

Logistikstudie



STANDORTPOLITIK



Darmstadt
Rhein Main Neckar



Darmstadt Rhein Main Neckar und die Logistik: Ist die Branche fit für die Zukunft?

Sehr gut sogar. Wie die zweite Auflage der IHK Logistikstudie zeigt, sind wir eine Logistikregion oberster Güte. Zugegeben, die außergewöhnliche geografische und verkehrliche Lage innerhalb Deutschlands und Europas spielt uns da in die Karten. Daran hat sich im Vergleich zur letzten Studie nichts geändert. Leider hat sich in den vergangenen fünf Jahren auch wenig an der hohen Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden überlasteten Schienen und Straßen gebessert. Auch deren Zustand lässt trotz vieler Investitionen noch zu wünschen übrig. Hier muss die Politik endlich die dringend benötigten Gelder in die Hand nehmen und die Infrastruktur grundlegend sanieren. Dass wir uns auch auf guten Ergebnissen nicht ausruhen sollten, zeigt sich am Thema Arbeitskräfte. Vor fünf Jahren als gut eingestuft, hat das Arbeitskräftepotenzial der Region merklich nachgelassen.

Um uns herum hat sich in den letzten Jahren viel getan: Digitalisierung und Umweltschutz sind keine Zukunftsmusik mehr. Industrie 4.0 ist längst das Thema für produzierende Industrieunternehmen und Verlager. Auch wenn viele Unternehmen hier noch in den Kinderschuhen stecken – die Branche macht sich auf den Weg und begleitet den Veränderungsprozess vielerorts aktiv mit. Mit der Diskussion um die Blaue Plakette für zahlreiche Städte stehen wir vor der Frage, wie die Innenstadtlogistik der Zukunft aussehen muss. Damals wie heute ist die Frage „Wie kommen wir an dringend benötigte Fachkräfte?“ aktuell. Ein Patentrezept scheint es nicht zu geben. Nicht für Berufskraftfahrer und auch nicht für Fachkräfte im mittleren Management. Die Integration von Flüchtlingen könnte mittelfristig ein Weg sein.

Die Antwort auf die eingangs angerissene Infrastrukturfrage soll der Bundesverkehrswegeplan bis zum Jahr 2030 geben. Selbst mit Finanzierungszusage für die enthaltenen Projekte aus Südhessen müssen diese allerdings erst einmal geplant und umgesetzt werden. Hier gilt es, in einem ersten Schritt ausreichende Planungskapazitäten zur Verfügung zu stellen. In Sachen Digitalisierung und Industrie 4.0 haben wir gegenüber den meisten anderen Regionen großes Potenzial, das es von allen Beteiligten zu nutzen gilt. Wir haben uns auf den Weg gemacht, zur Leitregion für Industrie 4.0 im Mittelstand zu werden. Dazu kann die Logistikbranche einen wertvollen Beitrag leisten.

Packen wir es an!
Ihr

Volker W. Hofmann

Vorsitzender des Verkehrsausschusses der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar und
Inhaber der Heinrich Lohr Spedition, Lagerung, Salzhandel KG

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	1
1. Einführung.....	3
1.1. Logistik im Jahr 2017	3
1.2. Internationales Drehkreuz Darmstadt Rhein Main Neckar.....	4
1.3. Vorgehensweise und Aufbau der Studie.....	4
2. Ergebnisse der Studie – Eine Einschätzung der Logistikbranche in Darmstadt Rhein Main Neckar	6
2.1. Die Logistikbranche der Region ist mittelständisch geprägt.....	6
2.2. Die Logistikunternehmen der Region bedienen zahlreiche Branchen	8
2.3. Die Zukunftserwartungen der Branche sind weiterhin positiv.....	9
2.4. An der Region führt kein Weg vorbei – Unternehmen und Infrastruktur stoßen an ihre Belastungsgrenze	13
2.5. Mittelfristig wird Industrie 4.0 die Logistikbranche stark verändern	14
2.6. Bei Industrie 4.0 ist die Logistikbranche in der Region kein Vorreiter – KMU müssen Vorteile für sich nutzen	18
2.7. Der Fachkräftemangel verschärft sich weiter.....	18
2.8. Sicherheit und Umweltschutz werden die Geschäftstätigkeit zukünftig noch stärker beeinflussen.....	19
2.9. Stärken und Potenziale von Darmstadt Rhein Main Neckar im Überblick.....	20
2.10. Forderungen an die Politik im Überblick.....	20
2.11. Handlungsempfehlungen für KMU im Überblick.....	21
3. Entwicklung der Logistikbranche	22
3.1. Die Branchenstruktur im Überblick	22
3.2. Stellenwert der Logistikbranche in der Region	22
Anhang	

1. Einführung

1.1. Logistik im Jahr 2017

Deutschland ist Logistikweltmeister! Die Logistikbranche ist nach dem aktuellen „Logistics Performance Index“ Weltklasse.¹ Dieser Indikator wird alle zwei Jahre von der Weltbank durch Befragung von global agierenden Logistikunternehmen in über 150 Ländern erhoben. Die Spitzenposition resultiert nicht nur aus besonders guten staatlichen Rahmenbedingungen wie einer im internationalen Vergleich leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Auch die Qualität und Kompetenz der Logistikdienstleister wird als hervorragend bewertet. Die Ergebnisse verdeutlichen daher: Nur durch das funktionierende Zusammenspiel von Politik, welche die Qualität der Standortfaktoren wie Verkehrsinfrastruktur maßgeblich bestimmt, und Wirtschaftsunternehmen, kann auch in Zukunft die Spitzenposition des Standorts Deutschland im globalen Wettbewerb verteidigt und weiter ausgebaut werden.

Die Logistikbranche ist aufgrund immer stärker verzweigter Wertschöpfungsketten das Rückgrat zur Erschließung der globalen Märkte. So verwundert es nicht, dass die Logistik gemessen am Umsatz nach Automobilwirtschaft und Handel der drittgrößte Wirtschaftsbereich in Deutschland ist.² Zwei der fünf größten Logistikunternehmen der Welt (nach Umsatz) stammen aus Deutschland (Deutsche Post DHL Group und Deutsche Bahn AG).³ Nach der globalen Wirtschaftskrise verzeichnete die Logistikbranche in den Jahren von 2010 bis 2014 ein solides durchschnittliches Jahreswachstum von 3,3 Prozent.⁴

Die aktuell gute Branchenlage darf aber nicht den Blick für zukünftige Herausforderungen verstellen. An erster Stelle steht hierbei Industrie 4.0. Dieser Begriff ist momentan in aller Munde, gleichwohl fehlt dafür häufig ein einheitliches Begriffsverständnis. Für diese Studie wird Industrie 4.0 als die zunehmende Digitalisierung und Automatisierung von Geschäftsprozessen und (logistischen) Dienstleistungen verstanden. Diese technologischen Veränderungen besitzen das Potenzial, einerseits durch Auswertung großer Datenmengen (Big Data) neue Dienstleistungen zu entwickeln beziehungsweise bestehende Dienstleistungen effizienter zu gestalten. Zum anderen können auch komplexe Arbeitsvorgänge komplett durch intelligente Maschinen übernommen werden, sodass der Mensch deren Ausführung lediglich noch überwachen muss (Autonomisierung, z.B. Platooning: teilautonome Kolonnenfahrt mehrerer Lkw auf Autobahnen). Dass solche Entwicklungen die Logistik nachhaltig

verändern können, wird beim Gedanken an Schlagzeilen zu drohenden Arbeitsplatzverlusten offensichtlich, welche zunehmend in der Presse zu finden sind. Doch gleichzeitig eröffnen die neuen Technologien große Spielräume für innovative Geschäftsmodelle in der Logistik, welche durch stärkere digitale Vernetzung einen wahren Produktivitätsschub erfahren könnten.

Hinzu kommen Trends und Entwicklungen, die schon seit einigen Jahren auf der Agenda der Logistikunternehmen stehen, von ihrer Bedeutung aber nichts eingebüßt haben oder sogar zunehmend die Geschäftsentwicklung beeinflussen. An erster Stelle steht hierbei das Thema Umweltschutz, welches untrennbar mit stetig steigenden Transportaufkommen verbunden ist. Durch das Klimaschutzabkommen von Paris wurde die Begrenzung des CO₂-Ausstoßes endgültig, auch auf globaler Ebene, als eines der wichtigsten politischen Handlungsfelder für die nächsten Jahrzehnte verankert. Gleichzeitig erwartet der Endverbraucher aber kontinuierlich mehr Service im Sinne kürzerer Lieferzeiten und größerer Angebote – eine Entwicklung, die nicht zuletzt durch den wachsenden Onlinehandel nochmals verstärkt wurde. Das Bewusstsein für die dadurch verursachte Lärm- und Umweltbelastung ist hingegen beim Kunden häufig nicht vorhanden. Auch der Fachkräftemangel drängt immer stärker in das Bewusstsein wirtschaftlicher Entscheidungsträger. Insbesondere dann, wenn es gilt, Nachwuchs für offene Berufskraftfahrer-Stellen oder Arbeitskräfte für die manuelle Kommissionierung zu finden. Im Zuge des Flüchtlingsstroms 2015 taucht zudem die Frage auf, welchen Beitrag die Beschäftigung von Asylsuchenden bzw. Asylberechtigten leisten können, um den Fachkräftemangel zu beheben. Schließlich sorgt die zunehmende Sanierungsbedürftigkeit der Verkehrsinfrastruktur, gepaart mit anhaltend wachsendem Verkehrsaufkommen, für steigenden Handlungsbedarf seitens der Politik. Laut „Logistics Performance Index“ ist Deutschland im weltweiten Vergleich hier zwar noch gut aufgestellt. Doch wie lange hält der Vorsprung vor anderen Nationen an, wenn der Investitionsstau in diesem Bereich nicht behoben wird?

Die Logistik wird in den nächsten Jahren vor spannenden Veränderungen stehen. Diese nationalen und internationalen Entwicklungen definieren das Handlungsfeld für die Logistikunternehmen in Darmstadt Rhein Main Neckar.

¹ The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank (2016): Connecting to Compete 2016. Trade Logistics in the Global Economy. Washington, DC.

² Bundesvereinigung Logistik (BVL, 2016). Verfügbar: <http://www.bvl.de/wissen/bedeutung-fuer-deutschland>

³ Statista (2016): Top 25 der Logistikunternehmen weltweit nach Logistikumsatz im Jahr 2014. Verfügbar: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/193141/umfrage/top-logistikunternehmen-weltweit-nach-umsatz/>

⁴ Eigene Berechnungen basierend auf Statista (2016): Umsatz der Logistikbranche in Deutschland von 1995 bis 2014. Verfügbar: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/166970/umfrage/umsatz-der-logistikbranche-in-deutschland/>

1.2. Internationales Drehkreuz Darmstadt Rhein Main Neckar

Aufgrund der geografischen Lage im „Herzen Europas“, der Nähe zum Flughafen Frankfurt als internationalem Drehkreuz und der Kreuzung wichtiger Verkehrsachsen in „Nord-Süd“- und „Ost-West“-Richtung besitzt die Logistikbranche eine herausragende Bedeutung für den IHK-Bezirk Darmstadt Rhein Main Neckar. Die über 5.000 Transport- und Logistikunternehmen der Region sind zentraler Motor der wirtschaftlichen Entwicklung. Sie stellen mit etwa 57.800 Beschäftigten einen Anteil von knapp 20 Prozent aller Erwerbstätigen des IHK-Bezirks.⁵ Sowohl die Zahl der Unternehmen (Zuwachs von 1,9 Prozent) als auch die Zahl der Beschäftigten (Zuwachs von 12,35 Prozent) ist seit der letzten Logistikstudie 2010 stark gewachsen⁶ – die Branche trägt mit ihrer hohen Dynamik folglich wesentlich zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung der Region bei.

Die Logistik ist somit auch eines der wichtigsten Branchencluster im IHK-Bezirk. Solche Cluster sind für die Wettbewerbsfähigkeit einer Region von steigender Bedeutung. Sie ermöglichen bei den immer vielfältigeren Austauschbeziehungen zwischen Unternehmen die Realisierung von Synergie- und Netzwerkeffekten sowie die gemeinsame Nutzung günstiger Standortfaktoren. Dadurch können signifikante Wettbewerbsvorteile entstehen. Entsprechend wichtig ist die gezielte Förderung des Branchenclusters Logistik, sei es durch eine offensive Bewerbung des IHK-Bezirks als leistungsfähigen Logistikstandort in der Öffentlichkeit oder durch Investitionen in branchenrelevante Standortfaktoren. Eine solche, clusterorientierte Standortpolitik sichert der Region auch in Zukunft ihren wirtschaftlichen Erfolg. Einen statistischen Nachweis, dass die Logistik eines der wichtigsten Branchencluster im IHK-Bezirk ist, finden Sie auf Basis des sogenannten Lokalisationsquotienten als volkswirtschaftliche Indikatorgröße in Abschnitt 3 am Ende der Studie.

Das Herz der Logistikbranche ist die Vielzahl an kleinen und mittleren Unternehmen (KMU): Vom Straßengüterpediteur, der mit seinen täglichen Fahrten den Austausch von Waren und Gütern in unternehmensübergreifenden Wertschöpfungsprozessen sicherstellt, bis zum Lagerbetreiber, der die tägliche Verfügbarkeit dieser Güter garantiert. Hinzu kommen die „großen Player“, die sich aufgrund der logistisch vorteilhaften Standortbedingungen und der Nähe zum Kunden in der Region ansiedeln. Kurier-/Express- und Paketdienstleister (KEP-Dienstleister), Zulieferer von Technik und Equipment, Anbieter von Logistiksoftware und Beratungsunternehmen verdeutlichen schließlich die ganze Vielfalt der Branche.

⁵ Statistisches Landesamt: Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen.

⁶ Bei der Berechnung sowohl von Zahl der Unternehmen als auch Zahl der Beschäftigten wurde zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit zur Logistikstudie 2010 der Wirtschaftszweig Unternehmensberatungen nicht berücksichtigt. Weitere Informationen hierzu siehe Abschnitt C.

Während Industrie 4.0 einen globalen, branchenübergreifenden Trend darstellt, der die Logistikunternehmen der Region im gleichen Maße betrifft wie andernorts auch, sind die Themen Verkehrsbelastung und Umweltschutz für den IHK-Bezirk nochmals von besonderer Bedeutung. So passieren durchschnittlich 335.000 Fahrzeuge am Tag das Frankfurter Kreuz,⁷ einen der meist befahrenen Straßenknotenpunkte Europas inmitten der Metropolregion Frankfurt Rhein Main und in unmittelbarer Nachbarschaft zum IHK-Bezirk. Das Thema Umweltschutz beeinflusst nicht zuletzt durch die Umweltzone und das Lkw-Durchfahrtsverbot der Stadt Darmstadt das Tagesgeschäft der Unternehmen. Weitere Maßnahmenverschärfungen, wie die blaue Umweltplakette, sind bereits in der Diskussion.

Zusammengefasst ist die Logistik von großer Relevanz für die Region. Daher lohnt es sich, im Rahmen der Logistikstudie vertiefte Einblicke zu erhalten, wie die Unternehmen ihre aktuelle Situation einschätzen, welche Meinung sie von den skizzierten politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen haben und welche Zukunftsperspektive sie für sich und die Region erwarten. Nur mit starken Logistikunternehmen kann der IHK-Bezirk wirtschaftlich eine Spitzenposition einnehmen!

