

UMWELTBAROMETER 2013



UMWELTBAROMETER 2013

LOGISTIKCLUSTER REGION BASEL

**Umfrage des
Logistikclusters Region Basel
gemeinsam mit der
hwh Gesellschaft für
Transport- und Unternehmensberatung**

Zeitraum der internetbasierten Umfrage:
Januar und Februar 2013

Prof. Dr. Paul Wittenbrink
hwh Gesellschaft für
Transport- und Unternehmensberatung
Hübschstraße 44
D-76135 Karlsruhe
wittenbrink@dhbw-loerrach.de

Markus Breisinger, Projektleiter
Logistikcluster Region Basel
c/o Handelskammer beider Basel
Aeschenvorstadt 67
4010 Basel
logistik-basel@hkbb.ch

Basel, im Mai 2013

www.logistikcluster-regionbasel.ch
www.hwh-transport.de

Herausgeber

Handelskammer beider Basel

Druck

Buysite AG, Basel

Abbildungen

hwh Gesellschaft für
Transport- und Unternehmensberatung

Handelskammer beider Basel

Aeschenvorstadt 67

Postfach

CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60

F +41 61 270 60 05

hkbb@hkbb.ch

www.hkbb.ch

INHALTSVERZEICHNIS

06	Einleitung	16	Anforderungen an Dienstleister und Subunternehmer
08	Bedeutung der Grünen Logistik	18	Potenziale zur Bündelung und Schienennutzung
12	Massnahmen zur Energieeinsparung und CO₂-Reduktion	20	Entwicklung der Geschäftslage
15	Carbon Footprint – Messung der CO₂-Emissionen		

VORWORT

Geschätzte Freunde des Logistikclusters Region Basel

Der Logistikcluster Region Basel fördert und unterstützt gezielte Massnahmen zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit der Logistikbranche und trägt damit zur Imageverbesserung bei.

Die Projektleitung hat Prof. Dr. Paul Wittenbrink damit beauftragt, ein internetbasiertes Fragebogenkonzept zu erarbeiten. Die Umfrage darf als erfolgreich und auch repräsentativ beurteilt werden. Den Mitwirkenden danken wir herzlich für die Teilnahme. Wir hoffen im kommenden Jahr auf eine noch intensivere Teilnahme.

Ziel des Umweltbarometers ist es, den IST-Zustand und die Fortschritte wesentlicher Eckpfeiler zu erheben und auszuwerten. Es sind jährlich wiederkehrende Erhebungen und Auswertungen geplant.

Wir wünschen uns, dass Ihnen diese Publikation Ansporn für weitere Bemühungen gibt und Sie zu Aktivitäten ermutigt. Ihre Mitbewerber tun es auch und die Marktteilnehmer werden Sie zunehmend herausfordern.

Freundliche Grüsse



Martin Dätwyler
Vorsitzender des geschäftsführenden Ausschusses



Markus Breisinger
Projektleiter
Logistikcluster Region Basel

EINLEITUNG

Das Thema Grüne Logistik hat schon heute für fast 60 Prozent der Transport- und Logistikunternehmen aus der Region Basel eine hohe bis sehr hohe Bedeutung. In Zukunft wird diese noch erheblich steigen.

Bei fast vier Fünftel (78,3 Prozent) der Unternehmen ist der Umweltschutz bereits im Unternehmensleitbild verankert und fast 60 Prozent haben auch konkrete Massnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Transport- und Logistikbereich entwickelt. Hauptgründe für die hohe Bedeutung sind das steigende Umweltbewusstsein der Kunden und steigende Kosten der Energienutzung. Die Unternehmen haben bereits viele Massnahmen zur CO₂-Reduktion umgesetzt. Es bestehen aber auch noch unausgeschöpfte Potenziale – und es gibt Informations- und Aufklärungsbedarf. Mit Grüner Logistik lassen sich nur im Ausnahmefall auch höhere Preise realisieren. Bei vergleichbarem Preis-Leistungs-Verhältnis kann sich die grüne Logistik jedoch als Wettbewerbsvorteil erweisen.

Bei der Schienennutzung sehen viele Transport- und Logistikunternehmen noch Potenziale und wären auch bereit, längere Transportzeiten zur Schienennutzung zu akzeptieren.

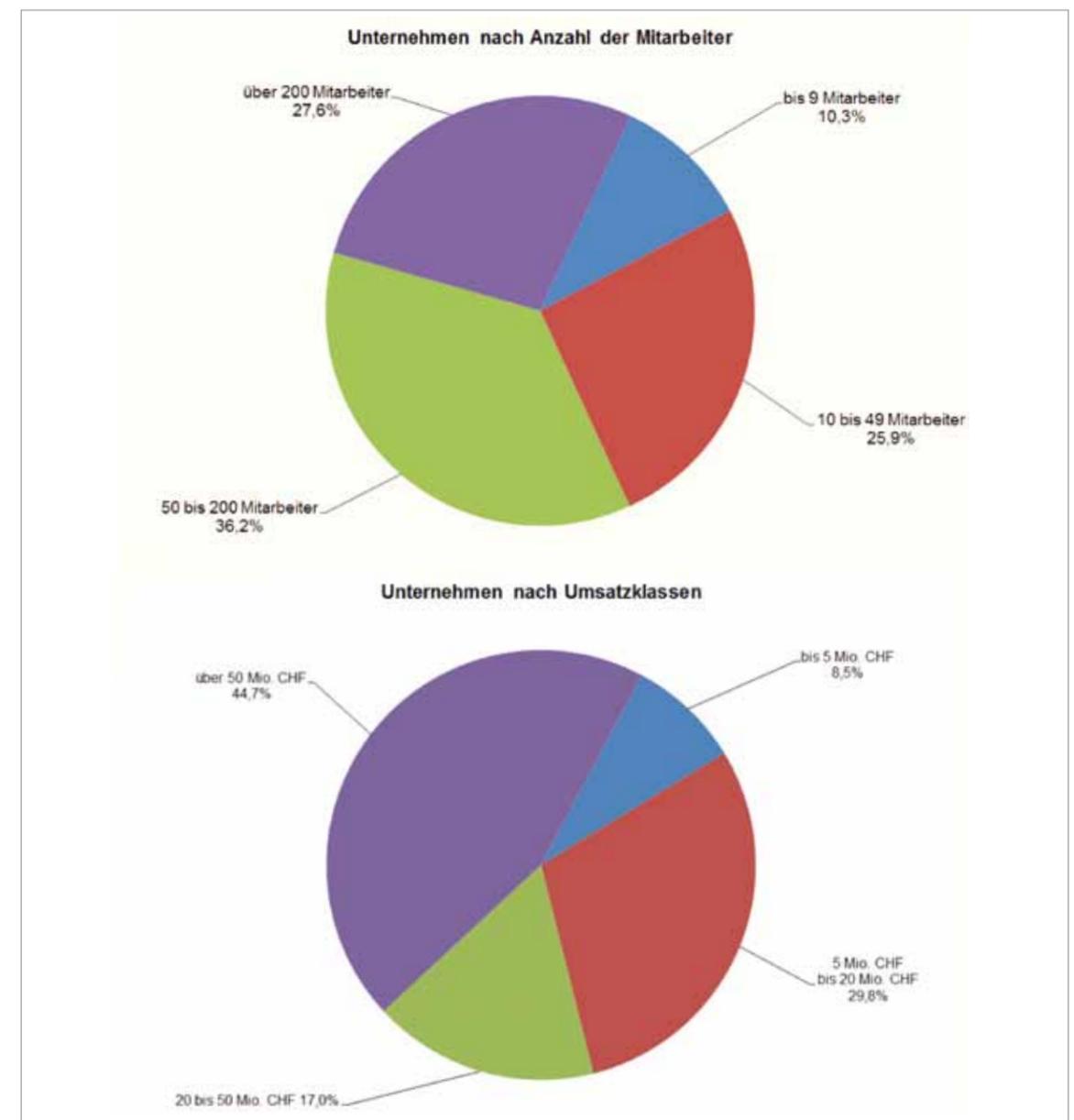
Die Geschäftsentwicklung wird von der Mehrheit der befragten Unternehmen positiv gesehen, diese rechnen mit mindestens gleichbleibenden Umsätzen.

