

Blick nach vorn



Gut besucht war der Zukunftskongress 350 Vertreter aus dem gesamten Nutzfahrzeugspektrum, Politik, Wirtschaft und Wissenschaft

Anfang Juni hatte die DEKRA zum 4. Nutzfahrzeug-Zukunftskongress nach Berlin eingeladen. Auf der zweitägigen Tagung ging es vorrangig um perspektivische Antriebstechnologien und die dafür notwendigen Rahmenbedingungen.

Text: Herbert Schadewald



Jann Fehlauer, Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH.

Zwiefellos ist diese Veranstaltung „eine zentrale Plattform für die Branche“, wie es Jann Fehlauer, Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH, formulierte. Denn der seit 2015 im zweijährigen Rhythmus organisierte Zukunftskongress hat sich als umfassende Informationsbörse etabliert. Pandemiebedingt konnte der ursprünglich für Ende November 2021 geplante Termin jetzt erst realisiert werden. Und diese Chance nutzten rund 350 Vertreter aus dem gesamten Nutzfahrzeugspektrum, Politik, Wirtschaft und Wissenschaft. Ging es doch erneut darum, um unmittelbar Erfahrungen auszutauschen und Erwartungen zu formulieren. Dazu boten nicht nur die zentralen Einführungsvorträge, sondern auch die insgesamt separaten 15 Sessions ausgiebige Gelegenheiten.

Zur Kongresseröffnung betonte der Parlamentarische Staatssekretär aus dem Bundesverkehrsministerium, Oliver Luksic (FDP), dass der Güterverkehr auf der Straße bleiben werde „auch wenn das manche nicht wollen. Das ist nun mal so.“ Gleichzeitig machte er aber auch deutlich, dass „eine gewaltige Transformation vor uns“ liege, um die Verkehrsemissionen bis 2030 auf 85 Millionen Tonnen zu reduzieren. 2020 waren es 146 Millionen Tonnen. Das sei ein ambitioniertes Vorhaben, denn „gleichzeitig steigt die Verkehrsleistung“. Der Politiker zeigte sich jedoch überzeugt, dass das aber durch den anspruchsvollen Wechsel der Antriebe machbar sei. So informierte er unter anderem, dass es „Förderprogramme mit sehr viel Geld“ gebe. Demnach werden die Mehrausgaben für E-Trucks mit bis zu 80 Prozent gefördert. Bis An-

fang Juni lagen im Bundesverkehrsministerium 452 Anträge dafür vor.

Oliver Luksic verwies auch darauf, dass die neue Mautregelung noch vor der Sommerpause im Bundestag debattiert werden solle. Fakt sei aber auch, dass dann „eine moderate Mauterhöhung herauskommen wird“, verdeutlichte er. Eine weitere Diskussion werde es um die CO₂-Spreizung geben, weil da verschiedene Ziele abgewogen werden müssen. Doch bis zum Jahresende soll auch dies geklärt sein.

Die Elektrifizierung werde sich als globaler Industrietrend auf die gesamte Nutzfahrzeugbranche auswirken, betonte Andreas Wimmer, Vizepräsident der Knorr-Bremse Systeme für Nutzfahrzeuge, in seinem Impulsvortrag. Als Megatrend in der Nutzfahrzeugindustrie bezeichnete er die Nachhaltigkeit und die Mobi-

lisierung. Sein Unternehmen habe bereits seit 2017 die E-Mobilität als strategisches Ziel im Blick. Doch es gehe nicht darum das schnell, sondern umfassend zu verändern. Der Manager meinte, dass ohne die Elektrifizierung die CO₂-Ziele nicht erreicht werden können. Zugleich war er sicher, dass sich durch die E-Antriebe auch Kostenvorteile erwirtschaften lassen. „Die Chancen überwiegen bei Weitem die Risiken im Produktportfolio“, sagte Andreas Wimmer. Doch er wies darauf daraufhin, dass die Elektrifizierung sich auch auf Antriebsstränge und Subsysteme auswirke.

Dass die ZF Friedrichshafen AG an einer Brennstoffzelle arbeitet, verkündete deren Senior-Vizepräsident Winfried Gründler. Auch die dafür benötigte Software entwickelt das Unternehmen selbst.

