

Wenn Paketfahrer Sprit sparen

Die Deutsche Post gehört zu den größten Verschmutzern. Vorstandschef Appel möchte grüner sein

Von Caspar Dohmen

Düsseldorf - Der Klimawandel und dessen Bedeutung für Unternehmen beschäftigte Frank Appel schon, als manch anderer Manager es noch für ein Gutmensthema hielt. So wie im Dezember 2007. Postmanager Appel fährt durchs winterliche Moskau zu einem Logistikzentrum an der Peripherie der Stadt. Während der Verkehr immer wieder stockt und Auspuffgase in der Luft liegen, spricht der promovierte Neurobiologe ausführlich über den Kampf gegen die Erderwärmung. Wenig später stolpert sein Vorgesetzter Klaus Zumwinkel über den Steuerskandal und Appel übernimmt im Februar 2008 das Ruder bei dem weltgrößten Logistikkonzern. Seitdem musste er sich um viele Themen kümmern: die Verluste in den USA, den Einbruch des Geschäfts in der Krise, den Zwist mit den Gewerkschaften um längere Arbeitszeiten. Das Thema Klimaschutz verfolgt er gleichwohl beharrlich weiter. Geht es nach dem 56-Jährigen, dann wird die Post bis zum Jahr 2020 den Ausstoß von Kohlendioxid um 30 Prozent senken.

Leute wie Frank Hübner sollen dafür sorgen, dass dies gelingt. Hübner tüfelt bei der Post an einem intelligenten Routensystem für die Boten, welche Sendungen an Firmen und Haushalte ausliefern. Dieser Tage ist er bei dem Pilotprojekt in Berlin unterwegs. Hier testen zwei Kurierfahrer das neue System: Sie fahren mit ihren Transportern in den Stadtteilen Mitte und Prenzlauer Berg Pakete aus – täglich sind es etwa 500 Sendungen, die sie abholen oder verteilen. Jetzt in der Weihnachtszeit sind es häufig

noch mehr. Da jede Sendung von DHL mit einem elektronisch lesbaren Etikett bestückt ist, weiß das Unternehmen bereits in den frühen Morgenstunden eines Tages, wie viele Pakete an einem Tag in den beiden Stadtteilen verteilt werden müssen; entsprechend berechnet der Computer die Route. Während der Fahrt aktualisiert er die zeit- und spritsparendste Route für die Fahrer, sie ändert sich häufig: Gibt es einen Stau, dann lenkt das Navigationssystem den Fahrer um, eventuell werden nun erst einmal andere Aufträge abgearbeitet. Gibt es neue Abholaufträge, stellt das Navigationssystem die Route ebenfalls um. Die Fahrer seien quasi ferngesteuert, sagt Hübner.

Die Post-Mitarbeiter werden über Staus informiert – und ändern sofort ihre Routen.

Die Daten über Verkehrsstörungen in der Hauptstadt erhält der Postrechner vom Informationssystem der Berliner Taxifahrer. Dank des neuen Systems legen die Fahrer heute jeden Tag deutlich weniger Kilometer zurück als früher. „So konnten wir den Ausstoß von Kohlendioxid um ein Zehntel senken“, sagt Hübner. Entwickelt hat der 26-Jährige das System gemeinsam mit Kollegen im Innovationszentrum der Post im rheinischen Troisdorf. „Es ist ein völlig neues Tourenplanungssystem“, sagt er. Partner bei dem Projekt sind das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt, das Institut für Wirtschaftsinformatik, Infoware, Motorola und Qintiq. Bei der Post ist man zu-

frieden und denkt daran, den Einsatz auszuweiten, zunächst auf ganz Berlin, später auf andere Ballungsräumen.

Appel hat auch viele weitere Projekte auf den Weg gebracht, um den Ausstoß von Kohlendioxid zu senken. Bisweilen verbraucht die Post auch schlicht wegen technischem Fortschritt der Flotte weniger Kohlendioxid. So fressen die neuen Flieger weniger Sprit als die alten Maschinen. Manchmal gibt es allerdings auch einen Rückschritt. So hat die Post jüngst wieder einige innerdeutsche Nachtflugverbindungen von Postfliegern aufgenommen, weil es bei dem Transport über die Straße zu Verspätungen gekommen war. Briefe kamen somit später an. Ein schlechterer Service zugunsten des Umweltschutzes, soweit geht der Kampf der Post gegen die Klimaerwärmung dann doch nicht.

Die Post gehört als Transporteur von Waren zu den größten Verschmutzern auf dem Globus. Rund 33 Millionen Tonnen CO₂ hat die Firma nach eigenen Angaben vergangenes Jahr in die Atmosphäre gejaagt – ein Fünftel der Menge entfiel auf die eigene Flotte an Lkws und Flugzeugen, der Rest auf Subunternehmer. Damit ist die Post verantwortlich für etwa 0,1 Prozent des weltweiten Ausstoßes, der auf etwa 30 Milliarden Tonnen geschätzt wird. Beim nächsten Wirtschaftsaufschwung dürfte die Umweltbelastung wieder steigen. Steigt das weltweite Bruttoinlandsprodukt um ein Prozent, dann steigt die transportierte Warenmenge etwa um drei Prozent und damit entsprechend der Dreck, den Flieger, Lkw, Bahnen und Schiffe verursachen.

Engagement für den Klimaschutz ist für Appel aber keineswegs ein altruistisches Verhalten eines Unternehmens. Es geht ihm auch schlicht darum, die Kosten zu senken – bei dem intelligenten Navigationssystem für Kurierfahrer sind es zehn bis fünfzehn Prozent. Zudem will Appel mit dem Thema Nachhaltigkeit qualifizierte Nachwuchskräfte locken. Für junge Menschen sei ein nachhaltiger Kurs heute ein wichtiges Entscheidungskriterium bei der Wahl ihres Arbeitgebers, denkt er. Entsprechend zufrieden dürfe er gewesen sein, als er kürzlich einen Nachhaltigkeitspreis bekam.

Globale Fortschritte müssen jedoch die Politiker ermöglichen, da gibt sich Appel keinen Illusionen hin. Grundsätzlich hielte er es für richtig, wenn überall auf der Welt der Ausstoß von Kohlendioxid mit Kosten belastet würde. Dies ist in seinen Augen der Königsweg. In diesem Zusammenhang verweist Appel gerne auf den Rhein. „Der ist eben heute sauber, weil es staatliche Regeln und einen Preis für Abwasser gibt“.



Lastwagen der Post-Tochter DHL im Stau: Rund 33 Millionen Tonnen CO₂ hat der Konzern im vergangenen Jahr in die Atmosphäre geblasen. Foto: Action Press