

# **RDA Mitgliederversammlung**

**24. April 2009**

**Rede Hartmut Schick**

**Head of Daimler Buses**

## **Begrüßung**

Meine Damen und Herren,

bereits 1907 gab es für Omnibusse spezifische

Herausforderungen, die nicht zu unterschätzen waren. Damals wurde der erste Omnibus der Linie Künzelsau – Bad Mergentheim noch von wütenden Bauern mit Flinten beschossen, weil ihnen die „Kutsche ohne Pferde“ unheimlich war.

Ich war zwar länger nicht in Bad Mergentheim, aber ich bin sicher: Das hat sich geändert.

Was sich auch geändert hat, sind die Anforderungen die Sie an moderne Reisebusse stellen - und hier spreche ich sicherlich nicht nur für Daimler,

sondern auch für andere Marken, wie Neoplan, MAN, Scania, Volvo usw. – nämlich hohe Standards in Komfort, Sicherheit und Nachhaltigkeit zu bieten. Und diese gilt es heute zu erfüllen, um morgen bestehen zu können.

Ich freue mich, vor Ihnen, dem Bustouristik Verband, und vor der Gütegemeinschaft Bus Komfort sprechen zu dürfen. Diese beiden Verbände vertreten ja schon lange Jahre die Interessen einer sehr wichtigen Branche - und damit natürlich auch im weitesten Sinne unserer Kunden. Der RDA verbindet alle Themen rund um die touristische Gruppenreise – vom Busunternehmen bis hin zur Hotellerie. Und der gbk als Zusammenschluss von Busreiseveranstaltern konnte mit seiner Arbeit und den Gütezeichen sicherlich neue Qualitätsstandards setzen. Ein Thema, das auch wir als Omnibushersteller deutlich in den Mittelpunkt stellen.

Seit November 2008 bin ich nun Chef und Vorsitzender der EvoBus Geschäftsführung und von Daimler Buses und ich kann sagen: Ich fühle mich mit meiner neuen Aufgabe nicht nur sehr wohl, sondern schon wie ein richtiger Bus'ler. Es ist wirklich spannend.

Darüber hinaus kann ich auf eine tolle Mannschaft zurückgreifen, wir haben bei Daimler Buses und EvoBus hoch motivierte Mitarbeiter, die voll auf den Bus konzentriert sind – von der Entwicklung über die Produktion bis in den Vertrieb und Aftersales.

Ich selbst fahre auch ab und zu Bus, um aus Kundensicht das Produkt erleben zu dürfen und beurteilen zu können. – Aber keine Angst, Sie haben damit keinen weiteren Wettbewerber im Süddeutschen Raum erhalten!

Und als ich erst kürzlich mit meinem 18-jährigen Sohn und meiner Frau in einem Setra S411 HD mit Luxus-Clubbestuhlung in den Schwarzwald gefahren bin hat er gesagt: Wir sind ne richtig

coole Familie – was mir gezeigt hat, auch oder gerade Jugendliche können für Bus-Reisen gewonnen werden.

## Einleitung

Meine Damen und Herren, die Finanz- und

Wirtschaftskrise ist sicherlich auch bei dieser Veranstaltung ein zentrales Thema. Dennoch möchte ich versuchen, in meinem Vortrag ohne dieses Wort auszukommen, denn: Vieles wird eingestellt, beendet, reduziert – aber, es wird weiter Bus gefahren, da bin ich mir sicher!

Wir hatten diese Woche Betriebsversammlung – und auch hier war die Krise ein Thema. Ich habe versucht den Mitarbeitern klar zu machen, wo wir stehen und was die nächsten Monate auf uns zukommen wird. Auch wenn es bei uns nicht leicht werden wird – gemeinsam sehen wir auch Chancen, gestärkt aus der Krise hervorzugehen, denn:

Der Bus kann Antworten und Konzepte auf die großen Herausforderungen der Zukunft liefern - und ich

freue mich, dass wir heute über diese Antworten diskutieren können.

## Schwerpunkte Rede

Ich möchte Ihnen gerne darüber berichten, was die „Branche Omnibus“ dafür tut, den Bus im Thema Sicherheit und als ökonomisches und ökologisches Verkehrssystem zu etablieren.

Das heißt:

- 1.) Die Busbranche arbeitet an dem Anspruch, Ihnen die komfortabelsten Busse anzubieten, die Sie nach heutigen Standards erhalten können.
- 2.) Wir sind weiterhin mit aller Macht daran, der „Vision vom unfallfreien Fahren“ näher zu kommen.
- 3.) Wir forcieren die Markteinführung der ökologisch zukunftssträchtigen Fahrzeuge mit Hybrid- und Brennstoffzellenantrieb.