1.3. Vorgehensweise und Aufbau der Studie

Die Logistikstudie 2017 ist grundsätzlich als Weiterentwicklung der Studie von 2010 konzipiert und lehnt sich daher methodisch und inhaltlich eng an diese an. Dadurch soll die Vergleichbarkeit der Ergebnisse gewährleistet werden, sodass positive, aber auch negative Entwicklungen der letzten sieben Jahre erkannt werden. Natürlich fließen zusätzlich aktuelle Entwicklungen in die Studie ein. So entsteht letztendlich ein Gesamtbild zur Logistikbranche des IHK-Bezirks im Jahr 2017.

Dieses Gesamtbild im Rahmen der Studie setzt sich aus den folgenden vier zentralen Inhalten zusammen:

- I. Gewinnung eines allgemeinen Branchenbilds der Logistik in der Region
 - Überblick zur Unternehmensstruktur
 - Einschätzung der aktuellen und zukünftigen wirtschaftlichen Lage
- II. Bewertung der Standortqualität des IHK-Bezirks
- III. Einschätzung zu aktuellen Trends und Entwicklungen
 - Industrie 4.0
 - Umweltschutzmaßnahmen
 - Fachkräftemangel
- IV. Bestimmung der Branchenentwicklung im Vergleich zur Studie 2010

⁷ Bundesanstalt für Straßenwesen

Methodisch basiert die Studie auf zwei Säulen. Zum einen wurde eine webbasierte Umfrage unter Logistikunternehmen, Verladern und Zulieferern von Technik und Equipment im Logistikbereich innerhalb des IHK-Bezirks durchgeführt. Die Unternehmen wurden hierzu von der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar angefragt und konnten über ein entsprechendes Umfragetool ihre Einschätzung zu insgesamt 24 Fragen abgeben. Auf diese Weise kann ein aussagekräftiges Bild zur Gesamtsituation der Branche gegeben werden. Zum anderen wurden insgesamt sechs Experten aus dem Bereich Logistik gezielt zu einzelnen Themen interviewt, um die wichtigsten, aktuellen Trends vertieft zu analysieren und die Umfrageergebnisse zu interpretieren. Damit werden die Bereiche des Großhandels, der Systemintegratoren, der Logistikdienstleister, der verladenden Industrie und der Lagerbetreiber abgedeckt und durch einen Fachverband ergänzt.

Natürlich sind die Einschätzungen und Meinungen bei solchen Befragungen immer auch von aktuellen Entwicklungen geprägt. Bei der Studie 2010 waren die Folgen der globalen Wirtschaftskrise noch spürbar. Die vorliegende Weiterentwicklung der Studie fällt in die Zeit von Flüchtlingskrise und Brexit, welche in das Stimmungsbild der Unternehmen einfließen können. Die US-Präsidentenwahl ereignete sich allerdings erst nach Umfrageschluss und Experteninterviews. Solche Einflussfaktoren können nicht vermieden werden, sind bei der Interpretation der Ergebnisse und besonders bei der Ableitung langfristiger Trends aber stets zu beachten.

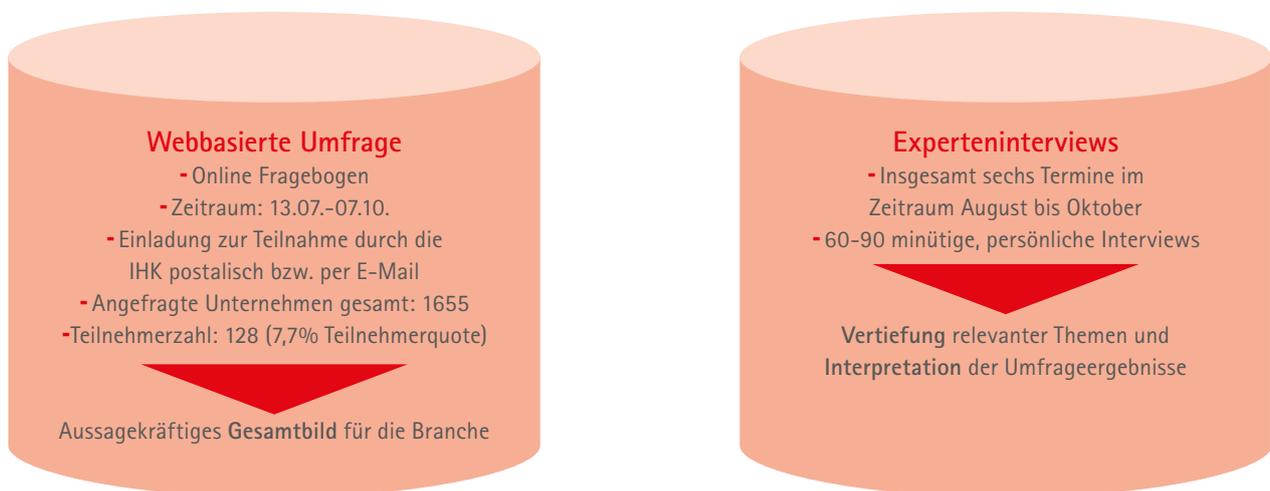


Abb. 1: Zwei Säulen der Studie: Umfrage und Experteninterviews

2. Ergebnisse der Studie – Eine Einschätzung der Logistikbranche in Darmstadt Rhein Main Neckar

An der Umfrage haben insgesamt 128 Personen (n=128) teilgenommen und damit mehr als bei der Umfrage zur letzten Studie. Darauf stützt sich die folgende Auswertung.¹ Die Umfrageergebnisse wurden in den Experteninterviews und in der Verkehrsausschusssitzung² diskutiert. Auf dieser Basis wurde die Auswertung der Umfrage mit den Einschätzungen der Experten ergänzt und interpretiert. Das Ergebnis der Untersuchung lässt sich in nachstehenden, acht zentralen Punkten zusammenfassen.

Die zentralen Ergebnisse der Studie im Überblick

1. Die Logistikbranche der Region ist mittelständisch geprägt
2. Die Logistikunternehmen der Region bedienen zahlreiche Branchen
3. Die Zukunftserwartungen der Branche sind weiterhin positiv
4. An der Region führt kein Weg vorbei – Unternehmen und Infrastruktur stoßen an ihre Belastungsgrenze
5. Mittelfristig wird Industrie 4.0 die Logistikbranche stark verändern
6. Bei Industrie 4.0 ist die Logistikbranche in der Region kein Vorreiter – KMU müssen Vorteile für sich nutzen
7. Der Fachkräftemangel verschärft sich weiter
8. Sicherheit und Umweltschutz werden die Geschäftstätigkeit zukünftig noch stärker beeinflussen

Just-in-time-Versorgung der Produktion mit Einsatzgütern im Automobilbereich). Ebenfalls einen geringen Anteil haben Kurier-/Express- und Paketdienstleister (KEP-Dienstleister). Zulieferer von Technik und Equipment im Logistikbereich (zum Beispiel Intralogistikhersteller) und Beratungsunternehmen machen zusammen ein gutes Drittel der Umfrageteilnehmer aus (vgl. Abb. 3).

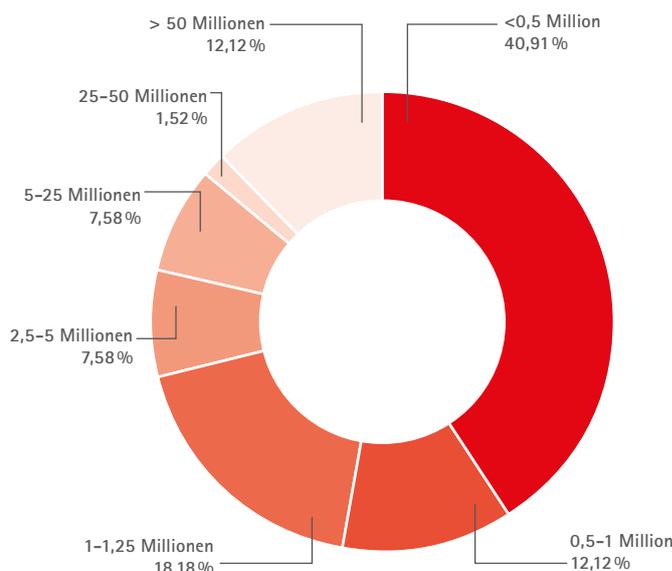


Abb. 1: Welchen Umsatz hat Ihr Unternehmen im letzten Berichtsjahr erzielt?

2.1. Die Logistikbranche der Region ist mittelständisch geprägt

Die Logistikbranche im Bezirk der IHK Darmstadt ist stark mittelständisch geprägt. Über die Hälfte der befragten Unternehmen erzielen einen Umsatz von maximal einer Million Euro (vgl. Abb. 1) beziehungsweise weisen weniger als zehn Beschäftigte auf (inkl. Inhaber und Familienangehörige, vgl. Abb. 2).

Knapp über 50 Prozent der Unternehmen sind im „klassischen“ Logistik- und Transportgeschäft tätig. Sie übernehmen als Fuhrunternehmer, Speditionen und Logistikdienstleister einzelne, klar abgegrenzte Aufgaben, zum Beispiel Transporte im Straßengüterverkehr oder den Betrieb von Lagerhäusern für ihre Kunden.

Einen deutlich geringeren Anteil weisen Logistiker und Systemintegratoren auf. Sie erbringen komplette Dienstleistungspakete (zum Beispiel das Bestandsmanagement und die

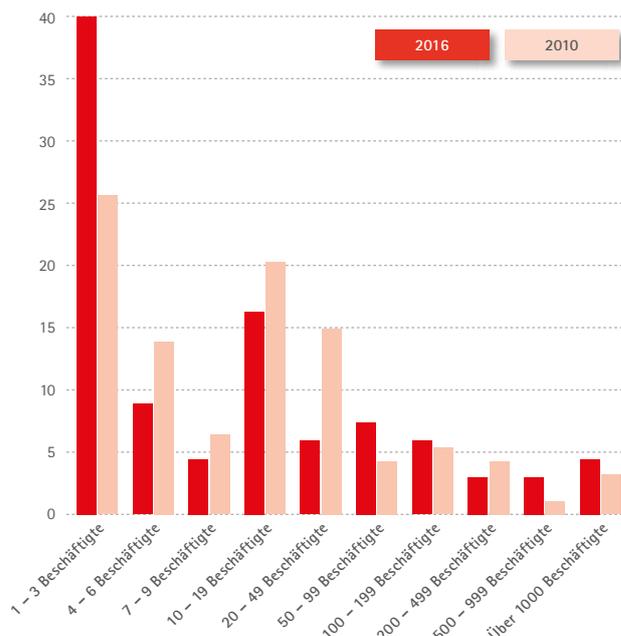


Abb. 2: Wie viele Beschäftigte arbeiten in Ihrem Unternehmen (einschließlich Inhaber und Familienangehörige)?

¹ Da die Antwortmöglichkeiten nicht verbindlich waren, ergeben sich für die einzelnen Auswertungen zumeist ein n<128.

² Verkehrsausschusssitzung der IHK Darmstadt am 6. Oktober 2016.

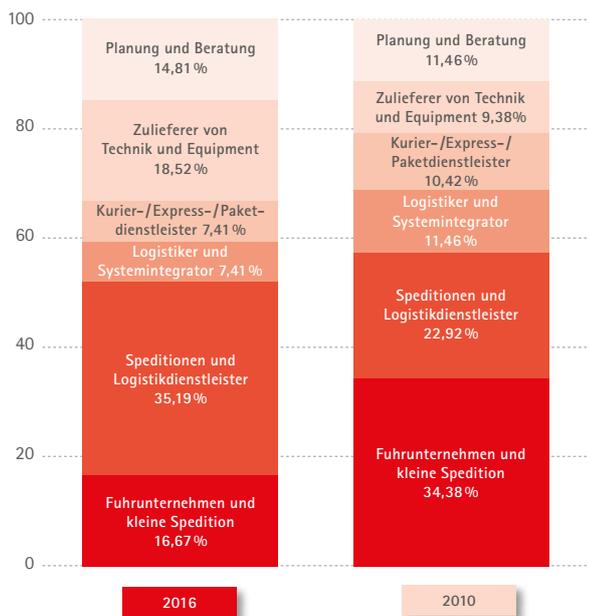


Abb. 3: Welchem Bereich der Logistikbranche gehört Ihr Unternehmen an?

Insgesamt spiegelt sich im Bezirk der IHK Darmstadt das gesamtdeutsche Bild einer polypolistischen Marktstruktur im Logistiksektor wider, wie es besonders für Speditionen und Fuhrunternehmen im Straßengüterverkehr typisch ist.³ Ein Abgleich mit den Daten des Statistischen Landesamtes Hessen für die einzelnen Landkreise (beziehungsweise für die kreisfreie Stadt Darmstadt) des Bezirks zeigt zudem, dass die befragten Unternehmen die gesamte Branche sehr gut widerspiegeln. Auch hier können ca. die Hälfte der Unternehmen als Fuhrunternehmen, Speditionen und Logistikdienstleister eingeordnet werden.⁴ Bezüglich der Anteile der befragten Unternehmen aus den einzelnen Landkreisen beziehungsweise der kreisfreien Stadt Darmstadt ergibt sich ebenfalls ein gutes Abbild der Grundgesamtheit. Lediglich der Landkreis Bergstraße ist mit einem Anteil von neun Prozent unterrepräsentiert (vgl. Abb. 4).

³ Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (2015, Hrsg.): Zahlen, Daten, Fakten aus Spedition und Logistik. Bonn.

⁴ Da sich die Einteilung der Unternehmen in der Befragung von der Einteilung des statistischen Landesamts in Wirtschaftszweige unterscheidet, kann nicht von Repräsentativität im streng wissenschaftlichen Sinn gesprochen werden.

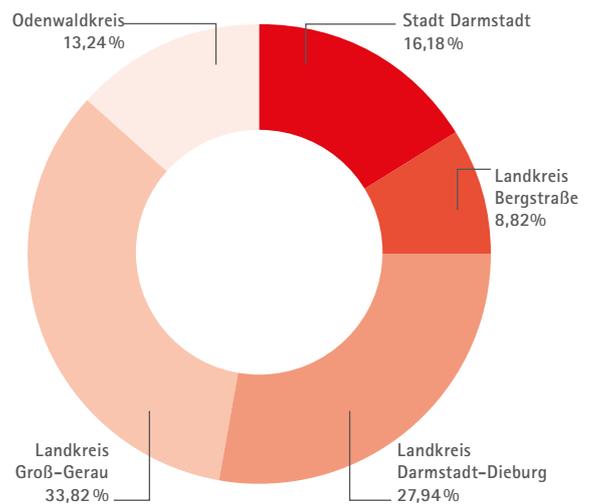


Abb. 4: In welcher Gebietskörperschaft sitzt Ihr Unternehmen?

Als weitere wichtige Strukturmerkmale wurden Angaben zum Kundenstamm, zur Verkehrsanbindung und zum Einzugsgebiet abgefragt. Über 83 Prozent der befragten Unternehmen verfügen über einen stabilen oder zu etwa 50 Prozent stabilen Kundenkreis (vgl. Abb. 5). Langfristige Vertragsbeziehungen, verbunden mit dem Vertrauen in die Qualität der erbrachten Dienstleistungen, scheinen daher einen hohen Stellenwert zu besitzen. Fast 60 Prozent der Umfrageteilnehmer besitzen eine direkte Autobahnanbindung, hingegen nur 20 Prozent eine Schienenanbindung. Über die Hälfte erreicht in maximal einer Stunde Fahrzeit im Straßenverkehr den Frankfurter Flughafen (vgl. Abb. 6). 40 Prozent der Befragten sind zudem international (zumindest auf EU-Ebene) tätig (vgl. Abb. 7). Insgesamt unterscheiden sich die Strukturmerkmale in der aktuellen Logistikstudie kaum von denen in der Logistikstudie 2010. Die Grundzüge der Branche haben sich in den letzten sieben Jahren nicht merklich verändert.

