



NR. 08-09/2011

1. August 2011
Postvertriebsstück
Entgelt bezahlt

Magazin Wirtschaft

www.stuttgart.ihk.de

Stuttgart · Böblingen · Esslingen-Nürtingen · Göppingen · Ludwigsburg · Rems-Murr

Grüne Logistik rechnet sich

[Seite 6]

So holen Sie
Beteiligungskapital
in Ihr Unternehmen

[Seite 16]

Wie Sie
Lampenfieber
produktiv einsetzen

[Seite 28]



Warum sich grüne

Zunehmendes Umweltbewusstsein, schärfere Vorschriften, Stau und steigende Spritpreise: Es wird immer wichtiger



Umweltschutz – das bedeutet nicht automatisch Kosten. Unnötige Fahrten zu vermeiden macht ökonomisch wie auch ökologisch Sinn.

Logistik rechnet

Fuhrpark umweltfreundlich und effizient zu organisieren. Wie, das zeigen Logistikunternehmen aus der Region.

► „Sie gelten als Plage und stoßen jährlich so viele klimaschädliche Gase aus wie 300 000 Autos: die wilden Kamele in Australien.“ Das hat die Online-Ausgabe des „Stern“ am 9. Juni gemeldet. Dass auch unsere heimischen Kühe Umweltsünder sind, ist längst bekannt. Rülpsende Rinder und überdüngte Felder belasten das Klima. „Die gesamten Emissionen aus der Tierhaltung in Deutschland belaufen sich auf ein CO₂-Äquivalent von etwa 27 Millionen Tonnen“, heißt es in einem Bericht des WWF Deutschland.

Doch der Güterverkehr beeinträchtigt die Umwelt ebenso erheblich. So berichtet das Umweltbundesamt (UBA) in seiner Publikation über „die Strategie für einen nachhaltigen Güterverkehr“, dass rund ein Viertel der klimaschädlichen CO₂-Emissionen, über 55 Prozent der die Vegetation schädigenden Stickstoffoxid-Emissionen und knapp die Hälfte der gesundheitsschädlichen Partikelemissionen des Straßenverkehrs auf den Güterverkehr zurückgehen.

Es ist daher nicht verwunderlich, dass die Logistikbranche mit einem schlechten ökologischen Image zu kämpfen hat. Gleichzeitig setzt die Politik das Gewerbe unter Druck und fordert, die Treibhausgasemissionen deutlich zu senken.

Doch Güterverkehr ist unverzichtbar bei der Versorgung von Mensch und Industrie. Verbraucher erwarten, dass die Regale in



Nicole de Jong
Journalistin
Möln

den Geschäften prall gefüllt sind und Produktionsbetriebe sind darauf angewiesen, pünktlich Material für die Herstellung ihrer Waren zu bekommen. Die wirtschaftliche Globalisierung schreitet voran und damit die Transportentfernungen sowie das Güterverkehrsaufkommen. Zwischen den Jahren 2000 und 2009 sind Transportaufkommen und -weite laut UBA um rund 17 Prozent gestiegen und werden weiter zunehmen. Das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) geht in einer Prognose bis 2025 von einem Wachstum der Güterverkehrsleistung auf der Straße um 79 Prozent gegenüber 2004 aus. Auch wenn neueste Prognosen von einer weniger dramatischen Entwicklung ausgehen: Der Güterverkehr wird stark zunehmen, und deshalb muss dieser Sektor einen stärkeren Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen leisten als bisher.

Auch aus wirtschaftlicher Sicht ergibt es Sinn, Energie zu sparen oder die Energieeffizienz zu steigern. Die Dieselmotorenpreise steigen ständig und die Reduzierung

von CO₂-Emissionen spielt eine immer größere Rolle für den Wettbewerb und das Firmenimage. Auftraggeber fordern zunehmend Nachweise über den CO₂-Fußabdruck ihres Transporteurs.

