

STUDIE

EMISSIONSDATEN

IN DER

TRANSPORTLOGISTIK



VIER FAKTEN ZUM EMISSIONS-MANAGEMENT IN DER TRANSPORTLOGISTIK

Aufgewacht



88%
der Befragten stellen
gestiegenes Klimabewusstsein
in den vergangenen 12 Monaten fest

Blindflug



64%
der Logistik-KMUs erheben
keine oder **unvollständige**
Emissionsdaten

Daten-Scham



44%
der Spediteure geben an, dass ihre
Kunden und Dienstleister
nicht bereit sind, Daten zu teilen

Erkenntnislos



Fehlende oder **ungenauere Daten**
sind die mit Abstand größte Herausforderung im
Emissionsdaten-Management

ÜBER DIE STUDIE

Eine globale Herausforderung

Bewegungen wie „Fridays for Future“ haben es geschafft, die Klimadebatte über alle Branchen und Lebensgewohnheiten hinweg auf die Tagesordnung zu bringen. Der Logistiksektor steht dabei neben der Energieversorgung im Zentrum der Kritik: Seit Jahrzehnten steigen die Emissionen, alternative Antriebsformen sind bisher nicht skalierungsfähig.

Die internationale Energieagentur (IEA) prognostiziert in einem „business as usual“ Szenario weltweit einen Emissionsanstieg auf 6.7 Gigatonnen bis 2050 (+76% zu 2015) allein durch das steigende Transportvolumen.

Motivation der Studie

Um ein genaueres Bild auf die Situation der Logistik-Unternehmen in Deutschland zu bekommen, haben sich die Logistik-Initiative Hamburg und das Digital-Startup Appanion zusammengetan und eine Umfrage unter 85 Logistikunternehmen in diversen Funktionen entlang der Transportkette durchgeführt.

Ziel war es zu erfahren: Wie werden Emissionsdaten heute erfasst? Wie werden sie verarbeitet oder weitergegeben? Welches Bewusstsein herrscht im Hinblick auf den Klimaschutz und welche Entscheidungen werden derzeit in der Branche getroffen?

Aus aktuellem Anlass: Einfluss von COVID-19 auf die Logistik

COVID-19, ein Virus das zuerst Ende 2019 in China auftrat und am 11. März 2020 durch die WHO zur Pandemie erklärt worden ist, betrifft alle Wirtschaftszweige erheblich. Der Logistiksektor als zentrales Nervensystem des Welthandels ist einerseits massiv durch Handelsschließungen, Produktionsstopps und Nachfragerückgang beeinträchtigt. Andererseits obliegt an vielen Stellen die Aufgabe das öffentliche Leben, die Versorgung und Sicherheit durch Gütertransport weiterhin aufrecht zu erhalten.

Die Folgen und Auswirkungen der Krise sind zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts (April 2020) noch nicht absehbar. Im Ausblick soll dennoch kurz auf die Chancen für die Dekarbonisierung der Transportkette eingegangen werden, sobald eine Rückkehr zu gewohnten Strukturen und Abläufen wieder angemessen und sicher ist.

APPANION

Bei Appanion entwickeln wir Strategien und agile Umsetzungspläne, um erfolgreich mit Daten, Advanced Analytics und Machine Learning zu arbeiten.

Wir fokussieren uns darauf, den optimalen Wert aus datengetriebenen Prozessen zu extrahieren und neue Geschäftsmodelle zu verwirklichen. Dabei sind die (Emissions-) Daten in der Transportlogistik eines der zukunftsweisendsten Anwendungsfelder.



Mit mehr als 550 Mitgliedsunternehmen aus der Metropolregion Hamburg und darüber hinaus ist das Public-Private-Partnership das größte Standort-Netzwerk der Branche in Europa.

Unser Netzwerk setzt sich zusammen aus: Logistikdienstleistern, Industrie & Handel, Forschung und Entwicklung, Startups, zahlreichen öffentlichen Einrichtungen und branchennahen Unternehmen.

9 VON 10 UNTERNEHMEN SPÜREN ERHEBLICHEN ANSTIEG DES KLIMABEWUSSTSEINS

Verstehen, abwägen, handeln

Klimakrise und Endzeitstimmung mag für einige überspitzt klingen, doch letztlich geht es um den schnellstmöglichen Prozess vom Bewusstsein zur konkreten Aktion zu kommen. Experten sind sich im Hinblick auf die zunehmende Umweltbelastung zum Nulltarif einig:

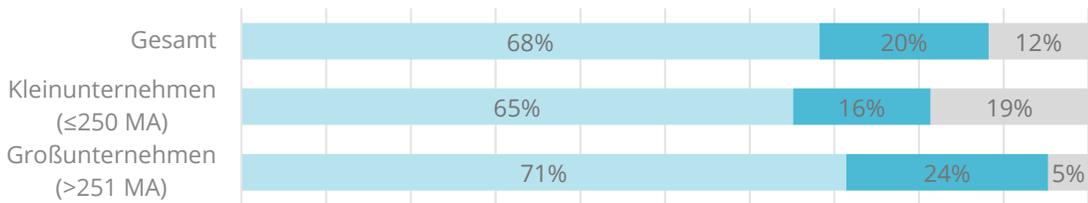
Es muss *jetzt* etwas passieren, ansonsten verschärfen sich die Konsequenzen und Folgekosten mit jedem weiteren Jahr massiv, bevor irreversible Folgeschäden entstehen. Teils sind diese bereits seit Jahren erkennbar und sogar vermeidbar.

Klimabewusstsein steigt deutlich

88% aller Befragten gaben an, dass das Klimabewusstsein innerhalb der Transportlogistik in den vergangenen 12 Monaten gestiegen ist. 20% bemerken sogar ein stark gestiegenes Bewusstsein.

