


Stärken-Schwächen-Analyse für den Logistikstandort Baden-Württemberg

 Im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Baden-Württemberg

Erstellt durch SCI Verkehr GmbH

Februar 2008

Management Summary



Baden-Württemberg

WIRTSCHAFTSMINISTERIUM

Herausgeber

Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg
Theodor-Heuss-Str. 4
70174 Stuttgart
www.wm.baden-wuerttemberg.de

Erstellt im Auftrag des Wirtschaftsministeriums,
Abteilung „Innovation und Technologietransfer“
durch SCI Verkehr GmbH, Köln, www.sci.de

Gestaltung des Titelblattes

kemnitzmares, Stuttgart, www.kemnitzmares.de

Stand

Februar 2008

Die Broschüre kann bezogen werden vom
Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg
Theodor-Heuss-Str. 4
70174 Stuttgart
Tel.: 0711 / 123-2426
E-Mail: pressestelle.wm@wm.bwl.de

Sie steht im Informationsservice
unter www.wm.baden-wuerttemberg
zum Download zur Verfügung

Verteilerhinweis

Diese Informationsschrift wird von der Landesregierung Baden-Württemberg im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Verpflichtung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit herausgegeben. Sie darf während eines Wahlkampfes weder von Parteien noch von deren Kandidaten und Kandidatinnen oder Hilfskräften zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen.

Missbräuchlich sind insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen

der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel.

Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinahme des Herausgebers bzw. der Herausgeberin zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Diese

Beschränkungen gelten unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift verbreitet wurde.

Erlaubt ist es jedoch den Parteien, diese Informationsschrift zur Unterrichtung ihrer Mitglieder zu verwenden.

Hintergrund der Untersuchung:

Logistik ist eine der wesentlichen Funktionen der modernen arbeitsteiligen Wirtschaft. Starke Produktionsstandorte wie Baden-Württemberg sind daher auch heute schon wichtige Logistikstandorte. Jedoch ist Baden-Württemberg in der öffentlichen Wahrnehmung nicht als herausragender Logistikstandort präsent. In einer Befragung im Rahmen des SCI/Logistikbarometers konnten zwar die Regionen Stuttgart und Ulm Achtungserfolge beim Image erzielen, festzuhalten bleibt aber, dass Nordrhein-Westfalen, Hamburg, Niedersachsen, Berlin-Brandenburg und Bayern in diesem Bereich einen klaren Vorsprung haben.

Die Landesregierung Baden-Württemberg hat das Potenzial der Logistikbranche erkannt und die SCI Verkehr GmbH im Sommer 2007 mit einer umfangreichen Stärken-Schwächen-Analyse beauftragt. Die wesentlichen Ergebnisse sind in diesem Management Summary beschrieben.

I. Bedeutung der Logistikbranche für Baden-Württemberg

Die Logistikbranche hat für ein stark industriell geprägtes Land wie Baden-Württemberg eine besondere Bedeutung. Eine gut funktionierende Logistik ist Voraussetzung für die Nutzung moderner Produktionsmethoden (z. B. Just in Time, Just in Sequence ...). Ohne Logistik wären zum Beispiel die weit verzweigten Produktionsstrukturen der baden-württembergischen Automobilindustrie nicht aufrecht zu erhalten. Logistik ist daher ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für das Land.

Die in Baden-Württemberg besonders starken Branchen Maschinenbau, Automobilindustrie und Chemie hängen in besonderem Maße von logistischen Prozessen ab. Denn insbesondere in diesen Branchen haben sich in den vergangenen Jahrzehnten globale Liefer- und Beschaffungsstrukturen herausgebildet. Der Exportweltmeister Baden-Württemberg kann die Position nur erhalten, wenn der logistische Hintergrund stimmt. Deshalb müssen die baden-württembergischen Regionen eine besondere Offenheit gegenüber den logistischen Bedürfnissen der verladenden Unternehmen vor Ort entwickeln.

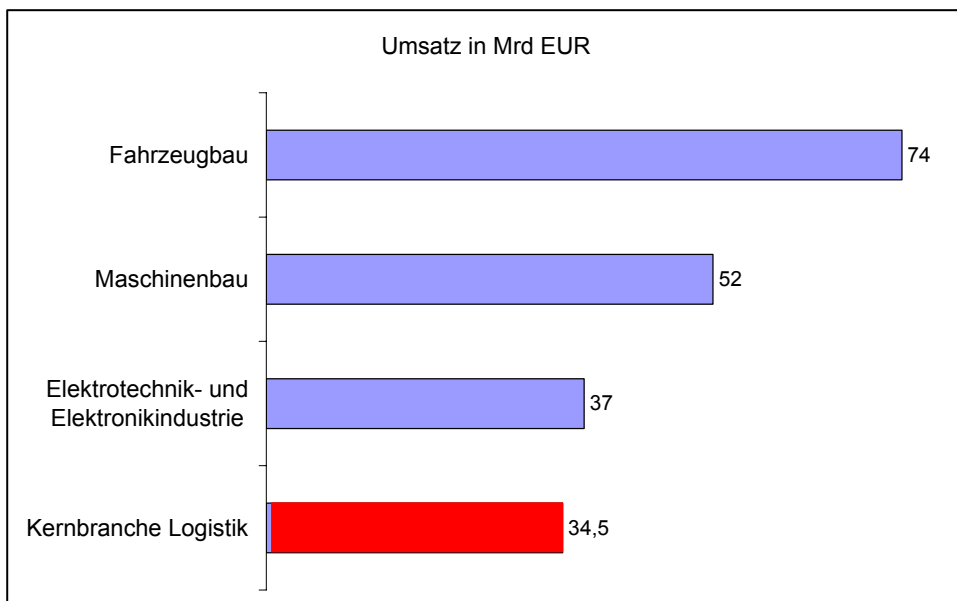
Insbesondere für die in „altindustriellen“ Lagen befindlichen Produktionsbetriebe in Baden-Württemberg bedeutet die Ausgliederung der Logistik in ein externes Logistikzentrum eine Chance, am alten Standort zu wachsen. Die Schaffung von Logistikflächen für diese Unternehmen innerhalb einer Region ist daher ein aktiver Beitrag zur Standortsicherung.

