



Greenwashing reicht nicht, um wirklich klimaneutral zu sein – der Weg dorthin ist im Güterverkehr und in der Logistik aufwendig

Gutes Klima hat seinen Preis

Immer mehr Unternehmen in Spedition, Transport und Logistik machen beim Thema Klimaschutz Tempo. Wir berichten, an welchen Stellschrauben die Betriebe bereits drehen, um CO₂-Emissionen einzusparen. Klar ist: Grüne Logistik gibt es nicht zum Nulltarif.

„DASS SICH UNTERNEHMEN nachhaltig aufstellen müssen, ist inzwischen überall angekommen und dazu gibt es keine Alternative“, sagt Alexander Schuon, Geschäftsführer der auf Jumbotransporte spezialisierten Spedition Alfred Schuon aus dem baden-württembergischen Haiterbach. Immer mehr werde es ein Muss, als Dienstleister wirklich nachhaltig zu sein.

Denn nicht nur der Staat, sondern auch die Kunden machen den Unternehmen zunehmend Druck. Der EU-Kommission zufolge sollen schon bis zum Jahr 2030 neu zugelassene schwere Lkw 45 Prozent CO₂ einsparen, bis 2040 sind bei schweren Lkw sogar 90 Prozent CO₂-Ersparnis das Ziel. Und Bestandsimmobilien sollen bis zum Jahr 2050 klimaneutral umgebaut werden.

Für umsonst gibt es das alles nicht. Im Gegenteil. „Es braucht einen hohen Auf-

wand und ein zusätzliches Investitionsrisiko, zum Beispiel beim Einsatz von Fahrzeugen mit neuen Antriebsformen“, sagt Schuon. Der Geschäftsführer weiß, wovon er spricht. Sein Unternehmen hat schon früh damit begonnen, sich mit dem Dieselerersatz HVO und Flüssig-Erdgas zu beschäftigen. Und dabei schnell gemerkt: Der Nachhaltigkeit sind Grenzen gesetzt. „Für unsere Einsätze gibt es momentan kaum Alternativen zum Diesel-Lkw. Insofern ist die Technologie eine der großen Hürden, die es uns erschwert, unseren CO₂-Ausstoß noch weiter zu reduzieren“, gibt der Mittelständler zu.

Neben den Investitionen zahlen die Unternehmen bei der Umstellung auf einen emissionsfreien Betrieb auch viel Lehrgeld. Beispiel Flüssiggas-Lkw: „Zu Beginn gab es Probleme mit der Verfügbarkeit des Kraftstoffes, dann folgte die Preisexplosion“, erinnert sich Schuon. Auch bei den

Zukunftstechnologien E-Lkw und Wasserstoff-Lkw läuft es nicht rund. „Wir haben bereits zweimal Förderanträge für einen E-Lkw gestellt, beide sind nicht genehmigt worden. Das ist für uns ein Problem, weil wir bereit sind, in neue Technologien zu investieren, aber ohne den Zuschuss sind die Kosten für ein mittelständisches Transport- und Logistikunternehmen nicht tragbar“, erklärt Schuon.

Öko-Pioniere haben Lehrgeld gezahlt Erfahrungen mit der unzuverlässigen Politik hat auch Kai Schmuck, Leiter der Geschäftsentwicklung bei der Spedition Hans Ihro aus Neuenstein, gemacht. Das Unternehmen rüstete 2005 seine 60 Lkw auf den Betrieb mit heimischem Rapsöl um. Ein Jahr später dann der Schock: Die plötzliche Besteuerung von Pflanzenöl führte dazu, dass die Anlagen verschrottet werden mussten. Die Beteiligung an einer

Biodiesel-Anlage wurde nach der Besteuerung von Biodiesel aufgegeben. Der Einsatz neuer Technologien erfordert Mut, gibt Schmuck zu. Zumal die Umstellung auf Lkw mit alternativen Antrieben auch heute noch höhere Kosten bedeute. So würden etwa einige Erdgas-Lkw wegen der hohen Reparaturanfälligkeit nur auf rund 60 Prozent Einsatzzeit kommen. Zudem entstünden hohe Kosten durch häufige Tankstopps aufgrund der geringen Reichweite und zusätzlich hohen Anforderungen an die Werkstätten. Bei LNG-Lkw habe die Verdreifachung des LNG-Preises die Kalkulation binnen sechs Monaten zusammenbrechen lassen, so Schmuck. Auch sei der Verbrauch meist deutlich höher, als von den Herstellern versprochen. Dennoch setzt Ihr weiter auf die Diesel-Alternative. Erst 2021 kaufte das Unternehmen 15 weitere flüssiggasbetriebene Sattelzugmaschinen.

Deren CO₂-Ausstoß liegt 15 Prozent unter dem eines vergleichbaren Diesel-Lkw. Bei reinem Bio-LNG sogar bei 90 Prozent weniger.

