



Seit 2016 setzt die Spedition Müller einen Lkw ein, der zu 100 Prozent elektrisch angetrieben wird. Es war der erste in Süddeutschland.



Auf dem Firmensitz in Opfenbach hat das Unternehmen aktuell eine PV-Anlage errichtet. Sie soll 218.000 Kilowattstunden im Jahr Ertrag bringen. Fotos: Trautmann fotografie

Wie nachhaltig kann eine Spedition sein?

Die Fahrzeuge der Spedition Max Müller legen im Jahr 4,8 Millionen Kilometer zurück. Wie es der Allgäuer Firma gelungen ist, trotzdem das Thema Nachhaltigkeit voranzubringen. Wie werden Lkw künftig angetrieben?

Von Peter Mittermeier

Opfenbach/Westallgäu Mehr und mehr Unternehmen entdecken das Thema Nachhaltigkeit für sich. Die Spedition Max Müller ist da schon weiter. Durch fast ein Dutzend Maßnahmen spart das Opfenbacher Unternehmen mittlerweile knapp 900 Tonnen CO₂ im Jahr ein. Firmenchef Walter Müller setzt aus Überzeugung auf das Thema, fügt aber hinzu: „Es muss sich am Ende irgendwie rechnen.“

Wie nachhaltig kann ein Unternehmen sein, dessen Fahrzeuge jedes Jahr zigtausende Kilometer in ganz Europa zurücklegen und dabei tonnenweise CO₂ ausstoßen? Die Frage hat sich vor Jahren auch Walter Müller gestellt. „Ich habe vier Kinder und wollte mir nie vorhalten lassen, viel CO₂ in die Luft zu blasen und nichts für die Umwelt zu tun“, erklärt er.

Der Unternehmer, der sich selber als „umweltbewusst, konservativ und liberal“ beschreibt, hat das Thema schon früh aufgegriffen. 2003 hat er beim Bau seines Hauses auf eine Wärmepumpe gesetzt – trotz aller Bedenken, die es damals noch gegen die Technik gab. Übertragen hat er die Idee auf sei-



Walter Müller

ne Firma. Beim Bau des Logistikzentrums 2 in Opfenbach fünf Jahre später setzte er ebenfalls auf Geothermie. Sie versorgt das Gebäude nicht nur mit Energie, sondern kühlt im Sommer die Büroräume – ohne Luftzug, für die Klimaanlage bekannt sind. „Damals hat man uns ausgelacht, heute sind wir froh“, sagt Walter Müller.

Natürlich liegt bei einer Spedition der Fokus auf dem Verkehr – auch, was die Umweltbelastung angeht. Die Lkw des Unternehmens haben im vergangenen Jahr 4,8 Millionen Kilometer zurückgelegt. Das macht einen Dieserverbrauch von 1,2 Millionen Litern und einen CO₂-Ausstoß von 3278 Tonnen. Es wären allerdings noch viel mehr gewesen, wenn das Unternehmen nicht früh gegensteuert hätte.

Ein „Meilenstein“ diesbezüglich ist der Spedition 2010 gelungen. Damals führte sie Fleetboards ein und stellte auf Euro-6-Motoren um. Per Telematik ermittelt das Fleetboard ständig den Verbrauch und hilft dem Fahrer, ihn zu optimieren. Die Spedition belohnt das mit Prämien. Jeder Fahrer kann sich im Halbjahr 800 Euro dazuverdienen, wenn er seinen Lkw spritsparend und damit umweltschonend fährt. Manche