Dies sind die zentralen Aussagen einer aktuellen Studie, die der Logistikcluster Region Basel gemeinsam mit Prof. Dr. Paul Wittenbrink von der hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung im Rahmen einer Umfrage bei Verladern und Transport- und Logistikunternehmen in der Region Basel durchgeführt hat. An der internetbasierten Umfrage haben im Januar und Februar 2013 insgesamt 106 Unternehmen teilgenommen. Bei den beteiligten Unternehmen handelt es sich zu ca. 85 Prozent um Transport- und Logistikunternehmen und zu ca. 15 Prozent um Industrie- und Handelsunternehmen, wobei alle Unternehmensklassen vertreten sind.

Die Umfrage kann zwar im strengen statistischen Sinne nicht als repräsentativ betrachtet werden, da davon auszugehen ist, dass sich bei der Umfrage zu dem Thema Grüne Logistik tendenziell eher am Thema interessierte Unternehmen beteiligen. Trotzdem lassen sich aus der Befragung wichtige Trends ableiten.

¹ Prof. Dr. Paul Wittenbrink ist Gesellschafter der hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH, Karlsruhe, und Prof. für Transport und Logistik an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg Lörrach (wittenbrink@dhbw-loerrach.de).

Abbildung 1: Unternehmen nach Umsatzklassen und Mitarbeiterzahl



BEDEUTUNG DER GRÜNEN LOGISTIK

Für fast 60 Prozent (57,6 Prozent) der Unternehmen aus dem Transport- und Logistikbereich hat die Grüne Logistik eine hohe bis sehr hohe Bedeutung. Nur für knapp 10 Prozent der befragten Unternehmen hat das Thema überhaupt keine Bedeutung.

Nach Angaben der Unternehmen wird die Bedeutung Grüner Logistik noch weiter steigen. Für die nächsten zwei Jahre gehen fast drei Viertel (74,3 Prozent) der Befragten von einer hohen bis sehr hohen Bedeutung aus. Noch höher ist der Wert für den Zeitraum von vier Jahren. Hier liegt der entsprechende Wert schon bei 87 Prozent (Abbildung 2).

Gleichzeit verankern fast vier Fünftel (78,3 Prozent) der Unternehmen (hier massgeblich Transport- und Logistik) den Umweltschutz bereits im Unternehmensleitbild. Weitere ca. 10 Prozent haben dies geplant. Darüber hinaus erstellen bereits heute 38,5 Prozent (zukünftig 57 Prozent) einen Umweltbericht, bei dem der Transport- und Logistikbereich detailliert beschrieben wird. Für die meisten Unternehmen genügt es jedoch nicht, die Situation nur zu beschreiben. Fast 60 Prozent der Unternehmen (58,7 Prozent) haben auch konkrete Massnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen entwickelt und planen, diese umzusetzen (77,7 Prozent). Aus diesen Zahlen geht somit klar hervor, dass Unternehmen aus dem Transport- und Logistikbereich dem Umweltschutz einen hohen Stellenwert beimessen.

Nach den Gründen für die hohe Bedeutung des Themas Grüne Logistik befragt, nennen 73,6 Prozent die Unternehmen das steigende Umweltbewusstsein der Kunden

den sowie, gefolgt von der Wichtigkeit für das Image der Unternehmen, Imagegewinn für das Unternehmen respektive für die Branche (72,2 Prozent). Auch das zunehmende Umweltbewusstsein in der gesamten Bevölkerung ist für für knapp 30 Prozent eine wichtige Motivation, sich mit dem Thema Grüne Logistik auseinanderzusetzen. Schliesslich besteht hier Handlungsbedarf, da der Transportsektor überproportional viel CO₂ emittiert (27,8 Prozent). Insofern sind es zum einen Markt- und Wettbewerbsgründe, die zu einer steigenden Bedeutung des Umweltschutzes im Transport- und Logistikbereich führen (Abbildung 4).

Die Umfrage zeigt zum anderen auch, dass für weit mehr als die Hälfte der Unternehmen (54,2 Prozent) steigende Kosten für Energie- und CO₂-Emissionen ein zentraler Grund für die zunehmende Wichtigkeit Grüner Logistik sind. Da sich hohe Energieverbräuche und CO₂-Emissionen zumeist in hohen Kosten niederschlagen, bestehen hier nicht nur Potenziale, die Umwelt zu entlasten. Gleichzeitig werden erhebliche Kostensenkungspotenziale erkannt, die es in wirtschaftlich unsicheren Zeiten zu nutzen gilt.

In Verbindung mit der zunehmenden Bedeutung des Themas stellt sich die Frage, über welche Zertifizierungen die Unternehmen verfügen. Während die Zertifizierung nach ISO 9000 inzwischen für 93 Prozent zum Standard geworden ist, gewinnt auch die internationale Umweltmanagementnorm nach ISO 14001 an Bedeutung. Immerhin 61,4 Prozent der Unternehmen, also fast zwei Drittel lassen sich inzwischen zertifizieren, was auch auf entsprechende Kundenanforderungen hindeutet.

Durch die große Bedeutung des Chemie- und Pharmabereiches in der Region Basel spielt auch die SQAS-Norm (Safety and Quality Assessment System) eine große Rolle. Knapp die Hälfte der Unternehmen (45,8 Prozent) aus dem Transport- und Logistikbereich lassen sich nach der SQAS-Norm zertifizieren, die beson-

dere Qualitäts-, Umwelt- und Sicherheitsstandards speziell für die Chemiebranche enthält. Ein kleiner Teil der Unternehmen lässt sich nach dem Lebensmittel-sicherheits- und Qualitätsstandard IFS zertifizieren. Bei den Unternehmen ist das von der Europäischen Union entwickelte Öko-Audit EMAS bisher kaum verbreitet.

