

Klimaneutral aus Überzeugung

Null Emissionen: Große-Vehne und die Brauerei Bitburger schaffen das mithilfe des ZNU schon 2018

Im Redaktionsgespräch mit trans aktuell: Spediteur René Große-Vehne, Bitburger-Nachhaltigkeitsexperte Stefan Kauß und Dr. Axel Kölle vom Zentrum für nachhaltige Unternehmensführung (ZNU) der Universität Witten/Herdecke.



Klimaneutralität – ein hehres Ziel. Es ist ein langer Weg dorthin, der große Anstrengungen und viel Geduld verlangt. Denn bis wir an der Zielinie ankommen, ziehen locker noch drei Jahrzehnte ins Land: Erst 2050 peilt die EU den nahezu vollständigen Verzicht auf klimaschädliche Treibhausgase an. Konkret steht eine Reduktion um 80 bis 95 Prozent gegenüber 1990 im Raum. Die Bundesregierung schließt sich diesen Zielen in ihrem Klimaschutzplan 2050 an. Als Etappenziel bis 2030 will sie im Verkehr eine Einsparung von 40 bis 42 Prozent erreichen.

Im Verkehrsbereich müssen sich alle Akteure besonders ins Zeug legen. Er ist noch stark auf fossile Kraftstoffe angewiesen. Und die bisherigen Erfolge, etwa in Form von Verbrauchseinsparungen, wurden durch die Verkehrszuwächse in den vergangenen Jahren wieder aufgeessen. Was also tun? Weiter über die Erderwärmung und die Klimaziele diskutieren – oder handeln? Das Zentrum für nachhaltige Unternehmensführung (ZNU) der Universität Witten/Herdecke entschied sich für die zweite Variante.

Gemeinsam mit 70 namhaften Unternehmen will das ZNU ein Zeichen setzen. Die Partner, überwiegend aus den Bereichen Lebensmittel und Konsumgüter, haben sich vorgenommen, bis spätestens 2022 an ihren Standorten komplett klimaneutral zu arbeiten. „ZNU goes Zero“, nennt sich die Initiative. „Wir wollen vorangehen und Verantwortung übernehmen“, bringt es Dr. Axel Kölle im Redaktionsgespräch mit trans aktuell auf den Punkt. Er leitet seit 2008 zusammen mit Dr. Christian Geißner das ZNU, das der Fakultät für Wirtschaftswissenschaften angeschlossen ist.

Sechs Unternehmen gehen hierbei voran und wollen bereits schrittweise vor 2022 klimaneutral unterwegs sein. Zu diesen Unternehmen zählen die Brauerei Bitburger, der Senf- und Ketchup-Hersteller Develley, die Großbäckerei Kuchenmeister, der Schokoladenproduzent Ritter Sport, das Netzwerk Gemüsering und Große-Vehne als einziger Logistikdienstleister. Dieser

legt einen besonderen Ehrgeiz an den Tag: „GV Trucknet ist das erste größere Transport- und Logistikunternehmen in Deutschland, das bereits 2018 komplett CO₂-neutral agiert“, berichtet Geschäftsführer René Große-Vehne.

Die Reduktionsziele der Politik seien für viele nur sehr abstrakt wahrnehmbar und zu langfristig ausgerichtet. „Das ist nicht in unserem Sinne. Wir haben gesagt: Wir müssen sofort etwas tun.“ Dass die Klimaneutralität GV Trucknet hohe Anstrengungen abverlangt, sieht Große-Vehne sportlich. „Wenn ich ohne Anstrengungen über die Latte komme, ist es doch keine Herausforderung.“

Genauso ambitioniert ist die Bitburger Braugruppe unterwegs, die ebenfalls die Initiative „ZNU goes Zero“ unterstützt. „Aus unserer Sicht ist es zwingend notwendig, sich mit den Fragen des Klimawandels zu beschäftigen und Antworten zu finden“, betont Stefan Kauß, Leiter des Bereichs Nachhaltigkeit/Sicherheit der Unternehmensgruppe aus der Eifel.

