



SO GELINGT  
**KLIMANEUTRALITÄT**  
IN IHREM UNTERNEHMEN –

**3** konkrete Stellschrauben  
für den Einstieg in den Ausstieg

Nachhaltigkeitsfragen stehen seit geraumer Zeit im Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion. Der Begriff der Nachhaltigkeit ist weit gefasst, in der deutschen und der europäischen Politik ist damit aktuell vor allem die Klimaneutralität verbunden. Es geht also um das Bestreben, die Treibhausgasemissionen zu mindern, um den Anstieg der durchschnittlichen Temperatur auf der Erde bis zum Jahr 2100 möglichst noch auf zwei Grad Celsius im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter zu begrenzen – besser noch auf nur eineinhalb Grad. Zentrale Messgröße für den Fortschritt auf dem Weg hin zur Klimaneutralität sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Als Folge der ehrgeizigen Klimaschutzziele wurden in Deutschland die **CO<sub>2</sub>-Reduktionspfade** für die einzelnen volkswirtschaftlichen Sektoren – und damit auch für die Unternehmen – bis zum Jahr 2030 im Klimaschutzgesetz (KSG) 2021 deutlich verschärft.

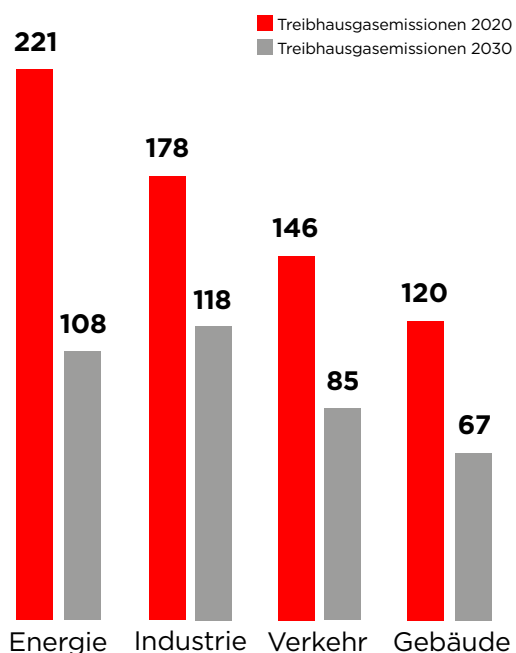
Die Unternehmen beispielsweise in Industrie und Gewerbe stehen vor großen Herausforderungen. Sie dürfen laut KSG 2021 im Jahr 2030 nur

noch 118 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> emittieren, gegenüber 178 Mio. Tonnen im Jahr 2020. Der Verkehrssektor, der 2020 noch 146 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> ausgestoßen hat, muss seine Emissionen bis 2030 auf 85 Mio. Tonnen reduzieren. Der Gebäudesektor, zu dem auch die für Gewerbe, Handel und Dienstleistungen genutzten Immobilien gehören, steht vor der Aufgabe seine Treibhausgasemissionen fast zu halbieren, er darf 2030 noch 67 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> emittieren. 2020 waren es noch 120 Mio. Tonnen.

Bei diesen vier Bereichen handelt es sich auch aktuell um die Hauptemittenten von CO<sub>2</sub> in Deutschland. Sie verantworten ungefähr 90 Prozent der gesamten Emissionen vom 739 Mio. Tonnen in 2020. Damit ergeben sich in diesen Bereichen die größten Hebel für eine Reduktion der Emissionen. Es sind zugleich auch **Ansatzpunkte für Unternehmen**, ihre Klimabilanz zu verbessern. Denn die Klimaneutralität bedeutet für Unternehmen nicht nur ein Handeln zur Erhaltung der aktuellen Lebensumstände für die Weltbevölkerung, sondern ist auch ein wirtschaftlicher Aspekt, der vor dem Hintergrund

## CO<sub>2</sub>-Reduktionspfade bis 2030 nach Sektoren

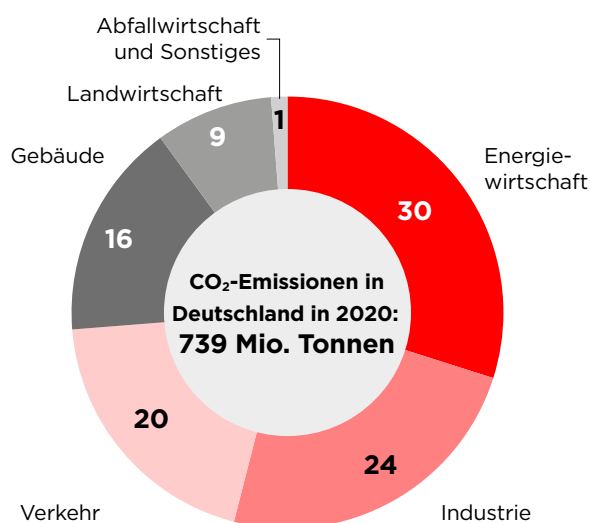
in Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>



Quellen: Umweltbundesamt, Bundesregierung

## Rolle der Sektoren an den gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland in 2020

Anteil in Prozent



Quelle: Umweltbundesamt

einer perspektivisch weiter ansteigenden europäischen und deutschen CO<sub>2</sub>-Bepreisung an Bedeutung gewinnen wird.

Der europäische **Emissionshandel**, das EU-ETS, umfasst den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von rund 11.000 Industrieanlagen und Kraftwerken zur Stromerzeugung sowie den innereuropäischen Luftverkehr. Damit werden rund 50 Prozent der deutschen CO<sub>2</sub>-Emissionen abgedeckt. Die Sektoren Landwirtschaft, Verkehr und Wärme sind noch nicht Teil des EU-ETS. Die EU-Kommission möchte den Emissionshandel ab 2026 auch auf den Verkehrs- und Gebäudesektor ausdehnen. Der CO<sub>2</sub>-Preis ist in den vergangenen zwei Jahren sprunghaft angestiegen; aktuell liegt der Preis bei 90 Euro je Tonne CO<sub>2</sub>.

Der 2021 eingeführte deutsche **CO<sub>2</sub>-Preis** für die Sektoren, die nicht Teil des EU-ETS sind, beträgt in diesem Jahr 30 Euro je Tonne. Der Preis erhöht sich bis 2025 schrittweise auf 55 Euro je Tonne. Im Jahr 2026 sollen die deutschen Verschmutzungsrechte in einer Preisspanne von 55 bis 65 Euro je Tonne versteigert werden.

Für die Unternehmen wird die Nutzung fossiler Energieträger und Rohstoffe beziehungsweise Vorprodukte perspektivisch teurer. **Die CO<sub>2</sub>-Vermeidung gewinnt an Attraktivität, sodass sich Unternehmen mit dem Einstieg in den Ausstieg beschäftigen sollten.**

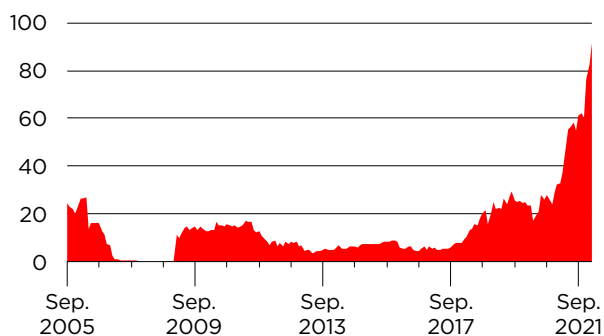
Das Bewusstsein dafür ist bereits vielfach vorhanden. So messen beispielsweise die vom Handelsblatt Research Institute im Rahmen einer Studie für den Energieversorger Engie befragten Mittelständler dem Klimaschutzziel bereits heute eine wichtige Bedeutung zu. Das Erreichen der CO<sub>2</sub>-Neutralität hat für zwei Drittel von ihnen eine hohe Priorität, lediglich für ein Viertel der Mittelständler genießt das Ziel keinen Vorrang.

Das Bewusstsein sollte dann aber auch in die Tat umgesetzt werden. Dabei kann das konkrete Vorgehen bei der Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei jedem Unternehmen anders sein. Er hängt ab von der Branche und den konkreten Marktbedingungen, in denen das Unternehmen agiert. Grundsätzlich lässt sich mehr Nachhaltigkeit aber auch in kleinen Schritten schaffen, sodass von vornherein nicht unbedingt immer große Investitionen notwendig sind.

