Bedeutung von Transporten

HOLZ VON HIER

Transporte der Vorketten haben entscheidenden Einfluss auf die Klima- und Umweltbilanz von Produkten

Umweltlabel,
Herkunftsnachweis
Produkte, Anbieter,
gemeinnützige Initiative

Klimaschutz jetzt, denn Scheitern ist keine Option!

Aktiver Klimaschutz ist kein Luxus, sondern wird zur Überlebensfrage

Der Klimawandel ist eine der zentralen politischen, wirtschaftlichen und gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen unserer Zeit. Die Häufung von klima- und wetterbedingten Katastrophen wie Überschwemmungen, Starkniederschlägen, Dürren, Waldbränden, Hitzewellen, Stürmen und anderem auch in unseren Breiten macht deutlich, dass der Klimawandel uns alle elementar angeht - auch ökonomisch.

Die Hiobs-Botschaften häufen sich, dass der Klimawandel nicht nur nicht verlangsamt wird, sondern sogar schneller steigt, als die schlimmsten Befürchtungen skizziert haben. Das Ziel der Begrenzung der Erwärmung um 2° scheint immer mehr Utopie zu werden. Dabei haben stärkere Erwärmungen globale ökologische, ökonomische und soziale Veränderungen zur Folge, die das Ausmaß des Vorstellbaren übersteigen können.

Die globale Wissenschaftsgemeinschaft ist sich daher einig, dass alle Anstrengungen unternommen werden müssen, um die Emissionen von Klimagasen zu reduzieren, wenn das gesteckte ehrgeizige Ziel erreicht werden und schwerwiegender, auch wirtschaftlicher Schaden abgewendet werden soll.

Es ist keine Frage mehr der Entscheidung zwischen dieser oder jener Strategie zur Senkung der Emissionen, sondern ob die Zeit noch reichen wird, selbst wenn alle möglichen und greifbaren Ansätze gleichzeitig verfolgt werden.

Bereits im Jahr 2010 äußerte der damalige Generalsekretär der UN (Ban Ki Mun): „Klimaschutz jetzt, denn Scheitern ist keine Option!“. Um wieviel mehr gilt dies heute angesichts der aktuellen Entwicklungen.

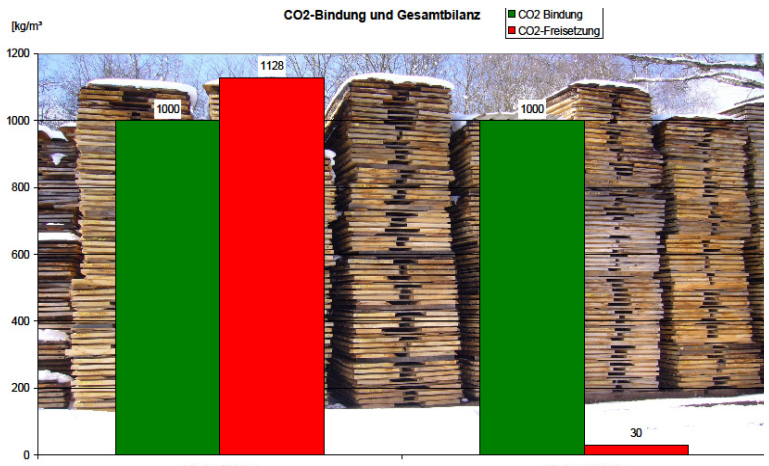
Holz sieht man die Transporte in den Vorketten nicht an.
Nachweise wie HOLZ VON HIER werden daher immer wichtiger.

Der Beitrag von Holz zum Klimaschutz hängt auch stark von den Transporten ab

Die verstärkte Verwendung von Holz gilt gemeinhin als Klimaschutzbeitrag per se. Das stimmt jedoch nicht pauschal sondern hier kommt es auf die Umstände an.

Holz ist ein nachwachsender Rohstoff, steht also prinzipiell ‚unerschöpflich' zur Verfügung. Dies gilt jedoch nur dann, wenn die Wälder, aus denen das Holz stammt, auch dauerhaft genauso viel Holz produzieren, wie geerntet wird. Das ist global bei weitem nicht überall der Fall.

Holz bindet CO_2 und stellt damit eine Senke dar. Das gilt jedoch nur solange, wie das Holz in einem Produkt bestehen bleibt, also nur für langlebige Anwendungen. Außerdem wird bei der Herstellung von Holzprodukten auch CO_2 ausgestoßen. Wie hoch dieser Ausstoß ist, bestimmt darüber, was an Speicherfunktion übrig bleibt. Hier haben die Transporte den maßgeblichen Einfluss.



Quelle: Eigene Berechnungen auf der Basis allgemein anerkannten Emissionsfaktoren (EU 2009, UBA, 2014 u.a.).

