

Firmenumfrage „Umweltfreundliche Firmenflotten“ von Clean Fleet 2022 – Zusammenfassung

Einleitung

Der Verkehr trägt in der Schweiz als wesentlicher Treiber zum Klimawandel bei. Für den Energieverbrauch sowie in Bezug auf die CO₂-Emissionen ist der Verkehr in der Schweiz der grösste Verursacher (ein Drittel der jährlichen CO₂-Emissionen stammen vom Verkehr¹). Zu über 77% basiert der Verkehr auf fossilen Energieträgern. 69% der CO₂-Emissionen stammen dabei von Personenwagen, 8% von Lieferwagen². Der Schnitt der CO₂-Emissionen von neu in Verkehr gesetzten Personenwagen liegt 2021 bei knapp 130 gCO₂/km³. Dies ist noch einiges höher als der gesetzte Zielwert 2020 von 118 gCO₂/km nach WLTP⁴.

Firmen haben einen bedeutenden Einfluss, um den Verkehr nachhaltig beeinflussen zu können. Denn rund die Hälfte der in der Schweiz jährlich neu in Verkehr gesetzten Personenwagen sind Teil einer Firmenflotte⁵. Diese Neuwagen haben einen noch stärkeren Einfluss auf den CO₂-Ausstoss der Schweiz, da sie eine überdurchschnittliche Kilometerleistung aufweisen sowie bereits nach wenigen Jahren verkauft werden und so den Schweizer Occasionsmarkt stark beeinflussen. Weiter haben Firmen auch grossen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ihrer Beschäftigten, sei es auf geschäftlich bedingten Reisen, auf Arbeitswegen oder sogar im Privatbereich.

Die Umfrage «Umweltfreundliche Firmenflotten» von Clean Fleet geht der Frage nach, wie die aktuelle Situation bezüglich Firmenflotten bei den Firmen aussieht, welche zukünftigen Ziele verfolgt werden und was die Firmen daran hindert, auf eine nachhaltigere Mobilität umzustellen. Zudem wird abgefragt, wie sich die Firmen informieren und wie sie ihre Leistungen zur CO₂-Reduktion im Mobilitätsbereich kommunizieren. Dabei vergleicht Clean Fleet die Aussagen auch mit denjenigen aus einer Firmenumfrage von Clean Fleet im Jahr 2015 zum gleichen Thema.

Die Umfrage 2022 gliedert sich in folgende Themenbereiche:

- Bestehende Flotte: Struktur und Fahrzeugbestand, ausgewiesenen CO₂-Emissionen und weitere erfasste Nachhaltigkeits-Daten,
- Zukünftige Flotte: Unternehmensziele, Realisierung des Absenkpfad des Bundes
- Angewendete Informationsquellen und Instrumente zur Steuerung der CO₂-Emissionen
- Hemmnisse und Hindernisse für eine Ökologisierung der Fahrzeugflotte
- Kommunikationsmassnahmen

¹ Angaben BFE, 2020

² Das restliche Fünftel setzt sich wie folgt zusammen: LKW 12%; Tanktourismus 5%; Busse 2.8%; Motorräder 1.5%; Flugverkehr (Inland) 0.8%; Schifffahrt 0.6%; Pipelinetransport 0.2%; ÖV 0.2%. Quelle: BFE, November 2022.

³ BFE, Monitoring Neuwagen im Rahmen der CO₂-Emissionsvorschriften, November 2022

⁴ Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Procedure. Entspricht 95 gCO₂/km-Ziel nach vorher geltendem NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus)-Wert.

