



## Positionen des VDIK zur Bundestagswahl 2017 (Stand: 31.08.2017) TOP 10

- Sicherstellung einer bezahlbaren, individuellen Mobilität durch Beseitigung von Infrastrukturengpässen, beschleunigte Genehmigung sowie verstärkte Zweckbindung der Einnahmen aus dem Straßenverkehr
- Schaffung von technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für die stufenweise Einführung des automatisierten Fahrens unter Beachtung der gesellschaftlichen Akzeptanz und des Datenschutzes; die ersten Schritte konsequent weiterführen
- Technologieoffene Bewertung und Nutzung konventioneller sowie aller alternativen Antriebstechnologien für die Erfüllung der klimapolitischen Ziele 2030 und 2050; kein Verbot bestimmter Antriebstechnologien
- Umsetzung der Klimaschutzziele nach dem Pariser Abkommen. Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Realitäten sowie der Erfahrungen mit dem neuen WLTP bei der Festlegung zukünftiger CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw. Keine CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge, sondern Information der Fahrzeugnutzer über den im Testverfahren ermittelten Kraftstoffverbrauch
- Anreize zum Austausch alter Pkw und Lkw durch neue, umweltfreundlichere und verkehrssicherere Fahrzeuge (Initiative ‚Pro saubere Luft‘) anstelle von Verkehrsbeschränkungen
- Augenmaß bei der Einführung von RDE und Feldüberwachungsmaßnahmen; Verzicht auf unnötige Prüfungen im Rahmen der Abgasuntersuchung, die höhere Kosten beim Autofahrer verursachen
- Förderung der Elektromobilität mit Kaufanreizen und klaren Nutzervorteilen auch nach dem Auslaufen des Umweltbonus sowie durch eine staatliche Beschaffungsinitiative für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Bereich
- Schneller Aufbau einer flächendeckenden Infrastruktur für die Betankung von Brennstoffzellenfahrzeugen sowie Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge mit nicht diskriminierender und zukunftsfähiger Technik, z.B. höhere Ladeleistungen, Multicharger für das Schnellladen, einfache Bezahlssysteme (Roaming) und Remotefähigkeit für höchsten Kundennutzen
- Förderung der Erdgasmobilität, auch durch Verbesserung der CNG- und LNG-Infrastruktur
- Schnelle Umsetzung des geplanten Förderprogramms für energieeffiziente Nutzfahrzeuge

## Positionen des VDIK zur Bundestagswahl 2017 (Stand: 31.08.2017) Gliederung nach Politikbereichen

### Verkehrspolitik

- Aufrechterhaltung und Förderung einer bezahlbaren individuellen Mobilität
- Beschleunigte Planung und Genehmigung von Projekten zur Beseitigung von Infrastrukturengpässen
- Verstärkte Zweckbindung der aus dem Straßenverkehr generierten Einnahmen (Mineralölsteuer, MwSt. auf Mineralölsteuer, Kfz-Steuer und Lkw-Maut) für die Straßeninfrastruktur und Schaffung entsprechender Transparenz
- Erhaltung des Straßennetzes hat Priorität; Aus- und Neubau bei nachgewiesenem Bedarf
- Die Umsetzung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2030 darf nicht durch Engpässe bei der Planung und Genehmigung der Projekte verzögert werden
- Die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft dient der Effizienzsteigerungen bei den Straßenbauinvestitionen. Sie darf nicht zu einer Mehrbelastung für Kfz-Nutzer führen
- Beibehaltung der Entfernungspauschale für Berufspendler und moderate Erhöhung in Richtung der tatsächlichen Mobilitätskosten
- **Kein** generelles Tempolimit auf Autobahnen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge
- **Keine** Ausdehnung der Lkw-Maut auf leichte Nutzfahrzeuge
- **Keine** generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in Städten
- **Keine** Pkw-Maut; **Keine** Maut für Fernbusse

### Wirtschaftspolitik (EU, national)

- Freier Welthandel, kein Protektionismus, keine Diskriminierung von Marktteilnehmern
- Stärkung des EU-Binnenmarktes
- Weitere Harmonisierung (möglichst weltweit) aller das Kraftfahrzeug betreffenden Vorschriften und Regelungen

### Verbraucherschutz/Wettbewerbsrecht

- Vereinfachung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsvorschriften; einheitliches Label in allen EU-Mitgliedsstaaten
- Augenmaß bei der Überarbeitung kaufrechtlicher Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches
- **Keine** Einführung einer Musterfeststellungsklage („Sammelklage“)