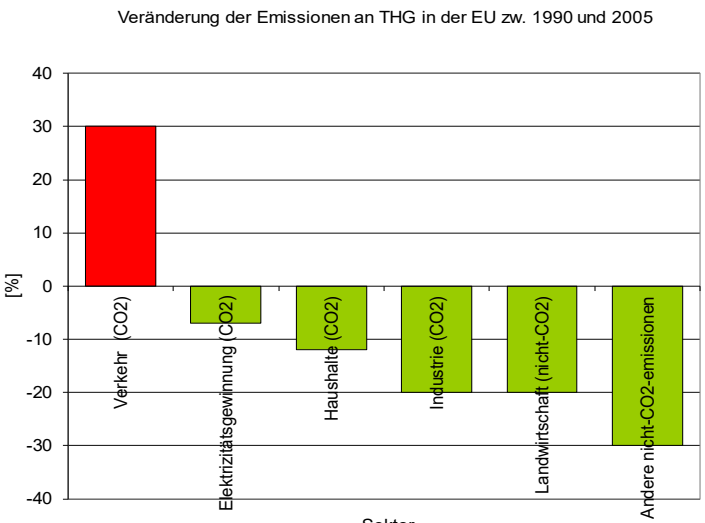
Der Verkehr macht heute bereits 20% der gesamten Europäischen CO_2 Emissionen aus, mit stark steigender Tendenz.

Der Verkehr ist ein maßgeblicher Verursacher des Klimawandels

Der drittgrößte Verursacher des Klimawandels weltweit ist der zunehmend globalisierte Verkehr. Global betrachtet nimmt die EU den 3. Platz in der Verursacherliste ein. Insbesondere Straßen- und Luftverkehr tragen zu der Entwicklung bei, deren Emissionen um annähernd vier Prozent jährlich steigen.

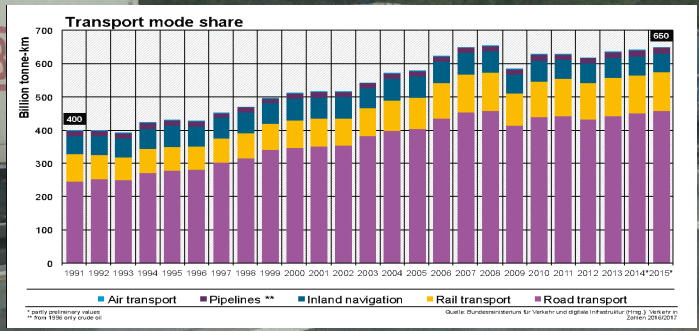
Der Verkehr ist zugleich auch der einzige Sektor in der EU, in dem sich die CO_2 Emissionen deutlich erhöht haben und weiter steigen werden (s. Abbildung). Dies betrifft vor allem auch den Warenverkehr.

Der Verkehr macht heute 20% der gesamten Europäischen CO_2 Emissionen aus.



Quelle: KOMM (2011) 112.

Die Frachtintensität hat in der Vergangenheit zugenommen … vor allem die LKW Transporte



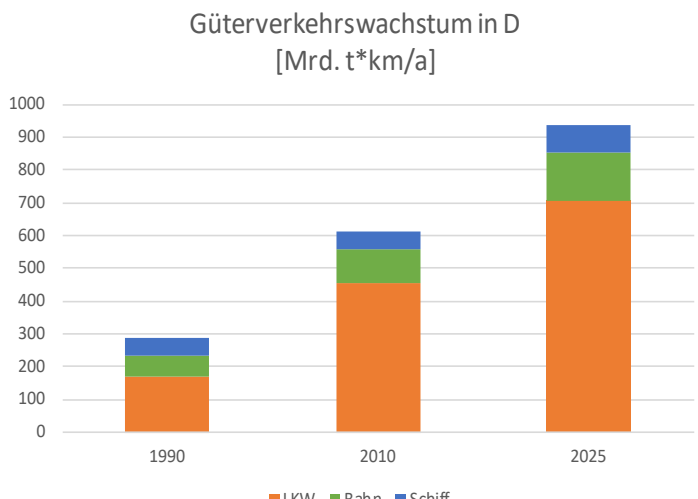
Der Güterverkehr steigt kontinuierlich an - LKW Anteil bleibt ungebrochen hoch

Die Zunahme des Güterverkehrs ist ungebrochen. Es ist keine Abschwächung in Sicht. Dabei wird sowohl mehr transportiert als früher als auch über immer weitere Distanzen.

Dabei wird nach Prognosen der Anteil an LKW am Güterverkehr nicht zurückgehen, sondern eher noch wachsen.

Das hat wiederum Auswirkungen auf die Ökobilanz von Produkten und unserem Konsum. Der Anteil der Transportprozesse an den Gesamtemissionen von Produkten wird noch weiter ansteigen, als dies bisher schon der Fall ist.

EU-Studien zeigen: es wird keine signifikante Änderung des Modal Split geben. Die Forderung nach „Güter auf Schiene oder Schiff" wird das Problem nicht lösen, denn in der Realität wird der LKW-Verkehr der Hauptanteil am Warenverkehr bleiben.



