

Zukunftsfähig wirtschaften

Emissionsfrei in die Gewinnzone

Ein Autozulieferer im Ermstal beweist, dass sich Ökologie und Ökonomie nicht ausschließen

Eigentlich müsste ganz vorn in einem aktuellen Nachschlagewerk zu betrieblicher Nachhaltigkeit diese Firma stehen: LeaseRad. Denn wo sonst tritt das aus der Forstwirtschaft hergeleitete Prinzip der Nachhaltigkeit in so reiner Form auf wie bei diesem Freiburger Jungunternehmen? Geschäftsführer Ulrich Prediger ist sich sicher, der erste zu sein, der seit 2008 das Leasingmodell von Autos auf Fahrräder zu übertragen versucht.

Als Kunden für die Fahrrad-Flotte peilt das Freiburger Team vornehmlich Unternehmen, Kommunen, Behörden und auch Hotels an. Seit März stehen für Angestellte der Unicredit (ehedem Hypovereinsbank) in München 15 Stadtfahrräder bereit, und städtische Ämter in Stuttgart nutzen das Leasingangebot eingedenk der Öko-Losung: „Jeder radelnde Mitarbeiter spart bei täglich zehn Kilometer Anfahrtsweg rund eine Tonne CO₂-Emissionen pro Jahr.“ Freilich haben weder die Auszeichnung mit dem „Utopia Award“ noch Konzessionen an die Bequemlichkeit wie Elektro-Bikes und Pedelecs (E-Motor plus Beinarbeit) das Geschäftsmodell Fahrrad-Leasing bislang zu beschleunigen vermocht.

Den innovativen Charakter von Predigers Geschäftsidee würde gewiss auch das Statistische Landesamt in Stuttgart testieren. Allerdings hat die Behörde mehr den geballten Mittelstand im Fahrzeug- und Maschinenbau gemeint, als sie dieser Tage mal wieder eine stolze Herbstbilanz vorlegte: Südwestdeutschland, so das Ergebnis der Untersuchung, führt den europaweiten Innovationsindex an. „Ausschlaggebend für die Spitzenposition Baden-Württembergs sind vor allem die hohe Bedeutung forschungsintensiver Industriezweige und der große Erfinderreichtum.“

Sucht man im Land der Schaffer und Tüftler nach Beispielen für solchen ökonomischen Erfolg, empfiehlt sich ein Abstecher von Reutlingen über Metzingen (Hugo Boss) ins Ermstal. Das ist zwar, abgesehen vom Trauf der Schwäbischen Alb, nicht mehr beschaulich, sondern ziemlich zugebaut; dafür aber kann man bei der ElringKlinger AG in Dettingen/Erms fast bis auf den Grund des gewerblichen Quells nachhaltigen Wachstums blicken. Der Name des auf Zylinderkopf- und Spezialdichtungen sowie Abschirmteile für Motor, Getriebe und Abgasanlagen spezialisierten Autozulieferers hat einen guten Klang in Württemberg, wozu natürlich auch die Verflechtung mit der Familie des Stuttgarter Unternehmers und christlichen Wohltäters Paul Lechler (1849 bis 1925) beiträgt. Im weltweiten operativen Geschäft jedoch zählen technische Kompetenz, Flexibilität und Internationalität.

„Die Zulieferer, die nicht global aufgestellt sind, werden keine Überlebenschancen

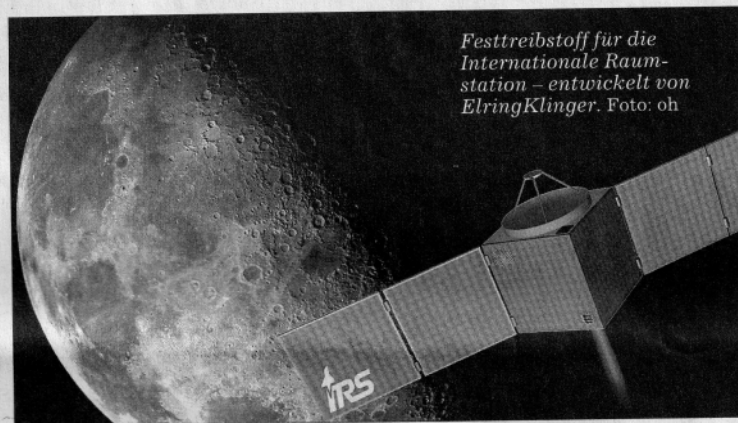
haben“, sagt der Vorstandsvorsitzende Stefan Wolf, 49. Die ElringKlinger AG mit annähernd 4800 Beschäftigten hat außer ihren deutschen Töchtern 24 Gesellschaften im Ausland. Der Firmenchef besucht sie alle rund um den Globus mindestens einmal im Jahr, manche zweimal, um ihnen „das Gefühl zu geben, sie sind uns wichtig“. Das hätte dem alten Paul Lechler sicher gefallen.