- 4.) Und durch die Verbindung von niedrigen LifeCycle-Kosten, geringem Verbrauch und niedrigstem Schadstoffausstoß werden wir ökonomische Belange der Busbetreiber und ökologische Belange der Umwelt mit einander verbinden. Denn wir sind davon überzeugt: Ökonomie und Ökologie gehören zusammen.

## Komfort

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich mit dem Thema „Komfort“ beginnen. Dies bei Busreisen ein wesentlicher Erfolgsfaktor.

Wir sehen, dass Omnibusreisen immer mehr die Alternative zu kurzen Flugreisen darstellt. Das Komfortangebot eines modernen Reisebusses ist heutzutage deutlich höher, als es in vielen eng bestuhlten Billigfliegern ist. Dazu zählen Komfortsitze bis hin zu Clubsesseln, Klimaanlage in unterschiedlichen Leistungsstufen, Kücheneinrichtungen für Service auf höchstem Niveau oder auch

Fahrwerks- und Geräuschthemen wie die Luftfederung oder neue Motorraumisolationskonzepte. Sie sehen: gegenüber der mit der Flinte beschossenen Buslinie und den Bussen von heute liegen Welten.

Um diesen Vorsprung – der Ihren und unseren Wettbewerbsvorteil sichert – weiter auszubauen, werden wir bei EvoBus Komfort und Individualisierung weiterentwickeln und den Omnibus als attraktives Verkehrsmittel noch stärker ins Bewusstsein zu rücken.

Und wenn ich an dieser Stelle auf unsere Fußball-Nationalmannschaft zu sprechen kommen darf: Auch sie weiß den Komfort unserer Busse zu schätzen. Unsere deutsche Elf fährt innerhalb Deutschlands mit unserem Mercedes-Benz Travego. Und während der Europameisterschaft im letzten Jahr waren alle 16 Teams mit Setra unterwegs. Somit kommen die Spieler nicht nur entspannt, sondern auch sicher zu den Spielen.

Und nicht nur bei unserer National-Elf, sondern auch in Südafrika haben wir für die Fußballweltmeisterschaft ein Angebot abgegeben. Dabei hoffen wir, dass auch dort die FIFA auf die besten und sichersten Busse setzt.

## Sicherheit

Damit bin ich beim nächsten Thema: Sicherheit.

Sicherheit und Omnibus – diese beiden Begriffe gehören untrennbar zusammen.

Darum ist es wichtig ein integrales

Sicherheitskonzept zu entwickeln. Für ein integrales Sicherheitskonzept gilt es, passive Sicherheitsmaßnahmen umzusetzen sowie Technikfeatures zur Unfallvermeidung (Aktive Sicherheit) zu entwickeln. Dazu gehört auch vorausschauendes Fahren. Und die richtige Reaktion in jeder Situation. Das kann man gut trainieren.

In den zurückliegenden Jahren waren wir Innovationsführer bei ESP, Spurassistent, Abstandsregel-Tempomat und anderen aktiven Assistenzsystemen. Wir haben damit Trends gesetzt.

Bei Gesprächen mit vielen Kunden habe ich gelernt, dass Sie alle hier Ihre Verantwortung ganz besonders ernst nehmen – nämlich alles tun, um Fahrgäste möglichst sicher zu transportieren. Und ich betone, dass auch wir alles daran setzen!

Dazu passt: Auf der IAA letztes Jahr haben wir bei Daimler neue, weltweit einmaligen Sicherheitstechniken gezeigt. Der Notbremsassistent „Activ Brake Assist“ hilft aktive Auffahrunfälle zu vermeiden.

Einzigartig ist auch der Front Collision Guard. Dabei handelt es sich um ein neues, passives Sicherheitssystem zum Schutz von Fahrer und Begleiter im Falle eines Frontaufpralls.

Als Technologieführer haben wir den Anspruch, auch weiterhin führend bei aktiver und passiver Sicherheit zu sein. Und wir haben nicht nur den Anspruch, sondern auch die Möglichkeiten: Beginnend mit der Daimler Forschung können wir Technologien von Truck und PKW adaptieren und auf den Bus übertragen. So entstehen Synergien, die uns sicherlich einen deutlichen Wettbewerbsvorsprung verschaffen. Als Bus-Unit alleine könnten wir uns das alles niemals leisten. Hier ist es gut beim Daimler (Stuttgart) bzw. beim Benz (Mannheim) zu sein. → keine Angst, wir sind schon ein Unternehmen, aber die Mannheimer sind und bleiben Benz'ler!

### Alternative Antriebe - Hinführung

Aber nicht nur im Thema „Sicherheit und Komfort“: Auch bei den Maßnahmen zum Umweltschutz schreitet die Busbranche voran. Und so kann sicherlich auch unser Umweltminister ruhigen

Gewissens gemeinsam mit dem rda und gbk empfehlen: Fahren Sie Bus!