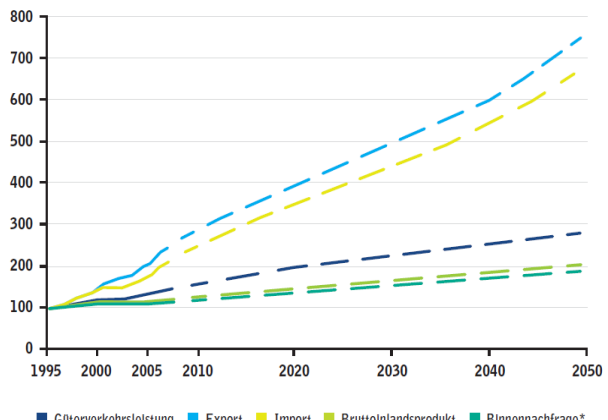
Quelle: Nach BMVBS, Progtrans 2007; eigene Darstellung

Nur Änderungen der Transportintensität, also die Reduktion der gefahrenen Kilometer kann essentiell zum Klimaschutz beitragen.

Die Transportentfernungen nehmen kontinuierlich zu

Ohne eine gezielte Gegensteuerung, z.B. durch Nachfrage nach regionalen Produkten, nehmen die Entfernungen, über die Rohstoffe und Waren transportiert werden, kontinuierlich zu. Dies ist weder wirtschaftlich notwendig noch wird hierdurch wesentlich die Wirtschaftsleistung gesteigert. Wie Auswertungen des Bundesministeriums für Verkehr zeigen, wird eine rasante Steigerung sowohl von Import als auch Export erwartet, die von der Steigerung der Wirtschaftsleistung (BIP) vollkommen abgekoppelt ist.

Das führt zu einer rasant ansteigenden Klimabelastung durch CO_2 Emissionen, die weder ökonomisch notwendig noch für den Verbraucher in irgendeiner Form nutzbringend wäre. Hier kann nur durch eine gezielte Nachfrage nach regional hergestellten Produkten (z.B. HOLZ VON HIER) gegen gesteuert werden.



Quellen: BMVBS (2007); Bundesverkehrsministerium und Verband der Automobilindustrie (2010).

Technische Möglichkeiten kommen bereits heute an ihre Limits und werden das Problem nicht lösen ...

... und auch die Klimafreundlichkeit von Elektromobilität basiert wesentlich auf der Art der Stromerzeugung.

Die spezifischen CO_2-Emissionen pro Kilometer stagnieren

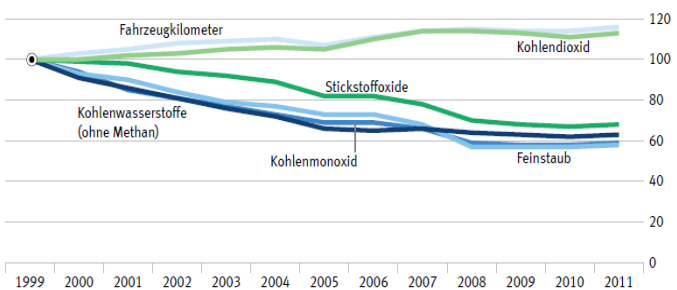
Es wird doch viel zur Senkung der Emissionen gemacht oder? In der EU wurden zahlreiche Anstrengungen unternommen, um die Umweltbelastungen durch Verkehr zu reduzieren:

- effizientere Motoren
- Einführung von Abgasnormen (EURO NORM für LKW)
- ‚Bio'-Treibstoffe
- Elektromobilität, verbesserte Aerodynamik und anderes.

Dies hat für die meisten Abgase auch einiges bewirkt, nicht jedoch im Hinblick auf das für den Klimawandel maßgeblich verantwortliche CO_2. Hier sind die Emissionen bezogen auf die Kilometerleistung seit knapp 15 Jahren annähernd gleich geblieben. Während also bei anderen Emissionen Erfolge in der EU erzielt wurden, sind die spezifischen CO_2 Emissionen aus dem Verkehr, speziell auch dem Warenverkehr, gleich geblieben.

Fahrleistungen und Emissionen von Fahrzeugen im Straßengüterverkehr

1999 = 100



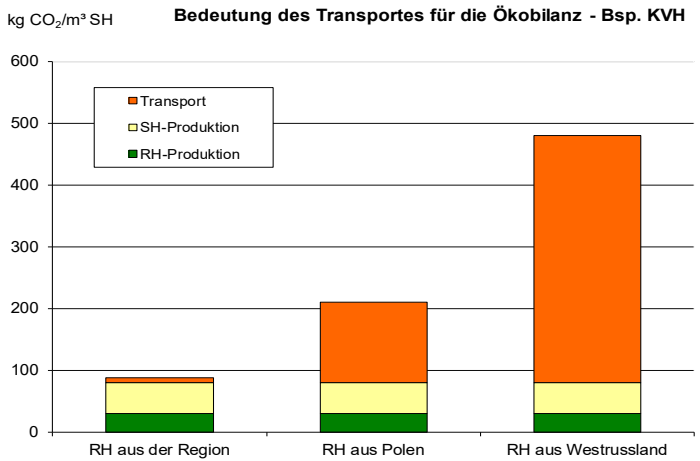
Statistisches Bundesamt, Verkehr auf einen Blick, 2013

Transport kann bei Holzprodukten den höchsten Anteil an den CO_2 Emissionen in der gesamten Prozesskette (A1 – A4) haben.