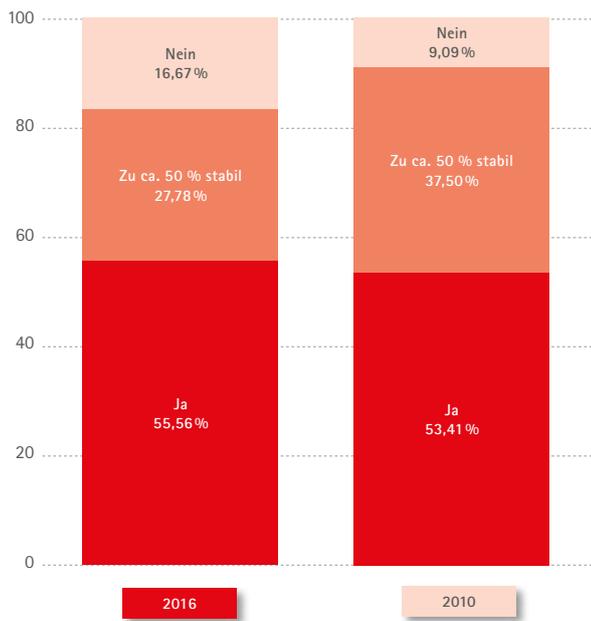


Abb. 5: Verfügt Ihr Unternehmen über einen stabilen Kundenkreis?

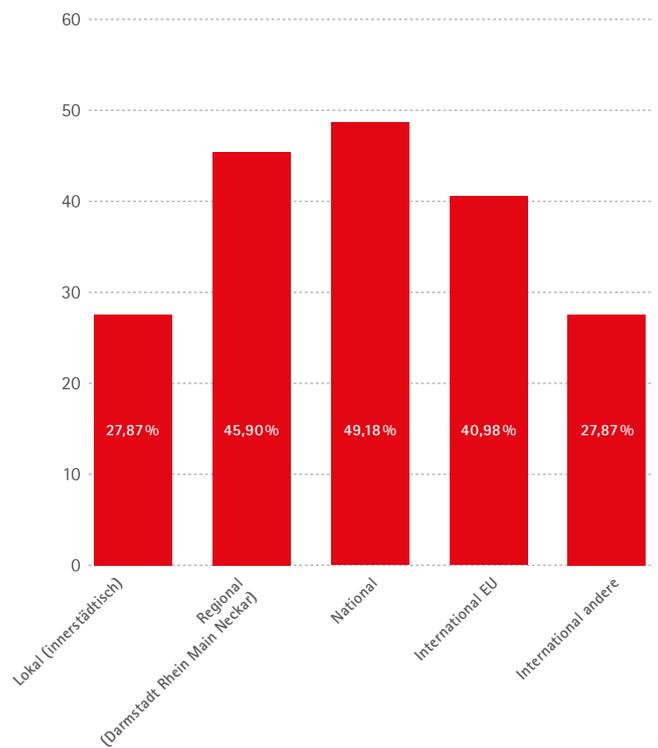


Abb. 7: In welchem Einzugsgebiet agiert Ihr Unternehmen? (Mehrfachnennungen möglich)

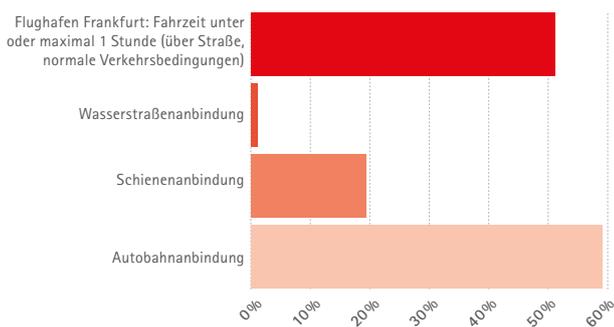


Abb. 6: Ist Ihr Unternehmen am Unternehmenssitz in der Region direkt angebunden an... (Mehrfachnennungen möglich)

2.2. Die Logistikunternehmen der Region bedienen zahlreiche Branchen

Die befragten Unternehmen im IHK-Bezirk erbringen ihre Dienstleistungen für eine Vielzahl verschiedener Branchen, sodass keine übermäßige Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Entwicklung einzelner Wirtschaftsbereiche zu vermuten ist (vgl. Abb. 8). Während in der Logistikstudie 2010 die Automobilindustrie noch sehr stark vertreten war, liegt diese nun mit dem Maschinen- und Anlagenbau gleich auf. Außerdem zählen der Einzelhandel und die Lebensmittelbranche sowie die Pharmaindustrie am häufigsten zum Kundenkreis; gefolgt von Elektronik- und High-Tech-Unternehmen sowie Großhändlern. Der hohe Anteil der Nennung sonstiger Branchen unterstreicht zusätzlich die kundenseitige Diversifizierung der Logistikunternehmen. Während vor allem Fuhrunternehmen und kleine Spediteure sowie Speditionen und Logistikdienstleister einen sehr stark diversifizierten Kundenstamm haben, konzentrieren sich Zulieferer von Technik und Equipment sowie Logistiker und Systemintegratoren weiterhin sehr stark auf die Automobilindustrie (und den Einzelhandel bei Zulieferern). KEP-Dienstleister haben hingegen eher einen Fokus auf Großhandel, Maschinen- und Anlagenbau sowie Elektronik und High-Tech.

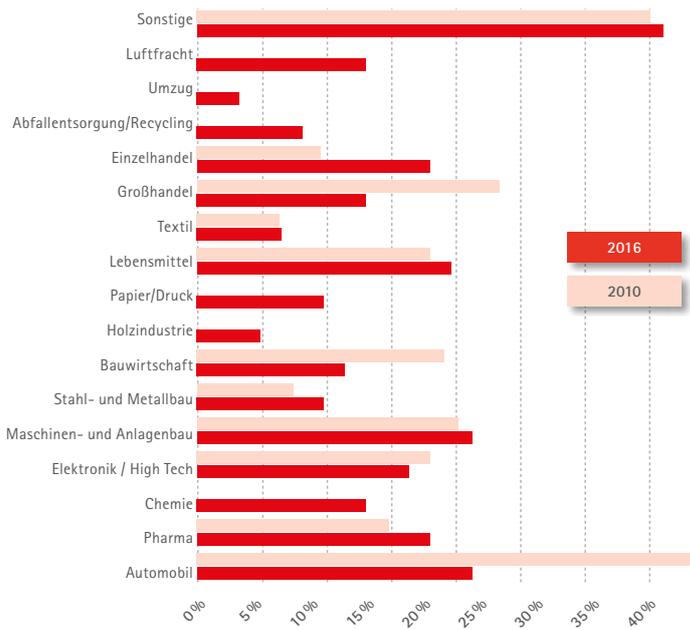


Abb. 8: Für welche Branchen ist Ihr Unternehmen schwerpunktmäßig tätig?

Als Logistikleistungen werden im Kerngeschäft überwiegend Transportdienstleistungen verschiedenster Art angeboten (einfache Transportdienste, Warenverteilung, Komplettladungsverkehre und Spezialverkehre), gefolgt von Lager- und Kommissioniertätigkeiten. Fuhrunternehmen und kleine Speditionen beschränken sich ausschließlich auf Transportdienstleistungen, während Logistikdienstleister und Systemintegratoren im annähernd gleichen Ausmaß auch Leistungen im Lager erbringen (vgl. Abb. 9). Dieses Leistungsportfolio lässt darauf schließen, dass die Vielzahl kleiner Speditionen besonders stark von regulatorischen Maßnahmen im Transportbereich (zum Beispiel Umweltauflagen) betroffen ist, während größere Logistikdienstleister nur in einem Teilbereich ihres Geschäfts beeinflusst werden.

2.3. Die Zukunftserwartungen der Branche sind weiterhin positiv

Trotz sich abzeichnender, neuer Herausforderungen im internationalen Warenverkehr (unter anderem Brexit, Widerstand gegen Freihandelsabkommen wie TTIP) und möglichen, weitreichenden Veränderungen der Geschäftstätigkeit aufgrund von Industrie 4.0, blicken die Logistikunternehmen in der Region weiterhin positiv in die Zukunft. Über 50 Prozent erwarten einen leichten Umsatzanstieg in den nächsten zwölf Monaten (vgl. Abb. 10). Ein knappes Drittel der Befragten sieht damit einhergehend auch eine leichte Zunahme der Beschäftigung in den nächsten zwei Jahren (vgl. Abb. 11). Vorsichtiger sind die Unternehmen bezüglich ihrer Investitionstätigkeit (vgl. Abb. 12). Hier gehen die meisten Befragten (42 Prozent) von gleichbleibenden Investitionen in den nächsten zwölf Monaten aus. 21 Prozent haben diesbezüglich jedoch noch gar keine Entscheidung getroffen.

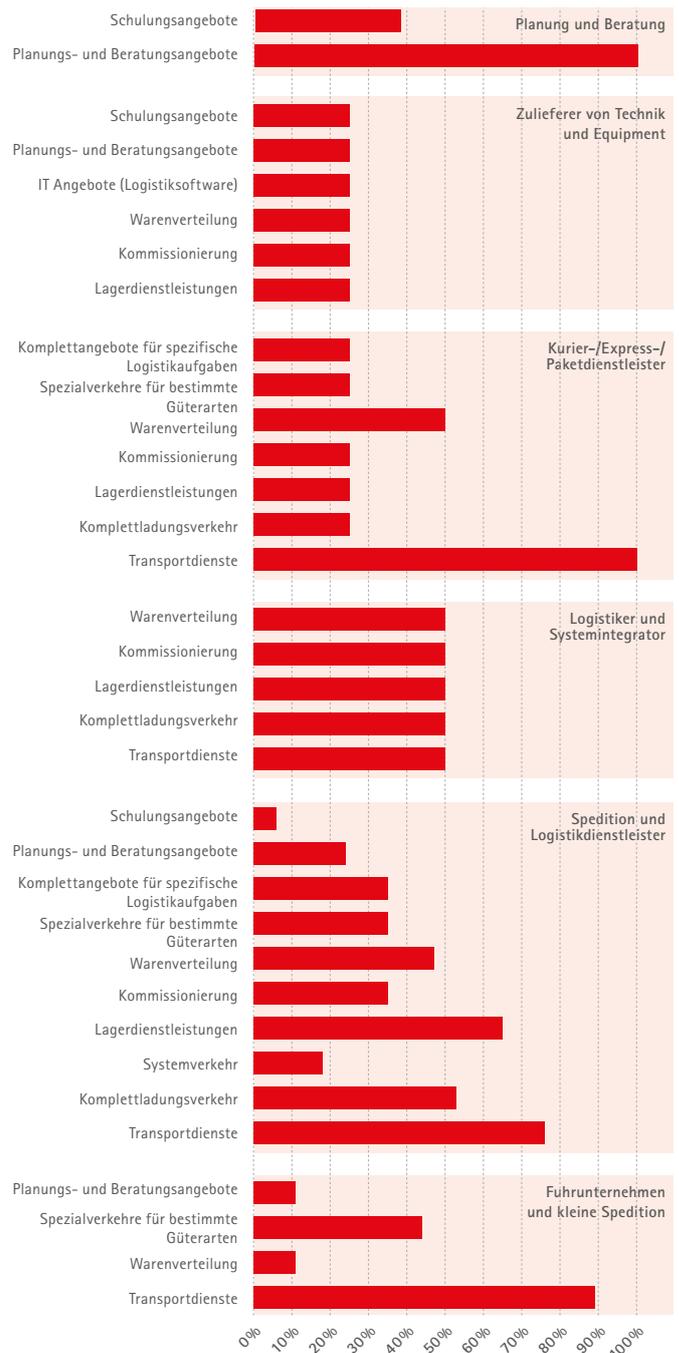


Abb. 9: Welche Logistikleistungen bietet Ihr Unternehmen im Kerngeschäft an?

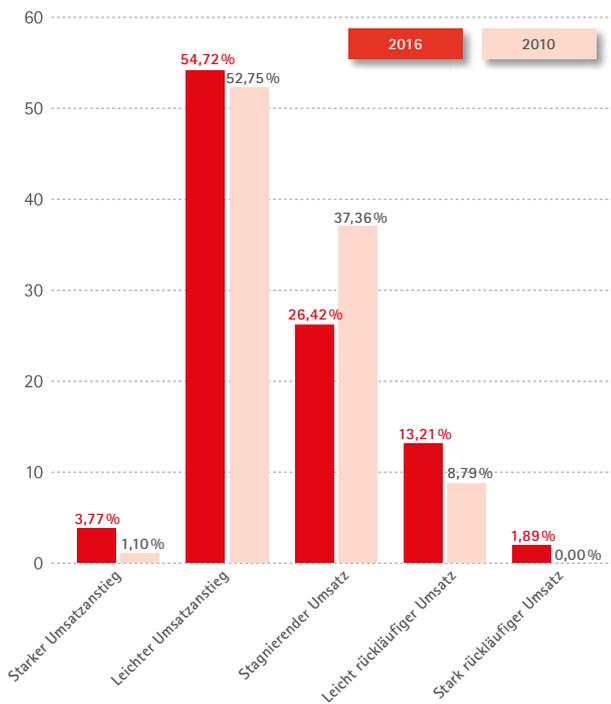


Abb. 10: Welche Umsatzentwicklung erwarten Sie in Ihrem Unternehmen in den nächsten 12 Monaten?

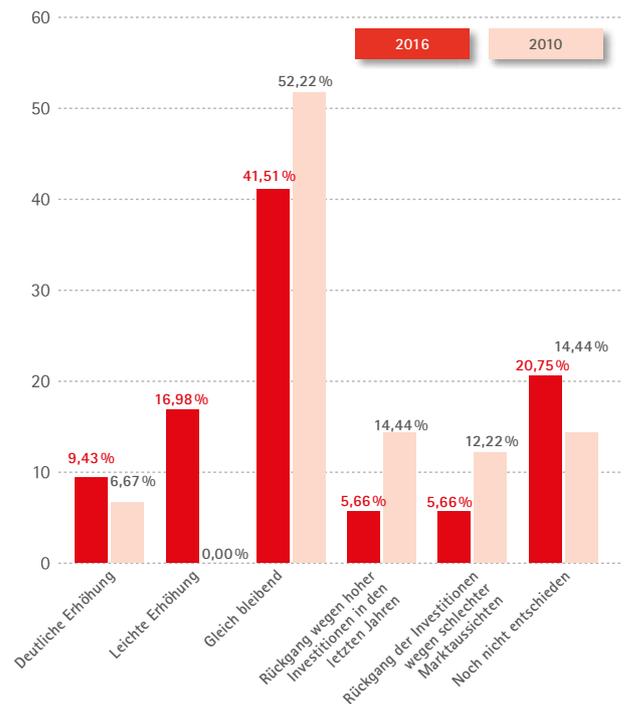


Abb. 12: Wie werden sich die Investitionen in Ihrem Unternehmen in den nächsten 12 Monaten entwickeln?

