

**Kraftstoffeffiziente Nutzfahrzeuge für
einen nachhaltigen Güterverkehr**

Vortrag von

Andreas Renschler

Mitglied des Vorstandes, Daimler AG

Guten Morgen, meine Damen und Herren!

Ich freue mich sehr über mein Thema heute Morgen: „Kraftstoffeffiziente Nutzfahrzeuge für einen nachhaltigen Güterverkehr“.

Meistens spreche ich ja auf Pressekonferenzen über die globale Nutzfahrzeugkonjunktur, denn Daimler Trucks ist weltweit aktiv. Dass ich heute über nachhaltigen Güterverkehr reden darf, kann nur eines bedeuten: Unsere Fortschritte auf diesem Gebiet haben sich herumgesprochen.

Auf drei Fragen möchte ich dazu in den nächsten 15 Minuten näher eingehen:

Erstens: Was ist eigentlich „nachhaltiger Güterverkehr“?

Zweitens: Wo stehen wir heute in Sachen Kraftstoffeffizienz?

Drittens: Wie können wir dabei künftig noch zulegen?

1) Nachhaltiger Güterverkehr:

Zunächst also zu Frage eins.

Laut Kraftfahrtbundesamt sind heute rund 2,3 Millionen Lkw in Deutschland zugelassen, zusätzlich sind jeden Tag gut 500.000 Lkw durch den Transitverkehr auf deutschen Autobahnen unterwegs.

Es stimmt, diese Lkw sorgen immer wieder für Staus. Aber vor allem sorgen sie für Wachstum: Nutzfahrzeuge sind das Rückgrat der Weltwirtschaft.

Statistisch betrachtet liefern Lkw jedem EU-Bürger 70 Kilogramm Waren – und zwar jeden Tag. Insgesamt werden allein in Deutschland über 3,7 Milliarden Tonnen Güter pro Jahr bewegt. Im Jahr 2050 werden es einer Schätzung des Verkehrsministeriums zufolge bereits 5,5 Milliarden sein.

Und der Löwenanteil davon wird durch Lkw erbracht – Nutzfahrzeuge stemmen fast drei Viertel aller Gütertransporte in der Bundesrepublik.

Sogar die Deutsche Bahn erwirtschaftet inzwischen ein Fünftel ihres Gewinns mit Speditionsdienstleistungen auf der Straße.

In Schwellenländern ist die Bedeutung des Nutzfahrzeugsektors sogar noch deutlich größer.

In China wächst die Wirtschaft um 10 Prozent pro Jahr – und vor allem Lkw sind ein Motor dieses Fortschritts. In Deutschland kommen 570 Kilometer Schiene auf 1 Millionen Einwohner, in China ist es nicht mal ein Zehntel davon – aber China ist 26 Mal größer als die Bundesrepublik.

In anderen Wachstumsmärkten sieht es ähnlich aus. Kein Wunder dass die Nutzfahrzeugbranche nirgendwo so stark wächst wie in den BRIC-Staaten– also in Brasilien, China, Indien und Russland. Allein Daimler Trucks hat dort im letzten Jahr 29 Prozent zugelegt.

Für unsere Branche bieten sich hier also beträchtliche Wachstumspotenziale und für die Menschen in der Region enorme Entwicklungschancen.

Aber für unseren Planeten ist dieser Boom eine Herausforderung – von der Verkehrssicherheit, über die Energieversorgung bis zur Belastung durch Emissionen.

Auf Nutzfahrzeuge können wir aber ebenso wenig verzichten wie auf eine intakte Umwelt, denn kein anderer Verkehrsträger ist so flexibel und flächendeckend einsetzbar.

Nachhaltiger Güterverkehr bedeutet also nicht weniger Güterverkehr.

Es geht deshalb vielmehr darum beides in Einklang zu bringen: Das unausweichliche Mehr an Verkehrsaufkommen mit deutlich weniger Nebenwirkungen. Und dieser Verantwortung stellen wir uns – ohne wenn und aber.

Das bringt mich zu Frage zwei für heute: Wo stehen Nutzfahrzeuge in Sachen Kraftstoffeffizienz?

2) Kraftstoffeffiziente Nutzfahrzeuge:

Die hohen Benzin- und Dieselpreise machen jedes Jahr zur Ferienzeit Schlagzeilen. Aber für Spediteure sind die Kraftstoffkosten 365 Tage im Jahr ganz oben auf der Agenda.

