

► Inhalt

- 1 – Verkehrspolitik
- 2 – Forschung | Verkehrspolitik
- 3 – Klima | Energiepolitik
- 4 – Energiepolitik



Bundesregierung muss für die Zukunft des Logistikstandorts Deutschland arbeiten

Ein neuer Verkehrsminister, neue Staatssekretärinnen, ein neuer Verkehrsausschussvorsitzender im Bundestag, neue Zuständigkeiten in den Fraktionen – neuer Schwung auch für die Verkehrspolitik? Tatkräftiges Handeln ist unabdingbar, wenn Deutschland als Exportnation international weiter erfolgreich bleiben will.

Mit den Veränderungen an dem neuen Aufgabenzuschnitt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist zunächst viel Zeit vergangen, obwohl die Entscheidungen zur Zukunft der Lkw-Maut oder die nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur keinen Aufschub dulden. Noch immer hat die neue Bundesregierung das für die Neuberechnung der Lkw-Maut erforderliche Wegekostengutachten nicht vorgelegt und noch immer lässt das seit fast zwei Jahren

angekündigte neue Mautgesetz mit einer eigenen, günstigeren Mautstufe für umweltfreundliche EURO VI-Lkw auf sich warten.

Transportgewerbe und Nutzfahrzeugindustrie benötigen jedoch schon heute für ihre Investitions- und Produktionsentscheidungen verlässliche Rahmendaten aus der Politik. Bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur fehlt der Koalition derzeit die Entschlossenheit, Investitionslücken zu verringern. Die angekündigten zusätzlichen 1,25 Milliarden Euro pro Jahr für die Verkehrswege des Bundes werden lediglich den Wegfall von Mitteln aus Sonderprogrammen der letzten Jahre kompensieren. Ein spürbarer zusätzlicher Investitionsimpuls ist das nicht.

Auf Bundesverkehrsminister Dobrindt und die Koalition wartet deshalb immer noch die große Aufgabe, die Verkehrswege wieder zu einem Vorteil für den Logistikstandort und die Exportnation Deutschland zu machen.

► **Forschung**

Forschen für den Verkehr von morgen

31 Unternehmen, Universitäten, Forschungseinrichtungen und Städte wollen gemeinsam im Verbundprojekt UR:BAN Fahrerassistenz- und Verkehrsmanagementsysteme entwickeln. Ihr Ziel: Ein Stadtverkehr, der sicher und effizient ist – und fließt.

Städte sind durch Zuzug und Verdichtung immer komplexer geworden, dem einzelnen Verkehrsteilnehmer fällt es deshalb zunehmend schwer, im Stadtverkehr die Übersicht zu behalten. Um Systeme für mehr Sicherheit und Effizienz im Stadtverkehr zu entwickeln, haben sich über 30 Partner aus Industrie, Forschung und Kommunen zum Verbundprojekt UR:BAN zusammengeschlossen. Das Gesamtbudget beträgt 80 Millionen Euro, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) fördert das Projekt zu 50 Prozent.

MAN erforscht im Rahmen von UR:BAN, wie Lkw effizienter im Stadtverkehr unterwegs sein können: So soll ein Assistenzsystem den Fahrer unterstützen, die Grünphasen der Ampeln optimal zu nutzen. Auch die Sicherheit von Bussen steht im Vordergrund: Dazu hat MAN einen Stadtbus mit mehreren Kameras ausgerüstet, die dem Fahrer die Aufsicht

auf das Fahrzeug und damit das Erkennen von schwächeren Verkehrsteilnehmern im engeren Umfeld ermöglichen soll. Und schließlich untersucht MAN die Schnittstelle zwischen Fahrer und Fahrzeug (Human Machine Interface).

