbetriebe verlässliche und umweltfreundliche Fahrzeuge, die auch langfristig in innerstädtischen Umweltzonen fahren dürfen.

Doch auch die CO₂-Emissionen hat MAN im Visier: Der Hybridbus MAN Lion's City Hybrid spart bis zu 30 Prozent Kraftstoff und entsprechend CO₂ – und kommt auch mit Biokraftstoffen der 2. Generation zurecht. So verbessert er noch einmal seine Klimabilanz. Niedrige Emissionswerte bei Schadstoffen und lärmfreies Anfahren kommen nicht nur der Umwelt zugute: Vor allem die Bürger profitieren von einem sauberen und geräuscharmen ÖPNV.



► Internationalisierung

MAN Trucks auf südamerikanischen Straßen

Ab Anfang 2012 können nun auch Kunden in Brasilien Lkw der Marke MAN kaufen. Bislang produzierte die MAN-Tochter MAN Latin America Lkw und Busse der Marke VW – aus historischen Gründen: 2009 hatte MAN die VW-Tochter VW Trucks & Bus gekauft und als MAN Latin America integriert. Das Unternehmen fertigte weiterhin Fahrzeuge der Marke VW.

Passend zum Start der strengeren Abgasnorm EURO V in Brasilien Anfang 2012 bringt MAN Latin America nun auch die schweren Lkw MAN TGX WW und MAN TGS WW auf den Markt. Die Fahrzeuge sind speziell auf die Bedürfnisse der südamerikanischen Kunden ausgerichtet und entsprechen europäischen Umweltstandards.



► Personalie

Willkommen in Brüssel: Annika Lander



Personalwechsel: Annika Lander übernimmt zum 16. Dezember 2011 die Leitung der MAN Konzernrepräsentanz in Brüssel. Sie folgt auf Annerose Zacherl (65), die sich nach langjähriger Tätigkeit zum 31. Oktober in den Ruhestand verabschiedet hat.

Annika Lander hat Politikwissenschaften an der Ruprechts-Karls-Universität in Heidelberg sowie Verwaltungswissenschaften an der Deutschen Hochschule für Verwaltungswissenschaften in Speyer studiert. Zuletzt war sie als Referentin für Europapolitik im Brüssel-Büro des deutschen Verbands der Automobilindustrie (VDA) tätig. Auf europäischer Ebene verantwortet Annika Lander die Interessenvertretung der MAN Gruppe und berichtet an Stefan Klatt, Head of Public Affairs.

Mit fachlicher Expertise begleitet MAN den komplexen und vielfältigen Gesetzgebungsprozess auf Basis eines offenen und transparenten Dialogs mit politischen Vertretern auf EU-Ebene und in den EU-Mitgliedsstaaten. Dabei verstehen sich die MAN Lobbyisten als Berater von Politikern und Organisationen rund um die komplexen Themengebiete Nutzfahrzeuge und Mobilität sowie Power Engineering. Public Affairs ist in der MAN Gruppe zentral organisiert.

Bereits seit 2009 ist die MAN Gruppe registriertes Mitglied im freiwilligen Transparenzregister der Europäischen Union. Das jährliche Gesamtbudget für Lobbyingmaßnahmen beläuft sich auf 80 000 Euro.

► Klima

MAN mit ehrgeizigen Klimazielen

Seit mehr als 15 Jahren setzt sich MAN aktiv für Umwelt und Klima ein. Das Unternehmen zählt zu den ersten Teilnehmern des Umweltpakts Bayern und wurde im Herbst für sein langjähriges Engagement ausgezeichnet.

MAN verfolgt einen ehrgeizigen Corporate Responsibility-Fahrplan: Bis Ende 2015 will das Unternehmen seine Klimastrategie in die Geschäftsstrategie implementieren. Innerhalb der nächsten fünf Jahre sollen sämtliche Standorte weltweit nach ISO 14001 zertifiziert sein. Alle Unternehmenssparten werden ihr Portfolio ressourcenschonender Produkte und Services ausbauen. Für neue Werke und Werkserweiterungen – etwa in Plauen, wo MAN Reisebusse fertigt, oder im neuen Motorenentwicklungszentrum in Nürnberg – sind Umweltfreundlichkeit und Energieeffizienz ein Muss.



► Energie

Intelligente Stromnetze der Zukunft



Die Energiewende in Deutschland ist beschlossene Sache. Um die Stromversorgung sicherzustellen, ist ein effizientes Zusammenspiel von erneuerbaren und fossilen Energieträgern notwendig. „Intelligente“ Netze sind die Infrastruktur der Zukunft.

Im Sommer dieses Jahres haben Bundestag und Bundesrat die Gesetze zur Energiewende in Deutschland verabschiedet. Spätestens Ende 2022 geht der letzte Atommeiler vom Netz. Obwohl das Land seine Energieversorgung grundlegend umbauen muss, hält die Bundesregierung konsequent an den zuvor im Energiekonzept vereinbarten Klimaschutzziele fest: Bis 2020 – im Vergleich zu 1990 – will sie die Treibhausgase um 40 Prozent, bis 2050 um 80 bis 95 Prozent reduzieren.

Im Zuge der Energiewende findet auch ein Paradigmenwechsel statt: Regenerative Energien – Wind, Wasser, Sonne und Biomasse – versorgen die Netze verstärkt mit Energie. Im ersten Halbjahr 2011 lag ihr Anteil an der Stromversorgung bereits über 20 Prozent. Der Ausbau der nachhaltigen Stromerzeugung schreitet insgesamt schneller voran, als von vielen Experten vermutet. Die Volatilität der regenerativen Energieerzeugung und ihre Regionalität, etwa verstärkt Windkraftwerke

im Norden, verlangen nach einem intelligenten und erweiterten Stromnetz. Nur so bleibt es bei einer zuverlässigen Versorgung.

Informations- und Kommunikationstechnologien machen aus Energienetzen Smart Grids, intelligente Netze, die innerhalb kürzester Zeit auf Schwankungen reagieren und die Versorgung durch fossile Back-up-Kraftwerke sicherstellen können. Auch wenn die Technologien zum Teil noch in den Kinderschuhen stecken, erlauben sie langfristig die effiziente Vernetzung von erneuerbaren und fossilen Energieträgern und damit eine klimafreundliche Versorgung.

MAN erforscht und erprobt weltweit Technologien zur effizienten Energiegewinnung. Im größten Wind-Diesel-Kraftwerk der Welt auf der Karibikinsel Bonaire dienen MAN Motoren mit kurzen Anlaufzeiten als Backup, wenn Flaute herrscht. Eine intelligente Steuerungselektronik – das Gehirn der Hybridanlage – reagiert sofort auf Schwankungen und sorgt für konstante Energieversorgung.

Dennoch bleibt das deutsche Projekt „Energiewende“ ehrgeizig und einzigartig. Die Industrie hat die technologischen Lösungen. Die Politik muss schnellstmöglich für klare und langfristige Rahmenbedingungen sorgen – und Akzeptanz in der Bevölkerung für den Umbau der Energieversorgung schaffen.

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