Über die gesamte Nutzungsdauer eines Lkw macht der Dieserverbrauch 30 Prozent der Kosten aus – Tendenz steigend.

Letztes Jahr um diese Zeit schien uns ein Ölpreis von 100 Dollar je Barrel als „Höchststrafe“ – heute erwarten nicht wenige Experten schon einen Preis von 200 Dollar.

Und diese Ölpreistrallie zwingt uns zum Fortschritt, denn für unsere Kunden ist ein Lkw ein Investitionsgut, das sich rechnen muss.

Die Nutzfahrzeugindustrie insgesamt hat deshalb den Verbrauch von Schwer-Lkw seit den 70er Jahren im Schnitt um rund ein Drittel reduziert.

Davon profitieren nicht nur die Spediteure, sondern auch die Umwelt: Allein durch die mittlerweile 160.000 sauberen Mercedes-Benz BlueTec Lkw wird unsere Atmosphäre jährlich um 640.000 Tonnen CO₂ entlastet.

Aber es geht nicht nur um Kohlendioxid. Wir haben bei unseren Lkw seit 1990 auch die NOx-Emissionen um weit über 80 Prozent reduziert, Partikel sogar um 95 Prozent.

Und wo wir gerade beim Thema sind: Selbst die Geräusch-Emissionen sind drastisch zurückgegangen: Heute wären 24 Mercedes-Lkw nötig um den Geräuschpegel zu erreichen, den 1970 ein einziger Truck verursacht hat.

Welche Fortschritte wir erreicht haben, zeigt aber vor allem der Blick auf die Kraftstoffeffizienz, das heißt: Dieserverbrauch im Verhältnis zur Transportleistung.

Unter dieser Prämisse ist sogar der Ein-Liter-Truck Realität: In diesem Jahr haben wir auf einer Teststrecke unter optimalen Bedingungen gezeigt, dass ein Lkw mit moderner Serientechnik mit nur 0,8 Liter Diesel eine Tonne Nutzlast – ich betone: Nutzlast - 100 Kilometer transportieren kann.

Dafür gab's sogar einen Eintrag ins „Guinnessbuch der Rekorde“ in der Kategorie „The most fuel-efficient 40ton truck“.

Sie sehen: Der Dieselmotor ist ein Evergreen – und wir machen ihn immer grüner.

Um die Effizienz weiter zu steigern bietet sich der Hybridantrieb an. Schon vor über 100 Jahren gab es bei uns das erste Hybridfahrzeug. Inzwischen ist das auch ein gutes Geschäftsmodell.

2.000 Hybrid-Lkw und -Busse von Daimler sind bereits im realen Kundeneinsatz und erst im Mai dieses Jahres hat UPS bei unserer US-Marke Freightliner 200 weitere Hybrid-Lkw bestellt.

Parallel setzen wir auf alternative Kraftstoffe und Antriebstechnologien – von Erdgas über Biodiesel der zweiten Generation bis zur Brennstoffzelle.

Es stimmt, bis ein emissionsfreier Serien-Lkw auf der IAA zu sehen ist, wird noch einige Zeit ins Land gehen. Aber wir arbeiten mit Hochdruck daran, dass das eher früher als später passiert.

Bis 2010 wird Daimler insgesamt nahezu 14 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung investieren – ein Großteil davon fließt direkt in umweltfreundliche Antriebstechnologien.

Auf dem Weg zu einem nachhaltigen Güterverkehr, müssen jedoch alle Beteiligten an einem Strang ziehen. Weder ein einzelner Hersteller, noch die Branche können diese Aufgabe allein bewältigen.

Wir brauchen einen Integrierten Ansatz – und damit bin ich bei meinem dritten Punkt.

3) Integrierter Ansatz:

Neben dem Fahrzeug und natürlich dem Fahrer sind vor allem die politischen Rahmenbedingungen einer der wichtigsten Stellhebel um Transportbedarf und Umweltschutz in Einklang zu bringen.

Zwei Aufgaben stehen dabei im Mittelpunkt:

Erstens: Die Harmonisierung der weltweiten Abgasnormen.

Zweitens: Die Schaffung einer modernen Verkehrsinfrastruktur.

Auf das Thema Harmonisierung wird mein Herr Burman später sicher noch näher eingehen, deshalb an dieser Stelle nur so viel:

Heute gibt es allein in den Kernmärkten USA, Europa und Japan drei verschiedene Emissionsstandards. Lkw müssen deshalb drei verschiedene Testzyklen durchlaufen und drei verschiedene Grenzwerte einhalten.

