

# DAIMLER

Rede

**Dr. Wolfgang Bernhard,**

Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für Daimler Trucks & Buses:

**„Wir erleben eine Zeit des Umbruchs –  
Politik und Industrie müssen gemeinsam handeln!“**

32. Deutscher Logistik-Kongress.

Berlin, 28. Oktober 2015.

**SPERRFRIST: 28. OKTOBER 2015, 10:15 Uhr.**

- Es gilt das gesprochene Wort -

Sehr geehrter Herr Prof. Dr. Klinkner, meine sehr geehrten Damen und Herren, es freut mich sehr, heute hier bei Ihnen zu sein. Meine Damen und Herren, wir erleben eine Zeit des Umbruchs. Wir erleben eine Zeit großer Veränderungen. Wir erleben eine Zeit rasanten technischen Fortschritts. Gerade auch die Welt der Logistik ist mächtig in Bewegung geraten – und so ist das Motto Ihres diesjährigen Kongresses sehr gut gewählt. Alle, die mit Logistik zu tun haben, stehen vor zwei großen Herausforderungen. Und weil sie uns alle betreffen, müssen wir sie auch gemeinsam angehen. Ich meine die beiden Themen Konnektivität und CO<sub>2</sub>.

Lassen Sie mich mit der Konnektivität beginnen. Um die Dimension dieses Themas zu verstehen, genügt eine Beobachtung aus der letzten Zeit. Da hat ein Unternehmen, das wir alle kennen, 3,2 Milliarden Dollar bezahlt. 3,2 Milliarden Dollar – für Informationen zu Temperatur und Luftfeuchtigkeit in Privathaushalten. Das klingt erst einmal nach viel Geld für banale Informationen. Tatsächlich aber erhält Google damit wertvolle Einblicke in die Lebensgewohnheiten der Menschen.

Meine Damen und Herren, das zeigt uns überdeutlich: Daten sind das Gold der digitalen Ära – und wenn solche Milliardensummen bezahlt werden, dann hat der Goldrausch auch schon eingesetzt. Tatsache ist aber auch, dass der Goldrausch noch nicht die ganze Welt erfasst hat. Bislang wurden vor allem Büros und Privathaushalte ans Internet angeschlossen. Die Wege dazwischen, also die mobile Welt der Pkw und Lkw, sind erst wenig angebunden. Da sind noch Claims zu vergeben.

Aber das wird nicht mehr lange so bleiben. Denn der vernetzte Truck ist eine Goldmine. Eine Daten-Goldmine. Das hat zunächst einmal damit zu tun, dass ein moderner Truck gar kein analoger Truck mehr ist – sondern ein digitaler Truck. In einem Mercedes-Benz Actros stecken schon heute 100 Millionen Zeilen Software-Code. Das ist sieben Mal so viel wie in einer Boeing 787. Und 2000 Mal so viel wie in einer iPhone-App. Das digitale Zeitalter hat bei den Lkw also längst begonnen. Ein Lkw erzeugt jede Menge Daten. Entlang des Antriebsstrangs sitzen Sensoren, an den Stoßdämpfern sitzen Sensoren – an den Bremsen, an den Scheinwerfern, an den Achsen, an den Reifen, am Auflieger, an der Ladung und so weiter und so weiter. Etwa 400 High-Tech-Sensoren hat ein Truck insgesamt an Bord.

Die Daten, die da zusammenkommen, können wir schon heute teilweise nutzen und damit die Logistik optimieren. Und daran, meine Damen und Herren, ist ja uns allen gelegen: Wir alle wollen unsere Abläufe immer weiter verbessern und die Logistik-Kosten senken. Bei Lkw-Flotten sollen die Standzeiten und der Verbrauch möglichst niedrig sein – und die Verfügbarkeit möglichst hoch. Was ist heute schon möglich? Nur ein Beispiel: Moderne Telematik-Systeme können erfassen, wie ein Fahrer bremst und beschleunigt. Und sie können analysieren, ob er das auf eine effiziente Art und Weise tut. Spediteure sehen also, für wen ein Fahrertraining sinnvoll ist. Fahrer, die nicht trainiert sind, verbrauchen nämlich gut zehn Prozent mehr Diesel – und Diesel ist der größte Posten bei den Gesamtbetriebskosten eines Lkw.

