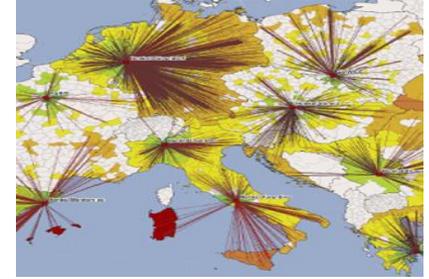


“Von der Straße auf die Schiene” eine Initiative der Henkel Beauty Care Division

Dr. Klaus Engelmann
Berlin, 18.11.2015



Was uns leitet

Unsere Vision und unsere Werte

Vision Global führend mit Marken und Technologien.

Werte Wir stellen unsere **Kunden** in den Mittelpunkt unseres Handelns.

Wir schätzen, fordern und fördern unsere **Mitarbeiter**.

Wir streben herausragenden und **nachhaltigen wirtschaftlichen** Erfolg an.

Wir verpflichten uns, unsere führende Rolle im Bereich **Nachhaltigkeit** auszubauen.

Wir gestalten unsere Zukunft auf dem Fundament eines erfolgreichen **Familienunternehmens**.

Umsetzung unserer Nachhaltigkeitsstrategie

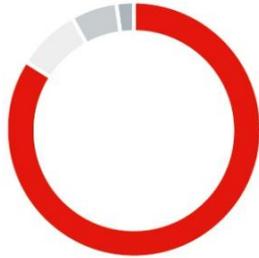
Unsere Fokusfelder und Fünfjahresziele 2011 bis 2015



Logistik und Transport

Logistikplanung zur Emissionsminimierung

Produkttransporte nach Verkehrsträgern 2014



- 84% Lkw
- 8% Flugzeug
- 6% Schiff
- 2% Eisenbahn

- **Optimierung** der Logistikstrukturen und -konzepte um Transportemissionen zu senken
- **Regionale Produktionsstandorte** vor allem für großvolumige Produkte zur Verringerung der Transportwege und der damit verbundenen Umweltbelastung
- **Lage** von Warenlagern und Verteilzentren zur Minimierung der Distanz zwischen Standorten und Kunden
- **Kooperation** mit Handelspartnern und Lieferanten
- Auswahl der Logistikpartner erfolgt nach **Leistung** im Bereich **Effizienz** und **Umweltschutz**

Start der Initiative „Von der Straße auf die Schiene“ bei Henkel Beauty: 2010 erste Lieferung an das Zentrallager D mit der Bahn

- Start des Projekts in 2009
- Erneuerung der Schienen in unserem Werk in Wassertrüdingen/Franken (WTR)
- Neu-Anschluss Schienenverbindung zum Zentrallager in Monheim bei Düsseldorf
- Distanz ca. 500 km
- Organisation: Privatbahn Bayernbahn aus Nördlingen: Hauptlauf
Bahnen der Stadt Monheim, jetzt Fa.Railflex: letzte Meile
- Täglicher Zug von durchschnittlich 5 Doppelwaggons
- Ablauf: a) Waggons werden in WTR beladen
b) mit „Nachtsprung“ von WTR via Gunzenhausen nach Monheim
c) entladen im Zentrallager am Folgetag, retour in der Folgenacht
- d.h. drei Züge im Einsatz, vor Ort Rangierleistungen
- Volumen: 144 Paletten pro Waggon, ca. 50-60 Tonnen
- Resultat: pro Tag bis zu 30 LKW weniger auf der A7/A3, p.a. ca.6500-7500 LKW weniger
- ca. **1500 Tonnen** geringerer CO2 Ausstoß p.a. (CEFIC Formel: LKW 62gr/ton-km vs. Bahn 22gr CO2)

Status der „Von der Straße auf die Schiene“ Initiative heute

2010 - 2015 Verdoppelung der Volumen

- Starkes Wachstum des Inlandsgeschäfts
mit Kunden wie DM/Rossmann/Edeka/Rewe etc.
- BNL + GB Volumen kamen hinzu, „cross-docked“ in Monheim: von dort weiter mit LKW
- Zentrallager Inland erweitert um Exporte in „kleine Länder“ + Distributeure
- Resultat: 2015 durchschnittlich 10 Doppel-Waggons pro Tag
- d.h. bis zu 60 LKW am Tag x ca. 250 Zustelltage = p.a 15.000 LKW weniger
- ca. **3000 Tonnen** geringerer CO2 Ausstoß p.a.

Neue Bahn-Projekte

“Inbound to Manufacturing“ = Produktionsversorgung per Bahn

- Hauptrohstoff Texapon N70 (Waschaktive Substanz für Einsatz in Shampoos, Flüssigseifen etc.)
- wird von BASF im Werk Düsseldorf hergestellt und dann nach WTR transportiert
- 8 Tank-Kesselwaggons wurden von VTG geleast, von Waggonbauer Fa. Graaf angefertigt, beheizbar, Kapazität: je 65 Tonnen flüssigen Rohstoff Texapon
Ersatz für jeweils 3 Straßentankzüge a 22 Tonnen für die Strecke von 2x500 km, 4-5 KW im wöchentlichen Umlauf, Temperaturführung nötig
- ca. **600 Tonnen** geringerer CO2 Ausstoß p.a.