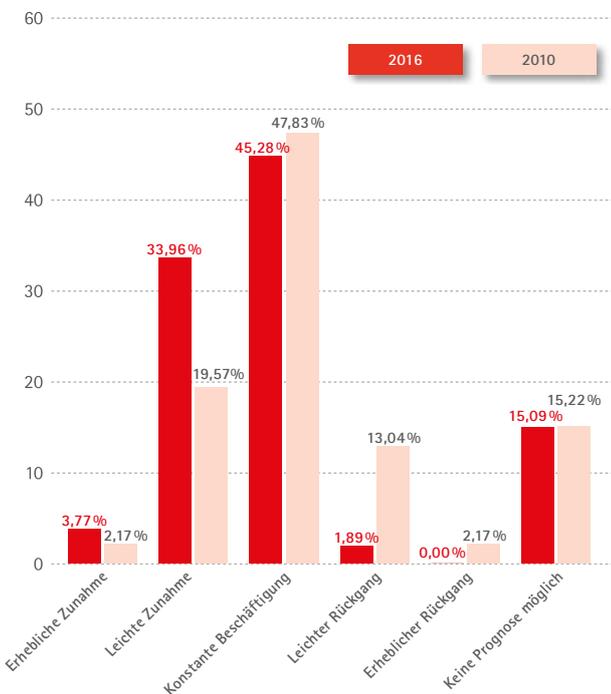


Abb. 11: Wie schätzen Sie die Entwicklung der Beschäftigung in Ihrem Unternehmen in den nächsten zwei Jahren ein?

Insgesamt sind die Umfrageteilnehmer leicht optimistischer gestimmt als in der Studie 2010. Auch damals erwarteten über 50 Prozent einen leichten Umsatzanstieg (vgl. Abb. 10). Die Aussichten bei Investitionen und Beschäftigung waren aber moderater. Über 50 Prozent rechneten mit gleichbleibenden Investitionen (vgl. Abb. 12). Nur knapp über 20 Prozent nahmen eine Zunahme der Beschäftigung an (vgl. Abb. 11). Die Ergebnisse spiegeln damit die insgesamt verbesserte wirtschaftliche Situation gegenüber 2010 wider, als die Auswirkungen der Finanzkrise noch präsenter waren.

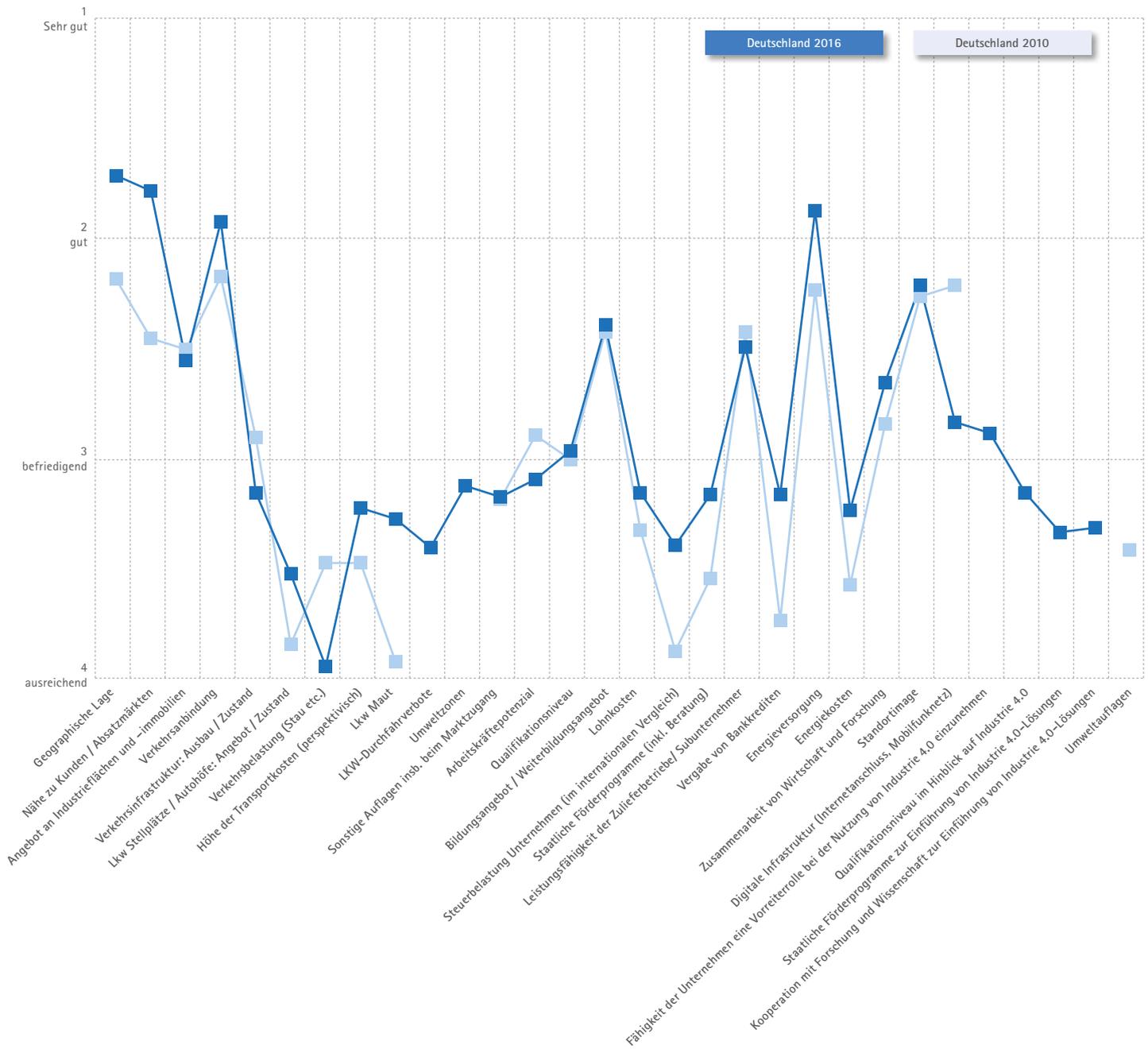


Abb. 13a: Wie beurteilen Sie folgende Standortfaktoren in Deutschland?

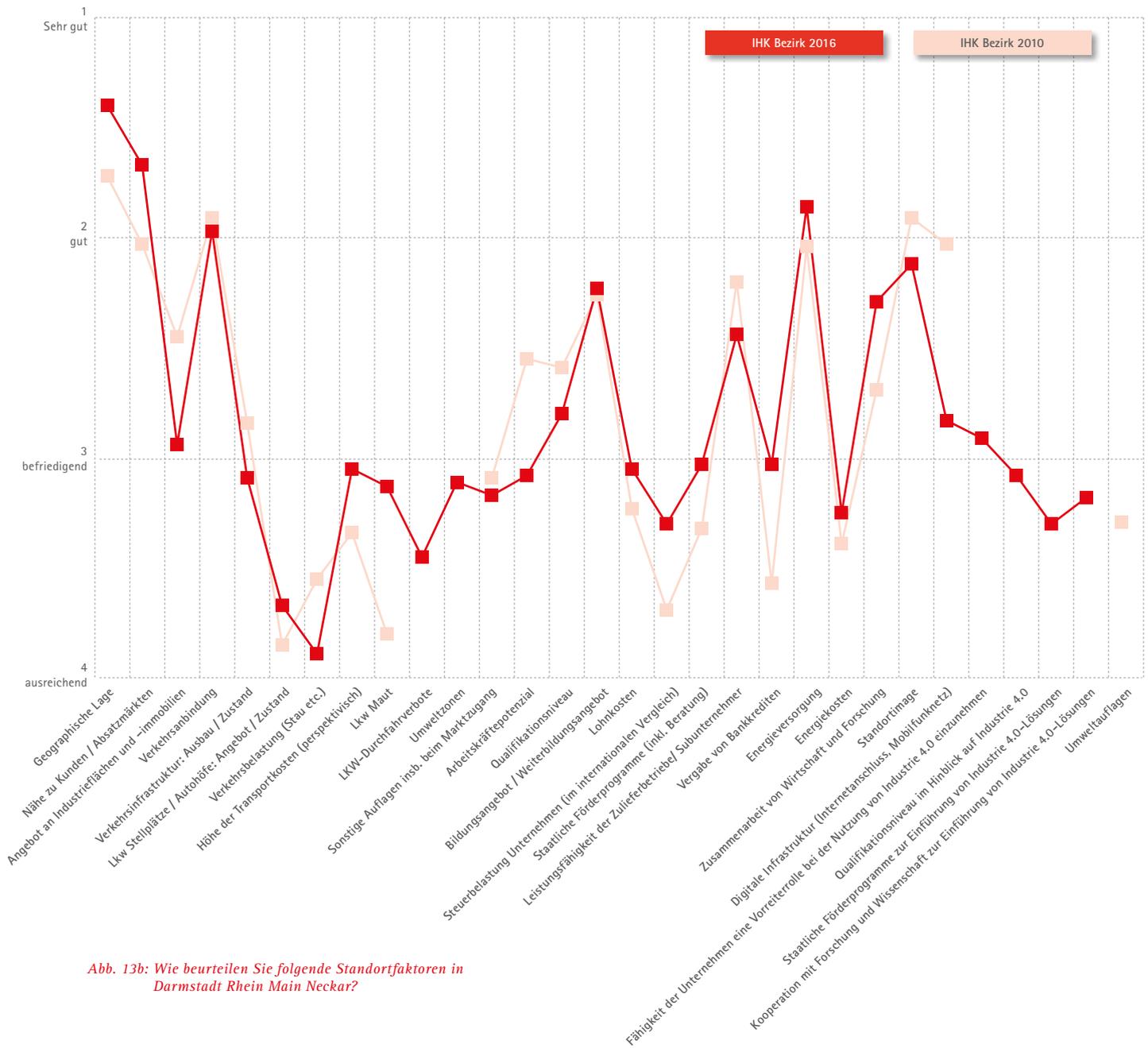


Abb. 13b: Wie beurteilen Sie folgende Standortfaktoren in Darmstadt Rhein Main Neckar?

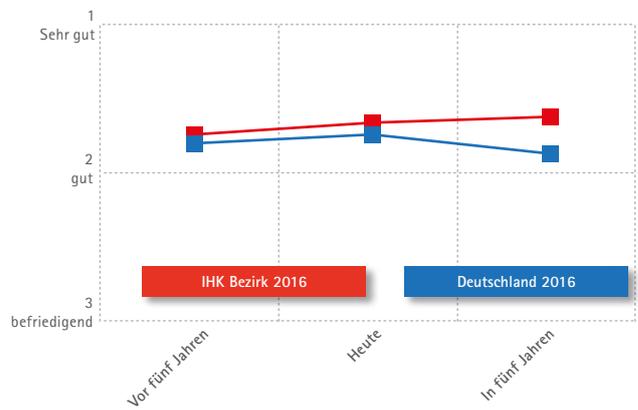
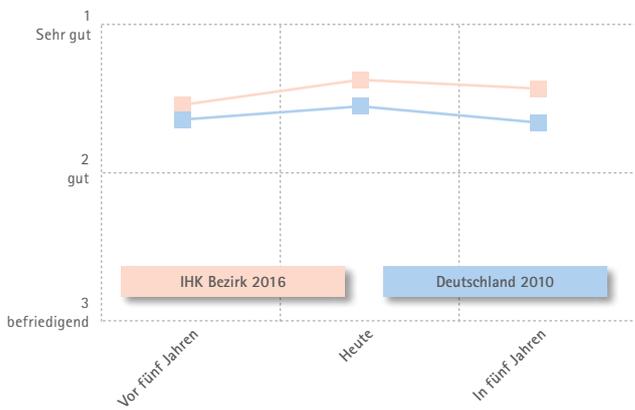


Abb. 14: Wie beurteilen Sie den Logistikstandort Deutschland / Darmstadt Rhein Main Neckar insgesamt?

2.4. An der Region führt kein Weg vorbei – Unternehmen und Infrastruktur stoßen an ihre Belastungsgrenze



„Warum werden nicht mehr Lkw-Stellplätze in Gewerbegebieten geschaffen? Die Flächen sind da und können sinnvoll genutzt werden.“

(Michael Reich, Leiter Logistik/Versand Burnus GmbH)

Als zentraler Bestandteil der Studie wurden die Umfrageteilnehmer gebeten, eine Vielzahl an Indikatoren für die Standortqualität des Bezirks der IHK Darmstadt und für Deutschland (vgl. Abb. 13a und 13b) sowie in der Gesamtbetrachtung (vgl. Abb. 14), auf einer Skala von 1 (sehr gut) bis 5 (mangelhaft) zu bewerten. Dadurch ist eine Einordnung der Attraktivität des Standorts im Vergleich zum gesamten Bundesgebiet möglich. Die Region Darmstadt Rhein Main Neckar wird aktuell insgesamt mit gut (2,17) bewertet und schneidet damit leicht besser ab als der Standort Deutschland gesamt (2,25). Im Vergleich zur Logistikstudie 2010 haben Deutschland (2,51) und der IHK-Bezirk (2,33) besser abgeschnitten und auch die Erwartungen von 2010 über die Entwicklung „in fünf Jahren“ (Erwartungen für 2015) deutlich übertroffen (Deutschland: 2,62 und IHK-Bezirk: 2,39). Zusätzlich wurde auch in der aktuellen Studie die Bewertung der Standortqualität insgesamt für die Situation vor fünf Jahren und in fünf Jahren abgefragt, um Entwicklungstrends zu erkennen. Sowohl für Deutschland als auch die Region sehen die Teilnehmer eine leichte Verbesserung der Standortqualität im Vergleich zu früher. Dieser Aufwärtstrend setzt sich nach Meinung der Befragten für die Region weiter fort (Bewertung von 2,13 für „in fünf Jahren“). Für Gesamtdeutschland wird hingegen eine Verschlechterung erwartet (Bewertung von 2,38 für „in fünf Jahren“). Die Logistikunternehmen sind folglich insgesamt zufrieden und sehen keinen akuten Bedarf für einen Standortwechsel, da nach ihrer Einschätzung die Region auch in Zukunft im Bundesvergleich punkten kann.

Ein genauerer Blick auf einzelne Indikatoren zeigt, dass die positive Bewertung vornehmlich auf der ausgezeichneten geographischen Lage (1,46) beruht (vgl. Abb. 13b). Im Vergleich zur Logistikstudie 2010 hat sich diese Bewertung sogar nochmals verbessert (1,78). Zusammen mit der Nähe zu Kunden/Absatzmärkten und der Verkehrsanbindung wird diese von den Teilnehmern besonders gut beurteilt (vgl. Abb. 13b). Als Kehrseite führen diese besonders attraktiven Rahmenbedingungen nach Meinung der ansässigen Unternehmen jedoch zu einer kaum noch tragbaren Verkehrsbelastung (3,95, vgl. Abb. 13b). Gleiche Aussagen lassen sich auch für die Bewertung des Bundesgebiets insgesamt treffen (3,93 vgl. Abb. 13a), welches als Transitland in Europa ebenfalls einer stetigen Verkehrszunahme ausgesetzt ist. Hier hat sich die Lage im Vergleich zur Bewertung von 2010 nochmals verschlechtert (IHK-Bezirk: 3,61; Deutschland: 3,46). Auch die Ergebnisse der hessischen Verkehrsumfrage (2014) der Arbeitsgemeinschaft hessischer

Industrie- und Handelskammern bestätigt diese Aussage: Darin hat bei über 79 Prozent der Befragten die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur eine sehr große oder große Bedeutung für das Unternehmen. Bei der Bewertung des Zustandes der Verkehrsinfrastruktur schneiden hingegen kommunale und Landstraßen am schlechtesten ab. 70 Prozent der befragten Unternehmen sehen Ihre Unternehmensabläufe durch den Zustand des Straßennetzes beeinträchtigt.⁵

Aus Sicht der Befragten der vergangenen und aktuellen Studie versäumt es die Politik, mit Verbesserungen beziehungsweise Kapazitätserweiterungen der Verkehrsinfrastruktur angemessen auf das steigende Transportaufkommen zu reagieren. Die unterdurchschnittlichen Bewertungen zu Ausbau und Zustand der Verkehrsinfrastruktur (vgl. Abb. 13b) insgesamt sowie zum Angebot an Lkw-Stellplätzen im Speziellen (vgl. Abb. 13b) legen einen dringenden Handlungsbedarf der Politik in diesen Bereichen nahe. Eine differenzierte Betrachtung nach Kategorie der befragten Unternehmen zeigt zudem, dass Ausbau und Zustand der Verkehrsinfrastruktur von allen Befragten außer Planungs- und Beratungsunternehmen statistisch signifikant schlechter bewertet werden (Verschlechterung auf 3,46 gegenüber 3,15 für alle Umfrageteilnehmer für den IHK-Bezirk). Die Unzufriedenheit ist folglich besonders hoch bei Unternehmen wie Speditionen, welche die Infrastruktur täglich für ihr operatives Geschäft nutzen.

