

amit Unternehmensmobilität langfristig bestehen kann, muss sie sowohl ökonomisch als auch ökologisch tragfähig sein. Die Weichen dafür muss die neue Regierung in einem Masterplan stellen. Die wichtigsten Treiber in der Wende sind zum einen alternative Antriebsarten als Beitrag zur Dekarbonisierung bis 2050 und zum anderen eine weiter zunehmende Geschwindigkeit der Digitalisierung. Hier ist aktives Handeln der nächsten Bundesregierung gefragt.

Mobilitätsalternativen schaffen

Unternehmen mit betrieblichem Fuhrpark nehmen eine Schlüsselfunktion beim Mobilitätswandel ein. Die Mobilität der Arbeitnehmer/-innen kann aber nur durch intelligente Unternehmensstrategien und punktuelle öffentliche Unterstützung verändert werden. Um den Wandel hin zu ökologischen Alternativen zu vollziehen, muss das Blickfeld geöffnet werden. Forderungen nach einem absoluten "Verbot aller Verbrennerfahrzeuge" stellen Unternehmen vor unlösbare Probleme, wenn beispielsweise Fahrzeuge mit alternativen Antrieben in erforderlicher Größe und Leistungsfähigkeit noch nicht vorhanden sind.

Die UN-Klimakonferenz hat gezeigt, dass das "Verbrenner-Aus"

Es gibt viel zu tun, Herr Wissing!

Forderungen an die neue Regierung

(BS/Axel Schäfer*) Mit der UN-Klimakonferenz im November ist ein fast vergessenes Thema wieder in den Fokus gerückt – der Klimawandel. Und damit einhergehend natürlich auch die Frage nach der dringend nötigen Mobilitätswende. Der Koalitionsvertrag zwischen SPD, Grünen und FDP bietet gute Ansätze. Um dem Klimawandel endgültig entgegenzuwirken, bedarf es aber weiterer Maßnahmen. Der Bundesverband Fuhrparkmanagement e. V. (BVF) hat dazu konkrete Impulse und Forderungen entwickelt, um den Mobilitätswandel in Unternehmen weiter anzukurbeln.

jetzigen Zeitpunkt sollte aller- der Qualität der Mobilitätsangedings noch kein Verbrenner-Verbot beschlossen werden, solange es keine ausreichenden Alternativen gibt. Deutschland setzt vordergründig auf Elektromobilität, ohne dass dafür die geeigneten Mittel vorhanden sind. Zum jetzigen Zeitpunkt herrscht bei der möglichen Regierung Einigkeit darüber, dass bis 2035 nur noch Null-Emissionen-Fahrzeuge neu zugelassen werden sollen. Damit ist aber noch nicht das endgültige Verbot des Verbrenners beschlossen – alternative Kraftstoffe wie E-Fuels könnten durchaus Teil der Lösung sein. Das wäre wünschenswert. Außerdem sollten bereits vorhandene und bewährte Technologien (beispielsweise CNG) als Übergangslösungen genutzt und gefördert werden.

Lösungsansätze

Um den Mobilitätswandel zu bestreiten, bedarf es eines Masterplans der Regierung. Dadurch ist nicht nur eine Verbesserung bei der ökologischen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeit möglich,

bote. An erster Stelle des Masterplans sollte ein Mobilitätsgesetz stehen, das regulatorische Rahmenbedingungen auch für die betriebliche Mobilität schafft. Elektromobilität scheint – zumindest aus Sicht der Regierung - das Mittel auf dem Weg in die Nachhaltigkeit. Dafür bedarf es aber noch einiger Veränderungen. Insbesondere die Frage der Schaffung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und ein verbindliches Roaming-System für Ladestrom-Tarife sollten im Rahmen eines Masterplans festgelegt werden. Der derzeit herrschende Tarifdschungel verursacht bei Fuhrparkmanager/innen einen erheblichen Mehraufwand. Durch die Vielzahl der Anbieter bestehen abweichende Zahlungsmittel und Konditionen, was die Abrechnung der Ladevorgänge unnötig erschwert. Hier wäre beispielsweise die Vorgabe eines einheitlichen Zahlungsmittels, das immer an Ladestationen nutzbar sein sollte, sinnvoll.

Ebenso zu überdenken ist die

Antriebe. Zur Erreichung des sein, da hierdurch sinnvolle, durch Mobilitätswandels mit nachhaltig Dritte angebotene Services zur ökologischer Wirkung ist eine stärkere Differenzierung der Förderung erforderlich. Die Förderung von Plugin-Hybriden ist Angleichung steunicht zielführend, da diese zwar erlicher Gegebendie Automobilindustrie bei der Erreichung von CO₂-Vorgaben begünstigt, in der Praxis aber kein nennenswerter Nachhaltigkeitseffekt sichtbar ist. Außerdem werden diese Fahrzeugtypen zu wenig elektrisch betrieben. Als Anreiz für den Kauf dient meist ihren Mitarbeitender Dienstwagensteuervorteil nachhaltige Aspekte spielen häufig keine Rolle. Die Förderungen und die Dienstwagenbesteuerung sollten von der neuen Bundesregierung dringend korrigiert werden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt eines Masterplans zur Mobilitätswende ist die hürdenfreie Bereitstellung von Mobilitätsdaten. Außerdem muss das Recht auf die eigenen Daten des Datengebers gewährleistet sein. Fahrzeughersteller dürfen nicht Eigentümer und Verfügungsberechtigte über

Verbesserung der Mobilität eingeschränkt würden. Zudem muss

der Masterplan die heiten beinhalten. Derzeit werden Unternehmen durch je nach Bundesland abweichenden Regelungen eingeschränkt, wenn sie den den Zugang zu alternativen Mobi-

ÖPNV ermöglichen. Dem muss entgegengewirkt werden.

Zuständigkeiten müssen geregelt werden

Eine erforderliche Grundlage für den Mobilitätswandel ist es, Zuständigkeiten, Entscheidungs- und Umsetzungskompetenzen für alle Mobilitätsmittel zu bündeln. Das der verantwortlichen Ministerien, sondern auch die Interaktion der immer noch ein Thema ist. Zum sondern auch eine Steigerung in staatliche Förderung alternativer Daten der Fahrzeugnutzer/-innen nachgeordneten Behörden und mitzuwirken.

Gesellschaften im Bundesbesitz. Der Bund muss die dazu nötigen gesetzlichen Rahmenbedingungen schaffen. Die Verantwortung für die Gestaltung des Mobilitätswandels sollte weiterhin im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gebündelt sein, das aber als Bundesministerium für Mobilität auftreten sollte. Um die Probleme aus dem Weg zu räumen, denen Unternehmen derzeit bei der Gestaltung des Mo-



Axel Schäfer ist Geschäftsführer und beratendes Vorstandsmitglied des Bundesverbands Fuhrparkmanagement e. V.

litätsmitteln wie Fahrrädern oder bilitätswandels ausgesetzt sind, ist die Umsetzung des Masterplans sinnvoll. Es bedarf einer Kombination aus gesetzlichen Vorgaben und Nutzerfinanzierung (Push) und Angebotsverbesserungen in Qualität und Quantität (Pull). Der Handlungsbedarf ist groß, eine strategisch ausgerichtete und gebündelte Vorgehensweise wird uns aber schneller machen, Kosten betrifft nicht nur die Organisation reduzieren und Unmut verhindern. Alle sollen Lust bekommen, an nachhaltigen Verbesserungen