Anteil der Transporte an der Ökobilanz von Produkten

Die CO_2-Emissionen bis zur Bereitstellung eines Holzproduktes sind durch unterschiedliche Prozesse bedingt. Das reicht von der Bewirtschaftung und Ernte des Holzes im Wald über die Transporte des Holzes entlang der ganzen Prozesskette bis hin zu den verschiedenen Herstellungsprozessen. In den meisten Ökobilanzen spielen die Transporte keine große Rolle. Das entspricht jedoch nicht der Realität.

Je nach Herkunft des Holzes in einem späteren Produkt können die Transporte in der Tat vernachlässigbar sein (Holz der kurzen Wege) oder aber, wie am Beispiel zweier Hauptimportländer für Nadelholz nach Deutschland gezeigt, den dominanten und entscheidenden Anteil an den Gesamtemissionen ausmachen.



Quelle: eigene Berechnungen auf der Basis allgemein anerkannter Emissionsfaktoren (EU, 2009, UBA, 2014). Berechnugn am Beispiel KVH - Verkauf in Deutschland / Österreich

GWP-Transporte (Beispiele)

Brasilien nach DE: 203 [kg CO_2/t]
China nach DE: 473 [kg CO_2/t]
Sibirien nach DE: 553 [kg CO_2/t]
USA nach DE: 268 [kg CO_2/t]

mehr Beispiele SAVE Datenbank
alle Angaben zu CO_2 in CO_2 Äquivalent

GWP-Produktion (Beispiele)

Bauholz: 112 - 167 [kg CO_2/t]
Ziegel: 151 - 282 [kg CO_2/t]
Beton: 142 - 508 [kg CO_2/t]
Kalksandstein: 134 [kg CO_2/t]

Daten aus ökobaudat und EPD Holz ohne Gutschrift Sonne

Transporte sind ein entscheidender und effektiver Hebel, um die CO_2 Emissionen zu reduzieren.

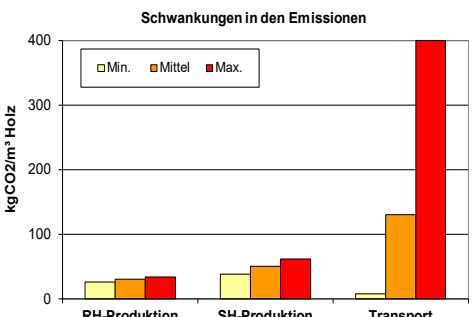
Klimaeffizienz der industriellen Produktion, Beispiele: 170 t CO_2/$ Deutschland, 350 t CO_2/$ USA, 390 t CO_2/$ Brasilien, 1.210 t CO_2/$ China oder 1.250 t CO_2/$ Russland.

Transporte als effektivster Steuerungshebel zur Senkung von CO_2-Emissionen

Beim Transport sind heute noch die höchsten Verbesserungspotentiale für den Klimaschutz erreichbar. Bei Holzprodukten hat der Transport die höchste Variation bei produktspezifischen CO_2-Emissionen und das, obwohl hier die Stoffströme problemlos in kurzen Verarbeitungsketten geschlossen werden könnten. Das ist bei vielen anderen Rohstoffgruppen nicht so einfach möglich. Die Minderung der Transportentfernungen stellt bei Holzprodukten den Haupthebel zur Bewahrung einer optimalen Klimabilanz dar, denn:

(1) Bei weiten Strecken macht der Transport den Löwenanteil der Klimabilanz der Vorketten aus (vgl. Abb).

(2) Die Emissionen zwischen verschiedenen Produzenten (in Deutschland) unterscheiden sich nur geringfügig um durchschnittlich 25% nach oben oder unten. Technische Umstellungen für eine (noch) emissionsärmere Produktionstechnik sind nicht einfach machbar und mit erheblichen Investitionen verbunden, was viele Betriebe benachteiligt. Dabei ist die Klimaeffizienz der industriellen Produktion in Deutschland bereits weit besser ist als in anderen Teilen der Welt.

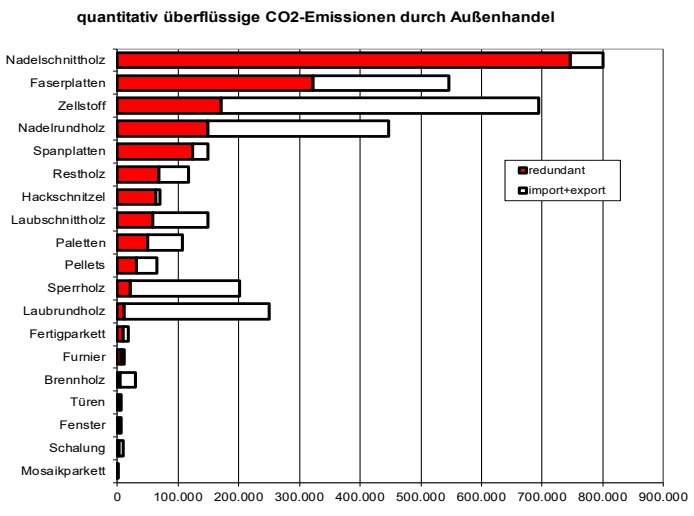


Mehr Beispiele SAVE Datenbank; Abbildung mit Daten aus Studie Thüneninstitut (2013).

