

Wie Nachhaltigkeit vergleichbar wird

Eigene Benchmarks führen zu mehr Vergleichbarkeit in der Logistik

Nachhaltigkeit gewinnt nicht nur in der Chemie- und Pharmabranche an Bedeutung, sondern auch in der zugehörigen Logistikbranche. Eine Vielzahl an neuen Regularien verschiebt das Thema von einem „Kann“ zu einem „Muss“: Durch die kürzliche Einführung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes auf deutscher (LkSG) und europäischer Ebene (CS3D) werden Unternehmen für soziale und Umweltrechte entlang ihrer Wertschöpfungskette stärker zur Verantwortung gezogen. Zudem verpflichtet die EU-Richtlinie „Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)“ Unternehmen dazu, eine detaillierte Berichterstattung über ihre Nachhaltigkeit abzugeben, in ähnlichem Umfang wie bei der finanziellen Berichterstattung. Die neu geschaffene Transparenz soll dazu dienen, Geschäftspraktiken langfristig nachhaltiger zu gestalten und die Umweltstandards auszubauen – auch in der Logistik.



Lucas Bolten,
Camelot Management
Consultants



Sören Hörnicke,
Camelot Management
Consultants

Trotz all dieser gesetzlichen Maßnahmen sind viele Angaben von Logistikern schwer vergleichbar und somit anfällig für Greenwashing, insbesondere im Ausschreibungsverfahren. Unternehmen müssen eigene Kompetenzen für Nachhaltigkeitsbenchmarking in Ausschreibungen entwickeln, um die Nachhaltigkeit von Transportlogistiklösungen richtig und untereinander vergleichbar bewerten zu können. Mit einem eigenen Benchmarking-Modell und einem funktionsübergreifenden Team können sie Daten so abbilden, dass sie sinnvoll zu nutzen und vergleichbar sind, um wirklich nachhaltige Entscheidungen basierend auf relevanten Kriterien zu treffen. Jetzt

ist der Zeitpunkt, um mit dem Aufbau eigener Kompetenzen für einen Nachhaltigkeitsvergleich im Rahmen von Logistikdienstleistungen zu beginnen.

Maßnahmen zur Senkung von Emissionen liegen in der Hand der Dienstleister

Entlang der Wertschöpfungskette in der Logistik gibt es diverse Treiber von Emissionen und ebenso Maßnahmen, um diese zu reduzieren. So können beim Lkw-Transport auf der Straße alternative, biobasierte Kraftstoffe zum Einsatz kommen. Aber auch Routen und die Fahrzeugauslastung lassen sich durch Software optimieren, um, auch im Sinne der

Wirtschaftlichkeit, Leerfahrten und Teilauslastungen zu minimieren. Diese Maßnahmen sind jedoch je nach Logistikkette unterschiedlich effizient.

Bereits beim Design der Verpackung und beim Palettisieren sind Platzoptimierungen auf der Palette möglich. Darüber hinaus kann durch doppelte Palettenbeladung pro Lkw (zwei Ladeböden) und durch Stapeln im Lager der verfügbare Platz optimal ausgenutzt werden. Auch der Einsatz von recycelten und recyclingfähigen Packmaterialien senkt die CO₂-Äquivalent-Emissionen schon beim Packen.

Erste Logistikdienstleister steigen bereits auf Elektro-Lkw um. Dies könnte ein weiterer Hebel in der Zukunft werden. Der Wechsel von Luft- auf Seefracht oder auf den

intermodularen Verkehr mit Fokus auf die Schiene gehört aktuell zu den effektivsten Maßnahmen, um Emissionen effizient zu senken. Die Nutzung von erneuerbaren Energien wie Wind, Solar und Wasser für den Bedarf in Lagerhäusern und Distributionszentren hilft dabei, die CO₂-Emissionen in diesem Bereich zu senken.

Meist liegen diese Maßnahmen aber nicht in der Hand der Auftraggeber, sondern in der Hand der Logistikdienstleister. Daher ist es umso wichtiger, dass Auftraggeber bei der Ausschreibung und Auswahl ihrer Logistikdienstleister Nachhaltigkeit berücksichtigen und dies entsprechend steuern. Ist dies nicht der Fall, so kaufen sie sich hohe „Scope 3“-Emissionen und intransparente Nachhaltigkeitsrisiken ein, welche

von der Finanzbranche und Kunden kritisch betrachtet werden.