Abbildung 2: Bedeutung Grüner Logistik

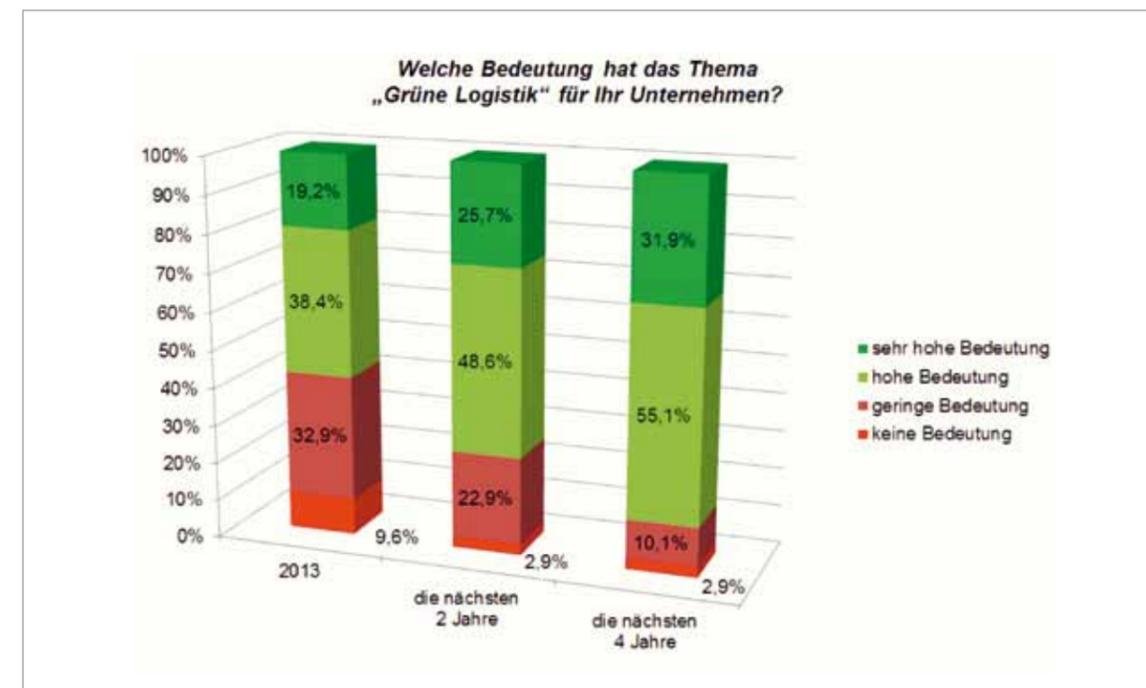


Abbildung 3: Verankerung Umweltschutz im Unternehmen

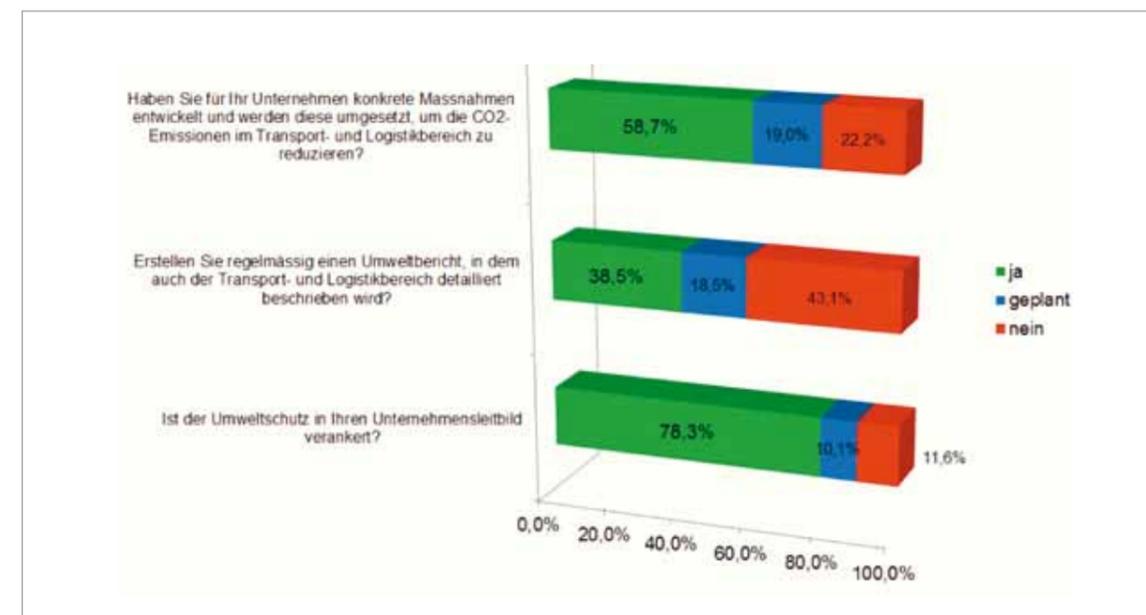
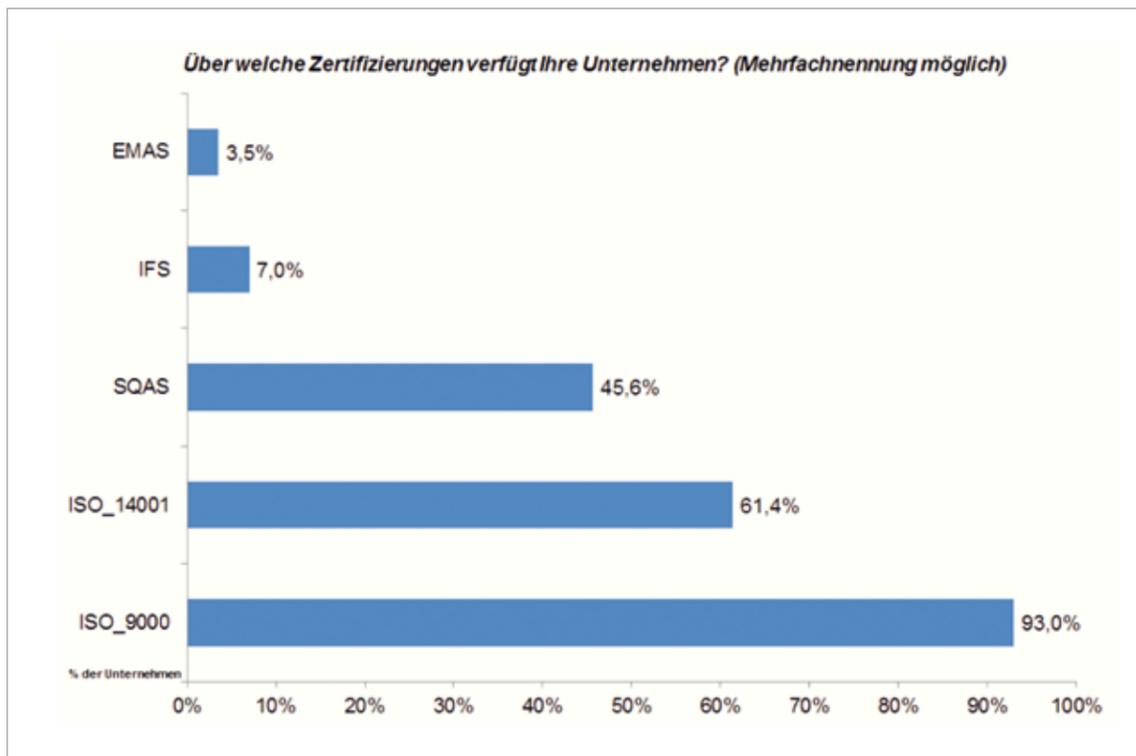