Leichte Autos verbrauchen weniger Energie: Neue Materialien ermöglichen dies

Wie nahezu sämtliche Automobilhersteller gehört auch General Motors zu den Kunden von ElringKlinger. Ob man im Ermstal vom Paukenschlag GMs an der Börse berührt ist? Wolf muss nicht lange überlegen: „Es berührt mich – und zwar mit Freude.“ GM ist nicht irgendein Kunde, sondern der zweitgrößte. Nach den jüngsten Einbrüchen fahren die US-Autobauer die Zahl der Neuwagen im laufenden Jahr von neun auf 13 Millionen hoch. „Diese Dynamik hat mich überrascht“, sagt Wolf. Ein noch stärkeres Wachstum beobachtet er lediglich in China, wo ElringKlinger seine Fertigungskapazitäten entsprechend erweitert.

Ein anderes Ergebnis zukunftsweiser Forschungs- und Entwicklungsarbeit ist die Lithium-Ionen-Batterie, die im Vergleich zu herkömmlichen Bleisäure- und Nickelbatterien leichter, kompakter und langlebiger ist. Autos leichter machen, „Lösungen anbieten, die unseren Kunden einen niedrigeren Treibstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß erlauben“ – das versteht Stefan Wolf unter Nachhaltigkeit. Weil er – bei aller Sympathie für Hybrid- und Elektrofahrzeuge – vorderhand mit der Dominanz des Verbrennungsmotors rechnet, hält er es geradezu für eine soziale Verpflichtung, Erdölreserven zu schonen für nachfolgende Generationen.

Im Bemühen, Autos leichter zu machen, spielen der Ersatz von Metall durch hitzebeständige Kunststoffteile und damit die Kunststofftechnik eine große Rolle. Kürzlich hat sich der Vorstandschef im örtlichen Gemeinderat ein Plazet zum Neubau einer riesigen Halle für die Kunststoffproduktion geholt: 186 Meter lang, 18 Meter hoch – das größte Bauwerk in Dettingen für 120 Arbeitsplätze. Kein Gedanke an Abwanderung in Niedriglohnländer. ElringKlinger ist ein hochkapitalintensives Unternehmen. In Blickrichtung Bad Urach zeichnen sich bereits Rohbau-Konturen eines Hochregallagers ab. „Wir investie-



Mit CO₂-Reduktion wachsen: So lautet die Devise der Dettinger Erstausrüster. Vermutlich werden schon bald auch Truck-Fahrer in den USA von der „heißen Brennstoffzelle“ profitieren, die ElringKlinger mit zwei Partnern entwickelt hat. Bei Betriebstemperaturen von ungefähr 800 Grad Celsius können Diesel, Erdgas oder Bioethanol weitgehend emissionsfrei in elektrische Energie umgewandelt werden: Damit kann während der Schlafpausen die Fahrerkabine beheizt werden – bei abgestelltem Motor.

ren hier“, bekräftigt Stefan Wolf; nämlich circa 30 der für kommendes Jahr geplanten 100 Millionen Euro Gesamtinvestitionen.

In Freiburg, bei LeaseRad, sind die Erwartungen bescheidener. Obwohl man das Delite hybrid 500 HS im Portfolio hat, mit dem „elektronunterstütztes Radfahren eine neue Dimension“ erreiche, wäre Prediger schon froh, „wenn wir nächstes Jahr den Point-even-Break schaffen“ – und erstmals in die Gewinnzone rollen.

Wulf Reimer