⁵ Markus Köchli in "Pioniere nicht bestrafen – Strommangel ist Gift für die Entwicklung der Elektromobilität. Gegenmassnahmen zwingend". In: Handelszeitung Nr. 41/ 13 Oktober 2022 – Beilage "Spezial Flottenmanagement". Gemäss telefonischer Auskunft von Markus Köchli beruht die Aussage auf einer Umfrage bei den Mitgliederfirmen von Auto Schweiz. Nach der Einschätzung des Präsidenten des Flottenbesitzerverbandes sfv Schweizer Mobilitätsverband, Patrick Bünzli, sind die Auskünfte der Auto Schweiz Mitglieder für den Neuwagenmarkt 2022 zutreffend. Genaues statistisches Zahlenmaterial gibt es leider nicht.

- Programm von Clean Fleet

Zielgruppe der Firmenumfrage sind Flottenbesitzer, insbesondere auch Mitglieder vom Schweizerischen Mobilitätsverband (Repräsentation Flottenbesitzer in der Schweiz) und von öbu (Repräsentation von ökologisch bewussten Firmen). Die Umfrage wurde online in der Deutschschweiz von Ende Mai 2022 bis Ende Dezember 2022 durchgeführt. 168 Firmen oder Personen haben Interesse an der Umfrage gezeigt. 68 Fragebögen wurden jedoch leer gelassen und somit nicht in die Auswertung miteinbezogen. Die restlichen 100 Firmen haben an der Umfrage teilgenommen und wurden in die Auswertung miteinbezogen. Mit zunehmender Fragetiefe haben von diesen 100 Firmen 40 Unternehmen die Umfrage vorzeitig abgebrochen. 60 Firmen haben die Umfrage vollständig bis zum Schluss ausgefüllt. Es wird angenommen, dass v.a. «Nichtwissen» zu einem Abbruch der Umfrage geführt hat. Deshalb werden diese Firmen jeweils zur Antwortmenge «keine Angaben» dazugezählt.

Umfrageergebnisse

Zentrale Erkenntnisse der Umfrageergebnisse

Im Vergleich zur Umfrage im Jahr 2015 hat sich das Thema «Umweltfreundliche Fahrzeugflotten» in den Unternehmen nicht oder nur minimal in Teilbereichen verbessert und allgemein aber eher noch verschlechtert. Aus Gesprächen mit Firmenvertretern entnehmen wir, dass für viele Firmen die Hemmschwelle gross ist, sich diesem Thema anzunehmen und somit wird der Fokus bei den Nachhaltigkeitsaspekten oft nicht auf die Mobilität gelegt.

In den folgenden Absätzen werden die oben gestellten Fragen mit den erhaltenen Umfrageergebnissen beantwortet. Die Umfrageergebnisse sind in der beiliegenden PPP bildlich dargestellt.

Wie sieht die aktuelle Situation bei Firmen bezüglich Firmenflotten aus?

Die Fahrzeugflotten der Firmen werden zum grössten Teil mit fossilen Antrieben betrieben.

Ca. 73% der Personenwagen werden mit Diesel und ca. 15% mit Benzin betrieben (total ca. 88% mit fossilen Antriebsarten). Bei den Lieferwagen sind es ca. 96% Diesel- und ca. 2% Benzin-Fahrzeuge (total ca. 98% mit fossilen Antrieben). Weitere Antriebsarten bei den Personenwagen sind angegeben als Batterieelektrisch (7%), Hybrid (4%) und Plug-in-Hybrid (0.5%) von 8'631 in der Umfrage angegebenen Fahrzeugen. Erdgas/Biogas-Personenwagen sowie Personenwagen mit Wasserstoffantrieb gibt es praktisch nicht (0.2%). Bei den Lieferwagen gibt es nebst Diesel und Benzin ein paar wenige batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge (0.6%) sowie einzelne Hybrid- (0.2%) und Erdgas/Biogas-Lieferwagen (0.1%) von total 8'525 in der Umfrage angegebenen Fahrzeugen.

Der Treibstoffverbrauch wird von knapp der Hälfte der Firmen erfasst.

Der Treibstoffverbrauch ist ein wichtiger Einflussfaktor, um den effektiven CO₂-Ausstoss berechnen zu können. Die Grundlage dafür ist somit bei knapp der Hälfte der Firmen (44%) vorhanden. Im Vergleich zur Umfrage von 2015 hat dies um einiges abgenommen. Damals gaben 67% der Firmen an, ihren Treibstoffverbrauch zu erfassen.