Ein bisschen was geht also heute schon – jetzt aber steht ein Quantensprung an: der Anschluss des Trucks an die Cloud. Aus dem Truck, wie wir ihn kennen, wird ein vernetzter Truck. Und der eröffnet uns völlig neue Möglichkeiten. Das gilt für alle, die an der Logistik beteiligt sind: Das gilt für Hersteller, für Spediteure, für Werkstätten, für Behörden, für Finanz-Partner und viele mehr. Also so ziemlich für alle, die heute hier sind.

Stellen Sie sich nur vor, was mit Echtzeit-Daten alles möglich wird. Lassen Sie mich Ihre Phantasie ein wenig anregen. Mit ein paar Szenarien, die natürlich nicht genau so eintreten müssen. Die aber klar machen, in welche Richtung es geht. Stellen Sie sich vor, was es für Ihr Geschäft bedeutet, wenn Verschleißteile nie mehr ungeplant ausfallen. Wenn die Kupplung oder die Batterie rechtzeitig das Signal gibt: Jetzt ist es Zeit, mich auszutauschen. Werkstatt-Stopps lassen sich dann so legen, dass sie den Geschäftsablauf nicht stören. Und sie lassen sich so perfekt vorbereiten wie ein Boxen-Stopp bei der Formel 1. Pannen werden damit weitgehend der Vergangenheit angehören. Die Lkw werden noch zuverlässiger.

Nächstes Beispiel. Stellen Sie sich vor, dass künftig keine Lkw-Schlüssel mehr nötig sind. Das mag banal klingen – aber die Spediteure unter Ihnen wissen, was für ein gewaltiger Aufwand heute damit verbunden ist, all diese Schlüssel zu verwalten. Diesen Aufwand können wir uns künftig hoffentlich sparen. Künftig können Fahrer ihre Fahrzeuge ganz einfach mit dem Smartphone entriegeln und starten.

Oder stellen Sie sich vor, was es bedeutet, wenn Sie in Zukunft auf gedruckte Frachtpapiere komplett verzichten können. Wenn Formalitäten wie die Zollabwicklung künftig online erledigt werden. Gute Vorstellung? Ich denke ja.

Und stellen Sie sich jetzt vor, was es bedeutet, wenn Sie nicht nur die genaue Position Ihrer Lkw kennen. Sondern auch noch die genaue Beladung. Und auch noch den genauen Zustand der Güter. Und zwar in Echtzeit – also sehr verlässlich. Ich glaube, wir alle wissen, was das bedeutet: Wir können plötzlich ganz anders planen. Zum Beispiel erfahren wir es rechtzeitig, falls Teile verspätet oder beschädigt eintreffen – und können noch reagieren. Wir können unsere Lagerhaltung also optimieren wie nie zuvor. Wir müssen deutlich weniger Bestände vorhalten – und können das gesparte Geld sinnvoller einsetzen.

Stellen Sie sich vor, was bei Versicherungen möglich wird. Heute gibt es nur einige wenige Standard-Tarife – unabhängig vom Fahrer und seinem Fahrstil. Mit dem vernetzten Truck ändert sich das. Dann können wir nämlich sehr genau erfassen, wie einzelne Fahrer unterwegs sind. Ob sie ein Ausweichmanöver durchführen müssen. Wie oft das ESP eingreifen muss. Wie oft es zu Beinahe-Unfällen kommt. Versicherungen können daraus dann individuelle Risikoprofile ableiten – und passgenaue Tarife. Künftig könnte also gelten: „Pay as you drive“ statt „One size fits all“. Für Speditionen bedeutet das: Trainings, um die Fahrweise und die Risikoklasse zu verbessern, können sich lohnen.

So. Das Beste zum Schluss: Um Ihre Trucks mit all diesen Services auszustatten, müssen die Fahrzeuge nicht eine Sekunde in die Werkstatt. Stellen Sie sich das mal vor. Sie müssen die Trucks dafür überhaupt nicht aus dem laufenden Betrieb herausnehmen. All das, was ich Ihnen gerade erzählt habe, können wir ganz einfach digital aufspielen – als „Flash over the air“. Das geht, während der Lkw bei Ihnen über Nacht auf dem Hof steht. Eine ordentliche Internet-Anbindung ist alles, was wir dafür brauchen.

