

Endbericht

„Best-Practice – zur Entwicklung des Logistikstandortes Ostdeutschland“

Impressum

Auftraggeber

Bundesministerium des Innern

Im Auftrag der Beauftragter der Bundesregierung für die neuen Bundesländer

Bearbeitung

Technische Hochschule Wildau [FH]

Prof. Dr.-Ing. Herbert Sonntag

Dipl.-Ing. Bertram Meimbresse

Dipl.-Ing. Philip Michalk

Regionomica GmbH

Dr. Michael Göbel

Dipl.-Ing. Raumplanung Carsten
Grashoff

Stand der Daten: 12.12.2013, wenn nicht anders im Text vermerkt.

Zusammenfassung

Die Logistik hat in Ostdeutschland stark an Bedeutung gewonnen. Mehr als 570.000 Menschen – mit wachsender Tendenz – sind mittlerweile in dieser Branche beschäftigt, beinahe ebenso viele wie im öffentlichen Dienst und gleich viele wie in der Bauwirtschaft. Die aktuellen Entwicklungen deuten eindeutig darauf hin, dass auch künftig die Branche nach Umsatz und Beschäftigung weiter wachsen wird. Neben der wichtigen Funktion für den Arbeitsmarkt, wird die hohe gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Logistik daran deutlich, dass sie sowohl für den Handel und seinen vielfältigen Innovationen – in letzter Zeit beispielsweise dem E-Commerce –, als auch für die industrielle Produktion von zentraler Bedeutung ist.

Logistik ist verantwortlich und beteiligt an den Kernprozessen Beschaffung, Produktion, Verteilung und Entsorgung von Gütern und Produkten. Diese kreativen und innovativen Leistungselemente sind Katalysator für eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung insbesondere für die nach dem europäischen Vereinigungsprozess nun in der Mitte Europas gelegene Wirtschaftsregion Ostdeutschland.

Die Beauftragte der Bundesregierung für die neuen Bundesländer hat vor diesem Hintergrund Mitte 2013 die Technische Hochschule Wildau in Kooperation mit der Regionomica GmbH mit der Erstellung der vorliegenden Studie zur Entwicklung der ostdeutschen Logistikwirtschaft beauftragt. Auf Basis einer komprimierten Bestandsanalyse und vor allem der Darstellung von Best-Practice-Beispielen sollte aufgezeigt werden, welche Logistikangebote sich in Ostdeutschland entwickelt haben und welche Entwicklungspotenziale für die und von der Logistikwirtschaft zukünftig erschlossen werden können.

Ziel der Untersuchung ist es, vor allem mit den recherchierten Best-Practice-Beispielen Anstöße zur Weiterentwicklung der Branche zu vermitteln und den künftigen Handlungsbedarf für die Akteure aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft zu umreißen. Der Schwerpunkt der vorliegenden Untersuchung stellt die Beschreibung dieser besonderen Beispiele dar. Sie sollen zum einen die Vielfalt und die Innovationskraft der Logistikwirtschaft aufzeigen und zum anderen Anregungen zum Nachmachen und für neue Lösungsansätze bieten.

Aus der Gesamtschau der Best-Practice-Beispiele und der anderen Analyse-schritte lassen sich die folgenden Ergebnisse zusammenfassend ableiten:

