

► Inhalt

- 1 – Klima
- 2 – Position | Klima
- 3 – Personalie | Internationalisierung
- 4 – Umwelt



## Wettbewerb um Kraftstoffeffizienz als Basis für CO<sub>2</sub>-Regulierung nutzen

**EU-Klimakommissarin Connie Hedegaard verfolgt ehrgeizige Pläne: Bis zum Ende ihrer Amtszeit 2014 will sie den Kohlendioxid-Ausstoß aller Fahrzeugkategorien im Straßenverkehr gesetzlich begrenzen.**

Nach Inkrafttreten der CO<sub>2</sub>-Regulierung für Pkw 2009 und für leichte Nutzfahrzeuge 2011, will EU-Kommissarin Connie Hedegaard bis Ende 2013 einen Vorschlag für einen Rechtsrahmen zur Begrenzung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen vorlegen. Maximal zulässige CO<sub>2</sub>-Emissionsflottenwerte wie bei Pkw und Transportern lassen sich jedoch auf schwere Nutzfahrzeuge nicht übertragen.

Lkw werden auf Kundenwunsch maßgeschneidert und in mehrstufigen Fertigungsprozessen hergestellt. Die Vielfalt der verschiedenen Fahrzeugkombinationen und Transportaufgaben machen nicht nur die Messung des durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Testzyklus, sondern auch die Einhaltung eines starren

Grenzwertes unmöglich. Lkw dienen außerdem als notwendiges Arbeitswerkzeug, das für Spediteur wie Endverbraucher unverzichtbar ist. Mit Lkw werden heutzutage 72 Prozent der gesamten Güterverkehrsleistung in Deutschland geschultert.

Die Kraftstoffeffizienz ist beim Lkw das entscheidende Kaufkriterium. Etwa 30 Prozent der Gesamtbetriebskosten eines 40-Tonnners wendet ein Fuhrparkunternehmer allein für Diesel auf. Für Nutzfahrzeughersteller ist deshalb der Bau eines noch kraftstoffsparenderen und damit CO<sub>2</sub>-ärmeren Fahrzeugs Pflicht, um im Wettbewerb erfolgreich bestehen zu können.

MAN spricht sich deshalb in puncto CO<sub>2</sub>-Regulierung für einen Ansatz aus, der diese Marktkräfte zur kontinuierlichen Verbrauchsoptimierung weiter stärkt und außerdem die Kraftstoffreduktion beim Lkw als ganzheitliche Aufgabe betrachtet: Das Potenzial, das in Maßnahmen wie Fahrerschulung, längere Fahrzeugkombinationen und nicht zuletzt der aerodynamischen Gestaltung des Fahrzeugs liegt, ist längst nicht ausgeschöpft.

► Position

## Klimafreundlich, leise und TCO optimiert

Busse und LKW der Zukunft stehen ganz im Zeichen der Effizienz: Das Transport- und Verkehrsaufkommen wird künftig weiter steigen. Dem daraus resultierend wachsenden Energiebedarf stehen endliche fossile Energieressourcen gegenüber, was sich wiederum in steigenden Kraftstoffpreisen niederschlagen wird. Effiziente Verkehrssysteme, die weniger fossilen Kraftstoff verbrauchen, sind wichtiger denn je. Deshalb steigern wir beispielsweise die Effizienz unserer Fernverkehrs-LKW durch ein Bündel an spritsparenden Maßnahmen: Mit dem TGX EfficientLine sparen unsere Kunden Kraftstoff und damit Kosten – und schonen das Klima.

Mit der Einführung von Euro VI ist die Schadstoffemission von LKW und Bus auf ein Minimum reduziert, sodass sich durch eine weitere Euro-Norm keine nennenswerte Schadstoffeinsparung mehr erreichen lässt. Der künftige Fokus wird auf der Reduktion von CO<sub>2</sub> liegen. Neben längeren und aerodynamisch optimierten Nutzfahrzeugen bieten alternative

Antriebe und Kraftstoffe großes Potenzial: MAN hat hier mit Hybrid-, Gas- und Wasserstoff-Bussen Pionierarbeit geleistet. Während für diesel-elektrische Nutzfahrzeuge keine neue Tank-Infrastruktur notwendig ist, sehen wir diese Problematik bei Gas und Wasserstoff allerdings überdeutlich: Unsere Fahrzeuge sind weltweit lange Strecken unterwegs – unsere Kunden benötigen eine nahtlose Versorgung mit Kraftstoff. Deshalb ist es unser Anliegen, dass die Politik Alternativen zu Diesel und Benzin technologieoffen und wirtschaftsnah diskutiert – und uns Raum für Innovationen lässt.