Ein **erster Schritt** zur Treibhausgasneutralität ist die Ermittlung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks der Wertschöpfungskette. Mithilfe des Bilanzierungsstandards „Greenhouse Gas Protocol“ (GHG) können die Unternehmen den Umfang und die Quellen ihres Treibhausgasausstoß identifizieren. Dabei werden die Emissionen drei Bereichen (Scopes) zugeordnet (siehe Abbildung nächste Seite). Scope 1 umfasst die direkten Emissionen des Unternehmens, Scope 2 alle indirekten Emissionen, die bei der Erzeugung von Strom,

### CO<sub>2</sub>-Zertifikat-Preis im EU-ETS

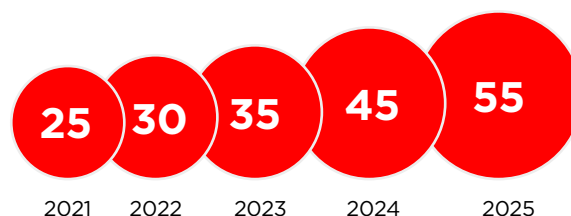
Euro je Tonne



Quelle: EEX

### Deutscher CO<sub>2</sub>-Preis

Euro je Tonne



Quelle: BMU

### Scope 1 Emissionen direkt



Eigener Fuhrpark



Eigene Wärme-/Kälte-  
und Stromerzeugungsanlagen



Gebäude

### Scope 2 Emissionen indirekt



Strom-/Wärmebezug

### Scope 3 Emissionen indirekt

Dienstfahrten  
Privat PKW



Dienstreisen  
Flug



Dienstfahrten  
Bahn



Abwasser



Lieferkette (Produktion, Förderung,  
Exportation etc.) von Brennstoffen



Wärme und Kälte entstehen, die zugekauft wurden. Und Scope 3 beinhaltet alle sonstigen indirekten vor- und nachgelagerten Emissionen entlang der Wertschöpfungskette. Dazu gehören auch die Emissionen, die bei der Herstellung, dem Transport eingekaufter Güter, der Verteilung und Nutzung der eigenen Produkte oder bei der Abfallentsorgung entstehen. Die Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in den 16 „Scope 3“-Kategorien sind sehr aufwändig. Aktuell sind die Unternehmen lediglich zur Ermittlung der Emissionen in den Kategorien Scope 1 und 2 verpflichtet, während die Erfassung in der Kategorie Scope 3 (noch) freiwillig ist.

Konkrete Ansatzpunkte für die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen gibt es insofern grundsätzlich in den vier Bereichen, die für einen Großteil der Emissionen verantwortlich sind. Um Ansatz-

punkte zum Einstieg in den Ausstieg aufzuzeigen, die für so gut wie alle Unternehmen möglich sind, wird im Folgenden auf die **drei Schlüsselbereiche Immobilien, Energie und Fuhrpark** eingegangen. Zum einen kann die Energieeffizienz der Gebäude, größtenteils Bestandsgebäude, verbessert werden. Zum zweiten gilt es sicherzustellen, dass Energie mit geringeren CO<sub>2</sub>-Emissionen als bisher erzeugt werden. Im Idealfall geschieht dies CO<sub>2</sub>-neutral. Schließlich sollte auch die Fahrzeugflotte auf CO<sub>2</sub>-arme oder -neutrale Antriebstechniken umgestellt werden.

Mit dem Einstieg in den Ausstieg mittels der folgenden Ansätze können Unternehmen nicht nur dem Klimaschutz nachkommen, sondern auch Kosten sparen sowie die eigene Reputation bei ihren Stakeholdern verbessern.



Bis auf wenige Ausnahmen nutzt jedes Unternehmen **Gebäude** für seine Wertschöpfung. Dies können Bürogebäude, Lagerhallen, Ladenlokale oder auch Produktionshallen sein. In Deutschland gibt es nach Angaben des Instituts für Wohnen und Umwelt rund zwei Millionen Nichtwohngebäude, die beheizt oder klimatisiert werden, also im Mittelpunkt der Energie- und Klimaschutzpolitik stehen. Davon sind 58 Prozent vor 1979 gebaut worden, weitere 38 Prozent in den vier Jahrzehnten bis 2009 und lediglich vier Prozent seit dem Jahr 2010. Bei einer Vielzahl der Gebäude ist insofern der technische Stand in energetischer Hinsicht äußerst veraltet, sofern Sanierungen in der Zwischenzeit ausblieben. Beispielsweise entsprechen die **Dämmungen** nicht mehr aktuellen energetischen Anforderungen. Während in den 1970er und 1980er Jahren Dämmstärken von vier bis acht Zentimeter Standard waren, sind heute vielmehr 14 bis 24 Zentimeter die Regel. Dadurch verringert sich der Energieeinsatz und damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen, was wiederum angesichts steigender CO<sub>2</sub>-Preise sowie tendenziell steigender Energiepreise die wirtschaftliche Bilanz der Unternehmen verbessert.

Unternehmen haben grundsätzlich zwei Möglichkeiten, die Klimabilanz ihrer Immobilien zu verbessern:

**1.** Da ist zum einen der **Neubau einer neuen nachhaltigen Immobilie** – eines energieeffizienten Green Buildings mit sehr niedrigen Treibhausgasemissionen während der Nutzung. Beim Bau eines neuen Gebäudes können die Unternehmen beispielsweise bei der Wärmedämmung – Wände, Fenster und Dach –, der Heizungs- und Klimatechnik sowie bei der Beleuchtung schon bei der Planung die Nachhaltigkeitsanforderungen mitberücksichtigen.

Maßstab für ein nachhaltiges Gebäude kann die **transparente Zertifizierung** von (Gewerbe-) Immobilien, beispielsweise nach den Standards der DGNB (Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen) sein. Sie vergibt seit 2009 ein Umwelt- und Klimazertifikat für Gebäude. Gebäude mit einem DGNB-Zertifikat erfüllen hohe Anforderungen hinsichtlich der Nachhaltigkeit. Es gibt unter anderem Zertifikate für Neubauten, Bestandsbauten/Sanierung und für den effizienten Betrieb von Gebäuden. Mit einer solchen Zertifizierung kann das Erreichte transparent dokumentiert werden. Außerdem verringert eine Zertifizierung das Risiko, dass etwaig große Ambitionen in der Planungsphase aufgrund der Kosten in der späteren Bauphase wieder zurückgenommen werden. Darüber hinaus kann mittels einer Zertifizierung auch der Wert des Gebäudes gesteigert werden.

Die Verpflichtung, Immobilien nach Nachhaltigkeitsaspekten zu bauen, wird vom Gesetzgeber vorangetrieben. Seit November 2020 ist das **Gebäude-Energie-Gesetz (GEG)** in Kraft. Es verschärft für neu zu bauende Nichtwohngebäude die Vorschriften hinsichtlich des Jahres-Primärenergiebedarfs, des Wärmeschutzes, der Wärmebrücken, der Dichtheit des Gebäudes und des Hitzeschutzes.

**2.** Auch bei den **Bestandsimmobilien** erhöht das GEG die Anforderungen hinsichtlich der Energieeffizienz und sieht Nachrüstpflichten vor. Bestandsimmobilien machen den allergrößten Teil der Gebäude aus. Sinkende CO<sub>2</sub>-Emissionen sind vor allem durch die **Sanierung** und Optimierung – die Revitalisierung – dieser Immobilien mit einer zeitgemäßen energetischen Wärmedämmung oder neuen Heizung zu erreichen. Auch die Beleuchtung lässt sich oft und einfach optimieren. Dabei muss nicht zwingend das komplette Firmengebäude saniert werden. Häufig tragen schon einzelne Maßnahmen dazu bei, die Energieeffizienz und Wirtschaftlichkeit eines Gebäudes deutlich zu verbessern – etwa durch den Austausch von Fenstern oder der Modernisierung der Beleuchtung oder eines Konzeptes zur Vermeidung beziehungsweise Nutzung von Abwärme sowie durch die Festlegung einiger Verhaltensregeln für die Beschäftigten. Das Einsparpotential an fossiler Heizenergie – und damit an CO<sub>2</sub> – ist beträchtlich: Eine Fassaden-dämmung senkt den Verbrauch um rund 19 Prozent, die Dämmung der Kellerdecke bringt fünf Prozent Einsparung, die Dämmung der oberen Geschossdecke sowie die Dämmung der Fenster jeweils sieben Prozent.

Grundlage eines solchen Revitalisierungs-Investments sollte aus Unternehmensperspektive stets die kritische Bestandsaufnahme und Analyse

etwa von Lebens- und Nutzungszyklus sowie der Laufzeitkosten sowie potenziellen Fördermaßnahmen und Steuervorteilen sein.

