

DAIMLER

Rede

Martin Daum

Vorstandsmitglied der Daimler AG, verantwortlich für Lkw & Busse

„Der Weg zu CO2-neutralem Transport“

Deutscher Logistik-Kongress

25. Oktober 2019, Berlin

Sperrfrist: 25. Oktober 2019, 11:30 Uhr

- Es gilt das gesprochene Wort -

Meine Damen und Herren, der Mensch neigt ja dazu, überall und jederzeit vor allem Probleme zu sehen – ich möchte deshalb bewusst mit einer positiven Botschaft beginnen: Wir können alle sehr stolz sein auf das, was wir tun: Wir alle - Sie alle - machen einen sehr wichtigen Job und Sie machen ihn richtig gut. Ich weiß natürlich, dass Sie ein sehr breites Spektrum an Unternehmen und Organisationen aus den Bereichen Industrie, Handel und Dienstleistungen vertreten. Aber es gibt ein verbindendes Element, nämlich Transport und Logistik – und ich übertreibe nicht, wenn ich sage: Transport und Logistik halten die Welt in Bewegung. Transport und Logistik haben den Wohlstand von Milliarden Menschen rund um den Globus überhaupt erst möglich gemacht.

Und wenn wir nach vorne schauen, bin ich überzeugt, dass es genau so weitergeht. Die Arbeitsteilung wird weiter voranschreiten. Das Welt-Bruttosozialprodukt wird weiterwachsen. Und damit können noch mehr Menschen einen Weg aus der Armut finden.

Unterm Strich heißt das für uns: das weltweite Transportvolumen wird weiter ansteigen. Schon jetzt bewegt unsere Industrie in den OECD-Ländern, in China und in Indien rund 15 Billionen Tonnen-Kilometer pro Jahr – eine Zahl mit 14 Stellen. Dieses Volumen wird sich zwischen 2015 und 2050 aller Voraussicht nach mehr als verdoppeln. Lkw werden morgen also noch weitaus mehr gebraucht werden als gestern und heute. Sie sehen: Unsere Branche ist unglaublich erfolgreich. Und genau dieser Erfolg - unsere immer noch weiter steigende Bedeutung als Rückgrat von Wirtschaft und Gesellschaft – ist gleichzeitig auch unsere zentrale Herausforderung.

Es liegt auf der Hand, dass Transport in dieser Dimension mit den bisherigen Technologien - vor allem beim Antrieb - nicht nachhaltig funktionieren kann. Und wir müssen uns darüber im Klaren sein, dass dies unabsehbare Konsequenzen haben kann. Was meine ich damit? Vor ein paar Wochen stand Houston unter Wasser. Ich weiß nicht, ob Sie diese Bilder gesehen haben, denn bei uns hier in Europa war das kein großes Thema und die Amerikaner sind sehr pragmatisch damit umgegangen. Aber stellen Sie sich nur mal für einen Moment vor, was passiert wäre, wenn nicht Houston derart überflutet worden wäre, sondern eine Großstadt hier bei uns in der Nähe - Hamburg zum Beispiel. Ein solches Ereignis direkt bei uns vor der Haustür kann ein Fukushima-Moment sein – was die Betroffenheit angeht, und auch was die Konsequenzen angeht. Soll heißen: Extreme Klima-Ereignisse wie jetzt in Houston - oder vor ein paar Jahren beispielsweise in New Orleans - sind ein echter Weckruf.

Für mich steht deshalb außer Frage: Wir müssen die Vereinbarungen des Pariser Klimaabkommens erfüllen - und unsere Branche muss ihren Beitrag dazu leisten. Es ist schließlich unser Ansporn und unsere Verantwortung, die Welt auch in den nächsten 120 Jahren zu bewegen. Wir müssen also handeln – und zwar jetzt. Wir dürfen nicht im „Weiter so“ verharren, auf weiteren regulatorischen Druck warten und uns in eine Ecke treiben lassen. Es geht darum, den Transport und die Logistik zu dekarbonisieren - und wir müssen hier selbst die Initiative ergreifen.

Vielleicht klingt es für Sie im ersten Moment etwas pathetisch, aber wir müssen die Dekarbonisierung des Transports als Mondmission begreifen. Als die Mondmission unserer Branche. Die Apollo-Mission hat sich neulich ja zum 50. Mal gejährt - und wir alle wissen, wie ambitioniert das Ziel war, das John F. Kennedy vorgegeben hatte. Es war so ambitioniert, dass es unerreichbar schien. Aber wir alle wissen auch, wie die Geschichte ausging: mit einem Happy End. 1969 machte Neil Armstrong wie angekündigt seinen „riesigen Sprung für die Menschheit“ und betrat den Mond.