Meine Damen und Herren, ich denke, diese Schlaglichter zeigen, wohin die Reise geht. Und sie sind nur eine Momentaufnahme. Jede Minute, jede Stunde tun sich weitere Möglichkeiten auf. Zum Beispiel könnten sich Aufbauten wie Kräne oder Kipper künftig einfach per App steuern lassen. Und auch die Mauterfassung könnte künftig einfach und einheitlich laufen – und zwar europaweit. Noch

müssen die Fahrer ja mit einer Vielzahl von Boxen und Vignetten hantieren. Das klingt wie von gestern – und ich bin überzeugt: das ist es auch.

Lassen Sie mich zum Thema Konnektivität zusammenfassen. Erstens: Der vernetzte Truck ist eine Daten-Goldmine. Zweitens: Echtzeit-Daten sind gerade in der Logistik geschäftsentscheidend. Und drittens: Echtzeit-Daten stehen künftig in großer Menge zur Verfügung. Das verändert die Welt der Logistik grundlegend. Es tun sich völlig ungeahnte Möglichkeiten auf. Das Potenzial ist gar nicht abzuschätzen – nicht mal ansatzweise. Fest steht, dass unser Unternehmen auf dem Weg in diese neue Ära als Pionier vorangehen wird. Wir werden diese Zeitenwende aktiv mitgestalten.

Meine Damen und Herren, eines muss ich noch hinzufügen: Um unsere Trucks zu vernetzen, brauchen wir das mobile Internet. Zumindest entlang der Autobahnen muss es lückenlos verfügbar sein. Das ist heute längst nicht der Fall. Die Realität ist leider, dass man auf unseren Autobahnen nicht mal überall telefonieren kann. Das würde man von einer führenden Industrienation im Jahr 2015 nicht erwarten. Und das kann sich eine Industrienation, die führend bleiben will, auch nicht leisten. Politik und Netzbetreiber sind deshalb gefordert, das zügig zu ändern. Sie müssen das Internet an die Straßen bringen. Nur dann können wir es in die Lkw bringen. Mit ihren Teststrecken für autonomes Fahren weisen Bayern und Baden-Württemberg hier den Weg.

Wenn wir ein mobiles Internet flächendeckend hinbekommen, ist das eine Riesenchance für Europa. Mit den Anwendungen, die dann möglich werden, können wir weltweit Vorreiter sein – und die USA in diesem Punkt endlich einmal überflügeln. Dort sind die Zuständigkeiten unter den einzelnen Bundesstaaten sehr zersplittert. Den USA wird es deshalb kaum gelingen, die Highways von Houston bis Manhattan und von Seattle bis Miami durchgängig zu vernetzen. Europa hat bei der Konnektivität also alle Chancen – wir müssen sie nur nutzen!

Kommen wir zu meinem zweiten Thema: CO<sub>2</sub> und Kraftstoff-Effizienz. Was Sie hier auf dieser Folie sehen, ist kein UFO – es ist ein CO<sub>2</sub>-Molekül. Wir haben es nur leicht vergrößert, damit man es besser erkennen kann. Um diese Moleküle geht es. Das Thema CO<sub>2</sub> und Kraftstoff-Effizienz bewegt unsere Branche nicht erst seit gestern, sondern ist für uns schon immer wichtig. Ganz einfach, weil es für unsere Kunden schon immer wichtig ist. Unsere Kunden müssen mit unseren Lkw Geld verdienen – und deshalb müssen unsere Lkw so sparsam wie möglich sein.

In den vergangenen Jahrzehnten haben wir hier schon viel erreicht. Die Lkw-Hersteller haben den Verbrauch pro Tonnen-Kilometer seit 1965 um 60% gesenkt. Und zwar ohne jeden politischen Regulator. Jetzt aber will die EU den CO<sub>2</sub>-Ausstoß beim Straßengüterverkehr gegenüber 2005 um 30 Prozent reduzieren. Für Deutschland sind sogar 40 Prozent in der Diskussion. Bis 2030 soll das erreicht sein. Das sind nur noch 15 Jahre – und die Zeit läuft. Lassen Sie es mich ganz deutlich sagen: Wegducken ist keine Option. Die Politik hat dieses Ziel vorgegeben und das ist nun gesetzt. Wenn wir nicht selbst einen Weg aufzeigen, wie wir dieses Ziel erreichen, dann wird die Politik uns einen Weg vorgeben. Und das könnte ein sehr teurer Weg sein. Einer, der ungeheure Kosten für uns alle bedeutet. Einer, der die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Transportindustrie beschädigt – und auch die Wettbewerbsfähigkeit aller anderen Unternehmen, die Sie heute hier vertreten. Das bedeutet: Es ist jetzt an uns, sinnvolle Lösungen anzubieten, die auch bezahlbar sind. Dazu müssen wir neu denken. Dazu müssen wir ganzheitlich denken.