Anfragen von Logistikdienstleistern sind nicht nur im Zusammenhang mit der regionalen Wirtschaftsstruktur zu sehen, sondern auch vor dem Hintergrund der Versorgungssituation Baden-Württembergs insgesamt. Die Ansiedlung von Distributionszentren überregionalen, deutschen oder sogar europäischen Ausmaßes bietet Chancen für die Regionen Baden-Württembergs, logistische Wertschöpfung im Land zu halten und zu festigen. Dazu muss eine aktive Flächenvorratspolitik für Logistik in den Regionen aufgebaut werden, da nur so auf die immer schneller werdenden Veränderungen in den logistischen Ketten und die damit verbundenen Standortanforderungen von Industrie, Handel und Logistikdienstleistern reagiert werden kann.

Dies trägt zur allgemeinen wirtschaftlichen Stärkung der Regionen in Baden-Württemberg bei.

Schon heute sind 17.000 Unternehmen im Kernsektor der Logistikbranche (logistiknahe Industrie, logistiknahe Dienstleistungen und logistikspezifische Dienstleistungen) tätig. Diese erbrachten im Jahr 2004 einen Umsatz von immerhin 34,5 Mrd. Euro. Bezogen auf den Umsatz liegt die Branche damit in Baden-Württemberg auf Platz vier hinter Fahrzeugbau, Maschinenbau und der Elektrotechnik- und Elektronikindustrie.

Abb. 1: Umsätze der wichtigsten Branchen in Baden-Württemberg



Quelle: Auswertung Umsätze Logistikbranche Baden-Württemberg, Angaben Wirtschaftsministerium

II. Arbeitsmarkt:

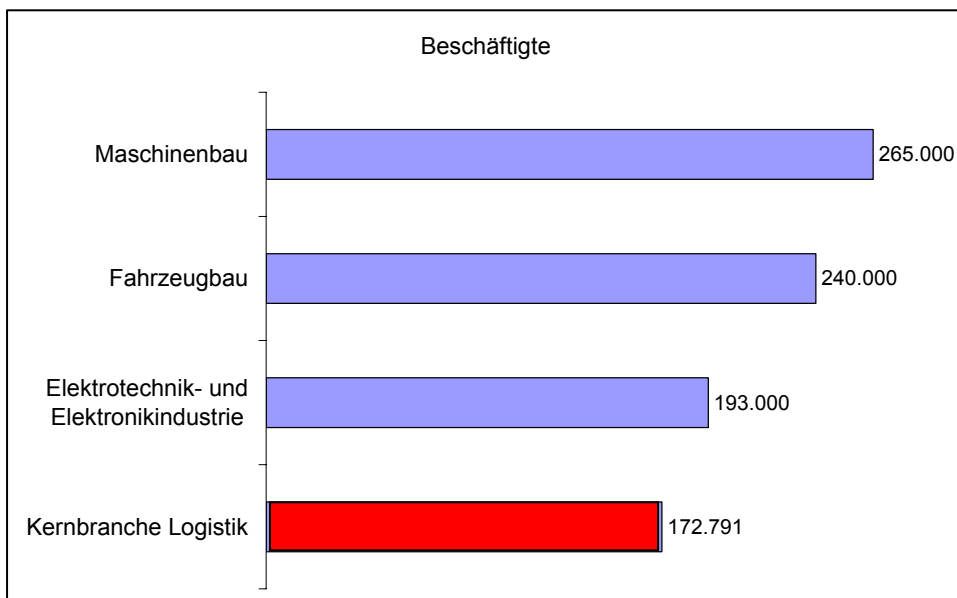
In der amtlichen Statistik gibt es keine Zahlen bzw. Daten über die Beschäftigungssituation in der Logistik, denn die Logistik existiert in den amtlichen Statistiken nicht als eigenständige Branche. Deshalb gestaltet sich die Ermittlung der im Logistiksektor beschäftigten Personen schwierig. Einerseits sind in der Wirtschaftszweigsystematik Bereiche ausgewiesen, die offensichtlich der Logistikbranche zuzuordnen sind, wie beispielsweise „Frachtumschlag“ oder „Güterbeförderung im Straßenverkehr“. Andererseits lässt sich auf diesem Wege nur ein kleiner Teilbereich der Logistikkette erfassen.

Nach einer durch SCI Verkehr mittels eines anerkannten Verfahrens angefertigten Auswertung der Beschäftigtenzahlen zum Stichtag 30. Juni 2006 waren im Kernsektor der Logistikbranche 173.000 Arbeitnehmer beschäftigt. Im Jahr 1999 konnten für die gleichen Bereiche 163.000 Arbeitnehmer ermittelt werden. Das entspricht einer Steigerung von immerhin fast 10.000 Arbeitsplätzen in sieben Jahren.

Innerhalb des betrachteten Zeitraumes ist die Beschäftigung im Kernbereich der Logistik in Baden-Württemberg deutlich stärker gewachsen als die Gesamtbeschäftigung. Insbesondere der Bereich Logistikdienstleistungen konnte deutlich zulegen, ein Indiz für das zunehmende Outsourcing von Logistikdienstleistungen an spezialisierte Dienstleister.