Dass die Nachhaltigkeit eines Gebäudes auch auf die Rendite einzahlen kann, zeigt eine Studie des Immobiliendienstleisters Catella. Demnach lassen sich für nachhaltige Gebäude höhere Mieten durchsetzen, weil solche Immobilien vor allem Mieter mit guter Bonität anziehen. Außerdem können Green Buildings meist zu einem höheren Preis verkauft werden als Immobilien mit einem negativen ökologischen Fußabdruck. Denn Käufer rechnen damit, dass sich die energetischen Vorgaben für den Gebäudebestand in Zukunft weiter verschärfen werden. Nachhaltige Immobilien gelten insofern als zukunftssicherer als konventionelle Gebäude.

Da rund ein Drittel des Energieverbrauchs von Immobilien nach Angaben des Bundeswirtschaftsministeriums auf Nichtwohngebäude entfällt, unterstützt der Staat Unternehmen bei der energetischen Sanierung und Modernisierung ihrer Immobilien. Dazu existieren **Förderprogramme und Zuschüsse** der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) sowie einzelner Bundesländer. Die beiden wichtigen KfW-Förderprogramme „Bundesförderung für effiziente Gebäude, Nichtwohngebäude“ „Kredit (263)“ und „Zuschuss (463)“ waren von Mitte Januar bis Mitte Februar 2022 – auch für Neubauten – ausgesetzt. Seit dem 22.02.2022 können zumindest wieder Anträge für die energetische Sanierung bestehender Gebäude und für die Sanierung durch Einzelmaßnahmen gestellt werden, wobei die Förderbedingungen hierfür unverändert bleiben. Für Neubauten ist die Förderung weiterhin ausgesetzt. Die Einzelheiten für eine künftige Neubauförderung werden derzeit noch erarbeitet.

**Förderdschungel Gebäudesanierung:** Mehr Klarheit über die verschiedenen Fördermöglichkeiten für Sanierung oder Neubau, erhalten Sie **hier** im **exklusiven Webinar** zum Playbook.

## Klimaneutralität bei Immobilien

„Wichtig ist, den gesamten Lebenszyklus der Immobilie zu betrachten“,  
Holger Würk, Geschäftsführer der DAL Bautec



Der ökologische Fußabdruck von Gebäuden gewinnt eine immer größere Bedeutung und trägt wesentlich zur Klimabilanz der Unternehmen bei. Möchten nun Unternehmen mittels Neubau oder Bestandssanierung ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen verringern, beginnt dies mit einer Planungsphase – idealerweise zusammen mit einem kompetenten Partner. Dabei gilt es im ersten Schritt zu klären, welche konkreten Ziele das Unternehmen mit dem Vorhaben hinsichtlich der Klimabilanz verfolgen möchte und welches Verhältnis von Nachhaltigkeitslevel zu Kosten es zur Erreichung dieser Ziele anstrebt. Die Bandbreite der Möglichkeiten ist groß. Vom Austausch ineffizienter Pumpen bis hin zum vollständigen Verzicht auf fossile Brennstoffe sind in der Zieldefinition Entscheidungen zu treffen, die umfassende Fachexpertise erfordert. Von dieser Basis werden anschließend die in Frage kommenden Maßnahmen abgeleitet. Zur Planungsphase gehört ebenfalls die Beurteilung der aktuellen Bausubstanz, da von ihrem Zustand ausgehend analysiert wird, welche Optionen – Neubau oder Bestandssanierung – zur Verfügung stehen. Unter Umständen ist eine Sanierung bei dem Zustand der Bausubstanz nicht mehr wirtschaftlich oder die Einhaltung der aktuellen Gesetzesvorgaben, z.B. zum Brandschutz, ist nicht mehr möglich. Ein weiteres Kriterium sind die künftigen Nutzungsanforderungen (z.B. Bürokonzepte) des Unternehmens an die Immobilie, welche sich unter Umständen mit dem Bestandsgebäude auch durch Sanierung nicht umsetzen lassen. Sowohl bei der Erwägung einer Sanierung als auch beim Inbetrachtziehen eines Neubaus, der den Vorteil mit sich bringt, dass er passgenau zu den Anforderungen geplant werden kann, sollte nicht nur auf die aktuellen Bedürfnisse geachtet werden. Bereits heute müssen die Bedarfe von morgen Berücksichtigung in der Entscheidung finden. Des Weiteren wird es immer wichtiger, den gesamten Lebenszyklus der Gebäude in ökonomischer und insbesondere ökologischer Hinsicht zu betrachten. Dazu gehört beispielsweise die Frage, wie umfassend sich die Materialien der Gebäude nach einem Rückbau wiederverwenden lassen. Ebenso ist in der Planungsphase die Frage zu beantworten, ob unter Abwägung aller Ziele und Kriterien, ein Rückbau zu vertreten ist.

Nachhaltigkeitsmaßnahmen im Immobilienbereich sind durchaus mit höheren Baukosten verbunden. Mit Blick auf die gesamten Lebenszykluskosten eines Gebäudes stehen den höheren Baukosten jedoch geringere laufende Betriebskosten gegenüber. Dies macht die Anfangsinvestitionen in die Nachhaltigkeit, zusätzlich zu den ökologischen, auch unter ökonomischen Gesichtspunkten rentabel. Zu einer guten Vorabplanung gehört immer der Vergleich verschiedener Varianten von Neubauten und Bestandssanierungen, die sich durch unterschiedliche Klimabilanzen und Lebenszykluskosten auszeichnen. Zusammen mit thermischen Gebäudesimulationen, durch die das Verhalten der Gebäude in der Zukunft (z. B. Stromverbrauch, Heizkosten, klimatischer Komfort, etc.) prognostiziert wird, steht dem Unternehmen eine individuell passende und transparente Grundlage für die Entscheidung zur Verfügung.

Bereits diese Komplexität der Thematik verdeutlicht den Wert eines kompetenten Partners bei der Planung und Umsetzung von Projekten zur Klimaneutralität von Immobilien. Hinzu kommt, dass Maßnahmen im Bestand sich nicht ausschließlich auf die Gebäudehülle beschränken dürfen. Auch die technischen Gebäudeanlagen müssen berücksichtigt werden. Zum Beispiel verändert sich bereits mit einer anderen Dämmung oder neuen Fenstern immer auch die Bauphysik, sodass die technischen Gebäudeanlagen unbedingt ebenfalls untersucht werden müssen, um spätere Schäden am Gebäude zu vermeiden.

Neben den bautechnischen Analysen und Empfehlungen während der Projektvorbereitungsphase behält ein fachspezifisch kompetenter und erfahrener Consultant während der Umsetzungsphase durch Projektmanagementinstrumente den Überblick über die Gesamtmaßnahme. Hierdurch sichert er für das Unternehmen die Kostenstabilität, die Leistungsqualität sowie die Einhaltung des Terminplans. Der Consultant trägt maßgeblich zum Projekterfolg bei.



Jedes Unternehmen nutzt **Energie**, die allerdings immer noch zu mehr als 50 Prozent aus nicht-regenerativen Energiequellen stammt. Zwar hat sich dieser Anteil in den vergangenen Jahren sukzessive verringert, bis zum Ziel der Bundesregierung, dass im Jahr 2035 100 Prozent des Stroms in Deutschland aus **erneuerbaren Energiequellen** stammen soll, ist es auch noch ein langer Weg. Um den Plänen der neuen Bundesregierung gerecht zu werden, müssen also deutlich mehr Windräder und Solaranlagen gebaut werden, und das in nie gekannter Größenordnung. Bis 2030 sollen Photovoltaik-Anlagen (PV-Anlage) mit einer Leistung von 200 Gigawatt (GW) installiert sein, aktuell sind es ungefähr 60 GW.

Unternehmen können in diesem Bereich ihre Nachhaltigkeit durch einen stärkeren Fokus auf erneuerbare Energie steigern. Dazu gibt es zwei Wege.

Jedes Unternehmen bis hin zum Start-up kann den **Energiebezug** dadurch nachhaltiger gestalten, dass sie ihren Vertrag beim Energieversorger auf Ökostrom umstellen. Durch einen Bezug von Strom, der zu 100 Prozent aus regenerativen Energiequellen stammt, können Unternehmen ihre Klimabilanz verbessern.

Als zweites können Unternehmen eine **eigene nachhaltige Energieversorgung** aufbauen. Dazu kann beispielsweise eine PV-Anlage auf

dem Dach installiert werden, durch die ein Teil des Strombedarfs gedeckt wird. Aktuell besteht hier für die Unternehmen noch die Wahl, allerdings plant die neue Bundesregierung ein Gesetz, nachdem auf dem Dach jedes neuen gewerblichen Gebäudes verpflichtend eine solche Anlage vorhanden sein soll.

