



# LOTOS

## Der Weg zur nachhaltigen Logistik

### Auftaktkonferenz Grüne Korridore/Grüne Logistik

Rostock, 15. März 2010

Stefan Dierks, Senior Manager Corporate Responsibility



- 1 LOTOS dient der strategischen Zukunftssicherung von Tchibo
- 2 Unser Zwischenziel “7% CO<sub>2</sub> – Reduktion für das Jahr 2008” haben wir erreicht. Ergebnis der Bilanzierung 2009 liegt Ende März 2010 vor
- 3 Für das Langfristziel “30% bis 2015” stehen wir vor neuen Herausforderungen aufgrund veränderter Rahmenbedingungen
- 4 Der Weg zur nachhaltigen Logistik: eine mögliche Route

# 1 Warum LOTOS?



➡ Auch Tchibo ist von den globalen Entwicklungen betroffen

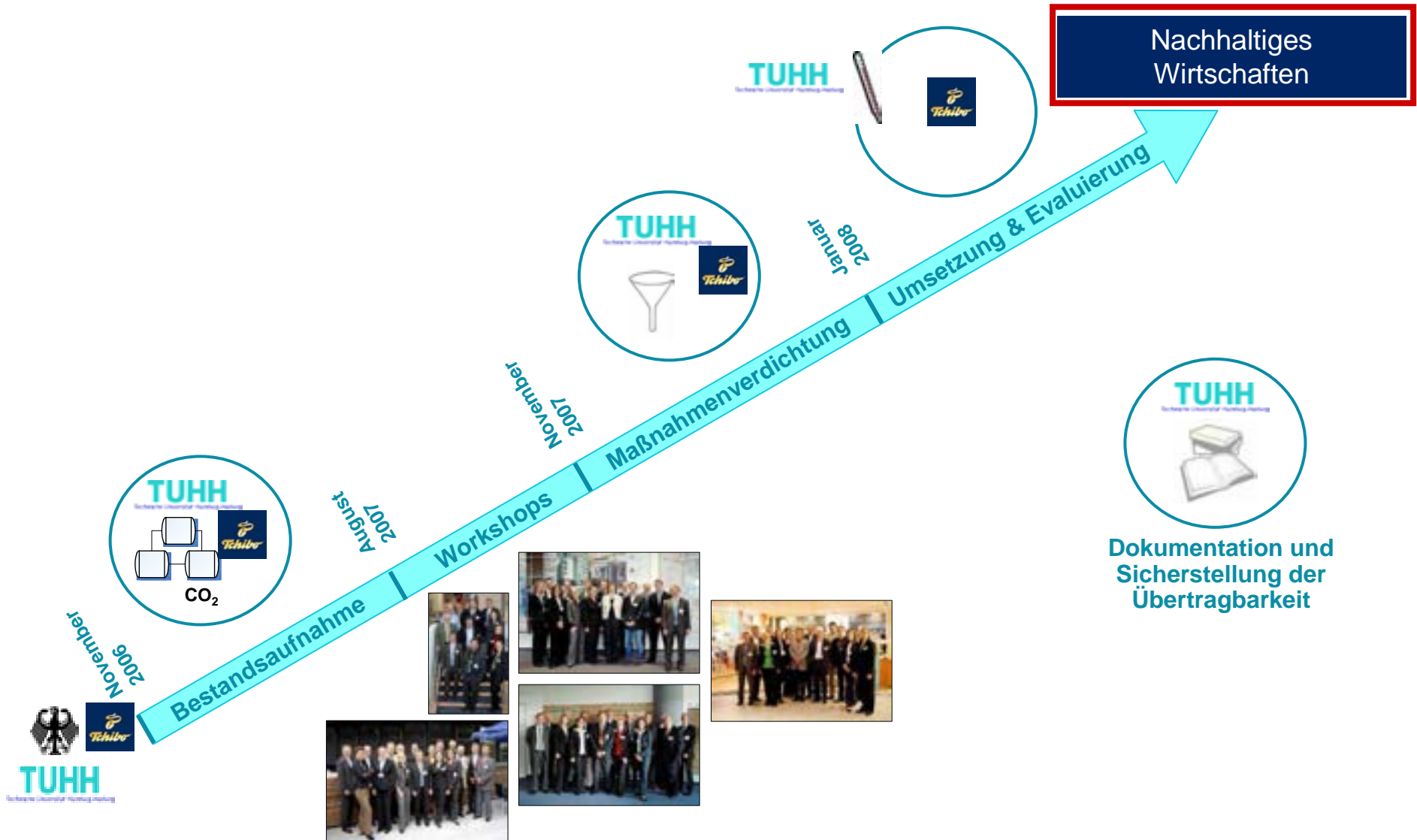
➡ Die ressourcen- und umweltschonende Gestaltung unserer Prozesse und Produkte ist eine betriebswirtschaftliche Notwendigkeit



