

# MOBILITÄT & ENERGIE

► Inhalt

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



## EU stellt Schadstoffreduktion in den Fokus ihrer Umweltpolitik

**Umweltkommissar Janez Potocnik hat das Jahr 2013 zum „Jahr der Luft“ erklärt. Sein Vorhaben: Die umfassende Revision des europäischen Rechtsrahmens zur Luftreinhaltung.**

Als im vergangenen November der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments den jährlich erscheinenden TERM-Bericht (Transport and Environment Mechanism) diskutierte, wiesen Abgeordnete jeglicher politischer Couleur erneut auf die umweltschädliche Wirkung des Transportsektors hin. Die in dem Bericht festgestellten leichten Verbesserungen bei der Reduktion von Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen führten die Parlamentarier auf die Wirtschaftskrise zurück. Der TERM-Bericht liefert Umweltkommissar Potocnik zusätzliche Daten zur geplanten Revision der europäischen Luftreinhaltungspolitik. Von den Abgeordneten kann er dafür Unterstützung erwarten.

Die Kommission will die Richtlinie „über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe“ und die Richtlinie „über Luftqualität und saubere Luft für Europa“ anpassen. Ebenso will sie die „Thematische Strategie zur Luftreinhaltung“ von 2005 überarbeiten. Bei der Umsetzung der geltenden Vorschriften stellten die Mitgliedstaaten zahlreiche Mängel und die Nichteinhaltung der Emissionsobergrenzen fest. In ihrem für Mitte 2013 zu erwartenden Vorschlag will die Kommission bewusst einen sektorspezifischen Ansatz wählen, der den Hauptquellen von Luftschadstoffemissionen in Verkehr, Industrie und Landwirtschaft gezielt strengere Grenzwerte zuweist. Für Lkw und Busse ist von entscheidender Bedeutung, zunächst die Wirkung der am 1. Januar 2013 in Kraft getretenen Schadstoffnorm EURO VI abzuwarten, die Schadstoffe im Vergleich zu 1991 um bis zu 97% reduziert. Entsprechend sollte der Fokus im Nutzfahrzeugbereich auf Effizienzsteigerung liegen.

► Verkehrspolitik

## Die Zeit wird knapp für neue Mautsätze

**Im Herbst dieses Jahres soll die neue Mauthöhe-Verordnung vorliegen, damit Speditionen verstärkt die umweltfreundlicheren EURO VI-Lkw einsetzen. Diskutiert wird auch eine faire Anrechnung der Infrastrukturkosten.**

Ab Oktober 2013 soll nach dem Willen von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer eine neue Mauthöhe-Verordnung gelten, um den umweltfreundlichen EURO VI-Lkw



möglichst schnell den Weg auf die Straßen zu ebnen. Damit würde das Bundesverkehrsministerium einen verlässlichen Rahmen für die Investitions- und Produktionsentscheidungen von Transportgewerbe und Nutzfahrzeugindustrie schaffen: Die Investitionskosten in die anspruchsvolle EURO VI-Technologie sind deutlich höher als für EURO V-Fahrzeuge. Kernstück dieser Mauthöhe-Verordnung ist ein neues Wegekosten-Gutachten, das die Basis für eine faire Bemessung des Lkw-Anteil an den Infrastrukturkosten sein soll. Es muss bereits im März 2013 vorliegen, soll der Bundestag auf seiner letzten Sitzung am 28. Juni 2013 die neue Mauthöhe-Verordnung noch billigen.

Damit verbunden ist eine separate Mautklasse für EURO VI-Lkw. Der gemeinsame Vorschlag von Politik, Logistikgewerbe und Nutzfahrzeugindustrie sieht eine eigene EURO VI-Mautklasse vor, die 4 Cent pro Kilometer unterhalb der nächstgünstigsten Mautklasse liegen soll. Die Spreizung zugunsten von EURO VI-Lkw soll nach zwei Jahren wieder um bis zu 2 Cent reduziert werden, um eine langfristige Entwertung des EURO V-Fuhrparks der hauptsächlich mittelständischen Speditionen zu verhindern. Wie wirkungsvoll eine günstigere Mautklasse für den Markthochlauf besonders umweltfreundlicher Lkw sein kann, zeigte sich vor Jahren schon bei der Einführung der EURO V-Fahrzeuge. Diese Chance sollte die Politik jetzt auch für EURO VI rasch nutzen.