Große Anteile der Außenhandels-
warenströme wären gerade bei
Holzprodukten vermeidbar.

Die Bedeutung globaler Warenströme auch bei Holzprodukten

Auch bei der Herstellung von Holzprodukten ist der Markt inzwischen global geworden. Obwohl regional ausreichend Holz in den heimischen Wäldern vorhanden wäre. Die enormen Mengen an unterschiedlichen Holzsortimenten, die jährlich sowohl exportiert als auch gleichzeitig importiert werden, sind nicht durch Mangel bedingt. Rein rohstofflich wäre der größte Teil dieser sich gegenseitig überlappenden Warenströme vermeidbar. Besonders deutlich wird dies bei Nadelschnittholz. Durch Import und Export von Nadelschnittholz entstehen in Deutschland pro Jahr rechnerisch etwa 800.000 Tonnen CO_2 Emissionen. Hiervon wären 94% vermeidbar, indem das heimische Holz auch in heimischer Produktion genutzt würde. Insgesamt summiert sich das Einsparpotenzial durch regionale Schließung der Warenströme auf 1,5 Mio. Tonnen CO_2 pro Jahr. Die Reduktion der Transporte hat somit ein CO_2 Minderungspotenzial, für das sonst nationale oder Europäische Programme gestartet werden.



Berechnet mit Daten aus Eurostat,

Bei Holzbaustoffen ist die Graue Energie für die Klimabilanz des Lebenszyklus entscheidend

Die Vorketten sind für die Klimabilanz von Holzprodukten entscheidend

Speziell Holzprodukte für Bau, Innenausbau und Wohnen entfalten die Hauptumweltwirkungen fast ausschließlich in den Vorketten (Lebenszyklusphasen A1 bis A4).

Baustoffe und Produkte im Innenausbau oder Möbel sind in der Nutzungsphase (B) inert. Das heißt sie verbrauchen hier weder Energie noch Rohstoffe, anders als beispielsweise Elektrogeräte, Heizungen oder Leuchtmittel. In der Nachnutzung (C) sind speziell Vollholzprodukte sehr klimafreundlich. Holz wird fast vollständig recycelt oder kann sogar wieder verwendet werden. Das verdeutlicht auch die neben stehende Abbildung aus einer Studie des Umweltbundesamtes. Produkt A ist ein Elektronikprodukt, Produkt B ist ein Holzmöbel.

Je energieeffizienter heute Gebäude oder auch einzelne Bauelemente wie Fenster sind, desto wichtiger für die Klimabilanz des Gebäudes werden Vorketten, Herkunft und Art der verwendeten Baustoffe. Produkte mit einem HOLZ VON HIER Zertifikat können hier im Gebäude ihre optimale Klimaschutzwirkung entfalten.

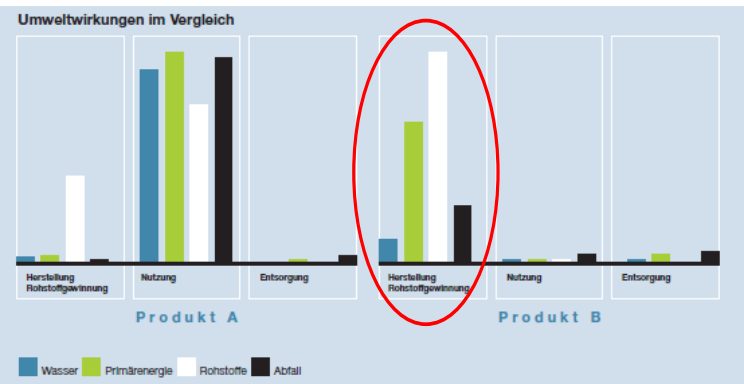


Abbildung Umweltbundesamt.

HOLZ VON HIER

Zertifiziertes Produkt

D/X-D-00000-1

Holzprodukte mit HOLZ VON HIER Zertifikat sind optimal klima-freundlich und nachhaltig

HOLZ VON HIER zertifzierte Produkte sind ...

... ENERGIEeffizient und daher optimal KLIMAfreundlich

Kurze Wege in den Verarbeitungsketten sparen generell erheblich „Graue Energie“ ein. Bei Produkten aus Holz und anderen NaWaRo wird der größte Anteil für den Klimafootprint von Produkten durch kurze Wege im gesamten Stoffstrom der Verarbeitungskette erreicht. Die Energie- und Klima(schutz)effizienz der industriellen Produktion in D / A ist im Weltvergleich gut.

... aus nachwachsenden Rohstoffen (NaWaRo) die aus nachhaltiger Forstwirtschaft stammen

Das Holz stammt aus nachhaltiger Forstwirtschaft und nicht aus tropischen und borealen Urwäldern oder von weltweit gefährdeten Baumarten (gem. IUCN, CITES). Als Eingangsvoraussetzung für die CoC Zertifizierung von HOLZ VON HIER wird für das Rundholz ein Forstmanangementnachweis für nachhaltige Forstwirtschaft verlangt.

