

Supply Chains und Güterverkehr im Wandel

Die Herausforderungen und Chancen der Dekarbonisierung von Transportketten

Wie steht es um die Nachhaltigkeit in der Logistik? Kommen wir mit der Dekarbonisierung voran? Welche „Best Practices“ gibt es? Antworten lieferte die „BVL Supply Chain CX“ in Berlin. Als Nachfolge-Event des Deutschen Logistik-Kongresses fand der Branchentreff der Logistiker an neuem Ort im Estrel Berlin statt – und zwar mit völlig neuem Konzept. Mehr als 2.600 Teilnehmende und über 220 Speaker auf acht Bühnen sowie eine neue Expo-Area boten diverse Netzwerkmöglichkeiten. CHEManager besuchte zwei der Fachsessions zum Thema Nachhaltigkeit.

Im Slot „Güterverkehr im Wandel“ beleuchteten Referenten von Shell, Hellmann Worldwide Logistics und Schäffler die Herausforderungen und Chancen der Dekarbonisierung von Transportketten. In der Session „Supply Chains im Wandel“ präsentierten Vertreter von VW, Bosch, Tchibo und Duvenbeck ihre Lösungsansätze.

Güterverkehr im Wandel

Stefan Doch, Geschäftsführer von ITCL, moderierte das Panel „Güterverkehr im Wandel“. Er informierte zum Stand und den Herausforderungen der Dekarbonisierung – unterstützt von Fachreferenten, die die verschiedenen Transport-Modi beleuchteten.

Jens Müller-Belau, Geschäftsführer Energiewende Deutschland bei Shell, stellte zunächst die verfügbaren alternativen Kraftstoffe und Antriebs-systeme vor. Mit Renewable Diesel, Elektroantrieb, LNG und Hydrogen Refueling hat sich Shell breit aufgestellt für die Antriebswende. Müller-Belau appellierte angesichts der weitgehend ausgesetzten Förderprogramme an die Politik, die strukturellen Veränderungen weiter voranzutreiben. Er bezog sich dabei auf Instrumente wie CO₂-Maut und Energiesteuer. Der Shell-Referent sprach von „guten Signalen für Kunden, die



Bruno Lukas,
Green Logistics Enabler

nach vorne gehen wollen“. Er gab jedoch zu bedenken, dass „es Zeit braucht, Infrastrukturen auszubauen“ und die ganzheitliche Transformation noch sehr anspruchsvoll sei.

Stefan Borggreve, Chief Digital Officer und Vorstandsmitglied von Hellmann Worldwide Logistics, präsentierte die Nachhaltigkeitsstrategie des global operierenden Logistikdienstleisters. Er betonte, dass die Transparenz der Ketten ganz entscheidend sei, denn: „Was ich nicht messen kann, kann ich nicht bewegen“. Borggreve erläuterte die klare Priorisierung der Carbon-Footprint-Maßnahmen gemäß dem „Sustainable Approach“ von Hellmann: erstens Messung der Emissionen, zweitens Vermeidung und Optimierung, drittens Reduktion der Emissionen und viertens Kompensation. Die verschiedenen Transport-Modi bieten seiner Meinung nach unterschiedliche Optimierungspotenziale in Bezug auf die Treibhausgas-Reduktion. Was Diesel-Alternativen betrifft, gebe es bei Lkw-Transporten mit Bio-LNG, Elektroantrieb und



HVO mehrere Möglichkeiten, heute schon effektiv Emissionen zu senken, während er bei der Bahn die Elektrifizierung als zentrale Maßnahme sieht. Im Seeverkehr und in der Luftfracht stünden alternative Kraftstoffe im Fokus, etwa SAF im Aircargo-Segment. Bei der Bündelung von Frachten sieht Borggreve ein großes Potenzial, bspw. von Teilladungen zu Vollcontainern im internationalen Güterverkehr: „Das ist derzeit der größte Hebel, denn dafür brauche ich keine neue Infrastruktur“. Der Hellmann-CDO machte sich dafür stark, „Nachhaltigkeit ganz oben in der Unternehmensleitung und in der Kern-Wertschöpfung zu verankern“.