Neben den Lkw sind Immobilien der größte Hebel, um den CO₂-Ausstoß zu verringern. Die Initiative Logistikkimmobilien (Logix) ermittelte, dass bei vornehmlich in Deutschland aktiven Mittelständlern die Immobilien zwischen 15 und 50 Prozent der gesamten Emissionen ausmachen. Je höher der Anteil an Warehousing- und Kontraktlogistikaktivitäten am Gesamtumsatz sei, desto höher sei der Anteil der Logistikkimmobilien am gesamten CO₂-Ausstoß, stellte Logix fest. Im Neubau sind strenge Energie-Vorschriften bereits Standard.

Photovoltaik bietet Potenzial

Die A.L.S. Allgemeine Land- und Seespedition aus Arnberg hat im vergangenen Jahr in ein neues 12.000 Quadratmeter (m²) großes Logistikzentrum investiert. Den Strom liefert seitdem eine Photovoltaikanlage (PV) auf dem Dach. Etwa 20 Prozent des erzeugten Stroms nutzt A.L.S. derzeit selbst. Der Rest wird in das Stromnetz eingespeist.

A.L.S.-Geschäftsführer Christoph Dahmann sieht es als Investition in die Zukunft. Wenn der Anteil der E-Lkw zunehme, werde sich die eigene Stromproduktion auszahlen, ist er sich sicher. Zudem wurde in dem neuen Logistikzentrum in den Kommissionierzonen auf 2000 m² eine Fußbodenheizung installiert, die ebenfalls von der Photovoltaikanlage versorgt wird. Das Bürogebäude der A.L.S. wurde bereits vor 13 Jahren mit Geothermie und Fußbodenheizung gebaut. Während der Kostenexplosion für Energie im vergangenen Jahr habe sich

Initiative Power of Logistics

Der Themenkreis Logistikkimmobilien der Bundesvereinigung Logistik (BVL) hat im vergangenen Jahr die Initiative „Power of Logistics“ ins Leben gerufen. Sie soll Unternehmen und der Politik das Potenzial von Logistikimmobilien für die Energiewende aufzeigen und das Image der Logistik verbessern. Darüber hinaus erstellt die Initiative Handlungsempfehlungen und Leitfäden, etwa für das nachträgliche Installieren von Photovoltaikanlagen auf Hallendächern. Laut Logivest-Geschäftsführer Kuno Neumeier, der zudem Sprecher des BVL-Themenkreises Logistikkimmobilien ist, gibt es in Deutschland Logistikkimmobilien mit rund 30 Millionen Quadratmeter Dachfläche, die sich für die Installation von Photovoltaikanlagen anbieten. Damit könnten jährlich rund 960.000 Tonnen CO₂ eingespart werden. *Alexander Heintze*

das ausgezahlt, so Dahmann. Die bereits erwähnte Spedition Hans Ihr baute 2020 ein Werkstattgebäude nach dem Energieeffizienzstandard KfW 55. Die PV-Anlage auf dem Dach deckt zusammen mit einem Batteriespeicher zwei Drittel des eigenen Strombedarfs, etwa bei den E-Staplern und Flurfördergeräten. Doch auch wer nicht gleich neu baue, könne Emissionen einsparen, meint Kuno Neumeier, Geschäftsführer des Münchner Logistikkimmobilienberaters Logivest. Er sieht vor allem zwei Hebel, um das CO₂ zu verringern. „Einmal die Umstellung auf erneuerbare Energien – derzeit vor allem auf Photovoltaik – und die Reduktion des Energiebedarfs“, sagt Neumeier. „Und da liegt meist leider die Krux“, so Neumeier weiter. Die wenigsten



A.L.S.

„DIE KUNDEN WOLLEN DIE GRÜNE LOGISTIK HABEN, SIND ABER NICHT BEREIT, DAFÜR MEHR ZU BEZAHLEN.“

Christoph Dahmann,
A.L.S. Allgemeine Land- und Seespedition



intermodal4good
connected, smart, emission-free



www.hupac.com

Alpensped: der Weg zur Klimaneutralität



Strebt Klimaneutralität bis 2030 an: Christian Faggin, Geschäftsführer von Alpsped

Die Mannheimer Spedition Alpsped kompensiert seit drei Jahren den CO₂-Ausstoß von Transporten, um zumindest rechnerisch klimaneutral zu sein. Für jede entstandene Tonne CO₂ geht ein Geldbetrag an ein Umweltprojekt der Organisation First Climate in Uganda. Die Hälfte der zusätzlichen Kosten übernimmt Alpsped. In einer Beispielrechnung fallen bei einer Komplettladung von Mannheim nach Mailand Zusatzkosten von 10,80 Euro an. Dass das nur ein Übergang sein kann, sieht man auch bei Alpsped so. Bis 2025 will das Unternehmen seinen CO₂-Fußabdruck um die Hälfte senken. Bis 2030 will die Spedition komplett klimaneutral arbeiten. Der größte Hebel dafür sei die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene, so Geschäftsführer Christian Faggin. Damit ließen sich rund 45 Prozent CO₂ einsparen. Künftig soll nur noch ein kleiner Teil der Emissionen mit Geld kompensiert werden.