Abbildung 4: Umweltschutzaktivitäten im Unternehmen



Abbildung 5: Verbreitung von Zertifizierungen



MASSNAHMEN ZUR ENERGIEEINSPARUNG UND CO₂-REDUKTION

Ausgehend von der zunehmenden Bedeutung des Themas Grüne Logistik stellt sich die Frage, welche Massnahmen die Unternehmen konkret umgesetzt haben. Abbildung 6 zeigt verschiedene Ansätze, wobei die Umsetzungsquote bei Subunternehmern zumeist etwas geringer ist, was auch damit zusammenhängen kann, dass hier der Durchgriff schwieriger ist und zudem nicht immer alle relevanten Unternehmen vorliegen.

Insgesamt zeigt sich, dass hier viele Unternehmen schon sehr aktiv sind. So führen mehr als 80 Prozent der Unternehmen eine regelmässige Reifenfülldruckkontrolle durch. Auch das Thema «Fahrerschulung» entwickelt sich immer mehr zum Standard. Bedenklich ist aber, dass mindestens ein Viertel der befragten Unternehmen von diesem sehr effizienten Ansatz absieht und damit auf Kosteneinsparungen und positive Umwelteffekte verzichtet. Diese Effekte gehen nicht nur den Fahrzeugnutzern verloren. Indirekt zahlen somit auch die Auftraggeber, weshalb es sich lohnt, bei den eingesetzten Unternehmen nachzufragen.

Potenziale bestehen auch für weitere Massnahmen wie die regelmässige Kontrolle des Kraftstoffverbrauchs, die Nutzung von Leichtlaufreifen oder auch die aerodynamischen Optimierungen am Fahrzeug. Erstaunlich ist auch, dass die faktisch kostenlose Reduzierung der Geschwindigkeit auf 80 km/h bisher kaum verbreitet ist. Alternative Antriebe wie Biogas und Erdgas spielen heute praktisch keine Rolle.

Ansätze zur Energieeinsparung bestehen nicht nur bei den Fahrzeugen. Auch beim Energiemanagement von Gebäuden in Bezug auf die Intralogistik und die energieeffiziente IT bestehen noch erhebliche Potenziale. Beim Gebäudemanagement hat sogar nach eigenen Angaben knapp ein Drittel der Unternehmen (32,6 Prozent) konkrete Massnahmen umgesetzt mit der Absicht, weitere Einsparungspotenziale zu erzielen. Weitere 25,6 Prozent haben bereits Massnahmen umgesetzt, und knapp 30 Prozent der Unternehmen planen entsprechende Schritte.

Ein anderes Bild ergibt sich bei der energieeffizienten Intralogistik (z. B. Flurförderfahrzeuge, Staplereinsatz...). Hier hat erst ca. ein Viertel der Unternehmen konkrete Projekte umgesetzt. Etwas mehr als ein Drittel (35,6 Prozent) plant zumindest Massnahmen. Für knapp ein Fünftel der Unternehmen ist das Thema nicht relevant. Fast einem Fünftel der Befragten fehlen jedoch auch die Kenntnisse über mögliche Potenziale, sodass hier Aufklärungs- und Informationsbedarf besteht.

Noch höher ist der Informationsbedarf im Bereich energieeffiziente IT. Hier sagen fast 30 Prozent der Unternehmen (28,9 Prozent) aus, dass ihnen die Kenntnisse zur Thematik fehlen. 29 Prozent haben aber auch hier schon Projekt umgesetzt, während weitere 28,9 Prozent diese bereits planen.

Abbildung 6: Umgesetzte Massnahmen im Bereich Kraftstoffeinsparung

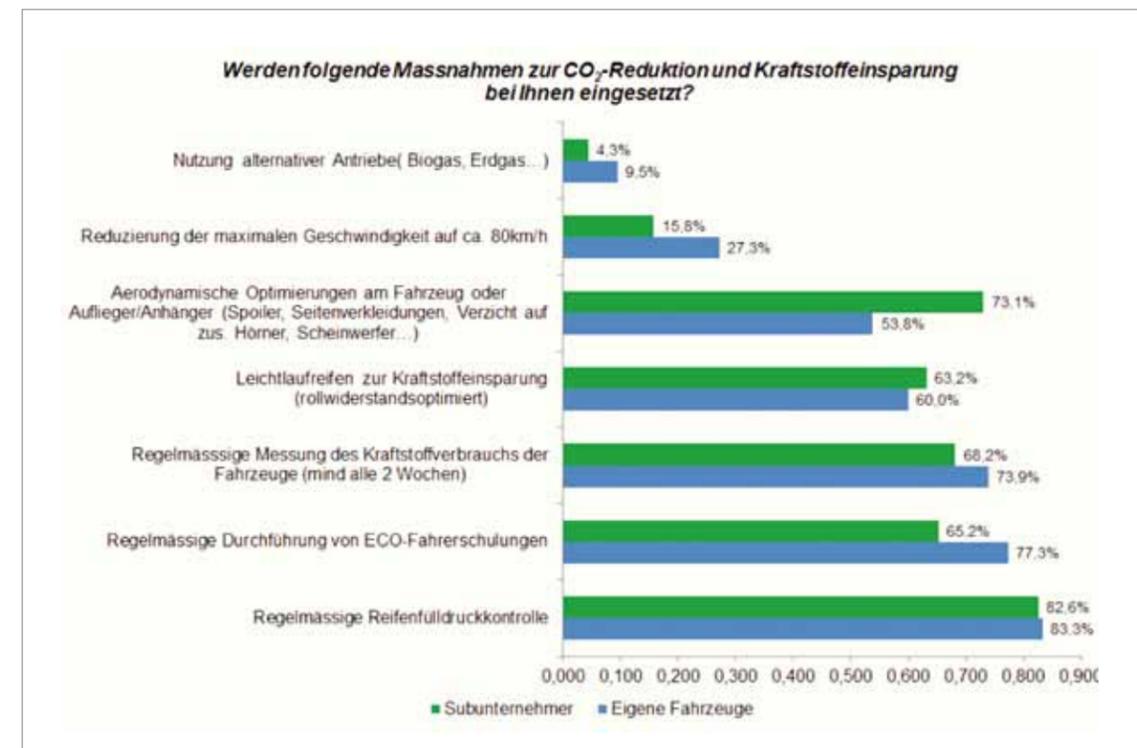
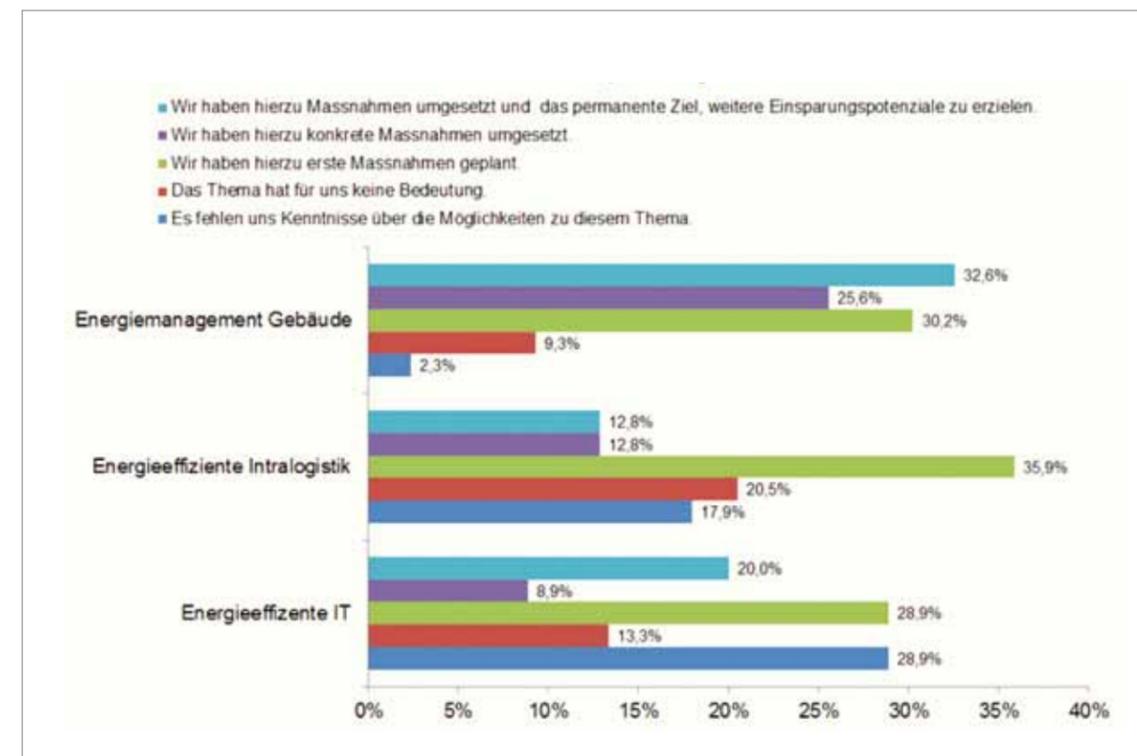