**LOTOS ist wesentlicher Baustein der Tchibo Aktivitäten  
im Ressourcen- und Klimaschutz**



## 2 Kurzer Rückblick: LOTOS – Der Projektablauf



## 2 Die CO<sub>2</sub>-Bilanzierung für 2006\*: Basis für das weitere Vorgehen

*Die Gesamtmenge der transportbedingten CO<sub>2</sub>- Emissionen bei Tchibo im Jahr 2006:*

Verkehrsträger	Anteil Transportleistung	CO <sub>2</sub> -Emissionen t/a	Anteile
Seeschiff	95,7%	98.820	76,9%
Strasse	2,4%	26.647	20,8%
Schiene	1,8%	2.333	1,8%
Flugzeug	0,06%	506	0,4%
Binnenschiff	0,04%	113	0,1%
		<b>128.419</b>	



**Wesentliche Reduktionen können nur über den Seeschiffverkehr und nachgeordnet über Straßenverkehr erreicht werden**

**\*Bilanzgrenzen:**

*Betrachtung aller außerbetrieblichen Waren- und Gütertransporte, die im Namen und/oder im Auftrag der Tchibo GmbH im Jahr 2006 zur Abwicklung der Geschäftstätigkeit durchgeführt und bezahlt wurden.*

*Es wurden ausschließlich die beim Transport entstehenden Emissionen betrachtet (keine Vorkette).*

## 2 Zielbildung auf Basis der Bilanzierung für 2006

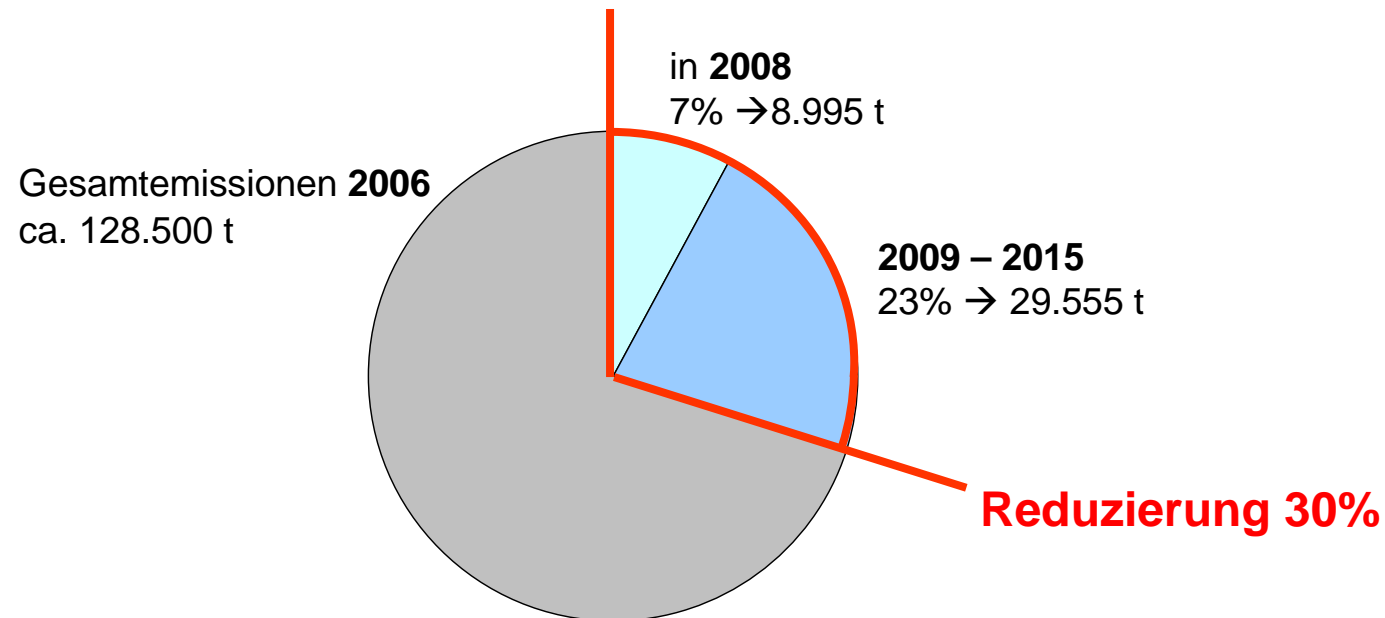
### Verabschiedung von Reduktionszielen durch Tchibo

