

► Inhalt

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



EU: Simulationsmodell zur CO₂-Messung bei Nutzfahrzeugen geprüft

Die EU Kommission hat Ende April 2013 das Simulationsmodell zur Kraftstoffverbrauchsmessung von Lkw und Bussen geprüft – und dessen Machbarkeit bestätigt. Damit gibt es nun ein Werkzeug, mit dem sich plausible CO₂-Werte für schwere Nutzfahrzeuge ermitteln lassen.

Parallel zur CO₂-Gesetzgebung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge plant die EU Kommission, einen Ordnungsrahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen vorzulegen. Eine reine Grenzwertsetzung wie bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen ist bei diesen Fahrzeugen durch die Variantenvielfalt und den mehrstufigen Fertigungsprozess äußerst komplex, die Einhaltung eines starren Grenzwerts daher unmöglich. Nach Willen der EU Kommission sollen die CO₂-Werte von Lkw und Bussen deshalb über das Gesamtfahrzeug – bestehend aus verschiedenen Fahrzeugkombinationen wie

Zugfahrzeug mit diversen Anhängern oder Aufbauten – erfasst und zertifiziert werden. Für eine realitätsnahe Simulation sind daher umfangreiche Fahrzeugmessungen von Lkw, Bussen sowie Aufbauten und Anhänger auf Teststrecken und Messungen von Komponenten auf Prüfständen über sämtliche Fahrzeugkategorien und Einsatzprofile notwendig.

Die EU Kommission hat mittlerweile die technische Machbarkeit („Proof of Concept“) dieses Simulationstools bestätigt. Die Hersteller von Lkw und Bussen setzen sich für eine allen zugängliche Quantifizierung der CO₂-Werte ein, um die Transparenz und damit den Wettbewerb im Markt zu erhöhen. MAN plädiert für einen Ansatz, der die Marktkräfte zur kontinuierlichen Kraftstoffverbrauchsoptimierung weiter stärkt und die CO₂-Reduzierung als ganzheitliche Aufgabe einschließlich der noch vorhandenen Potenziale bei der Fahrerschulung und vor allem bei der aerodynamischen Gestaltung des Fahrzeugs betrachtet.

► Verkehrspolitik

Weg frei für windschnittige Lkw

Maße und Gewichte künftiger Lkw- und Busgenerationen könnten sich bald ändern, schlägt die EU Kommission vor: Mehr Aerodynamik, mehr Sicherheit, weniger Kraftstoffverbrauch wären die positiven Folgen.

Lkw sollen künftig runder, dadurch energieeffizienter und sicherer werden – so der Richtlinienvorschlag, den Verkehrskommissar Siim Kallas am 15. April in Brüssel vorstellte. Die



Richtlinie 96/53/EG schreibt derzeit die höchstzulässigen Abmessungen – Gesamtlänge und Maximalgewicht – von Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr vor. Kallas will sie dahingehend lockern, dass in Zukunft aerodynamische Verbesserungen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und zur Steigerung der Fahrzeugsicherheit möglich sind.

Dürfen die Fahrzeuge länger sein, können Trailer- und Fahrzeughersteller Luftleiteinrichtungen am Heck des Lkw anbringen, ohne dass dies zu Lasten des Ladevolumens geht. Hersteller sollen auch die Zugmaschinen neu gestalten dürfen: Dadurch könnten die Fahrerkabinen länger werden und vorne abgerundet sein. Das wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus: Das Sichtfeld des Fahrers wird vergrößert und der tote Winkel unterhalb der Windschutzscheibe verkleinert.

Ausnahmen vom Maximalgewicht möchte die EU Kommission für alternativ angetriebene Lkw gewähren: Hybrid- und voll-elektrisch betriebene Fahrzeuge sollen aufgrund des höheren Batteriegewichts eine Tonne mehr wiegen dürfen.

Parallel zum Legislativprozess zwischen den Co-Gesetzgebern Rat und Parlament tagt eine Expertengruppe, in der Vertreter der Nutzfahrzeugindustrie, Spediteure, Automobilverbände und Wissenschaftler die neuen maximal zulässigen Gesamtfahrzeuglängen definieren. Die EU Kommission rechnet damit, dass die ersten aerodynamisch optimierten Fahrzeuge ab 2018 auf den Straßen fahren.