Blick über den Tellerrand

Der Austausch mit Brauerei- oder Süßwarenvertretern mag ungewöhnlich erscheinen, Große-Vehne empfindet ihn aber als Bereicherung. „Uns war es wichtig, über den Tellerrand hinauszuschauen und Impulse von anderen zu bekommen“, sagt der Spediteur, dessen Unternehmen vor allem in den Bereichen Systemverkehr und Automotive zu Hause sind. Die fünf Nahrungsmittelproduzenten und der Logistikdienstleister waren 2017 zu ihrer Fahrt mit dem Reiseziel null Emissionen aufgebrochen, seitdem haben sie sich regelmäßig beim ZNU ausgetauscht. Doch was kann die Brauerei vom Logistiker und der Ketchup-Hersteller vom Bäcker lernen? „Erst einmal gibt es viele banale Dinge, die auf alle Unternehmen übertragbar sind“, sagt ZNU-Chef Kölle.

Wer mit gutem Beispiel vorangehen will, müsse die Mitarbeiter mitnehmen. Abends das Licht ausschalten oder Müll vermeiden, das

könne jeder beherzigen. Überhaupt kommt es auf die Mitarbeiter an, umfasst die Nachhaltigkeit ja auch die soziale Dimension. Daher tauschen sich die ZNU-Partner häufig auch darüber aus, wie sich qualifizierte Mitarbeiter finden und ans Unternehmen binden lassen – zum Beispiel über Sportangebote oder ein gemeinsames Mittagessen.

Ein weiterer Beitrag zum Energiesparen für alle Unternehmen sei der Einsatz von LED-Lampen, sagt ZNU-Leiter Kölle. Und gerade in der Logistik lägen weitere Potenziale. Zur Logistik gehöre oft auch eine Dienstwagen-Flotte, deren Verbrauch man ebenfalls hinterfragen müsse. Doch sei es nicht damit getan, sich einen Elektro-Pkw zu kaufen oder sich einen grünen Anstrich zu verpassen, wie Kölle betont. „Mit einem fünfstufigen Prozess können wir dem Greenwashing wirksam entgegenzutreten“, sagt er. Firmen müssten ihre Treibhausgasemissionen erfassen, vermeiden, vermindern, im Idealfall grünen Ökostrom einsetzen und – wenn alle Potenziale ausgeschöpft sind – die unvermeidbaren Emissionen kompensieren.

Basis für dieses Vorgehen ist der ganzheitliche ZNU-Standard „nachhaltiges Wirtschaften“. Bitburger hat sich bewusst für diesen Standard entschieden. „Im Gegensatz zu vielen anderen Normen bezieht er alle Dimensionen der Nachhaltigkeit – Ökologie, Ökonomie und Soziales – gleichberechtigt mit ein“, sagt Nachhaltigkeits-Experte Kauß. „Der ZNU-Standard hilft uns dabei, unsere Braugruppe nachhaltiger auszurichten und diese Fortschritte zu dokumentieren.“

Partner des ZNU in Sachen Kompensation ist die Organisation Plant for the Planet. Die 2007 vom Schüler Felix Finkbeiner gegründete Bewegung hat bereits mehr als 15 Milliarden Bäume gepflanzt. Rund 80.000 davon wachsen im Auftrag von Große-Vehne. „Bis in fünf Jahren lautet unser Ziel eine Million Bäume“, sagt der Spediteur.

Dass GV Trucknet den Weg über die Kompensation geht, hat für ihn einen Grund: Bislang lassen sich die CO₂-Emissionen im Fernverkehr weder vermeiden, noch ist grüner Ökostrom aktuell eine Option für den Energieeinsatz. Kri-

tischen Stimmen, die ihm vorwerfen, die Kompensation sei nur ein Feigenblatt, entgegnet er: „Wichtig ist doch, dass wir anfangen. Wir müssen handeln, denn der Klimawandel ist nicht zu leugnen.“

Das Management inklusive aller Geschäftsführer von GV Trucknet habe entschieden, diesen Weg aus Überzeugung zu gehen und sich dieses Engagement etwas kosten zu lassen. „Wir kompensieren zurzeit noch alles, gehen aber kontinuierlich den Weg der Reduktion und sehen hier, bezogen auf den Ausstoß pro Tonnenkilometer, auch Fortschritte“, sagt Große-Vehne. Seit 2013 messe die Spedition ihre Emissionen.

Der Ausgleich hat seinen Preis – erst recht bei einer Flotte von knapp 1.000 eigenen Lkw. Um die Emissionen zu kompensieren, muss Große-Vehne jährlich rund 170.000 Bäume pflanzen lassen. Plant for the Planet übernimmt diese Aufgabe im mexikanischen Campeche. Dort wächst das Gehölz bis zu viermal schneller als in Deutschland und kann entsprechend mehr CO₂ binden.