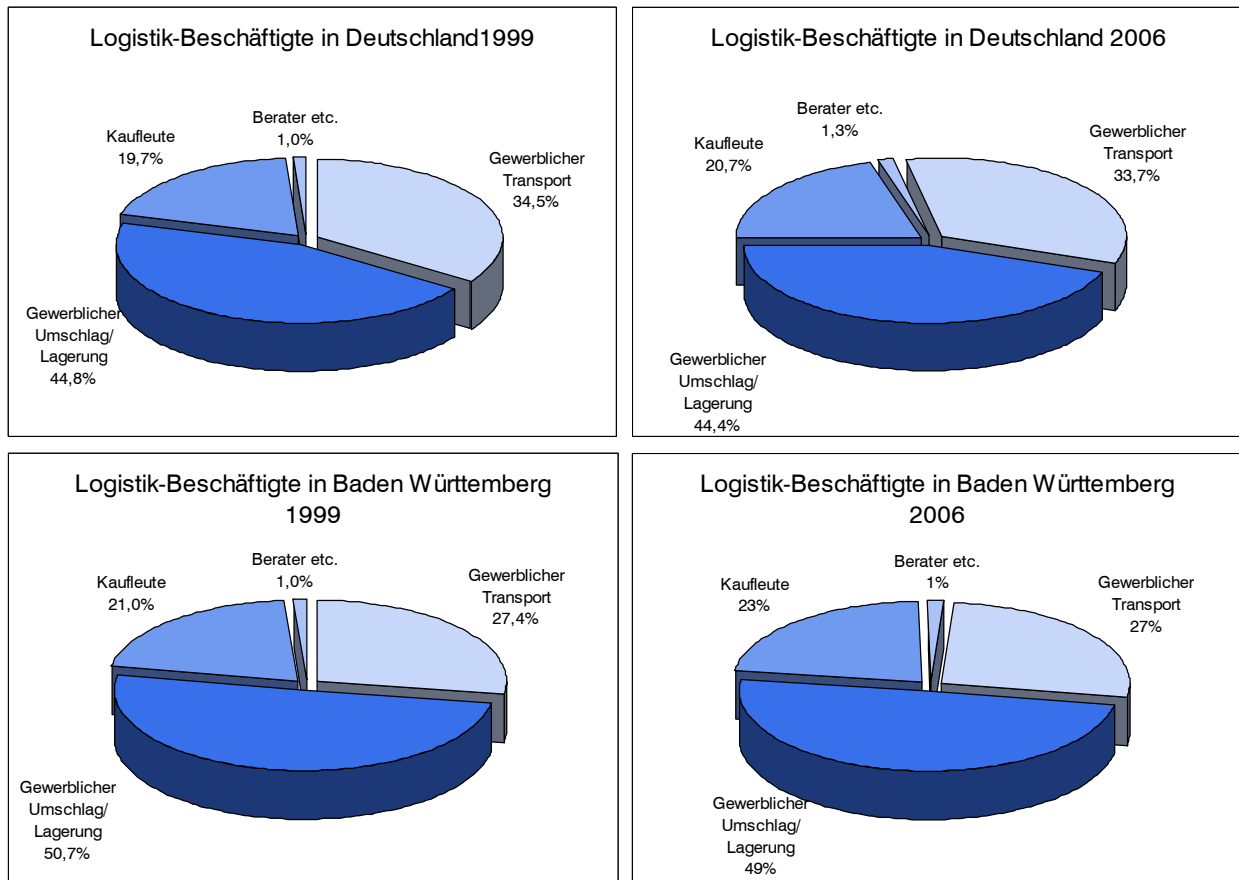
Die Beschäftigten bei Anbietern von Produkten und Dienstleistungen entlang der logistischen Funktionskette (Transport-Umschlag-Lagerung) sind nur ein Teil der gesamten Beschäftigung im Logistiksektor. Hinzu kommen noch die Beschäftigten, die auch in Industrie- und Handelsunternehmen mit logistischen Tätigkeiten betraut sind (erweiterte Logistikbranche). Diese werden auf Basis der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Berufsordnungen bzw. -klassen ermittelt. Werden diese Tätigkeiten ebenfalls in die Auswertung einbezogen, ist die Logistikbranche mit knapp 370.000 Beschäftigten in Baden-Württemberg sogar größer als alle anderen Industriebranchen.

Abb. 2: Beschäftigte der wichtigsten Branchen in Baden-Württemberg



Quelle: Auswertung Arbeitsmarktzahlen Baden-Württemberg, Angaben Wirtschaftsministerium

Abb. 3: Aufteilung der Gesamtbeschäftigung Logistik in Baden-Württemberg und Deutschland



Quelle: Auswertung Arbeitsmarktzahlen Baden-Württemberg, SCI Verkehr 2007

III. Verkehrsinfrastrukturen

Die großräumigen Verkehrsströme und die infrastrukturelle Ausstattung weisen den Standorten Stuttgart, Mannheim/Heidelberg und Karlsruhe hervorgehobene Positionen und Potenziale für Logistikdienstleistungen zu. Der Standort Ulm muss aus landespolitischer Sicht straßen- und schienenseitig besser an Stuttgart angebunden werden (Geislinger Steige, Ausbau A8).

Vordringlich für die flüssige Abwicklung des großräumigen (internationalen) Güterverkehrs ist der durchgehend mindestens viergleisige Ausbau der Rheintalbahn. Auf dieser Magistrale wird ein deutlicher Anstieg des Güterverkehrsaufkommens erwartet. Sie zieht sich durch europäische Regionen mit höchster Wertschöpfung, mit starkem und weiter wachsendem Verkehrsaufkommen sowie hoher Dichte der Besiedlung. Durch die Verknüpfung dieser Transversale in Karlsruhe mit der Magistrale für Europa entsteht ein Verkehrsprojekt mit einer integrativen Wirkung für weite Teile Europas und insbesondere Baden-Württembergs.

Die Metropolregion Stuttgart bietet mit ihrer hohen Wirtschaftskraft und starken industriellen Basis eine hohe Nachfrage nach Transport- und Logistikleistungen. Um diese Position zu halten ist jedoch eine leistungsfähige Infrastruktur notwendig. Nur eine pro-aktive Verkehrsentwicklungspolitik bietet einen Ausweg aus dem absehbaren Dauerstau. Diese sollte vor allem die intelligente Vernetzung der einzelnen Standorte und Funktionen über einen intermodalen Hub beinhalten. Die günstigsten Möglichkeiten hierfür bietet der auch im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg (GVP) dafür vorgesehene Standort Kornwestheim.

Die Wirtschaftsstandorte Heilbronn und Bodensee stehen im Vergleich zu den Metropolregionen unter einem deutlich geringeren infrastrukturellen Problemdruck. Sie sind jedoch ähnlich wie die Standorte am Oberrhein mittelbar von der Durchlassfähigkeit der stark belasteten zentralen Bereiche des Straßen- und Eisenbahnnetzes abhängig, das durch das Autobahnviereck Heidelberg/Mannheim – Heilbronn – Stuttgart – Karlsruhe sowie die Magistralen Rhein/Neckar–Basel bzw. Rhein/Neckar–Stuttgart–Ulm gebildet wird.

Baden-Württemberg hat insgesamt ein leistungsfähiges überörtliches Straßennetz vorzuweisen. Liegt jedoch der Anteil der Autobahnen an den überörtlichen Straßen in Nordrhein-Westfalen bei 7,3 %, in Hessen bei 5,9 %, in Bayern bei 5,7 % und in Niedersachsen bei 5,5 %, so kann bei Baden-Württemberg nur ein Anteil von 3,8 % festgestellt werden. Das führt zu einer stärkeren Belastung der Autobahnabschnitte und vor allem des nachrangigen Straßennetzes. Die Engstellen im Verkehrssystem Baden-Württembergs sind erkannt und Ausbauten sind geplant – einzige Ausnahme: Geislinger Steige im Schienengüterverkehr. Allerdings geht der Ausbau der Straßen- und Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg zu langsam voran.