- Durch die vorteilhafte geostrategische Lage Ostdeutschlands an wichtigen Nord-Süd- und West-Ost-Achsen sowie durch die Nähe zu den Märkten in Mittel- und Osteuropa ergeben sich besondere Entwicklungspotenziale für die ostdeutsche Logistik. Auch die Ausweisung von drei Kernnetzkorridoren durch Ostdeutschland unterstreicht die Bedeutung der Region auf EU-Ebene. Gute Standortbedingungen bieten sich für die Distributionslogistik, die bereits heute eine hohe Bedeutung hat. Nennenswerte Ansiedlungen an wichtigen Autobahnkreuzen in den letzten Jahren im Bereich der Handels- und Konsumgüterlogistik unterstreichen diese Entwicklung.
- In Ostdeutschland hat sich eine vielfältige und differenzierte Logistikstruktur entwickelt, wobei einzelne Regionen besonders erfolgreich sind. Dies betrifft beispielsweise die Häfen und ihre Entwicklung in Mecklenburg-Vorpommern, die Güterverkehrs- und Distributionszentren in Berlin-Brandenburg und Thüringen oder die Regionen Halle (Saale)-Leipzig und Magdeburg.
- Ein klarer Trend ist bei der Zunahme des Aufkommens höherwertiger Güter in den letzten Jahren festzustellen. Die Logistik in Ostdeutschland übernimmt zunehmend komplexere Transportaufgaben und logistische Mehrwertleistungen, womit höhere Wertschöpfung verbunden ist. So ist der Umsatz von Logistikdienstleistern in Ostdeutschland in den vergangenen zehn Jahren um rund ein Drittel gewachsen. Dies ist ein Hinweis darauf, dass es der Logistikwirtschaft in Ostdeutschland gelungen ist, den tendenziellen Rückgang an Massengütern durch wertschöpfungsintensiveres Ladungsaufkommen zu kompensieren und sich zu integrierten Logistikanbietern zu diversifizieren.
- Hinsichtlich der Zahl der Unternehmen ist in den vergangenen zehn Jahren in der Logistikbranche eine deutliche Konsolidierung zu verzeichnen. Durch die damit verbundene Konzentration hin zu größeren Unternehmenseinheiten ist es den Logistikunternehmen in Ostdeutschland gelungen, entsprechende Größenvorteile, wie z. B. Produktivitätsgewinne und verbesserten Marktzugang für sich zu nutzen. Ebenfalls sind stärkere überregionale Verflechtungen im Warentransport durch zunehmende Einbindung der ostdeutschen Wirtschaft in großräumige/internationale Arbeitsteilung und Handelsströme zu verzeichnen.

- Die Logistikwirtschaft stellt eine hohe Bedeutung für den Arbeitsmarkt in Ostdeutschland dar. So sind insgesamt in Ostdeutschland rund 572.000 Erwerbstätige in der Logistik tätig. Die beschäftigungspolitische Bedeutung der Logistik ist damit genau so hoch wie die der Bauindustrie und liegt nur wenig unterhalb des öffentlichen Dienstes. Der Anteil der Erwerbstätigen in der Logistik an den Gesamtbeschäftigten variiert zwischen 5,6 % in Berlin, knapp 8 % in Sachsen, Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern sowie 8,6 bis 8,9 % in Sachsen-Anhalt und Brandenburg.
- Die positive Entwicklung der Logistik wurde durch eine Unternehmensbefragung bestätigt. So schätzen rund zwei Drittel der befragten Unternehmen die Geschäftsentwicklung in den letzten fünf Jahren als „wachsend“ oder „stark wachsend“ ein. Knapp über die Hälfte der befragten Unternehmen erwartet für die nächsten drei Jahre eine vergleichbare Entwicklung, verbunden mit einem entsprechenden Beschäftigungsaufbau. Zukunftsfelder wurden von den Unternehmen in der Befragung vor allem in der weiteren Entwicklung Osteuropas, den Logistik-Hubs, der industriellen Kontraktlogistik und der Vernetzung von Informationen und Gütern gesehen.
- Der überproportionale Ausbau der Infrastruktur nach der deutschen Wiedervereinigung hat der Region nicht nur kurz- und mittelfristige Vorteile gebracht, sondern schafft auch Kapazitätsreserven für weiteres Wachstum. Damit ist die wichtigste Voraussetzung für eine weitere positive Entwicklung der Logistikwirtschaft gegeben. Ostdeutschland bietet Alternativen sowohl zu den häufig überlasteten Achsen in Westdeutschland als auch zu der (noch) unzureichend ausgebauten Verkehrsinfrastruktur in Osteuropa.
- Zu den besonders hervorzuhebenden erfolgreichen Beispielen der Infrastruktur zählen die Güterverkehrszentren. Sechs der Top-10-GVZ in Deutschland befinden sich in Ostdeutschland. Auch der Flughafen Leipzig/Halle ist ein solches herausgehobenes Beispiel. Er ist ein wichtiger Treiber im Luftfrachtverkehr und konnte sich mit einem Umschlag von rund 860.000 Tonnen pro Jahr hinter dem Frankfurter Flughafen als Nummer zwei der Frachtflughäfen in Deutschland etablieren.
- Ein breites Hochschulangebot sichert die Logistikkompetenz und den Nachwuchs an qualifizierten Fachkräften. Die vielfältige Forschungslandschaft durch Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen in Ostdeutschland bildet gleichzeitig die Basis für Innovationen in der Logistikbranche und bietet mannigfaltige Möglichkeiten des Technologie- und Wissenstransfers zwischen Hochschulen, Wissenschaftseinrichtungen und Unternehmen.