Abbildung 7: Massnahmen im Bereich Gebäudemanagement, Intralogistik und IT





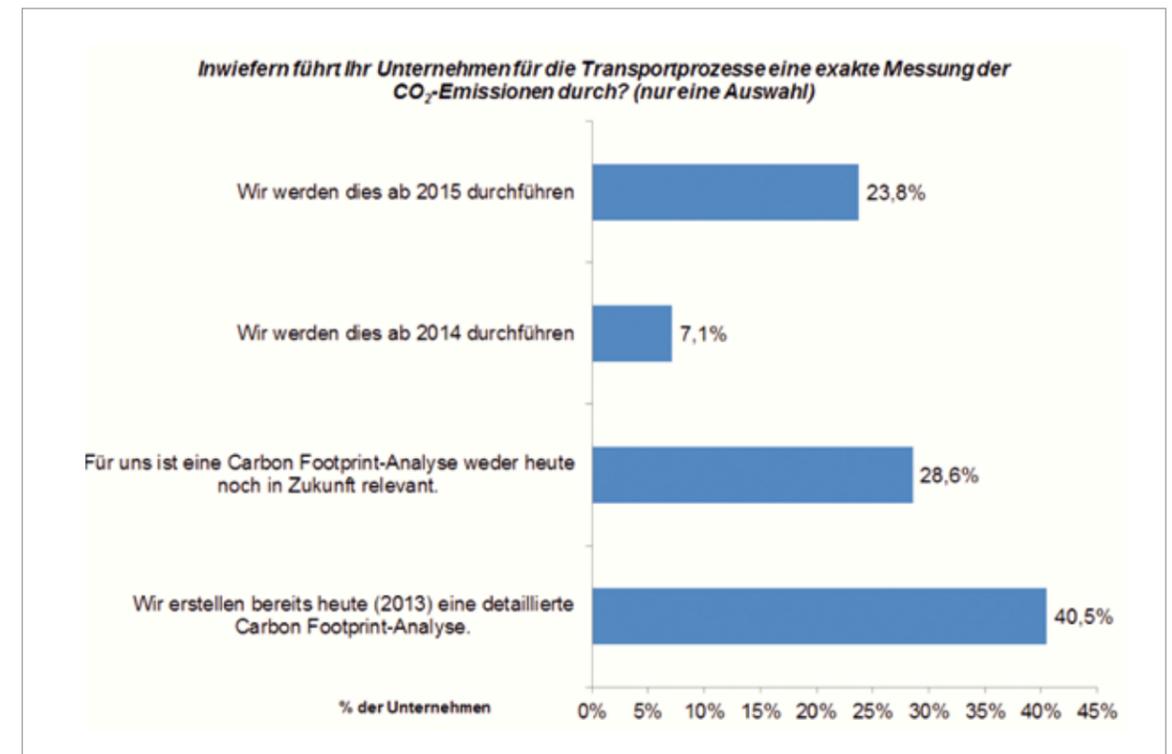
CARBON FOOTPRINT MESSUNG DER CO₂-EMISSIONEN

Im Transport- und Logistikbereich wird die Messung der CO₂-Emissionen im Sinne eines Carbon Footprint (CO₂-Fußabdruck) immer wichtiger.

So erstellen bereits heute 40,5 Prozent der befragten Unternehmen aus dem Transport- und Logistikbereich eine detaillierte Carbon-Footprint-Analyse. Die Berechnung ist jedoch mit hohem Aufwand verbunden. Daher

führen zwar einige Unternehmen heute noch keine entsprechende Analyse durch, planen diese jedoch bereits für das nächste (7,1 Prozent) bzw. übernächste Jahr (23,8 Prozent), sodass dies ab 2015 für fast drei Viertel der Unternehmen zum Standard wird. Die Carbon-Footprint-Analyse ist jedoch nicht für alle Unternehmen relevant. Für 28,6 Prozent der Unternehmen ist eine entsprechende Analyse weder heute noch in der Zukunft wichtig (Abbildung 8).

Abbildung 8: Bedeutung der CO₂-Messung



ANFORDERUNGEN AN DIENSTLEISTER UND SUBUNTERNEHMER

Für die Transport- und Logistikunternehmen mit eigenem Fuhrpark ist es eine wesentliche Frage, welche EURO-Norm sie bei den Fahrzeugen nutzen.

Viele der befragten Unternehmen setzen Subunternehmer ein. Demnach ist der Fahrzeugeinsatz für fast 60 Prozent der Befragten Sache der Subunternehmer. Nur 16 Prozent verlangen heute den ausschliesslichen Einsatz von EURO 5-Fahrzeugen. Das wird sich jedoch in Zukunft ändern, wenn dies ab 2014 doppelt so viele Unternehmen und 2015 weitere 15 Prozent der Unternehmen verlangen.

