



Grün sind bei der Spedition Wildt nicht nur die Fahrzeugplänen

Wildt (3)

Kleiner Kundenkreis

Wie bei der Spedition Wildt aus Baden-Württemberg „Grüne Logistik“ in die Praxis umgesetzt wird und welche Bedeutung bei den Kunden die Kompensation von Kohlendioxidemissionen hat.



„Sobald etwas mehr kostet, ist die Akzeptanz sehr gering“

ROLF WILDT,
Geschäftsführer Spedition Wildt

Grün lackiert sind sie schon, die Zugmaschinen und Sattelaufleger der Spedition Wildt aus dem baden-württembergischen Ettenheim nördlich von Freiburg. Aber auch innerhalb der Geschäftsphilosophie des mittelständischen Unternehmens hat die „Grüne Logistik“ ihren festen Platz. „Ich stehe auch persönlich dahinter“, so Geschäftsführer Rolf Wildt. Und macht gleichzeitig klar, dass spezielle Angebote der „Grünen Logistik“ derzeit (noch) nur von einem kleinen Kundenkreis verlangt wird: „Sobald etwas mehr kostet, ist die Akzeptanz sehr gering.“ „Grüne Logistik, das ist auch eine Vielzahl kleiner Maßnahmen“, sagt Geschäftsführer Wildt. Ein Ziel bei Wildt: die Kohlendioxid-Vermeidung, es soll also gar nicht zu Schadstoff-Emissionen kommen. Dies geschieht bei der Spedition durch den Einsatz von Tourenplanungs- und Telematiksystemen. So können Leerfahrten vermieden werden. Hinzu kommt ein Fahrertraining, das zu einer kraftstoffsparenden Fahrweise führen soll. Zudem wird mit auf 85 Stundenkilometer gedrosselten LKW gefahren. Außerdem wurde die LKW-Flotte überwiegend auf Fahrzeuge der Schadstoffklasse EEV und Euro 5 umgestellt. In der Waschanlage wird

DIE SPEDITION WILDT



Luftaufnahme des Betriebshofes

Familienbetrieb in dritter Generation

Das Firmengelände der Spedition Wildt umfasst neben dem Bürogebäude eine Lagerhalle mit 600 Quadratmetern, eine große Freilagerfläche, eine LKW-Werkstatt und eine Waschanlage, eine Tankstelle und auch einen Bremsenprüfstand. Für die Spedition fahren 50 Zugfahrzeuge und 80 Auflieger, rund 100 Arbeitsplätze sind damit verbunden. Der Betrieb wird heute in der zweiten und dritten Generation von der Familie Wildt geführt. Begonnen hatte das Unternehmen im Januar 1947 mit einem 3,5-Tonner, der durch einen Holzvergaser angetrieben wurde. Erste Aufträge waren Kohletransporte für die französische Armee. Heute fährt die Firma vor allem für das produzierende Gewerbe und liefert auch nach Frankreich und in die Schweiz. *rst*

Brauchwasser genutzt und die EDV läuft im Stromsparmodus („Green IT“).

Kompensation von CO₂

Das Kernstück der Grünen Logistik bei Wildt ist die Kompensation von CO₂ durch den Kauf von Klimazertifikaten. Die Spedition Wildt arbeitet hier mit der Schweizer Stiftung „Myclimate“ zusammen, die mit dem Geld Klimaschutzprojekte wie Solarcooker in Bolivien oder Windenergieanlagen in der Türkei unterstützt. So werden dort CO₂-Emissionen durch andere Energiequellen vermieden.

Beim speziellen Angebot „Grüne Logistik“ erstellt Wildt dabei für den Kunden mithilfe des Rechenprogramms Map & Guide von PTV routenbezogen die entstandenen Emissionswerte (Schadstoffausstoß des Motors, Verkehrssituation, Steigung der Straßen, Beladung). Zusätzlich zu den normalen Transportkosten kommen dann für eine Komplettladung noch zwei bis fünf Cent pro gefahrenem Kilometer an Kompensationskosten auf den Kunden zu, dafür gibt es ein Zertifikat. Die Kosten der Vorhaltung des grünen Angebotes für die Spedition entstehen, so Geschäftsführer Wildt, neben der Implementierung der Hardware vor allem im Personal-Bereich: zum Beispiel beim Hinterlegen und Dokumentieren der Daten. Dem stehe aber auch ein Nutzen gegenüber. „Ich denke“, sagt Wildt, „das Angebot der grünen Logistik ist schon von Vorteil, es ist ja auch eine Marketingmaßnahme“. Und, so der 47-Jährige weiter: „Das wird mittlerweile ja auch als Standard erwartet.“ Trotzdem sieht die Realität bei dem mittelständischen

Unternehmen bescheidener aus als so manche Prognosen erwarten lassen. Der Anteil der Transporte, die mit Kompensations-Zertifikat gefahren werden, ist noch sehr klein. „Das sind schon sehr spezielle Kunden, die auf dieses Angebot zurückgreifen“, weiß der Geschäftsführer aus seiner Erfahrung.

