

**ReFood baut B100-Fahrzeugflotte aus – bald mehr als 150 biodieselfähige Lkw unterwegs**

Die Lkw von ReFood sind bundesweit täglich in der Sammlung von Speiseresten und gebrauchten Frittierfetten unterwegs. Als Teil der SARIA-Gruppe (Rethmann-Konzern) hat sich das Unternehmen mit Sitz in Selm darauf spezialisiert, Lebensmittelreste, Speisereste aus Gastronomie und Großküchen, Altspisefette und Inhalte von Fettabscheidern umweltfreundlich zu entsorgen und wiederzuverwerten.

Für die tägliche Sammlung hat ReFood mit den ersten biodieselfähigen Lkw begonnen, die Fahrzeugflotte umzustellen. Die Lkw tanken den im Unternehmen selbst produzierten Biodiesel,

der aus Rapsöl und Altspisefett hergestellt wird. Das ist ein großer Schritt zu mehr Klimaschutz im Straßenverkehr: Herkömmlichem Diesel an der Tankstelle (B7) ist aktuell bis zu sieben Prozent Biodiesel beigemischt. Die Fahrzeuge bei ReFood sind nun vollständig für den Betrieb mit reinem Biodiesel (B100) ausgelegt.

Axel Munderloh, Geschäftsführer von ReFood, Sie stellen nach und nach ihre Lkw-Unternehmensflotte auf B100 um. Wie aufwändig ist das?

Die Umstellung auf B100 ist in der Praxis weniger aufwändig, als man zunächst vermuten könnte. Für uns als Unternehmen liegt der größte Hebel in der Kraftstofflogistik: Unsere Betriebstankstellen werden entweder vollständig auf B100 umgestellt oder – wenn mehrere Tankkammern vorhanden sind – kammerweise umgerüstet. Das ermöglicht uns, flexibel entsprechend dem jeweils eingesetzten Fuhrpark parallel noch konventionellen Diesel vorzuhalten und die Umstellung kontrolliert und sukzessive zu gestalten.

Auch die Belieferung der Tankstellen selbst bleibt weitgehend unverändert. B100-Lieferungen werden durch unsere eigene Spedition realisiert, lediglich der Kraftstofftyp ändert sich. Anpassungen beschränken sich im Wesentlichen auf die Disposition,

Kennzeichnung der Tanks und eine einmalige Tankreinigung, sofern die Tanks zuvor mit mineralischem Diesel genutzt wurden. Alles sehr gut beherrschbare Themen in unserem Tagesgeschäft.

Etwas differenzierter ist die Situation bei den Fahrzeugen: Der Einsatz von B100 in Bestandsfahrzeugen ist nur sehr eingeschränkt möglich, da viele nicht für die Nutzung von B100 freigegeben sind. Um hier keine technischen und rechtlichen Risiken einzugehen, verzichten wir auf die Nutzung von B100 in der Bestandsflotte. Stattdessen setzen wir auf eine klare, langfristige Strategie: Bei Neuanschaffungen werden ausschließlich B100-taugliche Fahrzeuge berücksichtigt. Kann oder will ein Motorenhersteller dies nicht gewährleisten, so kann er bei Fahrzeugbestellungen nicht mehr berücksichtigt werden. So wächst der Anteil kompatibler Lkw in unserem Unternehmen nun sukzessive mit jeder einzelnen Ersatzinvestition. Und gleichzeitig wächst die Anzahl freigegebener Fahrzeuge, so dass auch andere Marktteilnehmer auf einer größeren Auswahl B100-tauglicher Fahrzeuge zugreifen können und der B100-Absatz profitiert.

ReFood hat im vergangenen Jahr mit diesem Vorgehen begonnen. Es wurden 30 B100-taugliche Fahrzeuge angeschafft. In diesem Jahr kommen allein bei ReFood nochmals 80 Sammelfahrzeuge und 5 Sattelzugmaschinen hinzu. Diese schrittweise Transformation sorgt dafür, dass keine zusätzlichen Investitionen notwendig sind, denn die Lkw sind werksseitig fit für B100 und benötigen keine Umrüstung. Der operative Betrieb läuft jederzeit stabil und störungsfrei weiter. Die Umstellung ist also vor allem eine Frage der konsequenten Planung und Beschaffung, nicht aber einer allzu komplexen Umsetzung im Alltag.

Die ersten Lkw der Refood-Tochtergesellschaft RVM Logistik sind bereits seit 2020 mit B100 unterwegs, jetzt kommen immer mehr dazu. Was sagen die Lkw-Fahrer*innen: Gab es Vorbehalte, und wie sind die Erfahrungen mit B100 im betrieblichen Alltag?