Über 80% der Firmen kennen die CO2-Emissionen ihrer Fahrzeugflotte nicht.

Lediglich 19% der Firmen gaben an, ihre CO2-Emissionen der Fahrzeugflotte zu erfassen. Im Jahr 2015 gaben noch 52% der Firmen an, ihre CO2-Emissionen zu erfassen. Das tiefe Ergebnis 2022 wird durch eine Studie des Versicherers AXA⁶ aus dem Jahr 2022 gestützt, in welcher sogar nur jedes achte KMU angegeben hat, den eigenen CO2-Ausstoss zu kennen. Bei den öbu-Firmen⁷ sind dies etwas mehr: 28%; bei den sffv-Firmen⁸ ca. gleich viele: 21%.

In Deutschland kommt eine Studie von B.A.U.M.⁹ 2021 zum Ergebnis, dass 63% der befragten Unternehmen die insgesamt gefahrenen km des Unternehmensfuhrparks erfassen und sogar 67% der Firmen angeben, dass auch die durch den Fuhrpark erzeugten Gesamtemissionen CO2 ermittelt werden. Die Firmen in der Schweiz, auch die ökologisch bewussteren öbu-Mitglieder, hinken somit den deutschen Firmen noch um einiges hinterher.

Die Firmenflotten werden durch die Firmen vorwiegend selbst gemanagt.

Die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass die Flotten zum grössten Teil durch die Firmen selbst gemanagt werden (70%), davon zu einem Drittel mit einem Flottenmanager. Ein Outsourcing ist in der Schweiz bisher noch wenig verbreitet. Die Mehrheit der Firmen hat somit intern sowie extern keine fachliche Unterstützung beim Flotteneinkauf (interner oder externer Flottenmanager: 32%).

Welche zukünftigen Ziele verfolgen Firmen bezüglich Firmenflotten?

Zwei Drittel der Firmen orientieren sich nicht an den CO2-Reduktionszielen für Neuwagen des Bundes.

Im Vergleich zum Jahr 2015 kennen weniger Firmen die gesetzlichen CO2-Emissionsvorschriften für Neuwagen (2022: 45%, 2015: 77%). Auch bei den ökologisch bewussteren öbu-Firmen sind dies nur etwas mehr als die Hälfte (53%). Somit orientieren sich auch weniger Firmen am Zielpfad des Bundes (2022: 29%, 2015: 40%). Andererseits gaben ca. gleich viele Firmen wie 2015 an, eigene CO2-Ziele zu verwenden (2022: 37%, 2015: 35%) und etwas mehr Firmen als im 2015 wenden CO2-Kompensationsmassnahmen an (2022: 17%, 2015: 12%). Dies steht jedoch im Widerspruch zur Aussage zur CO2-Emissionserfassung. Obwohl nur 19% der Firmen ihre CO2-Emissionen erfassen, geben doppelt so viele Firmen an, eigene CO2-Ziele zu verwenden. Das würde bedeuten, dass mindestens die Hälfte dieser Firmen kein Ziel-Monitoring betreibt oder ihre Ziele nur mit Schätzungen überprüft.

Mehr als 60% der Firmen haben keine Umwelt-Ziele in Bezug auf ihre Firmenflotte.

38% der Firmen gaben an, Umwelt-Ziele in Bezug auf ihre Firmenflotte zu haben. Bei den öbu-Firmen haben 50% Umwelt-Ziele, bei den sffv-Firmen 33%. Zu dieser Frage haben wir u.a. auch folgende Bemerkungen erhalten (Zitate): «noch keine Entscheide bezüglich Firmenflotte» oder «weiss nicht». Wir nehmen an, dass diese Bemerkungen für den grössten Teil der restlichen 60% der Firmen zustimmen. Auch ökologische Richtlinien für die Fahrzeugbeschaffung und den verwendeten Treibstoff haben weniger als die Hälfte der Firmen (47%). Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge prüfen 42% der Firmen zuerst, ob alternative Möglichkeiten wie Reduktion der Fahrzeugflotte, Pooling, Sharing, E-Cargobikes etc. in Frage kommen.

