

Stellungnahme

Anreize für alternative Mobilität müssen her

Umweltbundesamt setzt auf ambitionierten Klimaschutz im Verkehr / Tanken soll deutlich teurer werden / Koordiniertes Vorgehen muss Flickenteppich ersetzen / Flexible Preisobergrenzen für Deutschlandnetz zunächst sinnvoll

Mannheim, im November 2021. Das Umweltbundesamt (UBA) hat drastische Maßnahmen vorgeschlagen, die zur Einhaltung der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich umgesetzt werden sollten. Dazu zählen unter anderem die Erhöhung der Spritpreise, die Abschaffung der Pendlerpauschale und eine Pkw-Maut. Außerdem soll sich der CO₂-Preis im nächsten Jahr nach Ansicht des UBA verdoppeln – ein Ende der Spritpreiserhöhung wäre dann nicht in Sicht. Der Bundesverband Fuhrparkmanagement e.V. (BVF) sieht das kritisch.

Ebenso wie andere Kritiker richtet der Verband sich natürlich nicht grundsätzlich gegen Preissignale im Sinne des Klimaschutzes, wie sie beispielsweise durch die Erhöhung des CO₂-Preises oder die Ausrichtung der Kfz-Steuer an CO₂ gesetzt werden könnten. Allerdings sind die vom UBA vorgeschlagenen Maßnahmen nicht sehr verbraucherfreundlich und belasten zudem auch Unternehmen. „Dazu kommt, dass der heute bestehende Flickenteppich, gewoben aus ‚ein bisschen Fördern hier und ein wenig bestrafen da‘, beseitigt werden muss“, kritisiert Axel Schäfer, Geschäftsführer des BVF. Wenn eine neue Bundesregierung eine Mobilitätswende möchte, dann sollten Maßnahmen zur Zielerreichung koordiniert ergriffen werden. Um die Klimaziele zu erreichen, sind angemessene, bezahlbare Mobilitätsmöglichkeiten notwendig, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht in ausreichendem Maß verfügbar sind. „Es muss darum gehen, Anreize für eine geänderte Mobilität zu schaffen“, kommentiert Schäfer die Vorschläge des UBA.

Geänderte Mobilität statt Preiserhöhungen

Der Fuhrparkverband wundert sich über die nach wie vor sehr einseitige Sichtweise der Behörde. Aus BVF-Sicht könnte die Mobilitätswende schneller vorangetrieben werden, wenn Unternehmen einbezogen und zur innovativen Speerspitze gemacht würden. Da hilft es nicht, das Dieselprivileg ab 2023 abzuschaffen oder das angebliche „Dienstwagenprivileg“ ab 2022 schrittweise abzubauen.

„Dringend erforderlich ist eine steuerliche Harmonisierung für alternative Mobilitätsmittel. Dazu gehört unter anderem, dass auch die BahnCard 100 steuerlich wie Jobtickets begünstigt werden sollte. Je nach gewählter Mobilitätsart gibt es hier gewaltige Unterschiede, die zu Mehraufwand und damit zu Mehrkosten bei den Unternehmen führen“, sagt Schäfer. Elektromobilität sei auf einem guten Weg, aber wir dürften uns nicht weiteren Alternativen verwehren und uns auf eine Technologie versteifen. „Es geht immer nur darum, die Markteinführung von Elektroautos zu beschleunigen. Mit einem Tunnelblick

werden bessere Möglichkeiten unter Umständen übersehen – und es geht ja um Emissionsreduktion, nicht um E-Förderung“, so Schäfer weiter. Außerdem müssen erstmal die Grundlagen richtig zur Verfügung gestellt werden, also die Möglichkeiten der Mobilität ausgebaut werden – vor allem durch eine verbesserte Ladeinfrastruktur. Dazu gehört nicht nur der schnellere Ausbau, sondern auch eine veränderte Ladesituation. „Die gestiegene Akzeptanz bei reinen Elektrofahrzeugen führt dazu, dass sich die Schwächen des bisherigen Ausbaus der Ladeinfrastruktur zum Beispiel an Autobahnen immer deutlicher zeigen. Hier kann es zu Stoßzeiten zu Wartezeiten für Elektrofahrzeuge kommen, da beispielsweise trotz sechs oder acht vorbereiteter Sockel für Ladesäulen nur ein Teil davon installiert ist. Der Ausbau der öffentlichen Infrastruktur hält mit der steigenden Akzeptanz für E-Fahrzeuge nicht mit. Der Tarifschub auf der einen Seite und die Monopolstellung der Stromanbieter kombiniert mit teilweise überteuerten Tarifen auf der anderen Seite tun ihr Übriges dazu und bremsen die Elektromobilität weiter aus“, beschreibt Schäfer die Probleme.