Die Kompensation ist auch für Bitburger ein Thema. An erster Stelle stehe aber die Vermeidung von CO₂ – erst dann gelte es, die noch verbleibenden, unvermeidbaren Emissionen durch Ausgleichsmaßnahmen auf null zu bringen. Es gebe eine Reihe von Hebeln, sagt Stefan Kauf: der Einsatz energetischer effizienter Anlagen und Maschinen, ein stetiges Überprüfen der bestehenden Prozesse und die Nutzung neuer Technologien.

„Auch die Energiebeschaffung kann ein Thema sein. Angefangen beim Einsatz von Grünstrom bis hin zur gemeinsamen Beschaffung von Energie mit benachbarten Unternehmen“, erläutert er. Eine eigene Lkw-Flotte betreibt die Braugruppe nicht. „Organisieren wir aber Transporte zwischen unseren Brauereien, machen wir den Speditionen Vorgaben hinsichtlich der eingesetzten Fahrzeuge.“

Und was sagt die Kundschaft zu den Anstrengungen? Ist ihr das Umweltbewusstsein ihres Dienstleisters etwas wert? „Aktuell können wir die Kosten nicht weiterreichen – dafür zahlt kein Kunde“, berichtet Große-Vehne. Die

Teilnahme am Projekt „ZNU goes Zero“ sei eine unternehmerische Entscheidung aus Überzeugung, keine Rentabilitätsrechnung.

Bei den Mitarbeitern komme das Ganze gut an. Ein Faktor, den man laut ZNU-Leiter Kölle gar nicht hoch genug bewerten kann. „Sie sprechen in ihrem Umfeld darüber, das bringt einem Unternehmen Sympathiepunkte und Aufmerksamkeit als potenzieller Arbeitgeber“, sagt er. Positives Feedback komme auch aus der Branche. Exemplarisch nennt Große-Vehne seinen Kollegen Bernd Recht, Geschäftsführer von Recht Logistik aus Brühl. Dieser habe sich in einem Telefonat nach einer ersten trans aktuell-Berichterstattung im Frühsommer lobend geäußert, sagt Große-Vehne. Solches Feedback bestätigt ihn in seinem Kurs, der nicht aus Abwarten, sondern aus Handeln besteht.

Text: Matthias Rathmann |
Fotos: Thomas Küppers, GV, Bitburger

STELLSCHRAUBEN IM FUHRPARK

Exemplarische Maßnahmen zur Eindämmung der CO₂-Emissionen am Beispiel von GV Trucknet

- Spritspar-Schulungen in Verbindung mit Telematik:** Große-Vehne beschäftigt sechs Coaches, die per Telefon Tipps geben und sich auf Auswertungen aus Fleetboard und MAN Telematics stützen. Die Telematik-Anwendungen helfen auch bei der Tourenplanung und der Vermeidung von Leerkilometern.
- Vorteile durch mehr Volumen:** Die Spedition setzt 47 Lang-Lkw ein. 45 davon sind Sattelzüge mit verlängerten Aufliegern, hier dürfte Große-Vehne der mit Abstand größte Betreiber in Deutschland sein.
- Effizienz durch Aerodynamik:** Große-Vehne hat sich am Efficiency Run von Daimler beteiligt. Die Auflieger verfügten über aerodynamische Seitenabdeckungen und Flaps. René Große-Vehne kritisiert, dass der Gesetzgeber in Deutschland diese Flaps am Heck verboten habe: „Damit ließen sich bis zu sieben Prozent Sprit einsparen.“
- Erfahrungen mit Elektro-Lkw:** Das Unternehmen beteiligt sich am niederländisch-deutschen Projekt Electric Green Last Mile der Regionen Limburg und Nordrhein-Westfalen, das den Einsatz von Elektro-Lkw vorsieht. Bei Große-Vehne geht es um den Transport von Papier auf einer einfachen Entfernung von 113 Kilometern.
- Auf die Schiene:** Die Spedition hat einen Teil ihrer Hauptläufe zwischen Stuttgart und Bremen um Intermodaltransporte mit DB Cargo Logistics auf der Schiene ergänzt.



INNOVATIVE KÜHLFAHRZEUGTECHNOLOGIE FÜR ALLE PROFIS.

1-100m³

Besuchen Sie uns!
IAA 20.-27. September
Halle 27, Stand A31
info@lamberet.de
www.lamberet.de

YouTube f

Kerstner

LAMBERET