Im Zusammenhang mit dem Einsatz von EURO 5-Fahrzeugen und der Umsetzung von energiesparenden Massnahmen stellt sich auch die Frage, welche Wirkungen ein besonders umweltgerechtes Verhalten auf die Auftraggeber hätte. Nach Einschätzung der befragten Unternehmen wären immerhin 10 Prozent der Kunden bereit, mehr zu bezahlen. Die überwiegende Mehrheit der Unternehmen (85,7 Prozent) hält höhere Preise zwar für kaum möglich, glaubt aber zumindest, dass diese Unternehmen bei vergleichbarem Preis-Leistungs-Verhältnis bei der Auftragsvergabe bevorzugt würden (Abbildung 10). Da die wettbewerbsentscheidenden Faktoren wie Preise und Qualität bei vielen Unternehmen vergleichbar sind, können sich durch eine Grüne Logistik durchaus auch Wettbewerbsvorteile ergeben.

Abbildung 9: Anforderungen EURO 5-Fahrzeuge

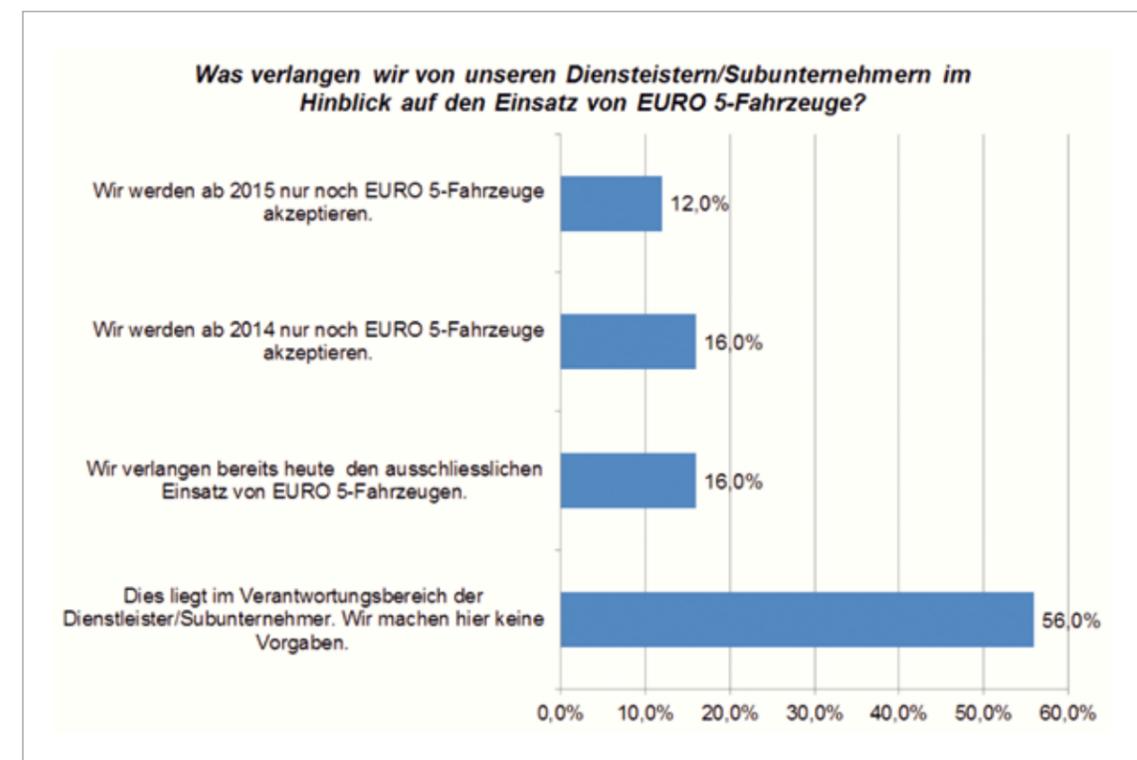
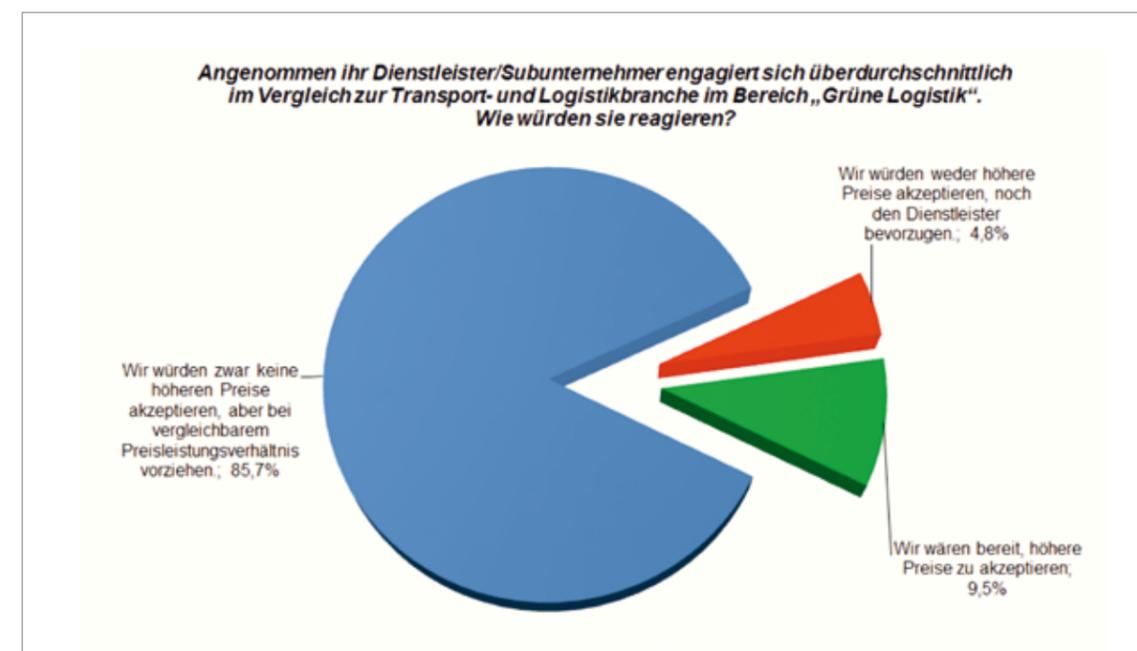


Abbildung 10: Wirkung Grüner Logistik auf die Auftragsvergabe



POTENZIALE ZUR BÜNDELUNG UND SCHIENENNUTZUNG

Neben den technischen Ansätzen stellt sich auch die Frage, welche strukturellen Ansätze zur Erhöhung der Energieeffizienz und zur Reduktion der CO₂-Emissionen bestehen.