Einen interessanten Vergleich liefert die Betrachtung nach Unternehmensgröße: Während in kleineren Unternehmen mit weniger als 250 Mitarbeitern noch rund ein Fünftel keine Veränderung wahrnimmt, sind es bei größeren Unternehmen lediglich 5%, die die Situation als unverändert beschreiben.

Wie hat sich Ihrer Wahrnehmung nach das Klimabewusstsein innerhalb der Transportlogistik in den vergangenen 12 Monaten verändert?



■ gestiegen ■ stark gestiegen ■ unverändert



„Wir sind niemals auf die Straße gegangen, damit alle über das Klima reden. Es ist schön, dass sie das tun. Aber wir sind von Tag eins auf die Straße gegangen, damit gehandelt wird“

Luisa Neubauer, Klimaaktivistin, in Hamburg, Februar 2020

DIE MARITIME SCHIFFFAHRT ALS PIONIER VON WIRTSCHAFTLICHEM UND GRÜNEN TRANSPORT?

Öffentliche Debatte noch keine operative Realität

Hauptauslöser des veränderten Klimabewusstseins ist für knapp Dreiviertel der Befragten die aktuelle öffentliche Debatte über den Klimaschutz. Einen technologiegetriebenen Wandel durch die Verfügbarkeit klimafreundlicher, alternativer Antriebe sieht dagegen keines der befragten Unternehmen aktuell. Auf strategischer Ebene wird das Thema Klimaschutz ernst genommen, jedoch fehlt aktuell noch die Durchsetzung bis auf die operative Ebene. Hier dominieren nach wie vor Preis- und Zeitdruck das Entscheidungs- und Handlungsmuster der Akteure.

Keine „Regulierungsangst“

Regulierung und Gesetzgebung sind unter den Befragten weniger wichtige Kriterien für den Wandel (4%). Sowohl das Inkrafttreten von IMO 2020 im maritimen Seefrachtbereich als auch die Ankündigung einer CO₂-Abgabe ab 01.01.2021 für den gesamten fossilen Transportverkehr in Deutschland sehen die Befragten eher als nachgelagerte Effekte. Dies mag einerseits daran liegen, dass die IMO Regulierung mit jahrelangem Vorlauf keine Überraschung darstellt.

Die CO₂-Abgabe wirkt mit zunächst 25€ pro emittierter Tonne zwar kurzfristiger, wird allerdings vielfach als Durchlaufposten analog zur Maut-Abgabe angesehen. Hier ist kein erheblicher vorlaufender Anpassungseffekt auf Seiten der Logistik-Unternehmen zu erwarten.

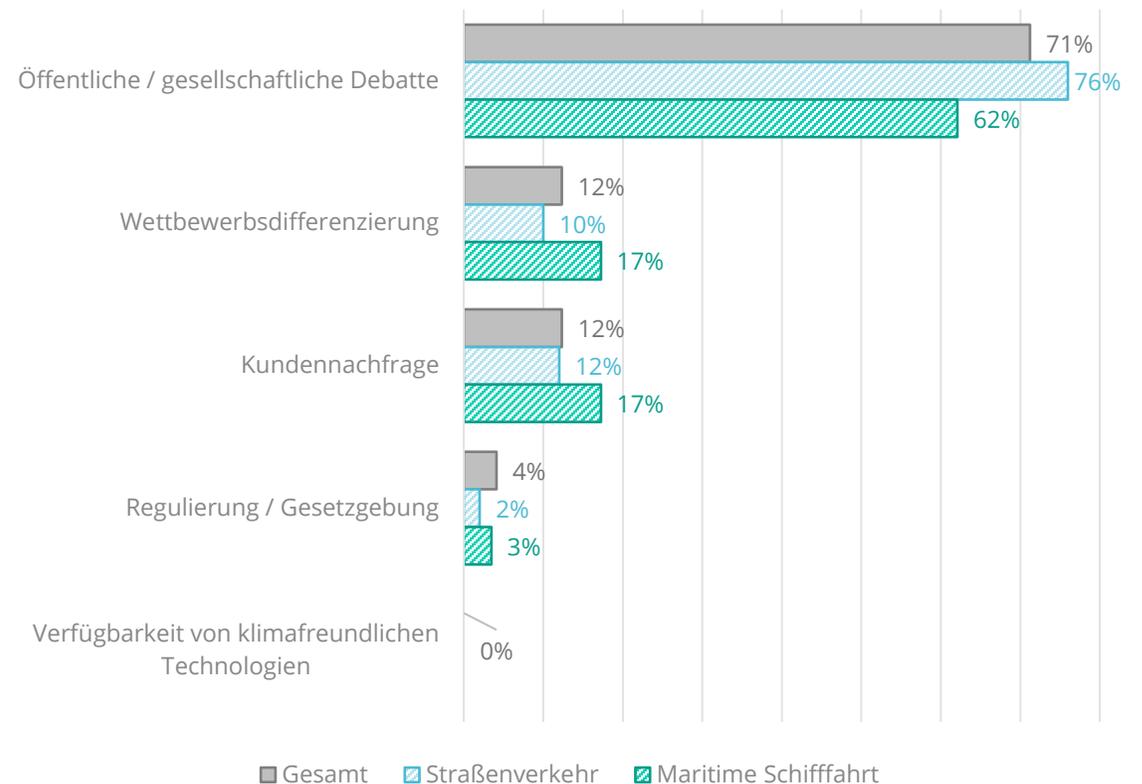
Wirtschaftliches Potenzial für ein Viertel der Unternehmen Hauptauslöser

Spannend sind die zwei marktwirtschaftlichen Auslöser für den Wahrnehmungswandel: Die Differenzierung im Wettbewerb und Kundennachfragen nach konkreten Emissionsdaten bzw. klimafreundlichen Transporten führen immerhin jeweils 12% der befragten Unternehmen als Hauptursache an.