Das Lkw-Durchfahrtsverbot der Stadt Darmstadt als umweltpolitische Reaktion auf das gestiegene Verkehrsaufkommen verschärft diese kritische Situation zusätzlich und schlägt als Standortfaktor entsprechend negativ zu Buche (3,51; vgl. Abb. 13b). Lediglich Unternehmen mit Sitz in Darmstadt sehen diese Maßnahme mit einem Indikatorwert von 2,50 weniger problematisch. Dies liegt daran, dass Unternehmen mit Quell- und Zielverkehren von und nach Darmstadt vom Durchfahrtsverbot ausgenommen und daher vom Verbot nicht unmittelbar betroffen sind. Als Reaktion auf die Verkehrsverlagerung könnten in der Folge andere Gemeinden aber ebenfalls solche Verbote erwägen, wie in Roßdorf bereits geschehen. Langfristig droht daher die Gefahr einer „Verbotskaskade“, welche die gesamte Region mit Durchfahrtsbeschränkungen überzieht. Die Nachteile würden den Standort nachhaltig schwächen. Die

⁵ Vgl. Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKs und Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) (2014): Ergebnisse der hessischen Verkehrsumfrage – Eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur für einen wettbewerbsfähigen Standort, Frankfurt am Main/Wiesbaden. http://www.ihk-hessen.de/pdf/verkehrsplanung/arge-2015-03-13_ergebnisse_verkehrsumfrage.pdf

Umweltzone, als weitere umweltpolitische Maßnahme, wird mit einer Bewertung von 3,17 hingegen etwas weniger kritisch gesehen (vgl. Abb. 13b). Um die grüne Plakette zu erhalten, haben viele Unternehmen vor Kurzem erst ihre Fuhrparks erneuert oder modernisiert. Daher betonen die Experten, dass von einer weiteren kurzfristigen Verschärfung (Stichwort: Blaue Plakette) unbedingt Abstand genommen werden muss. Vielmehr gelte es, durch lange Übergangsfristen sicherzustellen, dass die kürzlich getätigten Investitionen nicht auf einen Schlag überflüssig würden. Bevorzugte Alternativen können beispielsweise intelligente Ampelsteuerungen, City-Logistik-Konzepte oder ein Lkw-Vorrangnetz sein.

Neben der Verkehrsinfrastruktur wird auch das Angebot an Industrieflächen und -immobilien kritisch gesehen (vgl. Abb. 13b). Dieser Indikator wird zwar insgesamt etwas besser eingeschätzt (Bewertung 3,00 gegenüber 3,15), jedoch schneidet die Region hier im Vergleich mit Gesamtdeutschland unterdurchschnittlich ab (Bewertung um 0,46 Einheiten schlechter). Insbesondere Unternehmen mit Sitz im Odenwaldkreis sehen hier ein hohes Verbesserungspotenzial (Bewertung um 0,96 Einheiten schlechter als für Gesamtdeutschland).

In der Region sind die für Logistikimmobilien geeigneten Flächen größtenteils vergeben, also von Investoren gesichert. Hinzu kommt, dass sich Kommunen aktuell scheuen, Flächen auszuweisen, da das Image der Logistikbranche nicht optimal ist und die Bevölkerung diesbezüglich eher negativ eingestellt ist.

Die Meinung der Umfrageteilnehmer deckt sich mit der Einschätzung der befragten Experten. So wird die gute Verkehrsanbindung ebenfalls positiv betont, auch ein gutes Image zeichne den Standort aus. Hervorzuheben sei zudem, dass sich kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) in der Region im Wettbewerb mit „den Großen“ gut behaupten können. Als größte Herausforderung im Bereich Infrastruktur wurde das zu geringe Angebot an Lkw-Stellplätzen genannt. Als Lösungsvorschlag sei hier über die Erschließung von Stellflächen in Gewerbegebieten nachzudenken, da dort häufig noch ausreichend Baufläche vorhanden ist und Anwohner in der Regel nicht durch den zunehmenden Verkehr belastet würden. Allerdings ist zu bedenken, dass die Kommunen die Kosten für Ertüchtigung und Erhalt der Infrastruktur (sowie die zusätzliche Müllentsorgung) tragen müssen. Diese Idee könnte mit Landes- oder Bundesmitteln – die bei einem nicht mehr notwendigen Autobahnrastplatz gespart werden – gefördert werden, wenn man kostenpflichtige Parkplätze vermeiden will.

Neben der Stärkung des Verkehrsträgers Schiene und dem weiteren Ausbau von wichtigen Straßenverkehrsachsen könne insbesondere auch eine intelligente Verkehrssteuerung zur effizienteren Nutzung vorhandener Kapazitäten beitragen. Auch wenn Verständnis für den Umstand herrscht, dass durch die Inangriffnahme vieler, längst überfälliger Sanierungsmaßnahmen kurzfristig Engpässe unvermeidlich sind, wurde ein verbessertes Baustellenmanagement angemahnt, um Bauzeiten auf das notwendige Minimum zu reduzieren. Bezüglich des Angebots an Industrieflächen und -immobilien sei die

Gemeinde Dieburg laut Experten positiv hervorzuheben. Dieses Beispiel verdeutlicht, dass bei entsprechendem politischem Willen grundsätzlich auch in Ballungsräumen noch attraktive Gewerbestandorte neu geschaffen werden können.

2.5. Mittelfristig wird Industrie 4.0 die Logistikbranche stark verändern

„Daten sind das Erdöl der Zukunft.“

(Jörg Helfmann, Leiter Vertriebszentrum Rhein Main Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG)



„Platooning und autonomes Fahren können die Game Changer im Straßen-transport werden.“

(Michael Kadow, Geschäftsführer House of Logistics & Mobility [HOLM])



Weiteres zentrales Ziel der Studie ist die Erhebung eines Meinungsbildes bei den Logistikunternehmen der Region, wie sie die Auswirkung von Industrie 4.0 als viel diskutiertes Zukunftsthema konkret einschätzen. Die Experten betonten, dass Industrie 4.0 den Unternehmensalltag nach und nach verändert und die komplette Logistik nicht, wie manchmal in der öffentlichen Diskussion vermittelt wird, durch eine große Revolution von heute auf morgen digital und autonom funktioniert. Die ersten dieser kleinen Veränderungen sind bereits heute spürbar. In der Infobox finden Sie eine kurze Vorstellung von Industrie 4.0-Lösungen im Bereich Logistik, welche nach Auskunft der Experten prototypisch getestet werden oder sogar bereits im Praxiseinsatz sind.

Die Umfrageteilnehmer sehen sich hingegen aktuell im Tagesgeschäft noch nicht sonderlich mit konkreten Veränderungen aufgrund von Industrie 4.0 konfrontiert, erwarten aber steigende Auswirkungen auf ihr Unternehmen in den nächsten fünf Jahren (vgl. Abb. 15). Momentan scheinen technologische Innovationen in diesem Bereich aus Sicht der Befragten noch nicht ausgereift zu sein, sodass auch eine Rendite erzielt werden könnte. So lohnen sich nach ihren Angaben Investitionen in Industrie 4.0-Projekte aktuell nur mäßig (Wert 3,31 auf einer Skala von eins = stark lohnend bis fünf = gar nicht lohnend). Für die Situation in fünf Jahren steigt dieser Wert aber auf 2,50. Wird im nächsten Schritt die Bewertung der Auswirkungen einzelner Themenaspekte von Industrie 4.0 betrachtet, ergibt sich durchweg das gleiche Bild (vgl. Abb. 15). Besonders bezüglich der Entwicklung neuer Dienstleistungen für die Kunden werden zukünftig neue Möglichkeiten für Effizienzgewinne im Unternehmen durch stärkere Automatisierung/Digitalisierung gesehen. Neben der Erwartung einer stärkeren Vernetzung mit anderen Unternehmen sehen sich die Befragten auch im fast gleichen Maße durch neue Wettbewerber/Geschäftsmodelle bedroht.

INFOBOX INDUSTRIE 4.0

Industrie 4.0 meint im Kern die zunehmende Digitalisierung und Automatisierung von Geschäftsprozessen und (logistischen) Dienstleistungen. Durch die fortschreitende Vernetzung von Menschen, Objekten und Systemen entstehen dabei dynamische, echtzeitoptimierte und selbst organisierende, unternehmensübergreifende Wertschöpfungsnetzwerke. Diese besitzen das Potenzial, einerseits durch Auswertung großer Datenmengen (Big Data) neue Dienstleistungen zu entwickeln beziehungsweise bestehende Dienstleistungen effizienter zu gestalten. Andererseits können auch komplexe Arbeitsvorgänge durch intelligente Maschinen übernommen werden, sodass der Mensch deren Ausführung lediglich noch überwachen muss (Autonomisierung, zum Beispiel selbstfahrende Lkw).¹

¹ Für weitere Ausführungen siehe auch: Forschungsunion acatech (2013) „Umsetzungsempfehlungen für das Zukunftsprojekt Industrie 4.0“; IHK Rhein-Neckar, Pfalz und Darmstadt Rhein Main Neckar und Fraunhofer-Institut IPA (2015) „IHK-Studie Industrie 4.0 – Chancen und Perspektiven für Unternehmen der Metropolregion Rhein-Neckar“.

Industrie 4.0 Beispielprojekte, die aktuell in der Erprobung oder Testphase sind

– IM LAGER –

- Einsatz von Drohnen und RFID-Technologien bei der Inventur
- Ausstattung von Kommissionierern mit Smartwatches und/oder Datenbrillen
- Einsatz von 3D-Druckern bei Logistikdienstleistern für die Ersatzteilelogistik
- Einsatz von Robotik bei der Be- und Entladung an der Laderampe
- Ladungsträgererkennung und -dokumentation mit Apps

– IM TRANSPORT –

- Dynamische Echtzeit-Routenplanung und -steuerung
- Platooning Test-Strecken (Kolonnenfahrten von Lkw)
- Autonomes Fahren
- Transportroboter für die letzte Meile

Es bleibt festzuhalten, dass es keine allgemeingültige Industrie 4.0-Lösung gibt, sondern Anwendungen spezifisch je nach Geschäftsmodell oder Prozess ausgewählt werden müssen. Hieraus leitet sich die Notwendigkeit ab, Industrie 4.0-Ansätze hinsichtlich Machbarkeit unternehmensintern zu prüfen und hinsichtlich Umsetzung unternehmensübergreifend zu fördern.

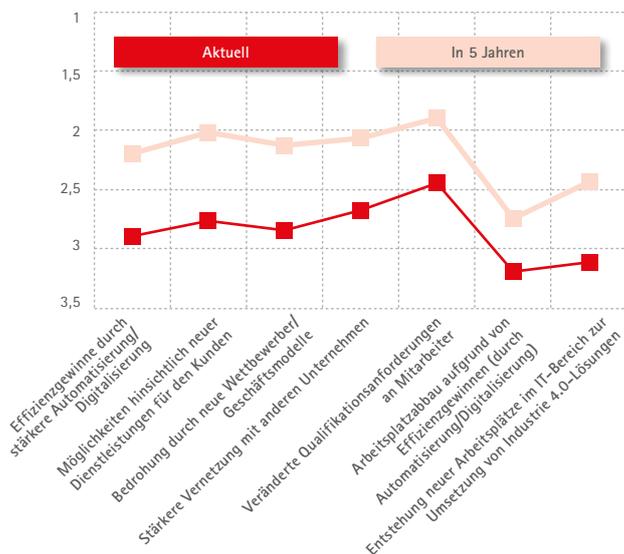


Abb. 15: Wie stark wirken sich folgende Themen hinsichtlich Industrie 4.0 aktuell und in 5 Jahren auf Ihr Unternehmen aus? (1=sehr starke Auswirkungen bis 5=keine Auswirkungen)

Auch die befragten Experten sind sich einig, dass sich in absehbarer Zeit verschiedenste Industrie 4.0-Lösungen etablieren werden. Der stärkeren Vernetzung stehe aktuell noch die Kleinteiligkeit beziehungsweise Zersplitterung der Logistikbranche entgegen, da in einer Supply-Chain oft viele Einzeldienstleister mit unter anderem unterschiedlichen IT-Systemen beteiligt sind. In Zukunft werde aber auch hier ein stärkerer Datenaustausch stattfinden, im Bereich Transport auch verkehrsträgerübergreifend. In der Handelslogistik wäre es dann möglich, dass der Einzel- oder Großhändler direkt die Produktion seiner Lieferanten disponiert. Die Handelsunternehmen werden wiederum viel stärker unmittelbar durch den Endkunden „gesteuert“, welcher zunehmend online sein individuelles Warenpaket bestellt. Auch die Verwendung von Clouds zur Datenspeicherung und die gemeinsame Nutzung von Rechnerkapazitäten werden laut Experten in den nächsten Jahren stark zunehmen.

Digitalisierung und Automatisierung können gleichsam zur Entwicklung neuer Dienstleistungen wie auch zu Effizienzgewinnen im Unternehmen beitragen. Daten seien hierbei der Rohstoff der Zukunft, durch welchen sich entscheidende Wettbewerbsvorteile realisieren ließen. Durch eine hohe Datenverfügbarkeit (Big Data) in Kombination mit neuen Methoden der Datenauswertung werden Kundenbedürfnisse transparenter, sodass stärker individualisierte Dienstleistungen offeriert werden können. Auf unternehmensinterner Seite können die Daten zu eigenen Geschäftsprozessen hinsichtlich Effizienzsteigerungen „durchleuchtet“ werden. Zudem werden neue Assistenzsysteme für die operativ tätigen Arbeitskräfte zunehmend Verbreitung finden. Im Lager können sich Datenbrillen etablieren oder Apps, welche die optimale Anordnung von Packstücken auf einer Palette berechnen. Bereits im Einsatz sind Kommissionierfahrzeuge, die automatisch dem zugeordneten Kommissionierer folgen oder Waren zum festen Kommissionierplatz an- und abtransportieren.