Eigenes Nachhaltigkeitsbenchmarking sichert Vergleichbarkeit

Bereits bei der Auswahl der Logistikdienstleister sollten Kriterien zu Nachhaltigkeit mit einbezogen werden. Allerdings sind die Angaben der Logistikdienstleister oft nicht vergleichbar. Der Trend in der Branche geht sichtbar in Richtung Nachhaltigkeit und die großen Bemühungen für eine nachhaltige Wende sind sehr positiv zu vermerken. Inwiefern sich jeder einzelne Dienstleister daran beteiligt, bleibt jedoch oft intransparent. Es ergeben sich zwei Probleme: Erstens basiert die Berechnung des Umweltfußabdrucks je Logistikanbieter auf unterschied-

lichen Modellierungen, bspw. für die Treibhausgasemissionen. Zweitens haben die Logistikdienstleister natürlicherweise nur Angaben über ihre gesamten ökonomischen Aktivitäten vorliegen, jedoch nicht für die spezifischen angefragten Services, insbesondere die ausgeschriebenen Routen.

Unternehmen und auch Prüfungsdienstleister, die auf Ökobilanzen (Life Cycle Assessments) spezialisiert sind, verwenden unterschiedliche Annahmen und Faktoren, um den ökologischen Fußabdruck zu modellieren, z.B. die Treibhausgasemissionen einer bestimmten Logistikdienstleistung. Keines dieser Modelle ist per se falsch, aber es fehlt ihnen an Vergleichbarkeit. Die Logistikdienstleister können bei der Auswahl der Berechnungsmethodik auf verschiedene Protokolle und Systemgrenzen zurückgreifen. Diese Darstellungen basieren wieder auf eigenen Modellen, Referenzzeiträumen/-Jahren und Bilanzierungen, welche wiederum nicht mit dem Bericht eines anderen Anbieters vergleichbar sind. Zwar gibt es hier Bilanzierungs- und Vorgehensnormen und -standards wie das GHG Protocol, den ISO 14064 Standard oder die europäische Norm EN 16258 für Güter- und Personenverkehr. Aber selbst bei Anwendung dieser Standards wird oft auf unterschiedliche Emissionsfaktoren zurückgegriffen, welche wiederum aus unterschiedlichen Quellen kommen können und oft nur schwer vergleichbar sind.

Fortsetzung auf Seite 26 ▶

LOXXESS

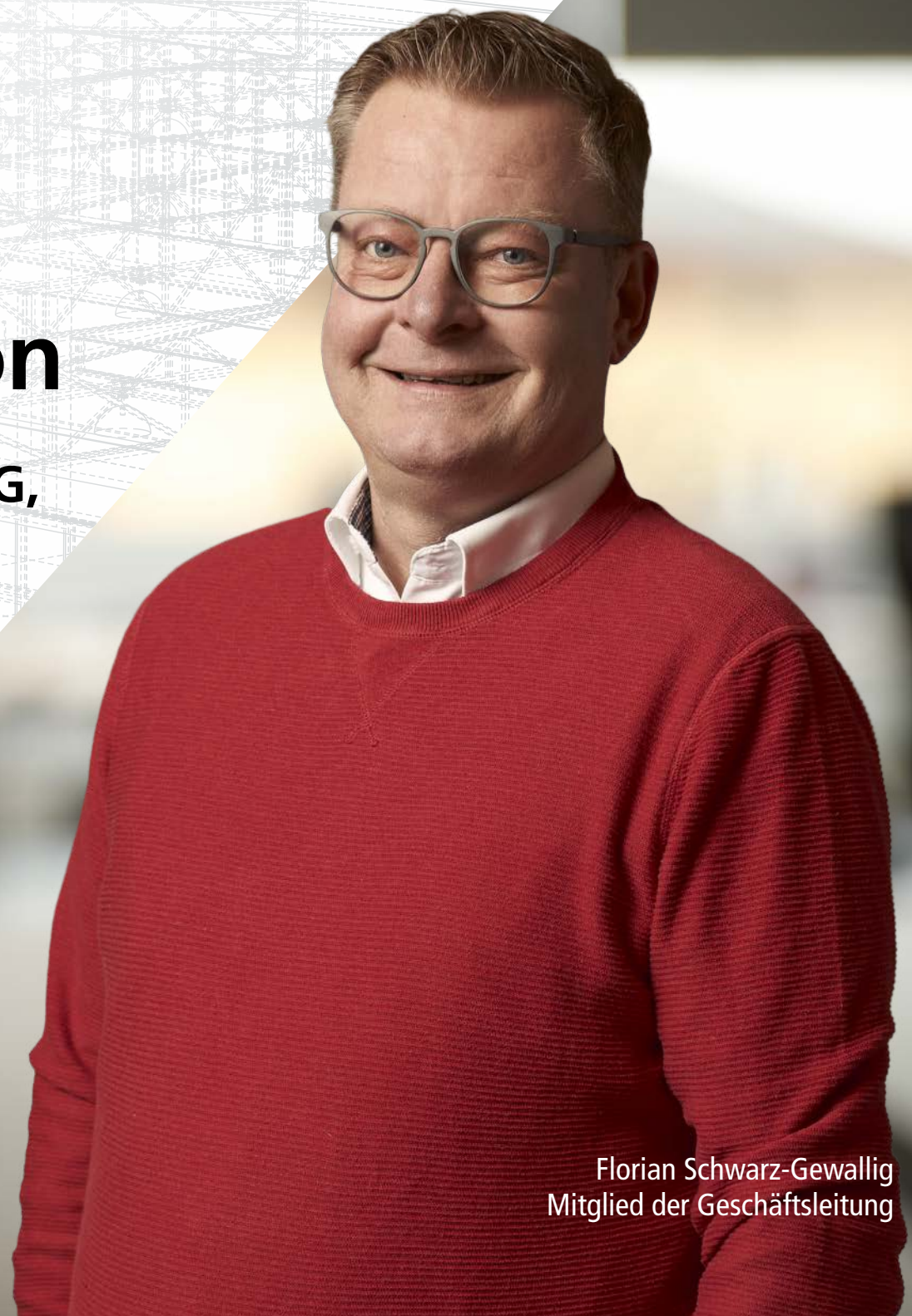
Chemie-Logistik: Sicherheit & Innovation