Um das weitere Güterverkehrswachstum bewältigen zu können, müssen die zentralen KV-Infrastrukturen in Baden-Württemberg weiter gestärkt werden z.B. durch Erweiterung der Betriebszeit auf 24 h-Betrieb. Der Flughafen Lahr bietet eine außergewöhnlich gute Infrastruktur, für eine wirtschaftliche Nutzung muss allerdings der Status eines Zollflughafens erreicht werden.

Baden-Württemberg ist das zweitwichtigste deutsche Bundesland für die Binnenschifffahrt. Vier Häfen liegen unter den umschlagsstärksten zehn Häfen Deutschlands (Mannheim, Karlsruhe, Heilbronn und Kehl). Insbesondere der Rhein ist als die wichtigste deutsche Binnenwasserstraße von größter Bedeutung für Baden-Württemberg. Die Rheinhäfen sind in ihrer Funktion insbesondere im zukunftssträchtigen Containerverkehr weiter zu stärken. In diesem Bereich ist der Hafen Mannheim deutlich führend vor Karlsruhe und Stuttgart. Auch für Heilbronn ist der Bau des Containerumschlags im Hafen ein wichtiger Baustein zur Zukunftssicherung.

Die Häfen Mannheim und Ludwigshafen zusammen liegen vom Umschlagsvolumen her nur knapp hinter dem größten europäischen Binnenhafen Duisburg. Durch einen Zusammenschluss könnte ein Hafen Mannheim/Ludwigshafen eine noch größere Bedeutung erlangen als in der heutigen Wahrnehmung der Logistikbeteiligten in Europa realisiert. Die zweite wichtige Wasserstraße in Baden-Württemberg ist der Neckar. An ihm liegt mit Heilbronn der größte deutsche Hafen außerhalb des Rheins. Der Ausbau der Neckarschleusen erhöht seine Leistungsfähigkeit deutlich.

Logistikflächen in der unmittelbaren Umgebung der Rhein- und Neckarhäfen sind essentiell für deren Potenzial zur effizienten Gestaltung von Hinterlandverkehren und sind daher anderen Nutzungen (Wohn/Erlebnisbebauung) vorzuziehen

IV. Standorte

Die Ballungsräume Stuttgart, Mannheim, Karlsruhe und weitere sechs Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern, ein Konsumentenpotenzial von über 10 Mio. Einwohnern sowie starken Industrieagglomerationen in den Branchen Automobil, Maschinenbau und Chemie machen Baden-Württemberg zu einem starken Logistikstandort. Seine Stärken liegen schwerpunktmäßig in der produktionsnahen Logistik. Aufgrund hoher Investitionstätigkeiten in den 1980er- und 1990er-Jahren sind die Mieten in Bestandsimmobilien trotz hoher Bodenpreise bisher noch sehr moderat. Für aktuelle Neuansiedlungen oder Erweiterungen fehlen jedoch geeignete Flächen oder die logistische Entwicklung wird durch hohe Bodenpreise behindert. Mit Ausnahme von besonderen Lagen (z. B. an internationalen Flughäfen) und besonderen Dienstleistungen (z. B. High-Tech-Logistik) gelten Grundstückspreise von deutlich mehr als 100 EUR pro m² für Logistikimmobilien als nicht durchsetzbar.

In Baden-Württemberg ist aufgrund der knappen Flächensituation zunehmend eine Nutzungskonkurrenz zwischen Erweiterungen von Produktionsbetrieben und Logistikansiedlungen zu beobachten. Diese steht jedoch im Gegensatz zu der funktionellen Abhängigkeit zwischen Produktion und Logistik. Produktionsstandorte können ohne Logistik weder mit Vorprodukten oder Rohstoffen versorgt, noch können die Fertigprodukte ohne Logistik verteilt werden. Die Entscheidung für die Ansiedlung von Produktionsbetrieben ist damit auch immer eine Entscheidung für die Ansiedlung von logistischen Funktionen. Durch die bisher bei der regionalen und kommunalen Politik noch vorherrschende Zielvorstellung, lieber Produktionsbetriebe als Logistiker ansiedeln zu wollen und die vorhandenen Flächen dafür zu reservieren, wird also die allgemeine Entwicklung des Standortes behindert.

Die allgemeine Flächenknappheit in Baden-Württemberg insbesondere an für Logistik geeigneten Flächen führt dazu, dass produzierende Unternehmen zunehmend über eine komplette Verlagerung ihrer Produktion nachdenken müssen, da sie sich weder logistisch weiterentwickeln können noch die Möglichkeit haben, logistische Funktionen an einen Dienstleister an einem anderen, nahe gelegenen Standort auszulagern, um mit der Produktion zu wachsen.

Das derzeit unscharfe Image der Logistikbranche bei Planern, Politikern und Wirtschaftsförderern sowie die Unkenntnis über die Bedarfe der Logistikbranche führen zu einer verlangsamten logistischen Entwicklung in Baden-Württemberg.

Während beispielsweise die Logistikinitiative Niedersachsen im Jahr 2006 über neunzig neue Ansiedlungen verzeichnen konnte, liegt die Zahl der Ansiedlungen in Baden-Württemberg nach den Rückmeldungen der Wirtschaftsförderer des Landes im Rahmen einer Umfrage vom Herbst 2007 nur zwischen zehn und zwanzig.

V. Unternehmensstruktur

Die augenfälligste Schwäche des Logistikstandortes Baden-Württemberg ist das Fehlen von Unternehmen aus der Spitzengruppe der größten Logistikdienstleister. Unter den Top 10 gibt es kein Unternehmen mit Hauptsitz in Baden-Württemberg, unter den TOP 50 sind es nur drei und unter den TOP 100 nur sieben. Gleichzeitig ist Baden-Württemberg in einer wirtschaftlichen Vergleichsstudie zum dynamischsten deutschen Bundesland gekürt worden. Außerdem gehört Baden-Württemberg beim logistischen Standortranking und beim Outsourcingpotenzial klar zu den führenden Bundesländern Deutschlands.

Dies ist problematisch, da auch in der Logistik in der Regel die größten Unternehmen die Vorreiter im Bereich Technologie und Innovation sind. Zwar haben alle großen Logistiker auch Standorte in Baden-Württemberg, die Entscheidungen fallen jedoch an anderer Stelle. Überspitzt gesagt, ist Baden-Württemberg logistisch fremdbestimmt.

