

„Wir stellen natürlich auch fest, dass die Ist-Werte von den Herstellerangaben abweichen.“

Als einer der großen deutschen Hersteller von Tiefkühlkostprodukten wie Fisch und Gemüse wirbt die Frosta AG u. a. mit hoher Qualität, Transparenz und Nachhaltigkeit. Doch wie steht es um die Pkw-Flotte des Unternehmens? Spielt auch hier der Klimaschutz eine Rolle? Wie hoch ist der Kraftstoffverbrauch? Wir haben bei Friederike Ahlers nachgefragt, Leiterin des Bereichs Öffentlichkeitsarbeit bei Frosta.

Wie groß ist die Pkw-Flotte Ihres Unternehmens, einschließlich der Fahrzeuge der Vorstandsmitglieder?

Unsere Flotte besteht aktuell aus 79 Pkw. Es gibt 60 Diesel-Pkw, 13 Hybrid-Pkw, fünf Plug-in-Hybrid-Pkw und einen Benzinler.

Wie hoch ist der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch? Und wie hoch sind die durchschnittlichen CO₂-Emissionen?

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch liegt bei 7,25 l/100 km. Wir verlassen uns bei den Angaben auf die Hersteller. Danach sind es durchschnittlich 101 g CO₂/km.

Kennen Sie die (wachsende) Diskrepanz zwischen offiziellen und realen Kraftstoffverbrauchswerten? Haben Sie diesen Trend in Ihrer Flotte beobachtet?

Ja, jede*r Dienstwagennutzer*in bezahlt per Tankkarte, sodass wir einen genauen Überblick über den Kraftstoffverbrauch haben. Dabei stellen wir natürlich auch fest, dass die Ist-Werte von den Herstellerangaben abweichen. Insbesondere bei den Hybridfahrzeugen ist das sehr offensichtlich. Fährt man hier mehr als 20 Kilometer pro Tag, schnellt der Verbrauch nach oben.

Was sind Ihrer Meinung nach die Ursachen für die wachsende Kluft?

Ein abweichendes Fahrverhalten in der Realität, also eine realitätsferne Erfassung der Verbräuche schon bei der Typzulassung.

Würden Sie sagen, dass irreführende Kraftstoffverbrauchszahlen der Automobilhersteller die Bemühungen Ihres Unternehmens zur Reduzierung der CO₂-Emissionen untergraben?

Zum Teil ja. Unser „Ausflug“ in die Welt der Hybridfahrzeuge war zum Beispiel in den meisten Fällen kontraproduktiv. Der Ist-Verbrauch war bei uns deutlich höher als der CO₂-Wert auf dem Papier. Dies führte zu der absurden Situation, dass wir es theoretisch mit Leichtigkeit geschafft hätten, unser CO₂-Ziel von 95 g CO₂/km zu erreichen, allein durch die Umstellung auf Hybridfahrzeuge.

Das Problem haben wir zum Glück erkannt und gelernt, dass wir den Fokus nicht auf den durchschnittlichen CO₂-Wert legen dürfen, sondern auf den Ist-Kraftstoffverbrauch achten müssen.

Welche Rolle spielen der Kraftstoffverbrauch bzw. die CO2-Emissionen in Ihrem Unternehmen beim Kauf oder Leasing von Neufahrzeugen?

Seit 2013 bis März 2019 galt für alle Dienstwagen eine strenge CO2-Obergrenze. Hier haben wir uns nach den von den Herstellern veröffentlichten Werten gerichtet. Diese Obergrenzen sind kontinuierlich gesunken mit dem Ziel, bis 2020 einen durchschnittlichen CO2-Wert von 95 g CO2/km für den gesamten Frosta-Fuhrpark zu erreichen.

Nicht betrachtet hatten wir bis jetzt den Ist-Verbrauch. Wie viel die einzelnen Nutzer*innen fahren und ob sie dabei darauf achten, sparsam zu fahren, spielte bisher keine Rolle. Seit dem 1. März haben wir unsere Car Policy (*Fuhrparkrichtlinie, Anm. d. Red.*) geändert – auch, weil wir festgestellt haben, dass es weniger auf den CO2-Wert auf dem Papier ankommt, als vielmehr auf den gesamten Ist-Verbrauch des Kraftstoffes.

Nun bekommt jeder Dienstwagennutzer bzw. jede Dienstwagennutzerin ein Mobilitätsbudget, das er oder sie für die gesamte Mobilität nutzen kann, unabhängig vom Verkehrsmittel. Und das Wichtigste und wirklich Neue ist, dass jede*r ab jetzt eine Motivation hat, weniger und sparsamer zu fahren. Denn nicht genutztes Budget darf für private Zwecke ausgegeben werden.

Bei Frosta müssen sich alle Nutzer*innen von Dienstwagen an die vorgegebenen CO2-Grenzen halten, auch der Vorstand.

Haben Sie CO2-Emissionsziele für Ihre Flotte oder andere ähnliche „grüne“ Verpflichtungen?

Wir ermitteln die CO2-Emissionen des gesamten Frosta-Fuhrparks und haben uns als Ziel eine jährliche Reduzierung um mindestens fünf Prozent gesetzt.

Auch bei unserem neuen Mobilitätskonzept bestehen Obergrenzen für CO2 und die Anschaffungskosten. Wir haben den Hubraum der Motoren nach oben begrenzt und den Emissionsstandard Euro 6d-Temp verpflichtend vorgegeben. Zusätzlich haben wir uns vorgenommen, die spezifischen CO2-Emissionen, die sich aus der gesamten Reisetätigkeit – also Geschäftsreisen und auch Dienstwagennutzung – ergeben, bis zum Jahr 2022 um 20 Prozent zu senken.

Motivieren Sie Ihre Mitarbeiter*innen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zur Arbeit zu kommen?

Ja, es gibt verschiedene Angebote, zum Beispiel die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, bei der viele unserer Mitarbeiter*innen teilnehmen. In Zukunft wird es über unseren Partner Belmoto auch attraktive Angebote für Kolleg*innen ohne Dienstwagen geben, wie zum Beispiel ein Carsharing-System für unsere Poolfahrzeuge. Dies wird sicherlich bei einigen unserer Mitarbeiter*innen die Entscheidung gegen ein eigenes Auto begünstigen.

Außerdem werden unsere Mitarbeiter*innen mit Dienstwagen durch die Einführung des Mobilitätsbudgets zusätzlich motiviert, weniger zu fahren und stattdessen etwa mit dem Rad zur Arbeit zu kommen.

Vielen Dank für das Gespräch.

Berlin, 28. Mai 2019

Die Fragen stellten Anna Breitzkreuz und Eva Lauer, Projektmanagerinnen Verkehr und Luftreinhaltung bei der DUH.

Das Interview wurde im Rahmen der Kampagne „Get Real: Für ehrliche Spritangaben“ (LIFE15 GIC/DE/029, Close the gap) durchgeführt. Get Real wird im Rahmen des LIFE-Programms von der EU-Kommission gefördert.

[Fordern Sie mit uns: Schluss mit Klimakillern und Verbrauchertäuschung!](#)