WGK, TRGS510, GHS, SEVESO, AEO, IMDG,
IATA, GGVSEB (ADR)

Leben wir – Können wir – Dürfen wir



www.loxxess.com



Florian Schwarz-Gewallig
Mitglied der Geschäftsleitung

Kundenorientierung durch Prozessautomatisierung

Modernes Gefahrstofflager im Industriepark Höchst führend bei Sicherheit, Effizienz und Flexibilität

Moderne Logistiklösungen sind durch Prozessautomatisierung und einen starken Fokus auf Kundenbedürfnisse geprägt. Als Experte im Bereich Gefahrstofflagerung bietet Infraser Logistics (ISL) ein hochflexibles System, das sich durch Effizienz und höchste Sicherheit auszeichnet. Mit innovativen Tools und Methoden optimiert das Unternehmen seine Prozesse und digitalisiert seine Lagerverwaltung – eng an den Bedürfnissen seiner Kunden orientiert.

Die Tochtergesellschaft von Infraser Höchst, Standortbetreiber des 4,6 km² großen Industrieparks Höchst, hat vor einem Jahr mit der Einführung und dem Rollout eines neuen Lagerverwaltungssystems auf Basis von S4-Hana mit einem Schwerpunkt auf Extended Warehouse Management (EWM) begonnen. Dieses zukunftsweisende System ermöglicht eine nahtlose Integration und Automatisierung von Lagerprozessen.

Modernes Lagerverwaltungssystem

Definierte, standardisierte Prozesse sind die Basis für den Automatisierungsprozess. Das System bildet den Lagerprozesse von ISL vollständig ab, integriert und koordiniert so alle Lageraktivitäten, von der Wareneingangskontrolle bis zur Auslagerung. Es sucht je nach Stoffkategorie den besten Lagerplatz und steuert den Einsatz der Stapler nach Dringlichkeit und möglichst kurzen Wegen. Ausschließlich geprüfte, saubere und unbeschädigte Waren werden eingelagert. Dies sorgt für eine effiziente Nutzung des Lagerraums und besonders schnelle Abläufe.

Die mobile Erfassung und fehlerfreie Steuerung der Warenströme gewährleisten eine effizient koordinierte Handhabung, selbst bei speziellen Anforderungen wie Gefahrstoffen, Pharma- und Kühllagerung. Wegeoptimierung und Kontrollen tragen zur

verbesserten Durchlaufgeschwindigkeit bei, ohne die hohen Sicherheitsstandards zu vernachlässigen. Indem Barcodes und RFID-Tags gescannt statt manuell eingetragen werden, wird die Genauigkeit der Daten erheblich verbessert. Die verwendeten Tablets sind vielseitig einsetzbar und können in verschiedenen Bereichen, einschließlich Gefahrstofflagern, Kühllagern und manuellen Lagern, verwendet werden.