MAN verfolgt mit diesen Forschungsarbeiten strategische Unternehmensziele: Mehr Effizienz und Sicherheit im Verkehr. Dabei zeigt sich, dass Effizienz nicht nur eine Sache des Antriebs ist, sondern dass kluge Assistenzsysteme große Potenziale bergen, Kraftstoff zu sparen und Emissionen zu senken.

Nach zweijähriger Arbeit stellen die UR:BAN-Forscher am 14. Mai in Braunschweig die bisherigen Projektarbeiten vor und berichten über erste Ergebnisse. UR:BAN läuft noch bis 2016.



► **Verkehrspolitik**

EU-Pläne für urbane Mobilität und Stadt-Logistik

Im Fokus der EU-Verkehrspolitik stehen die Städte, schließlich wohnen hier die meisten Europäer. Mit ihrem Urban Mobility Package will die EU Kommission die Kommunen der Mitgliedstaaten in ihrem Kampf gegen Verkehrschaos und schlechte Luft unterstützen.

70 Prozent der EU-Bürger leben in Städten, die wiederum 80 Prozent des Bruttoinlandsprodukt der Europäischen Union erwirtschaften – doch der Gewinn könnte noch größer sein, wenn der Verkehr besser fließen würde und Staus nicht die Wirtschaftszentren lahm legen würden. 80 Milliarden Euro jährlich kostet das Verkehrschaos, so die EU-Kommission.



Mit ihrem Urban Mobility Package will sie nun die Kommunen unterstützen, Staus zu verringern und die Auswirkungen des Verkehrs auf Sicherheit und Gesundheit der Bürger zu mindern. Neben dem Personenverkehr steht auch die Logistik auf der Agenda der EU-Beamten: Das Potenzial für Verbesserungen vor allem mit Blick auf Kraftstoffeinsparungen sei in der Stadt-Logistik sehr hoch. Gleichzeitig stellt die Kommission fest, dass der Güterverkehr bislang in Stadt- und Verkehrsplanung vernachlässigt werde und nicht Teil der Strategien zur wirtschaftlichen Entwicklung der Städte sei. Die Akteure der Stadt-Logistik würden unkoordiniert agieren, so das Fazit der EU-Kommission.

Damit sich das ändert, will die EU die Mitgliedsstaaten und ihre Stadtzentren mit der Verbreitung von Best Practices über eine eigene Plattform unterstützen. 2014 bis 2016 sollen zudem Expertengruppen gemeinsam mit der Kommission Leitlinien festschreiben, um praktische Unterstützung bei der Verbesserung der städtischen Logistik zu bieten – als Beispiele nennt die Kommission Liefer- und Dienstleistungspläne sowie die Ausgestaltung von Zufahrtsbeschränkungen. 2015 bis 2016 steht dann eine Überprüfung des Clean Vehicle Portal, einer Online-Datenbank zu Fahrzeug-Lebenszyklus-Kosten, an.



► Klima

Potenziale des Lang-Lkw bewiesen

Seit zwei Jahren läuft der Feldversuch Lang-Lkw auf Deutschlands Straßen. Dass die Erprobung der innovativen Fahrzeugkonzepte erfolgreich ist, belegt ein erster Zwischenbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Demzufolge lässt sich eine Güterverlagerung von der Schiene auf die Straße nicht nachweisen, steht doch ausschließlich der Transport von Volumengütern im Vordergrund. Dass der Lang-Lkw den Gütertransport nachhaltiger macht, dessen ist sich auch die Politik mittlerweile bewusst: Der Straßengüterverkehr muss die Herkulesaufgabe meistern, CO₂-Emissionen bei steigenden Fahrleistungen zu reduzieren. Positiv zu bewerten sind daher die Signale der Politik, die Zukunft des Lang-Lkw nach Ende des Testbetriebs 2016 konstruktiv diskutieren zu wollen.

► Energiepolitik

Power-to-Gas braucht politische und regulative Unterstützung

Die Regierungskoalition bekennt sich ausdrücklich zu Power-to-Gas als nachhaltiger Energiespeicherlösung. Allerdings müssen jetzt auch die nötigen regulativen Weichenstellungen erfolgen.

