

Alexander Vlaskamp

Vorsitzender des Vorstands
MAN Truck & Bus SE

Mitglied des Vorstands der TRATON SE

MAN Truck & Bus SE
Dachauer Straße 667
80995 München

An den Bundesminister
Dr. Volker Wissing
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Per E-Mail: min@bmdv.bund.de

München, den 8. Oktober 2024

Sehr geehrter Herr Bundesminister,
lieber Herr Dr. Wissing,

vielen herzlichen Dank für Ihren Besuch am MAN-Stand im Rahmen der IAA-Transportation in Hannover sowie den intensiven Austausch über die Transformation hin zu Nullemissionsfahrzeugen im Schwerlastverkehr. Ich kann Ihnen abermals versichern, MAN ist gewillt, den Markthochlauf zügig voranzutreiben und somit den Straßengüterverkehr entschlossen zu dekarbonisieren.

Allerdings befindet sich die deutsche Nutzfahrzeugindustrie in der derselben herausfordernden Lage wie die Automobilindustrie. Die wirtschaftliche Lage in großen Industriezweigen wie Bau und Stahl führt dazu, dass weniger Transporte für Vormaterialien und fertige Produkte notwendig sind. Hinzu kommt eine massive Verunsicherung im Transportgewerbe aufgrund der Transformation in Richtung neuer Antriebstechnologien und für das Gewerbe schwer kalkulierbare Auswirkungen regulatorischer Vorgaben.

Es ist daher dringend geboten, politische Langfristmaßnahmen zur Erhöhung der Planungssicherheit für alle Beteiligten zu realisieren. Der erfolgte **Ausschreibungsstart für das Initialladenetz** für Lkw stellt hierfür einen ersten richtigen Schritt dar, sollte jedoch nun mit weiteren Maßnahmen flankiert werden. Daher gestatten Sie mir bitte, Ihnen zusätzliche Möglichkeiten aufzuzeigen.

Der drängendste Punkt ist die **Mautbefreiung für Nullemissionsfahrzeuge im Güterverkehr** über den 31. Dezember 2025 hinaus. Wenngleich auch emissionsfreie Fahrzeuge ihren Beitrag zur Finanzierung der Straßeninfrastruktur leisten sollten, halten wir dies in der gegenwärtigen Marktlage und zu Beginn der Transformation nicht für zielführend. Unsere Kunden benötigen langfristige Planungssicherheit und zusätzliche Investitionsanreize. Die Mautbefreiung (100%) für Zero Emission Trucks bis 2030 auszuweiten, wäre daher ein starkes Signal. Dies erfordert eine Revision der „Eurovignettenrichtlinie“ (Richtlinie 2022/362), die aktuell eine Mautbefreiung bis Ende 2025 ermöglicht.

Unsere Kunden spiegeln uns zudem, dass insbesondere die Nutzlast bei der Investitionsentscheidung ein wichtiger Faktor ist. e-Lkw stehen demnach von Beginn an in direkter Konkurrenz zum Diesel-Lkw. Die weitere Richtlinie „**Maße und Gewichte**“ (Richtlinie 96/53/EC) ist daher von entscheidender Bedeutung für den Erfolg des Hochlaufs. Die eingesetzten Batteriepacks in e-LKW sind unbestritten schwerer als der Dieseltank. Die EU-Kommission hat daher in ihrer Revision für e-Lkw vier Tonnen an zusätzlichem Gewicht vorgeschlagen. Hinzu kommt insbesondere für die Tanksysteme bei Wasserstofffahrzeugen eine notwendige Anpassung der Fahrzeuglänge. Um kurzfristig ein Level-Playing-Field für alternative Antriebstechnologien zu schaffen, bedarf es einer unterstützenden Position seitens der Bundesregierung im Rat. Technologisch ließe sich dem höheren Fahrzeuggewicht u.a. mit der Verpflichtung zum Einsatz vollluftgefederter Sattelzugmaschinen begegnen. Ihren beschleunigten Infrastrukturausbau begrüße ich sehr – die Diskussion um erhöhte Gesamtgewichte muss allerdings parallel geführt werden.