Preisdeckelung kann im ersten Schritt sinnvoll sein

Zusätzlich gab es Proteste bei der Deutschlandnetz-Ausschreibung des Bundesverkehrsministeriums. Potenzielle Betreiber von Ladeparks jenseits von Autobahnen konnten für 900 Suchräume bieten und die großen Ladestationsbetreibern forderten, dass sowohl eine Vollfinanzierung wie auch die Preisobergrenze auszusetzen seien. „Wenn man den bisherigen Markt der Ladeanbieter anschaut, dann kann es richtig und sinnvoll sein, seitens des Gesetzgebers zunächst faire und strompreisorientierte Preisobergrenzen zu definieren. Es kann ja nicht angehen, dass Anbieter staatliche Mittel in beachtlicher Höhe nutzen und auf der anderen Seite ‚Mondpreise‘ verlangen können, wie heute teilweise üblich. Das ist die Gefahr und die ist nicht marktgerecht“, so Schäfer. Natürlich solle es auch kein Preisdumping geben. Schließlich sei die Investition in Ladeinfrastruktur für Anbieter ein Investment, das langen Atem braucht. Aber eine falsche Preispolitik schreckt auch potenzielle Nutzer ab. Und bei einer höheren Nutzungsfrequenz amortisieren sich die Grundinvestitionen in Ladeinfrastruktur schneller – bei allen beschriebenen Problemen. Die falsche Preispolitik trägt dazu bei, dies auszubremsen.

Statt also den Preisen freien Lauf zu lassen ist die viel diskutierte „atmende Preisobergrenze“ aus Sicht des BVF sinnvoll. Die hohe Zahl verschiedenster Ladetarife (rd. 230 in Deutschland) ist kein Zeichen eines gut funktionierenden Wettbewerbs, der ist laut Schäfer aber dringend notwendig und wichtig für einen funktionierenden Markt der Zukunft: „Die Vorgaben und zunächst verordneten Restriktionen bei der Ausschreibung des Deutschlandnetzes werden nach meiner festen Überzeugung helfen, den Markt zu entwickeln.“

Preiserhöhungen per se sind nicht die Lösung

Wer einen Markt entwickeln will, der ist schlecht beraten das Kosten-Nutzen-Verhältnis unattraktiv zu machen. Das gilt auch für die von der UBA angedachten Preiserhöhungen. Bevor diese kommen sei deshalb zunächst eine Veränderung der Gesamtsituation der

Mobilitätsmittel notwendig. Die Bundesregierung sollte beispielsweise offen sein für Alternativen wie synthetische Kraftstoffe. „Wenn hinsichtlich der alternativen Mobilitätsformen keine Verbesserung eintritt, können überzogene Preise über kurz oder lang auch nicht die Welt vor der Klimakrise retten. Die veränderte Preisgestaltung macht nur Sinn, wenn Unternehmen auf emissionsfreie Alternativen ausweichen können. Derzeit ist die Auswahl in allen Bereichen der alternativen Mobilitätsformen aber nicht sehr attraktiv“, betont Schäfer. Der Fuhrparkverband sieht ebenso wie der ADAC die Bereitschaft zu den Klimaschutzmaßnahmen durch die vorgeschlagenen Maßnahmen gefährdet. „Das Gebot der Stunde ist es, zu motivieren, Anreize zu setzen alternative Mobilitätskonzepte zu entwickeln und nicht durch utopische Preise zu alternativen Mobilitätsformen zu zwingen. Der Fuhrparkverband hilft dabei, wo er nur kann“, sagt Schäfer.

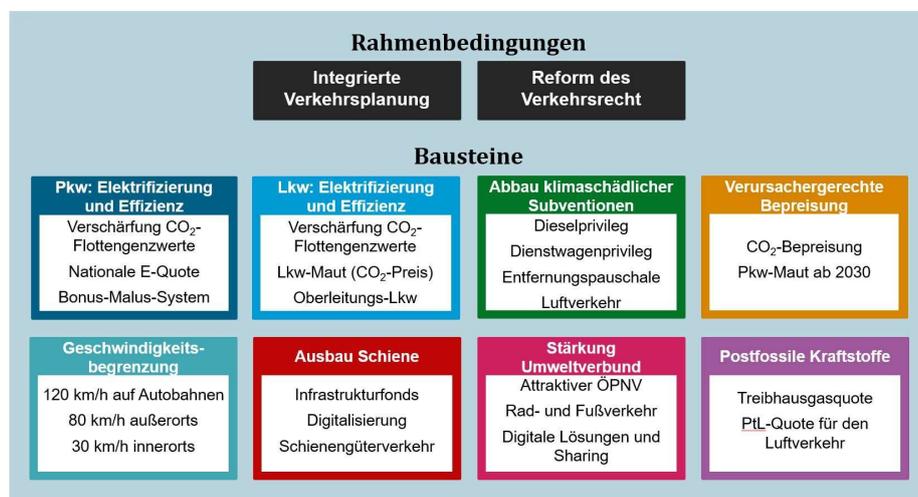
Über den Bundesverband Fuhrparkmanagement e. V.

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 und stellt seine Expertise für betriebliche Mobilität bereit. Mitglieder sind unter anderem Unternehmen wie Axel Springer Services & Immobilien GmbH, ING Diba, KPMG AG, CANCOM IT, KAEFER Isoliertechnik, SEG Sparkassen Einkaufs-Gesellschaft mbH, SAP, Boehringer Ingelheim, 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), Klaus Bockius (stv. Vorsitzender, Leiter Mobility Solutions & Services, Boehringer Ingelheim GmbH & Co KG), Dieter Grün (stv. Vorsitzender, Fuhrparkleiter Stadtwerke Heidelberg Netze) 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.
Friedrichstraße 171, 10117 Berlin



Quelle: UBA