Green Transport als Opportunität für die Schifffahrt

Die Maritime Schifffahrt sieht im direkten Vergleich zum Straßenverkehr mit jeweils 17% der Antworten bereits einen höheren wirtschaftlich-orientierten Auslöser im Bewusstseinswandel. In allen Fällen spielt jedoch die Technologieverfügbarkeit eine entscheidende Rolle zur tatsächlichen Anpassung der bisherigen Aktivitäten.

Was ist aus Ihrer Sicht der Hauptauslöser für die veränderte Wahrnehmung?



DAS POTENZIAL VON EMISSIONSDATEN HÄNGT VON DER KONSISTENZ UND DETAILTIEFE DER DATEN AB

Wertschöpfungsfelder für die Emissionsdaten-Auswertung



Kommunikation: Produkt Labels, Investor Relations, Employer Branding



Risiko Management: Compliance, Asset und Kapital-Management



Partner Management: Transportdienstleister- und Zulieferer-Auswahl



Klimastrategie: Emissions-Reduktionsziele und Fortschrittsmessung



Neue Geschäftsmodelle: Eco-Tarife, Carbon Credits / Zertifikathandel



Investitions-Entscheidungen: Supply Chain Optimierung

niedrig

**Notwendige
Reliabilität
der Daten¹**

hoch

1) Einschätzung auf Basis heutiger Vorschriften und Gesetzgebung

45% DER UNTERNEHMEN ERHEBEN KEINE ODER NUR UNVOLLSTÄNDIGE EMISSIONSDATEN

Status der Emissions-Erhebung

Aus der Befragung geht hervor, dass rund 45% der befragten Logistik-Unternehmen ihre Emissionen gar nicht oder nur teilweise erheben. Weitere 17% erheben lediglich überschlagsweise die Emissionen für das Gesamtjahr. Nur 38% messen die Daten verursachungsgerecht auf jeder einzelnen Transportstrecke.

Auffallend sind hierbei die Unterschiede nach Unternehmenstyp und Größe. Spediteure sind bereits viel stärker auf die Emissionserhebung eingestellt als der fragmentierte Markt der Frachtführer. Auch in der Maritimen Schifffahrt ist man dem Straßenverkehr anteilig bereits weit voraus, was den Umfang und Detailgrad der Emissionsmessung angeht.

Am stärksten wirkt sich der Unterschied zwischen großen und kleinen Unternehmen aus. Während nur etwa ein Viertel der Großunternehmen keine vollständige Emissionsmessung durchführt, sind es bei kleineren Betrieben mit weniger als 250 Mitarbeitern ganze 64%. Hier zeigt sich die größte Diskrepanz, die vor allem durch den unterschiedlichen Digitalisierungsgrad zu erklären ist.

Kleinunternehmen haben oftmals keine dedizierte IT-Abteilung und erledigen nur die notwendigsten Administrationsaufgaben im eigenen Haus. An umfassendes Datenmanagement oder Business Intelligence Abteilungen ist allein aus Ressourcen- und Kostengründen nicht zu denken.

Digitalisierung: Das Fenster ins Grüne

Vieles passiert aktuell noch sehr analog und in Papierform – ein großer Nachteil in der Datenerfassung. Optimierungsmaßnahmen, also die Frage, ob konkrete Handlungen positiven Einfluss auf den CO₂-Fußabdruck des Unternehmens haben, gelingen erst, wenn alle Teile der Lieferkette miteinbezogen werden. Dies ist momentan erst bei 14% der befragten Unternehmen der Fall.

Den restlichen Unternehmen fehlt noch die Transparenz, an welcher Stelle vermeidbare Emissionen entstehen – und damit auch die Möglichkeit, Investitionen (z.B. in Fahrer-Training, verbrauchsärmere Flotten, LNG, ...) auf ihre Wirtschaftlichkeit und den Einfluss auf die Emissionsbilanz zu simulieren. Auch die Großunternehmen sind davon betroffen, sie erhalten von ihren kleineren Partnern und Subdienstleistern keine belastbaren Informationen für die eigene Planung.

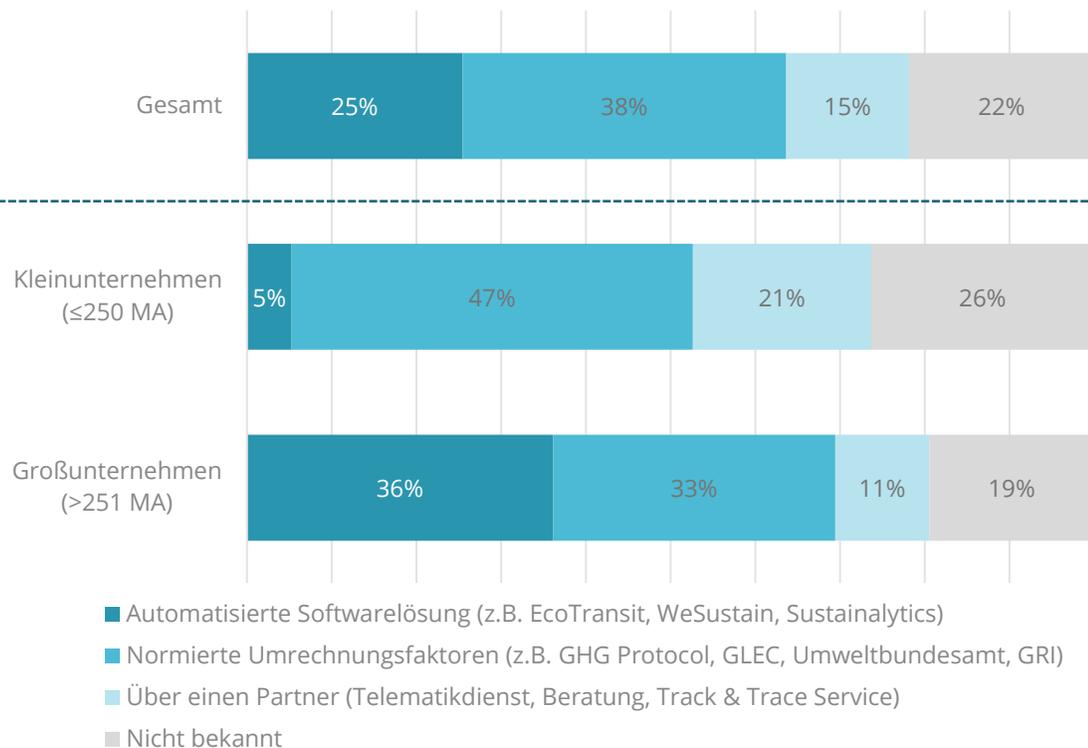
Erheben Sie aktuell die Treibhausgas-Emissionen innerhalb Ihrer Transport- und Logistikkette?