Der **Staat unterstützt** diesen Weg des klimaneutralen Umbaus der Produktionsprozesse. Unternehmen können nach dem Erneuerbaren-Energien-Gesetz den mit ihrer Photovoltaikanlage erzeugten Strom entweder selbst nutzen oder ins öffentliche Netz einspeisen. Für den eingespeisten Strom erhalten sie über 20 Jahre eine garantierte Einspeisevergütung. Für Anlagen auf Wohngebäuden, Lärmschutzwänden und Gebäuden nach § 48 Abs. 3 EEG gilt, je kleiner die Anlage, desto höher die Einspeisevergütung. Für Freiflächenanlagen ist die Höhe der Vergütung unabhängig von der installierten Leistung.

Die Vergütungssätze ändern sich kontinuierlich. Jeden Monat sinkt die Einspeisevergütung für Neuanlagen um einen festen Betrag, die sogenannte Basisdegression. Aktuell sind dies 0,4 Prozent/Monat. Dieser Degressionsfaktor wird abhängig vom Einhalten des Zubaukorridors weiter erhöht oder ausgesetzt. Grundsätzlich gilt: Je mehr Photovoltaikanlagen in Deutschland insgesamt installiert sind, desto niedriger sind die Vergütungssätze und damit der Anreiz für die Einspeisung.

Da gleichzeitig die Strompreise immer weiter ansteigen, empfiehlt es sich, den erzeugten Strom im Unternehmen selbst zu verbrauchen – gegebenenfalls unterstützt durch Speicherlösungen. Denn der Eigenverbrauch kann die Energiekosten deutlich senken. Dazu kommt: Betreiber einer Photovoltaikanlage mit einer Nennleistung von mehr als 30 kW müssen von ihrem Energieversorger die Erlaubnis erhalten, den Strom ins Netz einzuspeisen. Unternehmen, die ihren Strom selbst nutzen, ersparen sich diese Verhandlungen.

Als Konsequenz aus der sinkenden Einspeisevergütung ergibt sich also ein Anreiz beziehungsweise eine **Priorität, den erzeugten Strom selbst zu verbrauchen**.

Für Unternehmen, die ausschließlich zum Eigenverbrauch Photovoltaikstrom erzeugen, stehen außerdem alternativ mehrere **Förderprogramme** der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) bereit. Eine Kombination mit der „betrieblichen“ Förderung der Einspeisevergütung ist dabei nicht möglich.

Sofern es das Grundstück, die Rahmenbedingungen sowie die Vorschriften es zulassen, kann auf dem Firmengrundstück auch eine Windkraftanlage gebaut werden.

Gerade für größere Unternehmen mit einem hohen Energiebedarf lohnt sich für eine nachhaltigere Energieversorgung ebenfalls eine Kombination aus Eigenproduktion und Zukauf von regenerativ erzeugtem Strom. PV-Anlagen auf den Dächern allein reichen nicht aus. Und angesichts des hohen Energiebedarfs ist ein Ökostromvertrag unter Umständen auch nicht zielführend, da er mit hohen Kosten verbunden ist und aufgrund des aktuellen Energiemix in Deutschland in manchen Größenordnungen gar nicht zu 100 Prozent „grün“ sein kann. Alternativ können Unternehmen sogenannte **Power Purchase Agreements (PPA)** abschließen. Hierbei wird der Energieversorger als Mittelsmann einfach gestrichen und die Unternehmen beteiligen sich direkt beispielsweise an einem Wind- oder Solarpark. Dafür werden sie mit der dort erzeugten Energie versorgt.

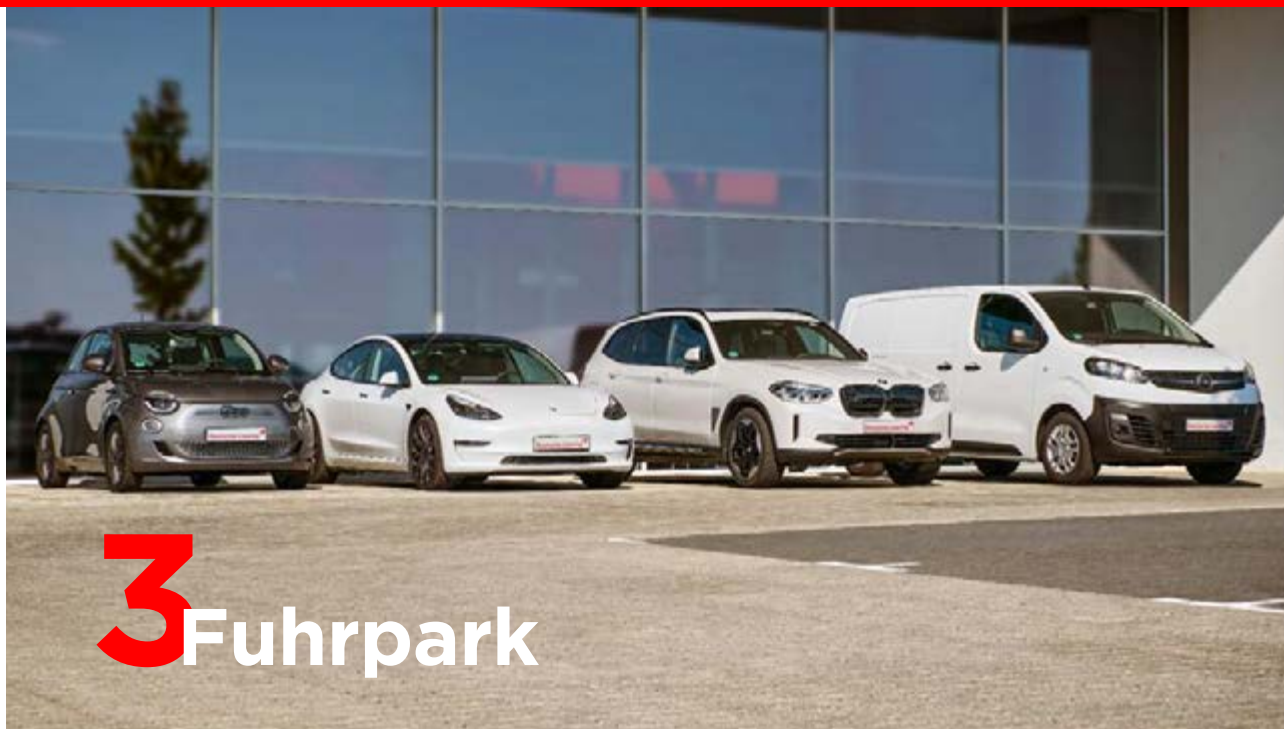
## Ökostrom für BASF – PPA in der Praxis

Der Chemiekonzern BASF zeigt wie solche PPA aussehen können. Im September 2021 schloss das Unternehmen den Kauf von 49,5 Prozent des von Vattenfall betriebenen niederländischen Windpark Hollandse Kust Zuid (HKZ) ab. Dieser Park umfasst 140 Offshore-Windräder und stellt das größte Offshore-Windpark-Projekt der Welt dar. BASF zahlt für die Beteiligung 300 Millionen Euro. Das gesamte finanzielle Engagement beträgt einschließlich des Beitrags zum Bau ungefähr 1,6 Milliarden Euro.

Der Windpark befindetet sich seit Juli 2021 im Aufbau und soll laut aktuellen Planungen im Jahr 2023 seinen Betrieb mit einer Gesamtleistung von 1,5 GW aufnehmen. BASF erhält den Groß-

teil des von HKZ erzeugten Stroms auf Basis eines langfristigen Festpreis-Abnahmevertrags und deckt damit einen Teil seines Strombedarfs für Produktionsstandorte in Europa ab.

Bereits im Mai 2021 hat BASF eine Kooperation mit dem Energiekonzern RWE zum Bau eines eigenen Windparks gestartet. Die geplante Anlage in der Nordsee soll sogar eine Kapazität von zwei Gigawatt haben und ab dem Jahr 2030 in Betrieb sein. Mit diesem Windpark möchte BASF dann insbesondere seinen Standort in Ludwigshafen mit Energie versorgen. Ein Teil des Stroms soll auch zur Herstellung von CO<sub>2</sub>-freiem Wasserstoff verwendet werden.