► Klima

Synthetisches Erdgas fördert nachhaltige Mobilität

Fehlende Speichertechnologien sind die Herausforderung für die Energiewende in Deutschland. Statt Solar- und Windanlagen bei Überkapazität vom Netz zu nehmen, lässt sich der Stromüberschuss zur Gewinnung von synthetischem Erdgas nutzen – ein Beitrag zu nachhaltiger Mobilität.

Mit dem Ausstieg aus der Atomenergie hat die Bundesregierung den Aufbruch in das Zeitalter der erneuerbaren Energien beschlossen. Die größte Herausforderung besteht dabei in der hohen Volatilität erneuerbarer Energien: Häufig müssen Betreiber an stürmischen Tagen Windkraftanlagen im Norden Deutschlands



wegen Überkapazität vom Netz nehmen. Die Entwicklung von Speichertechnologien ist deshalb unumgänglich.

Ein Kooperationsprojekt von MAN und Audi schafft hier Fakten: Ab Sommer 2013 produziert eine Demonstrationsanlage aus Wind- oder Solarenergie synthetisches Erdgas („e-gas“) und speist es ins öffentliche Netz ein. Die Power-to-Gas-Technologie nutzt überschüssige Windenergie sinnvoll: Mittels Elektrolyse wird Wasser in Sauerstoff und Wasserstoff zerlegt. Der so gewonnene Wasserstoff reagiert danach im Methanisierungsreaktor von MAN Diesel & Turbo mit Kohlendioxid – einem Abfallprodukt aus einer nahe gelegenen Biogasanlage – zu synthetischem Erdgas. Das so gewonnene „e-gas“ ist nahezu identisch mit fossilem Erdgas und kann durch das Erdgasnetz an CNG-Tankstellen verteilt werden. Insgesamt 1500 erdgasbetriebene Pkw können damit jedes Jahr 15000 Kilometer CO₂-neutral fahren.

Mit dem Kooperationsprojekt zeigt MAN die Potenziale moderner Speichertechnologien für erneuerbare Energien. Um Power-to-Gas-Anlagen wirtschaftlich betreiben zu können, benötigt die Industrie allerdings verlässliche Rahmenbedingungen: Durch entsprechende Incentivierungen für synthetisches Erdgas muss die Politik Investitionssicherheit schaffen.



► Klima

Alternativen fit halten für die Zukunft

Steigende Energiepreise, Erdölabhängigkeit sowie ambitionierte Klimaziele der Politik treiben den Verkehrssektor hin zu alternativen Kraftstoffen und Antrieben. Erdgas steht dabei hoch im Kurs, weist es doch die beste CO₂-Bilanz unter den fossilen Energiequellen aus. Mit Steuerbegünstigungen fördert Deutschland bereits heute klimafreundliche Erdgasfahrzeuge – allerdings befristet bis Ende 2018. Und auch die Clean Fuel Strategy der EU sieht vor, das Erdgas-Tankstellennetz bis 2020 auszubauen. Doch Infrastrukturausbau und steuerliche Anreize müssen einhergehen: ein reduzierter Energiesteuersatz sollte daher über 2018 hinaus Bestand haben. Soll Erdgas langfristig zur Differenzierung des Kraftstoffmix beitragen, benötigen die Kunden Planungssicherheit.

► Verkehrspolitik

Vorerst keine eigene Mautstufe für umweltfreundliche EURO VI-Fahrzeuge



Die für Herbst 2013 angekündigte neue Mauthöhe-Verordnung mit einer eigenen Mautklasse für EURO VI-Fahrzeuge fällt aus. Trotz der gesellschaftlichen Diskussionen um Emissionen wird erstmals die Markteinführung einer neuen Emissionsklasse nicht mit einer separaten Mautstufe begleitet.

Bundesverkehrsminister Ramsauer hatte im September vergangenen Jahres angekündigt, ab Oktober 2013 mit einer neuen Mauthöhe-Verordnung eine eigene, günstigere Mautklasse für Lkw der Emissionsstufe EURO VI einzuführen. Damit wollte der Minister den Markthochlauf der umweltfreundlicheren Fahrzeuge fördern. Basis sollte ein aktualisiertes Wegekostengutachten sein, das Ramsauer aber offenbar rechtliche Probleme bereitet. Deshalb lehnt er eine neue Mauthöhe-Verordnung ab.

Als kurzfristige Alternative hatte sich angeboten, eine eigene Mautklasse für EURO VI auf Basis des alten Wegekostengutachtens in das geltende Bundesfernstraßenmautgesetz einzufügen. Diese sollte spürbar einige Cent pro Kilometer unterhalb des heute für EURO V geltenden Mautsatzes liegen. Auch von dieser Lösung hat der Minister Abstand genommen.

