

– Es gilt das gesprochene Wort! –

**Rede**  
**von**  
**Matthias Wissmann,**  
**Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA),**  
**beim VDA-Nutzfahrzeugsymposium**  
**am 24. Juni 2015 in Berlin**

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlich willkommen zum dritten Nutzfahrzeugsymposium des VDA.

Ganz besonders begrüße ich den Parlamentarischen Staatssekretär Norbert Barthle, der gleich zu uns sprechen wird. Ich begrüße alle VDA-Mitglieder, die Presse und unsere Referenten.

Nutzfahrzeuge sind Dienstleister mit einer enormen Variantenvielfalt. Die Bandbreite reicht vom Baustellenkipper über Lieferfahrzeuge bis zum Fernverkehrs-Lkw und Bussen. Diese Bandbreite zeigt sich auch bei unseren Gästen vor und auf der Bühne.

Mit Dr. Wolfgang Bernhard, Andreas Renschler und Ulrich Schöpker haben wir drei Führungspersönlichkeiten der deutschen Nutzfahrzeugindustrie für unser Symposium gewinnen können.

Herzlich willkommen auch Herrn Dr. Hansjörg Rodi, Vorstandsvorsitzender der DB Schenker AG. Ich freue mich über diese hochkarätige Besetzung.

Ich begrüße alle weiteren anwesenden Mitglieder unseres Vorstandskreises Nutzfahrzeuge, sowie den Präsidenten des Bundesverbandes Güterverkehr und Logistik (BGL), Herrn Adalbert Wandt.

#### Hoher Marktanteil der deutschen Hersteller

Meine Damen und Herren,

die Märkte haben es uns in den vergangenen Monaten nicht immer leicht gemacht. Ich denke zum Beispiel an Russland und die Ukraine.

Dennoch sind unsere Nutzfahrzeug-Unternehmen erfolgreich. Der Marktanteil von Lkw und Bussen unserer Hersteller in Deutschland und Europa ist vergleichbar stark wie im Pkw-Segment.

In Westeuropa tragen knapp 40 Prozent der neuen Lkw ein deutsches Markenzeichen: Die Nummer eins und die Nummer zwei kommen aus Deutschland (Daimler, MAN).

In Deutschland stehen unsere Lkw-Hersteller sogar für einen Marktanteil von rund zwei Drittel.

In Europa kommt mehr als jeder zweite Trailer von einem deutschen Hersteller. 44 Prozent der in Westeuropa neu zugelassenen Busse haben ein deutsches Markenzeichen. Auch die modernen Spezialfahrzeuge, von Kippnern über Tank- und Silo-Fahrzeuge bis zu Tiefladern und Schwertransportfahrzeugen, tragen zum hohen internationalen Renommee unserer Nutzfahrzeugbranche bei.

Das unterstreicht die Stärke und Innovationskraft unserer Mitgliedsunternehmen.

Dieser Erfolg schlägt sich auch bei der Zahl der Beschäftigten nieder: gut 180.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind direkt bei den Truck-, Bus- sowie Anhänger- und Aufbauherstellern und ihren Zulieferern beschäftigt.

Klar ist: Die Transportaufgaben wachsen. Arbeitsteilung, Globalisierung und mit ihnen der Wunsch nach Wohlstand und sozialer Sicherheit sind die Trends zugunsten von mehr Güterverkehr.

## Straße und Schiene

Dieses Wachstum kann die Straße nicht allein bewältigen. Wir brauchen die Wasserstraßen und natürlich die Bahn.

Die Bahnstreiks der vergangenen Monate haben unsere Logistiker aufs äußerste gefordert. Ich sage nicht ohne Stolz, dass sie ihre Aufgabe hervorragend gemeistert haben. Die Produktion wurde aufrechterhalten und die Lieferketten gesichert. Der Aufwand ist allerdings enorm, die Transportkosten steigen deutlich an.

Der Bahnstreik hatte nicht nur Auswirkungen auf die Automobilproduktion, sondern auch auf die Auslieferung der fertigen Pkw.

Mehr als die Hälfte der Autos, die unsere Fabriken verlassen, wird mit der Bahn oder mit Binnenschiffen abtransportiert. Hier sägt die GDL an dem Ast, auf dem die Mitarbeiter sitzen. Ich hoffe, dass die Schlichtung erfolgreich sein wird. Die Streiks schwächen die Bahn, wir hingegen wollen eine starke Bahn und setzen auf multimodalen Güterverkehr.

