



CO₂-Einsparmeister |
 Matthias Nolte, Manager
 General Affairs und Fuhr-
 parkverantwortlicher bei
 Panasonic

Fotos: Autoflotte

Jedes Jahr ein neuer Rekord

Ehrgeizige Ziele | Der Elektronikkonzern hat schon vor gut sieben Jahren begonnen, seine Car Policy auf CO₂-Obergrenzen auszurichten. Inzwischen werden die anvisierten Höchstwerte jährlich herabgesetzt.

— Als Hersteller von Batterien für E-Fahrräder, Hybridfahrzeuge und Elektroautos hat sich Panasonic schon frühzeitig entschieden, den CO₂-Emissionen im Fuhrpark den Kampf anzusagen. Schon seit 2007 hat das Unternehmen in Europa die Dienstwagenrichtlinie für den User-Chooser-Fuhrpark und die darin enthaltenen Referenzfahrzeuge auf die Reduktion des klimaschädlichen Gases ausgerichtet.

Lag die definierte Obergrenze beispielsweise 2008 über alle Fahrzeuge hinweg bei 160 Gramm pro Kilometer (g/km), liegt der Zielwert für dieses Jahr nur noch bei 121 g/km. Anfänglich wurden die anvisierten Höchstwerte um jährlich fünf Gramm reduziert. Als 2011 jedoch bereits die Zielmarke des Folgejahres unterschritten wurde, musste also für 2012 ein niedrigerer Wert bestimmt werden, und so ging Panasonic von einem Jahr aufs nächste gleich ganz mutig um zwölf Gramm runter. Auch diese Vorgabe wurde erfüllt (siehe Tabelle „Jährliche Ziele“ auf Seite 72).

Motivation trotz CO₂-Policy | Den Fuhrpark einerseits umweltfreundlicher aufzustellen und andererseits die Motivation der rund 630 Dienstwagenberechtigten aufrechtzuerhalten ist für Matthias Nolte, Manager General Affairs bei Panasonic Europe und seit 1995 für den Fuhrpark zuständig, nicht uneingeschränkt möglich. So hält er stärkere jährliche Anpassungen angesichts der aktuell verfügbaren Fahrzeugmodelle für nicht machbar, wenn die Mitarbeitermotivation nicht darunter leiden soll. „Genau zum richtigen Zeitpunkt kam Audi mit dem Ultra heraus oder Volvo mit dem D4, die bei 119 g/km lagen – in der Kategorie, in der vorher 135 g/km erlaubt waren. Durch diese Entwicklung können wir den Nutzern trotzdem ein adäquates Auto bieten“, freut sich Nolte.

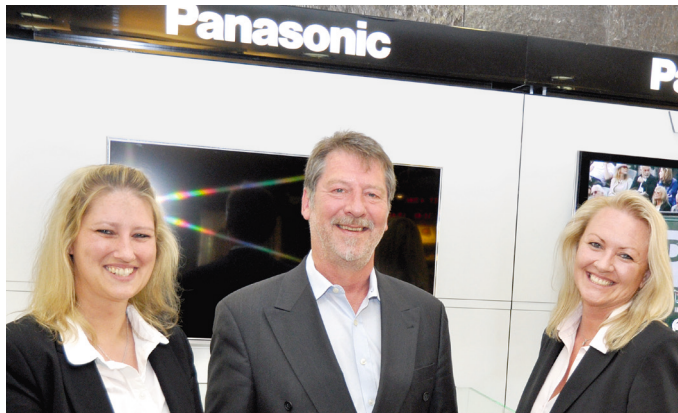
Dienstwagenberechtigt sind bei Panasonic vier Nutzergruppen: Die erste nennt sich „Salesmen“ und beinhaltet den klassischen Außendienst. Referenzfahrzeuge sind hier zum Beispiel der VW Passat, der Audi A4 und

der BMW 3er. Dann gibt es noch die mittlere Führungsebene der „Manager“, zu denen zum Beispiel Key-Account-Manager oder Senior-Manager zählen, die ebenfalls diese Mittelklassemodelle ordern können, jedoch etwas stärker motorisiert als die Außendienstler. Steht der mittleren Führungsebene zum Beispiel ein BMW 320d zu, können die Vertriebsmitarbeiter im Außendienst nur den 318d bestellen.

Bei diesen beiden Nutzergruppen liegt das aktuelle CO₂-Limit bei 120 g/km. Die Manager greifen aber gern auf die breite Modellpalette der Salesman zurück, um durch das Downgrading mehr Ausstattung wählen zu können.

Die „General Manager“ fahren primär Audi A6 oder Volvo V70 bei einer CO₂-Obergrenze von 125 g/km. Die vierte und zugleich höchste Hierarchieebene in der Car Policy sind die „Direktoren“, denen zum Beispiel ein BMW 5er oder eine Mercedes E-Klasse zusteht, die maximal 129 g/km emittieren dürfen.