⁶ <https://www.axa.ch/de/ueber-axa/medien/medienmitteilungen/aktuelle-medienmitteilungen/20221117-kmu-studie-nachhaltigkeit.html>

⁷ Verband für nachhaltiges Wirtschaften öbu; Umfrageergebnisse zugeordnet nach Datum; totale Antwortmenge: 36

⁸ Schweizer Mobilitätsverband sffv; Umfrageergebnisse zugeordnet nach Datum; totale Antwortmenge: 33

⁹ Bundesdeutscher Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management B.A.U.M., Befragung vom 11.05.2021 – 17.08.2021, <https://www.mobilitypolicy.de/ergebnisse-unternehmensbefragung>

In der oben erwähnten AXA-Studie schreiben sie von ca. 50% der Firmen, die eine Nachhaltigkeitsstrategie haben. In der AXA-Studie betonen sie, dass dies in der Umsetzung jedoch weniger gut aussieht. In Deutschland sieht dies im Schnitt ähnlich aus. In der Studie von B.A.U.M. haben 37% der Firmen angegeben, Strategien und Zielsetzungen in Bezug auf Umweltschutz, Nachhaltigkeit und Klimaschutz in Fuhrparkrichtlinien zu haben und 67% haben Umwelt- und Nachhaltigkeitskriterien für die Fahrzeugwahl in ihren Fuhrparkrichtlinien.

Was hindert Firmen daran, auf eine nachhaltigere Mobilität umzusteigen?

Die meisten Firmen sehen mindestens ein Hemmnis oder Hindernis für ein Umstieg auf eine nachhaltigere Mobilität.

Folgende Hemmnisse und Hindernisse, die davon abhalten, sich dem Thema Ökologisierung der Fahrzeugflotte anzunehmen, werden von den Firmen genannt (unabhängig davon, ob sie Umweltziele haben oder nicht):

- Auf dem Markt angebotene Modelle mit Alternativantrieb decken die Anforderungen nicht ab (32%)
- Fehlende Ladeinfrastruktur (24%)
- Anschaffungskosten von Modellen mit Alternativantrieb (21%)
- Schwierige Rahmenbedingungen (20%)
- Zu komplexes Thema mit viel Unsicherheit bez. Entwicklung der Antriebsarten und ihrer Umweltbilanz (13%)
- Verschärfte Wettbewerbssituation (10%)
- Covid-Krise (7%)

Weitere genannte Hemmnisse und Hindernisse sind u.a.:

- «Da die Personenwagen auch für Privatfahren genutzt werden, wird auf dem Lohnausweis der entsprechenden Mitarbeiter ein Privatanteil aufgerechnet. Je teurer das Auto in der Anschaffung, je höher ist dieser Wert. Da ein BEV mit selber Ausstattung wie ein Verbrenner in aller Regel mindestens 10'000.- CHF mehr kostet, ist das gelinde ausgedrückt eine Frechheit!»
- «Konzernvorgaben»
- «Fehlende Auseinandersetzung mit dem Gesamtfussabdruck, z.B. Nachhaltigkeit der Batterieherstellung und -recycling etc.»
- «Vorurteile in den Köpfen bei Kunden: bekannte Technik gibt Sicherheit vs. Neue Technik ist ein Risiko; Schwierigkeit der Implementierung im Alltag; nötige Verhaltensänderung; altbekannte Vorurteile wie Rohstoffe, problematische Batterien, wo soll der Strom herkommen etc.»

Lediglich 7% der Firmen geben an, dass sie keine Hemmnisse und Hindernisse für eine Umstellung auf eine nachhaltigere Mobilität sehen.