- Ja, individuell auf allen Transportstrecken, inkl. Umschlag bzw. Zwischenlagerung
- Ja, individuell auf einzelnen Transportstrecken, sofern von externer Seite gefordert
- Ja, kumuliert auf das jährliche Gesamttransportvolumen
- Teilweise / Unvollständig
- Nein

ERHEBUNGSMETHODEN BEI KLEINUNTERNEHMEN NOCH STARK MANUELL UND WENIG DIGITAL

Welche Erhebungsmethode nutzen Sie zur Erfassung von Supply Chain bezogenen Emissionsdaten?



Wie erhebt man gezielt Emissionsdaten?

Die einfachste Möglichkeit der Emissionsdaten-Erfassung ist das Outsourcing an eine Beratung, den Telematikdienst bzw. einen Track & Trace Service. Leider sind diese Daten oft nicht vollständig oder für das Logistik-Unternehmen intransparent berechnet.

Die zweite Option liegt in der Nutzung normierter Umrechnungsfaktoren. Dies sind wissenschaftlich ermittelte Werte, die z.B. Laufleistung in km für verschiedene Fahrzeugklassen in CO₂-Äquivalente (inkl. NOx und SOx) umrechnen. Das Problem bei dieser Methode ist jedoch: Vielfach werden globale Mittelwerte und Annahmen zu Grunde gelegt, die dem Anwender nicht transparent sind.

Das Greenhouse Gas Protocol, GLEC oder McKinnon nutzen Durchschnittswerte für die Vehikel-Auslastung sowie Leerfahrten und Ladungsgewicht. Diese können jedoch erheblich von der Realität abweichen und somit auch im Ergebnis extreme Verzerrungen hervorrufen.

Die dritte Option ist die Nutzung von Softwarelösungen. Auch hier erfolgt die Berechnung in der Regel auf Basis von Umrechnungsfaktoren. Die Anwendung ist

jedoch automatisiert und digital durch die Software gesteuert. Anbieter sind beispielsweise Sustainalytics, WeSustain oder EcoTransIT. In einigen Fällen erlauben diese Lösungen auch die direkte Konversion realer Treibstoffverbräuche in Emissionswerte, was deutlich präziser ist als die zuvor beschriebene aktivitätsbasierte Methode.

