

Auf der grünen Welle

Studie Fleetcompetence und Autoflotte | In den meisten Fuhrparks wird Umweltschutz als wichtig erachtet. Doch was bedeutet das? Mehr als CO₂-Reduktion, Motorenbegrenzung und Verbot bestimmter Modelle ist nicht drin.

— Grünes Denken hat in den Fuhrparks Einzug gehalten: Die Mehrheit der Fuhrparkbetreiber misst dem Umweltschutz und der Nachhaltigkeit bei Anschaffungen und im laufenden Betrieb in der Flotte eine Bedeutung bei. Nur was für eine Bedeutung – das ist sehr unterschiedlich ausgeprägt. Aber immerhin – das ist das positive Signal – für knapp die Hälfte der Teilnehmer sind Umwelt und Nachhaltigkeit wichtig (35 Prozent) oder sogar sehr wichtig (14 Prozent). Für 43 Prozent, das ist ein weiteres Ergebnis der Studie zur Car Policy von Fleetcompetence Europe und Autoflotte, haben Umwelt- und Ressourcenschonung jedoch nur eine geringe Bedeutung für die Anschaffung und den Betrieb der Flotte. Überhaupt keine Rolle spielen grüne Faktoren nur für sieben Prozent der Unternehmen (siehe Grafik 1, Seite 23)

Und so hat auch die Mehrheit der Teilnehmer in den vergangenen zwei Jahren Maßnahmen ergriffen, um Umwelt- und

Nachhaltigkeitsbedürfnisse in der Flotte umzusetzen. Mehr als jeder Zweite (53 Prozent) hat bestimmte Fahrzeugklassen aus der Car Policy verbannt, knapp die Hälfte (47 Prozent) hat CO₂-Vorgaben darin verankert und 40 Prozent haben die Motorisierung ihrer Firmenfahrzeuge herabgesetzt. Etwa jedes dritte Unternehmen (31 Prozent) hat Schulungen für seine Firmenwagenfahrer durchgeführt, rund jedes fünfte (18 Prozent) setzt auf ein Bonus-Malus-System. Mit nur sieben Prozent der Antworten spielt der Einsatz von Telematik als grüne Maßnahme hingegen eine untergeordnete Rolle (siehe Grafik 2, Seite 23).

Alternative Antriebe | Auch Alternativen zu den klassischen Verbrennungsmotoren finden sich noch selten in deutschen Fuhrparks. Nur in elf Prozent der Unternehmen, die sich an der Studie beteiligt haben, werden bestimmte Antriebsarten durch die Car Policy gefördert – zum Beispiel durch ein

Bonus-Malus-System. Die überwiegende Mehrheit von 89 Prozent musste das hingegen verneinen.

Am ehesten wird die Anschaffung von Elektrofahrzeugen unterstützt, das gab jeder Zweite unter den „Förderern“ der alternativen Antriebe an (50 Prozent). 46 Prozent unter ihnen haben besondere Goodys bei der Anschaffung von Erdgasfahrzeugen zugesichert. 41 Prozent belohnen die Bestellung von Hybrid-Fahrzeugen. Deutlich weniger relevant sind hingegen Flüssiggasfahrzeuge (LPG) bei der Förderung einer umweltverträglichen Flotte (neun Prozent) (siehe Grafik 3, Seite 24).

CO₂-Begrenzung | Diejenigen Firmen, die den CO₂-Ausstoß ihrer Flottenfahrzeuge limitieren, haben je nach Position im Unternehmen unterschiedliche Höchstgrenzen gezogen: Am tolerantesten sind sie erwartungsgemäß gegenüber ihrem Top-Management – sie dürfen mit ihrem Dienstwagen durchschnittlich 151 g/km emittie-

Titelthema: Green Fleet

- ▶ Ergebnisse Studie „Car Policy“ Seite 22
- ▶ Testzyklus für Neufahrzeuge (NEFZ) Seite 25
- ▶ Fuhrparkporträt R+V Seite 26
- ▶ ActiveE: Feldversuch zu Reichweiten Seite 28
- ▶ Grüne Bestseller und CO₂-Killer Seite 30

Bestellmöglichkeiten

Die Studienergebnisse können zum Preis von 280 Euro netto bestellt werden.