Das haben wir getan. 2014 haben die europäischen Nutzfahrzeug-Hersteller auf der IAA gemeinsam den integrierten Ansatz vorgestellt. Integrierter Ansatz heißt: Wir müssen die Kräfte bündeln. Es sind alle in der Pflicht, die am Lkw-Transport beteiligt sind: die Hersteller, die Spediteure, die Kraftstoff-Branche, die Politik. Alle Beteiligten müssen das Gesamtsystem Lkw-Transport gemeinsam optimieren. Das bedeutet, dass wir als Lkw-Hersteller natürlich weiter an der Zugmaschine arbeiten. Wir wollen uns hier überhaupt nicht aus der Verantwortung stehlen. Aber man muss eben auch beim Auflieger ansetzen. Und bei den Reifen. Und bei den Kraftstoffen. Und beim Betrieb. Und bei der Infrastruktur. Und bei der Flotten-Erneuerung.

In einem großen Praxistest haben wir gemeinsam mit drei führenden Logistik-Dienstleistern vor wenigen Wochen gezeigt: der integrierte Ansatz funktioniert. Für unseren „Efficiency Run“ haben wir das Gesamtfahrzeug optimiert: Mit Leichtlauf-Reifen, mit einem vorausschauenden Tempomaten und mit Anbauteilen am Auflieger, die den Luftwiderstand reduzieren. Der optimierte Standard-Sattelzug brachte ein starkes Ergebnis: Unsere Fahrzeuge haben eine Einsparung von 12 bis 14 Prozent erreicht. 12 bis 14 Prozent weniger Diesel und CO<sub>2</sub>. Und zwar nicht mit teuren neuen Entwicklungsprojekten. Sondern mit Technik, die es so schon gibt, hier und heute. Nur zum Vergleich: Wir führen gerade einen neuen Lkw-Motor in den Markt ein, bei dem wir mit erheblichem Aufwand nochmal drei Prozent mehr Effizienz rausholen konnten. Wohlgermerkt: Drei Prozent. Keine 12 – und schon gar keine 14. Eines will ich aber hinzufügen: Bei unserem „Efficiency Run“ haben wir ausschließlich im Fernverkehr getestet. Dort haben die Optimierungsmaßnahmen den größten Effekt. Über die gesamte Flotte wären sicher ein paar Prozentpunkte weniger herausgekommen.

In unserem Test haben wir auch untersucht, welche Spar-Potenziale Lang-Lkw bringen. Wir haben einen herkömmlichen Lang-Lkw mit einem herkömmlichen Standard-Sattelzug verglichen – und hier sogar einen Effizienzgewinn von 17 Prozent gemessen. Das passt zu unseren Erfahrungen im Alltag. Wir nutzen Lang-Lkw bei Daimler auch für unsere eigene Logistik. Da reduzieren sie den Diesel-Verbrauch um rund 270.000 Liter pro Jahr. Und die CO<sub>2</sub>-Emissionen um gut 800 Tonnen. Das schaffen die Lang-Lkw auf nur 12 Strecken – großflächiger können wir sie heute noch nicht einsetzen.

Ich denke, es wurde deutlich: Es gibt Lösungen, die der Umwelt und der Wirtschaft nützen. Diese Lösungen senken den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und sind für Sie in Ihrem täglichen Geschäft auch bezahlbar. Um diese Lösungen auf die Straße zu bringen, sind nun alle gefordert – Industrie und Politik. Was muss passieren? Beim Thema Lang-Lkw ist es eigentlich ganz einfach: Die acht Bundesländer, die beim Feldversuch der Bundesregierung bislang noch gar nicht oder nur teilweise mitmachen, müssen ihre Blockadehaltung aufgeben. Diese Blockadehaltung, meine Damen und Herren, ist mir völlig unverständlich. Wer es mit den Klimazielen wirklich ernst meint, der muss den Lang-Lkw einführen. Das ist sofort umsetzbar – und kann ab morgen CO<sub>2</sub> und Diesel sparen und auch noch die Verkehrsdichte reduzieren. Zwei Lang-Lkw ersetzen schließlich drei normale Sattelzüge.