Per Video wurde die Vorstandsvorsitzende von Mercedes-Benz-Truck, Karin Rådström, zugeschaltet, die gleichzeitig Vorstandsmitglied der Daimler-Truck AG ist. Sie machte deutlich, dass der Konzern seit 2017 den Weg zum Nullemissionsfahrzeug eingeschlagen habe. Bis 2039 soll die gesamten Truckprodukte abgasfrei sein. „Wir brauchen Produkte, die zu unseren Kunden passen“, äußerte sie. Aber „wenn es keinen wirtschaftlichen Sinn gibt, kaufen sie kein E-Mobil“, meinte die Managerin mit Blick auf die Infrastruktur, die 30 Prozent der Investitionsentscheidungen eines Unternehmens ausmachen. „Grüner Wasserstoff und Strom wird benötigt“, bekräftigte Karin Rådström.

Dann ging sie auf die einzelnen Produktentwicklungen ein. So werde die Produktion des eActros jetzt erhöht. Auch für den eEonic, der Ende Mai präsentiert wurde, begann noch im Juni die Serienfertigung. „Der eActros Lang-Haul wird große Vorteile bringen“, strahlte die Truckchefin. 2024 wird der Produktionsstart sein und dessen Reichweite werde um 500 Kilometer liegen. Mit diesem zukunftsweisenden Modell „nähen wir uns dem Dieselfahrzeug an“, meinte sie. So werde die Anschaffung zwar kostenintensiver sein, dafür sei aber der Betrieb des Fahrzeugs dann preiswerter. Und schließlich soll in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts dann auch der GenH₂-Truck produziert werden. „Wir sind von den Produkten her gut aufgestellt“, zeigte sich Karin Rådström sichtlich zufrieden. Doch sie mahnte an, dass die notwendige Infrastruktur nun schnellstens aufgebaut werden müsse.

Bei der Europäischen Kommission ist Alexandre Paquot Referatsleiter für Straßenverkehr. Auch er nahm per Liveschaltung an der Konferenz in Berlin teil. Was bereits zum Tagungsauftritt Oliver Luksic für Deutschland rekapitulierte, bilanzierte auch er für Europa: „In den letzten Jahren war ein Anstieg der Emissionen zu verzeichnen.“ Deswegen werden nun die europäischen CO₂-Emissionswerte für Schwerlastfahr-

zeuge bis zum Jahresende überarbeitet. „Wir müssen effizientere Fahrzeuge mit Nullemissionen auf dem Markt haben“, bekräftigte Alexandre Paquot. „Wir brauchen ein klares Signal an die Industrie und die Investoren, Wir müssen sicherstellen, dass wir von fossilen Brennstoffen unabhängig werden“, fügte er hinzu. Angesichts der unumstößlichen Tatsache, dass die Brennstoffe immer teurer werden, mahnte er Lösungen an, die kostengünstiger seien. Zugleich verdeutlichte der Referatsleiter, dass es „ein straffes Engagement der Branche zu Nullemissionen“ gebe.

„Die Infrastruktur ist das A und O“, betonte auch Andreas Rade, Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie (VDA). Da hiezulande die Emissionen bis 2028 um etwa sechs Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr sinken müssen und um jeweils zehn Millionen Tonnen jährlich bis 2030 müssen nun „mehr Gewicht für den Aufbau der Ladeinfrastruktur“ gelegt werden, mahnte er an. Konkret bedeute das, bis 2027 ein Kernnetz zu installieren, mit dem täglich zwei Tonnen Wasserstoff mit mindestens 700 bar beziehungsweise flüssiger Wasserstoff getankt werden könne. Denn bereits im Vorjahr hatte Deutschland die CO₂-Zielvorgaben voll verfehlt. Und der sogenannte Greendeal der EU sieht vor, bis 2030 die CO₂-Emission um 55 Prozent zu senken. 2050 soll der Kontinent dann CO₂-neutral sein. Um das alles zu realisieren, brauche es eine Förderung zum Aufbau einer Wasserstoffherstellung, machte Andreas Rade deutlich. Außerdem müssen die Flottengrenzwerte mit der Ladeinfrastruktur korrespondieren. Gleichzeitig forderte er langfristige Förderprogramme des Bundes für die Fahrzeugbeschaffung sowie zügig das Mautsystem umzustellen, damit Nullemissionsfahrzeuge bis 2025 befreit werden.

