

Gabriel: Mit der neuen Norm Euro 6 werden Lkw zukünftig deutlich weniger Luftschadstoffe emittieren. Das ist nicht nur gut für die Umwelt, sondern wird auch zu einem besseren Image des Straßengüterverkehrs beitragen. Die Grenzwerte für Partikel sinken gegenüber Euro 5 um 66 Prozent auf 10 mg/kWh und bei Stickoxiden sogar um 80 Prozent auf 400 mg/kWh. Zudem wird mit Euro 6 ein Grenzwert für die Partikelanzahl eingeführt. Darüber hinaus werden anspruchsvolle Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen, an On-Board-Diagnose(OBD)-Systeme sowie an die Überwachung von Fahrzeugen im Felde definiert. Die neue Abgasstufe Euro 6 wird ab Ende des Jahres 2012 für die Typzulassung und ab Ende 2013 für alle Neufahrzeuge verpflichtend.

Ein anderer Weg, alte Nutzfahrzeuge von der Straße zu bekommen, wäre die Einführung einer Abwrack-Prämie für Lkw. Ist eine solche Prämie vorstellbar?

Gabriel: Die Umweltprämie für Pkw hat sich, gemessen an unseren Zielen, den Nachfrageeinbruch in der Automobilindustrie zu überwinden und damit zur Sicherung von Arbeitsplätzen beizutragen, als großer Erfolg erwiesen. Aus wirtschaftspolitischen Gründen gilt es, Subventionen zu Gunsten einer Branche nur in begründeten Ausnahmefällen zu gewähren. Das Bundeskabinett hat beim Beschluss zur Aufstockung der Umweltprämie darauf verzichtet, diese auf Nutzfahrzeuge auszuweiten.

Auch wenn der Dieselmotor vorerst nicht aus dem Lkw wegzudenken ist, gibt es inzwischen zahlreiche Antriebsalternativen wie Gasmotoren, Hybridantriebe oder die Brennstoffzelle. Deren Entwicklung ist kostspielig und vor den gegenwärtigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen von den Herstellern allein kaum zu stemmen. Welchen Beitrag kann die Bundesregierung hier leisten?

Gabriel: Der Dieselmotor wird auch auf absehbare Zeit der dominierende Antrieb im Lkw bleiben, vor allem dann, wenn hohe Reichweiten wie im Güterfernverkehr gefordert sind. Allerdings beweisen uns die Lkw-Hersteller, dass der Dieselmotor immer noch effizienter werden kann. Der komplexere Hybridantrieb kann seine Stärke vor allem im städtischen Lieferverkehr und beim Linienbusverkehr ausspielen. Daher fördert die Bundesregierung im Rahmen des dritten Verkehrsforschungsprogramms sowie des zweiten Konjunkturpaketes die Entwicklung von Hybrid-Antrieben bei Lieferfahrzeugen und Bussen. Darüber hinaus bereitet mein Haus ein Förderprogramm für die Anschaffung von Diesel-Hybrid-Bussen vor.

Auf Ihre Fitness haben wir keinen Einfluss.

Aber darauf, dass Sie in Bewegung bleiben.



Überall in Fahrzeugen, wo Kraft mittels Gelenkwellen in Bewegung umgewandelt werden muss, sind wir zuhause. Als einer der weltweit führenden Erstausrüster in der Antriebstechnik. Und mit einem europaweiten Netz an Servicestützpunkten, von wo aus wir Ihnen Neuwellen, Austausch und Sofortreparatur vor Ort innerhalb kürzester Zeit anbieten. An 365 Tagen im Jahr, rund um die Uhr. Für alle Kreuzgelenk- oder Gleichlaufgelenkwellen im Antriebsstrang, für Nebenantriebswellen sowie Doppelgelenkwellen bei allradgetriebenen Fahrzeugen. Mit GKN bleiben Sie in Bewegung. Egal wann, egal wo.
www.gknservice.com