... WASSERschonend

Bei Holzprodukten ist der indirekte Wasserverbrauch durch Transporte beachtlich. Beim Wasserverbrauch in der Produktion können Holzprodukte vor anderen Produkten punkten.

... BIODIVERSITÄTsfreundlich

Durch weltweite Transporte sind fast ebenso viele Tierarten bedroht wie durch Raubbau. Dabei spielt auch der Schiffstransport auf den Haupthandelsrouten eine sehr negative Rolle. Raubbau an tropischen Urwäldern senkt die Artenvielfalt dramatisch. Im Gegensatz verstärkt eine gezielte Nachfrage nach einer großen Bandbreite an Baumarten aus heimischen Wäldern die Anreize, die Baumartenvielfalt in bewirtschafteten Wäldern zu erhöhen.

Die gesellschaftlichen Kosten von langen Tansporten sind nahezu genauso hoch wir die direkten Kosten

Direkte und gesellschaftliche Kosten von Transporten

Transporte verursachen direkte Kosten, die sich auch im Produktpreis niederschlagen. Andererseits entstehen indirekte gesellschaftlilche Kosten, die nicht im Produktpreis einkalkuliert sind. Sie werden bisher letztlich als „externe Kosten" von der Allgemeinheit und den Verbrauchern getragen und nicht von den Wirtschaftsakteuren entlang der Prozesskette.

Direkte Kosten

Im Durchschnitt kostet Transport von Schnittholz direkt in Deutschland und den umgebenden Nachbarländern etwa 1 €/km. Dabei haben die Treibstoffkosten mit 18% bei Kurzstrecken und 23% bei Langstrecken den geringsten Anteil. Das bedeutet, dass die Treibstoffkosten kaum Anreize bieten, Waren möglichst nah zu beziehen oder zu vermarkten.

Indirekte gesellschaftliche Kosten

Zu den externen gesellschaftlichen Kosten zählen Kosten durch Umweltbelastungen (Luft, Klima, Landschaftsverbrauch u.a.) sowie andere volkswirtschaftliche Kosten (Gesundheit, Produktivitätsausfall durch Staus, Lärm u.a.). Nach europäischen Studien belaufen sich diese Kosten auf:

