

Für die Zukunft des Straßengüterverkehrs

Sechs Bausteine des VDIK

Transformation im Nutzfahrzeugsektor unterstützen,
Rahmenbedingungen für die Elektromobilität schaffen und
Total Cost of Ownership nicht weiter verteuern

1. Bezahlbarkeit



2. Klimaneutralität



3. Offener & fairer Wettbewerb



4. Digitalisierung & Vernetzung



5. Nachhaltigkeit



6. Standortattraktivität



Der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) – Gemeinsam für eine bezahlbare und nachhaltige Mobilität in Deutschland

Der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) vertritt seit 1952 die Interessen der internationalen Pkw- und Nutzfahrzeughersteller in Deutschland, ihm gehören derzeit 38 Marken aus 14 Ländern an. Die vier Nutzfahrzeughersteller im VDIK, DAF, Renault Trucks, Scania und Volvo Trucks verkaufen hierzulande jährlich rund 120.000 Nutzfahrzeuge. Mit 1,2 Millionen Pkw erreichen sie einen Marktanteil von mehr als 40 Prozent. Die internationalen Hersteller sorgen in Deutschland für einen Jahresumsatz von ca. 50 Mrd. Euro und sichern über 100.000 Arbeitsplätze bei den 12.000 angeschlossenen Händlerstützpunkten und Vertriebszentren.

Sechs Bausteine: Positionen der Internationalen Kraftfahrzeughersteller zu den zentralen Themen des Straßengüterverkehrs

Bezahlbarkeit

Der Straßengüterverkehr muss sowohl bei der Anschaffung von Fahrzeugen als auch bei den Betriebs- und Servicekosten bezahlbar bleiben. Die internationalen Kraftfahrzeughersteller setzen sich deshalb dafür ein, dass die Gesamtkosten für emissionsfreie Nutzfahrzeuge wirtschaftlich sind und die Wettbewerbsfähigkeit der Transportbranche in Deutschland erhalten bleibt.

1. Bezahlbarkeit



2. Klimaneutralität



Klimaneutralität

Der VDIK bekennt sich zu den europäischen und nationalen Klimazielen bei gleichzeitiger Technologieoffenheit. Auch der Nutzfahrzeugsektor wird seinen Beitrag dazu leisten. Dazu gehören auch die Ziele, die durchschnittlichen Emissionen von Lkw mit einem Gewicht ab 7,5 Tonnen ab 2030 um 45 Prozent, ab 2035 um 65 Prozent und ab 2040 um 90 Prozent gegenüber 2019 zu senken. Die Hersteller investieren Milliarden in emissionsfreie Technologien für batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge. Der Wandel wird jedoch nur mit den richtigen Rahmenbedingungen wie entsprechender Lade- und Betankungsinfrastrukturen sowie weiterer Fördermaßnahmen funktionieren. Auch klimaneutrale Kraftstoffe können in den Sektoren Bau und Transport für die Reduzierung der CO₂-Emissionen des Fahrzeugbestands einen Beitrag leisten.

Offener und fairer Wettbewerb

Der VDIK setzt sich gegen Protektionismus und für möglichst wenig Zugangshemmnisse für den eigenen Markt ein - gleiche Regeln für alle Marktteilnehmer. Wir sind für einen fairen Wettbewerb innerhalb der Automobil- und Nutzfahrzeugwirtschaft. Damit Fahrzeug- und Kundendaten sicher sind, müssen Datenzugriff und Datenaustausch geschützt bleiben.

3. Offener & fairer Wettbewerb



4. Digitalisierung & Vernetzung



Digitalisierung und Vernetzung

Autonomes Fahren ist eine Schlüsseltechnologie für einen innovativen, sauberen und bezahlbaren Gütertransport. Wir glauben an die Vision der automatisierten Mobilität und unterstützen die Entwicklung von Rahmenbedingungen für alle fünf Stufen bis hin

zum autonomen Fahren. Grundlagen sind schnelle und zuverlässige Kommunikationsnetze, der VDIK setzt sich deshalb auch für den Ausbau der digitalen Infrastruktur ein.

Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft

Der VDIK setzt sich dafür ein, dass Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft bei der Fahrzeugproduktion zum Schutz von Umwelt und Gesundheit weiter verstärkt werden. Die Ressourceneffizienz soll verbessert werden, damit bis 2030 ein Recyclinganteil von 35% erreicht werden kann.

5. Nachhaltigkeit



6. Standortattraktivität



Standortattraktivität

Nur in einem förderlichen wirtschaftlichen Umfeld ist die Klimawende im Verkehr erreichbar. Deshalb setzt sich der VDIK für mehr wirtschaftliche Dynamik und Wachstum der deutschen Wirtschaft ein. Dafür braucht es auch Signale aus der Politik wie etwa Bürokratieabbau, stärkere Digitalisierung, Steuererleichterungen und Anreize für zusätzliche Fachkräfte.

