

# Ein Tarifwerk für CO<sub>2</sub>-Emissionen

Ein komplettes CO<sub>2</sub>-Tarifwerk hat Anfang September die Stückgutkooperation VTL veröffentlicht. Welche Ziele das Unternehmen aus Fulda damit verfolgt und wo die Schwierigkeiten bei der Erstellung auftraten.



Alle THG-Emissionen erfasst – VTL-Zentrale in Fulda

**W**ie viel Kilogramm Kohlendioxid verursacht eine Stückgutpalette von 700 Kilogramm, die von Hamburg nach München transportiert wird? Bei der Stückgutkooperation VTL Vernetzte-Transport-Logistik GmbH aus Fulda reicht ab sofort ein einfacher Blick in den jüngst veröffentlichten Kohlendioxidtarif: 103,2 Kilogramm lautet die Antwort für die etwa 775 Kilometer lange Strecke.

„Dem CO<sub>2</sub>-Tarif können unsere Kunden ab sofort entnehmen, wie viel Kilogramm CO<sub>2</sub> Transporte im VTL-Netzwerk verursachen“, freut sich Andreas Jäschke, Geschäftsführer VTL Vernetzte-Transport-Logistik GmbH. Die Verlagerer finden in den Tabellen Emissionswerte für bestimmte Sendungsgewichte und Transportdistanzen. „Diese Werte können unsere Kunden wiederum in ihre Umweltbilanz einfließen lassen“, sagt Jäschke. Nachfrage nach solchen Daten gebe es bereits (siehe Interview). Der VTL-Geschäftsführer erhofft sich von dem neuen Service einerseits einen Imagegewinn, denn „die Sensibilität für eine saubere Umwelt werde immer stärker“, ist Jäschke überzeugt. Gleichzeitig hat das Fuldaer Unternehmen aber auch einen wirtschaftlichen Vorteil im Fokus: „Wenn wir auf Basis der ermittelten

Daten zum Beispiel die Stoppdichte erhöhen, dann führt das nicht nur zu einem ökologischen, sondern auch einem ökonomischen Gewinn“, sagt Jäschke.

Der Aufwand für die erstmalige Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Daten war groß und „viel mühsamer als erwartet“, gibt der Geschäftsführer zu. Eine enorme Flut an Daten musste bearbeitet werden. Und da dies noch nicht IT-gestützt erfolgte, war die Fuldaer Zentrale auf die Mitarbeit der Systempart-

ner angewiesen. Insgesamt beteiligten sich 37 nationale Partner an der Datenerhebung. „Wir mussten diese Kollegen motivieren, ihre Daten aus ihren Ordnern und Dateien rauszusuchen“, erinnert sich Jäschke.

### Individuelle Daten für Kunden

Wissenschaftlich begleitet wurde die CO<sub>2</sub>-Ermittlung von Professor Dirk Lohre vom Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik (INVL) an der Hochschule Heilbronn. Die Standard-Sendungstabelle enthält Durchschnittswerte über das gesamte VTL-Stückgutnetzwerk (siehe unten). Sie ist gestaffelt nach Entfernung zwischen Absende- und Empfangsort sowie dem Gewicht der Sendung einschließlich Palette. Zusätzlich zur Standard-Sendungstabelle hat das INVL auch individuelle Tabellen für die ein-