Die Maßnahmen und was sie gebracht haben

- Folgende Maßnahmen hat die Spedition umgesetzt. In Klammern die jährliche Ersparnis des CO₂-Ausstoßes.
- **2008** Erdwärmeheizung im Logistikzentrum 2 in Opfenbach. Einsparung 89 Tonnen CO₂
- **2010** Fleetboard für den ganzen Fuhrpark und Umstellung auf Euro-6-Motoren (Einsparung 412 Tonnen CO₂)
- **2014** Stapler umgerüstet auf Hochfrequenz-Ladegeräte (27 Tonnen CO₂)
- **2016** Erster reiner Elektro-Lkw in Süddeutschland (neun Tonnen CO₂)
- **2017** Reifendruck-Kontrolle (71 Tonnen CO₂)
- **2019** Umstellung der Beleuchtung auf LED im Logistikzentrum 2 in Opfenbach (24 Tonnen CO₂)
- **2021/2023** PV-Anlage am Standort in Tettngang (78 Tonnen CO₂)
- **2021** Erdwärmeheizung Tettngang (67 Tonnen CO₂)
- **2023** PV-Anlage auf dem Logistikzentrum 2 in Opfenbach (91 Tonnen CO₂)

Fahrer machen daraus einen Wettbewerb, erzählt Müller. Das schlägt sich in Zahlen nieder: Der Durchschnittsverbrauch je Lkw ist von 32,5 auf 28 Liter je 100 Kilometer gesunken. Für die Spedition angesichts der hohen Kilometerleistung eine „Rieseneinsparung“ (Müller).

Hybrid-Technik, Elektroantrieb – beides hat Walter Müller getestet. Der Hybrid-Lkw lief vier Jahre lang mit eher bescheidenem Erfolg. Der Elektro-Laster ist seit 2016 im Nahverkehr im Einsatz. Allerdings glaubt der Spediteur nicht an dessen langfristigen Erfolg im Lkw-Verkehr. Stand heute hält Walter Müller die Brennstoffzelle für den Antrieb der Zukunft.

Vorausgesetzt, es handelt sich um grünen Wasserstoff, der mit Hilfe von Sonnen- oder Windenergie erzeugt wird. Ansonsten – das zeigen viele Berechnungen – schadet der Einsatz von Wasserstoff der Umwelt mehr, als er ihr nutzt.

Auch mit Hilfe der Brennstoffzelle will die Spedition bis zum Jahr 2030 im Lkw-Verkehr CO₂-frei unterwegs sein. Für das Thema hat die Spedition auch eine Fachfrau an Bord. Stefanie Müller, Tochter des Firmenchefs, hat ihre ausgezeichnete Bachelorarbeit über „Alternative Antriebsformen“ geschrieben. Sie ist in das Familienunternehmen eingestiegen. Antriebsform und Spritver-

brauch ist das, was jedem beim Thema Spedition und Nachhaltigkeit als Erstes in den Sinn kommt. Allerdings hat das Unternehmen an sehr viel mehr Stellschrauben gedreht. Eine sind die Stapler. 66 Stück setzt die Spedition in den Logistikzentren ein. 2014 hat das Unternehmen sie auf Hochfrequenz-Ladegeräte umgestellt. Das spart gut 27.000 Tonnen CO₂ im Jahr ein. 2019 hat die Spedition die gesamte Beleuchtung im Logistikzentrum 2 auf LED umgestellt, Papier wird an allen Standorten konsequent beidseitig bedruckt und natürlich spielt auch das Thema PV-Anlagen eine Rolle. 2021 und 2023 hat Müller auf den Logistikzentren in Tettngang und Opfenbach neue Anlagen errichten lassen beziehungsweise bestehende erweitert.

Noch einmal zurück zu den Lkw. Seit 2017 lässt Müller den Luftdruck ihrer Reifen zweimal im Jahr messen. Das hat einen Grund: Ist der Druck optimal, verringert sich der Spritverbrauch um vier Prozent. Bei dem Unternehmen sind es im Durchschnitt halb so viel. Aber auch das spart 71 Tonnen CO₂ im Jahr ein und spart dem Unternehmen Geld. Nebenbei sinken die Ausfallzeiten, weil weniger Reifen platzen, und sie laufen auch noch länger. Auch das fällt unter das Thema Nachhaltigkeit.