

► Inhalt

- 1 – Verkehrspolitik
- 2 – Klima | Verkehrspolitik
- 3 – Umwelt | Klima
- 4 – Klima



Höhere Lebenshaltungskosten: Europäische Maut-Pläne und nationale Planspiele

Harmonisierungsbestrebungen auf EU-Seite, doch der Flickenteppich Maut bleibt – und trifft auf perfide Weise die Verbraucher: Mit der stetig teurer werdenden Lkw-Maut kommt die Verteuerung der Lebenshaltungskosten durch die Hintertür.

Waren zuvor nur die Wegekosten, also die Kosten für die Nutzung der Verkehrswege Grundlage für die Mautsätze, dürfen die EU-Mitgliedstaaten nach dem Inkrafttreten der Eurovignetten-Richtlinie 2011 auch darüber hinausgehende Kosten, beispielsweise für Lärm- und Schadstoffemissionen, anrechnen. Das Ziel: Die Straßennutzung bekommt ein Preisschild.

Doch die EU Kommission will noch einen Schritt weiter gehen: Sie zielt darauf ab, die bestehenden nationalen Maut-Regelungen stärker zu harmonisieren. Langfristig will die EU-Kommission die Mitgliedstaaten verpflichten, eine Maut für alle

Fahrzeugklassen auf allen Straßen zu erheben. Künftig sollen nicht mehr die Steuerzahler die Instandhaltung der Infrastruktur bezahlen, sondern die Straßennutzer. Die Höhe der Mautsätze bestimmen nicht nur die Wegenutzungskosten, sondern auch Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Stau und Klimaschäden sollen die Mitgliedstaaten ebenfalls einrechnen dürfen.

Deutschland ist heute noch weit davon entfernt, alle Fahrzeugklassen mit einer Maut zu belegen. Allein die Erhöhung und Ausweitung der Lkw-Maut steht zur Diskussion: SPD und Grüne denken laut über eine Ausdehnung der Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen und auf sämtliche Bundesstraßen oder sogar auf das gesamte Straßennetz nach. Das trifft jeden Bürger: Speditionen und ihre Kunden werden versuchen, die höheren Wegekosten an die Verbraucher weiterzugeben. Die Verteuerung der Lebenshaltungskosten kommt damit durch die Hintertür.

► Klima

Abgase liefern Strom

Auch wenn Kraftstoff verbrannt ist, kann er noch Energie liefern: So hat MAN Diesel & Turbo ein System entwickelt, das Abgaswärme in Strom umwandelt. Der reicht, um den Strombedarf von Containerschiffen zu decken.

Die Schifffahrt ist als Güterverkehrsmittel Nummer eins für die Weltwirtschaft unverzichtbar. Zahlen der International



Maritime Organization (IMO) zufolge bewältigt der Seeverkehr 90 Prozent des globalen Gütertransports – sein Anteil an den weltweiten CO₂-Emissionen liegt bei 2,7 Prozent. Klimaziele und Kostendruck führen dazu, dass Reeder Kraftstoff optimal nutzen wollen. Sie verlangen nach technologischen Maßnahmen, um die Effizienz ihrer Schiffe weiter steigern zu können. Nur so werden sie zukünftig Nachhaltigkeit und Güterverkehrswachstum vereinen und sich der Herausforderung steigender operativer Kosten stellen können. Der Klima- und Umweltschutz ist und bleibt damit zentrale Aufgabe der maritimen Industrie.

Ein Ansatz, um den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren, ist die Nutzung von Abgasen. Verpuffte bislang die Abwärme der Motorenanlage ungenutzt, ermöglichen modernste Abgaswärmenutzungssysteme den effizienten und damit umweltgerechten Umgang der im Kraftstoff erhaltenen Energie. Das von MAN Diesel & Turbo entwickelte WHRS (Waste Heat Recovery System) wandelt die im Abgas enthaltene Wärmeenergie mittels eines Dampfturbinen-Generators in Strom um. Mit der gewonnenen Energie lässt sich der gesamte Energiebedarf eines Containerschiffs samt Kühlcontainern ohne zusätzlichen Kraftstoffverbrauch decken.