Kundenfreundlichkeit neu gedacht

Eine besondere Stärke, die mit dem neuen System einhergeht, ist die Transparenz für die Kunden. Durch Tracking und Tracing auf Palettenebene wird jede Bewegung vom Wareneingang bis zur Verladung gescannt und dokumentiert. Als weiterer Meilenstein der Kundenorientierung wird aktuell das ISL-Portal erstellt, das den Kunden Echtzeit-Online-Informationen über Lagerbestände und Lagerorte liefert. Alle Kunden haben so eine einheitliche Sicht auf ihre Lagerbestände in allen Lagern, was ihnen eine präzise Produktions- und Vertriebsplanung ermöglicht. Vor allem die schnelle Kommunikation durch die neue Datenbank und die Lagerbestandsverwaltung (ERP light) für Kleinkunden sind wegweisend in Sachen Kundenzufriedenheit.

Mit einer Investition von rund 35 Mio. EUR hat Infraser Höchst



Außenansicht des Gefahrstofflagers im Industriepark Höchst.

ein neues Gefahrstofflager im Industriepark Höchst errichtet, das 2022 in Betrieb genommen wurde und von ISL betrieben wird. Auf einer Fläche von 16.500 m² bietet das Gebäude 21.500 Palettenplätze, unterteilt in neun Abschnitte für verschiedene Lagerklassen. Speziell für anspruchsvolle Chemie-, Pharma- und Health-Care-Produkte wird die temperaturgeführte Lagerung im Bereich von 2°C bis 8°C und 15°C bis 25°C angeboten.

Das verwendete Gefahrstoffverwaltungssystem berücksichtigt neben Temperaturkategorien auch Parameter wie H-Sätze, Störfallverordnung, Wannenprüfung, Toxizität und oxidierende Eigenschaften. Unterschiedliche Lagerklassen können auch unter Einhaltung der Zusammenlagerungsverbote im selben Gebäude gelagert werden, während Warenströme für Pharma und Chemie vollständig getrennt bleiben.

Starke Infrastruktur am Standort

Das eigens entwickelte Dangerous Goods Management-Modul (DGM) innerhalb des digitalen Lagersystems berücksichtigt zahlreiche Auflagen und Richtlinien für die Lagerung von Gefahrstoffen automatisch. Es überprüft die Einlagerung gemäß Genehmigungen und Gesetzeslagen und führt die Staplerfahrer im Anschluss direkt zu den optimalen Lagerplätzen.

Bei der Lagerung von Gefahrstoffen steht Sicherheit an erster Stelle. Gefahrenminimierung und -prävention waren deshalb von Anfang an elementar für die Planung des neuen Gefahrstofflagers. Die Lagerräume sind mit einer mehrstufigen Branderkennung ausgestattet, die Feuer und Rauch unabhängig voneinander sofort registriert. Eine ausgeklügelte Löschtechnik ermöglicht das schnelle Löschen von Bränden. Die untere Explosionsgrenze wird zudem konti-

nuierlich durch dauerhafte Luftüberprüfung im Lager überwacht.

Darüber hinaus profitiert das Gefahrstofflager von der umfangreichen Sicherheitsinfrastruktur im Industriepark Höchst, einschließlich zweier speziell ausgestatteter Werkfeuerwehren, eine davon in direkter Nachbarschaft zum Lager. Diese starke Vernetzung bietet ISL-Kunden den verlässlichen Rundum-Service, den sie benötigen, um sich auf ihr Kerngeschäft konzentrieren zu können.

Automatisierte und papierarme Prozesse

Die Prozesse im Gefahrstofflager sind hochautomatisiert und papierarm. So sind etwa Sicherheitsdatenblätter immer im System verfügbar – bis hin zur Umfüllkabine – was den Papierverbrauch erheblich reduziert.

Trotz neuer technischer Lösungen stehen Nutzerfreundlichkeit und einfache Bedienbarkeit für die Mitarbeitenden im Vordergrund:

Die Benutzeroberfläche der Tablets ist intuitiv gestaltet und leitet schrittweise durch die Prozesse. Alle Arbeitsschritte werden direkt vor Ort mit Scannern erfasst. Auch Handschuhscanner, die ein „Hands-free“-Arbeiten ermöglichen, werden bereits erprobt. Kundenaufträge werden über Schnittstellen in das ISL-System eingesteuert und effizient verarbeitet.