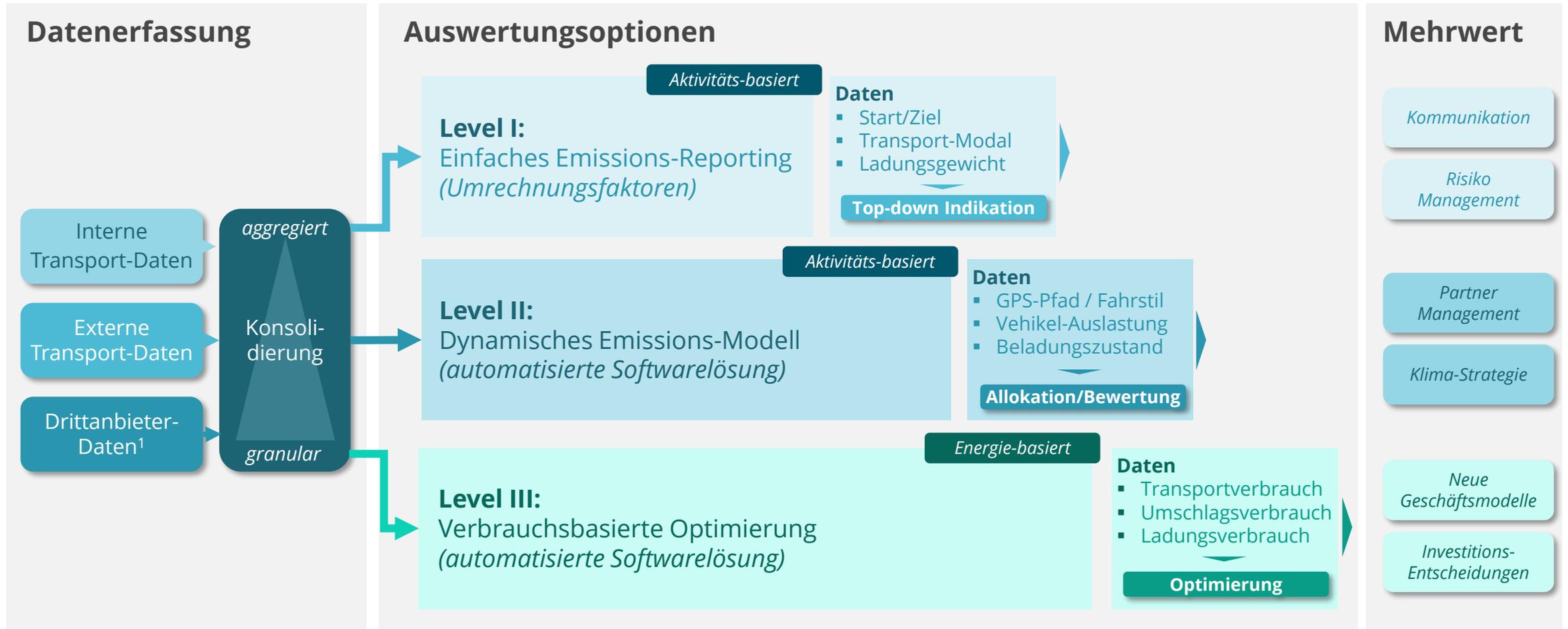
Geringer Automatisierungsgrad

Die Befragung zeigt, dass ein Viertel der Unternehmen auf eine automatisierte Software-Lösung für ihre interne Emissions-Berechnung zurückgreift.

Unterteilt nach großen und kleinen Unternehmen sind jedoch klare Unterschiede erkennbar. 36% der Großunternehmen sind in diesem Kontext automatisiert, allerdings nur 5% der kleinen Unternehmen. Entsprechend größer ist der Anteil an Kleinunternehmen, die manuelle Umrechnungsfaktoren nutzen (47%) gegenüber 33% der Großunternehmen.

Auffällig: Über ein Fünftel der Befragten konnte die Erhebungsmethode des Unternehmens nicht eindeutig benennen. Knapp 15% nutzen externe Dienstleister zur Datenerhebung.

MANAGEMENT VON EMISSIONSDATEN: DREI LEVEL DER WERT-GENERIERUNG



1) u.a. Verkehr, Kartendienste, Wetterdaten, oder redundante Track & Trace Informationen zur Qualitätssicherung

FEHLENDE UND UNGENAUE DATEN SIND DIE GRÖSSTE HERAUSFORDERUNG BEI DER ERHEBUNG

You cannot manage, what you don't measure

Das Management-Prinzip, Dinge messbar zu machen um sie sinnvoll zu verwalten – vor allem aber zu optimieren – ist selten passender gewesen als im Kontext von Treibhausgas-Emissionen.

Vielen Unternehmen mangelt es jedoch an zwei grundlegenden Voraussetzungen. Erstens, an einem wirklichen Anreiz Emissionen einzusparen, da wirtschaftlicher Erfolg bisher an den günstigsten Preis und die höchste Verfügbarkeit geknüpft ist.

Zweitens, fehlt oft der konkrete Ansatzpunkt: Welche Maßnahmen oder welche Investitionen bringen den höchsten Klimaschutzeffekt pro ausgegebenem Euro?

Letzteres lässt sich heutzutage datenbasiert beantworten: Durch entsprechende Modellrechnungen basierend auf historischen Verbrauchsdaten der Fahrzeugflotte, dem Fahrverhalten einzelner Fahrzeuge oder auch Containerschiffe. Telematik-Daten, Wetter, Strömung, Verkehr – alles kann theoretisch einbezogen werden, um präzise Vorhersagen abzuleiten, wann welche Investition in grüne Technologie wirtschaftlich sinnvoll ist.