Die Digitalisierung ermöglicht zahlreiche neue Geschäftsmodelle und bringt neue Wettbewerber in den Transportmarkt. Angesichts der geringen Margen im Straßengüterverkehr seien Platooning oder sogar völlig autonom fahrende Lkw eine besonders attraktive Möglichkeit, um durch Personalkosteneinsparungen die Profitabilität zu steigern. Hinzu komme die Möglichkeit der Transportorganisation über digitale Plattformen, welche besonders zu einer Erhöhung der Paarigkeit der Verkehre (Vermeidung von Leerfahrten) beitragen können. Diese Entwicklungen können zusammengenommen das Geschäftsmodell des „klassischen“ Spediteurs beziehungsweise Frachtführers massiv verändern. Sowohl die Arbeit am Lenkrad als auch die Vernetzungskompetenz des Spediteurs könnten möglicherweise von Maschinen beziehungsweise Software übernommen werden. Positive Entwicklungsmöglichkeiten dieses Trends wären beispielsweise die Übernahme anderer Tätigkeiten durch den „Fahrer“, wie Büroarbeit im Fahrerhaus und die weiterhin notwendige Überwachung vor Manipulation der Route oder bei Be-/Entladeprozessen. Allerdings gehen die Prognosen, in welchem Zeithorizont sich die Logistik dermaßen fundamental wandeln wird, weit auseinander. Einige Experten können sich schwer vorstellen, dass in absehbarer Zeit autonom fahrende Lkw tatsächlich Marktreife erlangen. Nach anderen Einschätzungen ist nicht nur die beschriebene Autonomisierung des Straßentransports mittelfristig denkbar. Auch Prozesse im Lager oder an der Rampe, wie das Be-/Entladen der Lkw, könnten dann vollständig automatisiert ablaufen.

Das Beispiel Straßentransport demonstriert jedoch anschaulich, wie mit den technologischen Veränderungen durch Industrie 4.0 auch ein Wandel des Arbeitsmarkts einhergehen kann. Auch diesbezüglich wurden entsprechende Indikatoren in der Befragung erhoben (vgl. Abb. 15). Aus Sicht der Umfrageteilnehmer werden in hohem Maße veränderte Qualifikationsanforderungen an das Personal die Folge sein (Bewertung 1,94 in fünf Jahren). Ein Trend, der sich auch heute schon stärker abzeichnet (Bewertung 2,49 heute). Im Zuge dieses Wandels werden neue Arbeitsplätze im IT-Bereich entstehen, allerdings nur im mittleren Umfang. Gleichzeitig gehen die Befragten aber keineswegs davon aus, dass die Effizienzgewinne durch Industrie 4.0 zu einem massiven Arbeitsplatzabbau führen werden. Zumindest mittelfristig bleibt die vollautonome Logistik für die befragten Unternehmen der Region eher Utopie als konkrete Wirklichkeit. Die befragten Experten stimmen ebenfalls überein, dass branchenweit nicht mit einem massiven Arbeitsplatzabbau zu rechnen sei. Insgesamt bietet Industrie 4.0 aus ihrer Sicht vor allem Wachstumschancen, wodurch grundsätzlich sogar mehr Arbeitsplätze entstehen können. Im Gegensatz zu den Umfrageteilnehmern sieht ein Teil der Experten aber durchaus die Tendenz zum Wegfall von Arbeitsplätzen für Geringqualifizierte aufgrund verstärkter Automatisierung. Diese werden jedoch durch neue Stellen, besonders für qualifizierte Fachkräfte im Bereich IT, ersetzt. Zudem müsse, aufgrund des sich abzeichnenden demografischen Wandels, ein Arbeitsplatzabbau nicht mit steigender Arbeitslosigkeit einhergehen – auch wenn Zentren wie die Stadt Darmstadt zukünftig weiter wachsen werden. Im Gegenteil: Der demografische Wandel kann, ebenso wie der Fachkräftemangel, die Unternehmen tendenziell sogar zur Automatisierung zwingen, wenn Stellen aufgrund eines Mangels an geeigneten Arbeitskräften nicht besetzt werden können. So sehen einige Experten in der Digitalisierung die Chance, Arbeitnehmer durch Technik zu unterstützen. Diese Arbeitshilfen, verbunden mit stark vorgegebenen Prozessschritten, würden auch neue Beschäftigungsmöglichkeiten für gering qualifizierte Arbeitnehmer eröffnen.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass sowohl aus Sicht der Experten als auch aus Sicht der Umfrageteilnehmer Industrie 4.0 mittelfristig die Logistikbranche stark verändern wird. Auch wenn teils Uneinigkeit bezüglich der Zeithorizonte für die Marktreife einzelner Innovationen (zum Beispiel ob automatisierte Be- und Entladevorgänge an der Laderampe in den nächsten fünf Jahren umfänglich realisiert werden können) oder die Rolle gering qualifizierter Beschäftigter herrscht, müssen sich die Logistikunternehmen der Region auf den kommenden Wandel einstellen.

2.6. Bei Industrie 4.0 ist die Logistikbranche in der Region kein Vorreiter – KMU müssen Vorteile für sich nutzen



„Industrie 4.0 ist für viele Unternehmen ein weißer Fleck, da stecken wir noch in den Kinderschuhen. Hier müssen die Themen stärker inhaltlich besetzt werden.“

(Klaus Langendorf, Aufsichtsrat DB Cargo AG)

Neben der Einschätzung zukünftiger Veränderungen durch Industrie 4.0 stellt sich im nächsten Schritt die Frage, wie gut sich die Logistikunternehmen der Region für den Wandel gerüstet sehen. Daher wurden im Rahmen der Bewertung der Standortqualität auch Indikatoren speziell hinsichtlich des Themas Industrie 4.0 abgefragt (vgl. Abb. 13b). Die Umfrageteilnehmer sehen momentan weder die Region noch Deutschland insgesamt in der Lage, eine Vorreiterrolle bei Industrie 4.0 einzunehmen (Bezirk der IHK Darmstadt: 2,97; Deutschland: 2,87).

Dem entgegenwirken soll unter anderem die „Strategie Digitales Hessen“.⁶ Sie kann dabei helfen, Unsicherheiten abzubauen, wenn sie ihre Ziele in ausreichendem Maß erfüllt, sieht sie doch mehr Chancen als Risiken in der Digitalisierung unserer Gesellschaft und ruft zur gemeinsamen Gestaltung des digitalen Wandels auf. Beispielsweise soll „Hessen zum Standort der weltweit sichersten und energie-effizientesten Rechenzentren“ gemacht werden und „Hessens Unternehmen und Behörden in die Lage versetzen, höchste IT-Sicherheits- und Datenschutzstandards zu gewährleisten.“ Wichtig ist auch, dass die Landesregierung selbst bei der Digitalisierung von Verwaltungsprozessen (Stichwort „E-Government“) zügig vorankommt und so die Unternehmen unterstützt.

Unternehmen sind aus ihrer Sicht vornehmlich Getriebene von technologischen Veränderungen und nicht aktiver Impulsgeber für Innovationen, was sich nicht zuletzt durch die mittelständischen Strukturen der Logistikbranche begründen lässt. Erschwerend kommen verbesserungsfähige Standortfaktoren hinzu. Die digitale Infrastruktur, also die Bereitstellung von leistungsfähigen Internet- und Mobilfunknetzen, wird nur durchschnittlich bewertet und schneidet sogar deutlich schlechter ab als in der Vorgängerstudie (Verschlechterung von 2,09 auf 2,89). Dies ist verwunderlich, wurden doch in den letzten Jahren viele Gewerbegebiete an das 50 Mbit-Netz angeschlossen. Dieser Prozess wird in Südhessen Mitte 2018 abgeschlossen sein. In der Wahrnehmung der Unternehmen scheint das Ausbautempo bei der digitalen Infrastruktur nicht ausreichend zu sein.

Auch bei staatlichen Förderprogrammen und Kooperationen mit Forschung und Wissenschaft zur Einführung von Industrie 4.0-Lösungen sehen die Befragten Steigerungspotenzial.

Hier ist nicht nur die Politik gefragt, sondern auch die Forschungsinstitute. Die Zusammenarbeit zwischen Logistikbranche und Forschung wird eigentlich gut bewertet (2,35 [2,75 in 2010]), im Bereich Industrie 4.0 – innerhalb der Branche – jedoch nur mittelmäßig (3,24). Um das Potenzial von Industrie 4.0 besser zu nutzen, beteiligt sich die IHK unter anderem am Mittelstand 4.0-Kompetenzzentrum Darmstadt. Dieses bietet kleinen und mittleren Unternehmen Unterstützung in vielen Bereichen an. Die kostenlosen, praxisorientierten Angebote decken vom Einstieg in das Thema „Digitalisierung“ über Weiterbildung bis hin zur Umsetzung konkreter Lösungen ein breites Spektrum ab. Der Fokus liegt dabei auf den fünf Themenfeldern, „IT-Sicherheit“, „Arbeit 4.0“, „Neue Geschäftsmodelle“, „Energieeffizienz“ und „Effiziente Wertschöpfungsprozesse“.

Bezüglich der Standortfaktoren betonten die Experten, dass Industrie 4.0 allgemein nicht in „regionalen Herzogtümern“ gedacht werden darf. Die Vorteile ergeben sich in besonderem Maße aus der Vernetzung von Unternehmen, weil isolierte „Dateninseln“ wenig Nutzen stiften. Aufgrund der mittelständisch geprägten Unternehmenslandschaft der Logistikbranche im Bezirk der IHK Darmstadt sind zudem Chancen und Risiken für KMU von besonderem Interesse. Hierbei sind sich die Experten einig, dass Industrie 4.0 auch für KMU viel Potenzial bietet, dieses jedoch durch die Unternehmen auch konsequent genutzt werden müsse. Zwar besitzen kleinere Unternehmen strukturelle Nachteile, da wirtschaftliche Profite besonders aus der Konzentration hoher Datenmengen entstehen können, wie das Beispiel Amazon bereits heute für den Konsumgüterbereich zeigt. Dadurch könne die Tendenz zur Unternehmenskonzentration steigen. Ein weiterer Nachteil liege in der Verfügbarkeit von IT-Spezialisten. Schon heute seien IT-Abteilungen in KMU teilweise unterbesetzt.

Auf der anderen Seite führen die technologischen Weiterentwicklungen zu stetigen Kostenreduzierungen, sodass sich auch KMU neue Technologien leisten können, die vormals nur großen Unternehmen vorbehalten waren. Unter Berücksichtigung der geringeren Finanzkraft von KMU muss laut Experten fallspezifisch bewertet werden, in welche Technologie investiert werden soll. Besonders zu Gute kommen kleineren Unternehmen auch die kurzen Entscheidungswege. In einem zunehmend dynamischeren Umfeld sind dadurch kürzere Reaktionszeiten möglich als bei großen Konzernen.

Aus Expertensicht ist für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit von KMU die Integration von Industrie 4.0-Themen in das Tagesgeschäft entscheidend und das müsse bereits jetzt beginnen. Schon bei aktuellen Investitionen müsse die Tauglichkeit hinsichtlich Industrie 4.0 stets geprüft werden; also die Fragestellung, ob die Investition mit möglichen, technologischen Weiterentwicklungen kompatibel ist. Einige Experten fordern auch die bewusste Investition in neue Technologien, obwohl diese kurzfristig gegebenenfalls noch nicht wirtschaftlich sei. Dennoch müssen sich Unternehmen frühzeitig anpassen, um Lerneffekte zu generieren und so in absehbarer Zukunft eine Vorreiterrolle spielen zu können.

⁶ <https://www.digitalstrategie-hessen.de>

Zudem zeige sich aus eigenen Erfahrungen eine steile Lernkurve bei Industrie 4.0-Projekten, sodass die Wirtschaftlichkeitschwelle bereits mittelfristig erreicht werden könne. Ein weiterer Ansatz stelle die Etablierung von Forschungs- und Entwicklungsabteilungen in Logistikunternehmen dar. Positivbeispiele aus dem Speditionsbereich oder bei Anbietern von Schienengüterverkehren zeigen, dass sich gezielte Innovationsanstrengungen langfristig auszahlen.

2.7. Der Fachkräftemangel verschärft sich weiter



„Der demografische Wandel kann durchaus zu personellen Engpässen in der Logistik führen. Diese können zum Teil durch Automation und Digitalisierung kompensiert werden.“

(Sascha Schmel, Geschäftsführer VDMA Fachverband Fördertechnik und Intralogistik)

Sowohl in der Region als auch in Deutschland insgesamt werden das Arbeitskräftepotenzial und das Qualifikationsniveau der Logistikbranche eher durchschnittlich und auch schlechter als 2010 bewertet (Bezirk der IHK Darmstadt: 2,86 beziehungsweise Deutschland insgesamt: 2,95; vgl. Abb. 13). Bildungsangebote und Weiterbildungsmaßnahmen hingegen werden als tendenziell gut bewertet (2,29 beziehungsweise 2,38; vgl. Abb. 13). Der Personalbedarf, bezogen auf unterschiedliche Qualifikationsniveaus in den Unternehmen der Region, wird in den nächsten zwei Jahren insgesamt in etwa gleich bleiben. Bei Fachkräften ist dies anders, hier wird in Zukunft ein zusätzlicher Bedarf im Vergleich zum heutigen Beschäftigtenstand gesehen. Der Bedarf an Ausbildungsberufen oder Helfern (zum Beispiel Lagerhelfern) hingegen wird im Vergleich zu Fachkräften eher leicht zurückgehen (vgl. Abb. 17). Diese Einschätzung deckt sich mit den oben dargestellten Erwartungen einer vereinzelt Stellenreduzierung aufgrund steigender Digitalisierung und Automatisierung. Weiterführende Untersuchungen zeigen, dass Unternehmen mit hohem Umsatz einen signifikant stärkeren Arbeitskräftebedarf an Helfern haben, um Arbeitsspitzen abzufangen, als Unternehmen mit geringerem Umsatz.

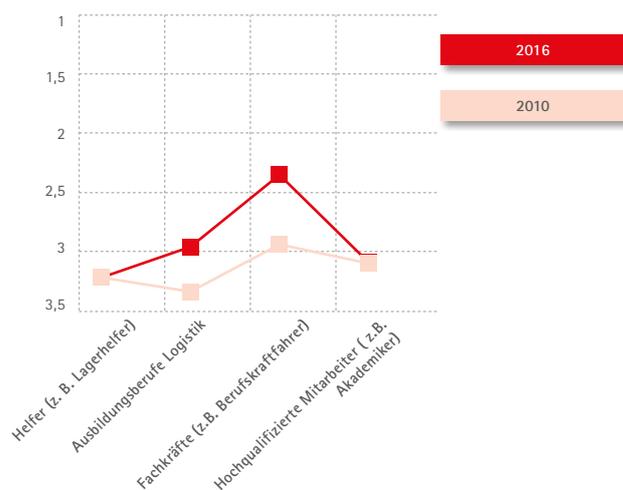


Abb. 16: Wie wird sich der Bedarf an Mitarbeitern bezogen auf unterschiedliche Qualifikationsniveaus in Ihrem Unternehmen in den nächsten zwei Jahren entwickeln? (1 = stark steigender Bedarf bis 5 = stark rückläufiger Bedarf)

Die veränderten Anforderungen an die Qualifikationen des Personals zeigen sich auch bei den Prioritäten hinsichtlich der Investitionen in den nächsten Jahren. Hier wollen die Unternehmen vor allem in ihr Personal und deren Qualifikationen sowie in Digitalisierung/Software und Informations- und Kommunikationstechnologien investieren. Weniger im Fokus steht die Erneuerung oder Erweiterung von Anlagevermögen wie Immobilien oder Equipment im Bereich Lager (vgl. Abb. 18). Auch Weiterbildungsmaßnahmen verschieben sich im Vergleich zu 2010 von allgemeinen Fahrer- und Gefahrgutschulungen hin zu unternehmensspezifischen Schulungen sowie zum Bereich Informations- und Kommunikationstechnik (vgl. Abb. 19).