Auch können Unternehmen an einem Branchen-Benchmark teilnehmen. Auf Anfrage nennt Fleetcompetence Europe die Größe der Vergleichsgruppe für die jeweilige Branche. Die komparative Analyse ist nach Bestellung innerhalb von 14 Tagen erhältlich. Der Preis dafür beträgt für Teilnehmer der Studie 580 Euro netto, für Nicht-Teilnehmer 880 Euro netto.

Anfragen per Mail an: mireille.pruvost@springer.com

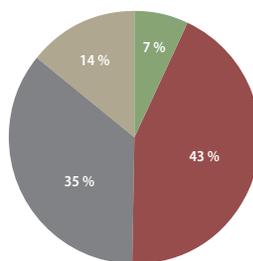
ren, das ist der höchste ermittelte Wert. Bei den Fahrzeugen des mittleren Managements wird der Kohlendioxid-Ausstoß im Schnitt auf 142 g/km begrenzt. Nah beieinander liegen die erlaubten CO₂-Höchstwerte für den Vertrieb und den technischen Außendienst, die durchschnittlich 134 g/km respektive 132 g/km betragen (siehe Grafik 4, Seite 24).

Fast ein Drittel der Unternehmen gab an, in den letzten zwei Jahren Schulungen für die Firmenwagenfahrer durchgeführt zu haben, um die Umweltbedürfnisse im Fuhrpark zu erfüllen. Nur 22 Prozent haben ihre Fahrer in ökonomischer Fahrweise schulen lassen. Dabei war das Eco-Drive-Training für 15 Prozent eine einmalige Aktion. Nur sieben Prozent wiederholen die Schulung. Die überwiegende Mehrheit von 79 Prozent hat noch keine Eco-Drive-Schulung angeboten.

Auswirkungen von Eco-Drive-Trainings |

Die positiven Auswirkungen der Spritspartrainings waren mehrheitlich spürbar: Die Hälfte derjenigen Teilnehmer, die Eco-Drive-Schulungen durchgeführt haben, konnte danach eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs zwischen fünf und zehn Prozent feststellen. Gut jeder sechste Fuhrparkbetrei-

1 | Bedeutung von Umweltschutz und Nachhaltigkeit im Fuhrpark

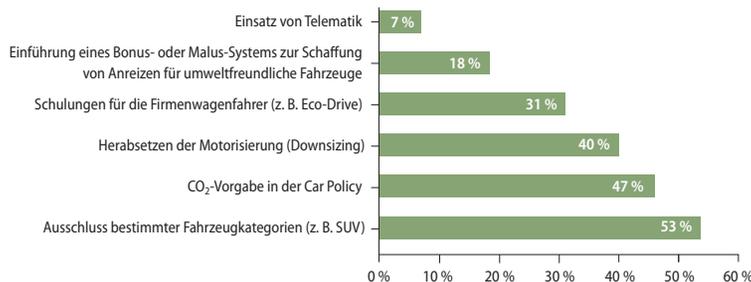


Keine Gering Wichtig Sehr Wichtig

n = 189

Studie: Car Policy, Fleetcompetence Europe/Autoflotte

2 | Grüne Maßnahmen



n=141

Studie: Car Policy, Fleetcompetence Europe/Autoflotte

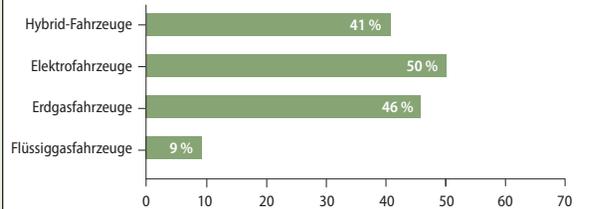
ber (17 Prozent) realisierte Einsparungen zwischen zehn und 15 Prozent und zwei Prozent konnten einen Rückgang des Kraftstoffverbrauchs um über 15 Prozent messen. Bei rund einem Drittel (31 Prozent) der Unternehmen mit Eco-Drive-Schulungswissen sind die Trainingseffekte jedoch in der Praxis verpufft: Sie haben keine spürbaren Einsparungen konstatiert (siehe Grafik 5, Seite 24).