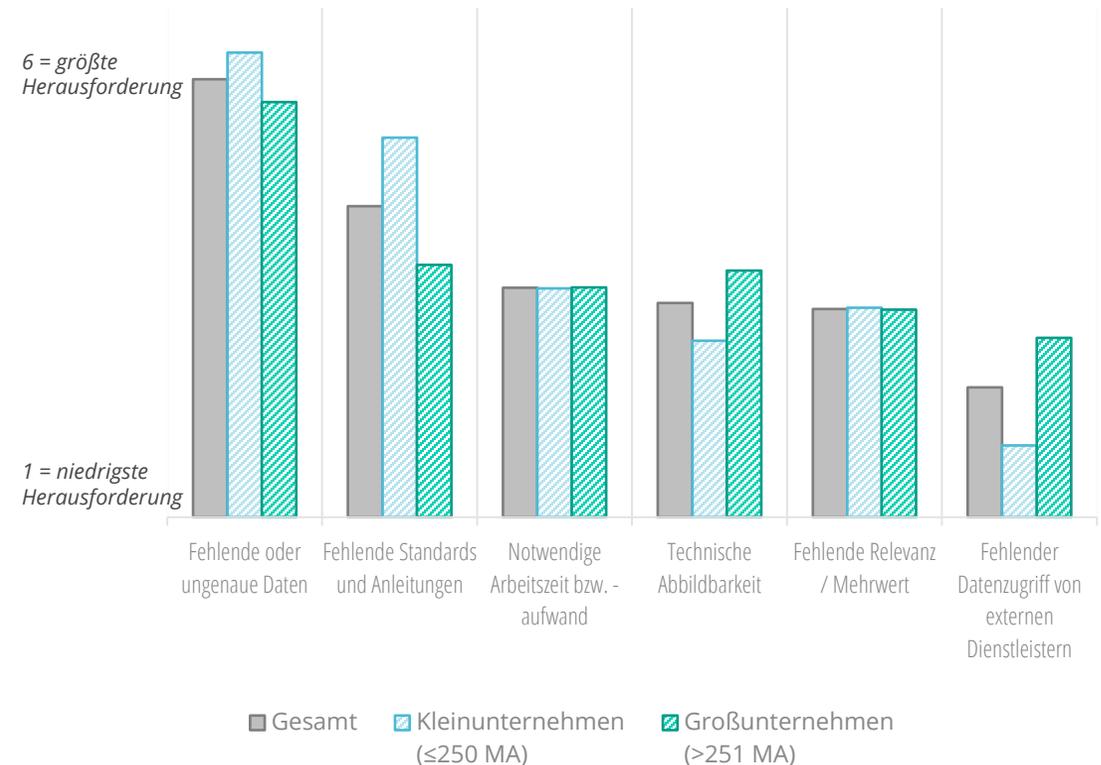
Fehlende Daten sind das Hauptproblem

Die Befragungsdaten zeigen eindeutig, dass der Mangel an genauen Daten über tatsächliche Emissionen die größte Herausforderungen für Unternehmen aller Größenklassen darstellt.

Kleinunternehmen kämpfen zudem mit fehlenden oder komplizierten Standards, für die es ausgewiesene Experten bedarf, um keine fehlerhaften Daten auszuweisen. Auch der daraus resultierende Aufwand in Form von Arbeitszeit oder Investitionen stellt für alle Unternehmen eine Herausforderung dar.

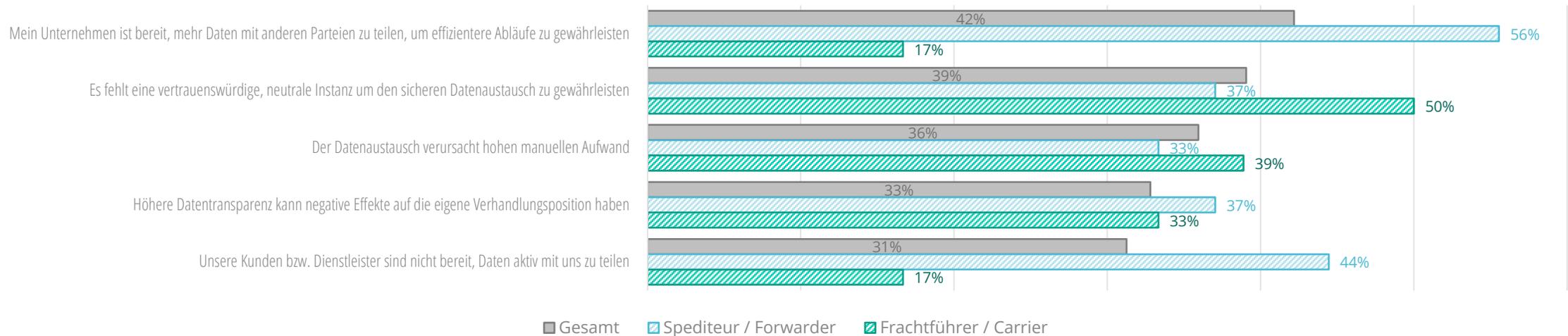
Die technische Machbarkeit stellt interessanterweise eher große Unternehmen vor Probleme. Dies ist dadurch zu erklären, dass hier oft Daten von zahlreichen Subdienstleistern über komplexe Supply Chains konsolidiert werden müssen. Fehlende Relevanz bzw. fehlender Mehrwert aus der Datenerfassung stellt zwar einen untergeordneten, aber dennoch relevanten Punkt dar. Das zeigt, dass Unternehmen auch in 2020 noch nicht genau wissen, wie sie aus dem Thema Klimaschutz konkret neue Geschäftsmodelle und Monetarisierungschancen entwickeln können.

Wie ordnen Sie die folgenden Herausforderungen bei der Erhebung von Emissionsdaten ein?



DATENAUSTAUSCH: ZWISCHEN SPEDITEUREN UND FRACHTFÜHRERN FEHLT EIN NEUTRALER VERMITTLER

Welchen der folgenden Aussagen im Hinblick auf Datentransparenz und Datenaustausch zwischen Parteien innerhalb der Transportkette stimmen Sie zu? (Mehrfachauswahl möglich)



Daten entlang der Lieferkette

Wenn man Emissionen entlang einer Lieferkette vermeiden oder reduzieren will, betrifft das alle beteiligten Parteien. Genau wie der Warenstrom enge Zusammenarbeit voraussetzt, gilt dies auch für den Datenstrom. Im Emissionsmanagement beinhaltet dieser auch sensible Informationen wie Verbräuche.

Dennoch geben 42% der Befragten an, dass sie bereit sind, Daten mit anderen Parteien der Lieferkette zu teilen. Diese Bereitschaft unterscheidet sich zwischen Spediteuren und Frachtführern allerdings erheblich:

Während Forwarder (56%) auf Datenaustausch angewiesen sind, stellt dies kleinere Frachtführer (17%) vor Herausforderungen.

Folgerichtig sagen 39% der Unternehmen, dass es derzeit keine vertrauenswürdige Partei gibt, die das Datenmanagement sicher gewährleistet. Auch hier sind Frachtführer (50%) deutlich überdurchschnittliche Fürsprecher.

Aufwand und Risiko

Hoher manueller Aufwand entsteht dabei für

die Logistikunternehmen gleichermaßen. Kleinunternehmen wollen ihre Verhandlungsposition durch zu hohe Transparenz nicht gefährden. Großunternehmen müssen zahlreiche Datenquellen zusammenführen, um ein ganzheitliches Bild zu bekommen.

Diese Hemmnisse müssen dringend abgebaut werden, um erfolgreich zusammenzuarbeiten.

84% DER LOGISTIKER WOLLEN IN KLIMASCHUTZ INVESTIEREN – ES MANGELT AN LÖSUNGEN

Emissionsdaten-Management ist die Basis

Wer ein klares Bild über seine Emissionen hat, kann konsequent daran arbeiten zu vermeiden, zu reduzieren oder im Notfall zu kompensieren.

