

Beiträge zum Mobilitätswandel

Ökologische und ökonomische Unternehmensmobilität der Zukunft gestalten

Positionspapier des Bundesverband Fuhrparkmanagement e.V. zur Bundestagswahl 2021

Der Bundesverband Fuhrparkmanagement e.V. (BVF) ist seit 2010 der Verband für betriebliche Mobilität. Als Fachverband sind wir die neutrale Plattform und Interessenvertreter für die Sicherung und Entwicklung des Wissens rund um die Themen des betrieblichen Fuhrpark- und Mobilitätsmanagements. Wir sind zudem Mitglieder der FMFE Fleet And Mobility Management Federation Europe, einem Zusammenschluss führender Mobilitätsverbände Europas.

Rund 4,5 Mio Fahrzeuge (Pkw und Kleintransporter) sind in Deutschland als Flottenfahrzeuge in rund 1,6 Mio Firmenfuhrparks unterwegs.

Als eine Vereinigung von Unternehmen aller Branchen, Kommunen und kommunalen Betrieben vertreten wir die Interessen von rund 600 Unternehmen mit rund 350.000 Fahrzeugen. Unsere Mitglieder sind repräsentativ, wenn es um die Nutzung von Pkw-Flotten und sog. gemischten Flotten (Pkw- und Transporter, Lkw) geht. Gemeinsam mit unseren Korporativpartnern möchten wir den Mobilitätswandel in Unternehmen begleiten und gestalten.

Unsere Mitglieder nehmen unsere Expertise zur Professionalisierung, zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit und zur Reduktion der Risiken im Management von Mobilität und Fuhrpark in Anspruch. Wir sind Impulsgeber für den Mobilitätswandel in Unternehmen.

Historisch sind wir Sprachrohr der Fuhrparks respektive Fuhrparkbetreiber in der Kommunikation nach innen und außen. **Die betriebliche Mobilität im Wandel ist unsere Mission. Hierzu zählen die ökonomische und ökologische Betrachtung aller Aspekte rund um die betriebliche Mobilität.**

Die aktive Gestaltung des Mobilitätswandels ist die gemeinsame Aufgabe aller Beteiligten aus Industrie, Politik, Verwaltung, Verbänden und Zivilgesellschaft. Der BVF ist nicht nur Moderator, sondern aktiver Mitgestalter.

Nachfolgende Ausführungen sind unser Beitrag zur politischen Diskussion vor der kommenden Bundestagswahl. Wir sind gerne der Gesprächspartner der Politik zum fachlichen und inhaltlichen Austausch.

BUNDESVERBAND FUHRPARKMANAGEMENT E.V.
GESCHÄFTSSTELLE: AM OBEREN LUISEN-PARK 22 - 68165 MANNHEIM
BÜRO BERLIN: FRIEDRICHSTRAÙE 171 - 10117 BERLIN

TELEFON: 0621-76 21 63 53 - VORSTAND@FUHRPARKVERBAND.DE - WWW.FUHRPARKVERBAND.DE
REGISTERGERICHT MANNHEIM - REGISTER-NR. VR 700403
VERTRETEN DURCH MARC-OLIVER PRINZING (VORSTANDSVORSITZENDER) - CLAUDIA WESTPHAL, BERND KULLMANN, DIETER GRÜN (STV. VORSTANDSVORSITZENDE)
AXEL SCHÄFER (GESCHÄFTSFÜHRER)

1 Schlüsselaufgabe Unternehmensmobilität der Zukunft

Die **Mobilität von Personen und Gütern** ist eine wichtige Voraussetzung für unternehmerischen Erfolg und für unseren gesellschaftlichen Wohlstand und kann nicht als Wohlstandsfolge betrachtet werden. Daraus folgt zwingend, dass die Sicherstellung der betrieblichen Mobilität zum Teil **eine hoheitliche Aufgabe der Daseinsvorsorge** ist.

Gravierende, teils disruptive Umbrüche stehen in den kommenden Jahren ins Haus. Zu den betrieblichen und ökonomischen Anforderungen kommen schon heute und in Zukunft berechnete ökologische und soziale Aspekte hinzu, die bei der Organisation der Mobilitätsanforderungen zu berücksichtigen sind. Dies ist nicht nur eine intellektuelle Herausforderung, sondern wird in vielen Fällen sicher auch für Konflikte sorgen.

Die wichtigsten Treiber dieses Wandels sind:

- a) Die Erfordernis geänderter Antriebsarten als Beitrag zur Dekarbonisierung bis 2050.
- b) Die weiter zunehmende Geschwindigkeit der Digitalisierung.

Durch diese und weitere Faktoren wird die Geschwindigkeit des Mobilitätswandels in dieser Dekade rasant zunehmen.