Die Folge: der Kraftstoffverbrauch sinkt, der Anlagenwirkungsgrad steigt um bis zu 10 Prozent. Entsprechend hat sich die CO₂-Bilanz von Schiffen verbessert, die einen Großteil der weltweit gehandelten Güter transportieren.

► Verkehrspolitik

Deutschland gibt Insellösung im Buslinienfernverkehr auf

Bundestagsfraktionen, Bundesregierung und -länder in Deutschland haben sich auf einen Kompromiss zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes geeinigt. Damit ist der Weg für ein neues Verkehrsangebot frei.

Weltweit sind Busse ein sicheres und umweltfreundliches Verkehrsmittel – auch für lange Strecken. In Deutschland ist jedoch der Fernbusverkehr per Gesetz von 1934 weitgehend untersagt, um die staatliche Eisenbahn zu schützen. Innerdeutsche Linienbusse dürfen nur in Ausnahmefällen fahren – etwa von und nach Berlin. Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes hat die Politik nun den Weg für Fernbusse frei gemacht.

Künftig dürfen in Deutschland Fernbuslinien untereinander und mit der Schiene konkurrieren. Dass Betreibern die Genehmigungen für Fernbuslinien wegen des Eisenbahnschutzes versagt werden, soll nicht mehr möglich sein – Voraussetzungen sind ein Haltestellenabstand bis zu 50 Kilometern oder eine Stunde Reisezeit zum Schutz des öffentlich finanzierten Schienenpersonennahverkehrs.

Damit das neue Angebot auch für mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar ist, sollen bis Ende 2019 Fernlinienbusse

barrierefrei sein. Neue Busse müssen ab Anfang 2016 mit mindestens zwei Plätzen für Rollstuhlnutzer und entsprechenden Einstiegshilfen ausgestattet werden. MAN begrüßt die Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs, denn sie wird mehr Mobilität für alle schaffen. Von den zusätzlichen und kostengünstigen Angeboten im Fernreiseverkehr mit dem klimafreundlichen Bus werden vor allem auch einkommensschwächere Reisende profitieren.





► Umwelt

MAN-Werke nutzen Lang-Lkw

Seit Oktober versorgt ein 25,25 Meter langer MAN Sattelzug die MAN Logistikcenter Dachau und Salzgitter mit Ersatzteilen für Lkw und Busse. MAN will auf der rund 600 Kilometer langen Strecke die wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen solcher Fahrzeuge untersuchen. Mit Lang-Lkw sind rund 40 Prozent mehr Ladevolumen möglich als mit einem herkömmlichen Sattelzug – ohne dass sie das zulässige Gesamtgewicht von 40 Tonnen überschreiten. Zwei Lang-Lkw transportieren dieselbe Menge wie drei konventionelle Sattelzüge – entsprechend lässt sich Kraftstoff und CO₂ einsparen. Neben ABS und ESP ist der MAN Lkw mit abstandsgeregeltem Tempomat (ACC), Spurverlassenswarner (LGS) sowie aktiver Wankstabilisierung (CDC) ausgestattet. Der Fahrer wurde speziell geschult.

► Klima

Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie pro Wirtschaft



Im Zuge einer globalisierten Wirtschaft nimmt der Wohlstand weltweit zu und damit der Bedarf an Gütern und Mobilität. Die Herausforderung: Die Energieversorgung für den Verkehr sicherzustellen und gleichzeitig das Klima zu schützen. Die Bundesregierung will in ihre künftige Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie alle Verkehrsträger einbeziehen.

Fast viermal so viele Fahrzeuge wie heute werden in 40 Jahren weltweit unterwegs sein. Auch die Luftfahrt wird bis 2050 um das Viereinhalbfache wachsen, prognostizieren Experten. Flug- und Güterverkehr, so das Bundesverkehrsministerium, werden dabei am stärksten zulegen. Doch ebenfalls bis 2050 sollen internationalen Vereinbarungen zufolge die Treibhausgas-Emissionen bis zu 95 Prozent sinken. Die Forderung der Politik: Der Verkehr muss klimafreundlicher werden.