Fuhrparkteam |
Michael Nolte von
Panasonic mit
seinen externen
Dienstleisterinnen
von CPM,
Jessica Hinze, Team-
leiterin Kunden-
betreuung (li.), und
Nicole Mörkels,
Abteilungsleiterin
Kundenbetreuung



Fuhrpark | Im Überblick

- ▶ 630 Fahrzeuge, davon ca. 200 Audi A4, 180 VW Passat, 160 3er BMW, aber auch Modelle von Mercedes, Toyota, Ford, Peugeot, Citroën, Mazda etc. in geringen Stückzahlen
- ▶ Full-Service-Leasing bei ALD, Alphabet, Daimler Fleet Management und Volkswagen Leasing
- ▶ Laufzeit und Laufleistungen i. d. R. zwischen 24 Monaten bei 80.000 km und 54 bis 60 Monaten bei 20.000 km
- ▶ Fuhrparkmanagement: seit 1998 outgesourct an Car Professional Management (CPM)
- ▶ vier Nutzergruppen: Außendienstler und Manager (CO₂: bis 120 g/km) sowie General Manager (bis 125 g/km) und Direktoren (bis 129 g/km)

Die Folge der konsequent CO₂-optimierten Car Policy: Die Zahl der Referenzmodelle wächst stetig und wird regelmäßig aktualisiert, sodass die Mitarbeiter eine größere Auswahl bei der Neubestellung haben als früher. Das bekommt auch der Fuhrparkmanager Car Professional Management (CPM), der die Panasonic-Fuhrparks von drei verschiedenen Schwestergesellschaften an insgesamt fünf Standorten in Deutschland als eine Einheit seit 1998 betreut, verstärkt zu spüren. Kundenbetreuerin Jessica Hinze hat

mit der Kalkulation der vielen neuen Modelle und den vierteljährlichen Ausschreibungen mehr Arbeit als noch vor einigen Jahren. Befanden sich im Fuhrpark früher klassisch nur überwiegend deutsche Marken, so sind heute auch ausgewählte Modelle von beispielsweise Toyota, Peugeot, Citroën oder Mazda erlaubt. Eine Mehrarbeit, die sich auszahlt: „Der Trend ist ganz klar zu sehen, dass die Nutzer zu CO₂-armen Fahrzeugen greifen. Das merken wir schon an den Berechnungen, die wir machen, dass sie tatsächlich

darauf achten, welche Modelle CO₂-günstig sind“, sagt Hinze.

Attraktives Bonussystem | Angekurbelt wird die hausinterne Nachfrage nach CO₂-armen Fahrzeugen durch ein großzügiges Bonussystem, das in diesem Jahr eingeführt wurde: Entscheidet sich ein Mitarbeiter für einen Wagen, der laut Herstellerangaben weniger als 115 g/km ausstößt, kann er 1.500 Euro in Sonderausstattungen investieren. Emittiert sein neuer Wagen weniger als 110 g/km, steht ihm ein Budget von 2.000 Euro zur Verfügung.

SCHON GEWUSST, DASS... SIE MIT UNS AUCH IM SCHADENSFALL GUT GERÜSTET SIND?

Erweitern Sie Ihre euroShell Flottenkarte um unser Assistance Leistungspaket und sichern Sie sich schnelle Hilfe im Fall der Fälle. Unser Partner, die ADAC-Schutzbrief Versicherungs-AG, ist rund um die Uhr über eine exklusive Flottenservice-Hotline für Sie erreichbar und hilft Ihren Fahrzeugen & Fahrern deutschland- und europaweit bei Pannen, Unfällen und Diebstählen. Mehr Infos unter www.euroshell.de





Panasonic | In Kürze

Die Panasonic Corporation gehört zu den weltweit führenden Unternehmen in der Entwicklung und Produktion elektronischer Technologien und Lösungen in den Geschäftsfeldern Residential, Non-Residential, Mobility und Personal Applications. Seit der Gründung im Jahr 1918 expandierte Panasonic weltweit und unterhält inzwischen über 500 Konzernunternehmen.

In Deutschland beschäftigt Panasonic knapp 2.600 Mitarbeiter an elf Standorten. In Hamburg, von wo aus der Fuhrpark verwaltet wird, wurde 1962 die erste Niederlassung Europas gegründet.

Bleibt er bei der Neubestellung unter der magischen Grenze von 100 g/km, kann er sogar 2.500 Euro für Extras ausgeben (siehe Tabelle „Bonus“ unten).

