

## Stellungnahme des Fuhrparkverbandes

# Verbot von Verbrennern derzeit unsinnig

Der Verband der Automobilindustrie fordert Neustartprämien auch für Diesel und Benziner / Bundesverband Elektromobilität möchte dagegen allein Elektromobilität begünstigen.

**Mannheim, im Mai 2020. Der VDA fordert Kaufprämien, in der Politik wird über Abwrackprämien nachgedacht. Der Zeitpunkt Eigeninteressen durchzusetzen ist gerade günstig, scheinen manche Lobbyisten zu glauben. Der Staat ist durch Corona im Handlungsdruck gewillt, auch unpopuläre Maßnahmen durch Verbote umzusetzen. Daher wird beispielsweise vom Anbieterverband BEM (Bundesverband Elektromobilität) jetzt massiv gefordert, endlich das absolute Verbot von Verbrennungsmotoren bis 2030 durchzusetzen. Dabei ignoriert der BEM aus Eigeninteresse alle Fakten in Bezug auf Nachhaltigkeit und Praxistauglichkeit der unterschiedlichen Antriebsarten. Wer jetzt ein Verbot von Verbrennern in nicht einmal zehn Jahren fordert, hat offensichtlich keine Ahnung von sozialer Marktwirtschaft und den Ernst der Lage nicht erkannt. Dem Motor unserer wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Stabilität jetzt den Saft abzudrehen, ohne eine zuverlässige Alternative in der Hinterhand zu haben, wäre schlicht unverantwortlich.**

„Niemanden – außer den Vertretern der Branchen, die das fordern und damit Geld verdienen – ist mit diesen planwirtschaftlichen Ideen und Steuerungsansätzen geholfen. Damit muss Schluss sein. Es gab bereits Subventionen in Milliardenhöhe und dennoch hat sich das E-Fahrzeug nicht wie von vielen gewünscht und seit Jahren angekündigt durchsetzen können“, sagt Marc-Oliver Prinzing, Vorstandsvorsitzender des Bundesverbandes Fuhrparkmanagement (BFV). Die Investoren und Käufer konnten bisher nicht überzeugt werden, trotz der finanziellen Impulse durch den Staat. „Vielleicht ist das Produkt E-Fahrzeug einfach noch nicht in Fläche marktreif und erfüllt die Kundenanforderungen nicht?“, meint Prinzing. Allerdings scheint das keinem Verantwortlichen in den Sinn zu kommen. Stattdessen sollen Verbraucher, Dienstwagenfahrer und Mobilitätsverantwortliche entmündigt werden und dann einfach per Dekret nur noch ein Produkt kaufen dürfen. Laut BEM natürlich ein Elektrofahrzeug. Kaufprämien unter Ausgrenzung von Verbrennern und eine Forderung nach dem Verbrenner-Verbot ab 2030 ignorieren, dass die Automobilindustrie einer unserer wichtigsten Wirtschaftssektoren ist, den wir jetzt, in naher Zukunft und gerade nach Corona dringender denn je benötigen werden. Mit welchem Sachverstand hier von Seiten der Verbrennergegner gearbeitet wird, zeigt der in diesem Zusammenhang beliebte Verweis auf Norwegen, wo aufgrund der exorbitanten staatlichen Zuschüsse nahezu 50 Prozent der Neuzulassungen E-Fahrzeuge sind. 2019 hatte Norwegen gerade einmal 142.381 Pkw-Neuzulassungen. Dies entspricht nicht einmal 50 Prozent der Neuzulassungen, die Deutschland in einem durchschnittlichen Monat hat. Und die norwegische Automobilindustrie würde bei einem Verbrennerverbot sicher nicht leiden, da es sie gar nicht gibt. Deshalb: Bitte sachlich bleiben!