Fragt sich: Wie wurde das scheinbar Unmögliche möglich? Zu einer vollständigen Antwort gehören natürlich ganz viele Dinge – eines war aus meiner Sicht aber entscheidend: die richtige Haltung. Das Apollo-Team hat nicht gesagt, was alles nicht geht, weil es zu schwierig ist. Das Apollo-Team hat sich nicht gegen das Ziel gewehrt - es hat sich das Ziel zu eigen gemacht und dann konsequent von diesem Ziel her gearbeitet und alles zusammengebracht, was notwendig war, um dieses Ziel zu erreichen.

Genau diese Haltung brauchen wir nun auch bei der Dekarbonisierung des Transports. Ich weiß, das sagt sich leicht, bringt in der Praxis aber schwerwiegende, langfristige Entscheidungen und einen

hohen Ressourceneinsatz mit sich. Ich bin deshalb ganz offen: Auch bei Daimler Trucks mussten wir um diese Haltung erstmal ringen. Wir haben uns dazu sehr intensiv und durchaus auch kontrovers ausgetauscht. Am Ende aber stand bei uns ein klarer und sehr bewusster Entschluss: Wir nehmen diese Mission an und machen sie zu unserer Mission. Wir gehen hier voran und gestalten die Zukunft des CO₂-neutralen Straßengüterverkehrs.

Das bedeutet konkret, dass wir das Zieldatum der europäischen Politik als Ausgangspunkt nehmen. Bis 2050 soll die europäische Wirtschaft klimaneutral sein, und bis 2050 wollen - und müssen - wir deshalb auch einen CO₂-neutralen Transport erreichen. Das ist die Mission, die wir uns vorgenommen haben. Es ist das Ziel, von dem aus wir rückwärts rechnen.

Ich möchte heute darlegen, worauf es unserer Überzeugung nach ankommt, um dieses Ziel zu erreichen, das nicht etwa in ferner Zukunft liegt, sondern nur zwei Modell-Zyklen entfernt ist. Drei Fakten werden für eine erfolgreiche Mission entscheidend sein: ein attraktives Angebot an CO₂-neutralen Lkw, die Kosten von CO₂-neutralen Lkw und schließlich die Maßnahmen seitens der Politik, um CO₂-neutrale Lkw wirtschaftlich - und damit wettbewerbsfähig - zu machen.

Ich beginne mit den Fahrzeugen. Hier ist unsere klare Botschaft: Wir werden als Daimler Trucks in den kommenden Jahren ein Portfolio aus attraktiven CO₂-neutralen Lkw anbieten. Es ist unsere Ambition, dass bis 2039 alle unsere Neufahrzeuge in Europa „tank-to-wheel“ - also im Fahrbetrieb - CO₂-neutral sein sollen.

Sie fragen sich jetzt vielleicht, weshalb wir ausgerechnet das Jahr 2039 anstreben? Nun, dieses Jahr hat sich ergeben, indem wir vom Zieldatum einer CO₂-neutralen Gesellschaft aus rückwärts gerechnet haben. Wenn im Jahr 2050 sämtliche Lkw, die auf den Straßen unterwegs sind, CO₂-neutral sein sollen und wenn wir unterstellen, dass es ein Jahrzehnt dauert, die Flotten komplett zu erneuern, dann müssen die Neufahrzeuge ab 2039 CO₂-neutral sein. Genau das ist deshalb unser Anspruch und genau darauf arbeiten wir hin.

Die nächste Frage ist nun natürlich: Auf welche Technologien setzen wir dabei? Mit welchen Antrieben wollen wir das erreichen? Zu herkömmlichem Diesel gibt es grundsätzlich ja mehrere Alternativen: Batterie, Wasserstoff und Erdgas. All diese Technologien haben wir uns intensiv angeschaut - und letztlich sind wir zu folgender Einschätzung gekommen: Erdgas-Antriebe basieren auf fossilen Brennstoffen und sind auf dem Weg zu einem CO₂-neutralen Transport deshalb allenfalls eine Übergangstechnologie. Und zwar eine teure Übergangstechnologie. Wir werden sie deshalb nicht weiterverfolgen. Weshalb, meine Damen und Herren, sollten wir - und viele von Ihnen - viel Geld für etwas ausgeben, das keine langfristige Zukunft hat, wenn wir dieses Geld an anderer Stelle für tatsächlich zielführende Technologien sehr gut gebrauchen können?

