



Herausforderungen für den Straßenverkehr heute und morgen

Herausforderungen für den Straßenverkehr heute und morgen
Daimler Nutzfahrzeug-Vorstand Andreas Renschler wirbt für eine noch stärkere Verzahnung von Industrie, Kunden und Gesetzgebung. Saubere, sichere und leise Lkw das erklärte Ziel. Existierende Zielkonflikte müssen von allen Beteiligten offen, intensiv und konstruktiv diskutiert werden. Maut: Incentivierung der EuroVI-Technik ein guter Kompromiss. Stuttgart/Berlin: Im Verlauf einer Podiumsdiskussion mit Vertretern aus Wirtschaft und Politik über die Entwicklungen im Straßengüterverkehr sprach sich heute Andreas Renschler, im Vorstand der Daimler AG zuständig für Daimler Trucks und Daimler Buses, für einen intensiveren Dialog in der "Dreiecksbeziehung" Hersteller, Kunde und Gesetzgebung aus. Nur über einen noch stärkeren Schulterschluss könne es gelingen, die gemeinsam angestrebten Ziele, sprich saubere, sichere und leise Trucks, auf Sicht umzusetzen, so Renschler. Dabei unternimmt die europäische Nutzfahrzeug-Branche derzeit technologisch alles, um die "ACEA Vision 2020" zu erfüllen. Andreas Renschler hierzu: "Wir wollen Verbrauch und CO2-Emissionen unserer Lkw bis 2020 im Vergleich zu 2005 um weitere 20 Prozent senken. Damit entkoppelt sich die Umwelt- von der Verkehrsbilanz. Die CO2-Emissionen werden in den kommenden Jahren sinken, obwohl das Verkehrsaufkommen weiter zunehmen wird." Renschler ergänzt: "Bei allen Aktivitäten dürfen wir jedoch nicht den Blick für die Realitäten verlieren, denn bei Einzelthemen, wie beispielsweise Kraftstoffeffizienz und Geräuschreduzierung, tun sich bei genauem Hinschauen Zielkonflikte auf." Um das gemeinsame Verständnis für diese, sich teilweise polarisierenden, Maßnahmen zu schärfen, bedarf es seiner Einschätzung nach eines noch intensiveren Austauschs aller Beteiligten. Dabei gilt es die Sachzusammenhänge im Blickfeld zu behalten. Renschler verwies auf das Beispiel Kraftstoffeffizienz beim neuen Mercedes-Benz Actros. Trotz erheblicher technischer Hürden sei der Verbrauch bei der Euro VI-Version im Vergleich zur Vorgänger-Baureihe nochmals um 4,5 Prozent reduziert worden. Ein Schwer-Lkw sei demzufolge heute um 30 Prozent sparsamer als in den siebziger Jahren. Nimmt man die Parameter Transporteffizienz oder Tonnenkilometer als Maßstab mit hinzu, sind es sogar mehr als 50 Prozent Einsparung. Gleichzeitig sieht die neue Euro VI-Norm in Europa ab 2014 eine Reduzierung der Stickoxid-Emissionen um weitere 80 Prozent vor. Die Reduktion der Schadstoff-Emissionen wird jedoch automatisch ein Ansteigen des Kraftstoffverbrauchs zur Folge haben - Hintergrund sind u.a. motorinterne Vorgänge sowie das aufwendige Verfahren zur Abgasreinigung. Benötigt werden demzufolge gute Konzepte, die diese Wechselwirkung egalalisieren. Andreas Renschler begrüßte in dem Kontext, dass Verkehrsminister Peter Ramsauer die Vorreiter-Rolle von Euro VI-Kunden beim Thema Maut incentivieren will. Renschler hierzu: "Wir halten eine eigene Mautklasse für Euro VI-Fahrzeuge mit vier Cent Incentivierung, die in diesem Zusammenhang diskutiert werden, für einen guten Kompromiss." Einen weiteren Zielkonflikt stellt laut Renschler eine Vielzahl von Verfahren dar, auf die einzelne Länder bei ihren Umweltauflagen setzen. Diese haben regional unterschiedliche Gesetzgebungen zur Folge. Herstellerseitig bedeute dies zumeist einen mehrfachen Entwicklungsaufwand, was rein zwangsläufig höhere Anschaffungspreise für die Kunden nach sich ziehe. Nicht zuletzt die Vorgabe der Europäischen Kommission im Hinblick auf weniger Geräuschentwicklung steht in einem "technischen Widerspruch" zur Kraftstoffeffizienz. "Weniger Dezibel bedeuten automatisch mehr Kraftstoffverbrauch und damit mehr CO2. Wenn es physikalisch überhaupt gelingt, die Geräusche eines schweren Lkw auf 78 Dezibel zu drücken, dann sind von der Einkapselung des Motors bis hin zur Senkung des Einspritzdrucks zahlreiche Einzel-schritte vonnöten, die kontraproduktiv zum CO2-Ausstoß sind. Insofern sollte auch der deutsche Vorschlag in Sachen Geräuschregelung nochmals diskutiert werden", so Andreas Renschler. Da die Effizienz seines Trucks das wichtigste Kaufargument des Kunden ist, laufe man andernfalls Gefahr, dass verstärkt und für längere Zeit auf veraltete Technik gesetzt wird. Fokus Kunde: Mit Sorge betrachtet Andreas Renschler weiterhin die Entwicklung an den Rohölmärkten. Laut einer Erhebung des Bundesverbands für Güterverkehr investiert ein Spediteur aktuell dreimal so viel in den Kraftstoff als in die Anschaffung eines neuen Lkw. Knapp drei Viertel der Transport- und Logistikdienstleister in Deutschland sehen demzufolge den steigenden Ölpreis als unternehmerisches Risiko an. Andreas Renschler abschließend: "Für unsere Kunden sind Lkw kein Statussymbol. Sie sind ein reines Investitionsgut. Mit Trucks verdienen sie ihr Geld - und sie schauen dabei auf jeden Cent." Weitere Informationen von Daimler sind im Internet verfügbar: www.media.daimler.com und www.daimler.com
Über Daimler
Die Daimler AG ist eines der erfolgreichsten Automobilunternehmen der Welt. Mit den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Financial Services gehört der Fahrzeughersteller zu den größten Anbietern von Premium-Pkw und ist der größte weltweit aufgestellte Nutzfahrzeug-Hersteller. Daimler Financial Services bietet Finanzierung, Leasing, Flottenmanagement, Versicherungen und innovative Mobilitätsdienstleistungen an. Die Firmengründer Gottlieb Daimler und Carl Benz haben mit der Erfindung des Automobils im Jahr 1886 Geschichte geschrieben. Als Pionier des Automobilbaus gestaltet Daimler auch heute die Zukunft der Mobilität: Das Unternehmen setzt dabei auf innovative und grüne Technologien sowie auf sichere und hochwertige Fahrzeuge, die faszinieren und begeistern. Daimler investiert seit Jahren konsequent in die Entwicklung alternativer Antriebe mit dem Ziel, langfristig das emissionsfreie Fahren zu ermöglichen. Neben Hybridfahrzeugen bietet Daimler dadurch die breiteste Palette an lokal emissionsfreien Elektrofahrzeugen mit Batterie und Brennstoffzelle. Denn Daimler betrachtet es als Anspruch und Verpflichtung, seiner Verantwortung für Gesellschaft und Umwelt gerecht zu werden. Daimler vertreibt seine Fahrzeuge und Dienstleistungen in nahezu allen Ländern der Welt und hat Produktionsstätten auf fünf Kontinenten. Zum heutigen Markenportfolio zählen neben Mercedes-Benz, der wertvollsten Premium-Automobilmarke der Welt, die Marken smart, Maybach, Freightliner, Western Star, BharatBenz, Fuso, Setra und Thomas Built Buses. Das Unternehmen ist an den Börsen Frankfurt und Stuttgart notiert (Börsenkürzel DAL). Im Jahr 2011 setzte der Konzern mit mehr als 271.000 Mitarbeitern 2,1 Mio. Fahrzeuge ab. Der Umsatz lag bei 106,5 Mrd. €, das EBIT betrug 8,8 Mrd. €.
Ansprechpartner: Heinz Gottwick
Telefon: +49 711 17 4 15 25
Fax: +49 711 17 5 20 06
E-Mail: heinz.gottwick@daimler.com
Ansprechpartner: Uta Leitner
Telefon: +49 711 17 4 15 26
Fax: +49 711 17 5 20 06
E-Mail: uta.leitner@daimler.com