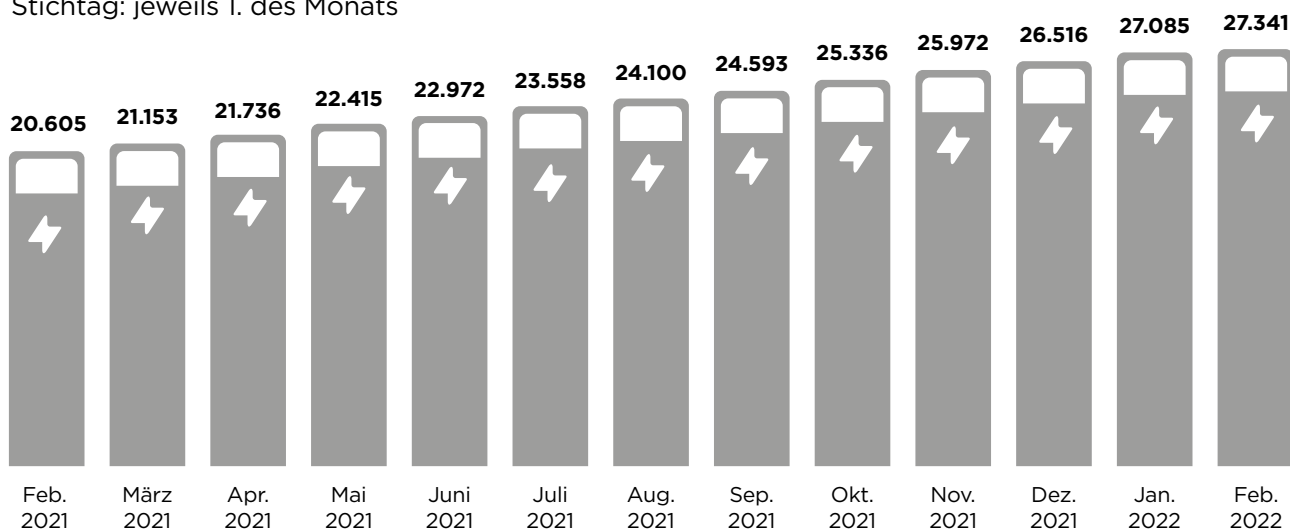


Um als Unternehmen nachhaltiger zu agieren, ist es ein relativ leichter Schritt, die **CO<sub>2</sub>-Emissionen der Firmenfahrzeuge** zu senken. Leicht, im Vergleich zu anderen Nachhaltigkeits Herausforderungen, weil das Angebot an „sauberen“ Fahrzeugen groß ist, weil es aufgrund hohen internationalen Wettbewerbs einer permanenten technischen Weiterentwicklung – höherer Reichweite – seitens der Hersteller unterliegt und weil es sowohl zahlreiche Finanzierungsmöglichkeiten als auch Förderungen für Unternehmen in Deutschland gibt.

Wer im urbanen Raum lebt, erlebt aktuell bereits unmittelbar, wie die Mobilitätswende unseren Verkehr verändert. Mehr als dreimal so viele **Elektrofahrzeuge** wurden 2020 im Vergleich zum Vorjahr in Deutschland neu zugelassen, und 2021 stiegen die Zahlen erneut. Neben mehr privat eingesetzten alternativen Antrieben ist ein stetig wachsender Anstieg an E-Fahrzeugen von Lieferunternehmen, Kurier- und Expressdiensten festzustellen.

### Anzahl der Ladesäulen in Deutschland

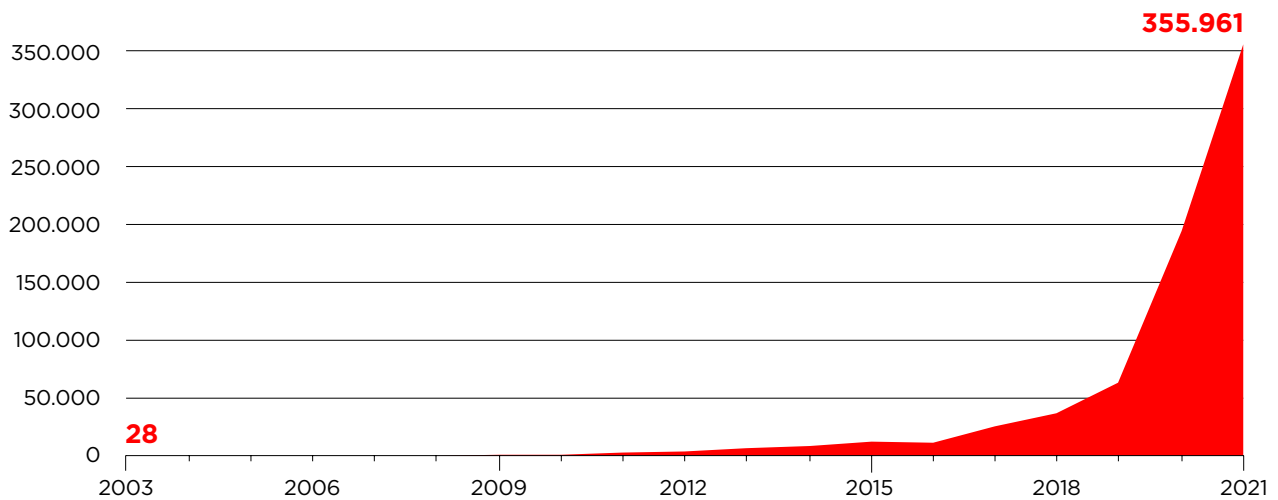
Stichtag: jeweils 1. des Monats



Quelle: Bundesnetzagentur

## Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen in Deutschland

nur batterieelektrische Fahrzeuge



Quelle: KBA

Bereits im Jahr 2020 wurden laut Kraftfahrtbundesamt fast zwei Drittel der neu zugelassenen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben durch Gewerbetreibende angemeldet. Betrachtet man nur die batterieelektrischen Antriebe, lag der gewerbliche Anteil etwa bei der Hälfte. Gleichzeitig wächst die Zahl privater, betriebseigener und öffentlicher Ladesäulen, die, wie die Fahrzeuge selbst, ebenfalls staatlich gefördert werden.

Ein weiterer Bereich, in dem sich viel tut, ist die **städtische Logistik**, also Müllabfuhr, Stadtwerke und Verkehrsunternehmen. So weist etwa die deutsche Post DHL den europaweit höchsten Wert an Elektrofahrzeugen in ihrer Flotte auf und ist Teil der EV100-Initiative, in welcher sich weltweit Unternehmen zusammengeschlossen haben, um die Elektrifizierung ihrer **Transportfahrzeuge** gemeinsam voranzutreiben.

Mehr Elektrofahrzeuge sind nicht nur aufgrund der geringeren CO<sub>2</sub>-Emissionen nachhaltiger. Für die urbane Lebensqualität bringt diese Entwicklung auch Vorteile wie weniger Lärm, weniger Feinstaub und Abgase. Und mit den steigenden Zahlen bei den Zulassungen alternativ angetriebener Fahrzeuge steigt der soziale beziehungsweise gesellschaftliche Druck auf die Unternehmen, die ihre Flotte noch nicht umgestellt haben.

Für Unternehmen, die den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck ihrer Flotte senken wollen, stehen zahlreiche **Fördermöglichkeiten** zur Verfügung, die den vergleichsweise hohen Anschaffungspreis von Elektrofahrzeugen etwas mindern. So gibt es 7.500 Euro als Umweltbonus vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) pro Fahrzeug ab einem Nettolistenpreis von 40.000 Euro. Voraussetzung dafür ist, dass das Modell batteriebetrieben und beim BAFA unter „förderfähige Fahrzeuge“ gelistet ist. Außerdem gibt es einige steuerliche Anreize. Zehn Jahre lang werden E-Autos in Deutschland beispielsweise von der KFZ-Steuer befreit. Danach fallen nur noch rund 50 Prozent an im Vergleich zum konventionellen Verbrenner-Antrieb. Dazu kommt eine geringere Versteuerung des geldwerten Vorteils bei Dienstwagen mit alternativem Antrieb. Ebenso ist die gewerbesteuerliche Hinzurechnung des Leasingaufwands für reine Elektrofahrzeuge und Plug-in Hybride begünstigt.

Des Weiteren gab es spezielle **Förderungen** für die Elektrifizierung **von Flotten** 2021 und wird es auch 2022 wieder geben, getragen vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) auf Basis der Neuauflage der Förderrichtlinie Elektromobilität. Das BMDV investierte im vergangenen Jahr ungefähr 20 Millionen Euro in die Beschaffung von Fahrzeugen und den Aufbau von Ladeinfrastruktur. Die Förderung erstreckte sich auf 86 Projekte – 36 von Kommunen und 50 von Unternehmen, wodurch 1.000 Fahrzeuge beschafft wurden und etwa 250 Ladepunkte entstanden.

