

► Inhalt

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



Verkehrsminister zu Bodewig-Vorschlägen: Licht und Schatten

Die Verkehrsminister von Bund und Ländern haben auf ihrer Sondersitzung im Herbst 2013 Beschlüsse zur nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung verabschiedet. Das Bekenntnis zu einer bedarfsgerechten Infrastrukturbereitstellung ist ein wichtiges Signal für die neue Legislaturperiode. Der Finanzierungsvorschlag weist jedoch in die falsche Richtung.

Zum ersten Mal konnten sich die Verkehrsminister auf ein Finanzierungsmodell einigen, das den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland langfristig sicherstellen soll. Das Gremium ist damit im Wesentlichen den Empfehlungen der Bodewig-Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ gefolgt. Positiv: Die Verkehrsminister wollen die Erhaltungsinvestitionen aus dem Bundeshaushalt jährlich um 2,7 Mrd. Euro anheben und die Investitionsmittel für mehrere Jahre verbindlich festschreiben, um wirtschaftliches Bauen und Instandhalten zu ermöglichen.

Auch die vorgeschlagenen Infrastrukturfonds gehen in die richtige Richtung und setzen der bisherigen Verkehrspolitik nach Kassenlage ein Ende. Dabei ist eine enge Zweckbindung der Einnahmen sicherzustellen: Lkw-Mauteinnahmen müssen zu 100 Prozent in die Straßeninfrastruktur zurückfließen.

Allerdings kann die Straße die Investitionsdefizite der Vergangenheit nicht alleine decken. Insofern weist der Vorschlag der Kommission, ausschließlich über eine Ausweitung der Lkw-Maut neue Einnahmequellen zu schaffen, in die falsche Richtung. Eine Maut auf Bundes- und Landstraßen bzw. die Einbeziehung von Lkw ab 7,5 Tonnen würden besonders den regionalen Wirtschaftsverkehr und damit den Mittelstand treffen. Stattdessen sollte der Bund die Infrastrukturförderung reformieren und Steuergelder intelligent einsetzen: Deutschland verbucht derzeit Steuereinnahmen in Rekordhöhe, Prognosen zufolge sollen sie bis 2017 weiter steigen. Auch ohne eine Ausweitung der Lkw-Maut hat die Politik deshalb die Möglichkeit, zusätzliche Mittel für die Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen.

► Verkehrspolitik

Schwere Lkw absolut sicher

Medien und Öffentlichkeit zeichnen häufig ein kritisches Bild von schweren Lkw als Unfallverursacher oder Liegenbleiber am Straßenrand. Der neueste TÜV Report belegt jedoch: Gerade die schweren Nutzfahrzeuge sind arm an Mängeln und überdurchschnittlich gut gewartet.

Die kürzlich erschienene Ausgabe des TÜV Report Nutzfahrzeuge bestätigt erneut die Sicherheit und Zuverlässigkeit von schweren Lkw und Bussen. Das Image von Fahrzeugen höherer Gewichtsklassen als mangelbehaftete Fahrzeuge und damit als Gefahrenquelle für alle Verkehrsteilnehmer auf Deutschlands Straßen hält einer kritischen Überprüfung nicht stand: Der TÜV Report zeigt, dass schwere Lkw sowie Linien- und Reisebusse leichterem Gewichtsklassen in der Hauptuntersuchung in puncto Sicherheit und Zuverlässigkeit um Längen voraus sind – und das trotz weitaus höherer Laufleistung!

Grund dafür ist zum einen ein dichtes System unabhängiger regelmäßiger Überprüfungen der schweren Fahrzeuge. Zum anderen ist das schwere Nutzfahrzeug ein Investitionsgut: Da fünf Prozent aller Gesamtbetriebskosten über den Lebenszyklus eines 40-Tonnners auf Ausgaben für Reparatur und Wartung

entfallen, ist die langfristige technische Zuverlässigkeit der Fahrzeuge für Speditionsunternehmen ein wesentliches Kriterium im Betrieb von Lkw und Bussen. Ein Stillstand der Fahrzeuge bedeutet zudem starke Umsatzeinbußen für Speditionen und Verkehrsbetriebe.

Eine offenbar geringere Wartungsfrequenz sorgt dagegen bei Transportern mit bis zu 7,5 Tonnen dafür, dass die Hauptuntersuchungen regelmäßig erhebliche Mängel aufdecken konnten. Das Image vom gefährlichen Lkw stimmt also nicht mit der Wirklichkeit überein.



► Umwelt

Saubere Schifffahrt ist technologisch machbar

Das Marine Environment Protection Committee (MEPC) der International Maritime Organization (IMO) überraschte mit seiner Entscheidung, die für 2016 geplante Einführung der strengeren Emissionsnorm Tier III auf 2021 verschieben zu wollen. Marineanlagen mit MAN-Motoren erfüllen bereits seit vergangenem Jahr IMO Tier III.

