

Miete all-inclusive.



www.manrental.eu

MAN | Financial Services

# Transport

DIE ZEITUNG FÜR DEN GÜTERVERKEHR

Nr. 23-24 | 16. Dezember 2016 | 26. Jhg. | HUSS-VERLAG GmbH | www.transport.de

B 11694 D



Die Truckvermieter

0180 411 8 411 \* bfs.tv

Rent a MAN

## Auf der Überholspur

**ALTERNATIVE ANTRIEBE** Eine aktuelle Studie von Deloitte sieht Elektro- und Hybridantriebe bei Lkw in Deutschland in den nächsten zehn Jahren Marktanteile gewinnen. Für die deutsche Transportbranche wird ein massives Sterben von Kleinst- und Kleinunternehmen vorhergesagt

Ein Ergebnis der aktuellen Global Truck Study 2016 „Lkw-Märkte im Umbruch“ des Beratungsunternehmens Deloitte: alternative Antriebe wechseln von der Kriech- auf die Überholspur. In Deutschland werden in zehn Jahren immerhin 13 Prozent der Nutzfahrzeug-Neuzulassungen über alternative Antriebe verfügen.

„OEMs müssen neue Ansätze für den Lieferverkehr in Ballungsgebieten und Telematik-Lösungen für mehr Effizienz und Nachhaltigkeit entwickeln, um die sinkenden Absatzzahlen auf dem europäischen Markt zu kompensieren. Vor allem neue Antriebskonzepte werden in den kommenden zehn Jahren gefragt sein, um eine Lösung für die aktuell hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen zu ermöglichen“, erklärt Michael Maier, Director Strategy & Operations Automotive bei Deloitte.

So umstritten das Elektroauto im Pkw-Segment noch immer ist, so sicher werden Elektroantriebe und andere Alternativen im Nutzfahrzeugsegment künftig eine entscheidende Rolle spielen, meinen die Au-

toren der Global Truck Study 2016. Zwischen 2016 und 2026 werde sich der Anteil alternativer Antriebe an den jährlichen Verkäufen im mittelschweren Lkw-Segment von etwa einem Prozent (2016) auf knapp über 20 Prozent 2026 erhöhen. Dabei rechtfertigen nicht zuletzt die Kundenerwartungen die entsprechenden Investitionen.

### Sinkende Batteriepreise

Möglich sollen diese Entwicklung die sinkenden Batteriepreise machen. Laut Deloitte-Studie sollen sich die Kosten für die Batterien eines vollelektrischen Lkw bis 2026 mehr als halbieren. Dies entspräche einer Verbilligung von derzeit circa 220 Euro/kWh auf 104 Euro/kWh im Jahre 2026. Gleichzeitig steige die Kapazität bezogen auf das Batteriegewicht in diesem Zeitraum um 70 Prozent. Ein weiterer Treiber für den Absatz vollelektrischer und Hybridfahrzeuge seien strenge-



FOTO: DAMLER

Bei mittelschweren Lkw sollen 2026 rund 20 Prozent der Neuzulassungen mit Elektro- oder Hybridantrieb fahren

re Grenzwerte für Emissionen und Lärm in urbanen Gebieten.

Im Bereich der schweren Lkw werden 2026 nur rund zehn Prozent der Neufahrzeuge alternative Antriebe besitzen. Rein elektrisch betriebene Fahrzeuge werden dabei noch keine Rolle spielen, da für die Langstrecke die Ladeinfrastruktur sowie Batterieleistung auch in zehn Jahren noch nicht weit genug entwickelt sein werden, so die Deloitte-Studie. Mit dem hohen Anteil der Treibstoffkosten an den Gesamtkosten sind bei den schweren Lkw Verbrauchsvorteile entscheidend. Die in der Anschaffung um etwa 30.000 Euro teureren erdgasbetriebenen Fahrzeuge rentieren sich aufgrund ihrer hohen Laufleistungen im Fernverkehr und der Verbrauchsvorteile von bis zu

40 Prozent gegenüber dem Dieselmotor schneller. Dabei muss zwischen CNG (Compressed Natural Gas) und LNG (Liquefied Natural Gas) unterschieden werden. Denn bezogen auf den Energiegehalt ist die Speicherdichte von LNG um den Faktor drei höher als bei CNG.

### Marktkonsolidierung

In Deutschland sieht die Studie noch einen weiteren Trend: Die Marktkonsolidierung im Straßengütertransport werde weiter zügig voranschreiten. Im knallharten Wettbewerb könnten Ein-Mann-Betriebe trotz höchsten persönlichen Einsatzes nicht mit großen Flotten konkurrieren. So sehen es die Berater. Die gestiegenen Anforderungen an Speditionen bezüglich Verfügbarkeit, Ka-

pazität und der Häufigkeit der Streckenbedienung können von kleinen Unternehmen kaum erfüllt werden, während Betreiber großer Flotten ihre Vorteile ausspielen können.

Deshalb werde der Konzentrationsprozess in der Transportlogistikbranche global weiter zunehmen. In den letzten zehn Jahren waren im Jahreschnitt etwa 50 Unternehmensübernahmen in der Transportbranche zu beobachten. Dieser Trend werde sich aufgrund des anhaltenden Margendrucks auch weiter fortsetzen. In Deutschland haben heute 25 Prozent der Flottenbetreiber mehr als 100 Fahrzeuge. Dieser Anteil werde sich auf 35 Prozent erhöhen und den Klein- und Kleinstunternehmen deutlich Marktanteile wegnehmen. tpi

## Schwerwiegende Vorwürfe

**ABGASSKANDAL** Die EU-Kommission beschuldigt Deutschland und weitere Mitgliedstaaten, dass sie keine Sanktionssysteme gegen die Hersteller eingerichtet hätten. Die Bundesregierung widerspricht

Die Europäische Kommission hat ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland und weitere sechs EU-Staaten eingeleitet, weil sie keine Sanktionssysteme eingerichtet haben, die Automobilhersteller von Verstößen gegen Fahrzeugemissionsvorschriften abhalten, oder weil sie solche Sanktionen im Falle von Gesetzesverstößen nicht angewendet haben.