Politisch betrachtet hat die regierende Ampel-Koalition außerdem bereits drei wichtige Hebel für einen schnellen Markthochlauf von **Elektro-Lkw** umgelegt: Eine CO<sub>2</sub>-basierte Lkw-Maut, eine Verschärfung der Flottengrenzwerte auf EU-Ebene und den Aufbau einer Hochleistungsladeinfrastruktur. Die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs gilt als wichtige verkehrspolitische Aufgabe der neuen Bundesregierung. Expertinnen und Experten gehen davon aus, dass ein sehr ambitionierter Markthochlauf von Elektro-Lkw erforderlich ist, um das Ziel der Bundesregierung – ein Drittel emissionsfreier Fahranteil 2030 – zu erreichen. 2026 müssten dazu mindestens 33 Prozent der neu zugelassenen Lkw elektrisch sein, im Jahr 2030 bereits 72 Prozent.

Bereits jetzt ist allerdings ein Umstieg – zumindest in Teilen – auf alternative Antriebe machbar. Dies zeigt die Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung des regionalen Lieferverkehrs, die auf echten Unternehmensdaten basiert. Das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (ISI) wies im Auftrag der europäischen Umwelt- und Verkehrsdachorganisation Transport & Environment (T&E) im Jahr 2021 nach, dass Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs bereits kurzfristig möglich ist und zudem wirtschaftliche Vorteile für Unternehmen verspricht.

Mehr Nachhaltigkeit in Sachen Mobilität kann bei Unternehmen darüber hinaus die **Attraktivität als Arbeitgeber** steigern. Die Bürgerinnen und Bürger – gerade die Jüngeren – achten auch bei ihren Arbeitgebern immer mehr auf die Nachhaltigkeit, sodass dieser Aspekt bei der Auswahl des künftigen Arbeitgebers eine immer größere Rolle spielt. Ein nachhaltiger Fuhrpark kann insofern die Employer Brand stärken.

Zum Fuhrpark eines Unternehmens gehören mitunter auch die Fahrzeuge, die den Beschäftigten gegebenenfalls auch zur privaten Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Auch die **Dienstwagen** können stärker auf Elektromobilität umgestellt werden. Ergänzend dazu hat beispielsweise das Thema „Dienstrad statt Dienstwagen“ in den

### Hauptkaufkriterium für Elektrofahrzeuge bei deutschen Fuhrparks 2021

Prozentualer Anteil der befragten Fuhrparkleiter:innen



Quelle: Dataforce

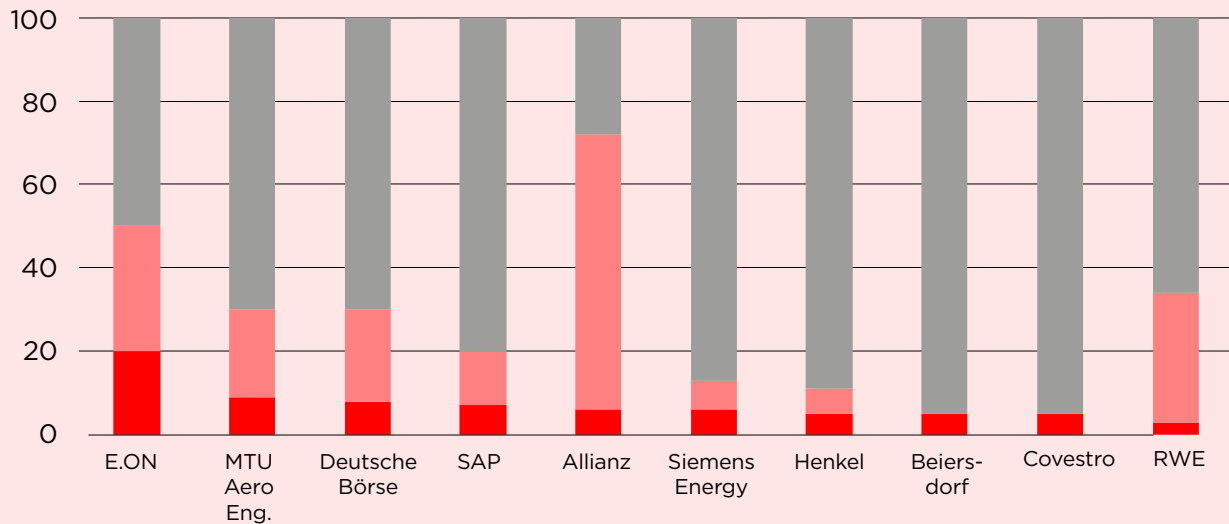
vergangenen Jahren stark an Popularität gewonnen. Dabei leasen Unternehmen für ihre Belegschaft **Dienstfahrräder** per Rahmenvertrag mit einem Leasing-Anbieter, wie Jobrad. Die Beschäftigten wählen ein Rad aus und die Raten werden per Gehaltsumwandlung vom Bruttogehalt abgezogen. Damit sinkt das zu versteuernde Einkommen, Beschäftigte und Arbeitgeber müssen weniger Abgaben leisten. Einige Unternehmen geben sogar ihre Ersparnis noch an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiter, etwa indem sie die Rad-Versicherung übernehmen, Wartung oder Zuschüsse zahlen. Am Ende der meist dreijährigen Laufzeit können die Beschäftigten dann das Rad mitunter für eine vergleichsweise geringe Restzahlung kaufen.

Zwar müssen die Beschäftigten, wenn sie das Rad auch privat nutzen wollen, den geldwerten Vorteil mit 0,25 Prozent des Bruttolistenpreises versteuern. Im Vergleich zum Privatkauf ließen sich – abhängig vom Preis, Steuerklasse und Höhe des Einkommens – dennoch bis zu 40 Prozent sparen, schätzen Verkehrsclubs.

## Elektromobilität im Fuhrpark – Blick in die Praxis

### Umstellung der Fuhrparks auf Elektrofahrzeuge bei ausgewählten DAX-Konzernen

Anteil in Prozent



Quellen: Handelsblatt, Unternehmen

■ Batterieelektr. Fahrzeuge ■ Plug-In-Hybride ■ Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor

Eine Umfrage des Handelsblatts unter den Dax-Konzernen zeigt, dass in den Fuhrparks der großen Konzerne noch viel Potenzial für alternative Antriebe steckt. So hat als „nachhaltigstes“ Unternehmen der Energieversorger E.ON bereits die Hälfte seines Fuhrparks umgestellt, zu 20 Prozent auf rein batteriebetriebene Autos, zu weiteren 30 Prozent auf Plug-In-Hybride. Beim Triebwerkshersteller MTU machen batteriebetriebene Autos neun Prozent der Firmenflotte aus, bei der Deutschen Börse sind es acht Prozent, beim Softwarehersteller SAP sieben Prozent. Viele Unternehmen erklärten in der Umfrage, das Ziel klimaneutraler Mobilität bis zum Jahr 2025 beziehungsweise 2030 erfüllen zu wollen.

Wie eine Umstellung konkret aussehen kann, verdeutlichen auch die beiden Beispiele von Bechtle und Coca-Cola:

#### Bechtle

Das IT-Systemhaus Bechtle beschäftigt europaweit mehr als 12.000 Mitarbeitende und unterhält einen Fuhrpark von rund 3.600 Firmenwagen allein in Deutschland. Mittlerweile besitzen mehr als 20 Prozent davon einen alternativen Antrieb.

Unter anderem befinden sich 50 Volkswagen ID.3. Im gewerblichen Ladepark des Unternehmens. In Neckarsulm sind 300 Ladepunkte in Betrieb und zum Teil an eine Photovoltaikanlage angeschlossen. 100 weitere Ladepunkte sollen wegen des stark wachsenden Anteils von Autos mit Lade-stecker in Kürze hinzukommen. Dabei steigt der Anteil von rein batteriebetriebene Autos, der von Plug-In-Hybriden sinkt.

Nach Aussage von Bechtle geht es nicht mehr darum, ob Elektromobilität sich in der Flotte durchsetzt, sondern nur noch darum, wie sie gestaltet wird. Die Herausforderung, eine Struktur zu schaffen, um möglichst allen Aspekten der Elektromobilität gerecht zu werden, wurde vom Unternehmen planerisch in vier Komplexe eingeteilt: Die Gebäude – also Ladeinfrastruktur, Stromfluss und Photovoltaik –, die Nachhaltigkeit mit den Emissionszielen an sich, den eigentlichen Fuhrpark mit seinen Kosten und Prozessen sowie die Beschäftigten, deren Dienstwagenwahl und Besteuerung. Daran lässt sich ablesen, dass das Elektro-Fuhrparkmanagement deutlich aufwändiger ist als das Betreiben einer Dieselflotte.