Die 2020er Jahre werden zur Dekade des Mobilitätswandels. Dessen aktive Gestaltung ist eine gemeinsame Aufgabe aller Beteiligten (Stakeholder). Diese Gestaltungsaufgabe wird u. E. allerdings aktuell nur unzureichend wahrgenommen. Die Gründe hierfür sind vielfältig, können jedoch auf folgende Kernaspekte reduziert werden:

- Ein bundesweiter Konsens über Ziele einer Mobilitätspolitik und ein hieraus folgender Gestaltungsrahmen fehlen.
- Statt einheitlicher Leitlinien und Gestaltungsvorgaben auf der Bundesebene entwickelten sich eine Vielzahl föderaler und kommunaler Aktivitäten, die letztlich bei überregional tätigen Unternehmen zu erheblichen administrativen Problemen führen.
- Des Weiteren wird die Gestaltung der Mobilität oft unter singulären Aspekten betrachtet oder unter Reduzierung des Blickwinkels auf einen oder wenige Mobilitätsmodi.

Aus Sicht des Bundesverbands Fuhrparkmanagement e.V. muss sich die Weiterentwicklung der Mobilität an den folgenden Zielen orientieren:

- Ökologische und wirtschaftliche Nachhaltigkeit der Mobilitätsangebote.
- Verfügbarkeit und Qualität der Mobilitätsangebote.
- Investitionssicherheit für Unternehmen bei Investitionen in neue Antriebsarten.
- Erhalt und Stärkung der nationalen und globalen Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschlands.

Die Potenziale des begonnenen Mobilitätswandels sollten positiv gesehen werden. Die sich abzeichnenden Chancen bieten Unternehmen viel Raum für Erneuerung und Neugestaltung von Mobilitätskonzepten. Die Digitalisierung wird die Gestaltungsmöglichkeiten deutlich verbessern.

In der kommenden Legislaturperiode ist aktives Handeln der nächsten Bundesregierung gefragt.

Sie muss den Gestaltungsrahmen zur Sicherung des Mobilitätswandels stärker nutzen und ein Leitbild für die Mobilität der Zukunft definieren und umsetzen.

2 Wege zur Zielerreichung

Der aktiven Gestaltung des Mobilitätswandels stehen Unternehmen aktuell eine Reihe von Problemfeldern entgegen. Dies beginnt z.B. bei der Gestaltung und Schaffung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und geht weiter über die teils aufwändige Administration steuerlicher Belange verschiedener Mobilitätsmodi in Unternehmen (Beispiel Besteuerung von Job-Tickets). Der rechtlich-regulatorische Rahmen für die Mobilität ist immer noch auf ein klassisches, monomodales Mobilitätskonzept ausgerichtet. Wo dieser punktuell angepasst wird, betreffen die Änderungen (z.B. Personenbeförderungsgesetz, Gesetz zum Autonomen Fahren) weiter einzelne Verkehrsmodi.

Regelungen zur Bereitstellung und Nutzung von Daten (z.B. aus autonomem Fahren oder aus sog. Connected-Fahrzeugen) und Fragen des Datenschutzes sind unklar. Nicht zuletzt werden **nicht alle Steuerungsmöglichkeiten genutzt**. Um die Ziele der Mobilitätswende zu erreichen, bedarf es einer Kombination aus gesetzlichen Vorgaben und Nutzerfinanzierung (Push) und Angebotsverbesserungen in Qualität und Quantität (Pull).

3 Die Dekade des Mobilitätswandels

In der Dekade des Mobilitätswandels werden für die betriebliche Mobilität neben alternativen Antrieben (BEV, PHEV) auch neue Mobilitätsmodelle wie z.B. Mobilitätsbudgets für Mitarbeiter*innen, oder Mobility-as-a-service (MaaS) an Wichtigkeit zunehmen.

Die deutsche Wirtschaft steht aktuell vor großen Herausforderungen durch die eingeleitete Dekarbonisierung und die Digitalisierung. Zudem zeigt sich in der aktuellen Covid-19-Krise ein rapide verändertes Mobilitätsverhalten. Mobilitätsbedarfe können in nächster Zukunft kritisch überprüft und Mobilität neugestaltet werden. Die ist eine Chance der aktuellen Krise für Unternehmen, einen großen Schritt in Richtung Mobilitätswandel zu machen. Ein Anteil der heute für erforderlich gehaltenen Mobilität kann ggf. sogar verzichtbar sein. Dies hat unmittelbare Auswirkungen auf die Umweltbelastung.