Für einen global aufgestellten Anbieter wie Daimler bedeutet das: Wir müssen jeden Motor dreimal entwickeln, das dauert dreimal so lange und verlangt unter Umständen die dreifache Investition.

Und das schadet am Ende allen: den Herstellern, den Kunden und der Umwelt.

Auch das Thema Infrastruktur entwickelt sich mehr und mehr zum Flaschenhals auf dem Weg zu mehr Kraftstoffeffizienz.

In Deutschland gab es schon eine Investitionslücke beim Straßenverkehr, als ich noch nicht mal den Führerschein hatte.

Deshalb stehen deutsche Autofahrer im Schnitt jährlich 65 Stunden im Stau. Bei Berufskraftfahrern im LKW ist es ein Vielfaches. Das ist nicht nur ärgerlich, es ist auch teuer – und zwar wiederum für alle von uns.

Durch Staus werden nach wie vor Millionen Tonnen an vermeidbaren Luftschadstoffen und CO₂-Emissionen produziert.

Der schlimmste Stau ist also der Investitionsstau in der Verkehrspolitik.

Die Steuern aus dem Automobilsektor der EU15-Staaten belaufen sich auf 360 Milliarden Euro jährlich. Aber weniger als 1 Prozent davon wird in eine bessere Verkehrsinfrastruktur reinvestiert.

In Deutschland spüren wir das besonders deutlich: Wir sind Transitland Nummer 1 in Europa; Straßen sind einer unserer wichtigsten Wettbewerbsfaktoren als Exportweltmeister.

Wenn wir diesen Titel verteidigen wollen, dürfen wir die Infrastruktur nicht vernachlässigen.

Dabei geht es mir nicht nur um mehr Straßen, sondern vor allem um mehr intelligente Straßenführung.

Der Verbrauch eines Lkw kann sich durch einen ineffizienten Verkehrsfluss verdreifachen. Allein der Austausch jeder zweiten Ampel in Europa durch dynamische Verkehrsregelsysteme – wie z. B. ein Kreisverkehr – hätte eine Verringerung der CO₂-Emissionen um 2,4 Millionen Tonnen zur Folge.

Neben einer besseren Verkehrsinfrastruktur brauchen wir aber langfristig auch ein vernünftiges Miteinander aller Verkehrsträger, um den steigenden Transportbedarf erfüllen zu können.

Bislang hält sich die Kooperation nämlich in Grenzen: Heute liegt beispielsweise der Anteil des kombinierten Verkehrs von Straße und Schiene in Deutschland noch unter 4 Prozent der gesamten Verkehrsleistung.

Bei allem Wettbewerb sage ich deshalb klar: Vor allem bei Strecken jenseits der 300 Kilometer müssen wir die Verkehrsträger besser vernetzen, um die Straßen zu entlasten.

Wir haben jedenfalls keine Berührungspunkte. Die Autoindustrie ist inzwischen einer der wichtigsten Kunden von Herrn Mehdorn: Etwa die Hälfte aller Neuwagen fährt erstmal Bahn, bevor unsere Kunden in aller Welt dann mit ihrem Auto fahren können.

Die Straße wird aber auch in Zukunft die Hauptlast der Verkehrsleistung schultern, denn Schiff und Bahn sind ebenfalls an der Kapazitätsgrenze. Außerdem haben Lkw drei entscheidende Vorteile: Sie bringen die Fracht an jeden Ort zu jeder Zeit und in jeder Menge.

Unsere Kunden erwarten deshalb von uns entsprechende Lösungen für einen nachhaltigen Güterverkehr. Und ich verspreche Ihnen: Wir werden sie nicht enttäuschen.

Die Nutzfahrzeugindustrie hat die nötige Entschlossenheit und die erforderliche Innovationskraft. Und beides werden wir nutzen.

Mein Fazit lautet daher: Unsere Branche ist bereit ihren Teil zu tun – mit Nutzfahrzeugen, die immer effizienter, emissionsärmer und letztendlich emissionsfrei unterwegs sind.

Und wenn alle Beteiligten an einem Strang ziehen, werden Nutzfahrzeuge eine treibende Kraft bleiben - für Wachstum, Wohlstand und zusätzlich für einen verantwortlichen Umgang mit unseren natürlichen Ressourcen.