

Autobranche will ihren CO₂-Fußabdruck vermessen

von **Jonas Gerding**

veröffentlicht am 20.08.2021

Mercedes Benz weiß, wie mühsam es ist, Emissionswerte bei einzelnen Zulieferern abzufragen. Deshalb wirkt der Autobauer an einem digitalen Tool mit, das alle CO₂-Daten der Lieferkette bündeln soll. Vor allem für kleine und mittelständische Unternehmen sind die Herausforderungen groß.

Den ersten Schritt haben sie bei **SAP** bereits gemacht. „Unternehmen wollen ganz genau wissen, wie viel Emissionen im täglichen Betrieb beispielsweise für einen Firmenwagen anfallen“, sagt **Hagen Heubach**, Global Vice President Industry Business Unit Automotive. Das Walldorfer IT-Unternehmen hat den „SAP Product Carbon Footprint Analytics“ *entwickelt* (<https://news.sap.com/2020/06/launch-sap-carbon-product-carbon-footprint-analytics/>), ein Tool, mit dem Firmen dokumentieren können, wie viel CO₂-Emissionen ihre Produkte und Dienstleistungen ausstoßen.

Über das Programm können Firmen nachvollziehen, welche Fahrzeuge im Einsatz sind, wie viel Sprit oder Strom diese für jeden Kilometer verbrauchen, welche Entfernungen sie zurücklegen. In **Grafiken** können sie sich den **Gesamtverbrauch** anschauen, **Details analysieren** oder **Alternativszenarien** mit umweltfreundlicheren Fahrzeugen durchspielen. „Neben der materiellen und finanziellen Hauptbuchung ziehen wir ein CO₂-Ledger in unsere Lösungen ein. Ziel ist es, innerhalb eines Unternehmens für alle Prozesse übergreifend den CO₂-Footprint zu erfassen und so genaue Angaben für den tatsächlichen CO₂ Ausstoß machen zu können“, sagt Heubach.

Das Tool zur CO₂-Bilanzierung bieten sie unterschiedlichsten Firmen an. Oft sind dies Kunden, die den Dienst in die bestehende Software-Architektur von SAP integrieren, die S/4HANA beispielsweise. Alles praktisch. Aber **noch nicht perfekt**.

Eine Plattform, auf der die Daten zusammenlaufen

„Letztendlich reicht es nicht aus, nur die Emissionen der täglichen Nutzung eines Firmenwagens zu kennen. Wir müssen uns auch damit beschäftigen, welche Emissionen beispielsweise bei der **Produktion und Auslieferung** entstehen“, sagt Heubach, der dabei auch ans Recycling denkt. Bislang dienen für die Ermittlung von CO₂-Emissionen oft **Schätzwerte** für Branchen, Länder und Produkte, die in die Datenbank eingespeist werden können.

Was es daher bräuchte, ist ein „Schulterschluss“ der Firmen entlang der Lieferkette, sagt Heubach, der SAP als einen der „Gründerpioniere“ eines Vorhabens nennt, das genau das erreichen soll: **Catena-X**.

Zu dem „Automotive Network“ haben sich unter anderem die Autobauer **Mercedes-Benz**, **Volkswagen** und **BMW** mit den Zulieferern **Schaeffler**, **Bosch** und **ZF** zusammengeschlossen, sowie mit Tech-Unternehmen wie **Siemens** und eben **SAP**, für die Heubach im Vorstand von Catena-X tätig ist.

Gemeinsam möchten sie eine digitale Plattform schaffen, auf der allerlei Daten der Automobillieferkette transparent dokumentiert werden können. CO₂-Emissionen sind darunter nur ein Aspekt. Auch die Einhaltung von **Menschenrechten**, **Qualitätsstandards** und **Digitale Zwillinge** sollen eine Rolle spielen. Und auch *Catena-X* (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/autoindustrie-erweitert-daten-netzwerk>) wiederum ist nur Teil eines noch umfassenderen Vorhabens: des europäischen Cloud-Projektes Gaia-X, für das das Bundeswirtschaftsministerium jährlich 122 Millionen Euro springen lässt.

Im April dieses Jahres präsentierten die **selbsterklärten Pioniere** das Vorhaben der Öffentlichkeit. Und auch wenn die Plattform gemäß Heubach „**bis Mitte 2022 live gehen**“ sollte, wird dies wohl noch nicht den allerletzten Zulieferer langer Lieferketten umfassen.

Gewünscht: ein Standard für die ganze Branche

Aber zumindest hat man sich damit in Europa auf den Weg gemacht hin zu einer **einheitlicheren CO₂-Bilanzierung**. Die vielen Autobauer jedenfalls, die zukünftig CO₂-Neutralität versprechen, werden auf derartige Plattformen angewiesen sein.

