
Wissmann: Beim CO₂-Ausstoß ist der Bus der Champion

„Das Nutzfahrzeug befindet sich inmitten eines massiven Technologiewandels, der sich vielleicht noch schneller vollzieht als beim Pkw, auch weil der Kostendruck dafür sorgt, dass Effizienz und Wirtschaftlichkeit stets im Zentrum aller Überlegungen stehen. Deswegen wachsen die Ansprüche der Kunden mindestens so schnell wie die technischen Möglichkeiten, meint Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), auf dem Nutzfahrzeug-Gipfel „Gütertransport der Zukunft“ des „Handelsblatts“ im MAN Truck Forum München.

Die Vernetzung von Nutzfahrzeugen untereinander und mit ihrer Umgebung soll besonders zur Effizienzsteigerung des Straßengüterverkehrs beitragen, so Wissmann: „Die Daten vernetzter Lkw können künftig genutzt werden, um die Kapazitäten noch besser auszulasten. Schrittweise erreichen wir ein neues Effizienzniveau.“ Auch die Verkehrssicherheit profitiere von Digitalisierung und Automatisierung, sagte Wissmann: „Moderne Fahrerassistenzsysteme und die verschiedenen Stufen des automatisierten Fahrens bis hin zu vollständig autonomen Fahrzeugen werden die Zahl der Unfälle und Kollisionen weiter deutlich reduzieren. Schätzungen zufolge kann der Anteil der Unfälle mit Lkw-Beteiligungen auf knapp zwei Prozent zurückgehen.“ Das sei ein enormer Schritt in die richtige Richtung, so Wissmann weiter.

Neben der Digitalisierung und Automatisierung forsche die deutsche Nutzfahrzeugindustrie weiter an klassischen und an alternativen Antrieben: „Im Fokus der Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen von Herstellern und Zulieferern steht natürlich weiterhin, den Verbrennungsmotor noch effizienter zu machen und zugleich die alternativen Antriebsarten mit aller Kraft weiterzuentwickeln.“

Dabei erteilte Wissmann Technikvorgaben und Technikverbote eine Absage: „Es sind die pfiffigen Ingenieure, die Pioniere, die Tüftler und Entwicklungsprofis in unseren Unternehmen, die im harten internationalen Wettbewerb die effizienteste Lösung herausarbeiten.“ Wissmann unterstrich dabei, dass Wirtschaftlichkeit im Nutzfahrzeugbereich an erster Stelle komme: „Flottenbetreiber richten ihre Fahrzeug- und Antriebswahl zuvorderst an der Wirtschaftlichkeit aus. Entsprechend schwer hat es eine Antriebsart, die nicht wirtschaftlich ist und für die keine ausreichende Infrastruktur zur Verfügung steht.“

Bei alternativen Antrieben, wie Erdgas oder Elektromobilität, sei die Infrastrukturfrage besonders deutlich zu spüren, so Wissmann: „Damit aber die Technologie bei den Kunden ankommt, muss die Ladeinfrastruktur weiter gefördert und ausgebaut werden. Ein breites Modellangebot allein garantiert noch keinen Markterfolg. Letztlich entscheidet der Kunde – er muss vom Produkt und der dazugehörigen Peripherie überzeugt sein.“

Besonders bei schweren Nutzfahrzeugen seien die klassischen Antriebe weiterhin von zentraler Bedeutung. Dabei betonte Wissmann deren zunehmende Effizienz: „Seit Einführung der Euro-Normen sind die Schadstoffemissionen schwerer Nutzfahrzeuge um insgesamt 98 Prozent zurückgegangen.“ Doch um die Luftqualität in den Städten weiter zu verbessern, bedürfe es einer weiteren Flottenerneuerung: „Mit Blick auf die Städte und Kommunen, in denen die Grenzwerte überschritten werden, sind moderne Lkw und Busse mit Euro-VI-Standard ein wichtiger Baustein. Die Bestandserneuerung ist eine sehr effektive und rasch wirksame Lösung“, so Wissmann.

Auch beim CO₂-Ausstoß sei die Nutzfahrzeugindustrie auf einem sehr guten Weg: „Die Nutzfahrzeughersteller haben den Kraftstoffverbrauch seit den 1970er Jahren um rund 60 Prozent je Tonnenkilometer gesenkt, seit Mitte der 1990er Jahre um rund 20 bis 25

Prozent. Und das ohne jede gesetzliche Vorgabe zum Verbrauch“, so Wissmann. Er verwies dabei auf die hohen Ansprüche der Flottenbetreiber als Innovationstreiber: „Allein der kontinuierliche Effizienzdruck der Fahrzeugbetreiber und die Innovationskraft der gesamten Nutzfahrzeugbranchen haben zu diesem Ergebnis geführt.“

Wissmann wies auf die CO₂-Einsparungspotenziale von Bussen und Lang-Lkw hin. Während der Lang-Lkw ein Beispiel für die rasche, intelligente und unkomplizierte Minderung der CO₂-Emissionen sei, habe der Bus im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern eine herausragende Position, so der VDA-Präsident: „Wenn es um den CO₂-Ausstoß im Verkehrsträgervergleich geht, dann ist der Bus der absolute Champion. Laut einer aktuellen ifeu-Studie schlägt der Fernbus mit lediglich 23 Gramm CO₂ pro Passagier und Kilometer im Durchschnitt alle anderen Verkehrsträger.“ (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



VDA-Präsident Matthias Wissmann.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Manfred Zimmermann