„Grüne Logistik“ ist daher nicht einfach nur ein Trendthema, sondern längst wichtiger Bestandteil des Güterverkehrsalltags. Viele Unternehmen stellen sich der Herausforderung und haben Nachhaltigkeitsprogramme aufgelegt, die helfen, die Umwelt zu schützen, aber auch Kosten zu senken. Die Logistikbranche hat erkannt, dass sich Ökologie und Ökonomie nicht ausschließen, sondern miteinander funktionieren. Und meistens helfen schon kleine Verhaltensregeln, die nichts kosten, Energie zu sparen.

Die Zahl der Leerfahrten nimmt stetig ab

„Wir beschäftigen uns mit dem Thema CO₂-Reduzierung schon seit Jahren“, sagt Andrea Marongiu, Geschäftsführer des Verbandes Spedition und Logistik (VSL) Baden-Württemberg. Eine Studie, die der VSL gemeinsam mit dem Bundesverband (DSLV) und der Hochschule Heilbronn hat erstellen lassen, zeigt, dass Spediteure schon jetzt einiges tun, „aber eben nicht unter dem Aspekt der grünen Logistik, sondern aus ökonomischen Gründen“, sagt er. Sie bündeln die Transporte, um die Fahrzeuge besser auszulasten. Getrieben von der ◀

IHK-TIPP

INFORMATIONSMATERIAL ZU LOGISTIK, TRANSPORT UND UMWELT

- **Studie grüne Logistik** des Instituts für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik (INVL) an der Hochschule Heilbronn, die verschiedene Branchenverbände gemeinsam herausgegeben haben. Zu beziehen beim Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg. www.vsl-spediteure.de
- **Leitfaden zur Berechnung von Treibhausgasemissionen in Spedition und Logistik**, her-

ausgegeben vom Deutschen Speditions- und Logistikverband. www.spediteure.de

- **Praxisleitfaden grüne Logistik**, erarbeitet von der Fachhochschule Osnabrück, Arbeitsgruppe Logis.net. www.ris-logis.net

- **Leitfaden Nachhaltigkeit in der Logistik** von der Logistikinitiative Hamburg. www.hamburg-logistik.net

- Studie **unternehmensübergreifende grüne Logistik** des Steinbeis-Beratungszentrums für Spedition und Logistik im Auftrag der IHK (erscheint Ende 2011). Legt den Schwerpunkt erstmals nicht auf die umweltschonende Logistik innerhalb von Unternehmen, sondern auf die Potenziale in der Zusammenarbeit zwischen Auftraggeber und Logistikdienstleister. Kontakt: Christoph Nold, 0711 2005-240, christoph.nold@Stuttgart.IHK.de



Auf die Auslastung der Lkw wird bei der Esslinger Spedition Diehl streng geachtet. „Bei den Gewichten liegen wir immer bei 100 Prozent“, sagt Elena Diehl, die für das Qualitäts- und Umweltmanagement verantwortlich ist.

eigenen Wirtschaftlichkeit, handeln sie automatisch auch im Sinne der Nachhaltigkeit. Marongiu: „Es gibt keine grüne Logistik, die sich nicht rechnet.“

Dass bei der Optimierung der Verkehre schon einiges geschehen ist, belegt eine Statistik des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) über Leerfahrten. So fuhren im Jahr 2009 gut sechs Prozent weniger Lkw ohne Ladung über die Straßen als noch zehn Jahre zuvor. Dennoch: Im vergangenen Jahr gab es 360 Millionen Gütertransporte, davon laut KBA 38 Prozent Leerfahrten. Die Auslastung der Fahrzeuge ist daher ein immens wichtiger Hebel bei der Wirtschaftlichkeits-, aber eben auch bei der Umweltbilanz eines Spediteurs.

„Bei uns wird jeder Zug, der raus geht, gemessen“, sagt Elena Diehl, verantwortlich für das Qualitäts- und Umweltmanagement der Spedition Diehl aus Esslingen. Die Auswertung erfolgt monatlich und wird anhand

von Sendungen und Tonnage erstellt. „Wir haben eine mehrere Seiten umfassende Liste, auf der pro Relation die maximalen Lademeter und Tonnanzahl stehen. Darunter ist vermerkt, was wirklich auf dem Zug war“, erläutert sie. Und damit rechnet sie die tatsächliche Auslastung aus. Auch die Mitarbeiter bekommen Einblick in diese Zahlen.