Dass Schulungen in spritsparender Fahrweise durch ein bewussteres Manövrieren am Steuer auch im großen Stil positive Auswirkungen auf die Unfallstatistik hat, konnte die Studie hingegen nicht ermitteln: Nahezu drei Viertel der Flottenbetreiber (73 Prozent) konnten keine Reduzierung der Unfallkosten verbuchen, nachdem sie Eco-Trainings durchgeführt hatten. 16 Prozent senkten diese dagegen um fünf bis zehn Prozent, neun Prozent sogar um zehn bis 15 Prozent. Nur zwei Prozent der Fuhrparks mit Eco-Drive-Erfahrung konnten bei den Unfallkosten mehr als 15 Prozent einsparen (siehe Grafik 6, Seite 24).

Wie schon an anderer Stelle berichtet, spielt Telematik bis dato nur eine untergeordnete Rolle in Fuhrparks. Nur 14 Prozent setzen bislang solche Systeme ein. Vordergrundig stehen dabei ein verbessertes

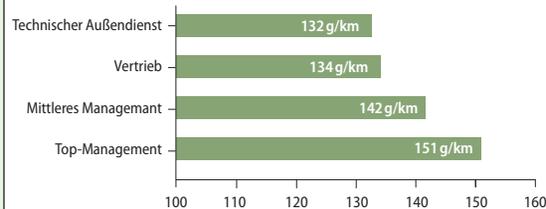
Foto: spa764/Photolia

3 | Förderung alternativer Antriebe



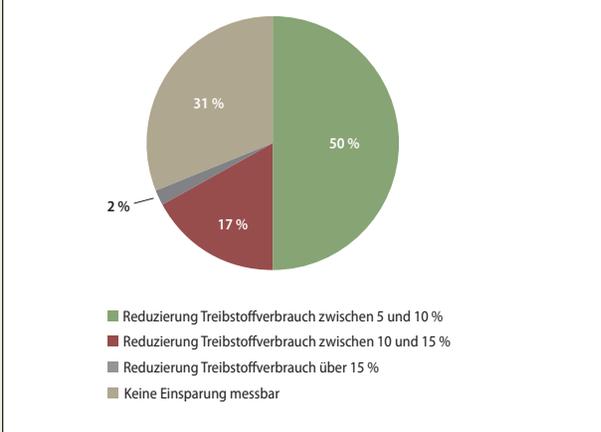
n = 22 Studie: Car Policy, Fleetcompetence Europe/Autoflotte

4 | Begrenzung des CO₂-Ausstoßes



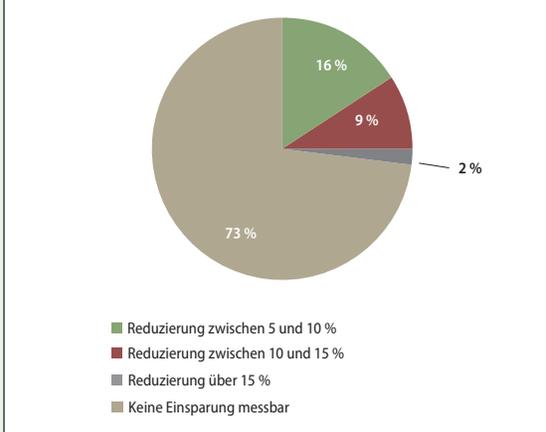
n = 64 Studie: Car Policy, Fleetcompetence Europe/Autoflotte