Die für 2016 geplante Einführung strengerer Emissionsvorschriften für den Ausstoß von Stickoxiden durch Schiffe in Emission Control Areas (ECA) soll auf 2021 verschoben werden. Die Emissionsnorm IMO Tier III schreibt eine Reduzierung von Stickoxiden in definierten küstennahen Gebieten um 75 Prozent



gegenüber den heute geltenden Grenzen vor. Die MEPC-Sitzung im Mai 2013 zeigte, dass Zweifel an Verfügbarkeit und Marktreife von Technologien zur Erfüllung von Tier III bestehen.

MAN Diesel & Turbo stellte bereits 2012 das erste SCR-System für Viertaktmotoren vor, durch dessen Einsatz IMO Tier III erfüllt wird. SCR steht für Selektive Katalytische Reduktion – ein Verfahren, mit dem sich Stickoxide um mehr als 80 Prozent reduzieren lassen. Bei Zweitaktmotoren setzt MAN auf Abgasrückführung (Exhaust Gas Recirculation) zur Erfüllung der Grenzwerte. Eine Reduktion der Stickoxidemissionen lässt sich auch mit der Umstellung auf Erdgas erzielen. MAN bietet dafür Dual Fuel-Motoren an, die sowohl mit flüssigen als auch gasförmigen Kraftstoffen betrieben werden können.

Eine Änderung des Zeitplans zur Einführung von Tier III stellt die Verlässlichkeit politischer Rahmenbedingungen – gerade mit Fokus auf Umweltfragen – in Frage. Die Entscheidung gefährdet die Planungs- und Investitionssicherheit der herstellenden wie auch der nutzenden maritimen Unternehmen und birgt die Gefahr eines regulativen Flickenteppichs. Die EU-Mitgliedstaaten sind daher aufgefordert, sich bei der MEPC-Sitzung im Frühjahr 2014 für einen für alle Beteiligten vertretbaren Beschluss einzusetzen.



► Umwelt

Innovationen verpuffen im Maut-Debakel

Erstmalig seit Einführung der Lkw-Maut in Deutschland fragen Speditionen kurz vor dem Start einer neuen EURO-Klasse hauptsächlich Fahrzeuge der älteren Schadstoffklasse nach. Der Grund: Der Politik ist es bislang nicht gelungen ist, eine eigene Mautstufe für EURO VI-Lkw zu schaffen. Denn die Fahrzeuge der neuen, noch umweltfreundlicheren Emissionsklasse erfordern vom Gewerbe höhere Investitionen. Nur über eine separate, günstigere Mautstufe könnten diese Lkw rechtzeitig und in großer Anzahl in den Markt gelangen. Umso wichtiger ist es, dass die neue Bundesregierung den parlamentarischen Prozess eines neuen Mautgesetzes mit einer eigenen, günstigeren Mautstufe EURO VI zügig in Angriff nimmt, um den Markthochlauf dieser umweltfreundlicheren Lkw zu beschleunigen.

► Verkehrspolitik

Verkehrsminister gegen Maut für Fernbusse

Die Verkehrsminister der Bundesländer haben entschieden, auf eine Maut für Fernbusse zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu verzichten. Damit setzt sich die erfolgreiche Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs im Sinne einer Mobilität für alle fort.

Auf ihrer Sondersitzung im Herbst wichen die Verkehrsminister der Länder von der Beschlussempfehlung der Bodewig-Kommission ab, eine Maut für Fernlinienbusse zu erheben. Die Gelder sollten, so die Forderung der Kommission, die Instandhaltung der Straßeninfrastruktur finanzieren. Begrüßenswert ist deshalb, dass CDU/CSU und SPD in ihrem Ende November

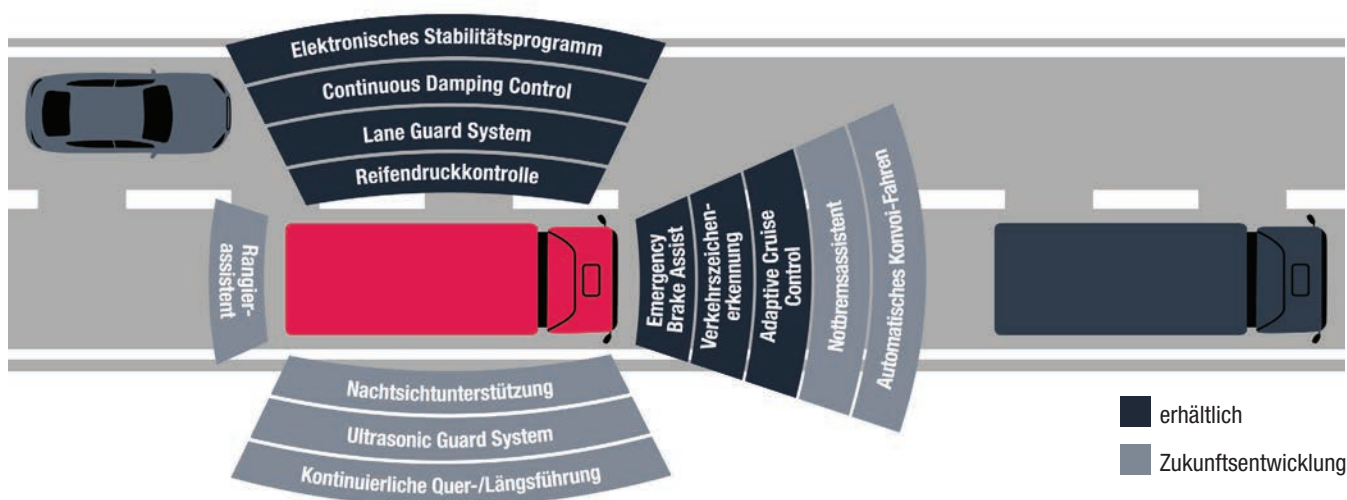
ausgehandelten Koalitionsvertrag eine Maut für Fernbusse ebenfalls nicht aufgenommen haben.