Neben Deutschland geht die Kommission gegen die Tschechische Republik, Griechenland, Litauen, Luxemburg, Spanien und Großbritannien vor. Diese Länder sollen die EU-Typgenehmigungsvorschriften missachtet haben, so der Vorwurf. „Für die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften sind in erster Linie die Automobilhersteller verantwortlich. Die nationalen Behörden in der EU müssen jedoch darüber wachen, dass die Automobilhersteller die Rechtsvorschriften auch tatsächlich einhalten“, sagt Elzbieta Bienkowska, EU-Kommissarin für Binnenmarkt,

Industrie, Unternehmertum und KMU. Die Kommission habe für die Zukunft Vorschläge für eine strengere Aufsicht auf EU-Ebene und ein robusteres Typgenehmigungssystem vorgelegt. Bienkowska: „Wir erwarten, dass das Europäische Parlament und der Rat rasch zu einer Einigung gelangen.“

### Wirksame Sanktionen

Gemäß Artikel 46 der Richtlinie 2007/46/EG und insbesondere Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, die unmittelbar anwendbar ist, müssen die Mitgliedstaaten über wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionssysteme verfügen, um Fahrzeughersteller von Gesetzesverstößen abzuhalten. Wird gegen ein Gesetz verstoßen, beispielsweise durch die Verwendung von Abschalt-einrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, müssen diese Sanktionen verhängt werden. Die Kommission hat nun förmliche Aufforderungsschreiben an die

Tschechische Republik, Litauen und Griechenland geschrieben, weil sie keine solchen Sanktionssysteme in ihren nationalen Rechtsvorschriften eingeführt haben.

Die Kommission leitet außerdem Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland, Luxemburg, Spanien und Großbritannien ein. Es handelt sich dabei um jene Mitgliedstaaten, die Typgenehmigungen für die Volkswagen AG in der EU ausgestellt haben. Ihnen wird vorgeworfen, ihre nationalen Bestimmungen über Sanktionen nicht angewendet zu haben, obwohl Volkswagen verbotene Abschaltprogramme verwendete. Darüber hinaus vertritt die Kommission die Auffassung, dass Deutschland und Großbritannien das Gesetz gebrochen haben, indem sie sich nach Aufforderung durch die Kommission weigerten, alle in ihren nationalen Untersuchungen gesammelten Informationen offenzulegen, die potenzielle Unregelmäßigkeiten bei den Emissionen von

Stickoxid (NO<sub>x</sub>) bei Fahrzeugen des Volkswagen-Konzerns und anderer Hersteller in ihrem Hoheitsgebiet betreffen. Die Mitgliedstaaten haben zwei Monate Zeit, um auf die Schreiben der Kommission zu reagieren.

### Bund weist Kritik zurück

Die Bundesregierung kritisierte die Entscheidung aus Brüssel harsch. Deutschland habe als einziges Land in Europa einen umfassenden Katalog mit Sofortmaßnahmen gegen unzulässige Abschalt-einrichtungen umgesetzt, sagte ein Sprecher gegenüber der Süddeutschen Zeitung. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) ging zur Gegenoffensive über und forderte Brüssel dazu auf, die EU-Richtlinien gegen den Abgasbetrug zu verschärfen. Ziel solle es sein, die Ausnahmen massiv einzuschränken, die sich mit dem Argument „Motorschutz“ begründen ließen, zitiert die Süddeutsche Zeitung das Ministerium. jr/tbu

### Themen in dieser Ausgabe

#### Platooning

Ein Gemeinschaftsprojekt von Schenker und MAN soll die ersten vernetzten Kolonnen auf die Straße bringen.

Seite 4

#### Hamburg

Smile heißt das Projekt, das auf der letzten Meile innovative Lösungen vorwärts bringen soll.

Seite 7

Anzeige

www.cargobull.com

**Europa.Netz.**  
1.200 auditierte Service-Partner.



SCHMITZ CARGOBULL  
The Trailer Company.

#### Österreich

Das neue Terminal Wien Süd soll als große Cargo-Drehscheibe die City-Logistik in der Hauptstadt stärken.

Seite 9

### Transport TEST

#### Renault T 460

Die Fahrleistungen des bestof9.eu-Testflottenfahrzeugs stimmen. Gewöhnungsbedürftig hingegen ist die Fahrerkabine

Seite 13

#### Verteilerverkehr

Mit einem Elektro-Lkw liefert die Allgäuer Spedition Max Müller Stückgut aus. E-Force One hat den 18-Tonner umgebaut.

Seite 16

#### Verladetechnik

Wie sich mit guter Technik Schweres einfach heben lässt.

Seite 18

#### Transport-Jubiläum

Seit einem Vierteljahrhundert verfolgt die Zeitung Transport die Trends der Branche und bleibt dabei immer am Puls der Zeit.

Seite 20

Anzeige

Weniger Reklame

langendorf.de/nutzen

MEHR NUTZEN!

Hier bitte Adress-Etikett einkleben!



GREIHING TRUCKS & TRAILERS  
Eine Marke der Rudolf Greiwing-Gruppe

Flexibilität hoch schalten.

www.greiwing.com  
Freecall: 0800 - 01 00010