Meine Damen und Herren, beim Thema Umwelt denkt jeder sofort an Hybrid und Brennstoffzelle. Jedoch können wir schon weit vorher auch „konventionell“ eine Menge für die Umwelt tun!

Und das sind dann vor allem auch die Themen, die Sie als unsere Kunden im Geldbeutel spüren werden. Erstens sind die Bushersteller dran, kontinuierlich das Gewicht durch Leichtbaumaterialien zu reduzieren. Dies ist auch insbesondere notwendig, weil wir höhere Gewichte durch Euro 6 kompensieren müssen.

Zweitens bietet die EvoBus an, den Fahrer durch Eco-Trainings zu schulen und wie sehr hier Unterschiede zu erzielen sind, sehe ich jeden Tag, wenn meine Kinder – seit 12 Jahren mit Führerschein ausgestattet - mir das Steuer aus der Hand nehmen – wer jedoch spritsparender fährt, verrate ich nicht.

Drittens sind Forscher und Entwickler an der kontinuierlichen Verbesserung der Aerodynamik dran.

Für weitere Schritte benötigen die Bushersteller jedoch die Unterstützung der öffentlichen Hand: Den Tausch der Euro 0 - II Fahrzeuge zu fördern und damit den Kauf neuer, umweltschonender Fahrzeuge zu ermöglichen, würde einen weiteren deutlichen Beitrag zur Umwelt leisten.

Und viertens – und jetzt komme ich erst zu dem weiteren technologischen Schritt: Alternative Antriebe, wie den Hybrid- und Brennstoffzellenbus mit dem langfristigen „Zero Emission-Ziel“. Hier ist jedoch eines klar: Die Technik bzw. die flächendeckende Einführung in den Markt, die ich Ihnen vorstelle, wird nicht ohne nachhaltige Förderung von Bund und Ländern weiterentwickelt werden können. Diese Aufwendungen können wir alle – und da spreche ich auch für die Mitwettbewerber –

nur dann stemmen, wenn wir in der Forschung und Entwicklung deutlich unterstützt werden.

## Citaro G BlueTec Hybrid

Meine Damen und Herren, damit bin ich bei einem Thema, bei dem wir besonders stolz sind: den Hybridantrieb. Bei Daimler geht es uns dabei aber vor allem um Qualität und nicht nur um Schnelligkeit! Hier ist Glaubwürdigkeit auf langfristiger Basis wichtiger, als kurzfristige Effekthascherei. Denn Sie, unsere Kunden, werden die Effekte schnell messen!

Unser neuer Hybrid-Omnibus wurde umfangreich im Versuchsbetrieb getestet. In diesem Winter hat eine mehrwöchige Wintererprobung am Polarkreis stattgefunden und: Die ersten Fahrzeuge werden noch in diesem Jahr an die Verkehrsbetriebe Rotterdam und Hamburg ausgeliefert.

Zwischenzeitlich haben mehr als 250 Kunden aus 15 Ländern das Fahrzeug im Fahrbetrieb live erlebt.

Die Experten lobten bei dem 18 Meter langen Hybrid-Stadtbus das völlig abgasfreie Fahren, also im Batteriebetrieb, auf Teilstrecken. Darüber hinaus waren sie von dem leisen und praktisch ruckfreien Antrieb, mit vier elektrischen Radnabenmotoren sowie die weltweit größte Lithium-Ionen Batterie im Fahrzeug-Einsatz begeistert. Diese Batterie speichert die Energie aus dem Dieselgenerator und die beim Bremsen zurück gewonnene elektrische Energie.

Der Mercedes-Benz Citaro G BlueTec Hybrid reduziert somit Dieserverbrauch um bis zu 30 Prozent und im gleichen Maß den CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

Ökologie und Ökonomie müssen sich nicht ausschließen! Die Investition in die Zukunft

wird sich in wesentlich niedrigeren Life-Cycle-Kosten bemerkbar machen.

## Technik-Details

Der Dieselmotor arbeitet im seriellen Hybridbus als Generatorantrieb zur bedarfsweisen Stromerzeugung. Den erzeugten Strom speichern wartungsfreie Lithium-Ionen Batterien. Diese werden nicht nur durch den Dieselgenerator gespeist, sondern auch durch Energierückgewinnung.

Damit kann anstelle eines großvolumigen Reihensechszylindermotors mit zwölf Litern Hubraum ein kompakterer Motor mit 4,8 Litern Hubraum zum Einsatz kommen. Das Motorgewicht reduziert sich von etwa 1000 kg auf nur noch rund 450 kg.