Jedoch ist der Prozess der Datensammlung und Auswertung nur der erste Schritt. Unbedingt folgen müssen dann konkrete Entscheidungen zur Investition in eine klimafreundlichere Zukunft. Je komplexer die

Transportkette, desto wichtiger ist der Transparenzgedanke. Auch Investitionen in die Daten- und Auswertungsinfrastruktur helfen, langfristig Emissionen effektiv zu senken.

Zudem lässt sich nicht nur auf der Fahrtstrecke bzw. dem Fortbewegungsmittel selbst einsparen, sondern auch in der korrespondierenden Gebäude-Infrastruktur sowie der Strom- und Wärmezufuhr. Auch diese Faktoren sollten berücksichtigt werden.

Investieren in die Zukunft

Die Bereitschaft, konkrete Investitionen in die Optimierung der betrieblichen Klimabilanz zu tätigen, besteht bei 84% der befragten Unternehmen. Ein sehr positives Signal. 50% sehen an erster Stelle eine verbrauchsärmere Transportflotte, gefolgt von erneuerbarer Strom- und Wärmezufuhr (39%).

Ein spannender Vergleich ergibt sich aus den Antworten der Spediteure und Frachtführer:

Während Spediteure deutlich stärkeren Fokus auf erneuerbare Energien, aber auch Datenanalyse, präzisere Datenerhebungsverfahren und das Thema Kompensations-Zertifikate legen, sind dies für Frachtführer untergeordnete Themen. Hier stehen klimaneutrale Flotten und nachhaltigere Kraftstoffe ganz oben auf der Investitionsagenda.

Bezahlbare klimaneutrale Technologien?

Das gleiche Bild spiegelt sich auch in den Investitionsfeldern zwischen großen und kleineren Unternehmen wider. Der eher fragmentierte Markt aus Frachtführern hofft dabei auf konkrete Technologielösungen aus den Bereichen Wasserstoff, Elektromobilität oder Biofuels. Allein die Verfügbarkeit von massenmarktfähigen Lösungen ist kaum gegeben und die Teilnahme an Pilotprojekten eine risikoreiche Wette für viele Unternehmen.

Besteht bei Ihnen derzeit konkrete Investitionsbereitschaft zur Optimierung der betrieblichen Klimabilanz?

Mehrfachnennungen möglich

	Gesamt	Spediteur / Forwarder	Frachtführer / Carrier	Kleinunternehmen (≤250 MA)	Großunternehmen (>251 MA)
Ja, in eine verbrauchsärmere oder klimaneutrale Transportflotte	50%	48%	67%	55%	43%
Ja, in erneuerbare Strom- und Wärmezufuhr	39%	44%	22%	34%	40%
Ja, in Datenanalyse und Auswertungssoftware	38%	48%	28%	21%	49%
Ja, in präzisere Datenerhebungs- und Messverfahren	33%	41%	17%	21%	40%
Ja, in Kompensations-Zertifikate	31%	48%	11%	21%	37%
Ja, in nachhaltigere Kraftstoffe	30%	33%	39%	24%	31%
Ja, in effizientere Gebäudeinfrastruktur	25%	33%	11%	24%	23%
Ja, in gemeinsame Reduktions-Projekte mit Supply Chain Partnern	19%	22%	17%	10%	23%
Ja, allerdings unklar in welchem Bereich	9%	11%	0%	10%	6%
Aktuell nicht	16%	7%	17%	21%	9%

Nachzügler als Sand im Getriebe?

Trotz der Aufbruchstimmung werden gerade Kleinunternehmen oft allein gelassen. Gut ein Fünftel sieht aktuell keine Investitionspotenziale und weiteren 10% ist unklar, in welche konkreten Bereiche. Um einen ganzheitlichen Wandel zu schaffen, muss auch dieses Drittel unterstützt und abholt werden - für ein funktionierendes Logistik-Netzwerk.

AUSBLICK: DIE CORONA-KRISE ALS CHANCE FÜR EINE GRÜNE NEUAUSRICHTUNG?

Eine fundamentale Transformation

Der Logistiksektor steht noch am Anfang einer radikalen Transformation der Arbeitsabläufe und Betriebsmittel. Einen genauen Plan, wie diese Transformation aussieht, gibt es derzeit noch nicht – das belegen auch die Befragungsergebnisse. Fünf Punkte, die im Kontext von Emissionsmanagement und datengesteuerten Entscheidungen von zentraler Bedeutung sein werden, sollen in einem abschließenden Ausblick kurz beleuchtet werden:

1) Corona-Krise

Nahezu alle Ergebnisse und viele Entscheidungen im Jahr 2020 werden geprägt sein durch die Folgen der Corona-Pandemie. Gleichzeitig stellt das radikale Herunterfahren nicht-essentieller Prozesse auch die Chance für eine grüne Neuausrichtung dar: Ein „Green Reboot“, der unfaire Marktpreise, Überschusskapazitäten und auch Wettbewerbsdruck neu kalibriert und Chancen für diejenigen bietet, die einen positiven Wandel aktiv vorantreiben möchten.

2) Klimapakete der Politik

Ab dem 01.01.2021 tritt die CO₂-Bepreisung für den Verkehr in Deutschland in Kraft. Der EU Green Deal wird nach den notwendigen

Aufbaumaßnahmen im Hinblick auf die Corona-Folgen weiter ausgearbeitet und der verschwenderische Umgang mit Emissionen von der Politik mittelfristig durch steigende Abgaben zum direkten Wettbewerbsnachteil.