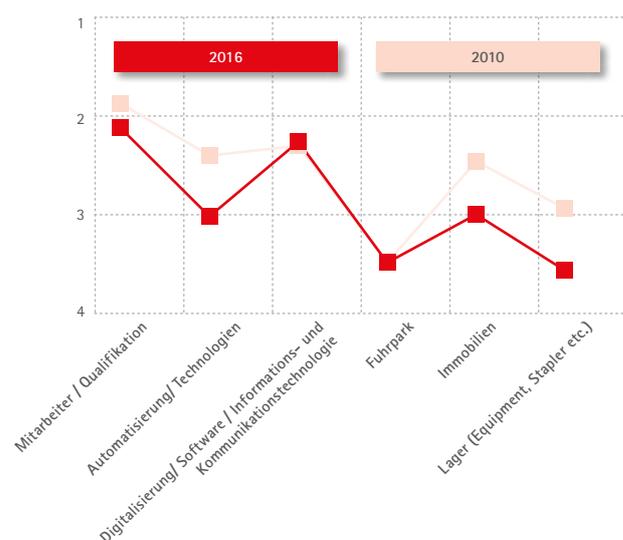


Abb. 17: Wie beurteilen Sie die Priorität Ihrer Investitionen in den folgenden Bereichen? (1=sehr hohe Priorität bis 5=sehr niedrige Priorität)

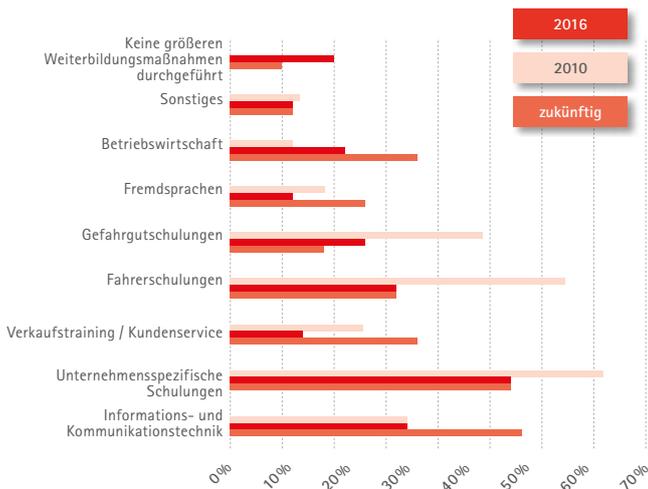


Abb. 18: In welchen Bereichen haben Sie bisher oder zukünftig größere Weiterbildungsmaßnahmen durchgeführt?

Die Experten sehen aufgrund des relativ geringen Entlohnungsniveaus in der gesamten Logistikbranche generell einen Nachteil, qualifiziertes Personal zu finden und an sich zu binden, was sich in ländlich geprägten Gebieten noch zusätzlich verstärkt. Aufgrund des demografischen Wandels und der steigenden Fluktuationsraten müssen sich insbesondere KMU zunehmend mit der Herausforderung auseinandersetzen, wie sie zukünftig qualifiziertes Personal gewinnen und an sich binden können. Besonders benötigt werden IT-Spezialisten, um bei Veränderungen durch Industrie 4.0 Schritt halten zu können. Die Experten nennen hier unter anderem die Notwendigkeit zum „Employer Branding“, wobei Unternehmen gezielt in die eigene Unternehmensmarke investieren und die Attraktivität gegenüber Großunternehmen aktiv herausstellen und kommunizieren.

Seit den Flüchtlingsströmen im Jahr 2015 wird häufig die Frage diskutiert, ob durch den Einsatz von Flüchtlingen der steigende Fachkräftemangel gedeckt werden kann.

Dies wurde auch im Rahmen der Befragung thematisiert. Sowohl die Bereitschaft zur Beschäftigung von Flüchtlingen als auch die Investition in deren Qualifizierung ist bei den befragten Unternehmen jedoch gering (vgl. Abb. 20). Nach Meinung der Experten besteht dennoch durchaus Potenzial in diesem Bereich. Ursachen für die momentan geringe Bereitschaft sind vielmehr fehlende Grundvoraussetzungen. Forderungen an die Politik sind dabei unter anderem, dass Anträge schneller bearbeitet, administrative Hürden weiter abgebaut werden und noch stärker in Sprachkenntnisse als Grundvoraussetzung für eine Beschäftigung investiert wird.



Abb. 19: Wie bereit ist Ihr Unternehmen allgemein Flüchtlinge als Arbeitskräfte zu beschäftigen? (1=sehr hohe Bereitschaft bis 5 keine Bereitschaft)

Dadurch könnte, auch hier sind sich die Experten einig, ein Teil des Fachkräftemangels kompensiert werden. Während zwei der befragten Unternehmen aktuell Flüchtlinge beschäftigen, hatten drei der sechs Experten bereits in der Vergangenheit Flüchtlinge in ihren Unternehmen im Einsatz. Die Bereitschaft, Flüchtlinge zu beschäftigen und in deren Ausbildung zu investieren, ist somit generell bei den Unternehmen gegeben. Die Industrie- und Handelskammer Darmstadt hat in den vergangenen zwölf Monaten 51 geflüchtete Menschen in Ausbildung oder Praktikum vermittelt. Dazu waren allerdings mehr als 500 Einzelgespräche mit Flüchtlingen notwendig. Aufenthaltsstatus, Bleibeperspektive, Sprachkenntnisse und Neigungen der Menschen sind entscheidende Faktoren für einen Einstieg in die deutsche Arbeitswelt. Die Vermittlung von Flüchtlingen gelingt nicht am Schreibtisch, sondern ist ein "face-to-face-Dialog" mit der Herausforderung, den geflüchteten Menschen mit dem passenden Unternehmen zusammen zu bringen. Wenn es gelingt, Flüchtlingen eine Perspektive zu bieten und zeitgleich einem Unternehmen eine künftige Fachkraft zu vermitteln, dann lohnt sich dieser Aufwand.

2.8. Sicherheit und Umweltschutz werden die Geschäftstätigkeit zukünftig noch stärker beeinflussen

„Auch wenn die Politik den Unternehmen Einsparziele vorgibt, zum Beispiel hinsichtlich der CO₂-Reduktion, sollten die konkreten Maßnahmen zur Umsetzung den einzelnen Unternehmen überlassen werden.“

(Vanessa Claessens, Business Development Manager BLG Handelslogistik GmbH & Co. KG)



Im Vergleich zu 2010 haben sich die Geschäftstätigkeit beeinflussenden Trends aus Sicht der Unternehmen geändert. Die Themen Dieselpreis und Lkw-Maut stehen nicht mehr ganz oben auf der Agenda. 2010 sagten 53 Prozent, dass der Dieselpreis maßgeblich die Geschäftstätigkeit beeinflusst, dicht gefolgt von der Lkw-Maut mit 48 Prozent. Heute führen der demografische Wandel/Fachkräftedefizit und allen voran das Thema Sicherheit mit einer Bewertung von 2,80 und 2,42 die Liste der Trends an. Auch wenn eine Beeinflussung der Geschäftstätigkeit schon heute gesehen wird, wird sich diese in Zukunft für alle bewerteten Trends noch weiter verstärken. Der stärkste Zuwachs in den nächsten fünf Jahren wird hier bei technologischen Innovationen gesehen (zum Beispiel Digitalisierung von Geschäftsprozessen; von 2,85 heute auf 2,33 in fünf Jahren) sowie beim Umwelt- und Ressourcenschutz (von 2,92 heute auf 2,39 in fünf Jahren) (vgl. Abb. 21).

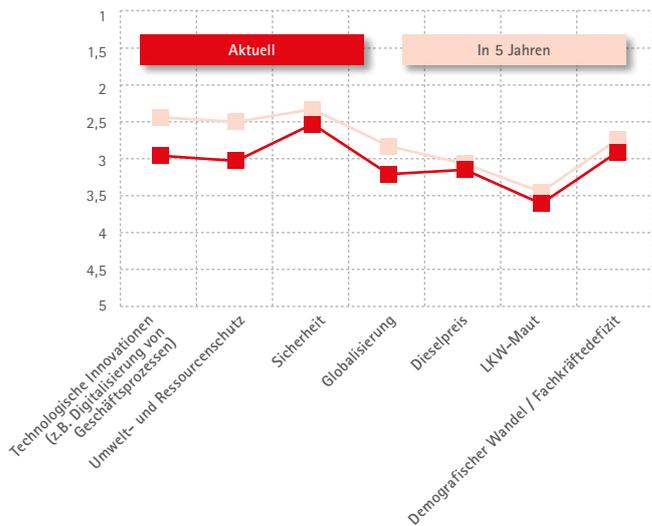


Abb. 20: Wie stark beeinflussen die unten genannten Trends aktuell und in 5 Jahren Ihre Geschäftstätigkeit? (1= sehr starke Beeinflussung der Geschäftstätigkeit bis 5 = keine Beeinflussung der Geschäftstätigkeit)

Steigender Zeitdruck und zunehmende Anforderungen an die Termintreue erklären den hohen Stellenwert des Themas Sicherheit aus Sicht der Experten. Dabei werden vorrangig Lieferketten- und Datensicherheit genannt. Zum einen spielen die Lieferkettensicherheit eine zentrale Rolle, da das Verständnis für Störungen in der Logistik als Dienstleistungsbranche sehr gering ist. Die Herausforderung für Unternehmen, das Ausfallrisiko bei gleichzeitiger Bestandsreduzierung zu minimieren, sei in den vergangenen Jahren immer größer geworden. Zum anderen spielen aufgrund der zunehmenden Digitalisierung und Vernetzung von Akteuren durch Industrie 4.0 das Thema Datensicherheit eine immer größere Rolle. Hier müsse in Zukunft mehr investiert werden und, wie bei jeder Infrastruktur, nicht nur unternehmensspezifische, sondern auch unternehmensübergreifende Sicherheitsstandards etabliert werden.

Laut Umfrage erzeugen Umweltschutzmaßnahmen ganz unterschiedliche Auswirkungen in den Unternehmen (vgl. Abb. 22). Zum Beispiel wird bei der Einführung einer City-Maut kein großer Einfluss auf die Geschäftstätigkeit gesehen, da diese zusätzlich entstehenden Kosten in den meisten Fällen direkt auf die Kunden umgelegt werden können. Bei der Einführung einer Umweltplakette (Blaue Plakette) hingegen sehen viele Unternehmen negative Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit, was bereits unter Abschnitt 2.4 deutlich wurde. Beide Maßnahmen werden deutlich schlechter von KEP-Dienstleistern bewertet. Auch bei der Ausweitung von Tempo 30-Zonen wird von den befragten Unternehmen ein negativer Einfluss auf die Geschäftstätigkeit gesehen. Hinzu kommt der steigende Zeitdruck, durch die zunehmenden Forderungen möglichst pünktlich und schnell zu liefern (zum Beispiel „Same Day Delivery“). Die Experten weisen darauf hin, dass diese neuen Belieferungskonzepte ein Überdenken bestehender Geschäftsmodelle dringend erfordern, da ansonsten mit großen Effizienzverlusten zu rechnen ist.

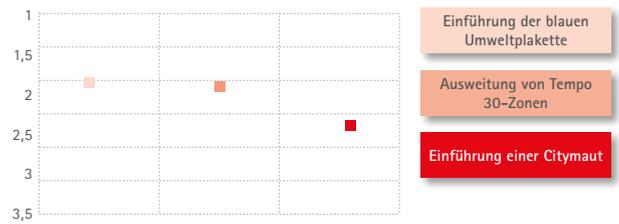


Abb. 21: Wie stark würden sich folgende aktuell diskutierte Umweltschutzmaßnahmen in der Region auf Ihre Geschäftstätigkeit? (1 = stark negative Auswirkungen bis 5 = keine Auswirkungen)

2.9. Stärken und Potenziale von Darmstadt Rhein Main Neckar im Überblick

Anhand der Standortfaktoren lassen sich folgende Stärken und Risiken der Region Darmstadt Rhein Main Neckar aus Sicht der Logistikbranche ableiten:

Stärken

- Geografische Lage
- Nähe zum Kunden / Absatzmärkte
- Verkehrsanbindung
- Bildungsangebot / Weiterbildungsangebot
- Leistungsfähigkeit der Zulieferbetriebe / Subunternehmer
- Energieversorgung
- Zusammenarbeit Wirtschaft und Forschung
- Standortimage

Risiken

- Lkw-Stellplätze/Autohöfe: Angebot/Zustand
- Verkehrsbelastung (Stau etc.)
- Einführung der Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen
- Lkw-Durchfahrtsverbote
- Steuerbelastung Unternehmen (im internationalen Vergleich)
- Energiekosten
- Qualifikationsniveau
- Staatliche Förderprogramme zur Einführung von Industrie 4.0-Lösungen
- Kooperation mit Forschung und Wissenschaft zur Einführung von Industrie 4.0-Lösungen
- Einheitliche Politik für Industrie 4.0
- fehlende Grundstücke für Logistikdienstleister, um zukünftiges Wachstum abwickeln zu können

2.10. Forderungen an die Politik im Überblick

Um den Standort Deutschland im Allgemeinen und Darmstadt Rhein Main Neckar im Speziellen für die Zukunft weiter zu stärken und Potenziale weiter auszubauen, ergeben sich für die Politik einige Ansatzpunkte. Beispielsweise müssen Infrastrukturen auf- und ausgebaut und die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Zudem muss stärker in innovative Projekte und Personalqualifizierung investiert werden.

Mehr Investitionen in die Infrastrukturen

- Investitionen in die Infrastruktur sind zwingend erforderlich (Baustellen behindern nur temporär)
- Straßennetz und Schienennetz verstärkt ausbauen
- Umschlagsstandorte müssen weiterhin gut erreichbar bleiben
- ausreichend Lkw-Stellplätze zur Verfügung stellen
- gegebenenfalls bestehende Gewerbefläche nutzen + Finanzierung und Unterhalt klären
- Diese und weitere Forderungen finden sich bereits im Verkehrsleitbild der IHK Darmstadt
- nicht-bauliche Maßnahmen wie Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements oder ein Lkw-Empfehlungsnetz
- Alternative zur nicht umgesetzten Umfahrung Darmstadts (Nordostumgehung)
- leistungsfähiges Breitbandnetz, weil zentrales Entscheidungskriterium bei der Standortwahl⁷

Rechtliche Grundlagen und Rahmenbedingungen schaffen

- rechtliche Grundlagen und Rahmenbedingungen für Digitalisierung schaffen
 - „Strategie Digitales Hessen“ weiterentwickeln⁸
 - Sicherheitsstandards für generierte Datenmengen (Big Data) definieren und etablieren sowie Eigentumsrechte klären
 - zentrale rechtliche Haftungsfragen und ethische Grundsatzfragen (beispielsweise für „smarte Anlage“ oder „autonomes Fahren“) bereits im Vorfeld beantworten
- Einführung von Branchenstandards beim Thema Sicherheit oder Umweltschutz darf KMU nicht übermäßig belasten
- Weitreichende Maßnahmen (wie die Einführung von Umweltplaketten) müssen kritisch geprüft werden und können nur mit ausreichend Vorlaufzeit eingeführt werden

Stärkere Förderungen des gesamten Standorts und Fachkräftesicherung

- „großflächige“ Projekte fördern, da „Insellösungen“ langfristig aufgrund fehlender Schnittstellen selten rentabel erscheinen
- KMU verstärkt in Förderrichtlinien von Großprojekten berücksichtigen, um einen Technologie- und Wissensaustausch sicherzustellen
- Voraussetzungen für den Einsatz von Flüchtlingen durch schnellere Asylverfahren und Bildung von berufs- und branchenspezifischen Sprachkenntnissen sicherstellen
- 3+2-Regelung anwenden: Geduldete Asylbewerber, die eine duale Ausbildung absolvieren, erhalten künftig während der dreijährigen Lehre eine Duldung und für eine anschließende Beschäftigung von zwei Jahren ein Aufenthaltsrecht.
- Verlässliche Duldung für Flüchtlinge in Einstiegsqualifizierungen mit dem Ziel einer Ausbildung in einem anerkannten Ausbildungsberuf

⁷ Diese und weitere Forderungen finden sich bereits im Verkehrsleitbild der IHK Darmstadt unter www.darmstadt.ihk.de • Nr.: 22302

⁸ www.darmstadt.ihk.de, Nr.: 3406374

2.11 Handlungsempfehlungen für KMU im Überblick

Die Umfrage und Experteninterviews haben nicht nur zahlreiche Forderungen an die Politik aufgezeigt, sondern auch Bereiche, in denen die Wirtschaft selbst aktiv werden kann. Neben der Bereitschaft, den Weg in Richtung Industrie 4.0 zu gehen, sollten auch die Vorteile des Standortes aktiv genutzt werden. Die Dichte an Forschungsinstituten ermöglicht eine direkte Zusammenarbeit mit der Wissenschaft, sodass man nah am aktuellen Stand der Forschung sein und diese mitgestalten kann.