5 | Auswirkungen von Eco-Drive-Trainings auf den Kraftstoffverbrauch



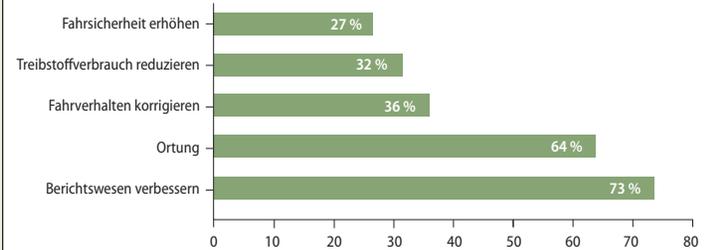
n = 42 Studie: Car Policy, Fleetcompetence Europe/Autoflotte

6 | Auswirkungen von Eco-Drive-Trainings auf die Unfallkosten



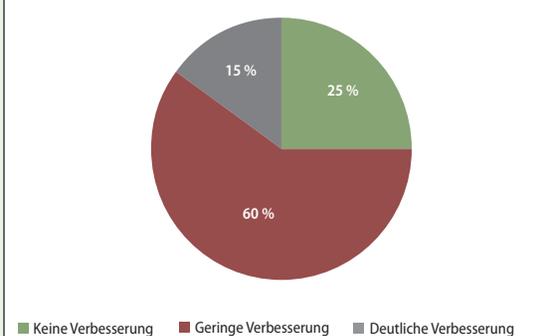
n = 44 Studie: Car Policy, Fleetcompetence Europe/Autoflotte

7 | Gründe für den Einsatz von Telematik



n = 22 Studie: Car Policy, Fleetcompetence Europe/Autoflotte

8 | Auswirkungen von Telematik auf den Kraftstoffverbrauch



n = 20 Studie: Car Policy, Fleetcompetence Europe/Autoflotte

Berichtswesen (73 Prozent) und Ortung (64 Prozent) im Fokus. Ein Viertel der Fuhrparks (27 Prozent) verfolgt das Ziel, die Fahrsicherheit zu erhöhen. Deutlich mehr, nämlich rund ein Drittel, erhofft sich, durch Telematik das Fahrverhalten der Dienstwagenfahrer zu korrigieren (36 Prozent) und den Spritverbrauch zu reduzieren (32 Prozent) (siehe Grafik 7, oben).

Doch gelingt es ihnen in der Praxis auch, die Menge des getankten Kraftstoffs spürbar zu verringern? Drei Viertel der Befragten bejahen das, jedoch nur 15 Prozent stellen eine deutliche Verbesserung durch den Einsatz

von Telematik-Systemen fest, wohingegen 60 Prozent nur eine geringe Ersparnis bei Kraftstoffverbrauch konstatieren. Ein Viertel der Fuhrparkbetreiber sieht nach dem Einsatz von Telematik keine positiven Auswirkungen auf den Kraftstoffverbrauch (siehe Grafik 8, oben).

Fazit | Die grüne Welle ist in den Fuhrparks angekommen – Umweltschutz und Nachhaltigkeit ist für 93 Prozent der Unternehmen von Bedeutung. Doch wie wichtig das ökologische Bewusstsein im Einzelnen ist, das ist in den Fuhrparks sehr unterschiedlich ausgeprägt. Für das Gros der Flotten haben Um-

welt- und Ressourcenschonung nur eine geringe Bedeutung für die Anschaffung und den Betrieb der Flotte. Das zeigt sich auch an den Maßnahmen, die die meisten Fuhrparks zwar ergreifen, aber die Fülle an Möglichkeiten noch längst nicht ausschöpfen. Während sich die meisten Fuhrparkbetreiber damit begnügen, den CO₂-Ausstoß ihrer Fahrzeuge zu reduzieren, bestimmte Fahrzeugkategorien zu verbieten und Motorisierungen zu begrenzen, werden alternative Antriebe kaum gefördert. Auch andere Maßnahmen wie Anreizsysteme oder der Einsatz von Telematik fristen noch ein Schattendasein. | Mireille Pruvost