Bernd Maierhofer  
Vorstand F&E und Einkauf (CTO)  
MAN Truck & Bus AG

► Klima

## Einhaltung ehrgeiziger Klimaziele verlangt mehr Vertrauen in Technologie

**Der „Energy Roadmap 2050“ der EU-Kommission zufolge müssten die Mitgliedsstaaten in den nächsten 40 Jahren bis zu 95 Prozent CO<sub>2</sub> einsparen, um einen nachhaltigen Beitrag zur Klimastabilität zu leisten und ihren Bürgern eine sichere Zukunft bieten zu können. Die Ziele lassen sich nur durch Vertrauen in neue Technologien und energieeffiziente Maßnahmen erreichen.**

Mit ambitionierten CO<sub>2</sub>-Vermeidungszielen will die EU Kommission dem Klimawandel gegensteuern. In ihrer „Energy Roadmap 2050“ skizziert sie anhand von Referenzszenarien die notwendigen Treibhausgas-Einsparungen, die demnach zwischen 80 und 95 Prozent liegen müssen. Klar ist den Brüsselern, wie die Mitgliedsstaaten diese Ziele erreichen können: durch mehr Energieeffizienz in allen Bereichen und dadurch bis zu 41 Prozent weniger Energieverbrauch, durch eine Steigerung des Anteils der Erneuerbaren Energien auf 30 Prozent sowie durch eine höhere Nutzung alternativer Kraftstoffe.

Der Einlagerung von CO<sub>2</sub> (Carbon Capture and Storage, kurz: CCS) kommt in den EU-Plänen ebenfalls eine große Rolle zu – die Technologie ist jedoch in Deutschland umstritten. Dabei

liegen ihre Vorteile fürs Klima auf der Hand: So verpressen beispielsweise die drei MAN Getriebekompressoren in der Kohlevergasungsanlage in North Dakota, USA, jährlich 3,19 Millionen Kilogramm CO<sub>2</sub> – soviel Treibhausgas entsteht vergleichsweise bei 2.000 Passagierflügen New York-Frankfurt.

MAN plädiert deshalb für eine vorurteilsfreie Erprobung der CCS-Technologie. Die deutsche Energiewende und die EU-Klimaziele lassen sich ohne Nachteile für die Wirtschaft nur erreichen, wenn wir anfallende CO<sub>2</sub>-Emissionen durch technologische Innovationen neutralisieren können.



► Personalie

## MAN Gruppe mit neuem Hauptstadt-Büro

Die MAN Gruppe eröffnete zum 1. Juni 2012 ihre neue Konzernvertretung in der Bundeshauptstadt. Die Leitung des Berlin-Büros in der Dorotheenstraße übernimmt Dirk Höke (43). Der studierte Diplom-Volkswirt war seit 2001 beim Verband der Automobilindustrie (VDA) tätig.

Als langjähriger Leiter der Abteilung Nutzfahrzeuge, Anhänger, Aufbauten und Busse im VDA ist Dirk Höke ein ausgewiesener Experte der Nutzfahrzeugbranche. Zukünftig verantwortet er die Interessen der MAN Gruppe auf Bundesebene und berichtet direkt an Stefan Klatt, Head of Public Affairs.

Mit dem neuen Berlin-Büro intensiviert die MAN Gruppe ihren fachlichen Dialog mit Vertretern aus Politik, Öffentlichkeit

und Verbänden sowie Nicht-regierungsorganisationen rund um die vielschichtigen Zukunftsthemen Mobilität und Energieversorgung. Schwerpunkte sind Effizienzsteigerungen im Güter- und Personenverkehr, innovative Nutzfahrzeuge, sowie Power Engineering mit Fokus auf dezentrale Kraftwerke.



