

Positionen zur Bundestagswahl 2021



Die internationalen Kraftfahrzeughersteller, das sind 37 Automarken aus elf verschiedenen Ländern mit einem Pkw-Marktanteil von 40 Prozent. In den Vertriebszentralen und den angeschlossenen Händlerbetrieben sind deutschlandweit rund 100.000 Mitarbeiter beschäftigt. Die internationalen Hersteller haben frühzeitig Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auf den Markt gebracht. Gerade elektrische Pkw und Lkw sind auch dank des Angebots der VDIK-Marken für deutsche Kunden breit und gut verfügbar.

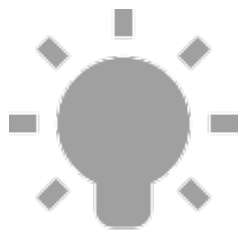
In der kommenden Legislaturperiode wird klimafreundliche Mobilität noch stärker in den Fokus rücken. Die internationalen Hersteller möchten dazu Vorschläge und Empfehlungen einbringen.

Klimaziele

Die internationalen Hersteller bekennen sich zu den Pariser Klimazielen und wollen Klimaneutralität bis spätestens 2050 erreichen. Die EU hat für Pkw und Lkw extrem anspruchsvolle CO₂-Flottenziele für 2030 festgelegt, die nun erneut zur Diskussion stehen. Eine weitere Verschärfung kann überhaupt nur dann erwogen werden, wenn Brüssel und die Mitgliedsstaaten Voraussetzungen für eine weitere Verbreitung von klimafreundlichen Fahrzeugen schaffen: Das sind starke Kaufanreize und eine flächendeckende Tank- und Ladeinfrastruktur in allen EU-Ländern.



Technologieoffenheit



Wir fordern eine technologieoffene Bewertung und Nutzung aller Antriebstechnologien. Die internationalen Fahrzeughersteller setzen im Rahmen ihrer Unternehmensstrategien beim Antrieb der Zukunft jeweils eigene Schwerpunkte: Elektroautos, Hybride mit und ohne Stecker, Mild-Hybride, Gas- und Brennstoffzellenfahrzeuge, sowie immer sparsamere Benziner und Diesel. Die internationalen Hersteller erreichen die CO₂-Ziele auf unterschiedlichen Wegen. Verbote bestimmter Antriebstechnologien oder Kraftstoffe sind diskriminierend und abzulehnen.

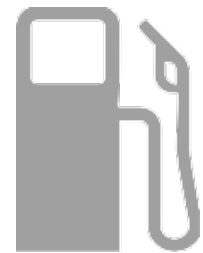
Elektromobilität

Die ambitionierte Förderung von Elektrofahrzeugen* sollte fortgesetzt werden. Die bestehenden Instrumente – vor allem Umweltbonus mit erhöhtem Staatsanteil und Dienstwagenbesteuerung – haben sich bewährt und sollten in der aktuellen Ausgestaltung und Höhe bestehen bleiben. Dabei gilt es, Regelungen zu vereinfachen und möglichst unbürokratisch zu gestalten. Auch Plug-In-Hybride leisten einen erheblichen Beitrag zur CO₂-Reduzierung. Um elektrische Fahranteile zu erhöhen, setzen wir auf steigende Reichweiten und sinnvolle Anreize, z.B. Ladekarten und mehr Ladepunkte. Busse im ÖPNV und Taxis haben besonders hohe Fahrleistungen. Der rasche Umstieg auf klimaneutrale Antriebe ist hier besonders wichtig und sollte durch entsprechende Förderprogramme vorangetrieben werden.



Lade- und Tankinfrastruktur

Der Aufbau einer europaweiten Lade- und Tankinfrastruktur für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben muss weiter vorangetrieben werden. Bei steigenden Neuzulassungszahlen und einem wachsenden Angebot an alternativ angetriebenen Pkw und Lkw, darf die notwendige Infrastruktur grenzüberschreitend nicht zum Engpass werden. Daher müssen Europa, Bund, Länder und Kommunen den Aufbau einer Ladeinfrastruktur noch weiter beschleunigen. Damit öffentliches Laden nicht zu teuer wird, schlagen wir eine Befreiung von Ladestrom von der EEG-Umlage und Regeln für echte Preistransparenz vor. Das geplante Schnellladernetz sollte bereits 2023 in Betrieb gehen und zwar mit möglichst hohen Ladeleistungen. Auch die Förderung für private Ladesäulen muss fortgesetzt werden. Die internationalen Hersteller sind beim bidirektionalen Laden Vorreiter. Durch harmonisierte Standards und intelligente Netze können Elektrofahrzeuge künftig die Energiewende unterstützen (Smart Grid). Auch die Wasserstoff-Tankinfrastruktur muss für Pkw und Lkw mit staatlicher Förderung weiter ausgebaut werden.



Emissionsarme Nutzfahrzeuge

Das Rennen um den Antrieb der Zukunft beim Nutzfahrzeug ist offen. Daher sollte Technologieoffenheit ein Leitmotiv bleiben. Die internationalen Hersteller entwickeln verschiedene Varianten von Elektro- und Brennstoffzellen-Lkw. Käufer dieser Fahrzeuge sollten durch eine attraktive Förderung unterstützt werden. Auch die Nutzung fortschrittlicher Biokraftstoffe, sowie von Biogas und E-Fuels im Straßengüterverkehr ist sinnvoll.