Investitionen in Industrie 4.0-Projekte wagen

- Investitionen, auf ihre Industrie 4.0-Anschlussfähigkeit überprüfen
- Industrie 4.0-Ansätze hinsichtlich der Innovationskraft überprüfen und gegebenenfalls schrittweise umsetzen (auch wenn sie nicht auf Anhieb wirtschaftlich rentabel erscheinen)
- schnelle Lerneffekte nutzen und die Wettbewerbsfähigkeit stärken
- sich auf Veränderungen einlassen und „kleine Schritte“ in Richtung Industrie 4.0 gehen

Forschung und Entwicklung stärker in die operativen Prozesse integrieren

- Forschungs- und Entwicklungsabteilungen etablieren und diese in operative Prozesse integrieren
- Entwicklungen im Bereich Automatisierung und Digitalisierung verfolgen und nach Bedarf ins Unternehmen einbinden
- Je nach Umfeld, Partnern und Kunden kann es auch sinnvoll sein, am bewährten Geschäftsmodell festzuhalten und die Entwicklungen nur zu beobachten

3. Entwicklung der Logistikbranche

3.1. Die Branchenstruktur im Überblick

Landkreis/ kreisfreie Stadt	Zahl der Logistik- unternehmen	Beschäftigte Logistikbranche
Bergstraße	1.157	3.414
Darmstadt, kreisfreie Stadt	890	6.745
Darmstadt-Dieburg	1.406	4.251
Groß-Gerau	1.240	42.497
Odenwaldkreis	325	945
IHK-Bezirk gesamt	5.018 (+1,9 Prozent)	57.852 (+12,35 Prozent)

Tab. 1: Anzahl Unternehmen und Beschäftigte in der Logistikbranche nach Landkreis/kreisfreie Stadt

Quelle: Statistisches Landesamt; in Klammern: Veränderung zu 2010

Berücksichtigt sind alle Unternehmen und Beschäftigten in den Wirtschaftszweigen, welche entsprechend der Tabelle im Anhang dem Branchenkern beziehungsweise der Branchenergänzung zugeordnet wurden. Im Vergleich zu 2010 hat sich die Erhebungsmethodik des Statistischen Landesamtes geringfügig verändert, sodass vereinzelt bei einigen Wirtschaftszweigen nicht stärker in Unterkategorien differenziert werden konnte. In diesem Fall wurde jeweils der komplette Wirtschaftszweig berücksichtigt.

Die Zahl der Logistikunternehmen hat sich im Vergleich zur Studie 2010 im gesamten IHK-Bezirk leicht erhöht. Die Anzahl der Beschäftigten sind hingegen mit einem Zuwachs von über zwölf Prozent stark angestiegen. Der Beschäftigungszuwachs ist folglich vor allem auf eine hohe Zahl an Neueinstellungen bei den bestehenden Logistikunternehmen zurückzuführen. Dies ist insbesondere auf die Erholung nach der Wirtschaftskrise zurückzuführen, deren direkte Folgen sich in der letzten Studie widerspiegelt haben. Um die Vergleichbarkeit zur letzten Studie zu gewährleisten wurde bei der Berechnung der Zahl der Unternehmen und der Beschäftigten der Wirtschaftszweig „Unternehmensberatungen“ für diese Studie nicht berücksichtigt. Wie sich die Logistikunternehmen detailliert nach Umsatzbereich und Zahl der Beschäftigten aufteilen, zeigen die zwei folgenden Tabellen.

Umsatzbereich	Zahl der Logistikunternehmen
< 0,5 Millionen Euro	1.729
0,5 – 1 Million Euro	606
1 – 2,5 Millionen Euro	1.038
2,5 – 5 Millionen Euro	433
5 – 25 Millionen Euro	433
25 – 50 Millionen Euro	87
> 50 Millionen Euro	692

Tab. 2: Anzahl Unternehmen in der Logistikbranche im IHK-Bezirk nach Umsatz

Quellen: Statistisches Landesamt und IHK Darmstadt Rhein Main Neckar

3.2. Stellenwert der Logistikbranche in der Region

Die Logistikbranche besitzt einen hohen wirtschaftlichen Stellenwert für den IHK-Bezirk. Diese Aussage lässt sich nicht nur anhand der geografischen Lage rechtfertigen, sondern auch mit statistischen Zahlen belegen. Ein häufig verwendeter Indikator zur Messung der regionalen Bedeutung einzelner Wirtschaftsbranchen ist der sogenannte Lokalisationsquotient. Dieser gibt an, wie sich der Anteil der Beschäftigten einer Branche für eine bestimmte Region (z.B. IHK-Bezirk) im Vergleich zum Anteil für ein übergeordnetes Gesamtgebiet (in diesem Fall Gesamtdeutschland) verhält. Analoge Berechnungen lassen sich auf Basis des Anteils von Unternehmen einer Branche durchführen. Ein Wert größer eins bedeutet folglich einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Beschäftigten/ Unternehmen in der betrachteten Branche für die untersuchte Region (ein Wert kleiner eins dementsprechend einen überdurchschnittlich geringen Anteil).

Lokalisationsquotient Logistikbranche

In der Tabelle 3 ist der Lokalisationsquotient für die Logistikbranche im IHK-Bezirk dargestellt. Sowohl für die Berechnung auf Basis der Beschäftigung als auch auf Basis der Anzahl an Unternehmen ist der Indikator deutlich größer als eins (1,66 bzw. 1,32). Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt sind im IHK-Bezirk Logistikunternehmen höher konzentriert und besitzen für den Arbeitsmarkt auch eine überdurchschnittliche Bedeutung. Entsprechend sollte beispielsweise bei politischen Maßnahmen auch immer ein besonderes Augenmerk auf die Auswirkungen für Logistikunternehmen in der Region gelegt werden. Günstige Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung der Logistikbranche können sich überproportional positiv auf die gesamte Wirtschaftsleistung und Beschäftigungsquote des IHK-Bezirks auswirken.

Eine detailliertere Analyse nach Landkreisen (bzw. der kreisfreien Stadt Darmstadt) im IHK-Bezirk zeigt darüber hinaus, dass die Logistik besonders im Kreis Groß-Gerau eine hohe Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung und den Arbeitsmarkt besitzt (höchster Wert des Lokalisationsquotienten im Vergleich der Landkreise). Aufschlussreich ist zudem ein Vergleich der Logistik mit anderen Branchen im IHK-Bezirk.

Hier kommt der Logistik eine ähnlich hohe Bedeutung zu, wie den Clustern Automotive, Chemie oder IT (vergleichbare oder höhere Werte des Lokalisationsquotienten nach Anzahl Beschäftigter bzw. Anzahl Unternehmen). Auch der Vergleich mit anderen wirtschaftsstarken Regionen in Deutschland unterstreicht die Relevanz der Logistik im IHK-Bezirk. So

finden sich, unter den verglichenen Regionen, nur für Stuttgart beziehungsweise München höhere Werte des Lokalisationsquotienten der Logistikbranche (nach Anzahl Beschäftigter bzw. Anzahl Unternehmen). Der IHK-Bezirk trägt folglich zu einem nicht unerheblichen Anteil zur Gesamtleistungsfähigkeit des „Logistikstandorts Deutschland“ bei.

Landkreis/ kreisfreie Stadt	Lokalisationsquotient nach Anzahl Beschäftigter	Lokalisationsquotient nach Anzahl Unternehmen
Bergstraße	0,52	1,17
Darmstadt, kreisfreie Stadt	0,82	1,44
Darmstadt-Dieburg	0,76	1,39
Groß-Gerau	3,76	1,51
Odenwaldkreis	0,38	0,91
IHK-Bezirk gesamt	1,66	1,32

Vergleich IHK-Bezirk nach ausgewählten Branchen		
Branche	Lokalisationsquotient nach Anzahl Beschäftigter	Lokalisationsquotient nach Anzahl Unternehmen
Chemie	2,18	1,26
Automotive	1,71	1,31
Logistik	1,66	1,32
IT	1,29	1,53
Umwelt und Energie	0,84	0,99
Automatisierung	0,68	1,06

Vergleich Logistikbranche mit ausgewählten, anderen Regionen		
Region	Lokalisationsquotient nach Anzahl Beschäftigter	Lokalisationsquotient nach Anzahl Unternehmen
Stuttgart	1,90	1,19
IHK-Bezirk	1,66	1,32
München	1,52	1,45
Karlsruhe	1,00	1,14
Dresden	0,72	1,03
Nürnberg	0,63	1,00

Tab. 3: Lokalisationsquotienten

Quellen: Statistisches Landesamt und IHK Darmstadt Rhein Main Neckar
 (an dieser Stelle mit Unternehmensberatungen, da diese Zahlen sonst für alle Vergleichsregionen ebenfalls rausgerechnet werden müssten. Da kein Vergleich zu 2010 angestellt wird, werden die Ergebnisse somit auch nicht verfälscht)

Anhang

NACE-Codes zur Abgrenzung der Logistikbranche für die vorliegende Studie

Branchenkern

47.91	Versand- und Internet-Einzelhandel
49.2	Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr
49.41	Güterbeförderung im Straßenverkehr
49.42	Umzugstransporte
49.5	Transport in Rohrfernleitungen
50.2	Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt
50.4	Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt
51.1	Personenbeförderung in der Luftfahrt
51.21	Güterbeförderung in der Luftfahrt
51.22	Raumtransport
52.1	Lagerei
52.21	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Landverkehr
52.22	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt
52.23	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt
52.24	Frachtumschlag
52.29	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr a. n. g.
53.1	Postdienste von Universaldienstleistern
53.2	Sonstige Post-, Kurier- und Expressdienste
74.9	Sonstige freiberufliche, wissenschaftliche und technische Tätigkeiten a. n. g.
82.19	Copy-Shops; Dokumentenvorbereitung und Erbringung sonstiger spezieller Sekretariatsdienste
82.92	Abfüllen und Verpacken

Branchenergänzung

26.2	Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten und peripheren Geräten
26.3	Herstellung von Geräten und Einrichtungen der Telekommunikationstechnik
26.51	Herstellung von Mess-, Kontroll-, Navigations- u. ä. Instrumenten und Vorrichtungen
28.22	Herstellung von Hebezeugen und Fördermitteln
28.92	Herstellung von Bergwerks-, Bau- und Baustoffmaschinen
29.1	Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren
30.11	Schiffbau (ohne Boots- und Yachtbau)
30.2	Schienenfahrzeugbau
30.3	Luft- und Raumfahrzeugbau
33.12	Reparatur von Maschinen
33.13	Reparatur von elektronischen und optischen Geräten
33.14	Reparatur von elektrischen Ausrüstungen
33.15	Reparatur und Instandhaltung von Schiffen, Booten und Yachten
33.16	Reparatur und Instandhaltung von Luft- und Raumfahrzeugen
33.17	Reparatur und Instandhaltung von Fahrzeugen a. n. g.
33.2	Installation von Maschinen und Ausrüstungen a. n. g.
62.03	Datenerfassungsdienste
70.22	Unternehmensberatung (zur Vergleichbarkeit der Daten zur Studie 2010 keine Berücksichtigung bei Anzahl Logistikbetriebe und Beschäftigter, Abschnitt C.)
71.12	Ingenieurbüros
62.02	Softwareberatung
72.20	Forschung und Entwicklung im Bereich Rechts-, Wirtschafts- und Sozialwissenschaften
72.19	Forschung und Entwicklung im Bereich Ingenieurwissenschaftenquotienten der Logistikbranche (nach Anzahl Beschäftigter bzw. Anzahl Unternehmen). Der IHK-Bezirk trägt folglich zu einem nicht unerheblichen Anteil zur Gesamtleistungsfähigkeit des „Logistikstandorts Deutschland“ bei.

Impressum

Herausgeber und Copyright

IHK Darmstadt Rhein Main Neckar
Geschäftsbereich Standortpolitik
Daniel Kaeding
Rheinstraße 89
64295 Darmstadt
www.darmstadt.ihk.de

Technische Universität Darmstadt
Prof. Dr. Ralf Elbert, Katrin Scharf, Jan Philipp Müller
Hochschulstraße 1
64289 Darmstadt
www.log.tu-darmstadt.de
Fachgebiet Unternehmensführung und Logistik
Fachbereich Rechts- und Wirtschaftswissenschaften

Informationen
Daniel Kaeding
Telefon 06151 871-182
E-Mail kaeding@darmstadt.ihk.de

Expertengespräche

Wir danken:

Michael Reich, Burnus GmbH, Darmstadt
Vanessa Claessens, BLG Handelslogistik GmbH & Co. KG, Frankfurt
Jörg Helfmann, Vertriebszentrum Rhein Main Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Dieburg
Michael Kadow, Geschäftsführer House of Logistics & Mobility [HOLM], Frankfurt
Klaus Langendorf, DB Cargo AG, Frankfurt
Sascha Schmel, VDMA Fachverband Fördertechnik und Intralogistik, Frankfurt

Fachliche Begleitung

Wir danken außerdem Jürgen Reinhard (LOGOSYS Logistik GmbH & Co. KG, Darmstadt), Thorsten Schäfer (Pirelli Deutschland GmbH, Breuberg) und Timo Kraus (Bauzentrum Andre + Oestreicher GmbH, Babenhausen). In Ihrer Funktion als Mitglieder des Verkehrsausschusses haben Sie sowohl die inhaltliche Ausrichtung der Logistikstudie mit erarbeitet, als auch die Qualitätskontrolle unterstützt.

Stand März 2017

Alle Angaben wurden mit größter Sorgfalt erarbeitet und zusammengestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts sowie für zwischenzeitliche Änderungen übernehmen die Herausgeber keine Gewähr. Der Nachdruck von Text und Grafiken ist nur mit Quellenangabe gestattet. Foto Titelseite: iStock-502105330

Layout und grafische Herstellung

AD MISSION GmbH
kreation & kommunikation

Druck

Lautertal-Druck Franz Bönsel GmbH

