



Unternehmensstrategien zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes

Unternehmen	Dienstwagenstrategie
Deutsche Telekom AG	<p>Einführung der Green Car Policy am 1. April 2010 mit dem Ziel bis 2015 einen durchschnittlichen CO₂-Ausstoß von 110 g/km zu erreichen. Im vierten Quartal 2010 konnte der Vergleichswert vor Einführung der Green Car Policy bereits um 10.27% auf 131 g/km gesenkt werden. Für jede Fahrzeugkategorie wurden Obergrenzen und Referenzwerte des CO₂-Ausstoßes definiert. Jedes Gramm CO₂-Abweichung vom Referenzwert führt zu einem Zu- oder zu einem Abschlag auf das Gfz-Budget. Die Referenz- und Grenzwerte werden jährlich auf Aktualität und Marktfähigkeit überprüft. Entstehende Maluszahlungen werden in Umweltprojekte investiert. Seit 2009 werden Öko-Fahrtrainings für alle Fahrzeugnutzer angeboten. Des Weiteren beteiligt sich DeTeFleetServices an der Pilotierung von Elektrofahrzeugen und alternativen Antriebssystemen wie Wasserstoff-Brennstoffzellen und Erdgas. Das Unternehmen hat den Einsatz von Telefon- oder Webkonferenzen als Alternative zu einer Dienstreise verstärkt und bietet seit 2004 den Mitarbeitern ein vergünstigtes Jobticket zur Fahrt mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln an. Ebenso kooperiert die Telekom mit der Deutschen Bahn und hat so alle Geschäftsreisen klimaneutral gestellt.</p>
Adidas AG	<p>Die adidas AG hat im September 2009 eine 'Green Credit Policy' eingeführt, um so Mitarbeitern einen Anreiz zu geben, auf emissionsärmere Autos umzusteigen. Die Bonus- Grenzen liegen bei 140 g bzw. 120 g CO₂/km. Die Adidas AG wird auch zukünftig die gesetzlichen CO₂-Werte überwachen und ggf. die Richtlinien anpassen.</p>
DuPont de Nemours GmbH	<p>Seit 2009 existiert eine CO₂-basierte Firmenwagenrichtlinie. Alle Fahrzeuge sind geleast und werden alle 3.5 bis 4 Jahre ausgetauscht. Die Richtlinie basiert auf einem sich jährlich bis 2011 verringernden Zielkorridor für CO₂-Emissionen sowie einem absoluten oberen Grenzwert. Bis zu dem Grenzwert hat der Fahrer 2€/g CO₂ monatlich für seinen Dienstwagen zu zahlen, der ausserhalb des Zielkorridors liegt. Liegt der CO₂-Ausstoß unterhalb des unteren Grenzwertes erhält der Fahrer einen Bonus. Im Jahr 2011 beträgt der Zielkorridor 135- 145 g CO₂/km, die Obergrenze 155 g CO₂/km. In den Jahren 2012 und 2013 wird die absolute Obergrenze voraussichtlich 145 bzw. 135 g CO₂/km betragen und der Zielwert 135 bzw. 125 g CO₂/km. Diese Richtlinie hat den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß von 204 g CO₂/km im Dezember 2008 auf 147 g CO₂/km im Dezember 2010 reduziert und rund 1200t CO₂ sowie mehr als eine halbe Million Euro eingespart.</p>
E.ON AG	<p>E.ON hat mit Wirkung ab 01.01.2011 eine neue Dienstwagenrichtlinie für Führungskräfte eingeführt. Diese sieht einen Grenzwert von 150 g CO₂/km vor. Zudem sollen zukünftig die Zuschüsse höher sein, je besser die CO₂-Bilanz des Dienstwagens ist.</p>