Zentrale Versorgung für Kunden

Mit mehreren Lagern im Industriepark Höchst und weiteren Standorten in Deutschland bietet ISL eine zentrale Versorgung mitten in Europa. Ein aktuelles Beispiel für die Effizienz ist ein Schweizer Pharmaunternehmen, das zwölf unterschiedliche Lagerbereiche in Europa aufgelöst und bei ISL zentralisiert hat.

■ www.infraser-logistics.com

Wie Nachhaltigkeit vergleichbar wird

◀ Fortsetzung von Seite 25

Vergleicht man die Daten zu Treibhausgasemissionen für Lkw-Transporte vom niederländischen Ministerium of Economic Affairs and Climate (EZK) und vom deutschen Umweltbundesamt (Grafik 1), fällt Folgendes auf: Die Emissionsfaktoren aus beiden Quellen sind in den gleichen Größenordnungen, allerdings unterscheiden sie die Schritte der Aktivitäten und die Zuordnung. Das führt in der Berechnung zu Unterschieden. Daher sind dann alle darauf basierenden Angaben von Logistikdienstleistern in sich vollkommen valide, allerdings eben nicht zu 100% vergleichbar. So mangelt es den präsentierten Informationen an Vergleichbarkeit und das Unternehmen, welches die Logistikdienstleistung einkauft, ist besonders anfällig für fehlende Vergleichbarkeit oder gar Greenwashing, d.h. für die Nut-

zung der auf den ersten Blick am besten klingenden Zahlen.

Nachhaltigkeitsberichte von Logistikdienstleistern zeigen übergreifend den ökologischen Fußabdruck ihrer gesamten ökonomischen Aktivitäten auf. Es findet sich darin keine direkte Aussage über den verursachten Umweltfußabdruck der konkreten, angebotenen logistischen Dienstleistung. Diese Informationen zur genauen Spezifizierung des Fußabdrucks müssen im Rahmen einer Ausschreibung gesondert abgefragt werden. Sie beziehen sich auf spezifische Routen (Lanes), Volumina, das Gewicht/Volumengewicht der Fracht, auf Transportmittel sowie auf Auslastungs- und Leerfahrtenanteile.

Logistikdienstleister sind vermehrt bereit, diese Informationen über ihren ökologischen Fußabdruck und über ihre Aktivitäten zur Verringerung der Umweltauswirkungen bereitzustellen. Um diese Informatio-

nen verschiedener Logistikdienstleister im Hinblick auf Nachhaltigkeit tatsächlich vergleichen zu können, müssen die auftraggebenden Unternehmen eigene Kompetenzen aufbauen. Der Weg dorthin könnte über die folgenden drei Schritte führen:

- Abfrage der erforderlichen Daten bei Logistikdienstleistern
- Modellierung eines eigenen Nachhaltigkeitsbenchmarks, um vergleichbare Ergebnisse zu erhalten
- Verwendung des Nachhaltigkeitsbenchmarks in der Bewertung, um sich für einen Anbieter zu entscheiden, neben anderen wichtigen Faktoren wie Dienstleistungsniveau, Kosten usw.

Die Fähigkeit, eigene Nachhaltigkeitsbenchmarks zu erstellen, lässt sich innerhalb eines Unternehmens durch ein spezielles funktionsübergreifendes Team, bestehend aus ESG- und Logistik-Mitarbeitern mit technischem

Hintergrund, aufbauen. Die Lösung kann in einem Tool implementiert werden, das von einer einfachen Tabelle bis hin zu anspruchsvollen eigenen Softwareentwicklungen reicht. In ähnlicher Weise gibt es bereits Software Tools auf dem Markt: Entweder als Browser oder als dedizierte Anwendungen. Um sie zu nutzen, muss jedoch zuvor ein klares Verständnis innerhalb der Organisation aufgebaut werden. Ansonsten bleibt die Modellierung eine Blackbox. Daher sollten Unternehmen jetzt damit beginnen, die Fähigkeit für vergleichbare Nachhaltigkeitsbenchmarks aufzubauen.