Pressekontakt

Daimler AG

70546 Stuttgart

heinz.gottwick@daimler.com

Firmenkontakt

Daimler AG

70546 Stuttgart

heinz.gottwick@daimler.com

ehemals DaimlerChrysler AG DaimlerChrysler ist in der Automobilbranche einzigartig: Das Angebot reicht vom Kleinwagen über Sportwagen bis hin zur Luxuslimousine und vom vielseitig einsetzbaren Kleintransporter über den klassischen Schwer-Lkw bis hin zum komfortablen Reisebus. Zu den Personenwagen-Marken von DaimlerChrysler zählen Maybach, Mercedes-Benz, Chrysler, Jeep, Dodge und smart. Zu den Nutzfahrzeug-Marken gehören Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Western Star, Setra und Mitsubishi Fuso. DaimlerChrysler Financial Services bietet Finanz- und andere fahrzeugbezogene Dienstleistungen an. Die Strategie von DaimlerChrysler basiert auf vier Säulen: Globale Präsenz, herausragende Produkte, führende Marken sowie Innovations- und Technologieführerschaft. DaimlerChrysler hat eine globale Belegschaft und eine internationale Aktionärsbasis. Mit 384.723 Mitarbeitern erzielte DaimlerChrysler im Geschäftsjahr 2004 einen Umsatz von 142,1 Mrd. Euro.