Weil die erneuerbaren Energien bis zu neunmal teurer werden, mache Wasserstoff als Antriebstechnologie Sinn. Denn dieser Treibstoff sei viermal günstiger als Strom, bekräftigte Thomas Korn, Chef der Keyou GmbH. Sein Unternehmen entwickelte ein Verfahren, bei dem die Dieselkomponenten des ursprünglichen Motors gegen entsprechende Wasserstoffkomponenten ausgewechselt werden. „Der Kunde kann den Motor weiter nutzen“, fasste der Manager das Ergebnis zusammen. Keyou ist weltweit die erste Firma, die einen derartigen Umbau anbietet. „Wir rüsten nicht nur um, sondern bieten auch den Service dafür“, erklärt Thomas Korn. Je nach Bedarf kommt die Sattelzugmaschine dann 400 bis 600 Kilometer weit. Gegenwärtig laufen erste Erprobungen und für Ende 2023 können die ersten Kunden dieses Umbausystem testen. Der Firmenchef verwies auch darauf, dass nicht nur der Motor vom Diesel auf Wasserstoff umgestellt wird, sondern das Gesamtsystem entsprechend abgestimmt wird.

In einer eigenen Session konnten Trailerhersteller ihren Beitrag zur Emissionsreduzierung präsentieren. So informierte unter anderem Thore Bakker, Leiter Trailer Solutions & Mobility Services von BPW Bergische Achsen KG, dass Ende 2022 eine Twin-Power-Achse für E-Nutzfahrzeuge von 18 bis 26 Tonnen auf den Markt kommen werde. Auch die Bernhard Krone Holding SE & Co. KG entwickelte gemeinsam mit der Trailer Dynamics GmbH ein E-Achsenprojekt. Und ebenso leistet die Schmitz Cargobull Ag einen Trailerbeitrag für nachhaltigen Transport.

Die Kongresstage machten deutlich, dass sich in der gesamten Nutzfahrzeugbranche der Trend zur fossilfreien Antriebstechnologie nicht mehr aufhalten lässt. Noch sind die endgültigen Weichen nicht gestellt. Während einige auf batterieelektrische Lösungen setzen, favorisieren andere den Wasserstoff. Doch bei allem Branchenengagement wurde auch klar: Der Weg zu jedem dieser Ziele ist noch lang. Aber was für den allgemeinen Gütertransport gilt, ist für den speziellen Schwertransport noch lange nicht praktikabel. Dafür bedarf es noch größere Kraftanstrengungen in der alternativen Kraftstoff- und Infrastrukturentwicklung.

Selbst unter den aktuellen Gesichtspunkten für die „leichteren“ Nutzfahrzeuge sind noch viele Details ungeklärt. So gibt es beispielsweise in ganz Europa bisher keine einzige Tankstelle, an der mit 700 bar ein Wasserstoffmobil innerhalb von 15 Minuten aufgefüllt werden kann. Und während einer der Podiumsdiskussionen verwies ein Kongressteilnehmer aus dem Auditorium darauf, dass es insgesamt an der notwendigen Energie für diese Antriebstechnologie mangle „und die EU hat keinen Plan, wo diese Energie herkommt. Da ist die Infrastruktur nur die halbe Wahrheit. Wie erzeugen wir grüne Energie? Wir wissen es nicht!“, sprach er aus, was viele zu dieser Thematik denken. Sein berechtigter Einwand konnte oder wollte keiner der Referenten beantworten. Nur Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Spedition und Logistik (DSLVL), stimmte zu: „Wir haben uns schon vor 15 Jahren gefragt, wo kommt die Energie her.“ Bis heute ist dieser Punkt ungeklärt – und wurde auch auf dem Kongress nicht angesprochen.

Dass die hiesige Transportbranche unter den gegenwärtigen Kraftstoffpreisen weiter leiden muss, macht die Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der CDU/CSU-Fraktion deutlich. Demnach gibt es auch künftig keinen Gewerbediesel, weil dies gegen das Europarecht verstoßen würde. Da bleibt nur der Blick nach vorn in eine alternative Antriebszukunft, die teuer erkauft, dann aber hoffentlich effizient ist. Nur wahre Schwerlasttransporteure müssen sich noch etwas länger gedulden.