Bonus rechnet sich | Am häufigsten werde der Bonus Hinze zufolge für Xenon-Scheinwerfer, Schiebedach, Automatikgetriebe oder eine Sitzheizung verwendet. Das klingt nach einem kostenintensiven Belohnungssystem, aber Nolte versichert: „Für uns rechnet sich das durch die Minderverbräuche.“

Eine Malus-Regelung gibt es hingegen nicht. Nolte hat sich bewusst dagegen entschieden, weil er befürchtet, dass sich zu viele Dienstwagenberechtigte gegen Zuzahlung von der „Umweltauflage“ freikaufen könnten. „Dann würden wir unsere Ziele nicht erreichen.“

Die für jedes Jahr selbst auferlegte CO₂-Obergrenze, die die durchschnittliche Emission pro Fahrzeug von Panasonic im europäischen Fuhrpark wiedergibt, hat Nolte bisher immer erreicht. „Dabei helfen mir die südlichen Länder ganz gut, weil sie ja eher kleinere Fahrzeuge fahren“, freut er sich.

Ein Mal im Jahr werden die Werte bei den einzelnen Gesellschaften abgefragt und das Gesamtergebnis ermittelt. Auf dieser Basis wird in Abstimmung mit der Geschäftsführung die Zielmarke für das folgende Geschäftsjahr festgelegt.

Zwei Statistiken | Trotz aller Freude über die positive Entwicklung in seiner Flotte ist sich Nolte bewusst, dass die Ergebnisse zu CO₂-Emissionen nur eine eingeschränkte Aussagekraft besitzen, da die Berechnungen auf Herstellerangaben zum ECE-Verbrauch basieren. „Ich habe auch eine andere Statistik, die nicht so erfreulich ist: die nach realen Verbräuchen.“

Und die zeigt auf, dass die ohnehin schon enormen Diskrepanzen zwischen Theorie und Praxis in den vergangenen Jahren noch

größer geworden sind. Auch hier kann der erfahrene Fuhrparkverantwortliche von Panasonic auf langjährig erhobene Daten zurückgreifen, die dokumentieren, dass die Abweichung zwischen dem realitätsfremden ECE-Verbrauch und seiner Fuhrparkpraxis vor rund sieben Jahren noch bei 20 Prozent lag und heute 40 bis 50 Prozent beträgt. „Die Spreizung ist deutlich drastischer geworden“, resümiert Nolte.

Entsprechend fällt auch das CO₂-Reporting nach Realverbräuchen aus: Die Kohlendioxid-Emissionen in den Jahren 2008 bis 2013 gingen danach nicht von 160 auf 127 g/km zurück, sondern in etwa von 200 auf 165 g/km. „Von daher führe ich mehr oder weniger zwei Statistiken, und das liegt nicht nur an den Fahrern, sondern an den Herstellern beziehungsweise den vorgegebenen Prüfzyklen“, so Nolte.

Effekte durch Eco-Trainings | Um Verbräuche und Schadstoffemissionen dennoch möglichst gering zu halten, setzt er auf Eco-Trainings. Schon 150 Mitarbeiter, überwiegend Außendienstler, die die höchsten Laufleistungen im Fuhrpark erreichen, hat er in vorausschauender Fahrweise schulen lassen. Das habe einen spürbaren Effekt gehabt, müsse aber alle paar Jahre wiederholt werden.

Ferner hat sich der Fuhrpark für alternative Antriebe wie Hybrid oder Erdgas geöffnet. Panasonic hat den Toyota Prius und den Peugeot 508 RHX ebenso aufgenommen wie den VW Passat EcoFuel, von dem im vergangenen Jahr zehn bis 15 Einheiten geordert wurden. Auch wenn diese von den Stückzahlen eher noch die Exoten im Fuhrpark sind, tragen sie dennoch dazu bei, dass Panasonic bei seiner CO₂-Reduktion jedes Jahr einen neuen Rekord aufstellt. | *Mireille Pruvost*

Jährliche Ziele | CO₂-Reduktion bei Panasonic

Jahr	Festgelegte Obergrenze	Erreichter Wert*
2008	160 g/km	159,5 g/km
2009	155 g/km	152 g/km
2010	150 g/km	146 g/km
2011	145 g/km	139 g/km
2012	133 g/km	133 g/km
2013	127 g/km	127 g/km
2014 (bis zum 31.03.2015)	121 g/km	

* Durchschnittswert der europäischen Flotte von Panasonic

Die Ziele werden für das jeweilige Geschäftsjahr definiert, das am 31.03. des Folgejahres endet. Quelle: Panasonic.

Bonus | Extra-Budget bei Bestellung CO₂-armer Fahrzeuge

CO ₂ -Wert bei Neubestellung	Bonus
< 115 g/km	1.500 Euro
< 110 g/km	2.000 Euro
< 100 g/km	2.500 Euro

Quelle: Panasonic