Viele Kollegen haben sich beispielsweise gefragt, ob der Motor der Fahrzeuge Leistung einbüßt, ob technische Probleme auftreten können, wie sich B100 bei sehr niedrigen Außentemperaturen verhält und wie die Einschränkung auf die auf B100 umgestellten Betriebstankstellen gelingt. Das Tanken von B100 ist derzeit ja nur an wenigen, spezialisierten Tankplätzen sowie durch Kooperationen mit anderen B100-Nutzern möglich, da B100 an nahezu keiner öffentlichen Tankstelle zu beziehen ist.

Die meisten anfänglichen Vorbehalte konnten bereits nach kurzer Zeit ausgeräumt werden. Im Alltag merkt man keinen nennenswerten Unterschied zum Betrieb mit herkömmlichem Diesel. Der Motor läuft sauber, die Leistung passt, und auch bei längeren Strecken gibt es keinerlei Einschränkungen.

Es sind keine Ausfälle oder Störungen durch B100 aufgetreten. Die Technik ist stabil, und die Fahrer können sich ebenso auf die B100-Fahrzeuge verlassen wie auf solche mit fossilem Diesel. Aus anfänglicher Skepsis einiger Kollegen ist daher echte Zustimmung geworden. Alles funktioniert gut, und wenn man zusätzlich weiß, dass man gleichzeitig etwas für das Klima tut, fährt es sich gleich noch ein Stück besser.

Unser Weg zeigt, wie eine solche Transformation erfolgreich umgesetzt werden kann: von den Fahrzeugen der RVM Logistik im Jahr 2020 über Teile der ReFood-Flotte bis hin zur sukzessiven Umstellung weiterer Gesellschaften der gesamten Unternehmensgruppe. Allein im Jahr 2026 planen wir als Gruppe die Anschaffung von rund 150 neuen B100-tauglichen Lkw. Damit treiben wir die Dekarbonisierung unserer Aktivitäten konsequent und messbar voran.

Das Besondere bei ReFood: Der Biodiesel, den die Lkw tanken, wird direkt im Unternehmen hergestellt. Aus der Produktionsstätte in Sternberg wird der Biodiesel an die Betriebstankstellen geliefert. Welche Möglichkeiten haben andere Unternehmen, auf B100 umzustellen? Beliefern die Biodieselwerke der SARIA-Gruppe auch andere Firmen mit B100?

Die Umstellung auf B100 ist für viele Unternehmen umsetzbar, vorausgesetzt, die notwendigen infrastrukturellen und operativen Voraussetzungen werden geschaffen und kompatible Fahrzeugflotten eingesetzt. Eine eigene Biodieselherstellung ist dabei sicherlich ein zusätzlicher Erfolgsfaktor.

Der in unserem Werk in Sternberg produzierte Biodiesel wird nicht nur innerhalb unserer Gruppe vertankt, sondern auch an externe Kunden geliefert und an deren Betriebstankstellen eingesetzt. Damit ist die Umstellung auf B100 für viele Unternehmen eine realistische und sofort wirksame Option zur Reduktion von CO₂-Emissionen und in der aktuellen Situation auch zur Senkung von Betriebskosten. Unsere vertikale Integration sorgt dabei für Versorgungssicherheit, stabile Prozesse und eine klare CO₂-Reduktionsperspektive unseres Unternehmens.

Mit unserer Erfahrung, unserer Infrastruktur und unseren Produktionskapazitäten sind wir bei diesem Thema nicht nur Vorreiter, sondern auch ein verlässlicher Partner für Unternehmen, die diese Option zur Kosten- und CO₂-Reduktion ebenfalls nutzen möchten.

In Zukunft werden mehr Fahrzeuge elektrisch fahren. Welche Rolle spielt E-Mobilität in Ihrem Fuhrpark?

E Mobilität ist ein Bestandteil der langfristigen Transformation des Straßengüterverkehrs, und auch wir sammeln in der Unternehmensgruppe bereits praktische Erfahrungen mit elektrischen Fahrzeugen. Im Zentrum unseres aktuellen Handelns bei ReFood steht jedoch der Kreislaufwirtschaftsgedanke. So setzen wir aktuell auf Biokraftstoffe wie

B100, die unter den heutigen Rahmenbedingungen eine sofort verfügbare, zuverlässige und wirtschaftliche Möglichkeit zur CO₂ Reduktion bieten. Langfristig betrachten wir Elektromobilität und Biokraftstoffe nicht als konkurrierend, sondern als sich sinnvoll ergänzende Elemente einer erfolgreichen Treibhausgasreduktion.

<https://www.unendlich-viel-energie.de/projekte/gesichter-der-biokraftstoffe/axel-munderloh>