Wirklich CO₂-neutraler Transport - damit verrate ich kein Geheimnis - funktioniert nur auf der Basis von CO₂-neutralen Antrieben, und damit sind wir bei elektrischen Batterien und Wasserstoff. Wir sind überzeugt, dass beide Technologien nebeneinander existieren und sich sehr gut ergänzen werden. Welche Technologie für welchen Einsatzzweck geeigneter ist, werden letztlich die Gesamtbetriebskosten entscheiden.

In batterie-elektrische und in wasserstoff-basierte Antriebe werden wir in den kommenden Jahren erheblich investieren und ein breites Angebot an Fahrzeugen aufbauen. Dabei wollen wir eng mit unseren Kunden zusammenarbeiten - und viele Kunden sind heute ja hier. Ich möchte Sie deshalb ermuntern, dass wir uns hier eng austauschen, denn wir wollen Ihre Anforderungen an diese neuen Technologien möglichst früh sehr genau verstehen.

Was den Zeitplan angeht, so werden wir beim Batterie-Antrieb schon im Jahr 2022 - also in gut zwei Jahren - so weit sein, dass wir in allen Kernregionen Serienfahrzeuge anbieten können. Wir sind in allen Regionen längst dabei, entsprechende Fahrzeuge zu entwickeln und auszurollen. Dabei behalten wir all die von unseren Kunden hochgeschätzten Eigenschaften unserer Produkte bei und

überführen sie lediglich in die neue Antriebsart. Wir erfinden deshalb auch keine völlig neuen Produktnamen, sondern setzen vor unsere etablierten Marken einfach ein „e“. Unseren Mercedes-Benz eActros sowie unsere Freightliner-Lkw eM2 und eCascadia erproben wir derzeit als Innovationsflotte. Unseren FUSO eCanter produzieren wir bereits in Kleinserie - und unseren Stadtbus Mercedes-Benz eCitaro fertigen wir sogar schon in Großserie.

Wenn wir nun zum Wasserstoff kommen, so ist bei diesem Energieträger – wie Sie alle wissen – noch deutlich mehr Pionierarbeit zu leisten. Hier wollen wir bis Ende der 2020er Jahre so weit sein, dass wir wasserstoff-getriebene Serienfahrzeuge liefern können. Erste Versuchsfahrzeuge, mit denen wir Praxiserfahrung sammeln wollen, werden wir natürlich schon deutlich früher vorstellen. Erst vorgestern hatte der Brennstoffzellen-Prototyp Vision F-Cell unserer Marke FUSO seine Weltpremiere auf der Tokyo Motor Show in Japan.

Alles in allem bedeutet das, dass wir den Nicht-Diesel-Anteil an unseren Lkw in den kommenden Jahren sukzessive erhöhen werden. Wir werden in allen Marktsegmenten CO₂-neutrale Lkw anbieten, die für unsere Kunden attraktiv sein werden: Unsere Serienfahrzeuge der nächsten Generation werden, egal ob batterie-elektrisch oder wasserstoff-getrieben, über eine Langlebigkeit und über Reichweiten verfügen, mit denen unsere Kunden vernünftig arbeiten können.

Das ist nicht einfach, aber dies ist unsere ureigene Aufgabe als Hersteller und wir werden sie erfüllen. Von einigen exotischen Anwendungen einmal abgesehen – einem Unimog zur Waldbrand-Bekämpfung beispielsweise oder einem Superschwerlasttransporter bis 250 Tonnen –, setzen wir also alles daran, dass wir den Diesel-Motor ab 2039 in Europa nicht mehr brauchen.

Hundertprozentig festlegen können wir hier uns allerdings nicht. Warum? Ganz einfach: Weil wir alle wissen, dass die Technik nur das eine ist. CO₂-neutrale Fahrzeuge müssen nicht nur technisch funktionieren – sie müssen auch wirtschaftlich funktionieren. Die Kosten werden entscheidend dafür sein, wie schnell sich CO₂-neutrale Fahrzeuge auf dem Markt durchsetzen.