Ein Drittel der Firmen (35%) hat Erwartungen an die öffentliche Hand bzgl. Rahmenbedingungen und Infrastruktur. So werden z.B.

Welche Informationsquellen zum Thema nachhaltige Mobilität nutzen Firmen?

50% der Firmen kennen die vorhandenen Informationsquellen nicht und nutzen diese somit auch nicht.

Am meisten Firmen nutzen die Energie-Etikette sowie die Marktübersicht energieeffizienter Fahrzeuge als Informationsquelle (knapp ein Drittel). Folglich die Auflistung der von den Firmen bekannten und angewendeten, nationalen Informationsquellen:

- Eco-auto.info (bei 24% bekannt, von 18% angewendet)

- Energie-Etikette (bei 39% bekannt, von 32% angewendet)
- Reifen-Etikette (bei 32% bekannt, von 20% angewendet)
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen (bei 20% bekannt, von 17% angewendet)
- Marktübersicht energieeffizienter Fahrzeuge (bei 30% bekannt, von 28% angewendet)
- Verbrauchskatalog 2022 (bei 16% bekannt, von 12% angewendet)
- Eco-Drive (bei 36% bekannt, von 21% angewendet)
- Markt der Eco-Mobile (bei 8% bekannt, von 8% angewendet)

50% der Firmen kennt mindestens eine der oben aufgeführten Informationsquellen und nutzen diese zum grössten Teil auch (48%). Kantonale Förder-, Informations- oder Beratungsangebote nutzen 14% der Firmen. 28% geben an, dass sie die kantonalen Angebote kennen. 11% der Firmen geben an, Beratungsbedarf zur Steigerung der Effizienz Ihrer Flotte zu haben.

Wie kommunizieren Firmen ihre Leistungen zur CO₂-Reduktion im Mobilitätsbereich?

Die Leistungen zur CO₂-Reduktion im Mobilitätsbereich werden lediglich von knapp einem Drittel der Firmen kommuniziert

Ähnlich tief ist die Anzahl Firmen im Jahr 2015 sowie im Jahr 2022, die ihre Leistungen zur Senkung der CO₂-Emissionen kommunizieren (2022: 30%, 2015: 33%) und in einem Nachhaltigkeitsbericht ausweisen (2022: 19%, 2015: 26%). Zudem möchten nur 14% der Firmen die Bekanntheit ihrer Leistungen zur Senkung der CO₂-Emissionen erhöhen. Diese Zahlen erstaunen nicht, da viele Firmen auch keine Leistungen in diesem Bereich nachweisen können. Zudem gibt es für andere Bereiche, z.B. Gebäude, bereits eine längere Tradition der Berichterstattung.

Ab Januar 2024 gilt dann für Firmen mit mehr als 500 Mitarbeitenden und einem gewissen Ertrag/Umsatz neu eine Verpflichtung, über Klimabelange öffentlich Bericht zu erstatten (Verordnung zur verbindlichen Klimaberichterstattung grosser Unternehmen¹⁰).

Schlussbemerkungen

Die Firmenumfrage sowie die Gespräche von Clean Fleet mit einzelnen Firmen machen deutlich, dass die Fahrzeugflotten von den Firmen noch zu oft von ihren Klimabemühungen ausgeschlossen werden. Insbesondere bei KMUs mit meist keinen Umweltzielen liegt die Priorität nicht auf den Flottenfahrzeugen. Dies auch da das Wissen um ihre CO₂-Emissionen nicht vorhanden ist.

Mit Clean Fleet können Firmen ihre Flotten planen und den CO₂-Ausstoss berechnen. Clean Fleet unterstützt Firmen, geplante Neuwageneinkäufe zu analysieren und CO₂-optimiert zu tätigen. Weitere Infos auf cleanfleet.ch.

¹⁰ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/wirtschaft-konsum/mitteilungen.msg-id-91859.html>