So erklärt sich auch das Mitwirken von Mercedes-Benz, die ihre Neuwagenflotten ab 2039 CO₂-neutral vermarkten wollen. Bereits 2019 setzten sich Verantwortliche des Stuttgarter Unternehmens mit dem britischen Start-up **Circulor** zusammen, um in einem Pilotprojekt die CO₂-Emissionen der Lieferkette des Rohstoffs **Kobalt** zu ermitteln, den es vor allem für die Herstellung von Lithium-Ionen-Batterien bei E-Autos braucht. Zum Beispiel ließen sie in Recyclinganlagen für den Rohstoff die entstanden Emissionen messen und diese auf einer Blockchain eintragen.

Das habe geholfen, Akzeptanz bei Zulieferern zu schaffen und einen Eindruck über **verfügbare Emissionsdaten** zu gewinnen, sei nun jedoch abgeschlossen, teilt die Presseabteilung des Unternehmens auf Background-Anfrage mit, die mit Blick auf Catena-X hinzufügt: „Wir haben uns für einen **branchenweiten Ansatz** entschieden, um diese Themen besser zu adressieren“.

Mercedes-Benz' Lieferketten bestünden aus sieben bis acht Unterstufen, teils mit jeweils **bis zu 20 Unterlieferanten**. Dementsprechend mühsam sei es, Emissionsdaten einzeln abzufragen. Catena-X erscheint Mercedes-Benz da als die bessere Lösung: eine Plattform, auf die Zulieferer zukünftig ihre Emissionen vermerken könnten, alles gemäß einheitlichen Standards, **sicher** und **nicht manipulierbar**.

Bei Catena-X selbst sind sie technologieoffen: „**Blockchain** wird wie andere Technologien ebenfalls geprüft“, sagt Heubach von SAP. Entschieden sei da jedoch noch nichts. Viel wichtiger ist, das Nebeneinander verschiedener Systeme zu überwinden.

Unternehmen plädieren für mehr Harmonisierung

Frank Schiemann, Professor für Betriebswirtschaftslehre mit Schwerpunkt Unternehmensrechnung, kann den Wunsch nach Vereinheitlichung verstehen. Auch er hat es nicht leicht, wenn er seinen Studierenden und Mitforschenden an der **Universität Hamburg** erklärt, worin nun die Unterschiede zwischen den immer neueren Rahmenwerke für die freiwillige Berichterstattung über CO2-Emissionen bestehen.

„Das Thema **Nachhaltigkeits- oder Klimaberichterstattung** hat in den letzten Jahren enorm zugenommen“, sagt Schiemann, der allerlei **Reporting-Mechanismen** aufzählt, die Firmen nutzen können – darunter das Carbon Disclosure Project, die Global Reporting Initiative, das International Integrated Reporting Council, das Climate Disclosure Standards Board und das Sustainability Accounting Standards Board.

Bei denen geht es mal nur um CO2-Emissionen, mal um Nachhaltigkeit im weiteren Sinne, mal um eine Transparenzoffensive gegenüber Konsumenten, mal gegenüber Kapitalmarktakteuren. **Wer soll da noch durchblicken?** „Das ist im Moment gerade die Herausforderung für kleine und mittelständische Unternehmen, häufig im B2B-Bereich: Verschiedene Unternehmen fragen bei ihnen verschiedene **klimarelevante Informationen** nach“, sagt Schiemann. „Das ist ein Punkt für ein einheitlicheres System der Berichterstattung“.

Zu dieser Einsicht kommen selbst die Verantwortlichen hinter den genannten Reporting-Systemen. Im September vergangenen Jahres veröffentlichten sie eine *Absichtserklärung* (<https://29kjwb3armds2g3gi4lq2sx1-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/Statement-of-Intent-to-Work-Together-Towards-Comprehensive-Corporate-Reporting.pdf>) für mehr Harmonisierung.

Das wiederum zeigt: Ein Catena-X, das an einem **weiteren Standard** werkelt, wird eher für nur noch mehr Durcheinander sorgen. Es braucht daher eines, das den Firmen ein **praktisches digitales Tool** an die Hand gibt, um CO2-Bilanzen zu erstellen und darüber zu berichten.

So sieht es auch Heubach von SAP: „Grundsätzlich geht es uns nicht darum, unbedingt neue Standards zu schaffen, sondern – falls sinnvoll – auf **bestehenden Standards** aufzubauen und so für die gesamte Branche zu vereinheitlichen um einen effizienten unternehmensübergreifenden Datenaustausch für die Automobilbranche zu ermöglichen“.