Die Zunahme von volatilen Strom durch die Erneuerbaren Energien verlangt nach innovativen Speicherkonzepten, um Angebot und Nachfrage auszugleichen. Beim Audi „e-gas“-Konzept wird beispielsweise überschüssige Windenergie sinnvoll genutzt: Mittels Elektrolyse wird Wasser in Sauerstoff und Wasserstoff zerlegt. Der so gewonnene Wasserstoff reagiert danach im Methanisierungsreaktor von MAN Diesel & Turbo mit Kohlendioxid zu synthetischem Erdgas.

Dieses und andere Power-to-Gas-Projekte können aber nur erfolgreich sein, wenn die regulativen Rahmenbedingungen so angepasst werden, dass sich auch ein tragfähiges Geschäftsmodell dafür entwickeln lässt. Aktuell muss etwa auf die überschüssige zu speichernde Energie die volle EEG-Umlage gezahlt werden, wenn sie aus dem Netz bezogen wird. Gleiches gilt für die Stromsteuer, die nur dann entfällt, wenn eine Rückverstromung erfolgt. Dies schränkt allerdings die vielfältige Nutzung von „e-gas“ ein, das auch als Kraftstoff im Nfz- und Pkw-Bereich eine intelligente Verwendung finden könnte. Die Politik ist daher aufgefordert ihren Beitrag zu leisten und regulatorische Hürden abzubauen, um so dieser innovativen Speichertechnologie ein Stück weit den Weg zu ebnet.



► **Energiepolitik**



Energieminister Gabriel stellt Eckpunkte für EEG-Reform vor

Für die Reform des Erneuerbare-Energie-Gesetzes will der Bundesenergieminister auch den Eigenstrom aus der Kraft-Wärme-Kopplung belasten. Das gefährdet gleichmäßigen Wirtschaftsstandort und Regierungsziele.

Bundesenergieminister Sigmar Gabriel hat mit seinem kürzlich veröffentlichten Eckpunktepapier die Grundzüge einer Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) vorgelegt. Die Vorschläge sind ambitioniert und betreffen auch die Kraft-Wärme-Kopplung (KWK). Die Bundesregierung möchte mit ihrer geplanten Reform einen weiteren Anstieg der EEG-Umlage verhindern. Im Mittelpunkt der Überlegungen stehen dabei die Korrekturen von Fehlentwicklungen, wie das durch die fixe Einspeisevergütung für Erneuerbare Energien hervorgerufene Phänomen des produce & forget: Strom wird nicht mehr dann erzeugt, wenn er gebraucht wird, sondern wenn die Erzeugung günstig und möglich ist.

Zukünftig soll daher der Zubau von EE-Anlagen durch festgelegte Korridore begrenzt und die Vergütung marktnäher gestaltet werden. Zudem sollen die finanziellen Lasten auf mehr Schultern verteilt werden. Dazu will die Bundesregierung künftig auch den bisher von der EEG-Umlage befreiten KWK-Eigenstrom belasten. Dabei ist sie allerdings etwas übers Ziel hinaus geschossen: Die geplante 70-prozentige Belastung von KWK-Eigenstrom gefährdet das gesamte Geschäftsmodell dieser effizienten und ökologischen Form der Energieerzeugung, das auch mit Blick auf die eigenen innovativen Gasmotoren Teil der Unternehmensstrategie von MAN Diesel & Turbo ist.

Gleichzeitig droht die Bundesregierung damit ihr eigenes KWK-Ausbauziel von 25 Prozent Anteil an der Energieerzeugung in 2020 zu verfehlen. Um Investitionssicherheit für Betreiber und Zulieferer zu gewährleisten, sollte die geplante Höhe der Belastung für die KWK-basierte Eigenstromerzeugung signifikant gesenkt werden.

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