

Stellungnahme des Fuhrparkverbandes

E-Autogipfel: Gute Absicht, viele Unklarheiten

Mehr Prämie – mehr Zeit – mehr Ladepunkte / Ergebnisse verlangen nun Taten / Gewerbliche Fuhrparks besser einbinden / Elektromobilität als wichtige und nicht alleinige förderungswürdige Technologie einsetzen

Mannheim, im November 2019. Die Ergebnisse der konzertierten Aktion Mobilität – des so genannten Autogipfel im Kanzlerinnenamt – zeigen durchaus in die richtige Richtung. Vor allem dort, wo man als Staat selbst entscheiden und investieren kann, wie beim Ausbau der Ladeinfrastruktur von rund 21.000 auf 50.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkte bis 2021. Bis 2030 sollen es eine Million sein. Andererseits wolle man auch andere Möglichkeiten im Blick behalten und eine Wasserstoffstrategie ausarbeiten. Diesen Worten und Bekenntnissen sollten nun auch zügig Taten folgen. „Denn ein ‚weiter so‘ ist undenkbar und wir brauchen nach wie vor viel zu lange, um eine Mobilitätswende hinzubekommen, die dafür sorgt, dass der Energieverbrauch des Verkehrssektors sinkt – ohne Einschränkung der Mobilität“, sagt Axel Schäfer, Geschäftsführer des Bundesverbandes Fuhrparkmanagement (BVF).

Gleichzeitig müssen durch eine Verkehrswende eine Klimaneutralität erreicht und Emissionen gesenkt werden. Die Absicht der Bundesregierung, die Mobilitätswende voranzutreiben und auch die Elektromobilität zu fördern, massentauglich und günstiger zu machen, wird daher vom BVF nachdrücklich unterstützt. Die Fokussierung auf Elektromobilität – durchaus als wichtiger Teil der Verkehrswende anerkannt – stand allerdings wieder zu „absolut“ im Mittelpunkt. Die Vorschläge und Entscheidungen des Autogipfels drehten sich bedauerlicher Weise wiederum nahezu ausschließlich um Elektromobilität. Und dazu braucht man Kunden, die investieren. „Wir glauben nicht, dass wir die Klimaziele alleine mit Kaufprämien für Elektroautos erreichen können“, so der Verbandsgeschäftsführer.

Die Politik kann und muss dazu die Rahmenbedingungen setzen. Vorgaben von CO²-Standards für Fahrzeuge und Kraftstoffe gehören dazu, der Ausbau der Infrastruktur – von Ladesäulen bis zu Erdgastankstellen – ebenso. Die Aufgabe der Politik ist es allerdings nicht, Technologien festzulegen, sich hier allzu stark zu fokussieren oder Werbung für bestimmte Antriebe zu machen. Zumindest sollte sie es nicht tun, so lange es weitere Alternativen gibt, die aus Umweltgesichtspunkten genauso gut oder besser geeignet sind, Emissionen zu senken.

Die politischen Entscheidungsträger haben vorab aber noch andere Baustellen zu bearbeiten:

Eine essenzielle Voraussetzung für den Durchbruch der Elektromobilität in Deutschland wäre eine wirksame Umsetzung der **Energiewende**, die Änderung des deutschen Strommixes. Damit beispielsweise Elektromobilität im Vergleich mit anderen Fahrzeugantrieben umweltfreundlicher sein soll, muss der Strom für die Produktion und den Antrieb langfristig ausschließlich aus erneuerbaren Quellen stammen und zu wettbewerbsfähigen Preisen zur Verfügung stehen.