„Hier haben wir uns nicht voll an die CEN-Norm gehalten“

PROFESSOR DIRK LOHRE,  
Hochschule Heilbronn

TREIBHAUSGAS-EMISSIONEN IN KG CO <sub>2</sub> -ÄQUIVALENTE PRO SENDUNG (WELL-TO-WHEEL)																	
		Sendungsgewicht in Kilogramm															
		bis	50	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1250	1500	2000	2500
Entfernung in Kilometer	100	13,8	14,5	16,8	19,7	22,7	25,6	28,6	31,5	34,4	37,4	40,3	45,5	52,9	63,9	78,7	
	200	14,6	15,7	19,1	23,6	28,2	32,7	37,2	41,7	46,3	50,8	55,3	63,2	74,5	91,5	114,1	
	300	15,4	16,9	21,5	27,6	33,7	39,8	45,9	52,0	58,1	64,2	70,3	81,0	96,2	119,1	149,6	
	400	16,2	18,1	23,9	31,5	39,2	46,9	54,5	62,2	69,9	77,6	85,2	98,7	117,9	146,6	185,0	
	500	17,0	19,3	26,2	35,5	44,7	54,0	63,2	72,5	81,7	91,0	100,2	116,4	139,5	174,2	220,5	
	600	17,8	20,5	28,6	39,4	50,2	61,1	71,9	82,7	93,5	104,4	115,2	134,1	161,2	201,8	255,9	
	700	18,5	21,6	30,9	43,3	55,7	68,1	80,5	92,9	105,4	117,8	130,2	151,9	182,9	229,4	291,4	
800	19,3	22,8	33,3	47,3	61,3	75,2	89,2	103,2	117,2	131,1	145,1	169,6	204,5	256,9	326,8		
1000	20,5	24,6	36,8	53,2	69,5	85,9	102,2	118,6	134,9	151,2	167,6	196,2	237,0	298,3	380,0		

Quelle: VTL



## „Sie kriegen keinen Cent mehr“

Warum VTL-Geschäftsführer **Andreas Jäschke** ein CO<sub>2</sub>-Tarifwerk für seine Kunden herausgibt und was die Berechnungen kosten.

**VTL hat kürzlich ein CO<sub>2</sub>-Tarifwerk veröffentlicht. Fragen denn ihre Kunden überhaupt nach dem CO<sub>2</sub>-Fußabdruck und ähnlichen Daten?**

Ja schon. Es ist aber nicht so, dass jeder Kunde sagt, für mich ist es von Bedeutung, ob du da was machst. Dieses gesamte Thema grüne Logistik ist ja auch erst seit zirka eineinhalb Jahren am Markt. Aber es gibt schon den einen oder anderen Kunden, der sagt, wir finden das interessant, wir wollen mehr darüber erfahren. Es ist also Interesse da. Das ist ganz eindeutig. Wenn Sie jetzt fragen, sind diese Kunden bereit mehr dafür zu bezahlen, lautet die Antwort aber „nein“: Sie kriegen keinen Cent mehr.

**Einige Verlader würden gerne die CO<sub>2</sub>-Emissionen ihrer Logistikdienstleister nebeneinanderlegen. Wird das in Zukunft möglich sein?**

Es wäre schön, wenn die CO<sub>2</sub>-Werte vergleichbar wären. Das ist überhaupt keine Frage. Dann entsteht ein Wettbewerb, und Wettbewerb spornt an, besser zu werden. Ich meine allerdings, dass auch der kürzlich veröffentlichte CEN-Normentwurf zur Treibhausgasermittlung für Gütertransporte derzeit nicht ausreicht, um solche Vergleiche objektiv durchführen zu können. Die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Logistiknetzwerken ist dafür einfach zu komplex.

**Was machen Sie neben dem CO<sub>2</sub>-Tarifwerk noch mit den ermittelten Zahlen?**

Basierend auf diesen Zahlen wollen wir Maßnahmen ergreifen, um unsere Emissionen zu reduzieren. Das gilt für die Systemzentrale und das Zentralhub genau so wie für unsere Partner. Bei 125 Systempartnern, 93 in Deutschland und 32 in Europa, benötigen wir hier aber sicherlich auch etwas Zeit, um die Schulungen durchzuführen. Zuvor müssen wir die Systempartner auch erst einmal motivieren, denn nicht jedes Unternehmen wird darüber sofort begeistert sein. Gerade in Richtung Osteuropa treffen wir auf eine ganz andere Denkweise. Deshalb konzentrieren wir uns bei der grünen Logistik vorerst auch auf den deutschen Markt.