Vor allem sind dies Kunden, für die der Umweltschutz selbst zum Geschäft gehört. Wie

tern ist nach eigenen Angaben konsequent umweltfreundlich ausgerichtet und das gelte auch für die Transportwege. „Wir sind ein Öko-Betrieb und es kann nicht sein, dass das an der Haustüre aufhört“, so Geschäftsführer Gerold Weber. Deshalb greift er auf die Spedition Wildt zurück: „Ich finde es gut, dass es so ein Angebot gibt“. Bei der Firma aus Achern-Mösbach bei Mannheim fallen mehrmals im Jahr die Transporte der Wasserspeicher für die Solaranlagen an, sie kommen aus dem Schweizer Emmental. Die Speicher haben eine Größe von 800 bis 40.000 Litern, was schon ganz ordentlich ist. Das Wasser speichert die Sonnenenergie und gibt die Wärme an das Heizungssystem wieder ab.

Weber zahlt für Grüne Logistik

Für Geschäftsführer Weber rechnet sich der Mehrpreis für die Grüne Logistik: „Das ist es mir wert und das erwartet auch unsere Kundschaft“. Der Solarbetrieb erwähnt den CO₂-Ausgleich für seine Transportwege in der Werbung und macht seine Kunden darauf aufmerksam. Die ausgestellten Zertifikate für jede Fahrt ins Emmental hängt er sich allerdings nicht an die Wand, das wären zu viele. Dass für die Firma das Nachhaltigkeitsprinzip auch für die Zulieferer gilt, hat auch zur Nominierung für den „Umweltpreis des Landes Baden-Württemberg“ geführt. Doch Geschäftsführer Weber ist sich auch klar, dass Öko-Angebote noch nicht die Mehrheit erreichen: „Das muss noch bekannter werden.“

Rudolf Stumberger, freier Journalist

Anzeige

beispielsweise bei Gerold Weber Solartechnik. Das baden-württembergische Unternehmen baut Solarwärmeanlagen, installiert Sonnenkollektoren auf den Hausdächern und Fotovoltaikanlagen sowie Blockheizkraftwerke der Marke „Dachs“ in den Kellern. Der Betrieb mit seinen 25 Mitarbei-

INTERVIEW

„Es lohnt sich, mit Grüner Logistik anzutreten“

Welchen Stellwert nimmt Grüne Logistik mittlerweile bei den Speditionen ein? Im Gespräch mit Professor **Herbert Sonntag**, Experte für Verkehrslogistik an der Technischen Hochschule Wildau.

Wie hoch ist der Anteil von „Grüner Logistik“ am Güterverkehr auf der Straße in Deutschland?

Herbert Sonntag: Das lässt sich so einfach nicht beziffern. Grüne Logistik ist ja ein weiter Begriff. Im Wesentlichen geht es dabei um die Bilanzierung von Schadstoff-Emissionen, insbesondere der reduzierenden Maßnahmen in der Logistikkette. Aber alle großen Logistikkdienstleister haben mittlerweile eine CO₂-Bilanz in ihren Firmenunterlagen.



Herbert Sonntag

Wie ist die Nachfrage der Kunden nach Grüner Logistik?

Dazu gibt es keine generelle Übersicht. Aber bei Ausschreibungen von Logistikleistungen ist es mittlerweile zunehmend üblich, dass die Bilanzierung der Kohlendioxidemissionen und anderer Schadstoffe eine Voraussetzung dafür ist, dass die Bewerber überhaupt zum Zuge kommen.

Wie gestalten sich die Kosten der Grünen Logistik für die Speditions- und Logistikunternehmen?

Es lässt sich schon für jede einzelne Maßnahme eine Kosten-Nutzen-Rechnung erstellen und dabei zuerst eine Win-win-Situation sowohl für

die Firma als auch für den Umweltschutz in sich verändernden Rahmenbedingungen erreichen. Moderne Motoren sowie mögliche Verlagerungen auf andere Verkehrsträger etwa verbrauchen weniger Sprit und verursachen weniger Emissionen. Das rechnet sich.

Was ist der Nutzen für die Unternehmen in Hinsicht auf die Kunden?

Die Botschaft ist: Es lohnt sich, mit Grüner Logistik anzutreten. Wir haben es hier auch mit einem Wandel der Einstellung zu tun. Nachhaltiges Wirtschaften wird immer mehr als positive Eigenschaft, wenn nicht gar als Voraussetzung einer umweltbewussten Firmenkultur vom Kunden wahrgenommen. *rst*

Sonntag