Ebenfalls problematisch ist das besonders ausgeprägte Übergewicht der Güterkraftverkehrsunternehmen in der Logistikszene von Baden-Württemberg. Diese Unternehmen stellen einen „Problembereich“ der Logistik dar, in dem selbst in Zeiten guter Transportkonjunktur hohe Insolvenzraten zu beobachten sind. Auch wenn dieses Problem nicht nur Baden-Württemberg betrifft und bundesweit auftritt, hat es in Baden-Württemberg aufgrund des Übergewichtes dieser Unternehmen ein besonderes Gewicht.

Positiv ist, dass in Baden-Württemberg, insbesondere an den starken Standorten in den Regionen Stuttgart, Ulm und Mannheim, hoch spezialisierte Logistikdienstleister zu finden sind, die die mittelständische Struktur der Verladerbranchen widerspiegeln. Diese Unternehmen haben als Mehrwertdienstleister gute Zukunftsaussichten und expandieren stark.

Darüber hinaus ist Baden-Württemberg ein besonderer Schwerpunkt der Intralogistik in Deutschland. Im Verhältnis zur Größe des Bundeslandes hat Baden-Württemberg die höchste Intralogistik-Dichte, gefolgt von Bremen und dem Saarland. Daher ist davon auszugehen, dass auch der Anteil der baden-württembergischen Intralogistik-Unternehmen an den Exporten dieses Wirtschaftszweiges besonders hoch liegt. Neben der Intralogistik ist auch der innovative Bereich der eLogistik ein wichtiger Zweig der Logistikbranche in Baden-Württemberg. Die Analyse der Branche zeigt, dass führende eLogistik-Unternehmen in den logistischen Kernregionen des Landes Baden-Württemberg sitzen.

Baden-Württemberg ist eines der Kernländer der deutschen Industrie. Insbesondere in den Branchen Fahrzeugbau (Automotive), Maschinenbau und Elektrotechnik nimmt Baden-Württemberg eine Führungsposition ein. Daneben können Stärken in den Bereichen Metall, Chemie/Pharmazie, der Papier, Verlags- und Druckindustrie und in der Ernährungswirtschaft ausgemacht werden. Spezifisch für Baden-Württemberg ist vor allem die Mischung aus Großunternehmen und mittelständischen Betrieben. Daraus erschließt sich unmittelbar die große Bedeutung der Logistikbranche für Baden-Württemberg, deren Aufgabe die Verknüpfung der baden-württembergischen Kernbranchen mit ihrer hochspezialisierten regionalen Zulieferindustrie und den internationalen Lieferketten ist.

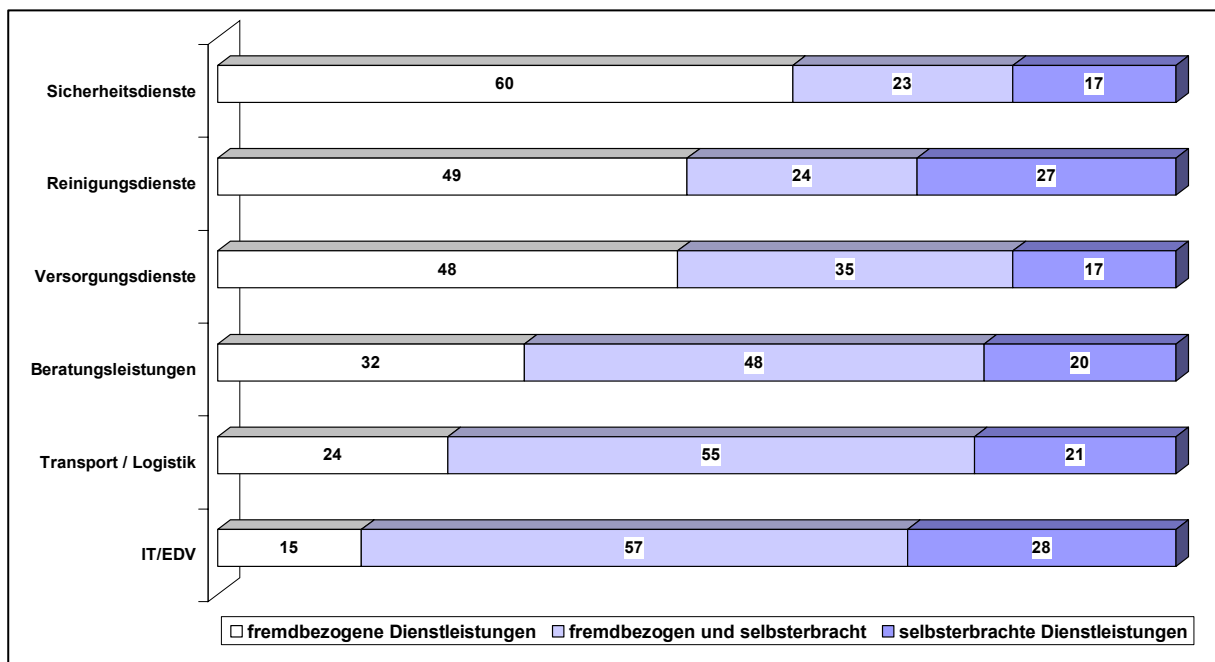
Drei Viertel der Logistikunternehmen halten den Kontraktlogistikmarkt für einen dauerhaften Wachstumsmarkt. Daher eröffnet das überdurchschnittliche Outsourcingpotenzial in Baden-Württemberg auch Entwicklungsperspektiven für leistungsfähige Güterkraftverkehrsunternehmen: Spezialisierte Mittelständler haben gute Aussichten – Mehrwertdienstleister sind deutlich insolvenzfester als reine Transporteure.