Alexander Heintze

Unternehmen würden wissen, wo und wann sie wie viel Energie verbrauchen. Der erste Schritt sei daher eine exakte Erfassung der Verbrauchsdaten. „Viele Bestandsobjekte, gerade wenn sie in den vergangenen zehn Jahren entstanden sind, können beispielsweise mit PV-Anlagen nachgerüstet werden“, meint er. Durch die hohen Energiepreise rechne sich deren Einsatz sowohl bei Neubauten wie auch bei Bestandsobjekten. Allerdings sei bei älteren Objekten die Tragfähigkeit der Dächer und Träger oft nicht ausreichend. Doch auch hier lasse sich der Energiebedarf reduzieren. „Die Umstellung auf LED ist definitiv ein sinnvolles Vorhaben, um den Energiebedarf zu verringern“, so der Experte.

Weitere wesentliche Bausteine sind laut Neumeier die Nachrüstung von Wärmepumpen, der nachträgliche Einsatz guter Dämmsysteme für die Gebäudehülle, der Austausch von Fenstern und der Einsatz von Tageslichtbändern und Oberlichtern. Hinzu komme eine effiziente Intralogistik

sowie die Sensibilisierung der Belegschaft für das Thema Energiesparen.

Bei Schuon stehen diese Maßnahmen schon auf der Agenda. „Bei unseren Immobilien rüsten wir unter anderem auf energiesparende LED um. Darüber hinaus decken wir mit PV-Anlagen einen immer höheren Anteil unseres Strombedarfs ab“, sagt Alexander Schuon. Ihro-Manager Schmuck betrachtet die Aufklärung der Mitarbeiter im richtigen Umgang mit Heizkosten und Strom als wichtigen Faktor. Die letzten Monate hätten gezeigt, welche Einsparpotenziale möglich seien. Auch Schuon schult die Mitarbeitenden regelmäßig, um sie für umweltbewusstes Handeln zu sensibilisieren.

Solche kleinen Maßnahmen können helfen, die CO₂-Bilanz zu verbessern, ohne dass umfangreiche Investitionen notwendig sind. Schuon und Ihro setzen etwa auch auf weniger Fahrten durch größere Lkw. Lang-Lkw würden bei einem 50 Prozent höheren Ladevolumen den CO₂-Ausstoß um etwa 20 Prozent verringern,

so Schuon. Ihro setzt außerdem auf die Schulung der Fahrer. „Wir können über die Auswertung unserer Telematikdaten schnell Abweichungen erkennen. Liegt das Problem an der Fahrweise, führen wir Nachschulungen mit dem betroffenen Fahrer durch“, sagt Schmuck.

Umweltschutz erfordert Investitionen

A.L.S. hat seine Tourenplanungen optimiert, um Lkw-Fahrten zu reduzieren. Bei der Kommissionierung kommt umweltfreundliches Verpackungsmaterial zum Einsatz. Bei den Toilettenhandtüchern aus Papier gibt es eine Kooperation mit einem örtlichen Hersteller. Dieser holt die gebrauchten Papiertücher ab und recycelt sie zu neuen Papierhandtüchern. Schuon hat für ein Logistikprojekt, bei dem viel Abfall angefallen ist, in Folienpressen investiert, um diese direkt zum Recycling geben zu können. Seit einiger Zeit wird Altholz im Container zerkleinert und komprimiert, um Entsorgungsfahrten zu sparen.

Das sei aber nur eine Ergänzung, sagt A.L.S.-Geschäftsführer Dahlmann: „Man kann zwar auch an kleinen Dingen sparen und positive Effekte setzen, aber um für die Umwelt etwas zu erreichen, muss man bereit sein, Investitionen zu tätigen“. Die Kunden würden das nicht immer honorieren. „Sie wollen die grüne Logistik haben, sind aber nicht bereit, dafür mehr zu bezahlen“, resümiert er seine Erfahrungen. „Insbesondere in den ersten Jahren konnten wir feststellen, dass wir bei Preisgleichheit unserer Angebote einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Firmen ohne Engagement im Bereich Nachhaltigkeit hatten“, sagt Christian Faggin, Geschäftsführer der Mannheimer Spedition Alpsped. Heute seien Öko-

„WIR KONNTEN DURCH UNSER UMWELT-
ENGAGEMENT KUNDEN GEWINNEN, DIE WIR SONST
NICHT BEKOMMEN HÄTTEN.“

Kai Schmuck,
Manager bei der Hans Ihro GmbH

Zertifikate oft eine Voraussetzung, um überhaupt Aufträge zu bekommen, ergänzt Dahlmann. Nachhaltigkeit wird in der Logistik immer mehr zum Wettbewerbsvorteil. „Wir konnten durch unser Umweltengagement Kunden gewinnen, die wir sonst nicht bekommen hätten“, bestätigt Ihro-Manager Schmuck.

Alexander Heintze, freier Journalist