



Fotos: Babor, R.Swantusch (5)

Seit 2019 begrüßt „The Curve“ als Verwaltung und Forschungsbereich die Babor-Kunden in Aachen.

Innere und äußere Schönheit

Die Frage der Energie ist die Kernfrage für viele deutsche Mittelständler, so auch für den Beauty-Spezialisten Babor aus Aachen, der die Antwort eng mit dem Fuhrpark verzahnt.

Babor ist eine Weltmarke, die in Köln (von Michael Babor) erfunden wurde und nach 69 Jahren immer noch in Deutschland beheimatet ist (nun in Aachen und Eschweiler). Für ein produzierendes Unternehmen wie die Babor Beauty Group ist das keine Selbstverständlichkeit. Das funktioniert nur dann, wenn man – wie Babor – seine Wertschöpfungskette konsequent mit nachhaltigen Initiativen optimiert. Das betrifft auch den Fuhrpark.

Dieser wächst stetig, wie auch das ganze Unternehmen floriert. Damit vergrößert sich zwangsweise der CO₂-Rucksack und drückt unter anderem im Nachhaltigkeitsbericht unangenehm. Um beide Themen kümmert sich unter anderem Christoph Vormstein, der Nachhaltigkeitsexperte bei Babor (offizieller Titel: Head of Corporate Responsibility). Was nach Kompetenzgerangel (Fuhrpark erweitern und CO₂ einsparen) klingt, ist ein

Glücksfall, wie im Gespräch bei unserem Besuch in der Aachener Zentrale schnell klar wird.

Nachhaltig und zukunftsfest

Für Vormstein bedeutet Nachhaltigkeit, das gesamte Unternehmen stetig zukunftsfest zu machen: „Damit unsere Produkte und die Art, wie wir sie herstellen, auch in zehn oder fünfzehn Jahren noch nachgefragt wer-



Christoph Vormstein (Babor, I.) & Jörg David Engel (Elaxon).



Beide Firmen tüftelten an der Ladestrategie für die Flotte.



Babor ist eine Weltmarke „Made in Germany“ in der Beauty-Branche.



Eigene Stores gehören dazu.

den und es auch unternehmerisch funktioniert.“ Steter Wandel sichert also den Standort für ein Premiumprodukt. Die Frage nach günstiger und möglichst grüner Energie hallt am Ende des Satzes von Vormstein nach und ist die Gretchenfrage – sicherlich nicht nur hier in Aachen.

Die Antwort darauf, also die Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie, zielt stets direkt auch auf den Fuhrpark ab, der Mobilhalter und Emittent zugleich ist. Deshalb gilt auch hier der Grundsatz: Je energieautarker man agiert, desto besser. Die Ableitung davon heißt: Photovoltaik, Energiemanagement und Stromer-Flotte. Allein am Aachener Standort arbeiten etwa 600 Mitarbeiter, von denen bei unserem Besuch wenige zu sehen sind, denn Homeoffice wird als Mobilitätsvermeidung aktiv genutzt. Es gibt zudem viele Rad-Initiativen und eigene E-Bike-Ladestationen sowie überdachte Fahrradständer.

Grüne Flotte

Wer wiederum seine Fahrzeugflotte elektrifizieren will, muss vor allem Energie in die Überzeugungsarbeit stecken, denn der eigene Firmenwagen ist eine emotionale Geschichte. Dennoch liegt die E-Quote für Firmen- und Poolfahrzeuge derzeit bei über 90 Prozent und wächst mit jedem auslaufenden alten Leasingvertrag für einen Verbrenner stetig.

Der Fuhrpark ist sehr bunt. 127 Poolfahrzeuge und Dienstwagen gibt es, 110 davon sind elektrifiziert. Das ist viel, aber 89 Ladepunkte, die Babor bereithält und an denen kostenfrei Strom bezogen werden kann, sind eben auch eine Hausnummer. Die Mitarbeiter erhalten ein Budget für die eigene Installation der Wallbox. Der gezogene Ladestrom wird von Babor bezahlt.

Den Rahmen in der Car-Policy geben die Leasingrate und die Reichwei-

te der Stromer vor, was sich auf dem Parkplatz in Modellen wie dem Hyundai Kona, dem Audi e-tron oder einem Polestar 2 ablesen lässt.