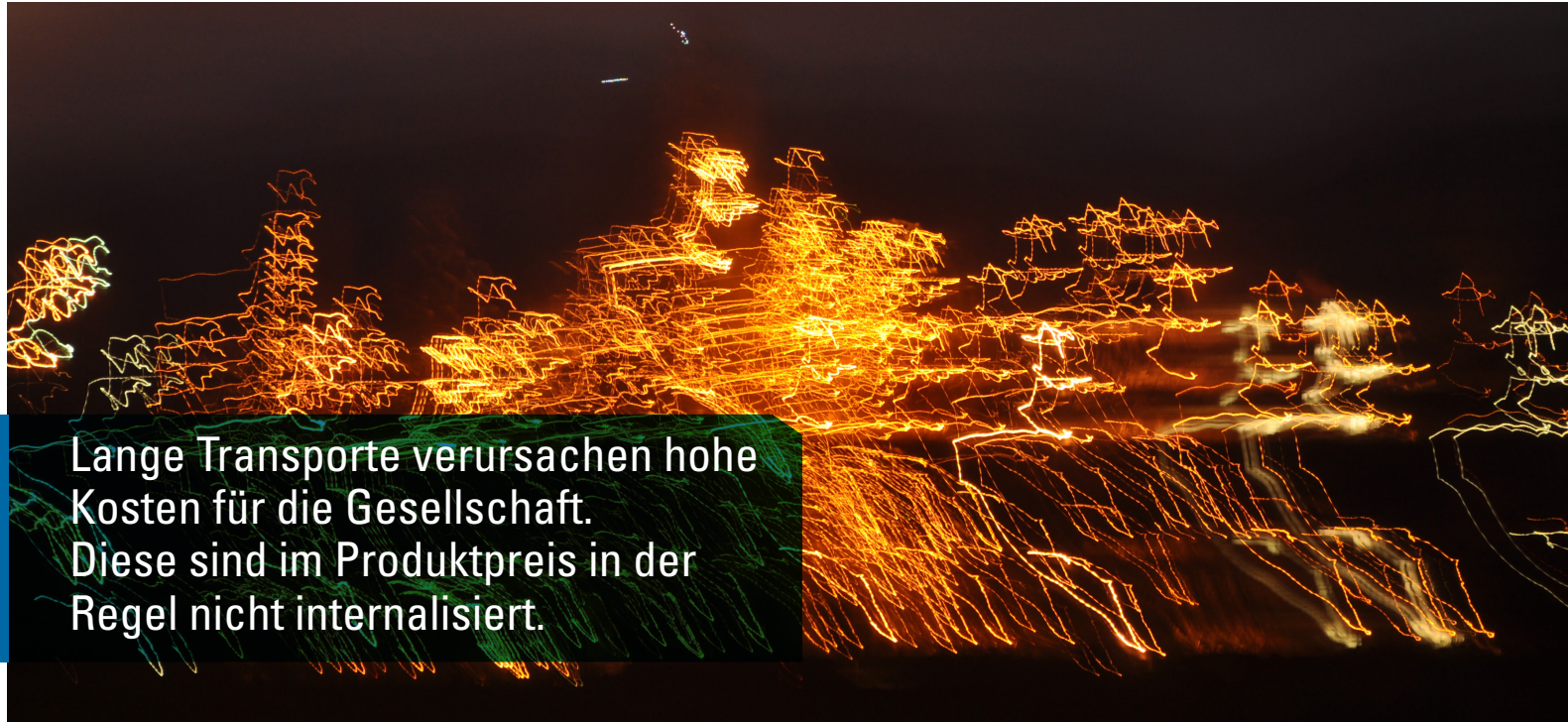
~ 0,5 – 1,0 €/km für LKW,

~ 0,7 €/km für Elektro-Güterzüge

~ 4,0 – 5,8 €/km für Dieselgüterzüge

Das bedeutet, dass die externen Kosten des Transports, die von der Gesellschaft, z.B. über Steuern, zusätzlich bezahlt werden müssen, genauso hoch (oder höher bei Dieselzügen) sind, wie die direkten Kosten.

Quelle: UBA, 2014; EU Generaldirektion, 2009; EU Parlament, 2007.



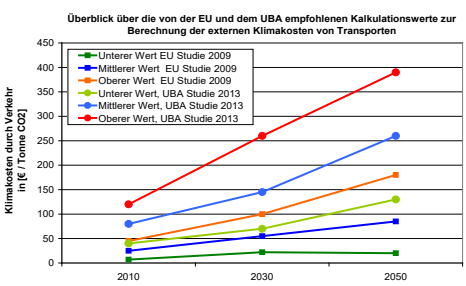
Lange Transporte verursachen hohe Kosten für die Gesellschaft. Diese sind im Produktpreis in der Regel nicht internalisiert.

Gesellschaftliche Kosten von Transporten die alle Bürger Europas zahlen

Steigende gesellschaftlichen Kosten für Transporte.

EU Studien (2009) rechnen bei Transporten im Mittel mit 7 €/t (unterster Wert für 2010) bis 100 €/t (oberer Wert für 2030), im Mittel 40 €/t. Ein spätere Studie des Umweltbundesamtes (2013) ermittelt Werte von 40 €/t (niedriger Wert für 2010) bis etwa 260 €/t (hoher Wert für 2030), im Mittel derzeit 113 €/t.

Im Prinzip müssten diese gesellschaftlichen Kosten in den Produktpreis integriert werden, denn jeder eingesparte Kilometer spart unserer Volkswirtschaft richtig Geld.



Lange Wege kosten die Gesellschaft richtig Geld.

Aus den Studien des UBA und der EU lassen sich mittlere transportbedingte volkswirtschaftliche Kosten insgesamt sowie für den dadurch verursachten Klimawandel ermitteln.

Kosten (a) des Klimawandels (für $CO2_{äqv}$) und (b) gesamte volkswirtschaftliche Kosten für den Transport von Waren von verschiedenen Ländern nach Deutschland. Beispiele:

Brasilien nach DE:	(a) 21 [€/t] bzw. (b) 242 [€/t]
China nach DE:	(a) 44 [€/t] bzw. (b) 491 [€/t]
Weißrussland nach DE:	(a) 10 [€/t] bzw. (b) 241 [€/t]
USA nach DE:	(a) 25 [€/t] bzw. (b) 379 [€/t]

Berechnungen mit Faktoren aus UBA (2014), EU Generaldirektion (2009) u.a.

Holz sieht man die Transporte in den Vorketten nicht an, daher werden Nachweise wie HOLZ VON HIER heute immer wichtiger.

HOLZ VON HIER

ZERTIFIKAT

ID-Nr. Ghxx12HvbQ78zx888pFGh7bn

Prüfen Sie die Echtheit dieses Zertifikates durch Eingabe der ID im Suchfeld auf:

www.holz-von-hier.de

Dieses Zertifikat bestätigt, dass das ausgezeichnete Produkt oder Bauwerk besonders klima- und umweltfreundliches Holz der kurzen Wege aus nachhaltiger Waldwirtschaft enthält.

Hierdurch wurde ein wichtiger Beitrag zum Schutz von Klima, Umwelt, Biodiversität und Ressourcen sowie zur Förderung regionaler Werschöpfung geleistet.

Endproduktzertifikat für Endkunden

Dieses Zertifikat zertifiziert die Warenströme gemäß der Kriterien von Holz von Hier entlang der gesamten Verarbeitungskette vom Wald an bis zum Einsatzort bzw zum privaten oder kommunalen Endkunden

A1	A2	A3	A4
Nachhaltige Rohstoffernte	Transporte CoC Verarbeitungskette	Produktion	Transporte ab Werk bis Endkunde

Zertifikatsinhaber Firma:	Endkunde:
Musterhaus KG **Zimmergasse 1** **Holzhausen**	**Familie Müller** **Musterterstraße 1** **Musterdorf**

Anlage mit Produktspezifikation

Das HOLZ VON HIER Zertifikat als Benchmark für klimaoptimiertes Holz.