Abb. 4: Top-Logistikunternehmen in Baden-Württemberg

Platz	Unternehmen	Standort	Umsatz 2004
16	Wincanton Trans European (Deutschland) GmbH	Mannheim	660 Mio. EUR
27	Trans-o-flex Schnell-Lieferdienst GmbH	Weinheim	431 Mio. EUR
28	Internationale Spedition Willi Betz GmbH & Co KG	Reutlingen	425 Mio. EUR
56	Karl Schmidt Spedition GmbH	Heilbronn	150 Mio. EUR
70	Simon Hegele Gesellschaft für Logistik & Service mbH	Karlsruhe	120 Mio. EUR
81	Grieshaber Logistik AG	Weingarten	102 Mio. EUR
91	C. E. Noerpel GmbH & Co. KG	Ulm	95 Mio. EUR

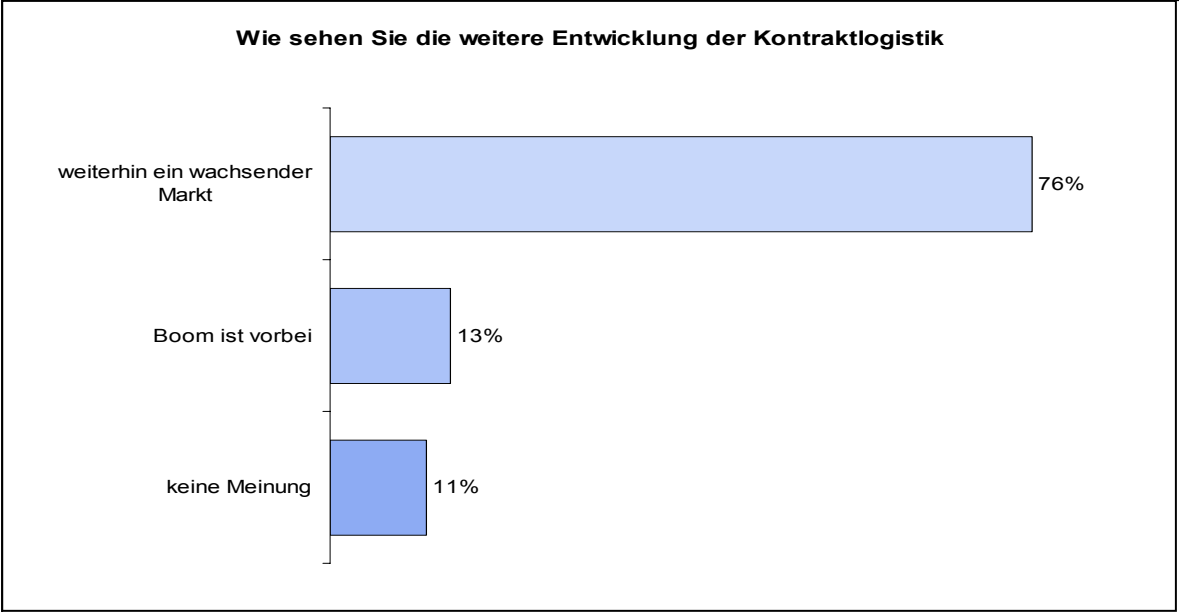
Quelle: Top 100 der Logistik, Fraunhofer ATL 2006

Abb. 5: Fremdvergebene Dienstleistungen in Baden-Württemberg



Quelle: Studie „Outsourcing von Dienstleistungen“ IHKn Baden-Württemberg 2007

Abb. 6: Entwicklung der Kontraktlogistik



Quelle SCI/Logistikbarometer 6/2007

VI. Forschung / Aus und Weiterbildung

Die Aus- und Weiterbildungslandschaft für die Logistikbranche ist in Baden-Württemberg sehr vielseitig und vollständig. Im Bereich der dualen Ausbildung steigen die Ausbildungszahlen kontinuierlich, 2006 konnte ein Zuwachs um 14 % gegenüber dem Vorjahr erreicht werden. Trotzdem gibt es vor allem im Bereich der Fahrer sowie im kaufmännischen Bereich auch in Baden-Württemberg einen großen Fachkräftemangel. Hier herrscht akuter Handlungsbedarf.

Die Forschungs- und Hochschullandschaft, aber auch die Möglichkeiten der beruflichen Weiterbildung in Baden-Württemberg sind ausgezeichnet. Vor allem im Bereich Intralogistik ist in Baden-Württemberg eine Vielzahl an Instituten äußerst erfolgreich tätig. Insbesondere das Institut für Fördertechnik und Logistik Stuttgart (IFT) und die Hochschule Heilbronn haben darüber hinaus eine große Ausstrahlungskraft auch über Baden-Württemberg hinaus.

Gerade die Hochschule Heilbronn läuft aber Gefahr, von anderen deutschen Einrichtungen, die mit sehr aggressiver Vermarktung auf den Bildungsmarkt drängen, den Rang abgelaufen zu bekommen. Vor allem Anbieter aus Hamburg und Hamm sind relativ neu auf dem Bildungsmarkt, vermarkten aber ihre Angebote höchst aktiv und professionell. Heilbronn droht damit langfristig, die derzeit beste Reputation in der Branche, und damit sowohl potenzielle Top-Absolventen als auch Forschungs- und Drittmittelbudgets der Branche zu verlieren. Es gilt daher, mit den „neuen“ Anbietern bei Marketing und Präsenz auf Fachveranstaltungen, Tagungen und Kongressen gleichzuziehen und die Pressearbeit in den führenden Fachmedien deutlich auszuweiten.

Eine weitere Stärke Baden-Württembergs sind die Berufsakademien im Land, die durch ihren dualen Ansatz eine enge Verzahnung zwischen mittelständischer Wirtschaft und Hochschule sicherstellen. Diese werden beispielsweise in einem aktuellen Gutachten zur Logistik in Rheinland-Pfalz als besonders zukunftsweisend hervorgehoben.

Besonders innovativ ist die Online-Ausbildung zum Master-Logistikmanagement, die derzeit von IFT und IAT aufgebaut wird. Darüber hinaus erscheint eine noch höherwertigere akademische Ausbildung für so genannte „High-Potentials“ (berufserfahrene Logistiker aus dem mittleren Management, die berufsbegleitend weiterqualifiziert werden, um sich für die obersten Managementkategorien der Branche zu qualifizieren) insbesondere für Baden-Württemberg nicht notwendig. Aufgrund der geringen Anzahl von logistischen Topunternehmen in Baden-Württemberg (kein Unternehmen unter den Top 10 der Logistik in Deutschland) wäre der Arbeitsmarkt für Absolventen derartiger Angebote in Baden-Württemberg eher gering. Insgesamt wird sich die Nachfrage nach solchen Ausbildungsmöglichkeiten aufgrund der mittelständischen Branchenstruktur und parallel zur Akademisierung der Branche erst langsam entwickeln.