Daher wurden die Unternehmen zunächst gefragt, welche Potenziale sie zur verstärkten Nutzung der Schiene sehen (Abbildung 11). Zwar sieht knapp ein Viertel (24,2 Prozent) der befragten Unternehmen aus dem Transport- und Logistikbereich keine weiteren Potenziale zur Nutzung der Schiene mehr. Mehr als die Hälfte der Unternehmen sieht aber noch Potenziale im kombinierten Verkehr (53,2 Prozent), während dies immerhin noch 12,9 Prozent für den Wagenladungsverkehr sehen.

Der Weg dorthin scheint jedoch nicht ganz einfach zu sein, sagt doch jedes zweite Unternehmen, dass es gerne Verkehre auf die Schiene verlagern würde, es jedoch an entsprechenden Angeboten fehle. Auch wenn sicherlich nicht gleich jedes Schienenangebot wettbewerbsfähig ist, deutet dies darauf hin, dass die Schiene einen stärkeren Kontakt zu den Transport- und Logistikunternehmen suchen sollte.

Dabei kommt der Schiene auch sehr entgegen, dass 42,3 Prozent der befragten Unternehmen bereit wären, für eine stärkere Schienennutzung längere Transportzeiten zu akzeptieren. Nur wenige Unternehmen würden Abstriche beim Lieferservice akzeptieren. Die überwiegende Mehrheit (76,9 Prozent) wäre zu derartigen Einbussen nicht bereit (Abbildung 12).

Abbildung 11: Potenziale zur Schienennutzung

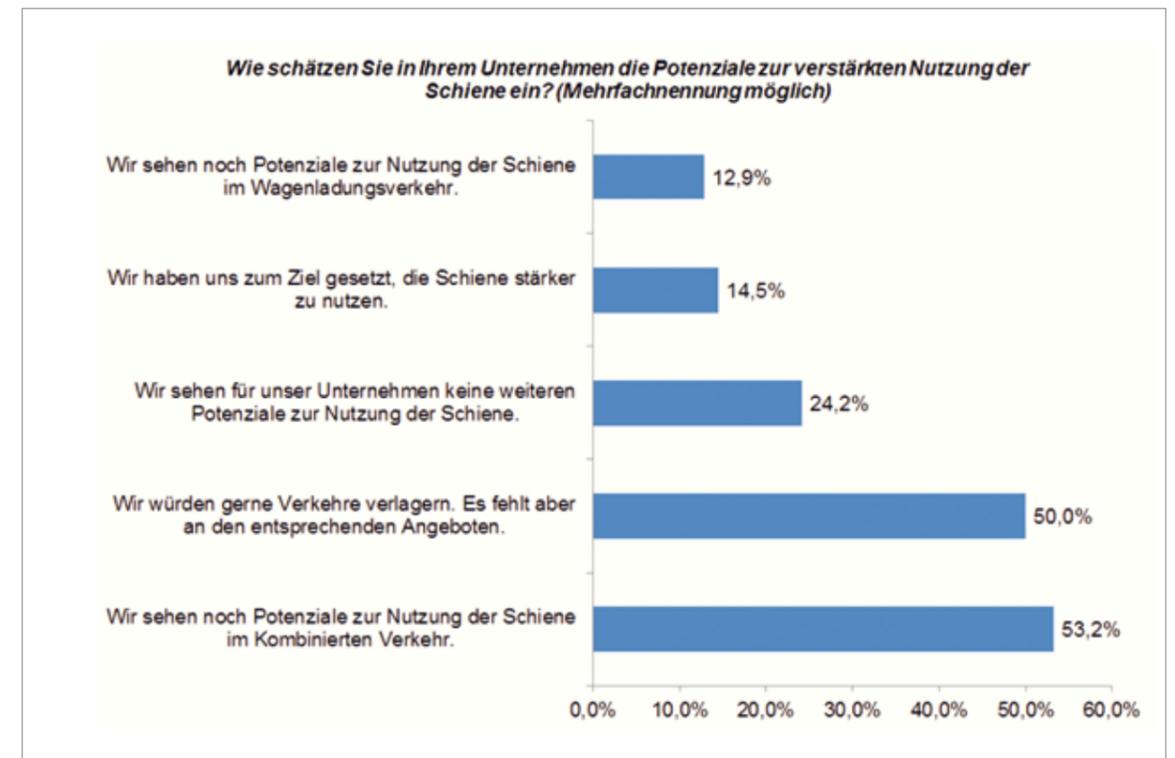
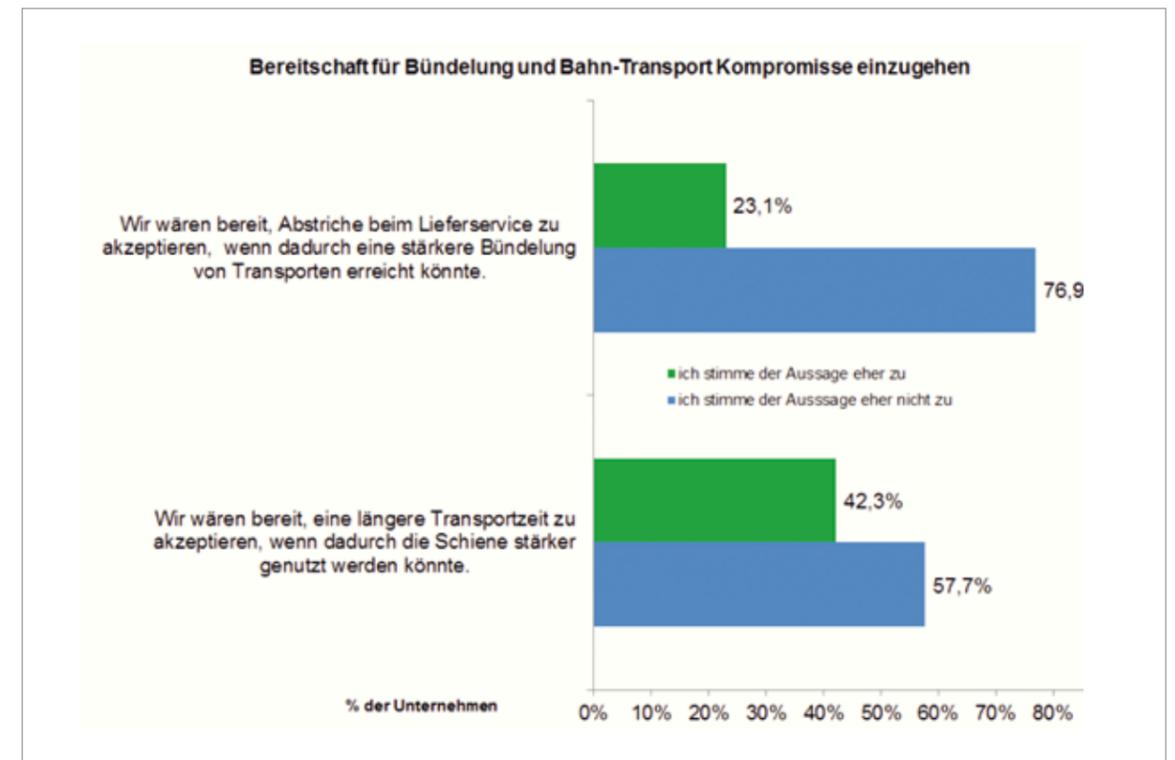


Abbildung 12: Kompromisse für Bündelung und Schienennutzung



ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSLAGE

Neben den Umweltschutzaktivitäten war die Einschätzung der Geschäftslage ein weiterer Schwerpunkt der Umfrage.