#### Ziel bis 2015:

Reduzierung der transportbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen um insgesamt **30%**.

#### Kurzfristiges Ziel bis Ende 2008:

Reduzierung der transportbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen um **7%**.



**Zur Zielerreichung 2008 wurden neun Maßnahmen verabschiedet**



	<b>CO<sub>2</sub>-Reduktions- (potential)</b>	<b>Kosten</b>	<b>Status 2010</b>
1. Vergleich und Implementierung einer innovativen Routenoptimierungs-Software (Belieferung der Filialen und Depots)	1,44 %	↔	
2. TETRIS – Optimierung der Palettenauslastung	0,60 %	↓	
3. Qualitätsprüfungen bereits im Beschaffungsmarkt zur Vermeidung von Transporten - Pilot in Shanghai war erfolgreich	0,31 %	↓	

*grüne Zahl = realisierte Reduktion in 2008*



	CO <sub>2</sub> -Reduktions- (potential)	Kosten	Status 2010
4. Verlagerung der Transporte auf die Bahn auf der Strecke Hamburg-Berlin (Roh- und Röstkaffee)	0,58 %	↔	
5. Verlagerung der Transporte Bremen-Gallin auf die Bahn (Gebrauchsartikel)	0,10 %	↑	
6. Nutzung des Motorways of the Sea-Konzeptes zur Versorgung von UK (Pilotprojekt) - Belieferung mit fertig kommissionierter, zeitkritischer Ware	0,04 %	↔	