- Insbesondere der Regionenvergleich mit NRW, Westpolen und Ostösterreich hat gezeigt, dass sich allgemeine wirtschaftliche und industrielle Entwicklung sowie Logistik einer Region gegenseitig befruchten und Wirtschaftsförderungs- und Ansiedlungsaktivitäten von hoher Bedeutung sind. Neue Güteraufkommen und Transportströme lassen sich vor allem durch strategische Partnerschaften und Kooperationen über Regionsgrenzen besser erschließen und nicht zuletzt Innovationsorientierung und Clusterinitiativen unterstützen diese Entwicklungen in der Logistik.
- In allen ostdeutschen Bundesländern wird der Stellenwert bzw. die Bedeutung der Logistikwirtschaft als hoch und wichtig eingeschätzt. Sie ist überall als so genannte Leit- oder Schwerpunktbranche definiert oder ist als entsprechendes Landescluster organisiert. Dies unterstreicht die landespolitische und teilweise auch fördertechnische Bedeutung der Logistikwirtschaft. Ebenso tragen Logistikinitiativen in den wichtigsten Logistikregionen zur Vernetzung der Akteure bei.
- Die aufgezeigten Best-Practice-Beispiele und die dahinter stehenden Unternehmen zeigen die Vielfalt und die Innovationskraft der Logistikwirtschaft in Ostdeutschland. Sie verdeutlichen, wie das Zusammenspiel aus Standortvorteilen, Kreativität und neuen Geschäftsmodellen erfolgreich umgesetzt werden kann und die Wettbewerbsfähigkeit steigert. Sie sollen zum Nachmachen ermuntern und Anregungen liefern.
- Die 16 Beispiele decken ein weites Feld logistischer Aktivitäten ab. Die Bandbreite reicht von der Luftfrachtabfertigung über neue intermodale Angebote auf Schiene und Wasserstraße oder der Integration neuer IT-Lösungen entlang der Supply-Chain bis zu Beispielen für hochautomatisierte in-house-Logistik oder strategische Logistiksiedlungen. Ferner sind unter den Beispielen neue Geschäftsmodelle oder Logistikprozesse von Start-Up-Unternehmen bis hin zu etablierten Global Playern. Folgende Best-Practice-Beispiele wurden ausgewählt und beschrieben:
 - Trans-Eurasia-Express: Auf breiten Spuren wöchentlich nach China
 - BMW: e-Mobility aus Leipzig – Fahrzeugfertigung umgepolt
 - Flughafen Leipzig/Halle: Neuer Luftfracht-Service „Secured – Truck & Fly“
 - ERKO: Ein Mittelständler ‚dreht‘ seine Logistik
 - IKEA Distribution Deutschland: Distribution aus der neuen Mitte Deutschlands heraus
 - LION-Group: Der ‚Tummelplatz‘ der Mähdrescher – Exportlogistik an der Neiße

- BLG RailTec GmbH: Ein privater Rangierbahnhof? ... Automobillogistik!
- GVZ Großbeeren: Kleinklein war gestern – die effiziente Versorgung der Hauptstadtregion
- SIG Combibloc und Binnenreederei: Das Binnenschiff – voll und integriert
- Apotheke zur Rose: Multioptional, individuell und sicher – Pharmaver-sorgung 3.0 aus Halle (Saale)
- Maritimes Holzcluster Wismar: Der ‚Holzweg‘ im Norden – mit Branchen-logistik funktioniert's
- Seehafen Rostock: Seehafen Rostock – Auf großer Fahrt
- EnBW, Mitsubishi, EUROS, Mobil-Baustoffe: Direkt aus Sassnitz-Mukran: Offshore- und Bauteilelogistik für das Meer und den Tunnelbau
- Dock 100: ‚Hochstapler‘ auf neuen Wegen – Der Unterschied macht's
- BEHALA: Wie kommen die ‚Dicken Dinger‘ ans Ziel?
- Bombardier: Komplette Straßenbahnen – frei Haus geliefert

Die wichtigsten Herausforderungen und Handlungsbedarfe für die Unterneh-men der Logistikwirtschaft, aber auch für Politik, Verwaltung und Verbände lassen sich aus Gutachtersicht wie folgt zusammenfassen:

- Stellenwert der Logistik in der Wirtschaftspolitik der Länder beibehalten und ausbauen
- Internationale Kooperationen befördern und Clusterinitiativen stärken
- Innovationen vorantreiben
- Fort- und Weiterbildung zur Fachkräftesicherung ausbauen
- Ansiedlungsaktivitäten ausbauen und Flächenbedarfe sichern
- Logistik als Marke stärken und gemeinsam länderübergreifend vermark-ten
- Infrastrukturstandards halten und ausbauen – Vernetzung vorantreiben