

## PRESSEINFORMATION

---

Stellungnahme des Fuhrparkverbandes

### **(An-)Spannung wegen Grundsatzurteil zu Dieselfahrverboten**

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat Fahrverbots-Entscheidung vertagt / Fuhrparkverband hofft auf weitsichtiges Urteil / „Verunsicherung bleibt“ / BVF für Nachrüstung mit Kostenbeteiligung der Autoindustrie

**Mannheim, im Februar 2018. „Fuhrparkbetreiber, die noch Diesel-Fahrzeuge mit Euro 5-Norm oder älter fahren, sind weiterhin angespannt“, sagt Marc-Oliver Prinzing, Vorsitzender des Bundesverbandes Fuhrparkmanagement (BVF). Schließlich geht es darum, ob das Gericht Fahrverbote faktisch für prinzipiell zulässig erklären. „Ob Städte und Kommunen solche aussprechen und wie das zu kontrollieren ist, das steht auf einem anderen Blatt“, so Prinzing. Der Verband setzt sich sehr für alternative Antriebe ein, doch solange es für die Bedürfnisse der Fuhrparkbetreiber insbesondere bei Langstrecken noch keine echten Alternativ-Motorisierungen gibt, so lange wären Fahrverbote das falsche Mittel. Der Wille auf emissionsärmere Fahrzeuge zu setzen ist bei den Unternehmen vorhanden, doch die Machbarkeit stimmt noch nicht.**

Firmenfuhrparks sind zum Großteil mit verbrauchsärmeren Dieselfahrzeugen ausgestattet. Und deren Einsatz findet oft in den Innenstädten statt. Darunter noch viele Fahrzeuge mit EURO 5-Norm, so dass einige Unternehmen einen Großteil ihrer Fuhrparks nicht mehr einsetzen könnten. Damit wäre die Belieferung des Handels und der Unternehmen in den Innenstädten genauso gefährdet, wie die Nachfrage nach Produkten und Arbeitsplätzen. Alleine in Berlin gibt es rund 650.000 Pendler, 80 Prozent mit Dieselfahrzeugen, die zu ihrem Arbeitsplatz fahren und in den Städten Umsatz machen. Auch kommunale oder öffentliche Fuhrparks mit Müllfahrzeugen, Krankenwagen oder Feuerwehrfahrzeugen wären betroffen und damit der Beginn der Diskussion über Ausnahmeregelungen.

Technische Lösungen und Maßnahmen seitens der Städte, die den Verkehr besser fließen lassen, sind Fahrverboten vorzuziehen. „Hier sehen wir vor allem die Fahrzeughersteller ganz klar in der Pflicht. Es sollten für eine dauerhafte Schadstoffreduzierung saubere und emissionsarme Fahrzeuge entwickelt und vermarktet werden“, sagt der BVF-Vorsitzende. Alternativen zum Diesel gibt es, sind aber derzeit aus unterschiedlichen Gründen nicht für alle Einsatzzwecke zu nutzen. Zum Beispiel für Langstreckeneinsätze. Fast unbeachtet sind zum Beispiel Erdgasfahrzeuge. Sie haben neben deutlich geringeren Emissionen klare wirtschaftliche Vorteile gegenüber dem Diesel (geringere Kfz-Steuer, bis zu 50 Prozent weniger Kraftstoffkosten) und sie sind in der Anschaffung nahezu auf gleichem Preisniveau wie Dieselfahrzeuge. Eine Fixierung der Politik auf Elektro-Fahrzeuge war der völlig falsche Weg, was durch Aussagen im Koalitionsvertrag nun auch Richtung technologieunabhängiger Förderung revidiert wurde. „Wir brauchen Fahrzeuge, die den Anforderungen der gewerblichen Fuhrparkbetreiber gerecht werden und umweltschonend sind“, unterstreicht Prinzing.

Das bedeutet, dass in Forschung und Entwicklung investiert werden soll, statt sich auf ältere Fahrzeugtypen zu konzentrieren. Doch der Fuhrparkverband setzt sich auch für eine technische Umrüstung der Dieselfahrzeuge ein, zumindest dort, wo es möglich ist. Nachrüstungen von E5 auf E6 sollen die Probleme beseitigen. „Allerdings zeigt das Gewährleistungsrecht aus unserer Sicht für sämtliche Nachbesserungen und den entstehenden Aufwand erhebliche Lücken“, so Prinzing. Die Umrüstung zu fördern, hat nun auch eine Expertenkommission der Regierung empfohlen. Technisch ist hier wohl einiges machbar, ob und wer es bezahlt ist offen. Diverse Medien berichten aktuell, dass sich die Förderung "neben öffentlichen Mitteln auch aus finanziellen Beiträgen der Automobilhersteller speisen" könnte. Was gerne vergessen wird: Fuhrparkbetreiber tragen auch im Zuge einer vermeintlich kostenfreien technischen Umrüstung einen hohen Aufwand. Jeder Fuhrparkprofi weiß, dass Transaktionskosten ein Ärgernis sind. Zusätzliche Verwaltungskosten und Arbeitsausfall belasten den Eigentümer/Besitzer von Fahrzeugen, nicht den Verursacher. Eventuelle Probleme im Nachgang und weiterer Nachbesserungsbedarf, fehlende klare Statements zur Handhabung von Herstellern und der Politik führen zu weiterer Verunsicherung.

#### **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 über 20.000 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.

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

#### **Ansprechpartner für Presse-Fragen:**

Axel Schäfer, Geschäftsführer  
Bundesverband Fuhrparkmanagement e.V.  
Geschäftsstelle: Augustaanlage 57, 68165 Mannheim,  
Telefon 0621-76 21 63 53  
presse@fuhrparkverband.d

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