VII. Netzwerke

In Baden-Württemberg existieren eine Vielzahl von Verbänden und Netzwerken für die verschiedenen Branchenteile der Logistik. Insbesondere die Transport- und Logistikdienstleister haben in Baden-Württemberg keine schlagkräftige Vertretung. Die Zersplitterung des Bereiches Güterkraftverkehr ist zwar historisch nachvollziehbar, schwächt aber die Schlagkraft der Lobbyarbeit auf Landesebene erheblich. Der Zusammenschluss von Verbänden zu einem Gesamtverband in Nordrhein-Westfalen zeigt, in welche Richtung sich die Verbandslandschaft auch in Baden-Württemberg entwickeln muss. Es ist dringend notwendig, die Interessen der Verkehrs- und Logistikunternehmen aus Baden-Württemberg auch bundesweit stärker zu artikulieren.

Dem gegenüber ist die Intralogistik seit Gründung des Intralogistik-Netzwerkes gut aufgestellt. Die Initiative ist zwar noch jung, aber bereits über die Grenzen von Baden-Württemberg und bei den politischen Entscheidungsträgern positiv wahrgenommen worden. Es ist zu erwarten, dass bei dem hohen Potenzial in der Intralogistik dieses Netzwerk schnell wachsen wird.

Die anderen existierenden Netzwerke, seien es von der IHK getragene, das KLOK, die Netzwerke bei Wirtschaftsförderungen oder die Stammtische, sind regional aufgestellt. Sie erfüllen damit eine wichtige Funktion in den Regionen; eine wirkliche Breitenwirkung, oder sogar die Bildung einer in der Landespolitik oder außerhalb Baden-Württembergs wahrgenommenen „Logistik-Community Baden-Württemberg“ unterstützen sie allerdings nicht.

Vor dem Hintergrund der in Baden-Württemberg neu eingeführten, wirtschaftspolitischen Konzentration auf Clusterbildung stellt das Feld Netzwerke im Bereich der Logistik eine besonders wichtige Zukunftsaufgabe mit hohem Handlungsdruck dar.

VIII. Logistikregionen in Baden-Württemberg

Nicht jede Region in Baden-Württemberg ist für die Logistikbranche von gleichrangiger Bedeutung. Eine Einteilung in logistische Kernregionen, logistische Supportregionen und Logistikregionen mit regionaler Bedeutung verdeutlicht die Bedeutung der Regionen für die logistischen Prozesse im Lande.

Während die logistischen Kernregionen die starken logistischen Zentren Baden-Württembergs ausmachen, werden in logistischen Supportregionen neben ihrer regionalen Bedeutung zusätzlich wichtige Hilfsfunktionen für die Zentren erbracht. In Regionen ohne überregionale Bedeutung übernimmt die Logistik die traditionelle Hilfsfunktion für die Versorgung der regionalen Märkte und Unternehmen. Regionen ohne logistische Funktion existieren nicht, da regionale Ver- und Entsorgungsfunktionen in jeder besiedelten Region erbracht werden müssen.

Die logistischen Kernregionen in Baden-Württemberg zeichnen sich dadurch aus, dass sie eine gute (Verkehrs-)Infrastruktur aufweisen, alle wichtigen Teilbereiche der Logistik vereinen, Wissenschaft und Forschung einen wichtigen Stellenwert haben und über regionale Netzwerke verfügen. Die Kernregionen können aufgrund ihrer

wirtschaftlichen Stärke (Unternehmen) und ihrer Netzwerkstrukturen gleichzeitig die Keimzellen eines landesweiten Logistikclusters in Baden- Württemberg sein.

Als starker Produktionsstandort sowie wichtigstes Ballungszentrum in Baden-Württemberg ist die europäische Metropolregion Stuttgart die wichtigste logistische Kernregion in Baden-Württemberg. Ein Käuferpotenzial von rund 2,7 Mio. Menschen macht die Region zu einem interessanten Standort für logistische Dienstleistungen und Handelsunternehmen. Alle namhaften Logistikdienstleister unterhalten in der Region Stuttgart Standorte. Mit insgesamt fast 60.000 Mitarbeitern in der Kernbranche Logistik ist Stuttgart der wichtigste Arbeitsmarkt für Logistik in Baden-Württemberg.

Als zweite logistische Kernregion können die baden-württembergischen Anteile der Metropolregion Rhein-Neckar (Raum Mannheim/Heidelberg) mit der Charakteristik internationaler Umschlagplatz Baden-Württembergs beschrieben werden. In der Region Rhein-Neckar sind nicht nur die größten Logistikunternehmen Baden-Württembergs zu Hause (Wincanton Trans European, trans-o-flex), auch alle anderen wesentlichen Logistikunternehmen in Deutschland unterhalten an diesem Standort Niederlassungen (Rhenus, DHL, Kühne und Nagel ...). Die gut 20.000 Beschäftigten der Kernbranche Logistik machen den baden-württembergischen Beitrag zu dieser Metropolregion deutlich. Rechnet man die Beschäftigten in den Teilen der Region außerhalb Baden-Württembergs hinzu können sogar 36.500 Mitarbeiter in der Kernbranche Logistik gezählt werden. Eine besondere Stärke der Region ist ihre ausgezeichnete Hafeninfrastruktur mit den Häfen Mannheim und Ludwigshafen, die bereits eine enge Kooperation vereinbart haben. Gemeinsam sind diese Häfen vom Umschlag her knapp hinter dem größten europäischen Binnenhafen Duisburg platziert. Das ist zwar den Akteuren vor Ort bewusst, außerhalb der Region wird diese besondere Stärke jedoch noch nicht ausreichend wahrgenommen.

Die dritte logistische Kernregion in Baden-Württemberg ist die Region Donau/Iller (Raum Ulm). Wie schon die Metropolregion Rhein-Neckar versteht sich auch dieser Standort grenzüberschreitend und umfasst neben dem baden-württembergischen Gebiet auch bayrische Standorte. Ulm ist das Logistikzentrum im Herzen Süddeutschlands, der Hub zwischen Stuttgart und München. Mit den Autobahnen A 7 (Flensburg-Füssen) und A 8 (Stuttgart-München) sowie den Bahn-Magistralen Amsterdam/Rotterdam-Rhein/Ruhr-Rhein/Main-München-Salzburg-Südosteuropa und Paris-Straßburg/Ostfrankreich-München-Wien ist die Region eine optimale Logistikkreuzung. Ihr Herzstück ist ein Güterverkehrszentrum (GVZ) mit Containerbahnhof in Ulm. 2006 waren in der Region Donau/Iller fast 9.000 Mitarbeiter in der Kernbranche Logistik beschäftigt. Zählt man die Arbeitskräfte in Bayern (Neu-Ulm, Memmingen, Günzburg, Unterallgäu) noch hinzu, so können sogar fast 24.000 Logistikarbeitskräfte gezählt werden.