Bunt geht es auch im Pendler-Pool zu. Denn zwischen den beiden Standorten Aachen und Eschweiler wird fleißig gependelt. Damit dies nicht im Solobetrieb passiert, werden Fahrgemeinschaften bonifiziert. „Wer zusammenfährt, erhält ein E-Auto fürs Pendeln gestellt“, bringt Vormstein den Anreiz auf den Punkt. „Das haben wir zudem genutzt, um Exoten wie den Ora Funky Cat (Anm. d. Red. mittlerweile in 03 umbenannt) zu testen.“ Mit dem Programm werden 38 Mitarbeiter mobil gehalten. Also nicht alle, aber wieder ein Puzzlestück.

Kosten: minus 25 Prozent

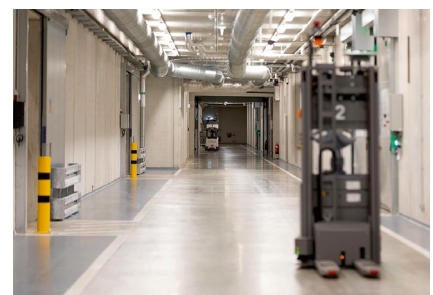
Legt man die vielen Puzzleteile zusammen, ergibt sich das größere Bild. In Summe sanken seit 2019 die Ge-



Das Basisprodukt wird stets erweitert und für neue Kunden angepasst.



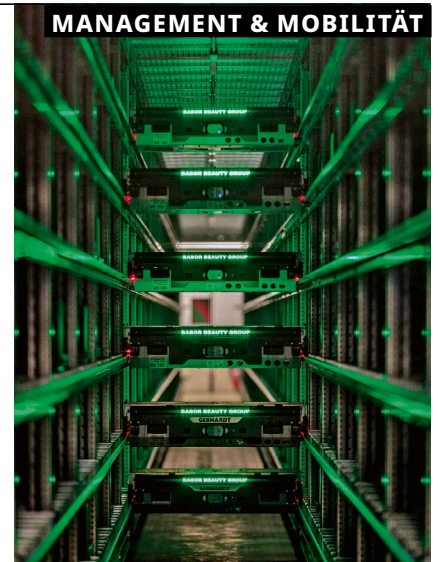
Fahrgemeinschaften erhalten die besten Parkplätze vor Ort.



Die Produktion ist im nahegelegenen Eschweiler beheimatet.



Für den weltweiten Versand wird modernste Logistiktechnik verwendet.



Der Automatisierungsgrad ist hoch.

samtfuhrparkkosten um ein Viertel, rechnet Vormstein vor und meint damit sowohl die Finanzierungskosten (Leasing) als auch die laufenden Ausgaben.

Allein mit diesem Wert ließe sich die Frage nach dem „Warum“ erklären. Im Fall des „grünen“ Fuhrparks bei Babor steckt aber weniger der regulatorische Druck der CSRD-Richtlinien dahinter, den sehr viele Konzerne bereits kennen. Vormstein klagt vielmehr über ständig neue Vorgaben aus Brüssel. Aber als Aachener ist man irgendwie immer auch Europäer und versteht die Notwendigkeit, über Regeln Veränderungen durchzusetzen.

Bei Babor sind es eben keine externen Investoren, sondern in dritter Generation die Unternehmerfamilie selbst, die den Fokus setzt. Das sind im Moment neue Produktlinien, die Expansion in die USA und nach Asien sowie die Energiefragen – die bis in den Fuhrpark hineinreichen.

Der Schwenk zur Mobilität geht einher mit der hier ansässigen Hochschule. Die sehr renommierte Universität, die RWTH Aachen, mit dem Forschungsstuhl von Prof. Schuh zählt zu den Hotspots für neue Mobilität in Deutschland. Der e-Go wurde hier entwickelt, wie auch der Streetscooter. Beides ist zwar kein Erfolg geworden, aber sie zeigen, dass Dinge umgesetzt werden können. Nicht zuletzt ist der Ladepartner Elexon (siehe Kasten) auch in der alten Kaiserstadt beheimatet und Teil des RWTH-Clusters.