Um die steigende Transportmenge zu bewältigen und dabei den Klimaanforderungen gerecht zu werden, muss die vorhandene Infrastruktur effektiver genutzt werden. Dazu gehört zum Beispiel der Einsatz des Lang-Lkw.

## Lang-Lkw

Der Feldversuch beweist, dass mit Lang-Lkw die Kapazität des Straßengüterverkehrs erhöht werden kann. Das spart Fahrzeugkilometer und CO<sub>2</sub>: im Durchschnitt 25 Prozent pro transportierter Tonne.

Heute haben 45 Unternehmen 119 Fahrzeuge auf den Straßen. Diese Lang-Lkw nehmen täglich problemlos am Straßenverkehr teil.

Wir begrüßen es sehr, dass sich nun auch Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen dem Feldversuch öffnen. Wir sehen darin ein wichtiges Signal für Innovationsbereitschaft auch für den Straßengüterverkehr.

Unser Appell: Auch die übrigen Bundesländer, die noch nicht teilnehmen (Rheinland-Pfalz, Saarland, Brandenburg), sollten diese Chance nutzen und gemeinsam unter der wissenschaftlichen Begleitung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) noch mehr Effizienz im Straßengüterverkehr ermöglichen.

## Fernbus auf Wachstumskurs

Wie erfolgreich neue Verkehrskonzepte sein können, zeigt die starke Entwicklung des Fernbusmarktes. Dem Bus widmen wir uns heute Nachmittag.

Der Fernbus hat sich als wichtiges zusätzliches Mobilitätsangebot durchgesetzt. Vom Jahr der Liberalisierung 2013 zum Jahr 2014 hat sich die Zahl der Fahrgäste auf knapp 19 Millionen mehr als verdoppelt. An Spitzentagen sind in Deutschland rund 800 Fernbusse unterwegs. Die W-LAN-Verfügbarkeit ist für viele Reisende ein entscheidendes Plus an Service.

Mit dem Fernbus ist ein preislich attraktives, innovatives und umweltfreundliches Verkehrsmittel dazugekommen. Ein voll besetzter Reisebus verbraucht deutlich weniger als 1 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer und Fahrgast.

## Damit sind wir beim Thema CO<sub>2</sub>-Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge

Klar ist: Schwere Nutzfahrzeuge sind keine „großen Pkw“. Eine Grenzwert-Regulierung, wie bei Pkw, macht hier keinen Sinn.

Kraftstoffeffizienz ist der entscheidende Treiber im Markt. Unsere Kunden verlangen beständig weniger Kraftstoffverbrauch – denn das senkt ihre Kosten. Sie verlangen nach weniger Eigengewicht der Fahrzeuge und Trailer, denn damit können sie – innerhalb der gesetzlichen Rahmenbedingungen – mehr Nutzlast befördern.

Wichtige Fortschritte wurden bereits gemacht: Moderne Schwerlast-Lkw sind heute über 30 Prozent sparsamer als in den 1970er-Jahren.

Und sie werden Schritt für Schritt noch sparsamer. Schon heute gibt es Lkw, die bei hoher Auslastung im Fernverkehr lediglich rund einen Liter Diesel je transportierter Tonne auf 100 Kilometer verbrauchen. Dabei verfolgen die Unternehmen verschiedene Ansätze. Viele davon werden wir heute besprechen. Wir müssen auch die Potenziale bei der Herstellung der Kraftstoffe heben, und nicht zuletzt braucht ein effizienter Verkehr auch effiziente Fahrer. Das individuelle Fahrverhalten bestimmt maßgeblich den Kraftstoffverbrauch.

Mehr Effizienz und damit weniger CO<sub>2</sub> wird auch das vernetzte und automatisierte Fahren bringen. Unsere Nutzfahrzeugindustrie arbeitet mit Hochdruck an dieser Technologie. Darüber hinaus birgt sie große Potenziale für mehr Sicherheit im Straßengüterverkehr. Unter dem Stichwort „SmartCity“ werden wir dazu auf dem Panel mehr hören.

Ich wünsche uns allen einen spannenden Kongress mit guten Gesprächen und viel neuem Input.