Und auch für der Reisebus sind wir an Hybridkonzepten dran, allerdings noch nicht serienreif: Hier denken wir über einen

Parallelhybridkonzept nach, das im Schwerpunkt durch kostengünstige Rekuperationslösungen den Kraftstoffverbrauch deutlich senken soll.

### Citaro FuelCELL Hybrid

Was ist aufbauend auf dem Dieselhybrid der logische nächste Schritt? Ich weiß, die Automobilindustrie kündigte an, die Brennstoffzelle innerhalb von 10 Jahren serienreif zu haben, leider ist dies nun schon 11 Jahre her.

Nichtsdestotrotz möchte ich die Chance gerne wahrnehmen und Ihnen verdeutlichen, wo wir stehen:

Im Frühsommer dieses Jahres präsentiert Mercedes-Benz mit dem Citaro FuelCELL-Hybrid die nächste Generation des Brennstoffzellen-Hybridbus. Im Rahmen der globalen Initiative „Shaping Future

Transportation“ der Daimler AG ist der neue Stadtlinienbus ein weiterer, wesentlicher Schritt auf dem Weg zum emissionsfreien Fahren und zur Schonung der Ressourcen.

Der FuelCELL-Hybrid baut auf Erfahrungen mit den 36 Brennstoffzellen-Omnibussen auf. Im CUTE-Projekt stand allerdings der Tauglichkeitstest des Brennstoffzellen-Antriebs im Vordergrund.

Im Gegensatz zu der ersten Generation ist die Antriebstechnik komplett neu entwickelt und nutzt wesentliche Elemente des Citaro G BlueTec Hybrid. In Summe resultiert daraus ein Verbrauch von nur etwa 11 bis 13kg Wasserstoff pro 100 km. Zum Vergleich: die Vorgängerbusse mit Brennstoffzelle verbrauchten etwa 22kg/100km Wasserstoff.

Zu den identischen Komponenten gehören die Achsen mit den elektrischen Radnabenmotoren, die Lithium-Ionen-Batterien als Stromspeicher und sämtliche elektrisch angetriebenen Nebenaggregate.

Herausragendes Merkmal des Citaro FuelCELL-

Hybrid: Während der Fahrt entstehen keinerlei Schadstoffe und fährt annähernd geräuschlos.

Damit eignet er sich vor allem vorzüglich für Einsätze in hoch belasteten Innenstädten und in Metropolen.

## Zusammenfassung

Liebe Gäste, liebe Kunden und Freunde, wir in der Busindustrie haben uns für die Zukunft einiges vorgenommen: Wir wollen deutlich den Komfort für Sie und Ihre Fahrgäste im Bus steigern, wir investieren in das Thema Sicherheit mit einer Vielzahl an aktiven und passiven Sicherheitsmaßnahmen, wir entwickeln deutlich die „konventionellen“ Antriebskonzepte weiter, reduzieren nachhaltig Lifecyclekosten und entwickeln alternative Antriebe.

Ich bin fest davon überzeugt, dass wir Antworten auf die Zukunft haben und damit den

Anforderungen von Ihnen und Ihren Kunden gerecht werden können.

## Ende des Vortrages

Wir sind beim Thema „nachhaltige Verkehrspolitik“ auf dem richtigen Weg. Hier dürfen wir uns auch von der aktuell wirtschaftlichen Lage nicht aus dem Konzept bringen lassen. Wir müssen sparen - keine Frage! Doch nicht bei den Themen „Sicherheit“, „Komfort“ und „Alternative Antriebe“.

Wir haben darauf Antworten, konzentrieren uns auf das Wesentliche und gehen systematisch vor. Natürlich haben wir jetzt geringere Ressourcen, doch um beim Beispiel „Fußball“ zu bleiben: Einige Vereine haben mit reduzierten Mitteln oder jungen Spielern sehr viel erreicht – Hoffenheim ist ein gutes Beispiel dafür. Auch als FC Bayern-Fan habe ich großen Respekt vor dieser Leistung! Doch während wir zu den oben genannten Themen

unsere Hausaufgaben gemacht haben, eine Aufgabe bleibt mir als Daimler Buses Chef bei Hoffenheim und Bayern: Ich muss nun alles daran setzen, dass beide Vereine schnellstmöglich wieder Busse von Daimler fahren.

Ach bevor ich es vergesse: Natürlich auch noch der Hamburger HSV. Der braucht auch noch einen Bus von uns.

Jetzt bleibt mir nur noch: Danke zu sagen.

Herzlichen Dank an Sie alle, dass Sie zugehört haben und insbesondere auch an den RDA, den gbk und seine Verbandsarbeit. Sie bewegen im wahrsten Sinne des Wortes Menschen, nicht nur von A nach B, sondern auch in den Köpfen. Machen Sie weiter so und alles Gute!