Die Bundesregierung entwickelt deshalb derzeit ihre neue Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie für alle Verkehrsträger. Gerade im Straßengüterverkehr haben bislang die EURO-Abgasnormen verhindert, dass Nutzfahrzeughersteller den Kraftstoffverbrauch und damit die CO₂-Emissionen überproportional reduzieren konnten. Zukünftige Emissionsnormen sollten deshalb den verringerten Ausstoß von Treibhausgasen zum Ziel haben. Alternative Kraftstoffe, beispielsweise Erdgas oder Biokraftstoffe der 2. Generation, werden sich erst dann im Straßengüterfernverkehr durchsetzen, wenn die notwendige Infrastruktur flächendeckend vorhanden ist – und flächendeckend bedeutet in der Logistikwelt: global. Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben werden dagegen nur dann Käufer finden, wenn sie Umweltfreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit vereinen.

Aerodynamik-Studie prägt IAA-Diskussionen um CO₂-Effizienz beim Lkw



Internationale Messen sind nicht nur Verkaufsveranstaltungen, sondern vor allem Leistungsschauen, die auch Zukunftstechnologien ein großes Forum bieten. So stand auf der diesjährigen Nutzfahrzeug-IAA das Thema Kosteneffizienz im Vordergrund. Die Aerodynamik-Studie MAN Concept S mit Krone-Trailer AeroLiner zeigte, was der Lkw an Kraftstoff sparen könnte – wenn er denn dürfte.

Zehntausende Besucher auf dem Messestand, zwölf Weltpremiere einschließlich der neuen, sauberen EURO VI-Motoren, sowie hochrangige Gäste aus Politik und Verbänden – das ist die Bilanz von MAN nach der 64. IAA Nutzfahrzeuge. Im Mittelpunkt der Messe standen Effizienzsteigerung und Kraftstoffeinsparung. Die Lkw-Studie MAN Concept S mit aerodynamischem Auflieger war das Gesprächsthema der IAA. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, Niedersachsens Ministerpräsident David McAllister und zahlreiche ausländische Politiker zeigten sich beeindruckt von der innovativen Sattelzugkombination, die bis zu 25 Prozent CO₂ einsparen kann.

Mit der Studie Concept S zeigt MAN CO₂-Senkungspotenziale auf, die durch Reformen der gesetzlichen Längenbeschränkungen für Lkw möglich wären. Dem Fernverkehrs-Gesamtzug

MAN Concept S mit Krone-Trailer AeroLiner liegt die Überzeugung zu Grunde, dass wesentliche CO₂-Einsparungen sich nur in der Gesamtbetrachtung von Lkw und Trailer realisieren lassen. Die größten Kraftstoffeinsparpotenziale im Straßengüterverkehr liegen in effizienteren Fahrzeugen: im aerodynamischen Design des Gesamtfahrzeugs als stromlinienförmige Einheit.

Politische Forderungen nach einer Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene haben bislang keinen Liter Diesel gespart. Doch über die aerodynamische Optimierung lassen sich 15 Prozent Kraftstoff und damit CO₂ reduzieren. Weitere zehn Prozent sind durch rollwiderstandsoptimierte Reifen, optimierte Nebenaggregate und sonstige Maßnahmen möglich. Diese klimafreundlichen Fahrzeuge könnten Hersteller mit der nächsten Lkw-Generation zu realistischen Kosten auf den Markt bringen. Dazu müsste der Gesetzgeber allerdings die geltenden Vorgaben zu Maßen und Gewichten in der Richtlinie 96/53/EG ändern: Aerodynamische Lkw müssen länger sein, wenn das derzeitige Ladevolumen unverändert bleiben soll.

Die EU-Kommission hat – auch im Zuge der laufenden Planungen für eine CO₂-Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge – für ihren Anfang 2013 erwarteten Richtlinienvorschlag schon Verlängerungen von Fahrerhaus und Heck angekündigt.

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