Dabei wurden die Unternehmen zunächst befragt, mit welcher Veränderung der Tonnage und des Umsatzes sie für 2013 im Vergleich zum Vorjahr rechnen (Abbildung 13).

Demnach rechnen fast zwei Drittel (64,9 Prozent) der Unternehmen in diesem Jahr mit einer steigenden Tonnage, während knapp 62 Prozent auch mit steigenden Umsätzen rechnen, was auf stagnierende bzw. leicht sinkende Preise hindeutet. Interessant ist, dass 15,8 Prozent der Befragten sogar mit einer Aufkommenssteigerung von mehr als 5 Prozent rechnen, während für 19 Prozent auch die Umsätze entsprechend steigen. Auch wenn nicht eindeutig gesagt werden kann, ob die Unternehmen mit hohen Aufkommenssteigerungen identisch sind mit den Unternehmen, die überproportionale Umsatzzuwächse erwarten, deutet dies darauf hin, dass die erfolgreichen Unternehmen auch höhere Preise umsetzen können.

Insgesamt wird die Lage als positiv eingeschätzt, rechnen doch fast 90 Prozent der Unternehmen mit mindestens gleichbleibenden und in vielen Fällen leicht steigenden Umsätzen (Abbildung 13). Nur ein geringer Teil der Unternehmen geht von sinkenden Umsätzen aus.

Verbunden mit der Aufkommens- und Umsatzentwicklung ist die aktuelle Geschäftslage in der Branche Transport- und Logistik. Auch hier sind die Umfrageergebnisse erfreulich, schätzen doch knapp 60 Prozent der Unternehmen die aktuelle Geschäftslage als gut bzw. sehr gut ein. Von einem einheitlichen Bild kann hier aber nicht gesprochen werden, schätzen doch gleichzeitig ca. 39 Prozent der Unternehmen die aktuelle Geschäftslage der Branche als eher schlecht ein. Dabei ist jedoch interessant, dass keines der befragten Unternehmen die Option «sehr schlecht» wählte. Die Unternehmen sollten sich zwischen den Optionen «sehr schlecht», «eher schlecht», «eher gut» und «sehr gut» entscheiden.

Abbildung 13: Erwartete Veränderung des Umsatzes und der Tonnage 2013 zum Vorjahr

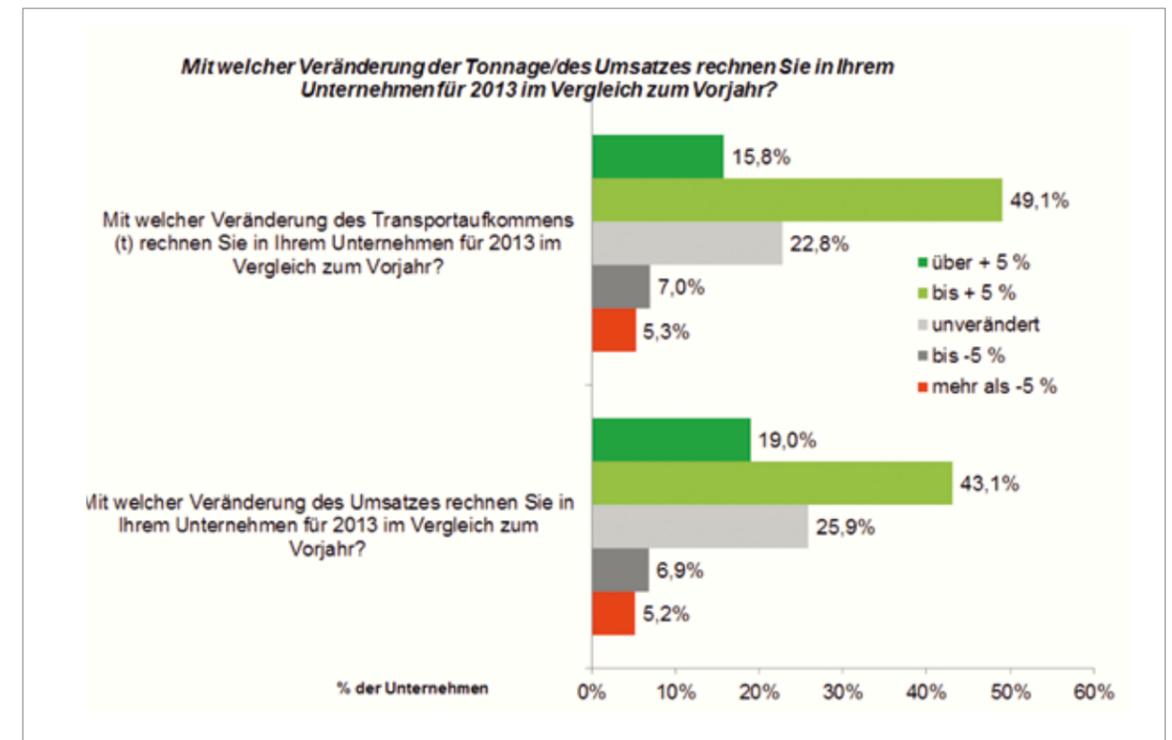


Abbildung 14: Einschätzung der aktuellen Geschäftslage



VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

- 07 **Abbildung 1**
Unternehmen nach Umsatzklassen
und Mitarbeiterzahl
- 09 **Abbildung 2**
Bedeutung Grüner Logistik
- 09 **Abbildung 3**
Verankerung Umweltschutz
im Unternehmen
- 10 **Abbildung 4**
Hauptgründe für Umweltschutzak-
tivitäten im Unternehmen
- 10 **Abbildung 5**
Verbreitung von Zertifizierungen
- 13 **Abbildung 6**
Umgesetzte Massnahmen im
Bereich Kraftstoffeinsparung
- 13 **Abbildung 7**
Massnahmen im Bereich Gebäude-
management, Intralogistik und IT
- 15 **Abbildung 8**
Bedeutung der CO₂-Messung
- 17 **Abbildung 9**
Anforderungen EURO 5-Fahrzeuge
- 17 **Abbildung 10**
Wirkung Grüner Logistik auf die
Auftragsvergabe
- 19 **Abbildung 11**
Potenziale zur Schienennutzung
- 19 **Abbildung 12**
Kompromisse für Bündelung und
Schienennutzung
- 21 **Abbildung 13**
Erwartete Veränderung des
Umsatzes und der Tonnage 2013
zum Vorjahr
- 21 **Abbildung 14**
Einschätzung der aktuellen
Geschäftslage

**Eine Initiative der Handelskammer beider Basel
zur Standortentwicklung zusammen mit:**



Handelskammer beider Basel

Aeschenvorstadt 67

Postfach

CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60

F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch



SPEDLOGSWISS
NORDWESTSCHWEIZ



EuroAirport™
BASEL MULHOUSE FREIBURG