Ist ein Verkehr schlecht ausgelastet, schauen die Esslinger, ob man Transporte zusammenlegen und hierzu auch mal eine Abfahrt vorziehen oder verschieben kann. „Bei den Lademetern liegen wir im Schnitt bei 98 Prozent, bei den Gewichten sind wir immer bei 100 Prozent“, sagt Diehl. Lademeter sind ein in der Branche übliches Maß für die Belegung des Laderaums in einem Container oder Lkw.

Bei Müller – die lila Logistik wird die Auslastung der Fahrzeuge ebenfalls gemessen. „Wir haben ein vollintegriertes Trans-

portmanagementsystem“, erläutert Michael Müller, Gründer und Chef des Unternehmens. „Damit lassen sich alle Daten erfassen und auswerten.“ Bei Lila machen Transportbereich und Fuhrpark nur noch einen kleinen Teil des gesamten Geschäfts aus, aber dennoch spielen sie bei der Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele eine wichtige Rolle. „Wir haben einen vereinheitlichten, standardisierten Fuhrpark. Das heißt, jede Zugmaschine kann jeden Auflieger aufnehmen, so dass wir optimale Rundläufe garantieren“, sagt Lila-Chef Müller. So kann es beispielsweise nie passieren, dass ein Fahrzeug nur deshalb leer zurückfährt, weil der Container, den es mitnehmen könnte, nicht passt.

Der Fuhrpark läuft auf festen Routen, dennoch gilt es immer, die Strecken zu optimieren. Um dieses Ziel leichter zu erreichen hat das Besigheimer Unternehmen ►

bis zu 80% Energie einsparen
... durch Beleuchtungsanierung

www.superlicht.de



Unfälle vermeiden!
Sichere Elektroinstalltionen

www.e-check-prüfungen.de



IHK-ÜBERSICHT

WICHTIGE NORMEN UND GESETZE

Photovoltaik-Förderung nach dem EEG

Das erneuerbare Energien-Gesetz (EEG) sieht für sogenannte netzgebundene Solaranlagen eine Förderung vor. Der Staat garantiert dabei eine Vergütung für die Dauer von 20 Jahren. Die Höhe hängt vom Installationsjahr und der Anlagengröße ab. Infos beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (www.bafa.de).

EU-Norm-Entwurf DIN EN 16258

Der EU-Norm-Entwurf DIN EN 16258 legt eine einheitliche Methode zur Berechnung und zur Deklaration von Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen bei Transportdienstleistungen fest. Er umfasst Begriffe, Leitlinien, Berechnungsmethoden und -beispiele sowie Festlegungen zur Deklaration und soll als EU-Norm im Dezember 2012 verfügbar sein.

Nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg

Das Kompetenzzentrum Integrierte Telematik Systeme (ITS) Baden-Württemberg stellt Potenzial und Knowhow für innovative Entwicklungen im Bereich intelligente Verkehrssysteme (IVS) sowie Telematikdienste und -anwendungen zur Verfügung und erarbeitet einen nationalen Rahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Verkehrseffizienz und der Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt.

Umweltzertifizierung 14001 und EMAS

Bei der ISO 14001 legt ein Unternehmen eine betriebliche Umweltpolitik, Umweltziele sowie ein Umweltprogramm fest und baut ein entsprechendes Managementsystem auf, das hilft diese Ziele zu verwirklichen.

Eco-Management and Audit Scheme (EMAS)

Das Gemeinschaftssystem für das freiwillige Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung ist ein von den Europäischen Gemeinschaften 1993 entwickeltes Instrument für Unternehmen, die ihre Umweltleistung verbessern wollen. Aktuelle Rechtsgrundlage ist die seit 2010 gültige Verordnung (EG) Nr. 1221/2009. EMAS geht über ein reines Umweltsystem hinaus. Es ist leistungsorientiert, das heißt, der Betrieb soll sich über die umweltgesetzlichen Anforderungen hinaus verbessern. Infos unter www.emas.de.