David Werth, VP Strategische Logistik bei Schäffler VLS, stellte die CO₂-Footprint-Strategie der Schäffler-Gruppe vor, insbesondere im Hinblick auf den Ersatzteilemarkt, den die „Vehicle Lifetime Solutions“ bedient. Strategie-Elemente wie Green Transportation, Green Energy und Green Packaging müssten verknüpft und in der Standortplanung berücksichtigt werden. Als Beispiele nannte er die Auslastung der Liefer-Lkw, „um die Menge an Luft im Lkw zu reduzieren“ und dies in Kombination mit der Rückführung von Verpackungen bzw. der Etablierung von Mehrwegsystemen. Für Letzteres sei ein effektives Leergut-Management erforderlich. Der Aufbau und die Umsetzung von Nachhaltigkeitsstrategien funktionierten am besten im Rahmen von Kollaborationen, um die Herausforderungen zu meistern. Industrie und ihre Logistiker sollten „den Carbon-Footprint gemeinsam denken und auch branchenübergreifend arbeiten“. Denn nur durch diese enge Kooperation aller Teilnehmer der Supply Chains ließen sich die erforderlichen Skaleneffekte erzielen.

Supply Chains im Wandel

In der Session „Supply Chains im Wandel: Durch Nachhaltigkeit zur

Intermodale Chemielogistik

Bertschi erweitert Dienstleistungsangebot mit neuem Terminal im Antwerpener Chemiehub

Bertschi hat den Betrieb am Antwerp Zomerweg Terminal (AZT) für Gefahrgutlagerung und trimodalen Verkehr im größten Chemiehub Europas aufgenommen. Das Terminal konzentriert sich auf die Lagerung von Gefahrgut und Nicht-Gefahrgut in Tankcontainern sowie auf trimodale Dienstleistungen per Bahn, Binnenschiff und Lkw. Gegenüber der Antwerpener Bertschi-Niederlassung und neben dem etablierten Plastics Hub gelegen, stärkt dieses Terminal das Dienstleistungsangebot der Gruppe in einem der wichtigsten Logistiknotenpunkte weltweit. Zu-

sammen mit den Chemielogistikhubs in Rotterdam, Jurong Island, Singapur, und Zhangjiagang, China, sieht sich das Unternehmen gut gerüstet, den wachsenden globalen Import-/Exporthandel von chemischen Produkten zu bewältigen.

Auf einer Fläche von 60.000 m² ausgelegt, bietet das AZT-Terminal viel Kapazität für Chemielogistik mit Platz für die Lagerung von über 2.500 TEU in Containern, darunter 1.290 TEU speziell für Gefahrgut in Tankcontainern. Ausgestattet mit fortschrittlicher Sicherheitsinfrastruktur wie feuerfesten Zonen,

das Supply-Chain-Design dabei als Chance, die Lieferketten nachhaltiger zu gestalten“, so Motter. Als Beispiel nannte der VW-Referent die Anlieferung von Batteriezellen, die per Bahn erfolge. Die Umstellung dieser Lieferprozesse beeinflusst laut Motter auch, wo genau die Produktion der Batterien erfolgen kann.

Simon Motter, Vorsitzender der Geschäftsführung bei der Volkswagen Konzernlogistik, erläuterte, wie sich die Transformation auf die Supply-Chain-Struktur von VW auswirkt. Die Herstellung von Elektroautos bedeute für die VW-Logistik bspw., dass sich die Logistikverantwortlichen beim Transport von Fahrzeugbatterien nun intensiv mit Gefahrgut-Regulativen befassen müssten. Bei der Rohstoffbeschaffung seien zudem die Beförderung von Schüttgut und chemischen Stoffen neue Themenfelder, aufgrund der benötigten Supply Chains für Lithium & Co. Etwa 30 bis 40% der Lieferketten müssten bei der Herstellung von Elektroautos neu entwickelt werden. „Wir sehen

ZUR PERSON

Bruno Lukas ist Gründer und Inhaber der Berliner Logistik-Beratungsfirma Green Logistics Enabler. Er ist Spezialist für nachhaltige Logistikprozesse und unterstützt Verlagerer und Spediteure bei der Umstellung auf emissionsfreie Transportlogistik.