Derzeit sind gerade mit Gas betriebene Lkw als CO₂-arme Alternative zum Diesel-Lkw gut verfügbar. Mit Biogas können sie sogar vollständig klimaneutral betrieben werden. Kaufanreize für diese umweltfreundlichen Fahrzeuge sollten weiter gewährt werden, die Mautbefreiung muss wie geplant bis 2023 gelten. Im Anschluss daran sollte eine CO₂-differenzierte Lkw-Maut in Kraft treten, die auch klimaneutrale Kraftstoffe bei der Bemessung der Mauthöhe berücksichtigt. Die Energiesteuervergünstigung für Erdgas sollte verlängert werden. Der Ausbau der LNG-Infrastruktur ist ebenfalls voranzutreiben.

Automatisiertes, vernetztes Fahren

Das automatisierte und vernetzte Fahren wird für die gesamte Automobilindustrie zur Schlüsseltechnologie. Deutschland hat mit dem Gesetz zum autonomen Fahren bereits wichtige Grundlagen gelegt. Die technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für die stufenweise Einführung des automatisierten Fahrens sollten nun weiterentwickelt werden – vor allem durch die Schaffung europäischer und internationaler Standards und Regeln. Dabei gilt es, den bei Kraftfahrzeugen besonders hohen Anforderungen an die Datensicherheit gerecht zu werden – auch damit die gesellschaftliche Akzeptanz wächst. Für die digitale Vernetzung von Automobilen ist die Mobilfunk-Netzabdeckung in Deutschland weiter zu verbessern. Entsprechend der 5G-Strategie des Bundeskabinetts ist eine schnellstmögliche, weitreichende Einführung des 5G-Funknetzes unverzichtbar.



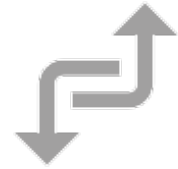
Bezahlbare Mobilität

Das Auto ist für viele Menschen unverzichtbares Verkehrsmittel. Individuelle Mobilität darf nicht zum Luxus werden, sondern muss bezahlbar bleiben. Neue Versuche zur Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland lehnen wir daher ab. Auch die Lkw-Maut darf nicht auf leichte Nutzfahrzeuge ausgedehnt werden. Eine Änderung der geltenden Regelungen zur Besteuerung von Dienstwagen ist nicht notwendig. Denn entgegen mancher Behauptungen handelt es sich in der Mehrheit um kleine oder Fahrzeuge der Mittelklasse. Zukünftige Abgasnormen (Euro7/VII) sollten sich am technisch Machbaren orientieren und dürfen nicht genutzt werden, um Otto- oder Dieselmotoren durch die Hintertür enorm zu verteuern. Zur Verbesserung der Luftqualität ist der Austausch alter Pkw und Lkw durch neue, umweltfreundlichere Fahrzeuge wesentlich sinnvoller. Zusätzliche oder erweiterte technische Prüfungen, die für Autofahrer vor allem hohe Kosten aber kaum Nutzen bringen, sehen wir sehr skeptisch.



Handelspolitik

Deutschland ist Exportland. Sein Wohlstand fußt in hohem Maße auf dem Erfolg seiner Unternehmen im Ausland. Freier Zugang zu Märkten weltweit ist daher im ureigensten Interesse Deutschlands und der EU. Europa sollte daher weiter gegen Protektionismus eintreten und auch für den eigenen Markt möglichst wenig tarifäre oder nichttarifäre Hemmnisse errichten. Internationale Unternehmen sollten frei von Diskriminierung in Europa Handel treiben können. Die internationalen Hersteller, auch jene mit außereuropäischen Wurzeln, unterhalten zahlreiche Produktionsstätten in Europa. Durchgehend freier Personen- und Warenverkehr ist für sie essentiell. Den EU-Binnenmarkt gilt es weiter zu stärken. Dazu sollten auch Vorschriften und Regelungen für Kraftfahrzeuge weiter harmonisiert werden, möglichst nicht nur europäisch, sondern international.



Infrastruktur

Deutschland sollte seine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur weiter verbessern. Investitionsmittel für die Straßen sollten daher auf dem Niveau der vergangenen Jahre verstetigt werden. Einnahmen aus dem Straßenverkehr sollten dazu verlässlich und transparent zurück in den Unterhalt der Straßeninfrastruktur fließen. Planung und Genehmigung von Projekten zur Beseitigung von Infrastrukturengpässen sollten weiter beschleunigt werden. Da bereits heute entlang zahlreicher, insbesondere der besonders unfallträchtigen Autobahnstrecken Geschwindigkeitsbegrenzungen bestehen, halten wir ein generelles Tempolimit nicht für notwendig. Sinnvoller sind flexible, an die Verkehrssituation angepasste Tempolimits. Innerorts ist eine intelligente Verkehrsführung, die zum Beispiel Ampelschaltungen steuert und damit den Verkehrsfluss optimiert, zweckmäßiger als flächendeckendes Tempo 30. Corona hat Defizite der digitalen Verwaltung schonungslos offengelegt. Die Fahrzeugzulassung sollte daher bis Ende 2022 vollständig digitalisiert werden.



Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.

Bad Homburg und Berlin im Juli 2021

Ansprechpartner:

Dr. Thomas Almeroth, Geschäftsführer

Peter Mair, Leiter Repräsentanz Berlin

Legende

* Elektrofahrzeuge: Rein batterie-elektrische Fahrzeuge, Plug-In-Hybride,
Brennstoffzellenfahrzeuge