Ein typisches Beispiel ist etwa die Abrechnung von unterschiedlichen Tarifen wie der Aufteilung zwischen Strom für Dienst- und Privatfahrten. Bechtle setzt hier auf eichrechtskonforme und förderfähige dreiphasige 22 kW-Wall-Boxen mit entsprechendem Lastmanagement. Das gilt auch für die heimischen Ladepunkte der Dienstwagenberechtigten.

#### **Coca-Cola**

Coca-Cola European Partners (CCEP) hat sich der EV100-Initiative der Climate Group angeschlossen, um den eigenen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck zu reduzieren. Konkret sollen europaweit alle rund 8.000 Firmenwagen und Transporter bis zum Jahr 2030 auf Elektroantrieb umgestellt werden. Allein Coca-Cola Deutschland unterhält eine Flotte von rund 1.830 Pkw und 460 Transporter, die im Jahr 2020 rund 14.600 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht haben.

Diese Fahrzeuge werden nun konkret mit dem jeweiligen Leasingende bis zum Jahr 2025 durch Elektrofahrzeuge ersetzt. Um diese Umstellung hinsichtlich der Reichweiten und Lademöglichkeiten umzusetzen, investiert das Unternehmen rund 800.000 Euro in den Aufbau einer Ladeinfrastruktur an allen Standorten bundesweit. Zudem werden Mitarbeitende, die einen Dienst- oder Funktionswagen nutzen, bei der Anschaffung einer Ladestation unterstützt.

Bei der Umsetzung arbeitet CCEP mit Vattenfall InCharge zusammen, die Tochter des Energieversorgers bietet Komplettlösungen für Fuhrparks an. InCharge begann mit einer Analyse des Bedarfs an Ladepunkten und der Leistungsfähigkeit des Lokalnetzes sowie der Planung des Lastmanagement. Auch die Frage, wie zum Beispiel der Ladestrom für Gäste abgerechnet wird, gehört zum Paket, das übers Backend gesteuert wird.

Bei der Hardware hat sich Coca-Cola für eine eichrechtskonforme und förderfähige Wall-Boxen entschieden, bei der im Grundsatz 22 kW Ladeleistung möglich sind, und die bei einem Engpass entsprechend heruntergeregelt. Die gleiche Hardware kommt jeweils auch zu Hause bei den Beschäftigten zum Einsatz.

InCharge bietet unter anderem die Abrechnung der Stromkostenrückerstattung an: Die Dienstwagenberechtigten laden zu Hause und gehen für die elektrische Energie in Vorleistung. Diese Kosten werden eichrechtskonform erhoben und zurückgezahlt.

## Klimaneutralität beim Fuhrpark

„Wichtig ist es, die Umstellung auf Elektromobilität als Prozess zu verstehen“, Patrick Breitbach, Senior Consultant Fuhrparkmanagement Deutsche Leasing AG, Geschäftsfeld Mobility



Das Thema Elektromobilität ist einer der zentralen Hebel, mit dem Unternehmen die Klimabilanz ihres Fuhrparks verbessern können. Eine solche Umstellung der Flotte sollte aber gut geplant sein. Zu Beginn sollten für eine passende Entscheidung verschiedene Aspekte geklärt werden. Dabei geht es beispielsweise um die Frage, welche Fahrzeuge sich mit Blick auf Einsatzgebiet und Reichweitenanforderungen für Elektromobilität eignen – nicht überall ist ein Einsatz möglich. In die Überlegungen sind ebenfalls steuerliche Aspekte und staatliche Fördermaßnahmen mit einzubeziehen.

Außerdem umfasst das Thema Elektromobilität mehr als nur einen Austausch der Fahrzeuge. Unternehmen müssen sich ebenfalls mit der notwendigen Ladeinfrastruktur auseinandersetzen. Aspekte wie die vorhandene Stromversorgung des Unternehmensgeländes beziehungsweise Gebäudes, etwaige Vorgaben durch die Vermieter sowie Ladeleistungen und deren Steuerung verdeutlichen, dass es bei der Ladeinfrastruktur um mehr als die Installation von Wall-Boxen an Wänden geht. Bei einem solchen Projekt sollte insofern neben dem Fuhrparkmanagement auch immer das Gebäudemanagement mit einbezogen werden. Dabei geht es auch um die Frage, wie viele Ladepunkte nötig sind und ob es sich beim Fuhrpark um Nutzfahrzeuge, die zumeist über Nacht laden, oder um die Fahrzeuge der Beschäftigten, die zu Geschäftszeiten vor Ort sind, handelt. Und dabei sollte nicht nur auf den aktuellen Bedarf geschaut werden, sondern die Ladeinfrastruktur im Zweifel schon so zukunftsfest sein, dass sich auch noch für eine potenziell größere Anzahl an Elektrofahrzeugen in ein paar Jahren ausreichend ist.

Soll Elektromobilität künftig im Fuhrpark eine größere Rolle spielen, ist es ebenfalls immer ratsam, mit den Beschäftigten zu sprechen, um auch deren Bedürfnisse bei der Entscheidung zu berücksichtigen. Darüber hinaus gilt es, sie frühzeitig bei dem Thema mitzunehmen, da beispielsweise die Unfallverhütungsvorschriften bei der Elektromobilität anders sind (z.B. Aufklärung über mögliche Beladung).

Unternehmen, die aktuell nun ihren Fuhrpark auf Elektromobilität umstellen möchten, sollten den Fokus in jedem Fall auf batterieelektrische Fahrzeuge setzen. Die „Zwischenlösung“ Plug-In-Hybride ist keine gute Alternative, die man trotz Förderanreize nicht wählen sollte. Denn dieser Förderung stehen höhere Kosten für die Anschaffung sowie die Instandhaltung – zusätzlich zum Verbrennungsmotor gibt es nun noch einen Elektromotor – gegenüber. Da die Hybridfahrzeuge auf dem überwiegenden Teil der Strecken nicht elektrisch genutzt werden, liegt der Kraftstoffverbrauch deutlich oberhalb der beworbenen Werte – was sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch nicht gut ist.

Wenn auch der Wechsel zur Elektromobilität ein wesentlicher Schlüssel zur Verbesserung der Klimabilanz beim Fuhrpark ist, kann ein Unternehmen aufgrund gewisser Einsatzanforderungen oder Reichweitenbedarfe nicht alle Fahrzeuge auf Elektroantrieb umstellen. Bei den verbleibenden Fahrzeugen kann dann aber immer noch geprüft werden, ob hier ein Wechsel zu neueren Modellen möglich ist, die mit effizienteren Verbrennungsmotoren weniger CO<sub>2</sub> emittieren. Hierfür bietet sich Leasing sehr gut an.

Mehr über die **Herausforderungen eines E-Fuhrparks**, wie zum Beispiel die Abrechnungen beim Laden von Strom durch Mitarbeitende zu Hause, erfahren Sie **hier** im **exklusiven Webinar** zum Playbook.

# Einstieg in den Ausstieg

## Fazit und Ausblick

Jedes Unternehmen kann mit den vorgestellten Maßnahmen und Ansätzen in den drei Schlüsselbereichen – **Immobilien, Energie und Fuhrpark** – seine CO<sub>2</sub>-Emissionen verringern und so auf dem Weg zur Klimaneutralität voranschreiten. Manche Unternehmen können darüber hinaus noch ganz spezifische Maßnahmen umsetzen. Beispielsweise kann ein Unternehmen aus dem verarbeitenden Gewerbe Veränderungen im Produktionsprozess vornehmen (z.B. Einsatz von grünem Wasserstoff). Dadurch kann die CO<sub>2</sub>-Bilanz noch weiter verbessert werden.

In jedem Fall sollten alle Unternehmen auf das Ziel Klimaneutralität hinarbeiten. Denn damit sind einige Chancen in der Zukunft verbunden. Beispielsweise stärken Unternehmen mit einer eigenen nachhaltigen Energieversorgung die preisliche Unabhängigkeit beim Energiebezug und verbessern ebenfalls die **Versorgungssicherheit**. Unternehmen hingegen, die sich in Sachen Klimaneutralität nicht verbessern, werden künftig unter Umständen mit schlechteren **Marktchancen und Finanzierungsbedingungen** konfrontiert, da beispielsweise Kunden und Investoren sowie Banken mehr auf diesen Aspekt achten. Grund genug also, heute schon die Weichen passend für morgen zu stellen.