Holz sieht man nicht an, über welche Entfernungen es entlang der Wertschöpfungskette von der Waldstraße an bis zum Objekt transportiert wurde. Um mit der Verwendung von Holz und NaWaRo Klima und Umwelt optimal zu schützen, ist es wichtig, dass das Holzprodukt in möglichst kurzen Wegen in der gesamten Verarbeitungskette bezogen und gehandelt worden sind. Hierfür braucht es eine gezielte Kontrolle und einen Nachweis wie das Zertifikat HOLZ VON HIER.

HOLZ VON HIER (LOW CARBON TIMBER) ist das einzige Umweltzeichen, das Transportprozesse und ihre Umweltwirkungen erfasst, bilanziert und dokumentiert.

Der HVH Umweltfootprint stellt Ökobilanzbasisdaten für das konkrete Produkt oder Objekt entlang der gesamten realen Verarbeitungskette in Echtzeit bereit.

Das Umweltzeichen HOLZ VON HIER mit dem CoC-Zertifikat, setzt für Holzprodukte Benchmarks für klimaoptimiertes Holz, denn:

- Die Kriterien zur Erfassung und Bewertung der Umweltwirkungen wurden auf der Basis wissenschaftlicher Studien und Analysen entwickelt.
- Als nicht geografisch sondern Klima und Umwelt bezogenes Instrument ist HOLZ VON HIER auch für öffentliche Beschaffung relevant
- Holz von Hier erfasst nicht nur die Transporte entlang der Prozesskette sondern auch diejenigen bis zum Einsatzort.
- Holz von Hier bezieht sich auf die jeweilige konkrete Lieferung, welche der Käufer erwirbt. Die Kontrolle der Kriterien erfolgt in Echtzeit und nicht im Nachhinein.

HOLZ VON HIER - Klimaschutz und regionale Wertschöpfung in Europa

HOLZ VON HIER - gemeinnützige grenzüberschreitende Initiative in Europa.

HOLZ VON HIER ist eine grenzüberschreitende gemeinnützige Initiative, die in verschiedenen Ländern den Umweltfootprint von Produkten reduziert. Neben verschiedenen teils international zusammengesetzten Fachgremien bei Holz von Hier funktioniert und arbeitet auch das Kontroll- und Nachweissystem des Zertifikates grenzunabhängig und grenzüberschreitend. Es bildet damit das erste Umweltzeichen mit paneuropäischem Potenzial, welches gezielt den Umweltfootprint der Prozesskette bewertet.

Um das zu erreichen, haben viele beigetragen. Wir richten daher einen herzlichen Dank an alle:

Netzwerkbetriebe, die entsprechende Produkte herstellen, handeln und einsetzen! Ohne solche, mit dem HOLZ VON HIER Zertifikat ausgezeichneten Produkte, bleibt der Klimaschutz nur Theorie.

Partner, die mit uns gemeinsam HOLZ VON HIER voran bringen.

Planer und Kommunen, die nach HOLZ VON HIER zertifizierte Produkte einplanen, anwenden und ausschreiben! Sie schaffen Best Practise Beispiele für Klimaschutz und Nachhaltigkeit.

Fördermittelgeber, denn ohne Sie hätte die Initiative viele Dinge nicht ins Leben rufen können, die massiv zu Klima- und Umweltschutz, regionaler Wertschöpfung, Stoffstrommanagement, Circular Economy und innovativen Ansätzen beitragen wie z.B.: **Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU)**, **Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU)**, **Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat (BMI)**, **Europäische Union** über **INTERREG**, Fachagentur nachwachsende Rohstoffe (**FNR**) sowie **Oberfrankenstiftung** und Bayerische **Sparkassenstiftung**.

HOLZ VON HIER - gemeinnützige Initiative
mit Stakeholder-Kuratorium, Beiräten und Expertenpanel,
offenem Partner- und Betriebsnetzwerk

sowie gleichnamigem Klima- und Umweltlabel

HOLZ VON HIER©

verteilt von:

HOLZ VON HIER EU-Zentrale:

c/o HOLZ VON HIER in Deutschland:
Ihre Ansprechpartner:
Gabriele Bruckner, Philipp Strohmeier
Holz von Hier gemeinnützige GmbH
Neuenreuth 24
D - 95473 Creußen

mail: info@holz-von-hier.de
info@holz-von-hier.eu
web: www.holz-von-hier.de
www.holz-von-hier.eu

HOLZ VON HIER in Österreich:
Ihr Ansprechpartner:
DI Erich Reiner

Platz 39
A - 6870 Bezau

mail: info@holz-von-hier.at
web: www.holz-von-hier.at

© / v.i.s.d.p.: Dr. G. Bruckner und Dr. P. Strohmeier