**Was hat Sie denn die Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Daten gekostet?**

Ich nenne Ihnen jetzt nicht die absolute Zahl, aber es beläuft sich etwa auf ein Promille von unserem Umsatz. Das ist auch das, was wir in Zukunft in dieses Projekt investieren wollen. ak

Andreas Jäschke



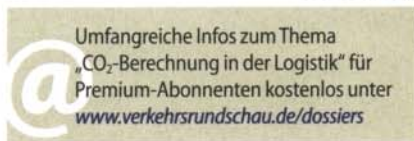
zelenen VTL-Partnerunternehmen erstellt. So können auf Partner- oder sogar Depotebene die individuellen Vorlaufdaten des Transportes berücksichtigt werden. Auch spezielle Tabellen für Großkunden können auf Basis der CO<sub>2</sub>-Daten ermittelt werden.

### Unterschiede zur CEN-Norm

VTL ist bei der Erhebung der Daten über das hinaus gegangen, was derzeit vom aktuellen CEN-Normentwurf EN16258:2011 gefordert wird. Neben der reinen Transportleistung wurden zusätzlich auch die Emissionen aus Umschlag und Administration berücksichtigt, sogar die Geschäftsreisen und das Pendeln der Mitarbeiter wurde mit einbezogen. Gefolgt ist VTL der CEN-Vorgabe aber bei der Einbeziehung der sogenannten Vorkette. Neben den direkten Emissionen (Tank-to-Wheel) werden auch die Emissionen der Energieher- und -bereitstellung (Well-to-Wheel) erfasst. Ebenso hat VTL wie in der CEN-Form vorgeschrieben nicht nur die Kohlendioxid-, sondern alle

Treibhausgase (THG) – also auch Methan und Lachgas – erfasst. Diese werden in Kohlendioxid-Äquivalenten (CO<sub>2</sub>e) ausgewiesen, so dass es genau genommen kein CO<sub>2</sub>, sondern ein THG-Tarif ist. „Der Unterschied zwischen den THG- und CO<sub>2</sub>-Emissionen ist aber sehr gering“, begründet Professor Lohre die nicht exakte Bezeichnung. Am schwierigsten gestaltete sich laut Lohre die Verteilung der ermittelten VTL-Gesamtemissionen auf einzelne Sendungen. „Hier haben wir uns nicht voll an die Norm gehalten“, sagt Professor Lohre. Da keine exakten Daten zu allen eingesetzten Subunternehmen im Nahverkehr existieren, wurden auf Basis von Benchmarkingzahlen Durchschnittswerte ermittelt. ■■■

Andre Kranke



Güterkraftverkehrsgesetz

## Neue Spielregeln für den Berufszugang

Was ändert sich für gewerbliche Güterkraftverkehrsunternehmer?

**Termin: 27. September 2011, 14 bis 15 Uhr**

Referent: Detlef Neufang, Geschäftsführer des BWVL und Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht

In Gemeinschaft mit: **BWVL**  
Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V.



### Inhalte des Online-Seminars (u. a.):

- Welche Änderungen treten am 4. Dezember in Kraft und wer ist betroffen?
- Was müssen gewerbliche Güterkraftverkehrsunternehmen beachten, wenn Sie einen Verkehrsleiter benennen müssen?
- Welche Probleme können sich bei der Benennung eines externen Verkehrsleiters ergeben?
- Welche Konsequenzen ergeben sich bei Verstößen des Verkehrsleiters (Todsündenliste)?

Die Seminargebühr beträgt für Abonnenten der VerkehrsRundschau und Mitglieder des BWVL 59,- €, für Nicht-Abonnenten/-Mitglieder 69,- € (jeweils zzgl. MwSt.).

### Kontakt:

Verkehrsrundschau, Verlag Heinrich Vogel  
Tel. +49 (0)89 20 30 43 -12 85  
events@sprinter.com