Allerdings, auch wenn den Unternehmen zahlreiche Maßnahmen zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zur Verfügung stehen, ist aktuell eine vollkommene Klimaneutralität für eine Vielzahl von Unternehmen nicht möglich, da betriebliche oder technologische Aspekte dem entgegenstehen. Beispielsweise kann (noch) nicht der gesamte Fuhrpark auf Elektroantrieb um-

gestellt werden. So können hohe Reichweitenanforderungen den Einsatz von Elektromobilität begrenzen. Ebenfalls gibt es noch keine passenden, massentauglichen Lösungen für Lkws. Des Weiteren lassen sich auch CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Abfall, sofern er verbrannt wird, nicht vollständig vermeiden. Jedoch können die Unternehmen ihre verbleibenden Emissionen mit einer **CO<sub>2</sub>-Kompensation** ausgleichen, sobald die eigenen Möglichkeiten ausgeschöpft sind. Idee dabei ist, dass die Einsparung dieser Emissionen nicht direkt im Unternehmen erfolgt, sondern durch finanziell unterstützte Projekte an anderen Orten.

Laut Umweltbundesamt sind dabei die drei häufigsten Projekttypen:

- **Energieprojekte:** Erneuerbare Energie und Energieeffizienz
- **Projekte aus dem Bereich Entsorgung, Industrie und Transport:** Verbesserung des Abfall- und Abwassermanagements sowie Reduktion des Austritts klimaschädigender Gase
- **Projekte zur Reduzierung oder Einbindung von CO<sub>2</sub>:** Maßnahmen in der Landwirtschaft, Wäldern und Forstwirtschaft sowie Erhalt von Mooren

Am Anfang sollte jedoch der richtige Einstieg mit dem eigenen Engagement sowie einer Gesamtstrategie zur Erreichung der Klimaneutralität stehen. Und bei der CO<sub>2</sub>-Kompensation ist der richtige Partner entscheidend, um in der Außenwirkung mögliche Green Washing Vorwürfe zu vermeiden.

# Der richtige Einstieg in den Ausstieg und die Notwendigkeit von Kompensationen

Deutsche Leasing und DAL

## Wege zur Vermeidung von Green Washing

Jedes Unternehmen sollte sich mit dem Thema Klimaneutralität beschäftigen. Es ist kein „Modethema“ oder Trend für eine gewisse Zeit. Klimaneutralität bleibt dauerhaft wichtig. Unternehmen werden erkennen, dass es mehr Chance als Risiko ist. Den Anfangsinvestitionen stehen beispielsweise vermiedene CO<sub>2</sub>-Kosten sowie eine bessere Gewinnung von Mitarbeitenden, denen dieses Thema wichtig ist, gegenüber.

Unternehmen, die sich mit dem Thema Klimaneutralität beschäftigen, sollten allerdings nicht mit einer CO<sub>2</sub>-Kompensation starten. Dies wirkt in der öffentlichen Wahrnehmung wie ein Ablasshandel. Vielmehr ist es wichtig, beim Einstieg in den Ausstieg die richtige Reihenfolge einzuhalten: messen, reduzieren, kompensieren. Erst sollten die Unternehmen eigenen Reduktionsmaßnahmen hinsichtlich ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen umsetzen, bevor nicht vermeidbare Emissionen kompensiert werden. Grundlage hierfür ist die interne Standortbestimmung in Sachen CO<sub>2</sub>-Emissionen und der eigenen Klimabilanz.

### Unterstützung durch externe Partner

Für die Bestimmung des eigenen Status quo in Sachen Klimaneutralität kann die Unterstützung externer Partner in Anspruch genommen werden. Gerade in den vergangenen Jahren sind zahlreiche Start-ups in den Markt eingetreten und bieten passende Services an. Allerdings kommt es bei diesem Thema auch auf Reputation und Erfahrung an, sodass Unternehmen eher auf die Unterstützung von etablierten Dienstleistern verlassen sollten. Ein solcher Partner kann zum Beispiel das Unternehmen ClimatePartner sein, das über 15 Jahre Markterfahrung verfügt und mit dem auch die Deutsche Leasing Gruppe eine Kooperation pflegt.

Diese Klimabilanz gilt es dann zu verbessern, wobei die eigenen CO<sub>2</sub>-Reduktionsmaßnahmen am Anfang stehen. Ergänzend dazu können die Unternehmen anschließend die eigene Klimabilanz noch weiter mit einer CO<sub>2</sub>-Kompensation verbessern. Wenn sich Unternehmen mit diesem Thema und den Klimaschutzprojekten beschäftigen, werden sie erkennen, dass der erste Schritt gar nicht schwer ist und sich schnell die eigenen Potenziale und Chancen aufzeigen.

Für die Kompensation bieten sich die gleichen Partner für die Zusammenarbeit an, mit denen die Klimabilanz erstellt wurde. Die Dienstleister am Markt bieten üblicherweise beides an. Hier ist wiederum der Vorteil bei etablierten Unternehmen, dass sie die Kompensationsprojekte selbst verwalten und eine große Auswahl an unterschiedlichen Projekten im Portfolio haben.

Bei der Auswahl von Kompensationsprojekten wird u.a. nach Technologie und Geographie unterschieden. Mit diesen sollte man sich gut identifizieren können und möglichst einen Bezug zum Unternehmen selbst haben (beispielsweise durch einen Produktionsstandort). So ist es für Beschäftigte besser nachvollziehbar, dass dort, wo CO<sub>2</sub> emittiert wird, dieses auch direkt wieder kompensierend eingespart wird.

Dies hilft wiederum bei der Darstellung nach außen, die nicht mit PR beginnt. Zu Beginn steht vielmehr das einheitliche Auftreten und Bewusstsein innerhalb der Organisation – dem Unternehmen. Dazu gehört das Verständnis der eigenen Rolle, die Definition von Nachhaltigkeit sowie der Möglichkeit, über die eigene Klimabilanz, den Reduktionsmaßnahmen sowie der Kompensation zu sprechen. Dadurch wird der Eindruck gestärkt, dass es das Unternehmen mit seinem Engagement ernst meint und alle internen Stakeholder dahinterstehen.

**Interessiert an weiteren Einblicken in das Thema Klimaneutralität und die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Unternehmens? Das exklusive Webinar zum Playbook erhalten Sie [hier](#).**

# Impressum



**Holger Würk**

*Geschäftsführer  
DAL Bautech*

H.Wuerk@dal.de

**Patrick Breitbach**

*Senior Consultant Fuhrpark-  
management Deutsche Leasing*

Patrick.Breitbach@  
deutsche-leasing.com

**Philipp Gränz**

*Leiter Konzern-Strategie  
Deutsche Leasing*

Philipp.Graenz@  
deutsche-leasing.com

Die **Deutsche Leasing Gruppe** ist der führende lösungsorientierte Asset-Finance-Partner für den deutschen Mittelstand und bietet ein breites Spektrum an investitionsbezogenen Finanzierungs-lösungen (Asset Finance) und ergänzenden Dienstleistungen (Asset Services). Innerhalb der Sparkassen-Finanzgruppe ist die Deutsche Leasing das Kompetenzzentrum für Leasing und Factoring sowie weitere mittelstandsorientierte Asset-Finance-Lösungen und ergänzende Services im In- und Ausland.

Die **DAL** gehört mit einem begleiteten Transaktionsvolumen von über 2,3 Mrd. Euro pro Jahr zu einem der führenden Spezialisten bei der Realisierung von großvolumigen, assetbasierten Investitionsvorhaben in verschiedenen Zielmärkten. Die DAL strukturiert und arrangiert die Finanzierung von unternehmerischen Investitionen in die Verbesserung der eigenen Nachhaltigkeit mit der ausgezeichneten Expertise und Erfahrung von über 300 Mitarbeitern.

**Handelsblatt  
RESEARCH INSTITUTE**

Das **Handelsblatt Research Institute (HRI)** ist ein unabhängiges Forschungsinstitut unter dem Dach der Handelsblatt Media Group. Es schreibt im Auftrag von Kundinnen und Kunden, wie Unternehmen, Finanzinvestoren, Verbänden, Stiftungen und staatlichen Stellen wissenschaftliche Studien. Dabei verbindet es die wissenschaftliche Kompetenz des 30-köpfigen Teams aus Ökonom:innen, Sozial- und Naturwissenschaftler:innen sowie Historiker:innen mit journalistischer Kompetenz in der Aufbereitung der Ergebnisse. Es arbeitet mit einem Netzwerk von Partner:innen sowie Spezialist:innen zusammen. Daneben bietet das Handelsblatt Research Institute Desk-Research, Wettbewerbsanalysen und Marktforschung an.

Autor: Frank Georg Heide, Dr. Sven Jung, Dr. Jörg Lichter

Layout: Christina Wiesen

Bilder: Deutsche Leasing, DAL, freepik, flaticon

Stand: März 2022