Die Veränderungen für Arbeitnehmer*innen können nur durch intelligente Unternehmensstrategien und punktuelle öffentliche Unterstützung aufgefangen werden. Der Mobilität der Arbeitnehmer kommt hierbei eine besondere Rolle zu, denn Wege von und zur Arbeit zählen längst zum Handlungsfeld des Mobilitätsmanagements innovativer Unternehmen. Arbeitswege und zumutbare Wegezeiten sind hier ebenso von Bedeutung wie die Wahl geeigneter Mobilitätsmittel.

Für Unternehmen, die auf eine funktionierende, bezahlbare Mobilität Ihrer Mitarbeiter regional und überregional angewiesen sind, ist die Tatsache, dass der motorisierte Individualverkehr meist einseitig betrachtet wird, ein Hindernis auf dem Weg zum Mobilitätswandel. Aufeinandertreffende konträre Positionen hinsichtlich Antriebsarten verhindern eher die Akzeptanz sinnvoller Alternativen.

Forderungen nach einem absoluten „Verbot aller Verbrennerfahrzeuge“ stellen Unternehmen vor unlösbare Probleme, wenn z.B. Fahrzeuge mit alternativen Antrieben in erforderlicher Größe und Leistungsfähigkeit noch nicht vorhanden sind. Ein schrittweiser Wandel hin zu ökologischen Alternativen ist erforderlich. Hierbei sollten aber auch bereits vorhandene und bewährte Technologien (z.B. CNG) als Übergangstechnologien genutzt und gefördert werden. Die Gesamt-Öko-Bilanz von motorisierten Fahrzeugen ist zudem zu beachten.

Unternehmen mit betrieblichem Fuhrpark nehmen eine Schlüsselfunktion beim Mobilitätswandel ein. Die Gestaltung der Mobilität von und zur Arbeit kann unter Berücksichtigung sämtlicher verfügbarer Mobilitätsmittel erfolgen. Der **öffentliche Personennahverkehr** muss hierzu aber gestärkt werden und in der Fläche besser verfügbar sein.

Durch die Entwicklung von Mobilitätsbudgets können Unternehmen sinnvolle Alternativen zu Firmenwagen anbieten. Die steuerliche Handhabung verschiedener Mobilitätsformen (Stichwort: geldwerte Vorteile) ist aber zu komplex und sollte zur Förderung einer Nutzung alternativer Mobilitätsmittel begünstigt werden. Steuerliche Anreize können die Einstellung zu alternativen Mobilitätsmitteln verbessern.

Unternehmen können im Bereich alternativer Antriebsarten ebenfalls eine Vorreiterposition einnehmen. Fahrzeuge in der betrieblichen Nutzung sind heute regelmäßig jüngere Fahrzeuge, die hinsichtlich der Umweltbelastung den neuesten Stand der Abgasnormen einhalten. Zudem werden die Fahrzeuge (bedingt durch eine stärkere Nutzung) i.d.R. nach drei oder vier Jahren erneuert. Hierdurch wird die Zahl der sichtbaren Elektrofahrzeuge erhöht. In Folge sind auch für private Verbraucher günstigere Gebrauchtfahrzeuge verfügbar, sofern die Tauschzyklen in Unternehmen weiterhin ähnlich verlaufen.

4 Handlungsempfehlungen

Die neue Bundesregierung sollte umgehend die notwendigen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele eines Mobilitätswandels ergreifen.

Dadurch können Verbesserungen bei der ökologischen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeit, in der Verfügbarkeit und Qualität der Mobilitätsangebote erreicht werden.

Es muss ein Masterplan für den Mobilitätswandel entwickelt werden. Es ist möglich, die 20er-Jahre zur Dekade des Mobilitätswandels in Deutschland zu machen, wenn er ganzheitlich über alle Mobilitätsformen hinweg angelegt ist.

Dieser Masterplan für den Mobilitätswandel sollte konkret ein Mobilitätsgesetz beinhalten, in dem verlässliche und belastbare rechtlich regulatorische Rahmenbedingungen auch für die betriebliche Mobilität geschaffen werden.

Ganz konkret sollte im Rahmen des „Masterplans Mobilitätswandel“ die Frage der Schaffung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und ein verbindliches Roaming-System für Ladestrom-Tarife geschaffen werden. Aktuell werden in Deutschland rd. 230 verschiedene Tarife angeboten.

Unternehmen haben erheblichen Mehraufwand im Management ihrer Fuhrparks, da die Vielzahl der Anbieter abweichende Zahlungsmittel und Konditionen gestalten. Hier wäre z.B. die Vorgabe eines einheitlichen Zahlungsmittels, das immer an Ladestationen nutzbar sein sollte (vergleichbar mit Tankkarten großer Mineralölgesellschaften für Fuhrparks), sinnvoll.