Neue Bahn-Projekte



Neue Bahn-Projekte: Intermodal



Neue Bahn-Projekte: Intermodal jetzt im Focus

- Intermodaler Italienverkehr implementiert, Monheim- Mailand (via Köln-Eifeltor), ab 2011, ca. 380 LKW p.a., ca.850 km, ca. **320 Tonnen** geringerer CO2 Ausstoß p.a.
- Intermodaler Verkehr Henkel-Werk Maribor, Slowenien nach Monheim, (via Ljubljana-Duisburg), ab Sommer 2015 derzeit ca. 40 LKW pro Monat, ausbaufähig auf ca. 80 LKW, ca. 1050 km, ca. **500 Tonnen** geringerer CO2 Ausstoß p.a.
- Intermodal-Verkehre Griechenland (via FFM-Ancona-Patras) nach Athen im Test, Potential>80 LKW
- Skandinavien in Planung, Spanien noch nicht wirtschaftlich: Kosten und Laufzeit
- RU (noch) nicht darstellbar wg Laufzeit und Spurwechsel an Polens Grenze: Umladen erforderlich
- oder “short sea“ Variante über Ostsee/St.Petersburg: Laufzeit-Problem
- USA: Verkehre Produktion Lager zu 40% intermodal, Feinverteilung ab Vertriebslager per LKW
- Neues Projekt 2016: alle Routen im Konzern werden auf intermodale Tauglichkeit überprüft !

Neue Bahn-Projekte: Intermodal jetzt im Focus



© Remco Bertens 2013

Neue Bahn-Projekte: Intermodal jetzt im Focus



Neue Bahn-Projekte: Intermodal jetzt im Focus



Bahn-Projekte: Conclusio: Die Bahn funktioniert!

Vorteile:

- Gute Alternative zum LKW, nicht nur für Massentransporte, auch für FMCG (palettierte Ware)
- Lohnt sich ab 3-4 regelmäßigen täglichen LKW Ladungen auf Entfernungen > 500 km
- also Werk zu Lager und Lager zu Lager Verkehre, nicht die Marktdistribution
- Private Bahn-Anbieter machen das Rennen
- Setzt intelligente Logistikplanung voraus, um Preis- und Zustellzeiten zu optimieren
- Zustellsicherheit deutlich erhöht (Winter/Grenzverkehr, etc.)
- „Timelag“ vs. LKW überschaubar, innerhalb Europa oft nur 1 Tag
- Kostendifferenz: in der Regel > 500 km **pro** Bahn

Nachteile:

- hohe bürokratische Hürden bei Etablierung von Bahnprojekten, z.B. Anschlußgleise
- noch zu geringes Angebot an Anbietern und Infrastruktur
- Engpässe an den KV (Kombinierter Verkehr) Terminals
- Fehlende Transparenz über intermodale Angebote
- Nord-Südachse in EU gut verfügbar, West-Ost Achsen schwach angeboten
- Industrie wenig kreativ, Exporte ex D mit guten Volumina aber wenig Rückladungen

Bahn-Projekte: Conclusio: Die Bahn funktioniert!

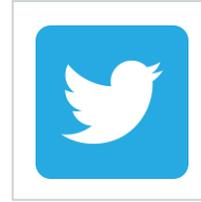
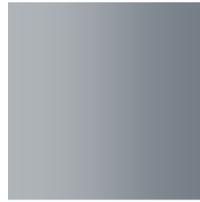
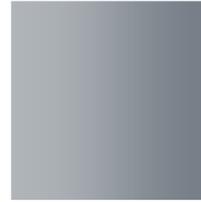
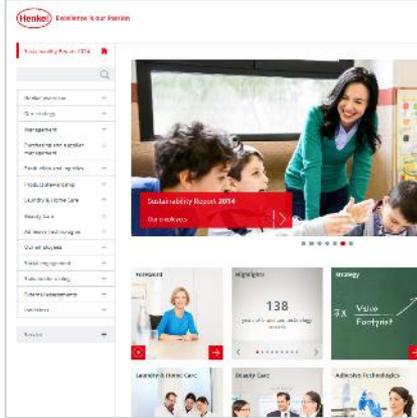
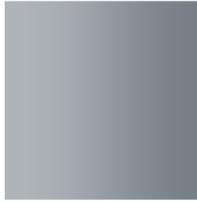
Fazit:

- Bahn ist die einzige Möglichkeit unsere Autobahnen nachhaltig zu entlasten
- und die einzig verfügbare, den CO2 Ausstoß in der Logistik zu senken!
- Markt und Politik müssen noch flexibler werden
- Weitere große Firmen in Deutschland mit regelmäßigen Versandvolumen müssen die Wege aufzeigen, nicht nur die Schwerindustrie!

Bahn-Projekte: Conclusio: Die Bahn funktioniert!



Thank you!



www.sustainabilityreport.henkel.com