Früh grün unterwegs

Dass Nachhaltigkeit nicht an den eigenen Werkstoren endet, begriff man in der westlichsten Großstadt Deutschlands recht früh. So erarbeitet Babor etwa seit 2006 mit DHL beim Go-Green-Versand zusammen, der heute längst Standard für die ganze KEP-Branche ist. Was von den Partnern nicht ohne CO₂-Ausstoß transportiert werden kann, wird zumindest kompensiert und erhält damit einen Preis. „Das schmälert zwar den Markt bei Ausschreibungen für Transportpartner, aber es macht das, was wir hier machen, ehrlich“, betont Vormstein.

Wie gründlich man hier vorgeht, zeigt der Einsatz von Erdgas. Der fossile Energieträger wird heute noch in der Produktion benötigt, um die Glasampullen, die sonst nur in der Pharmaindustrie Einsatz finden und geschlossen geliefert werden, auf- und

wieder zuzubrennen. Die Flamme für das Glasschmelzen wird noch optisch eingestellt, wofür die Färbung der Flamme als Indikator dient. Das geht ausschließlich mit dem fossilen Erdgas, aber das soll nicht ewig so bleiben. „Die Aufgabe klingt profaner, als sie tatsächlich ist, das Erdgas hier durch eine CO₂-freie Alternative zu ersetzen, aber wir sind dran“, betont der Nachhaltigkeitsbeauftragte und umschreibt die Lösung für einen Produktionsschritt, der genau um 0,3 Prozent die CO₂-Bilanz belastet.

Eine Wette

Wer selbst viel ausprobiert, um vorn dabei zu sein, sieht jede Investition auch als Wette. 2019 wurde hier in Aachen der neue Stammsitz samt Blockheizkraftwerk eröffnet. Heute ist diese Art des Heizens nicht mehr State of the Art beim Punkt CO₂-Sparsamkeit.



Fahrrad-Programme gibt es natürlich auch – und sie werden genutzt.



Marcus Scholz brachte mit Elexon neue Ideen in die Partnerschaft.



E-Bike-Nutzer könne die Sachen lagern und erhalten hier auch Strom.

Aber das damals beste Invest ist eben noch lange nicht wirtschaftlich abgeschrieben, dass man es einfach so ersetzen sollte. Dieses Dilemma kennt jeder, der vorangeht.

Die Alternative heißt: abwarten, was auch teuer sein kann. Das wird am Beispiel der Ladeinfrastruktur

deutlich. Diese wurde in der letzten Ausbaustufe vor drei Jahren geplant und mit Elexon umgesetzt. Das wäre heute günstiger zu haben. „Aber wir konnten eben auch drei Jahre lang bereits die Vorteile nutzen“, argumentiert Vormstein, der selbst seit 13 Jahren Stromer fährt, davon 12 Jahre mit dem E-Smart.

Grünes Wachstum geht

Nachhaltigkeit kann man mittlerweile auf einen Wert runterbrechen. Im Fall von Babor findet sich dieser im Nachhaltigkeitsbericht für das Vorjahr (2024) wieder. Als Referenz dient das Jahr 2019. Damals – auch zu energiepolitisch ruhigeren Zeiten – gab man das Ziel aus, den eigenen CO₂-Fußabdruck bis 2025 zu halbieren. Der Aus-

gangswert von mehr als 8.000 Tonnen pro Jahr gibt einen Hinweis auf die Dimension der Anstrengungen, die nötig waren und es immer noch sind, um den Zielwert am Jahresende in den Nachhaltigkeitsbericht (Greenhouse-Gas-Protokoll Scope 1 bis 3) übernehmen zu können. Zumal der Beauty-Markt und die Marke Babor weiterhin auf Wachstumskurs sind. Es geht also auch um den Beweis, dass grünes Wirtschaften in Deutschland in einer energieintensiven Branche möglich ist.

Im Jahr 2024 unterschritt man bei Babor die 4.000er Tonnengrenze für das emittierte Kohlenstoffdioxid (wie gesagt für den gesamten Bereich von Scope 1 bis 3) und lag trotz neuer Produkte, trotz neuer Dienstwagen und trotz höherem Energiebedarf bei minus 51,8 Prozent. RS

Anzeige

Einfach finden!

Autoflotte Flottenlösungen.

Hier finden Sie die Dienstleister aus der Fuhrpark-Branche:

www.autoflotte.de/flottenloesungen

QR-Code scannen!