# Stand der Maßnahmen

## Entschleunigung und Verbrauchsoptimierung

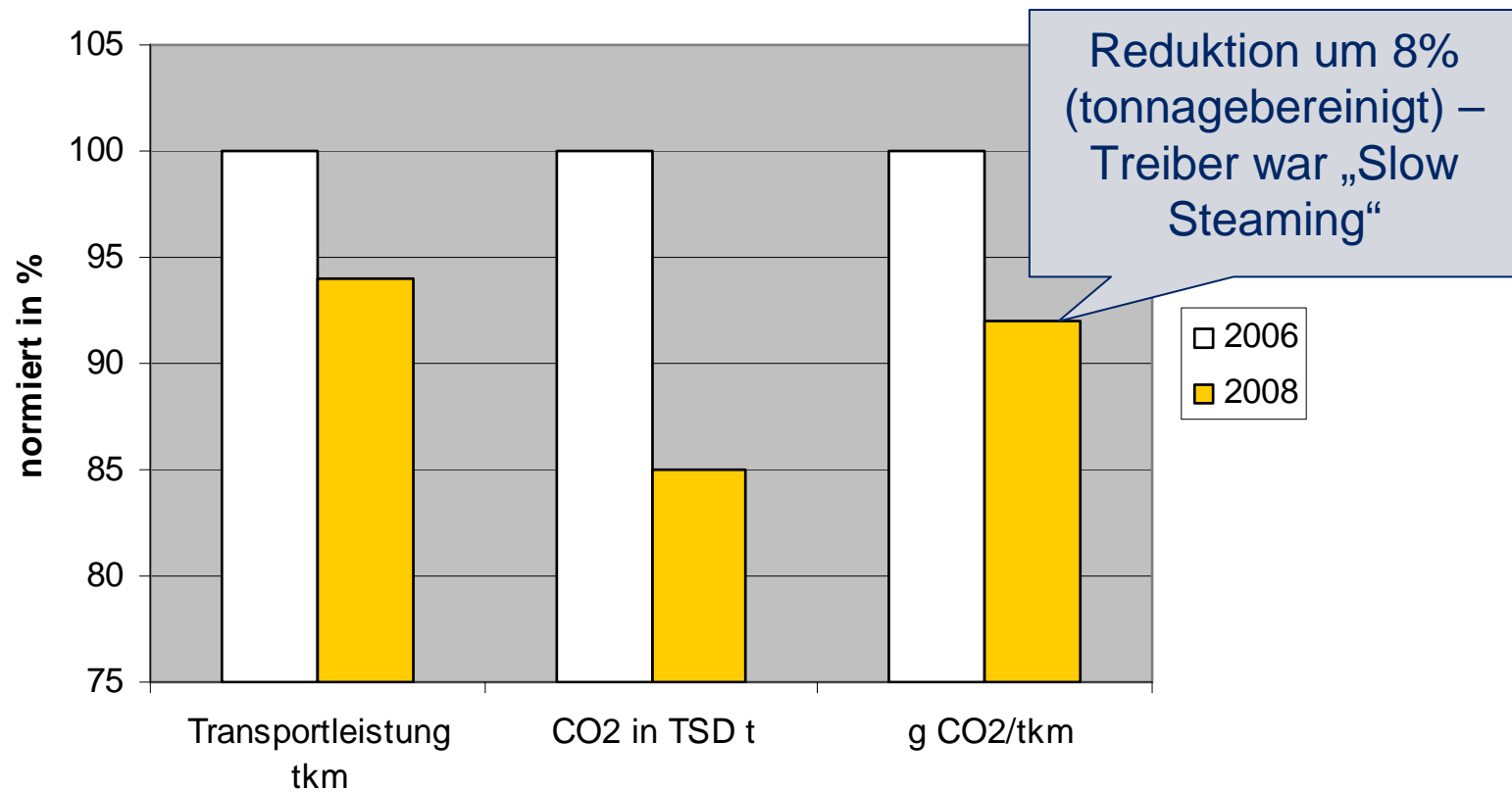


	CO <sub>2</sub> -Reduktions- (potential)	Kosten	Status 2010
7. Anforderungen an Dienstleister im Seetransport			
- ab 01.04.2008 mit einem Dienstleister 1/3 der Transportleistung* „Slow Steaming“ (20,5 bzw. 19,8 kn statt 25 bzw. 23 kn)	3,82 %	↑	
- Windfall Profits durch „Slow Steaming“ (in 2008)	5,60 %		
7. Anforderungen an Dienstleister im Straßentransport	0,78 %	↔	
9. Zusammenarbeit mit SkySails (Pilotprojekt)	0,01%	↔	

*grüne Zahl = realisierte Reduktion in 2008*

## 2 Zwischenbilanz: Vergleich der CO<sub>2</sub>-Bilanz 2006 und 2008

### Bilanzierung 2008



**Das Kurzfristziel 2008 haben wir erreicht - Bilanzierung 2009 liegt Ende März 2010 vor**



### 3 Aktuelle Rahmenbedingungen und Zwischenfazit

Seit 2008 haben sich mehrere Faktoren zur Zielerreichung geändert

#### Sondersituation in der Transportlogistik

- Aktuell keine CO<sub>2</sub>-sparenden „Slow Steaming“-Angebote verfügbar
- Durch Überkapazitäten erhebliche Einsparpotenziale bei Nutzung von LKW Verkehren im Kurz- und Mittelstreckenbereich
- Nach Krisenende ist eine Steigerung der Transportpreise LKW zu erwarten