VDIK-Forderungen für den Hochlauf von batterieelektrischen und wasserstoffbetriebenen Nutzfahrzeugen

- Langfristiger & zuverlässiger Transformationsplan
 - Die deutsche und europäische Förderpolitik muss verlässlich, nachhaltig und vor allem einfach sein. Wir brauchen daher eine degressive Gestaltung von finanziellen Unterstützungsmaßnahmen mit klar definiertem Ende sowie ein langfristig verlässliches Abgabensystem
 - Die Reviews der Regulierungen für Nutzfahrzeuge sollten vorgezogen werden und der Fortschritt regelmäßig politisch überprüft werden. Nur auf dieser Grundlage kann gewährleistet werden, dass die dringend notwendigen Anpassungen der Rahmenbedingungen erfolgen.
 - Wasserstoff steht nicht in Konkurrenz zum elektrischen Antrieb, sondern bildet eine Möglichkeit der Diversifizierung.
 - Der Dialoges zwischen unterschiedlichen Stakeholdern zum Thema Zukunft der Mobilität (analog zu der nationalen Plattform Zukunft der Mobilität) soll fortgesetzt werden
- Anreize müssen sich an den Bedürfnissen der Transportbranche orientieren
 - Ohne öffentliche Förderung sind elektrisch betriebene Lkw im Schwerlastverkehr heute noch selten wirtschaftlich einsetzbar. Die Total Costs of Ownership alternativ angetriebener Lkw liegen nach wie vor in den meisten Fällen zu weit über denen modernster Diesel-Lkw.
 - Anreize können vielfältig gestaltet werden (Förderungen, Steuern, Abgaben, Rechtsrahmen, Return of Investment etc.)
 - Nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe können einen Beitrag beim Übergang zur Klimaneutralität leisten. Mit der bestehenden Verbrennertechnologie erreichbare CO₂-Minderungspotenziale sollten nicht als Beitrag zu einem klimaneutralen Gütertransport ausgeschlossen werden.
 - Unternehmen können Investitionen nur tätigen, wenn sich diese refinanzieren lassen. Bei den neuen umweltfreundlichen Fahrzeugkonzepten müssen sich langfristig kalkulierbare Vorteile gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen ergeben.
- Reduzierung der Total-Cost-of-Ownership
 - CO₂-Bepreisung muss für ein grünes Return-on-Invest sorgen
 - Reinvestition der CO₂-basierten Lkw-Maut-Einnahmen in die Transformation des Straßengüterverkehrs
 - Die Mautbefreiung für batterieelektrische und mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge muss mindestens bis zum 31. Dezember 2030 verlängert werden.
 - Auch alternative und Bio-Kraftstoffen sowie neue Technologien wie Range Extender Systeme als Zero-Emission Vehicles müssen bei der Maut entsprechend berücksichtigt werden

- Die energiesteuerliche Behandlung von Wasserstoff muss unabhängig von der Art der Nutzung (kalte vs. heiße Verbrennung) in Brennstoffzelle oder Wasserstoffmotor immer gleich sein.
- Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur
 - Netzanschlusskapazitäten müssen vor allem für Logistikanlagen (Depotladen) in Leistungsebenen oberhalb der Niederspannung vorauslaufend ausgebaut werden.
 - Ein öffentlich zugängliches Megawatt Charging System (MCS-Laden > 800 kW) muss schnellstmöglich entlang der wichtigen Transportstrecken europaweit aufgebaut werden.
 - Die Ziele der AFIR zum Aufbau eines Wasserstofftankstellennetzes bilden die Basis für die europaweite Verfügbarkeit von Wasserstoff und müssen weiter angepasst werden.
 - Der Zeitplan für die gesetzlichen CO₂-Vorgaben an die Fahrzeughersteller muss mit dem Zeitplan für den Ausbau der Energie- und Kraftstoffinfrastruktur in Einklang gebracht werden
- Wettbewerbsfähiger Ladestrom
 - Der Logistiksektor wird sich absehbar zu einer energieintensiven Branche entwickeln. Deshalb muss der Strompreis auf ein wettbewerbsfähiges Niveau kommen und in politische Überlegungen analog dem Industriestrompreis einbezogen werden.
 - Die Eindämmung bzw. Abfederung steigender Netzentgelte und der Stromsteuer ist ein möglicher Hebel zu Strompreissenkung.

[Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.](#)

Ansprechpartner:

Stefan Meyer, Leiter Politik und Kommunikation