### **Verkehrssicherheit**

- Steigerung der aktiven und passiven Sicherheit zur Minimierung der Zahl der Unfallopfer
- Schaffung technischer und rechtlicher Rahmenbedingungen für die stufenweise Einführung des automatisierten Fahrens unter Beachtung der gesellschaftlichen Akzeptanz und der Datenschutzanforderungen
- Digitale Vernetzung des Automobils durch die Verbesserung der Netzabdeckung Mobilfunk in Deutschland und die schnellstmögliche, flächendeckende Einführung des 5G-Funknetzes entsprechend der 5G-Strategie des Bundeskabinetts
- Weitere Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen in allen Fahrzeugklassen
- EU-weit harmonisierte Weiterentwicklung der technischen Fahrzeugüberwachung unter Nutzung der modernen On-Board-Diagnosetechnik bei strenger Beachtung des Kosten-/Nutzenverhältnisses

### **Umweltschutz**

- Verringerung der Abhängigkeit vom Erdöl und Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs
- Beachtung der technischen und wirtschaftlichen Realitäten bei der Festlegung zukünftiger CO<sub>2</sub>-Grenzwerte; und dies erst nach ausreichender Erfahrung mit dem neuen WLTP
- Schnelle Umsetzung des geplanten Förderprogramms für energieeffiziente Nutzfahrzeuge
- Keine CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge, sondern Information der Nutzer über den im Testverfahren ermittelten Kraftstoffverbrauch
- Anreize zum Austausch alter Pkw und Lkw durch neue, umweltfreundlichere und verkehrssicherere Fahrzeuge (Initiative 'Pro saubere Luft') anstelle von Verkehrsbeschränkungen, insbesondere wegen der Nichteinhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte für Stickoxide und Partikel
- Verflüssigung des Verkehrs durch intelligente Verkehrsführung und Ampelschaltung; Umstellung von ÖPNV, Taxis o.ä. auf klimaneutrale Antriebe ohne lokale Emissionen
- In der Debatte um Emissionsminderungen müssen auch andere Emittenten (Verursacher) wie z.B. Industrie und Heizanlagen mit geringeren Vermeidungskosten berücksichtigt werden
- Technologieoffene Bewertung und Nutzung sowohl konventioneller als auch aller alternativen Antriebstechnologien; kein Verbot bestimmter Antriebstechnologien
- Augenmaß bei der Einführung von RDE und damit verbundener Feldüberwachungsmaßnahmen; Verzicht auf Prüfungen (z.B. obligatorische Endrohrmessung oder NOx-Messung) im Rahmen der Abgasuntersuchung, für die der Nutzen nicht nachgewiesen ist und die ggf. unnötige Kosten beim Autofahrer verursachen

- Durchgängige Förderung der Elektromobilität in Form direkter Kaufanreize und durch klar definierte Nutzervorteile auch nach dem Auslaufen des Umweltbonus
- Beschaffungsinitiative für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Bereich
- Schneller Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge mit flächendeckender, einfacher, nicht diskriminierender und zukunftsfähiger Nutzbarkeit; insbesondere höhere Ladeleistungen, Multicharger für das Schnellladen, einfache Bezahlssysteme („Roaming“) und Remotefähigkeit für höchsten Kundennutzen
- Vorbereitung auf das bidirektionale Laden durch weltweit harmonisierte Standards und intelligente Netze (Smart Grid), um die Energiewende zukünftig mit möglichst vielen Elektrofahrzeugen unterstützen zu können
- Vereinfachung des Ladens von Elektrofahrzeugen in Miet- und Eigentumswohnungen
- Ausdehnung der Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge auf alle Fahrzeuge mit externer Lademöglichkeit (insbesondere auf Plug-In-Hybride und Range-Extender-Fahrzeuge) sowie auf Fahrzeuge mit Brennstoffzelle
- Aufbau einer flächendeckenden Infrastruktur für die Betankung von Brennstoffzellenfahrzeugen
- Nutzung von Strom und Wasserstoff für den Fahrzeugantrieb möglichst nur, wenn diese Energieträger aus rein regenerativen Quellen stammen
- **Keine** besondere Besteuerung der Nutzung von Strom und Wasserstoff im Verkehr
- Verbreitung der Erdgasmobilität durch Erweiterung des Fahrzeugangebotes und Ausbau des Tankstellennetzes
- Aufbau einer LNG-Infrastruktur zumindest entlang der Hauptverkehrsachsen (TEN-T) insbesondere für die Nutzung durch Lkw
- Nachteilsausgleich bei der Dienstwagensteuer auch für Erdgasfahrzeuge
- Prüfung, ob auch nach Auslaufen der Steuervergünstigungen für Erdgas im Jahr 2026 zur Erfüllung des Pariser Klimaabkommen weitere Anreize für Erdgasfahrzeuge erforderlich sind
- Nutzung von klimaneutralen Kraftstoffen in Verbrennungsmotoren, wenn diese Kraftstoffe nachhaltig und nicht in Konkurrenz zu Nahrungsmitteln erzeugt wurden