Das bringt mich zum zweiten zentralen Fakt auf dem Weg zu einem nachhaltigen Transport: Auch 2040 werden die Anschaffungs- und Gesamtbetriebskosten von batterie- oder wasserstoffgetriebenen Lkw aller Voraussicht nach noch höher sein als bei Diesel-Lkw.

Meine Damen und Herren, ich werde häufig gefragt, ob wir bei lokal emissionsfreien Antrieben nicht zu spät dran sind. Ob wir hier nicht schon viel früher und viel entschlossener hätten investieren sollen. Aber ich sage Ihnen ganz ehrlich: Ich konnte solche Projekte bis vor einigen Jahren nicht freigeben, weil dafür überhaupt kein Geschäftsmodell absehbar war. Es hat sich hier keinerlei Marktchance abgezeichnet, denn es wäre für unsere Kunden völlig unwirtschaftlich gewesen, in solche Lkw zu investieren.

Tatsache ist: Auch heute - und auch in den kommenden Jahren - sind CO₂-neutrale Lkw noch nicht wettbewerbsfähig. Trotzdem investieren wir in diese Technologien nun ganz erhebliche Beträge. Wir tun das, weil wir wie gesagt vom Ziel eines CO₂-neutralen Transports im Jahr 2050 herdenken – und demnach müssen wir jetzt einfach loslaufen. Damit wollen wir dann auch die Dynamik erzeugen, die es braucht, um aus CO₂-neutralen Lkw ein Geschäftsmodell zu machen.

Natürlich ist es unser unternehmerischer Anspruch, dass wir in puncto Kosten gerade auch als großer Hersteller in den kommenden Jahren noch einiges erreichen. Beispielsweise haben wir alle weltweiten Aktivitäten für unsere eTrucks und eBusse in einer Organisation gebündelt. So erzielen wir wichtige Skaleneffekte - in der Entwicklung ebenso wie beispielsweise beim Einkauf von Batterien.

Trotz aller Anstrengungen auf Herstellerseite, bei den Kosten in den nächsten Jahren voranzukommen, möchte ich eines aber deutlich sagen: Wenn fossile Kraftstoffe weiterhin

vergleichsweise günstig bleiben, werden diese Fortschritte nicht ausreichen, um CO₂-neutrale Lkw wirtschaftlich wettbewerbsfähig zu machen. Das heißt: CO₂-neutrale Lkw werden kein Selbstläufer sein. Dieser Markt wird nicht einfach so entstehen - er muss gemacht werden.

Das bringt mich zu meinem dritten und letzten Punkt: Um CO₂-neutrale Lkw wirklich wettbewerbsfähig zu machen, brauchen wir staatliche Lenkungsmaßnahmen. Die Maßgabe muss sein: CO₂-neutraler Transport darf - gemessen in Cent pro Kilometer - nicht mehr kosten als Diesel-basierter Transport. Das ist die Voraussetzung dafür, dass unsere Kunden überhaupt in der Lage sind, nachhaltige Fahrzeuge der nächsten Generation in großer Zahl zu kaufen. Denn unsere Kunden können nur dann in batterie- oder wasserstoffgetriebene Fahrzeuge investieren, wenn sie dadurch Vorteile haben - oder zumindest keine Nachteile. Sie müssen damit erfolgreich wirtschaften können.

Die Kostennachteile von CO₂-neutralen Lkw gegenüber herkömmlichen Diesel-Modellen müssen deshalb ausgeglichen werden - und ich appelliere an die Politik, diesen Ausgleich über geeignete Initiativen herbeizuführen. In Europa beispielsweise wäre es dringend geboten, die Maut an den CO₂-Ausstoß von Lkw zu koppeln und lokal emissionsfreie Lkw dabei gegenüber herkömmlichen Lkw signifikant besser zu stellen.

Eine weitere ordnungspolitische Aufgabe ist der Aufbau der notwendigen Infrastruktur: Klar ist, dass die Transport-Unternehmer unter Ihnen batterie-elektrische und wasserstoff-betriebene Lkw nur einsetzen können, wenn flächendeckend eine Lade-Infrastruktur mit ausreichender Kapazität vorhanden ist. Beim Aufbau solcher Ladepunkte muss die Politik eine Anschubhilfe leisten - und zwar konzeptionell und finanziell.