Bei Müller – die lila Logistik ist jede Zugmaschine mit jedem Auflieger kompatibel, erklärt Vorstandschef Michael Müller. Das spart Reibungsverluste und unnötige Leerfahrten.

seine Flotte mit der Telematikanwendung Fleet Management des Lkw-Herstellers Scania ausgerüstet.

Die Spedition Diehl setzt seit ein paar Monaten auf das System Fleetboard von Mercedes. Zehn Fahrzeuge sind testhalber mit der Telematiklösung unterwegs. Diehl will herausfinden, welche Einsparungen erreicht werden können und wie schnell sich die Geräte amortisieren, die ihrer Meinung nach nicht ganz billig sind. Ein Ergebnis gibt es bereits, denn das System erfasst unter anderem die Spritverbräuche der einzelnen Fahrzeuge. Damit lassen sich wiederum die Fahrer auf einer Notenskala aufsteigend von eins bis zehn bewerten. „Unsere Fahrer lagen ganz am Anfang bei fünf bis sechs“, erzählt Elena Diehl. „Man kann hier noch nicht sagen, dass das optimal ist.“ Jetzt müsse man den Fahrern beibringen, beispielsweise nicht mit Vollgas anzufahren und auch sonst nicht immer am Limit unterwegs zu sein. Da die Lkw gedrosselt sind und nicht schneller als 80 Kilometer in der Stunde fahren, ergebe das ohnehin keine Zeitersparnis.

Um das Fahrverhalten der eigenen Leute zu verbessern, will man bei Diehl keine besonderen Trainingseinheiten ansetzen. Vielmehr will die Spedition die Fahrer dazu bewegen, gleich im Alltag umzudenken. Müller hingegen ist überzeugt, dass sich mit Schulungen noch einiges erreichen lässt.

Man braucht beides: Telematik und Fahrerschulungen

„Man braucht beides: Fahrerschulungen und Telematik“, sagt VSL-Geschäftsführer Marongiu. Bei den Schulungen stelle sich seiner Ansicht nach jedoch ein schnellerer Effekt ein. „Außerdem können sie mit Geldern aus dem Mautharmonisierungsprogramm gefördert werden“, erläutert er. Wer ein Telematiksystem einsetzen will, müsse sich vorher intensiv damit beschäftigen, um auch das richtige Produkt anzuschaffen, rät Marongiu. „Jeder muss sich klar machen, was er damit erreichen will. Es nützt nichts, ein System zu kaufen, das vermeintlich zu viel kann.“ Wegen des leider sehr unübersichtlichen Marktes sei es schwer, das richtige zu finden. Trotzdem könnten Tele- ▶



Foto: KD Busch

Die Möglinger Spedition Haller (im Bild Prokurist Andreas Podrug) ist nach der Umwelt-Norm ISO 14001 zertifiziert.

„Wir sparen so nicht nur Zeit und Kosten, sondern verringern durch die optimierte Streckennutzung auch den Schadstoffausstoß“, erläutert Podrug. Denn im Direktverkehr werden die transportierten Güter nicht an einen zentralen Umschlagspunkt gebracht und von dort aus weiterverteilt, sondern die Zielorte werden direkt angefahren. Dadurch spart man längere Umwege und unnötig gefahrene Kilometer.

Die meisten Unternehmen haben bisher keine Kenntnis von den von der eigenen Flotte verursachten Emissionen und Treibhausgasen. Eine europäische Norm zur Berechnung soll erst im Dezember 2012 verfügbar sein. Um bereits heute transportgebundene Klimagasemissionen verlässlich berechnen zu können, hat der DSLV einen Leitfaden veröffentlicht (siehe Kasten). „Ich bin froh, dass wir ihn haben, so können alle ihre Werte gleich berechnen und wir erreichen eine Vergleichbarkeit“, sagt Qualitätsmanagerin Diehl.