► Internationalisierung

## Die Welt des Handels rückt zusammen – fairer Wettbewerb als Ziel



**Es ist ein Wettlauf um die besten Bedingungen: Mit Freihandelsabkommen und Handelspartnerschaften wollen Länder und Wirtschaftsräume untereinander optimale Einkaufs- und Verkaufsoptionen festlegen und ihren Bürgern so Arbeit und Wohlstand sichern. Langfristiges Ziel sollte der barrierefreie Welthandel sein.**

Die Entwicklung von Schwellenländern wie Brasilien, Indien und China zu großen Handels- und Industrienationen treibt den Abschluss von Handelspartnerschaften weltweit voran. Freihandelsabkommen – beispielsweise der Vertrag zwischen der Europäischen Union und Südkorea – drängen auch große Wirtschaftsräume wie die Europäische Union, die

USA und Japan dazu, untereinander über eine engere Handelspartnerschaft zu verhandeln.

Industrie und Wirtschaft der jeweiligen Länder dürfen sich nach Abschluss von Handelsvereinbarungen über leichteren und verlässlichen Zugang zu neuen Märkten freuen. Sie müssen aber auch damit rechnen, dass nicht nur neue Player in ihren Kernmärkten aktiv werden. Auch bereits bekannte Unternehmen können über ihre Standorte in Ländern, mit denen die EU Freihandelsabkommen oder Handelspartnerschaften anstrebt, ihre Produkte gegebenenfalls günstiger in den europäischen Markt importieren. Für die EU-Unternehmen ist es deshalb wichtig, dass Handelspartnerschaften einen fairen internationalen Wettbewerb unterstützen.

## Politik muss effizienten Straßengüterverkehr zulassen und unterstützen



**Der Straßengüterverkehr muss den Klimaschutz unterstützen und gleichzeitig effizient mit dem Wachstum im Güterverkehr umgehen. Innovative Fahrzeugkonzepte können hier einen großen Beitrag leisten – scheitern allerdings oftmals an dem fehlenden Willen, den Güterverkehr auf der Straße zu optimieren.**

Die Europäische Union hat sich im Rahmen der Klimastrategie ehrgeizige Ziele gesetzt. Das 20-20-20-Paket der EU geht in drei Richtungen: Emissionen senken, Effizienz steigern, Anteil regenerativer Energien erhöhen. Der Verkehr steht dabei in einem besonderen Spannungsfeld. Einerseits ist er für rund ein Viertel der Treibhausgasemissionen innerhalb der EU verantwortlich, andererseits ist der gesellschaftliche Wohlstand auf diesem Kontinent von Qualität und Kosten der Verkehrsleistungen abhängig. Eine sinnvolle Strategie für die Straße muss Klimaschutz und zunehmenden Verkehr vereinen.

Die Europäische Kommission ist sich dieses Spannungsfelds durchaus bewusst. „Die Einschränkung von Mobilität ist keine Option“ – so eine Kernaussage aus dem Weißbuch Verkehr 2011. Die Politik muss bereits heute Lösungen und Wege zur Sicherung des Verkehrs- und Warenflusses und somit des Wohlstands in Europa definieren. Ziel sollte sein, unser

Verkehrssystem unter ökologischen Aspekten grundlegend effizienter zu machen. Deshalb muss die Politik allen Verkehrsträgern erlauben, mit Blick auf Klima, Umwelt und Gesundheit der Bürger effizienter zu werden. Klimaschutz und Güterverkehr lassen sich zeitnah nur vereinen, wenn alle Verkehrsträger ihr System optimieren. Egal ob Binnenschiff, Bahn, Flugzeug oder Lkw – Potenziale können wir überall heben.

Effizienzsteigernde Maßnahmen im Straßengüterverkehr stehen allerdings in der Kritik. Das Argument: Effizientere Lkw würden kostengünstigere Transporte ermöglichen und damit dazu führen, dass der Güterverkehr stärker von der Schiene auf die Straße verlagert würde. Aus Sicht von MAN eine abwegige Begründung: Eine 2011 veröffentlichte Studie von PE International bestätigt, dass „im Güterverkehr kein Transportmittel grundsätzlich als die ökologisch beste Lösung bezeichnet werden kann“. Ausschlaggebend ist u.a. das zu transportierende Gut.

MAN befürwortet daher einen integrierten Ansatz, der die Stärken der jeweiligen Verkehrsträger ausschöpft. Zeitnah können innovative Konzepte wie Lang-Lkw, intelligente Verkehrssteuerung oder aerodynamische Nutzfahrzeuge grundlegend zum Klimaschutz beitragen und Gütertransport nachhaltig gestalten. MAN fordert deshalb: Auch der Straßengüterverkehr hat ein Recht, ökologisch effizienter zu werden.

### 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