„Zur Vermeidung von Missverständnissen: Der Fuhrparkverband hat sehr großes Interesse an einer Mobilitätswende und arbeitet mit seinen Mitgliedern intensiv dafür, dass eine Verkehrswende mit praktikablen Mobilitätsangeboten umgesetzt wird, die ökologisch und ökonomisch sinnvolle Lösungen parat haben. Solange die Umweltbilanz von E-Autos fraglich und der Antrieb für die meisten Fahrprofile im gewerblichen Bereich noch nicht geeignet ist, macht es keinen Sinn,

moderne Benziner und Dieselmotoren zu verbieten“, unterstreicht der BVF-Vorsitzende. „Natürlich muss sich die Automobilindustrie bewegen, natürlich brauchen wir emissionsärmere Fahrzeuge und ein breiteres Modellangebot bei E-Fahrzeugen, aber wir brauchen keine Spargelbauern, die uns ständig sagen, dass allein der Spargel das Allheilmittel ist. Wir brauchen Investitionen in Forschung und Entwicklung und dann sehr gerne das umweltfreundlichste E-Fahrzeug oder das noch bessere Erdgasfahrzeug oder einen Antrieb, an den wir heute noch gar nicht denken“.

Um einen schnellen Hochlauf der Automobilwirtschaft mit über 800.000 Beschäftigten in Deutschland nach der jetzigen Krise zu unterstützen, wird in der Politik wie bereits 2008/2009 über eine Abwrackprämie nachgedacht. Dabei sollten jedoch nicht die Fehler von damals wiederholt werden und die Unternehmensfuhrparks außen vorgelassen werden. Stellen sie mit über 60 Prozent Anteil an den Neuzulassungen letztlich doch die größte Gruppe. Der VDA fordert Maßnahmen in Form von Kaufprämien. Bei allen Ideen muss die Unterstützung der wichtigen Schlüsselindustrie im Vordergrund stehen, sonst bleiben sie wirkungslos. Eine kluge Berücksichtigung von ökologischen Aspekten darf dabei trotzdem nicht ignoriert werden. Bei Abwrackprämien stellt sich die Frage, ob es nachhaltig ist, funktionsfähige Autos in der Schrottpresse zu entsorgen und durch neue zu ersetzen. Bei Kaufprämien bedarf es einer Komponente, die die Nachhaltigkeit der Fahrzeuge die gekauft oder ersetzt werden mit einbezieht. Dabei spielt es aus unserer Sicht keine Rolle, ob eine niedrige Emissionslast durch einen modernen Diesel, ein Erdgasauto oder ein (ehrlich berechnetes) Elektroauto erreicht wird.

Forschung, Studien und Analysen sind letztendlich der Schlüssel zum Erfolg. Mit Glaubenssätzen und Antriebsideologien ist uns nicht geholfen. Beispiel: Welche Umweltverschmutzung geht vom Straßenverkehr aus? Um das zu untersuchen, hätte man Messungen machen und im Anschluss eine ganze Zeit lang den Straßenverkehr abschalten müssen. Hätte man dann die Daten verglichen, wäre deutlich geworden, welchen Einfluss der Straßenverkehr und vor allem die so verteufelten Dieselfahrzeuge tatsächlich haben. Natürlich gibt es verkehrsbedingte Schadstoffe und Emissionen, aber durch die Corona-bedingte zeitweise starke Verkehrsreduzierung hatten wir quasi ein natürliches Experiment. Und was wir jetzt auf einmal sehen ist, dass diese negative Wirkung, die wir bisher dem Straßenverkehr zugeschrieben haben, überhaupt gar nicht da ist. Man kann gegen Straßenverkehr sein, doch man sollte nicht aus den falschen Gründen gegen etwas sein. Wir können solche Ereignisse wie die Entscheidungen zur Virus-Eindämmung also nutzen, Theorien und Glaubenssätze auf ihre Richtigkeit zu überprüfen. „Plötzlich wird klar, dass Fahrverbote für Dieselfahrzeuge auf der Grundlage falscher Annahmen entschieden wurde. Wir sind eben alle nur Menschen und dürfen Entscheidungen dann auch bedauern und zurücknehmen“, so Prinzing.

#### **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.

## PRESSEINFORMATION



Axel Schäfer, Geschäftsführer  
Bundesverband Fuhrparkmanagement e.V.  
[presse@fuhrparkverband.de](mailto:presse@fuhrparkverband.de)

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