Klar ist, dass nicht nur die Flotte CO₂ verursacht, die Betriebe selbst, also Bürogebäude oder Lagerhallen, verzeichnen ebenso zum Teil hohe Energieverbräuche und Emissionen. Die vorhandenen Energie-sparpotenziale werden häufig unterschätzt und auch, dass sich oft mit geringem Aufwand sehr viel erreichen lässt. „Bei uns heißt die glasklare Marschrichtung, Energieverbräuche in den Logistikzentren bis

zu 20 Prozent zu senken“, sagt Müller von Lila. Die insgesamt 14 operativen Standorte sind nahezu alle nach der Umwelt-ISO-Norm 14001 (siehe Kasten) zertifiziert. Das heißt, das Unternehmen hat eine Reihe von Umweltmaßnahmen festgeschrieben.

So wird beispielsweise bei der Neuanschaffung von Bürogeräten wie Drucker oder Kopierer auf den Energieverbrauch geachtet. Die Geräte gehen statt auf Stand-

by in einen Sleep-Modus, sodass sie, wenn sie nicht im Einsatz sind, keinen Strom verbrauchen. „Wir haben zudem begonnen, die Arbeitsplätze mit Steckerleisten, die Klappschalter haben, auszustatten, sodass die Mitarbeiter abends nur darauf zu drücken brauchen, um die Energiezufuhr zu stoppen“, erklärt Müller.

Lagerstandorte, die das Unternehmen neu baut, sind mit Lichtbändern versehen, ►

R.I.E.M.P.P.
Industrieservice Elektrotechnik GmbH



Büro- und Arbeitsplatzbeleuchtung



Jetzt vom regionalen Fachbetrieb umrüsten lassen und profitieren!

DIN EN ISO 9001 = Qualitätsmanagementsystem
DIN EN ISO 14001 = Umweltmanagementsystem



„Vorteile des kombinierten Verkehrs stärker nutzen“



Winfried Hermann
(Grüne), Minister für
Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg

► Herr Hermann, wie will die neue Landesregierung Logistik- und Transportunternehmen bei Investitionen in Nachhaltigkeitsmaßnahmen unterstützen?

Wir suchen den Dialog mit Logistik- und Transportunternehmen. Dabei geht es nicht nur darum, dass die Fahrzeuge umweltfreundlicher und sparsamer werden. Bei der Transportabwicklung geht es darum, die Vorteile des kombinierten Verkehrs stärker als bisher zu nutzen. Um mehr Güter auf Schiene und Binnenschiff zu bringen, müssen wir die Voraussetzungen für den Verkehrsträgerwechsel verbessern. Wir brauchen mehr und bessere Umschlagmöglichkeiten. Bund und Land haben die gemeinsame Aufgabe, Investoren planerisch und konzeptionell, bei Bedarf im Rahmen der Möglichkeiten auch finanziell zu unterstützen.

► Die intelligente Verknüpfung von Schiene, Schifffahrt und Straße entlastet Straßen und schont Ressourcen. Der Ausbau der Umschlagsterminals für kombinierte Verkehre droht aber – wie in Kornwestheim – am Widerstand vor Ort zu scheitern. Wie will die Landesregierung den Ausbau unterstützen und umsetzen?

An einigen Terminalstandorten im Land fehlt es an perspektivischen Entwicklungsmöglichkeiten. Ich sehe auch die Akzeptanzprobleme vor Ort bei der Realisierung solcher Maßnahmen. Die Sicherung von hierfür geeigneten Flächen soll daher stärker in der Regionalplanung ihren Niederschlag finden. Diese dient als Zielvorgabe für die kommunale Bauleitplanung und damit der langfristigen Flächenvorsorge.

► Binnenschifffahrt ist ein vergleichsweise umweltfreundlicher Verkehrsträger. Weil Berlin beim Ausbau der Neckarschleusen auf die Bremse tritt, droht er jedoch ins Hintertreffen zu geraten. Was wird die Landesregierung in dieser Sache unternehmen?

Wir setzen uns beim Bund für den Neckarausbau

ein, um Mittel- und Langstreckengüterverkehr von der Straße wegzulagern. Dazu müssen Schleusen modernisiert und ausgebaut werden – schrittweise, umweltfreundlich und wirtschaftlich. Zunächst wäre es sinnvoll die Schleusen bis Heilbronn, in einem nächsten Schritt bis zum Stuttgarter Hafen zu erweitern. Dort müsste aber die trimodale Nutzung für die Verknüpfung von Straße, Wasserwegen und Schiene weiter ausgebaut werden. Entscheidend ist, dass auch höherwertige Güter auf diesem Weg transportiert und verstärkt Container eingesetzt werden.