► Umwelt

## Startschuss für die umweltfreundlichsten Containerschiffe der Welt

**Küstengebiete dürfen künftig nur noch von besonders emissionsarmen Schiffen befahren werden. Gasmotoren erfüllen diese Anforderungen. MAN bietet Reedereien mit Dual-Fuel-Motoren die Möglichkeit, ihre Schiffe mit flüssigen und gasförmigen Kraftstoffen zu betreiben.**

In den kommenden Jahren wird die International Maritime Organization (IMO) die Emissionsgrenzen in Gebieten nahe der Küsten, den so genannten Emission Control Areas (ECA), drastisch verschärfen. Deshalb werden Motoren, die Flüssigerdgas (Liquid Natural Gas, LNG) als Treibstoff nutzen können, für die



Containerschiffahrt immer interessanter: Diese Antriebe emittieren deutlich weniger Kohlendioxid und Stickoxide als herkömmliche Motoren, die Schiffsdiesel verbrennen. Schwefeloxide, Ruß- und Partikelemissionen sind praktisch nicht vorhanden.

Für zwei neue 3.100 Standardcontainer-Schiffe setzt die US-amerikanische Reederei TOTE Inc. mit Sitz in Tacoma, Washington, deshalb auf Dual-Fuel-Motoren von MAN Diesel & Turbo, die sowohl mit flüssigen Kraftstoffen als auch mit LNG betrieben werden können. Die beiden Containerschiffe werden die umweltfreundlichsten der Welt sein, da sie als erste hauptsächlich mit Flüssigerdgas betrieben werden. Ihr Einsatzgebiet wird die amerikanische Küste zwischen Florida und Puerto Rico sein. Die Dual-Fuel-Motoren von MAN vereinigen Umwelt mit Wirtschaftlichkeit: Da die Schiffe Flüssigerdgas und Diesel nutzen können, sind sie unabhängig von der LNG-Verfügbarkeit und können den jeweils günstigsten Kraftstoff einsetzen.

TOTE Inc. will 2014 mit dem Bau des ersten Containerschiffes beginnen, das ein Jahr später ausgeliefert werden soll. Das zweite Schiff mit MAN Dual-Fuel-Motoren wird 2016 in Betrieb gehen. Das US-amerikanische Unternehmen plant zudem drei weitere Containerschiffe.



### ► Verkehrspolitik

## Leben auf 5 Quadratmetern

Ohne den Lkw-Fahrer würde die Konsumgesellschaft nicht funktionieren, doch immer weniger Menschen wollen diesen Job machen – entsprechend klagen die Speditionen über Fahrer-mangel. Zwar hat MAN aus dem Lkw einen nach ergonomischen und sicherheitstechnischen Gesichtspunkten hochtechnologisierten und komfortablen Arbeitsplatz gemacht, dennoch sind Fernfahrer tagtäglich vielen Stressfaktoren ausgesetzt: stetiger Termindruck, Warten an der Rampe, Parkplatzmangel sowie verkehrslärmbedingter Schlafmangel wirken sich negativ auf sie und damit auch auf die Verkehrssicherheit insgesamt aus. Politik, Wirtschaft und Gesellschaft sind daher gefordert, die Arbeitsbedingungen für Berufskraftfahrer maßgeblich zu verbessern, sollen Güter weiterhin zuverlässig Städte und Haushalte erreichen.

### ► Klima

## EU packt Henne-Ei-Problem der alternativen Kraftstoffe an



Die EU-Kommission präsentiert mit der „Clean Fuel Strategy“ ihren Plan zur Förderung alternativer Kraftstoffe und damit auch alternativer Antriebe. Mit dem Ausbau des Infrastrukturnetzes soll ihre Markteinführung forciert werden. Ein erfolgreicher Markthochlauf bedarf allerdings weiterer Maßnahmen.

