

Stellungnahme des Fuhrparkverbandes

Ladesäulenverordnung: Preistransparenz fehlt

Ernstgemeinte Förderung eines Mobilitätswandels nicht erkennbar / Gesamtkosten und Abrechnungs-Wirrwarr bremsen Unternehmen / Änderungen dringend notwendig /

Mannheim, im Mai 2021. Der Bundesverband Fuhrparkmanagement e. V. (BFV) kritisiert die Änderungsverordnung für Ladesäulen. „Die Neuerungen sind halbherzig. Allein die fehlende Preistransparenz blockiert aus unserer Sicht die notwendige Mobilitätswende“, mahnt BVF-Geschäftsführer Axel Schäfer.

Sachverhalt: Die Bundesregierung hat am 12. Mai eine Novellierung der Ladesäulenverordnung auf den Weg gebracht. Die Änderungen sollen das Ziel umsetzen, eine bedarfsgerechte, nutzerfreundliche und interoperable Ladeinfrastruktur mit einheitlichem Bezahlssystem aufzubauen und zu betreiben. Ab Juli 2023 wird für alle neu in Betrieb genommenen Säulen Pflicht, dass der Betreiber eine Möglichkeit anbietet, kontaktlos zu zahlen. Dabei muss mindestens eine gängige Debit- und Kreditkarte angeboten und die zugehörige Authentifizierung abgewickelt werden können. Außerdem müssen ab März 2022 neu errichtete Ladepunkte eine Schnittstelle haben, um Standortinformationen und dynamische Daten übermitteln zu können. Bestehende Stromtankstationen müssen in beiden Fällen nicht nachgerüstet werden. Grundlage ist die Zweite Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung.

Fehlende Transparenz. Es ist nach wie vor nicht vorgesehen, dass Preise transparent angezeigt oder gar verglichen werden können. „Eine Preisanzeige an öffentlichen Ladesäulen, zumindest für Ladesäulen/Ladeparks an Fernstraßen, wäre dringend anzuraten“, so Schäfer. Die Konsequenz sei, dass die wenigen Anbieter die Situation ausnutzen und nahezu wie Monopolisten agieren könnten. „Das Kartellamt ermittelt zwar seit einem Jahr. Ergebnis: Fehlanzeige. Hier müssen schnelle Lösungen sichtbar werden“, unterstreicht der Fuhrparkverband. Zudem verlangen Anbieter neben unterschiedlichen Zahlungsmitteln auch jeweils eigene Identifikationswege. „Das stellt nicht nur Fahrerinnen und Fahrer vor blockierte Ladestationen, auch die Administration eines Fuhrparks wird dadurch unnötig erschwert. Viele Prozesse können aufgrund der unterschiedlichen Bestimmungen nicht automatisiert werden. Das ist alles andere als effizient“, so Schäfer. Bei der Elektromobilität wäre es wichtig, die Kraft und den Willen der Unternehmen zu nutzen und die Anreize richtig zu setzen. Das fängt bei den Konditionen an der Ladesäule vor Ort an, zieht sich über Erleichterungen im Fuhrparkmanagement – etwa durch Standardisierung von Verträgen und Prozessen oder durch einheitliche Datenformate zur Abwicklung – und gipfelt im Roaming.

Standardisierung muss her. Dass EC- und Kreditkarten genutzt werden können, ist vielleicht für Privatnutzer:innen hilfreich. Die als Treiber der Verkehrswende wichtigen Unternehmen mit Fahr-

zeugflotten brauchen Plug & Charge Lösungen, eine anbieterübergreifende, einheitliche Standardisierung der digitalen Abrechnung, also ein verpflichtendes Weiterleiten der Abrechnungsdaten von Anbieter zu Anbieter. Durch die von der Bundesnetzagentur im letzten Jahr ins Leben gerufene Initiative, die die Abrechnungssysteme harmonisieren soll, würde der administrative Aufwand für Flottenbetreiber erheblich minimiert. Allerdings sind den Worten leider keine Taten gefolgt. Ursprünglich sollte bereits seit April 2021 eine Regelung dafür sorgen, dass Ladesäulenbetreiber auch den Strom der Konkurrenz anbieten – und zwar zu deren Tarifen und Konditionen. „Wir befürchten, dass durch das anhaltende Wirrwarr die Akzeptanz von Elektromobilität bei Unternehmen eher leidet. Wenn deutlich höhere Gesamtkosten im Vergleich zum Fahren mit Verbrennungsmotoren Realität bleiben, muss man Firmen aus ökonomischer Sicht zur Vorsicht raten“, erklärt Schäfer. Dabei geht es nicht nur um die vielzitierten Total-Cost-of-Ownership (TCO), sondern nicht zuletzt auch um die Kosten für das Fuhrparkmanagement und die Effizienz der Dienstwagennutzer:innen, die ihr Fahrzeug für die tägliche Arbeit benötigen. Grundsätzlich sind Flottenbetreiber dazu bereit, den Fuhrpark auf E-Fahrzeuge umzurüsten. Aber nicht zu jedem Preis und vor allem nicht zu Lasten der eigenen Wirtschaftlichkeit und der Mitarbeiter:innen.

Übergeordnete Strategie fehlt. Die Politik muss verantwortungsvoll mit Steuergeldern umgehen. Subventionen sollten deswegen sehr zurückhaltend eingesetzt werden. Elektromobilität ist nicht alleine, aber neben anderen Möglichkeiten wichtig, um spürbare Veränderungen einzuleiten. Die massive und einseitige Förderung einer Technologie ist daher per se grenzwertig, wenn es Alternativen gibt. „Ganz im Ernst – nicht nur die Gesellschaft als Ganzes, auch die Wirtschaft muss und will mehr ökologisch Denken und Handeln. Hierfür müssen aber die Rahmenbedingungen stimmen. Natürlich gibt es unglaubliche Diskussionen und eine riesige Meinungs-Bandbreite in einer modernen Demokratie, aber letztendlich haben alle das gleiche Ziel: Wir wollen nachhaltig agieren“, so Schäfer. Der Verband vermisst von staatlicher Seite ein übergeordnetes, strategisches Vorgehen, um diese Ziele zu erreichen.

Die ernstgemeinte Förderung eines Mobilitätswandels ist nicht erkennbar. Es ist höchste Zeit, weiterzudenken und sämtliche sinnvollen, emissionswirksamen Alternativen entsprechend mit allen fiskalpolitischen Möglichkeiten zu fördern. Bei Unternehmen wäre beispielsweise das Instrument „Mobilitätsbudget“ ein guter Hebel, es geht nicht nur um das Jobticket. Die ungleiche Steuergesetzgebung im Hinblick auf verschiedene Mobilitätsinstrumente bremst in vielen Unternehmen die Implementierung eines modernen, auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Mobilitätsmanagements.

Fazit: Es wird Zeit, dass wir ernsthaft anfangen, Mobilität neu zu denken. Das gilt für die Politik und alle anbietenden Marktteilnehmer bis hin zu den Nutzer:innen. „Automobile Mobilität ist wichtig, es kann aber nicht sein – und das sagen wir auch als Vertreter von Fuhrparkbetreibern – dass etwas um jeden Preis erhalten werden muss, selbst wenn andere Lösungen sinnvoller und ebenso förderungswürdig wären. Es darf nicht darum gehen, alte Dogmen durch neue zu ersetzen, sondern zielorientierte Strategien zu entwickeln und umzusetzen.

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 AG). 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. Friedrich-
straße 171, 10117 Berlin