► Warum beteiligt sich Baden-Württemberg nicht mehr an dem ergebnisoffenen Pilotprojekt mit Gigalinern? Schließlich ermöglichen diese den Transport von Gütern mit weniger Fahrzeugen und Spritverbrauch. Auch eine weitere Güterverlagerung von der Schiene auf die Straße ist nicht zu befürchten.

Wir haben im Koalitionsvertrag festgelegt, dass wir den Mittel- und Langstreckengüterverkehr von der Straße weg verlagern und den Schienen-Güterverkehr stärken wollen. Der Lang-LKW-Versuch des Bundes hat einige elementare Konstruktionsfehler. Er begünstigt den Straßenverkehr gegenüber der Schiene. Er weist keinerlei Präferenz für den Kombiverkehr auf, den wir durch dezentrale Umschlaganlagen fördern wollen. Er behindert die Verlagerung zur Schiene, weil zusätzliche Kapazitäten für den Wettbewerb gegen Schienentransporte geschaffen werden. Wir haben uns deshalb folgerichtig für den Ausstieg aus dem Versuch entschieden.

► Bei den Umweltzonen kocht jede Kommune ihr eigenes Süppchen. Transportunternehmen beschert das aufwändige Mehrplanungen und häufige Umwege. Kann die Landesregierung den bisherigen Flickenteppich vereinheitlichen?

In 19 Kommunen mit Grenzwertüberschreitungen wurden bislang Umweltzonen mit Fahrverboten für Kfz mit veralteter Technik eingerich-

tet. Mit Ausnahme von Stuttgart, wo wegen besonders hoher Belastung seit dem 1. Juli 2010 ein Fahrverbot für Fahrzeuge mit und ohne rote Plakette gilt, sind die Fahrverbote in allen Umweltzonen gleich gestaltet. Eine für eine Umweltzone erteilte Ausnahmegenehmigung gilt innerhalb des Landes in allen anderen Umweltzonen. Die Landesregierung wird prüfen, ob und wo über regionale Luftreinhaltepläne Umweltzonen großflächiger abgegrenzt werden können. Wo bisherige Maßnahmen nicht den gewünschten Erfolg haben, werden wir nachbessern. Dass Umweltzonen in Deutschland sehr unterschiedlich geregelt sind, ist dem deutschen Föderalismus und dem dezentralen Verwaltungshandeln geschuldet.

► Großräumige LKW-Durchfahrtsverbote wie in Stuttgart führen zu Umwegen und Mehrkilometern und damit zu unnötiger Umweltbelastung. Warum werden nicht wenigstens modernste und schadstoffarme Lkw davon ausgenommen?

Grundsätzlich sollte reiner Durchgangsverkehr ohne Ziel oder Quelle in einer Gemeinde vermieden werden, wenn es geeignete Umgehungen gibt. Dies ist gut für die Luftqualität und verringert die Lärmbelastung. Eine höhere Umweltbelastung gibt es durch das Lkw-Durchfahrtsverbot in Stuttgart nicht. Diese Maßnahme betrifft jene fünf Prozent (3100 Lkw) aller Lkw-Fahrten in Stuttgart, die lediglich zur Abkürzung die Stadt durchqueren. Die Auswirkungen eines Lkw-Durchfahrtsverbots auf die Umwelt werden vor der Festsetzung gutachterlich untersucht. In Stuttgart hat sich gezeigt, dass zwar die Fahrleistung des Lkw-Verkehrs in der Region durch die Umwege um 0,5 Prozent zunimmt, die Gesamtfahrleistung von Lkw und Pkw sinkt aber. Für eine Ausnahme moderner schadstoffarmer Lkw (zum Beispiel der Norm Euro 6) von einem Lkw-Durchfahrtsverbot gibt es derzeit keine rechtliche Möglichkeit.