Zusammenfassung

Die Auswahl von Logistikdienstleistern sollte unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien erfolgen. Oftmals sind die Angaben der Dienstleister jedoch nicht direkt vergleichbar, was die Gefahr von Greenwashing er-

höht. Daher ist es für Unternehmen unerlässlich, eigene Kompetenzen zu entwickeln, um die Nachhaltigkeit der verschiedenen Logistiklösungen effektiv vergleichen zu können. Dies kann durch die Abfrage spezifischer Daten, die Modellierung eines eigenen Nachhaltigkeitsbenchmarks und die Verwendung dieses Benchmarks bei der Entscheidungsfindung erreicht werden. Der Aufbau dieser Fähigkeit sollte funktionsübergreifend erfolgen und kann durch einfache Tools wie Excel oder spezialisierte Software unterstützt werden.

Lucas Bolten, Logistics Strategy Expert, und Sören Hörnicke, Sustainable Operations Expert, Camelot Management Consultants AG, Köln

- lbol@camelot-mc.com
- soho@camelot-mc.com
- www.camelot-mc.com

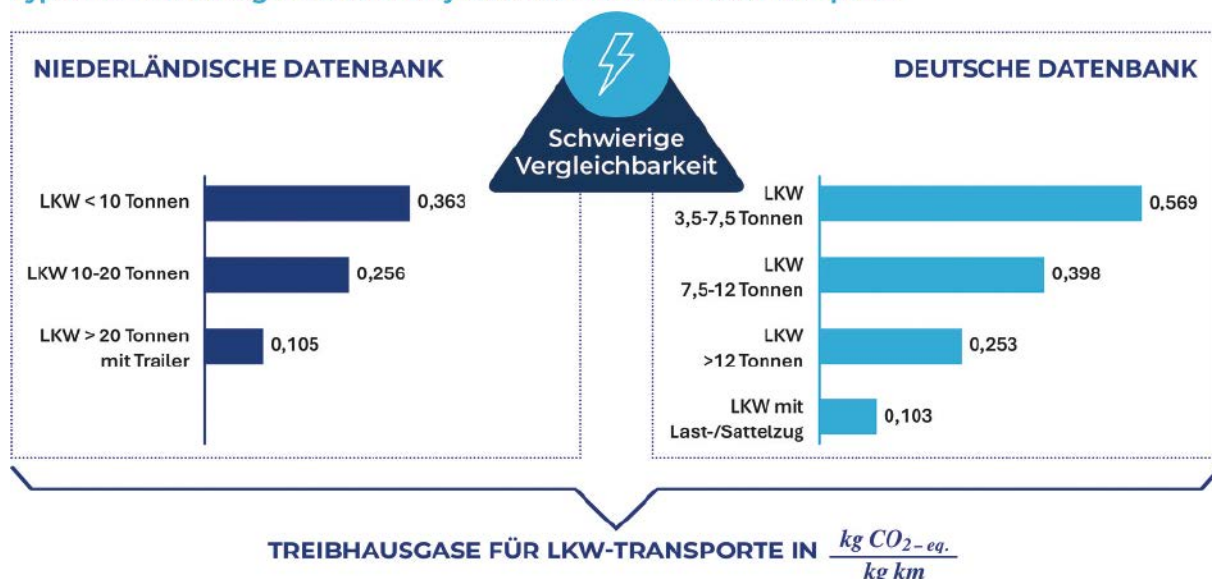
ZU DEN PERSONEN

Sören Hörnicke hat sich auf die Chemie- und Pharmabranche mit Schwerpunkt Supply Chain Management spezialisiert. Der Verfahrenstechniker bearbeitet Themen wie strategisches Supply Chain Design, Prozesstransformationen und ganzheitliche Betriebsmodelle. Bei Camelot Management Consultants treibt er zusätzlich das Thema Nachhaltigkeit entlang der Lieferketten voran und entwickelt mit Kunden zukunftsorientierte Lösungen.

Lucas Bolten studierte Betriebswirtschaft mit dem Schwerpunkt Logistik und E-Business. Als Berater bei Camelot Management Consultants bearbeitet er hauptsächlich Projekte im Bereich der Pharma- und Chemiebranche mit den Schwerpunkten Logistik-Strategie, Netzwerkdesign und Prozessmanagement.

Grafik 1: Daten zu Treibhausgasemissionen für Lkw-Transporte vom niederländischen Ministerium EZK und dem deutschen Umweltbundesamt

Typische Treibhausgasemissionen je 100 Kilometer für LKW-Transporte



Grafik 2: Typische Maßnahmen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen in der Logistik

Abfrage der Kennzahlen in einer Ausschreibung