#### Fazit: Die Zielerreichung 2015 bleibt ambitioniert

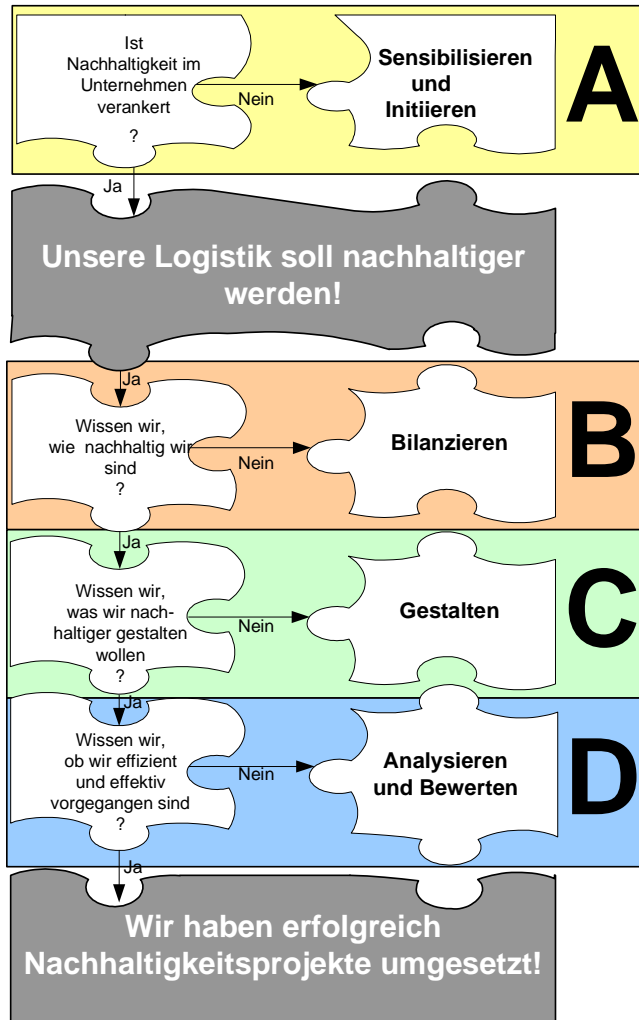
##### Herausforderungen:

- Weitere Reduktionen im Schiffs- und Straßenverkehr
- Entwicklung und Harmonisierung der Standards für Bilanzierung und Kennzahlen

**Hierfür sind Kooperationen von möglichst allen relevanten Akteuren in Logistik und Verkehr notwendig!**



## Schwerpunkt: Reduzierung von transportbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen



Modul A:  
*Sensibilisieren und Initiieren*

Modul B:  
*Bilanzieren*

Modul C:  
*Gestalten*

Modul D:  
*Analysieren und Bewerten*

Der Leitfaden besteht aus 2 Teilen:  
einem **Werkzeugkasten** und  
einem **Nachschlagewerk**.

⇒ [www.vsl.tu-harburg.de/LOTOS](http://www.vsl.tu-harburg.de/LOTOS)



## 4 Der Weg zur nachhaltigen Logistik

### 1 Reflektion: Wo stehe ich und was will ich erreichen? Warum? Mit wem?

- Wie ist der Betrieb aufgestellt? Wo sind die Schwerpunkte?
- Warum will ich etwas ändern? Was ist mein Hauptmotiv (Kosteneffizienz, Image, Kundenanforderung,...)?
- Wo vermute ich die effizientesten Hebel?
- Wen brauche ich intern/extern?
- Wie kann ich Geschäftsführung/Kollegium/Geschäftspartner etc. überzeugen und einbeziehen?
- Wie fange ich am besten an?

### 2 Bestandsaufnahme und Analyse

- Einholung Auftrag Geschäftsführung/ Einverständnis relevante Kollegen & Andere
- Offizielles Kick off: Festlegung Rollen, Verantwortlichkeiten, Regeln und Aufgaben im Projekt; Definition nächste Schritte
- Bilanzierung durchführen: Definition Bilanzgrenzen und Messmethoden, anschließend Durchführung der Bilanzierung
- Analyse: Identifizierung der Hot Spots von Ressourcenverbräuchen & Treibhausgasemissionen
- Ableitung von Handlungsoptionen für Reduktionsmaßnahmen

## 4 Der Weg zur nachhaltigen Logistik

---

### 3 Maßnahmenbildung und -umsetzung

- Überprüfung der Handlungsoptionen auf Wirkung (80/20-Regel) und Praktikabilität (Geld- und Kapazitätsbedarf in der Umsetzung)
- Erarbeitung konkreter Maßnahmenkataloge mit Verantwortlichkeiten & Fristen
- Abstimmung mit Geschäftsführung etc.
- Umsetzung der Maßnahmen

### 4 Wirkungsanalyse und Kommunikation

- Überprüfung der Maßnahmenwirksamkeit (tatsächliche Reduktion)
- ggf. Nachjustierung/Anpassung der Maßnahmen
- Internes und externes Reporting/ Kommunikation
- Planung nächster Projektphase

**Vielen Dank für  
Ihre Aufmerksamkeit!**