Evonik Industries AG	Mit der neuen Dienstwagenrichtlinie ist seit 2011 eine Umweltkomponente bei der Auswahl neuer Dienstwagen aufgenommen worden. Die Evonik Industries AG hat ein Bonus-/Malus-System mit CO ₂ -Referenzwerte für 3 Nutzergruppen eingeführt. Nutzergruppe 1 (bis 180 g/km), Nutzergruppe 2 (bis 160 g/km) Nutzergruppe 3 (bis 135 g/km). Ausserdem gilt als absolute Obergrenze ein CO ₂ -Emissionswert von 200 g/km. Über ein Bonus-/Malus-Prinzip wird den Mitarbeitern ein Icentivierungsmechanismus an die Hand gegeben, sich ökologisch verantwortlich bei der Auswahl von Dienstwagen zu verhalten.
Heidelberger Druckmaschinen AG	2009 wurde die "Green Fleet-Policy" eingeführt, mit dem Ziel langfristig den Flottenverbrauch auf 130 g CO ₂ zu senken. Diese Richtlinie beinhaltet eine Begrenzung des CO ₂ -Höchstwertes und die Schaffung von Anreizen bei verbrauchsarmen Fahrzeugen.
K & S Aktiengesellschaft	Bei einer Überschreitung des durchschnittlichen Dienstwagenausstoßes von 120g CO ₂ /km müssen Dienstwagenberechtigte eine Emissionsabgabe bezahlen. Dieser Trend setzt sich gemessen am Durchschnittswert CO ₂ weiter fort. Aufgrund der Fahrzeugwechselrhythmen von 36/48 Monaten erfolgt der Austausch der Fahrzeuge über obigen Zeitraum und macht sich erst sukzessive bemerkbar. Tendenz ist weiter rückläufig und seit letzter Umfrage konnte eine Senkung der CO ₂ -Werte um 8% erreicht werden. Die Reiserichtlinie bei Dienstreisen wurde in Richtung Bahn priorisiert. Zusätzliche Anreize für Mitarbeiter durch die Nutzung eines Job-Tickets werden angeboten.
MTU Aero Engines Holding AG	Die Senkung des Flottenkraftstoffverbrauchs ist Bestandteil der Umweltziele des Unternehmens. Für die letzten drei Jahre war eine Senkung des Kraftstoffverbrauchs von 5% pro Jahr angestrebt, was sogar leicht übertroffen wurde. Auch für 2011 soll der Kraftstoffverbrauch weiter gesenkt werden. Neben der Festlegung von angestrebten Flottenverbrauchswerten führt die MTU alle 2 Jahre ein Eco-Fahrertraining für Dienstwageninhaber mit einem relativ hohen Kraftstoffverbrauch durch.
Phoenix Solar AG	Festes Ziel für die Flotte ist der Wert von 120 g/km. Diesen will die Phoenix Solar AG durch eine konsequente Weiterentwicklung und Anpassung unserer Dienstwagenrichtlinie vornehmen. In der Richtlinie ist eine Bonus-Regelung für emissionsgünstige Fahrzeuge hinterlegt, die den Dienstwagenberechtigten motiviert, sich für verbrauchsärmere Motoren zu entscheiden. Ausserdem wurden die Obergrenzen über alle verfügbaren Fahrzeuge in 2011 gesenkt. Die Extremwerte werden jährlich überprüft und gegebenenfalls weiter angepasst. Das Unternehmen beabsichtigt auch den Test von Elektrofahrzeugen weiterzuführen und zum i-MiEV noch weitere Elektrofahrzeuge in den Fuhrpark aufzunehmen.



Siemens AG	<p>Siemens ist das erste Unternehmen im DAX, das seine Firmenwagenregelung auf die Klimaschutzziele der EU ausgerichtet hat. Zu den Strategien zur Senkung des Flottenverbrauchs zählen:</p> <p>Bonus-Regelungen: Bei Fahrzeugwahl mit niedrigerem CO₂-Ausstoß wird ein gestaffelt höherer Zuschuss zur Leasingrate gewährt (sowohl im Management als auch bei den Vertriebs- und Außendienstfahrzeugen)</p> <p>Fokussierte Fahrzeugwahl: In den Einkaufsverhandlungen wird auf Fahrzeuge mit geringem CO₂-Ausstoß geachtet. Wo Fahrzeuge definiert werden, die gefahren werden können (z.B. in der Serviceflotte), werden nur Fahrzeuge mit sehr niedrigem CO₂-Wert (derzeit VW Golf Variant BlueMotion mit 190 g CO₂/km) beschafft. Bestimmte Fahrzeugtypen mit hohen Emissionswerten sind nicht als Dienstwagen bestellbar.</p> <p>CO₂-Richtwerte und Limits: Für obere Führungskräfte gilt derzeit ein Richtwert von 170g CO₂/km. Bei Unterschreitungen wird ein gestaffelter Bonus gewährt, bei höherem CO₂-Ausstoß wird eine gestaffelt höhere Kostenbeteiligung von Mitarbeitern gefordert. Im Vertrieb und Außendienst ist die Fahrzeugauswahlliste auf Fahrzeuge mit maximal 140 g CO₂/km beschränkt, für die Serviceflotte liegt dieser Wert bei maximal 125 g CO₂/km. Die genannten Richt- und Grenzwerte werden sukzessive reduziert und die finanzielle Staffelung entsprechend angepasst.</p> <p>Elektromobilität: Die Siemens AG setzt Elektroautos ein und treibt intensiv die Entwicklung der Infrastruktur für Elektromobilität voran.</p>
Tchibo GmbH	<p>Momentan erfolgt eine Umstellung der Außendienstfahrzeuge im Fuhrpark auf BlueMotion-Fahrzeuge des VW-Konzerns. Nach der Umstellung Ende des Jahres 2011 soll der Flottenwert der Außendienst-Flotte 128 g/km betragen. Außerdem testet Tchibo im Außendienst den Toyota Prius Hybrid. Im Rahmen des Kraftstoffwettbewerbs "Eco Driver" sucht Tchibo die kraftstoffsparsamsten Fahrer innerhalb des Unternehmens. Seit Ende 2007 haben sich 220 von 530 FahrerInnen angemeldet, welche bereits 77 t CO₂-Emissionen einsparen konnten.</p>

Quelle: DUH-Recherche März bis Juni 2011

Die DUH hat bei 156 börsennotierten, bzw. mittelständischen Firmen über mögliche Klimaschutzziele Auskunft erbeten. Nur wenige Unternehmen gaben bereitwillig Auskunft und nur ein Bruchteil dieser zeigt wirklich sinnvolle Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele.