



„Die Transformation gelingt nur gemeinsam mit unseren Kunden“

Geschäftsführer **Christian Faggin** bezeichnet Alpensped als Nachhaltigkeitspionier. Im Interview spricht er über aktuelle Herausforderungen und die entscheidenden Hebel zur CO₂-Reduktion.

Von Frederic Witt

DVZ: Herr Faggin, ökologische Nachhaltigkeit ist bekanntlich mit Mehrkosten verbunden. Wie steht Alpensped wirtschaftlich da? Können Sie sich Nachhaltigkeit noch leisten?

Christian Faggin: Die wirtschaftliche Lage stellt für viele Unternehmen, aber auch für uns derzeit eine Herausforderung dar, doch wir können bei Alpenped auf eine solide Basis bauen. Nach der Pandemie haben wir von einer hohen Nachfrage nach Frachtraum profitiert, auch wenn die Transport- und Logistikkosten insgesamt gestiegen sind. Mittlerweile sehen wir eine leichte Entspannung bei den Kosten. Dank unserer vorsichtigen und nachhaltigen Wirtschaftsweise stehen wir nach wie vor stabil da. Natürlich beobachten wir die Entwicklungen, insbesondere den anhaltenden Frachtraummangel, mit großer Aufmerksamkeit, aber wir sind zuversichtlich, dass wir auch diese Hindernisse erfolgreich meistern werden.

Woran liegt das?

Das liegt daran, dass auf dem deutschen und mitteleuropäischen Markt weniger Frachtraum zur Verfügung steht. Aktuell zieht es ganze Flotten nach Süd- und Nordeuropa, da Mitteleuropa für sie weniger attraktiv geworden ist. Natürlich spüren auch wir diese Entwicklung. Zum Glück können wir jedoch auf einen langfristig vertraglich gebundenen Frachtraum zurückgreifen, der uns Stabilität gibt.

Mit welchen anderen Problemen sind Sie derzeit konfrontiert?

Schwierigkeiten bereiten uns einerseits die starken Bemühungen der Einkäufer in den Konzernen, immer günstiger einzukaufen, und andererseits die bereits erwähnte mangelnde Verfügbarkeit von vertraglich gebundenem Frachtraum. Eine weitere große ökologische Herausforderung besteht momentan darin, dass wir mit der Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene nicht so schnell vorankommen wie erwartet.

Sie haben sich 2021 das Ziel gesetzt, bis 2030 mit Alpensped klimaneutral zu werden - allerdings inklusive Kompensation.

Richtig, aber das Ziel ist ganz klar, Klimaneutralität mit einem überwiegenenden Reduktionsanteil zu erreichen. Das ist natürlich nur glaubwürdig, wenn wir mindestens eine Verteilung von 75 zu 25 erreichen. Deshalb nennen wir unsere Transporte, die wir derzeit kompensieren, auch nicht klimaneutral, sondern klimafreundlich. Klimaneutralität ist für uns erst dann seriös und ernsthaft, wenn wir den Großteil der Emissionen reduziert und nicht kompensiert haben.

Wie sieht das Verhältnis von Reduktion und Kompensation derzeit aus?

Im Vergleich von 2022 zu 2023 konnten wir 10,6 Prozent unserer Emissionen reduzieren und 12 Prozent mit unseren Partnern kompensieren. Aktuell stehen wir also ungefähr bei 50:50. Für das laufende Jahr kann ich noch keine Zahlen nennen.



FOTO: ALPENSPED

Alpensped

Der mittelständische Logistikdienstleister bietet ein breites Spektrum an Transportleistungen an: von zukunftsorientierter Transport- und Projektlogistik über die Organisation und Abwicklung von Teil- und Komplettpartien sowie Sonder- und Schwerlasttransporten. Seit 2020 können alle Transporte im Rahmen der „Klimainitiative 50/50“ auch klimafreundlich realisiert werden - dabei übernimmt Alpensped die Hälfte der Kompensationskosten. Mit 33 Mitarbeitenden, mehr als 600 Lkw und rund 20.000 Transporten im Jahr 2023 agiert Alpensped in fast allen europäischen Ländern.

Der Fuhrpark ist für viele Logistikunternehmen ein großer Hebel zur CO₂-Reduktion. Ihr Unternehmen hat aber keine eigenen Fahrzeuge und ist auf die Umrüstung bei Partnern angewiesen. Wie funktioniert das konkret?

Das ist wirklich ein entscheidender Faktor. Aber wir haben großen Einfluss darauf. Wir kennen die Emissionsklasse aller Fahrzeuge, die für uns unterwegs sind. Das sind noch ganz wenige Euro 5, sonst alle Euro 6. Wir können in den Verträgen mit unseren Spediteuren festlegen, welche Fahrzeuge eingesetzt werden. Und bei neuen Verträgen mit Dienstleistern erwarten wir heute mindestens Euro 6. Das können wir gut steuern.

Und wann können Sie in den Verträgen den Einsatz von Elektro-Lkw oder anderen alternativen Kraftstoffen fordern?

Das ist momentan noch Zukunftsmusik. Natürlich wäre das ein großer Hebel. Aber wir machen sehr viel Fernverkehr in Süd- und Osteuropa. Da ist das noch unrealistisch. Da ist die

Alternative, auf die Schiene zu gehen, realistischer. Wir wollen mehr kombinierte Verkehre anbieten. Da sind wir in der Umsetzung leider nicht so schnell, wie wir uns das gewünscht hätten. Das hat mit unseren Kunden zu tun, aber auch mit der Verfügbarkeit von Bahntransporten. Hier sehen wir ein Reduktionspotenzial von bis zu 50 Prozent, wenn es uns gelingt, Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

An welchen Stellschrauben können Sie noch drehen, um den CO₂-Ausstoß zu reduzieren?

Die Klassiker haben wir bereits abgehakt. Wir produzieren einen Teil unseres Strombedarfs selbst und sind in der Verwaltung bereits klimaneutral. Wir beziehen ausschließlich Ökostrom und haben Elektrofahrzeuge als Dienstwagen, die über unsere Solaranlage geladen werden. Aber als Spediteur ohne eigene Fahrzeuge ist Scope 3 mit den indirekten Emissionen unserer Dienstleister ganz klar der entscheidende Hebel. Und das ist derzeit ehrlich gesagt schwierig.

Christian Faggin

Zusammen mit seinem Bruder Massimo übernahm Christian Faggin 2005 das von ihrem Vater 1993 gegründete Mannheimer Familienunternehmen. Er engagiert sich seit vielen Jahren sowohl beruflich als auch privat für ökonomische, ökologische und soziale Nachhaltigkeit. 2020 erhielt er den B.A.U.M. Umwelt- und Nachhaltigkeitspreis. Neben seiner Geschäftsführenden Tätigkeit bei Alpenped ist er stellvertretender Vorsitzender der Stiftung Chancen für Kinder und sitzt im Verkehrsausschuss der IHK Rhein-Neckar.

Warum?

Der Transformationsprozess kann nur gemeinsam mit unseren Kunden und Dienstleistern gelingen. Ich kann nicht alleine Transporte auf die Schiene verlagern. Wir stellen zwar erfreulicherweise fest, dass Nachhaltigkeit in vielen Unternehmen immer klarer strukturell verankert wird. Aber das Tempo lässt logischerweise in wirtschaftlich schwächeren Phasen nach. Und in einer solchen Phase befinden wir uns gerade.

Wird ökologische Nachhaltigkeit von Unternehmen aus ökonomischen Gründen zurückgestellt?

Natürlich. Aber es gibt auch Unternehmen, die daran festhalten. Ich würde sagen, hier ist die Verteilung etwa 50:50. Einige haben diese Themen so früh priorisiert, dass sie jetzt schon in die normalen Prozesse integriert sind und automatisch mitlaufen. Insgesamt haben wir aber eine leichte Delle im Nachhaltigkeitsbewusstsein unserer Kunden.

Wer ist bei Alpenped außer Ihnen noch für Nachhaltigkeitsthemen zuständig?

Wir haben nicht die Größe, um ein Nachhaltigkeitsteam in Vollzeit zu bezahlen. Stattdessen haben wir ein Team von vier Personen aus verschiedenen Bereichen, die sich einmal pro Woche treffen, um Themen der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit zu diskutieren und anzugehen. Innerhalb dieses Teams werden die Aufgaben dann grob verteilt. Das ist aber sehr flexibel. Die ökonomische Säule ist ohnehin viel stärker in den Vertriebsteams des Unternehmens verankert als die beiden anderen Säulen.

Wird dieses Team noch wachsen?

Das ist durchaus möglich. Wir haben in letzter Zeit schon ganz klar unter diesem Gesichtspunkt rekrutiert und kompetente Kolleginnen und Kollegen gewonnen. Früher musste ich immer in Vorleistung gehen, Vorträge halten, um die Leute zu überzeugen. Aber jetzt ist es so, dass ich von meinen Kolleginnen und Kollegen immer wieder gesagt bekomme, wie man es nachhaltiger machen kann. Und das begeistert mich.

➔ Warum Christian Faggin seinen Fokus auch auf die soziale Nachhaltigkeit setzt und wie Alpensped davon profitiert, lesen Sie hier: www.dvz.de/faggin-alpensped