Dass die Nutzfahrzeugindustrie die **ambitionierte CO2-Regulierung** erfüllen möchte, zeigt die serienreif verfügbare Produktpalette von e-Lkw bei MAN. Elektrisch angetriebene Lkw und Busse alleine tragen am Ende aber nicht zu einer erfolgreichen Transformation bei. Auch wenn die Ausschreibung zum initialen Ladenetz kürzlich gestartet ist, so kommt der Aufbau der Ladeinfrastruktur und die notwendigen Netzanschlüsse zu spät. Wir benötigen daher auch für Nutzfahrzeuge einen deutlich vorgezogenen CO2-Review, verbunden mit einem jährlichen Assessment „Hochlauf Ladeinfrastruktur vs. Hochlauf eLkw“. Nur das integrierte Zusammengreifen der beiden Hochläufe führt am Ende zum Erfolg.

Der letzte Punkt auf europäischer Ebene betrifft den **Emissionshandel (ETS)**. Die geplante Einführung des ETS II ab 2027 auch für den Verkehrssektor ist ein wichtiges Steuerungselement, um fossilen Kraftstoffen einen CO2-Preis zu geben. Der nationale Emissionshandel als auch der CO2-Preis in der deutschen Lkw-Maut kann hier als Benchmark dienen. Zu überlegen ist auch eine Entkopplung des Transportsektors vom Pkw-Segment im ETS II und damit mehr Flexibilität in einem B2B-Marktumfeld im Straßengütertransport.

Im Bund hielten wir es zur aktiven Gestaltung der Transformation zielführend, wenn die Einnahmen aus der Lkw-Maut nicht mehr umgewidmet werden würden, sondern der Straße zugutekommen. Das **Prinzip „Straße finanziert Straße“** kann den Markthochlauf von Nullemissionsfahrzeugen anschieben. Das gilt einerseits für Investitionen in die Ladeinfrastruktur entlang von Autobahnen und Bundesstraßen, das Depotladen oder ein Kaufanreizprogramm für e-Lkw. Dies wäre ein klares Zeichen an den Markt und für den Logistikstandort Deutschland.

Für den notwendigen Ausbau der Ladeinfrastruktur sind ein **schneller Netzausbau**, zügige Netzanschlüsse und ein ausreichendes, fossilfreies Stromangebot unerlässlich. Wir begrüßen es daher sehr, wenn Sie sich gemeinsam mit Bundesminister Dr. Robert Habeck, für dieses Anliegen einsetzen. Die Prüfung und Bestellung notwendiger Netzanschlüsse ist im Rahmen der Ausschreibung für das initiale Ladenetz für Lkw essentiell. Der Netzausbau ist nicht nur für die öffentlichen Ladepunkte wichtig, sondern auch für die dringend erforderliche Elektrifizierung der Logistikdepots.

Insgesamt steht die Nutzfahrzeugbranche im Vergleich zur Automobilindustrie etwas weniger im öffentlichen und politischen Fokus. Da unsere Lkw hochspezialisierte Arbeitsmittel sind, die für den Wirtschaftsstandort Deutschland und für uns als Exportland einen enormen Stellenwert haben, darf uns die Bundesregierung nicht aus den Augen verlieren. Ein deutliches Signal würde auch gesetzt, wenn die **öffentliche Hand bei der Bestellung neuer Fahrzeuge auf Nullemissionsfahrzeuge** setzen würde. Das gilt für den bundeseigenen Fuhrpark ebenso wie für die Fahrzeugbeschaffung der Kommunen, beispielsweise bei Feuerwehrfahrzeugen oder Abfallsammelfahrzeugen. Die Bundeswehr kann zudem die nichttaktischen Fahrzeuge analog den Vereinigten Staaten perspektivisch ebenfalls auf emissionsfreie Antriebe umstellen.

Sehr geehrter Herr Bundesminister, die Branche befindet sich im Wandel. Die Industrie hat erhebliche Investitionen getätigt und Produktionsstätten umgestellt. Mit Hochdruck arbeiten wir an der Dekarbonisierung und der Entwicklung attraktiver Produkte für den Markt. Nun ist es entscheidend, den Kunden den Umstieg zu erleichtern, den Markthochlauf zu fördern und einen soliden finanziellen Rahmen für den Wechsel zu schaffen. Die Branche benötigt ein klares politisches Signal sowie einen mutigen Ansatz beim Aufbau der Ladeinfrastruktur. Ich bin überzeugt, dass wir gemeinsam – Politik und Industrie – die Nutzfahrzeuge mit einer nach vorne gerichteten transformativen Industriepolitik effizient dekarbonisieren können.

Bei Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit herzlich gern für ein Gespräch zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Vlaskamp