Für viele Fahrgäste der Fernbuslinien in Deutschland ist der Preis das ausschlaggebende Kriterium. Die Fernbusse ermöglichen besonders einkommensschwachen Bürgern Reisen – und damit eine Mobilität für alle. Darüber hinaus gibt es mit Blick auf die Wegekosten keinen Anlass, Fernbusse in die Lkw-Maut einzubeziehen: Busse decken diese Kosten bereits heute und ermöglichen den Reisenden eine umweltfreundliche, sichere und bezahlbare Mobilität. Damit dürfte sich die Erfolgsgeschichte des erst in diesem Jahr liberalisierten Marktes für Fernbuslinien fortsetzen.



► Verkehrspolitik

Sicherheit mit System



Die Europäische Kommission will die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2050 auf null reduzieren. Ein ambitioniertes Ziel. Erreichbar ist es nur mit viel Forschung und Entwicklung: Modernste Fahrerassistenzsysteme tragen maßgeblich dazu bei, Unfallfolgen zu mindern bzw. Unfälle in Gänze zu vermeiden.

Das Ziel steht: Mit der „Vision Zero“ will die Europäische Kommission die Anzahl der Verkehrstoten bis 2050 auf null reduzieren. 2012 setzte sich der positive Trend in der Unfallstatistik fort – neun Prozent weniger Unfalldtote als in 2011! Doch das Langfristziel ist umso ambitionierter, betrachtet man die Wachstumsentwicklung im Straßengüterverkehr: Seit 1992 stieg die Lkw-Transportleistung um ca. 80 Prozent, gleichzeitig sank die Anzahl der durch Lkw-Unfälle Getöteten um 57 Prozent.

Die Zahlen belegen die Notwendigkeit, Forschung und Entwicklung von assistiertem, sicherem Fahren voranzutreiben, können doch moderne Fahrerassistenzsysteme in kritischen Situationen den Fahrer wirkungsvoll unterstützen. Bereits 2009 hat die EU Kommission in ihrer Sicherheitsverordnung (EG) Nr. 661/2009 weitere Assistenzsysteme verbindlich vorgeschrieben: Ab November 2014 ist das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) für alle neu zugelassenen Lkw Pflicht, das

Spurhaltewarnsystem (LDWS) sowie der Notbremsassistent (AEBS) folgen ein Jahr später.

Nutzfahrzeugindustrie und Gesetzgeber reagieren damit auf die zwei häufigsten Unfallarten mit schweren Lkw: Auffahrunfälle sowie Abkommen von der Fahrbahn. Während AEBS bei bewegten oder abbremsenden Fahrzeugen unfallvermeidend und bei stehenden Fahrzeugen unfallfolgenmindernd wirkt, überwacht LDWS die Fahrspur des Lkw und warnt den Fahrer, wenn er sie unbeabsichtigt verlässt.

Diese Fahrerassistenzsysteme werden seitens MAN bewusst vor gesetzlich verbindlicher Einführung angeboten. Im hart umkämpften Logistiksektor spielt allerdings der Kauf von freiwilligen Sicherheitssystemen eine nachgeordnete Rolle – aus rein wirtschaftlichen Gründen. Damit auch in Zukunft die Zahl der Unfallopfer kontinuierlich sinkt, müssen Politik und Nutzfahrzeugindustrie Hand in Hand arbeiten, politische Forderungen und technische Machbarkeit müssen übereinstimmen. Während die Nutzfahrzeugindustrie bereits an den elektronischen Assistenzsystemen von morgen arbeitet, ist es Aufgabe der Politik, eine großflächige frühzeitige Marktdurchdringung mittels staatlicher Förderprogramme zu forcieren. Nur so wird sich auch in den nächsten Jahren die positive Entwicklung der Unfallstatistik fortsetzen.

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