3) Digitalisierung der Supply Chain

Digitalisierung ist kein neues Thema, aber in der Breite der Unternehmen eindeutig nicht vollständig adaptiert. Projekte jetzt zu starten, und weiterlaufen zu lassen, auch wenn erst in einigen Jahren tatsächliche Investitionsmaßnahmen realisiert werden können, ist essentiell. Wer im Moment der Betriebsmittel-Umstellung noch analog arbeitet, verliert im Wettbewerb uneinholbar den Anschluss.

4) Technologieverfügbarkeit

Emissionsfreie Waren von A nach B zu transportieren ist aktuell so gut wie unmöglich. Vertrauen in die Weiterentwicklung und Massenmarktfähigkeit von erneuerbaren Antrieben und Treibstoffen ist daher wichtiger als die Kritik am momentanen Status quo. Investitionsbereit sein, wenn eine disruptive Veränderung ansteht, sollte die Devise für die meisten lauten. Wer als Pionier den Weg dorthin ebnet, kann sich Marktvorteile sichern – natürlich immer verknüpft mit eigenem Risiko.



Die Corona-Krise kann gesamtwirtschaftlich eine Chance für einen schnelleren Übergang von einem analogen, preisorientierten Markt zu einem digitalen, preis- und nachhaltigkeitsorientierten Markt für die Transportlogistik darstellen

5) Offsetting

Einige Speditionen und Händler neutralisieren ihren Carbon-Footprint bereits heute. Durch Zertifikate für Aufforstung oder Energieprojekte außerhalb Europas. Das ist grundsätzlich positiv – jedoch sollte sorgsam darauf geachtet werden, auch die tatsächlichen Emissionsquellen zu reduzieren,

und anderen Marktteilnehmern ihr Recht auf dieses „einfachere“ Ausweich-Manöver nicht per Arbitrage-Geschäft zu entziehen.

Ebenso sollte dadurch niemand getäuscht werden, da oftmals nur die unmittelbaren Energieverbräuche einberechnet werden und nicht die vor- und nachgelagerten Emissionen der Lieferkette.

METHODIK

Erhebungszeitraum

Die Befragung wurde Online vom 25.02.2020 – 17.03.2020 durch die Firma Appanion Labs GmbH durchgeführt.

Teilnehmerzahl

Insgesamt wurden 85 gültige Ergebnisse von Unternehmensvertretern der Logistikbranche erfasst.

Repräsentativität

Die Repräsentativität auf den gesamtdeutschen Durchschnitt ist eingeschränkt. Die Fallzahlen in einem heterogenen und fragmentierten Markt geben eine Indikation, lassen jedoch nicht für jeden Teilbereich eine statistisch repräsentative Extrapolation zu.

Ausgewertet wurden nur Segmente mit mindestens 25 Befragten. Die Stellung der Teilnehmer im Unternehmen wurde in der Kurzbefragung nicht erfasst.

Das Netzwerk der Logistik-Initiative umfasst national und international agierende Unternehmen, bildet jedoch geographisch überproportional den Raum Norddeutschland und die Metropolregion Hamburg ab.

Ziel der Untersuchung

Ziel der Befragung ist es, ein umfassendes Meinungsbild und Aktivitätslevel von Logistik-Unternehmen entlang der gesamten Lieferkette zu bekommen. Dies umfasst die Themen Klimabewusstsein, Emissionsdaten-Management, Transparenz und Kooperationsbereitschaft sowie konkrete Maßnahmen-Planung zur Vermeidung und Reduzierung von Treibhausgas-Emissionen.

Weiterführende Untersuchungsansätze auf Basis der ersten Ergebnisse sind auf Grund der geringen Zahl an Forschungsergebnissen in genau diesem Bereich von großem Interesse zur weiteren Substantiierung der Erkenntnisse und fortlaufenden Beobachtung der Meinungsentwicklung.

Weiterverwertung

Die Weiterverwertung der dargestellten Ergebnisse bedarf der eindeutigen Kennzeichnung des Datenursprungs.

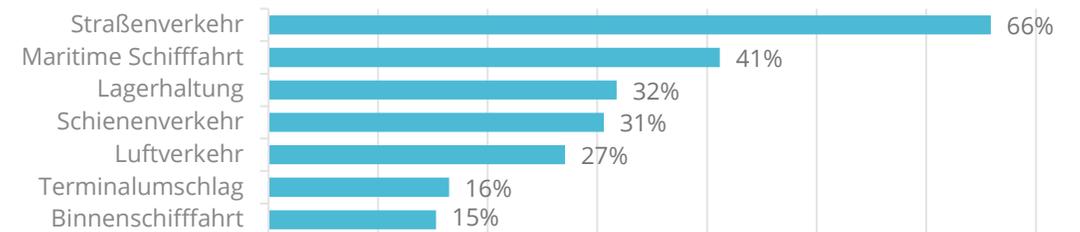
Disclaimer

Appanion und die LIHH haften nicht für Schäden, die durch die Verwendung der in dieser Analyse enthaltenen Informationen und Daten entstehen.

Zu welchem übergeordneten Logistikbereich lässt sich Ihr Unternehmen primär zuordnen?



In welchen Teilen der Transportkette operiert Ihr Unternehmen?



Wie viele Mitarbeiter hat Ihr Unternehmen insgesamt?



WIR FREUEN UNS AUF IHREN KONTAKT



Kontakt

Johanna Gouveia
Mail: jgo@hamburg-logistik.net

Logistik-Initiative Hamburg Management GmbH

Wexstraße 7
20355 Hamburg

www.hamburg-logistik.net

APPANION



Kontakt

Martin Jacobs
Mail: martin@appanion.com

Appanion Labs GmbH

Axel-Springer-Platz 3,
20355 Hamburg

www.appanion.com