Eine staatliche Förderung alternativer Antriebsarten hat bei Unternehmen mit Firmenfahrzeugen eine positive Wirkung, dennoch sollten Förderungen und Subventionen in einer Marktwirtschaft zurückhaltend eingesetzt werden. Zur Erreichung des Mobilitätswandels mit nachhaltig ökologischer Wirkung ist eine stärkere Differenzierung der Förderung erforderlich. Die Förderung von PlugIn-Hybriden ist nicht zielführend, da diese zwar die Automobilindustrie bei der Erreichung von CO₂-Vorgaben begünstigt, in der Praxis aber kein nennenswerter Nachhaltigkeitseffekt sichtbar ist. Die Realverbräuche der Fahrzeuge sind überhöht was eher einen nachteiligen Effekt hat. Feststellbar werden diese Fahrzeugtypen auch kaum oder zu wenig elektrisch betrieben. Der Dienstwagensteuervorteil ist meist der einzige Anreiz für die Nutzung dieser Fahrzeuge. Die Förderung als auch die Dienstwagenbesteuerung sollte von der nächsten Bundesregierung dringend korrigiert werden.

Ein weiterer wichtiger Teil eines Masterplans für den Mobilitätswandel ist die Handhabung von Daten. Die hürdenfreie Bereitstellung von Mobilitätsdaten und das Recht auf die eigenen Daten des Datengebers (z.B. Fahrzeugeigentümer) muss gewährleistet sein. Ein Datenmonopol der Fahrzeughersteller führt zu einer Wettbewerbsverzerrung. Die Fahrzeughersteller dürfen nicht Eigentümer und Verfügungsberechtigte über Daten der Fahrzeugnutzer*innen sein, da hierdurch sinnvolle durch Dritte angebotene Services zur Verbesserung der Mobilität eingeschränkt würden.

Der Masterplan Mobilität muss zudem die Angleichung steuerlicher Gegebenheiten umfassen. Unternehmen, die Mitarbeitenden den Zugang zu alternativen Mobilitätsmitteln (Fahrrad, ÖPNV) ermöglichen, sollten nicht durch je nach Bundesland abweichenden Regelungen in der Umsetzung sinnvoller Mobilitätsangebote eingeschränkt werden.

5 Regelung der Zuständigkeiten

Es ist erforderlich, die Zuständigkeiten, Entscheidungs- und Umsetzungskompetenzen für alle Mobilitätsmittel zu bündeln. Dies betrifft nicht nur die Organisation der verantwortlichen Ministerien, sondern auch die **Interaktion der nachgeordneten Behörden und Gesellschaften im Bundesbesitz**.

Der Bund muss, wo nötig die gesetzlichen Rahmenbedingungen schaffen, die es den Ländern und Kommunen ermöglichen die Verantwortlichkeiten zu bündeln und alle Steuerungsmöglichkeiten auszuschöpfen.

Das Bundesverkehrsministerium sollte sich zum Bundesministerium für Mobilität wandeln und in der Dekade des Mobilitätswandels weiterhin die zentrale Rolle einnehmen. In ihm müssen weiterhin die **Verantwortlichkeiten und Kompetenzen für die Gestaltung des Mobilitätswandels gebündelt** werden.

Mit klaren Zuständigkeiten im heutigen BMVI muss aber zwingend der **politische Wille gegeben sein, betriebliche Mobilität und Mobilität in Ihre Gesamtheit** zu betrachten und diese Funktion mit den entsprechenden Entscheidungs- und Umsetzungskompetenzen und Personal auszustatten und sie nicht auf eine koordinierende Funktion zu beschränken.

6 Investitionen und Förderprogramme

Neben den genannten Aspekten muss ein Mobilitätswandel auch weiterhin durch Investitionen und Förderprogramme unterstützt werden. Zu nennen sind hier in erster Linie der Aufbau von Ladeinfrastruktur an Unternehmensstandorten, da diese im Alltag für alle Mobilitätsbeteiligten wichtig sind, um Elektrofahrzeuge nutzen zu können. Eine gezielte Förderung sollte unabhängig von der Frage eines Zugangs für die Öffentlichkeit erfolgen. Unternehmen, die Ladeinfrastruktur bereitstellen, sind durch gesetzliche Regelungen in der Verfügbarmachung für die Öffentlichkeit eingeschränkt, da der genutzte Strom nicht weiterberechnet werden darf.

7 Alle Maßnahmen zahlen auf die Ziele einer gewandelten Mobilität ein

Handlungs-empfehlung	Nachhaltigkeit	Verfügbarkeit	Sicherheit	Wettbewerbs-fähigkeit	Teilhabe
Masterplan Mobilitätswandel	X	X	X	X	X
Bündelung der Verantwortlichkeiten	X	X	X	X	X
Investitionen und Fördermaßnahmen	X	X	X	X	X

So werden die 20er Jahre die Dekade des Mobilitätswandels in Deutschland.