Die Bundesregierung hat die Chance vertan, die von ihr aus gesundheits- und umweltpolitischen Gründen geforderten EURO VI-Fahrzeuge frühzeitig und massiv in den Markt zu bringen. Damit wird erstmalig eine neue Emissionsklasse nicht über eine eigene Mautstufe incentiviert. Die kommende Bundesregierung wird ihre neue Mauthöhe-Verordnung voraussichtlich nicht vor Ende 2014 abschließen, so dass es für EURO VI auch im nächsten Jahr keine eigene Mautstufe geben wird.

► Verkehrspolitik

MAN Studie zur Verkehrsplanung in Städten weltweit

Stadt- und Verkehrsplaner aus 15 Städten weltweit berichten in einer gemeinsamen Studie von Technischer Universität München und MAN darüber, wie sie den Personenverkehr der Zukunft gestalten wollen. Im Fokus stehen neben Prioritäten in der Stadt- und Verkehrsplanung auch konkret geplante Maßnahmen.

Welche Strategien Städte in aller Welt verfolgen und welche Prioritäten sie in der Verkehrsplanung setzen, ist Gegenstand einer Studie der Technischen Universität München in Kooperation mit MAN. In „What Cities Want“ geben Verkehrs- und Stadtplaner von 15 internationalen Metropolen – Ahmedabad, Beirut, Bogotá, Istanbul, Johannesburg, Kopenhagen, London, Los Angeles, Lyon, Melbourne, München, Sankt Petersburg, Sao Paulo, Shanghai und Singapur – Auskunft darüber, wie sie städtische Mobilität zukünftig gestalten wollen.

Dass der Verkehr fließt, steht für die Planer dabei an erster Stelle. Entsprechend ist es ihr Ziel, dass die Bürger und Besucher möglichst eine große Bandbreite an Verkehrsträgern nutzen. Höchste Priorität für die untersuchten Städte hat deshalb der Ausbau von Angebotsqualität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Dazu zählen unter anderem mehr Linien, eine höhere Taktung sowie mehr Zuverlässigkeit im Service. Die Metropolen reagieren damit gleichzeitig auf die Anforderungen ihrer Bürger, für die neben der Reisezeit auch die Qualität des ÖPNV-Angebots bei der Wahl der Verkehrsmittel ausschlaggebend ist.

„Wir wollen, dass die Menschen den ÖPNV nutzen, aber mit den heutigen Ticket- und Tarifsystemen machen wir es ihnen immer noch sehr schwer“, meint Anders Nielsen, Vorstandssprecher MAN Truck & Bus AG und Mitglied des Vorstands der MAN SE. Die Städte sind sich der Herausforderung bewusst, dass es nicht nur um die Verkehrsträger selbst, sondern vor allem auch um die Informationsbereitstellung geht. Sie investieren deshalb nicht nur in die ÖPNV-Infrastruktur, sondern auch in Echtzeitinformation über alle Verkehrsträger hinweg.

Deutlich wird zudem, dass der ÖPNV zunehmend eine herausragende Rolle in der Stadtplanung spielt. Um Herausforderungen wie Stau, optimale Infrastrukturnutzung und Umweltverschmutzung zu begegnen, wollen die Untersuchungsstädte

die Anteile im städtischen Verkehr zugunsten von ÖPNV sowie von Fahrrad- und Fußgängerverkehren verschieben.

MAN präsentierte die Studie „What Cities Want“ erstmals Anfang Mai im Rahmen eines Parlamentarischen Abends in Brüssel. Anders Nielsen, CEO MAN Truck & Bus AG, diskutierte die Probleme des Personenverkehrs in Städten mit Vertretern der EU Kommission, des EU Parlaments, der Stadt Brüssel sowie von Transport & Environment und der International Association of Public Transport (UITP). Im Fokus standen die geplanten Vorschläge zur Gestaltung des städtischen Verkehrs, die von der EU Kommission im Herbst 2013 im Rahmen ihres „Urban Mobility Packages“ erwartet werden.

Die Studie steht im Internet unter www.man.eu zum Download auf Deutsch und auf Englisch bereit.



What Cities Want

Wie Städte die Mobilität der Zukunft planen.
Eine Studie von TU München und MAN

Engineering the Future – since 1758.
MAN Gruppe



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