50 Lkw-Routen auf alternative Antriebe oder die Pflicht für Bosch-Lieferanten, CDP- oder SBTI-zertifiziert zu sein.

Sina-Maria Schönlein, Lead Nachhaltige Logistik bei Tchibo, stellte dem Publikum das Projekt ZEMBA vor. ZEMBA steht für „Zero Emission Maritime Buyers Alliance“ – ein Konsortium für den gemeinsamen Einkauf des emissionsarmen Treibstoffs Biomethan, um nachhaltigere Seefrachtlieferungen zu ermöglichen. Neben Tchibo hätten sich mittlerweile auch Amazon und rund 30 weitere Verlagerer diesem „kooperativen Einkaufsprozess“ verpflichtet, so Schönlein. Auf Basis der zentralen Beschaffung von grünem Treibstoff schreibt das ZEMBA-Konsortium Seefracht-Transportaufträge aus, um die sich Reeder bewerben können. Schönlein berichtete vom ersten erfolgreichen Tender und dem ersten abgewickelten Projekt: Im Ergebnis wurden rund 82.000 t CO₂e eingespart, insgesamt 93% CO₂e-Ersparnis gegenüber herkömmlichen Transporten. Die Schlussfolgerung der Referentin: Verlagerer seien grundsätzlich durchaus bereit, für grüne Transporte mehr zu bezahlen, wenn die Rahmenbedingungen stimmen.

Diese Beobachtung hat auch Hakan Bicil, CEO der Duvenbeck Unternehmensgruppe, gemacht. Er berichtete über seine Erfahrungen zum Thema nachhaltige Lieferketten. Mit immerhin 100 Elektro-Lkw bis Ende 2024 in der Flotte ist Duvenbeck einer der Vorreiter bei der Umstellung von Lkw-Fuhrparks auf alternative Antriebe. „Unser Geschäftsmodell ändert sich gerade“, so Bicil. „Bisher definierte die Lenkzeit das Business-Modell, in Zukunft ist es die Ladezeit“, erläuterte der CEO. Er zeigte Wege auf, wie die Mehrkosten von Elektro-Lkw durch ein attraktiveres „grünes“ Transportprodukt und effizientere Planungsprozesse kompensiert werden können – etwa durch den Einsatz von künstlicher Intelligenz in der Transportplanung, was bei Duvenbeck bereits geschehe. „Viele Projekte rechnen sich heute schon“, resümierte Bicil.

Bruno Lukas, Gründer und Inhaber, Green Logistics Enabler, Berlin

lukas@gle-berlin.de
www.gle-berlin.de

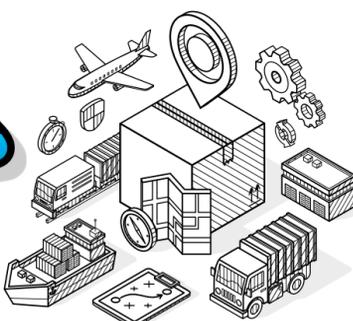


Panel „Güterverkehr im Wandel“ (v.l.n.r.): David Werth (Schäffler), Stefan Doch (ITCL), Stefan Borggreve (Hellmann), Jens Müller-Belau (Shell)



Panel „Supply Chains im Wandel“ (v.l.n.r.): Payam Dehdari (HS Stuttgart), Hakan Bicil (Duvenbeck), Sina-Maria Schönlein (Tchibo), Holger Langbein (Bosch), Simon Motter (VW)

Chemie Logistik



präsentiert von
CHEManager

<https://www.chemanager-online.com/logistik>