Wichtig ist dabei, dass wir die Infrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge auslegen - also beispielsweise nicht nur für gasförmigen, sondern auch für flüssigen Wasserstoff. Gerade beim Erarbeiten weltweiter Standards für den Transport und das Tanken von Wasserstoff kann Europa eine Führungsrolle einnehmen. Und wichtig ist auch, dass wir den Begriff Infrastruktur nicht zu eng fassen: bei den Rahmenbedingungen, die für einen CO₂-neutralen Transport nötig sind, geht es beispielsweise auch um einheitliche Zulassungsregularien.

Der Klimaschutzplan der Großen Koalition ist ein guter erster Aufsatzpunkt, der nun schnell umgesetzt werden sollte. Wir sind gerne bereit, uns hier einzubringen und gemeinsam mit Ihnen und anderen Gleichgesinnten dazu beizutragen, dass es bei der Infrastruktur vorangeht. Ich kann Sie deshalb nur ermutigen: Überlegen Sie sich für Ihre ganz konkrete Situation, welche Rahmenbedingungen Sie brauchen, um ihre Transportaufgabe künftig auch mit CO₂-neutralen Lkw erledigen zu können.

Denken Sie von diesem Ziel her und suchen Sie sich dann Verbündete, um dieses Ziel zu erreichen. Gehen Sie beispielsweise auf Ihre Verbände und die Abgeordneten in Ihrer Region zu. Legen Sie möglichst genau dar, was notwendig ist - also wo zum Beispiel welche Ladepunkte mit welchen Kapazitäten vorhanden sein müssen -, und besprechen Sie, wie sich das verwirklichen lässt. Auch wir bei Daimler Trucks führen solche Gespräche - und deshalb weiß ich sehr genau, dass diese Gespräche oft nicht einfach sind. Aber gerade deshalb müssen wir sie jetzt dringend anstoßen.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich abschließend zusammenfassen: Einen CO₂-neutralen Transport können wir nur im breiten Schulterschluss erreichen. Denn wir müssen den Umstieg nicht nur technisch hinbekommen, mit attraktiven Fahrzeugen. Wir müssen ihn auch wirtschaftlich hinbekommen. Und dafür brauchen wir die richtigen Rahmenbedingungen, die die Kostennachteile von CO₂-neutralen Lkw ausgleichen.

Die Transportwende ist also alles andere als einfach - ich denke, da sind wir uns alle einig. Aber das ist eben kein Grund, sie nicht anzugehen. Im Gegenteil: Genau deshalb müssen wir die

Dekarbonisierung des Transports umso entschlossener angehen. Wir müssen sie als die Mondmission unserer Branche begreifen, die nicht nur absolut notwendig ist, sondern auch voller unternehmerischer Chancen steckt, und bei der wir keine Zeit verlieren dürfen. Die Mathematik ist ganz einfach: Um den Transport bis 2050, CO₂-neutral zu machen, haben wir jetzt noch 30 Jahre. Wenn wir zwei Jahre tatenlos verstreichen lassen, haben wir nur noch 28 Jahre.

Lassen Sie uns – getreu dem Motto dieses Kongresses – deshalb *mutig machen*. Je eher desto besser. Lassen Sie uns gemeinsam darangehen, die Raketen und die Rampen zu bauen, die wir brauchen, um unsere Mission zu erfüllen.

Zu einer ehrlichen Bestandsaufnahme gehört freilich auch, dass all dies zu steigenden Preisen führen wird. Der Umstieg auf CO₂-neutrale Antriebe wird den Transport und die Logistik zwangsläufig verteuern - und damit auch Waren aller Art. Darauf müssen wir uns alle einstellen – als Industrie, aber auch als Gesellschaft. Das ist der Preis für eine gute Zukunft - und wer sagt, diese sei umsonst zu haben, der führt in die Irre.

Vielleicht tröstet uns mit Blick auf diese Mehrausgaben ein letzter Gedanke: Stellen wir uns doch einmal für einen Moment vor, dass wir schon in einer Welt mit sauberem batterie-elektrischem und wasserstoff-basiertem Transport leben würden. Wenn dann jemand versuchen würde, uns von einem Wunderkraftstoff zu überzeugen, der zwar eine extrem hohe Energiedichte aufweist, aber leider schon auf dem Weg von der Quelle zum Tank die Umwelt schädigt, wenn irgendetwas schiefgeht, und beim Verbrennen langfristig das Klima ruiniert - wie würden wir wohl reagieren? Würden wir wirklich umsteigen, nur weil dieser Wunderkraftstoff günstiger ist?

Vielen Dank!