Autoflotte.de

WIR SIND AUCH FÜR IHRE **ELEKTRO- FLOTTE** DA!



Der Ladepartner Elexon

Kontaktpunkt zwischen Elexon und Babor war auch hier das Netzwerk der RWTH in Aachen. Daraus wurde ein Kennenlernen und schließlich ein Projekt, das zweieinhalb Jahre lief – was lang ist. Und sich teilweise mit den Mühlen der Bürokratie erklären lässt, wie Elexon-Chef Marcus Scholz im Gespräch erklärt, bei dem es neben dem Ladepark für Babor auch um Grundsätzliches auf dem E-Mobilitätsmarkt ging. Bei der Verzögerung in Aachen greift die alte Formel, dass bei der E-Mobilität mal die Digitalisierung und mal die Regulatorik zum Hemmschuh werden kann. In diesem Fall fielen die angedachten Solar-Car-Ports auf dem Mitarbeiterparkplatz geltenden Vorschriften zum Opfer. Sieben Zentimeter zur Baumgrenze waren ein bisher unüberwindbares Hindernis. Also wurden die Solarmodule auf die Dächer gepackt. Im Fall von Babor liest sich die daraus resultierende Energiemenge von selbst erzeugtem Strom geradezu gigantisch – in Eschweiler und Aachen sind es mehr als ein Megawatt. In den aktuell weltpolitisch turbulenten Zeiten lässt sich damit die eigene Resilienz auch in Megawatt messen.

TCO geht weg von den Fossilen

Nun hat nicht jeder Fuhrparkbetreiber die Möglichkeit wie Babor, die Stromerzeugung und Speicherung so autark zu gestalten, denn neben den PV-Anlagen braucht es Zwischenpuffer und Ladeparks. „Aber sehr viele Flotten haben hier Möglichkeiten, aktiv zu werden, sobald ein gewisser Prozentsatz des Fuhrparks Strom statt Benzin braucht“, macht Scholz Mut und verweist auf die positiven politischen Zeichen, die dank der geplanten Sonderabschreibungen für investitionsfreundliche Zeiten stehen.

„Für Unternehmen, die ihre Kennzahlen im Blick haben, ist die Elektrifizierung des Fuhrparks der nächste logische Schritt und keine reine kostenintensive Investition. Denn die Gesamtkosten (TCO) entwickeln sich weg von den fossilen Kraftstoffen, was wir gerade im Lkw- und Bus-Sektor merken.“

Unkritische Komponenten

Klappt das ohne große Subventionen? Scholz antwortet: „Ja.“ Aber: „Die Verlässlichkeit der zugesagten Rahmenbedingungen muss gegeben sein. Denn das Vertrauen, überhaupt Geld in die Hand zu nehmen, war sehr lange weg. Wenn das zurückkommt, reichen einige Mittel wie die Abschreibungsmöglichkeiten, um für neuen Schwung zu sorgen“, ist der Elexon-Chef sicher. Erste Kunden kündigen bereits an, nach erfolgreichen Pilotprojekten größere Ladeinfrastruktur aufbauen zu wollen. Alle Komponenten außer dem Trafo sind unkritisch. Dessen Wartezeit hat sich immerhin auf sechs bis zehn Monate halbiert. Man sollte sich hier nicht unbedingt an einen Hersteller binden und braucht dies auch nicht, da in der Masse die Produktqualität deutlich besser geworden ist, gibt Scholz zu verstehen. Große Sprünge macht der Ladebereich beim Tempo, mit dem der Gleichstrom (DC) in die Batterien gepackt wird. Mit Megawatt-Chargern werden Busse und Lkw geladen, was aber auch künftig nur selten nötig sein wird. Denn gerade in der Logistik begünstigen feste Pausenzeiten (Lenk- und Ruhezeiten) das Depotladen, dem nächsten Spielfeld der Ladeinfrastrukturanbieter, nachdem die urbane „letzte Meile“ elektrifiziert ist.

PROFESSIONELLE FLOTTENLÖSUNGEN FÜR ALLE UNTERNEHMENSGRÖSSEN

Für die individuellen Anforderungen Ihrer Flotte stehen wir Ihnen gerne zur Seite:

Hotline: **+49 (0)961 63186666**
Internet: **atu-flottenloesungen.de**

Mehr Infos zur Elektromobilität:



ATU

Flottenlösungen