Ein weiterer Punkt ist die nach wie vor fehlende, stärkere **Orientierung an der wichtigen Zielgruppe der gewerblichen Mobilitätsentscheider**. Betriebliche Fuhrparks haben eine Schlüsselfunktion bei der Verbreitung neuer Antriebsarten. Wenn die Bedürfnisse von gewerblichen Fuhrparks besser berücksichtigt würden, dann kann diese große und schlagkräftige Kundengruppe wesentlich zum Erfolg beitragen. Sie investieren regelmäßig in neue Fahrzeuge, fördern damit den Austausch älterer gegen neue Technologie. Hier können also alternative Antriebe rasch „sichtbar“ werden. Entscheider in den Unternehmen brauchen transparente und klare Prozesse und so wenig bürokratische Hürden wie möglich: Heute sind zahlreiche rechtliche Rahmenbedingungen nach wie vor ungeklärt. Außerdem müssen Abrechnungssysteme für Ladesäulen dringend bundesweit vereinheitlicht, kundenfreundlicher und transparenter gestaltet werden. Und Stellplätze an Ladesäulen für Elektroautos sollten ebenfalls in ganz Deutschland einheitlich so gekennzeichnet werden, dass sie rechtlich bindend sind, damit Falschparker sanktioniert werden können. Das sind nur wenige Beispiele, an welchen Themen die positive Annahme umweltfreundlicher Technologien scheitern kann.

Eine weitere Stellschraube könnte sein, dass der Staat Vorgaben an kommunale Einrichtungen und Betriebe geben könnte: Gerade öffentliche Flotten sollten stärker in neue Technologien investieren.

Der Fuhrparkverband fordert daher zum wiederholten Male:

- die technologieunabhängige Entwicklung und der Einsatz emissionsarmer Antriebe müssen das Ziel sein, verfügbare Alternativen wie CNG sollten nicht vernachlässigt werden und in gleichem Maße gefördert beziehungsweise steuerlich begünstigt werden.
- Ergo: die Kfz-Besteuerung sollte saubere Antriebe insgesamt fördern

Die Aussage, man müsse die Herausforderung neuer Antriebstechnologien in der ganzen Breite im Blick behalten und die Bundesregierung bereite eine umfassende Wasserstoffstrategie vor, macht einen noch zu allgemeinen, weichen Eindruck. „Wir plädieren für eine kluge, ausgewogene Vorgehensweise. Doch dabei muss auch mal Tempo aufgenommen werden und vor allem müssen klare Leitlinien und Rahmenbedingungen vorgegeben werden“, unterstreicht Schäfer.

Über den Bundesverband Fuhrparkmanagement e. V.

Der Bundesverband Fuhrparkmanagement wurde im Oktober 2010 als Initiative von Fuhrparkverantwortlichen gegründet. Er vertritt die Interessen seiner Mitglieder, die Fuhrparks zwischen 5 und 50.000 Fahrzeugen betreiben. Mitglieder sind unter anderem Unternehmen wie Axel Springer Services & Immobilien GmbH, Bankhaus B. Metzler seel. Sohn & Co. KGaA, KPMG AG, CANCOM IT, KAEFER Isoliertechnik, FC Gelsenkirchen-Schalke 04 e. V., SEG Sparkassen Einkaufs-Gesellschaft mbH, SAP, Deutsche Bahn Fuhrparkservice oder Stadtwerke Heidelberg Netze GmbH. Der Verband ist Mitbegründer und Mitglied der FMFE Fleet and Mobility Management Federation Europe.

Vorstandsmitglieder des Verbandes sind Marc-Oliver Prinzing (Vorsitzender), Dieter Grün (stv. Vorsitzender, Fuhrparkleiter Stadtwerke Heidelberg Netze), Bernd Kullmann (stv. Vorsitzender, Fuhrparkleiter Ideal Versicherung) und Claudia Westphal (stv. Vorsitzende, Fuhrparkleiterin Beiersdorf). Geschäftsführer ist Axel Schäfer. Sitz des Verbandes und der Geschäftsstelle ist Mannheim.

Axel Schäfer, Geschäftsführer
Bundesverband Fuhrparkmanagement e.V.
presse@fuhrparkverband.de

Büro Berlin
Bundesverband Fuhrparkmanagement e.V.
Friedrichstraße 171, 10117 Berlin