Die Politik ist aber auch bei den anderen Maßnahmen gefordert, die wir getestet haben. Beispielsweise bei den Heckklappen (Flaps), die den Luftwiderstand so deutlich senken. Da haben wir derzeit die bizarre Situation, dass diese Heckklappen zwar in den einzelnen Ländern der EU erlaubt sind. Es ist aber nicht erlaubt, damit die Grenze zu überqueren. Diesen Schildbürgerstreich müssen wir beenden. Glücklicherweise hat die Politik das auch erkannt und ist dabei, das zu ändern.

Selbstverständlich ist auch die Industrie gefordert. Bei den Leichtlauf-Reifen müssen die Hersteller noch besser werden – und zwar beim Material und beim Preis. Und die Auflieger-Hersteller müssen die Aerodynamik-Anbauteile noch robuster hinkriegen.

Meine Damen und Herren, eines möchte ich nochmal betonen: Wir haben mit unserem Praxistest nur einen Teil des integrierten Ansatzes untersucht: das Fahrzeug. Zum Gesamtsystem Lkw-Transport gehört noch viel mehr: Kraftstoffe, Betrieb, Infrastruktur und Flotten-Erneuerung. Da müssen alle Beteiligten ebenfalls ran. Ich will hier nur das Thema Infrastruktur herausgreifen, weil es besonders akut ist. Der beste Lkw nützt nämlich nichts, wenn er im Stau steht. Staus sind schlecht für die Wirtschaft: Experten schätzen die Kosten auf 300 Milliarden Euro pro Jahr – das entspricht dem Volumen des Bundeshaushalts. Und Staus sind auch schlecht für die Umwelt: Wenn ein Lkw pro Kilometer einmal anhalten muss, verdoppelt das den Diesel-Verbrauch und damit den CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Um es auf den Punkt zu bringen: Dauer-Engpässe sind nichts anderes als gewaltige CO<sub>2</sub>-Generatoren. Und diese CO<sub>2</sub>-Generatoren müssen wir dringend abstellen. Die Schiersteiner Brücke über den Rhein, die nun für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen gesperrt ist, ist dafür nur ein Beispiel.

Hier ist die Politik gefordert. Sie muss in die Infrastruktur investieren und Deutschland fit machen für die Zukunft. Nur mit einer leistungsfähigen Infrastruktur kann die deutsche Industrie auch künftig erfolgreich bleiben. Das Geld für Investitionen ist eigentlich da – ich sage „eigentlich“, weil es leider immer wieder aus dem Verkehrsplan abgezogen wird. Das darf nicht sein. Und es darf auch nicht sein, dass die Einnahmen, die nun durch die Ausweitung der Mautpflicht hereinkommen, anderweitig verwendet werden. Diese Mittel müssen vollständig in den Ausbau von Straßen und Brücken fließen. Wichtig ist, dass dieser Ausbau mit Beton und Asphalt erfolgt – aber auch mit High-Tech. Vor allem die Autobahnen müssen wir für die Konnektivität ausrüsten. Mit intelligenten Systemen entlang unserer Straßen können wir den Verkehrsfluss deutlich verbessern – und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß senken.

Damit schließt sich der Kreis. Meine Damen und Herren, Sie sehen: Konnektivität und CO<sub>2</sub>, die beiden Herausforderungen, die ich Ihnen heute präsentiert habe, hängen auch ganz unmittelbar miteinander zusammen.

Lassen Sie mich abschließend zusammenfassen. Wir leben in einer Zeit des Umbruchs. Die Themen Konnektivität und CO<sub>2</sub> versetzen die Welt der Logistik mächtig in Bewegung. In einer solchen Zeitenwende ist eines wichtiger denn je: Dass sich Industrie und Politik einbringen. Dass Industrie und Politik engagiert zusammenarbeiten. Dass sie auf ein gemeinsames Ziel hinarbeiten. Ich glaube, dass uns das gelingt. Und ich glaube deshalb auch, dass wir die Herausforderungen nicht nur meistern können, sondern dass wir sie gut meistern können. Beide Themen – Konnektivität und CO<sub>2</sub> – bieten mehr Chancen als Risiken. Wir müssen es nur richtig angehen. Die Truck-Industrie will und wird hier eine sehr konstruktive Rolle spielen. Ich wünsche Ihnen allen einen guten Kongress und viele interessante Gespräche. Herzlichen Dank!