Europa ist mit Blick auf Mobilität und Verkehr massiv von Erdöleinfuhren abhängig: 2010 lag der Anteil des Erdöls an der im Verkehr verbrauchten Energie bei 94 Prozent. Die EU forciert daher neue Kraftstoffe und entsprechend Antriebstechnologien wie Elektromobilität, Erdgas oder Wasserstoff zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Anteils. Die Automobilindustrie steht mit serienreif entwickelten Technologien in den Startlöchern, eine erfolgreiche Markteinführung scheidet allerdings an der fehlenden

Kraftstoffinfrastruktur und Kundenakzeptanz aufgrund höherer Anschaffungskosten. Mit der im Januar präsentierten „Clean Fuel Strategy“ will die EU-Kommission den Aufbau eines ausreichenden Infrastrukturnetzes sicherstellen: Bis 2020 sollen alleine in Deutschland 1,5 Mio. Ladestationen installiert sowie ein Wasserstoff- bzw. LNG-Tankstellennetz (alle 300 bzw. 400 Kilometer) aufgebaut werden. Mit dem Strategiepaket der EU und der parallel von der Bundesregierung angestrebten Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie versucht sich die Politik an einer Lösung des Henne-Ei-Problems der alternativen Kraftstoffe und Antriebe. MAN begrüßt diese technologieoffene Förderung. Nichtsdestotrotz bedürfen die neuen Technologien weiterer Anreize, denn der Anschaffungsmehrpriest ist nach wie vor ein entscheidendes Kaufkriterium.

## Europaparlament stimmt über neue Geräuschemissionsgrenzwerte ab



**Am 6. Februar verabschiedeten die Abgeordneten des Europäischen Parlaments eine legislative EntschlieÙung zum Kommissionsvorschlag „über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen“. Sie nehmen darin wichtige Korrekturen am Gesetzesvorschlag der Kommission vor.**

Die EU-Kommission hatte im Dezember 2011 einen Legislativvorschlag zur Einführung strengerer Geräuschemissionsgrenzwerte bei der Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen vorgelegt. Der Text beinhaltete schwerwiegende handwerkliche Fehler: Nicht nur die vorgesehenen Übergangsfristen zur Einhaltung der neuen Grenzwerte, sondern auch die Klassifizierung der Fahrzeuge widersprachen den technischen Realitäten der heutigen Fahrzeuge. Insgesamt konzentrierte sich der Vorschlag ausschließlich auf das Fahrzeug als Quelle von Verkehrslärm.

Das Europaparlament verfolgt in seiner Position einen umfassenderen Ansatz zur Minderung von Verkehrsgläuschen. Die Abgeordneten weisen ausdrücklich auf das Umfeld hin, in dem Fahrzeuge verkehren. Sie fordern die notwendige Optimierung der Infrastruktur, etwa die Verwendung von leisen Fahrbahnoberflächen und den großflächigen Einsatz von Lärmschutzwänden. Auch das bei der Geräuschkürnung am Motor entstehende technologische Spannungsverhältnis wird von den Parlamentariern anerkannt: So tragen schallschluckende Verkapselungen von Fahrzeugkomponenten und

Motorabdeckungen zur Erhöhung des Fahrzeuggewichts bei. Akustische Maßnahmen konterkarieren folglich die Bemühung um den Bau leichter und damit kraftstoffsparender Fahrzeuge.

Die entscheidenden Korrekturen des Parlaments konzentrieren sich allerdings auf die Neujustierung der Geräuschemissionsgrenzwerte, für die allerdings noch nicht ausreichende Übergangsfristen gesetzt wurden. Ein Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 12 Tonnen und einer Motorleistung über 150 kW hätte laut Kommission innerhalb von drei Jahren eine Reduktion der Geräuschemissionen um zwei Dezibel (dB(A)) erreichen müssen. Die erste Grenzwertverschärfung wäre zwei Jahre nach Veröffentlichung der neuen Verordnung wirksam geworden. Die Parlamentarier gewähren den Fahrzeugherstellern jetzt sechs Jahre Übergang – ein Zeitraum, der den automobilen Entwicklungszyklen etwas gerechter wird.

In den kommenden Wochen rücken die Vertreter der EU-Mitgliedstaaten in den Fokus, denn das Votum des Rates steht noch aus. Der Appell an die zuständigen Minister kann daher nur lauten, den vom Parlament gesetzten ambitionierten, aber technisch realistischeren Grenzwerten und Fristen zu folgen. Überdies sollten die Forderungen nach einer Kennzeichnungspflicht (sog. Geräuschlabel) und der obligatorischen Einführung von akustischen Warnsystemen für geräuscharme Elektro- und Hybridfahrzeuge, „AVAS“ (Acoustic Vehicle Alerting Systems) von den Vertretern der Mitgliedstaaten kritisch überprüft 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