Foto: KD Busch

Auf dem Hallendach hat der Dienstleister LSU Schäberle eine Photovoltaik-Anlage installiert. Pro Jahr liefert sie 300 000 Kilowattstunden Strom, so Geschäftsführer Thomas Schäberle.



**IHK
Onlinespecial**



Foto: Fotolia

Mehr Informationen rund um das Thema Logistik finden Sie in unserem Onlinespecial im Internet.

www.stuttgart.ihk.de
Dok.-Nr. 98324

damit tagsüber möglichst keine Beleuchtung benötigt wird. Lila wie auch die Spedition Diehl haben Bewegungsmelder installiert, damit die Mitarbeiter nicht mehr drandenken müssen, das Licht auszuschalten. Bei der Spedition Haller erwärmt eine moderne Wärmepumpenanlage emissionsarm Leitungswasser und Wasser für die Heizung. „Viel erreicht man über das Bewusstsein bei den Leuten“, sagt Müller, der diese anweist, möglichst wenige Ausdrücke zumachen, den Müll zu trennen oder darauf zu achten, dass in der kälteren Jahreszeit die Tore geschlossen werden. „Es ist ein bunter Blumenstrauß aus vielen, vielen kleinen Maßnahmen“, sagt er. Das ist auch das Rezept von Diehl, die nach Emas (siehe Kasten), und Haller, die nach ISO 14001 zertifiziert sind.

Bei dem auf Gefahrgutlogistik spezialisierten Dienstleister LSU Schäberle aus Stuttgart-Weilimdorf entsteht der Strom auf dem Hallendach. Dort hat das Unternehmen

eine Photovoltaikanlage installiert, die jährlich rund 300 000 Kilowattstunden Strom produziert. Das ist so viel wie etwa 100 Zwei-Personen-Haushalte durchschnittlich im Jahr verbrauchen.

Zwar ist die Förderung solcher Anlagen etwas zurückgegangen, doch dafür sind sie in der Anschaffung deutlich günstiger geworden. „Aus unserer Sicht lohnt es sich nach wie vor, Photovoltaik zu installieren“, sagt der LSU-Geschäftsführer Thomas Schäberle.

Dennoch gelte es zu prüfen, welches die beste Art der Stromerzeugung sei. So denke der Logistiker darüber nach, geplante Neubauten auch mit Blockheizkraftwerken auszustatten. „Dann könnten wir tagsüber den Strom aus der Photovoltaikanlage nutzen und nachts den vom Blockheizkraftwerk“, sagt er. Natürlich würde man sich damit ebenso im Sinne der Umwelt engagieren.

Doch auch bei Schäberle heißt das erste Gebot der Stunde, Energieverbrauch zu vermeiden, nicht zuletzt aufgrund der „exorbitanten Kosten, die zurzeit herrschen“. Er ist wie seine Branchenkollegen davon überzeugt, dass wirtschaftliche und Umwelteffekte heute stark Hand in Hand gehen.

Der Chef fährt mit dem Fahrrad von Standort zu Standort

Michael Müller unterdessen tritt selbst als leuchtendes Vorbild in Sachen Ökologie auf. Im Rahmen seiner „Lila-Tour“, zu der er sich in diesem Jahr zum 20. Mal aufmacht, will er alle Standorte des Unternehmens in Europa mit dem Fahrrad besuchen. Knapp 2500 Kilometer legt er so zurück. Bei der Lila-Tour präsentiert jeder Standort seine in diesem Jahr verwirklichten sozialen Projekte. Die stellen einen Teil der Nachhaltigkeitsstrategie des Unternehmens dar, die auf den Säulen Ökonomie, Ökologie und soziales Engagement basiert. „Die Standorte füllen nicht einfach nur einen Spendenscheck aus, sondern kaufen zum Beispiel Farbe und streichen den örtlichen Kindergarten“, erläutert Müller.

Das australische Parlament hingegen plant, CO₂-Zertifikate für jedes getötete Kamel auszugeben, um so dem Klimawandel zu trotzen. Die geschätzten 1,2 Millionen wilden Kamele stoßen im Jahr rund 45 Tonnen Methan aus – ein Gas, das 21-mal schädlicher für das Klima sein soll als Kohlendioxid. ◀