Wichtige Ausgleichs- und Ergänzungsfunktion für die logistischen Kernregionen in Baden-Württemberg übernehmen logistische Supportregionen, in denen weitere logistische Konzentrationen entstanden sind. Hier werden logistische Funktionen der regionalen Wirtschaft gebündelt. Damit wachsen sie aufgrund der zunehmenden Arbeitsteilung der Wirtschaft über ihre traditionelle Bedeutung für die regionale Logistik hinaus und entwickeln sich zu komplementären Standorten der Verdichtungsräume.

Eine der derzeit dynamischsten logistischen Supportregionen in Baden-Württemberg ist die Region Südlicher Oberrhein (insbesondere die Ortenau) mit den Oberzentren Offenburg und Freiburg. Mit dem Black Forrest Airport & Businesspark, der über einen direkten Autobahnanschluss verfügt, liegt in dieser Region die wohl größte derzeit verfügbare Logistikfläche in Baden-Württemberg. Das Potenzial dieser Fläche liegt bei etwa 300 ha. Insgesamt können in die Region Südlicher Oberrhein schon heute 14.000 Arbeitsplätze in der Kernbranche Logistik gezählt werden.

Die Logistik-Supportregion Mittlerer Oberrhein (Karlsruhe) punktet vor allem durch die verkehrsgünstige Lage. Die Region bietet eine wichtige industrielle Basis, und ist darüber hinaus ein weiterer wichtiger Güterumschlagspunkt in Baden-Württemberg. Mit direktem Anschluss an den Rhein (u. a. Ölhafen) und guten Anbindungen an das Autobahnnetz A 5/A 8/A 65 ist die Region mittlerer Oberrhein aus allen Richtungen gut erreichbar. Immerhin 18.000 Beschäftigte hatte die Kernbranche Logistik in dieser Region im Jahr 2006 vorzuweisen, damit gehört sie zu den Regionen mit der höchsten Logistikbeschäftigung in Baden- Württemberg.

Eine weitere wichtige Supportregion ist die Region Heilbronn-Franken. In dieser Region sind die größten mittelständischen Logistikunternehmen Baden-Württembergs ansässig. In den vergangenen Jahren konnte zahlreiche wichtige Logistikansiedlungen realisiert werden. Mit der Hochschule Heilbronn verfügt die Region über eine der renommiertesten Hochschulen des Logistikbereiches. Die in der Region ansässige Industrie (u. a. Fahrzeugbau – Audi) stellt eine wesentliche Stütze der ansässigen Logistikbranche dar. Die Logistikbeschäftigung liegt mit fast 14.000 Mitarbeitern in der Kernbranche Logistik auf hohem Niveau.

Auch die Region Schwarzwald-Baar-Heuberg entwickelt sich zunehmend zu einer logistischen Supportregion. 6.000 Arbeitsplätze in der Kernbranche der Logistik und eine Vielzahl logistischer Neuansiedlungen in den vergangenen fünf Jahren zeigen das Potenzial dieser Region, die sich selbst zunehmend als Logistikregion vermarktet und von der Flächenknappheit in den logistischen Kernregionen profitiert.

Neben den etablierten logistischen Kernregionen und den aufstrebenden Supportregionen sind die übrigen Regionen Baden-Württembergs von hoher regionaler Bedeutung für Industrie und Handel. Aufgrund der tiefen Durchdringung von Produktion und Handel durch logistische Prozesse gibt es keine Region im Land ohne logistische Bedeutung

IX. Handlungsoptionen

Die Logistik ist eine der meist unterschätzten Branchen in Baden-Württemberg. Die Stärken-Schwächen-Analyse hat nicht nur gezeigt, welche Arbeitsplatzeffekte die Logistik in Baden-Württemberg hat (370.000 Beschäftigte in der erweiterten Logistikbranche), sondern auch verdeutlicht, wie stark die in Baden-Württemberg ansässigen Unternehmen aus Industrie und Handel von der Logistik abhängig sind.

Die nachfolgend skizzierten Handlungsempfehlungen leiten sich aus den Ergebnissen der Analyse ab.

1. Aufbau eines Clustermanagements

Der Aufbau eines Clustermanagements ist eine prioritäre Aufgabe für die Stärkung der Logistikbranche in Baden-Württemberg. Durch die Einrichtung dieses Clustermanagements kann nicht nur ein zentraler Ansprechpartner für das Thema Logistik in Baden-Württemberg geschaffen werden.

Der Clustermanager kann für die Umsetzung einiger der nachfolgenden Handlungsoptionen eingesetzt werden, er übernimmt dabei nicht immer die Rolle des Umsetzers, sondern vor allem die Rolle des Koordinators. Wünschenswert für das Erreichen schneller Erfolge wäre die Einrichtung des Clustermanagements noch 2008.

Der Anstoß für das Clustermanagement kann von der Landesregierung kommen; ohne die aktive, auch finanzielle Beteiligung der Unternehmen und Verbände ist diese Handlungsoption jedoch nicht umsetzbar (Ownership-Gedanke).

2. Entwicklung von überregionalen Netzwerkstrukturen / Aufbau einer Logistik-Community

Eine der größten Schwächen in Bezug auf die Logistikbranche ist die sehr zersplitterte Verbände- und Netzwerklandschaft, die bislang nicht in der Lage ist, bei Politik und Bürger die wesentliche Bedeutung der Logistik für modernes Wirtschaften zu verdeutlichen. Auch für die Weiterentwicklung der Logistikunternehmen im Land Baden-Württemberg ist eine deutliche Bündelung der vorhandenen Netzwerkstrukturen notwendig.

Die stark fragmentierte Interessensvertretung der Logistikbranche in Baden-Württemberg könnte durch eine von allen wesentlichen Akteuren getragene zentrale Kommunikations- und Informationsinstanz deutlich verbessert werden. Eine wesentliche Aufgabe dieser Instanz wäre die Imageverbesserung und der Aufbau einer baden-württembergischen Logistik-Community. Die zentrale Kommunikations- und Informationsinstanz steht darüber hinaus auch als Ansprechpartner für Anfragen öffentlicher, wie auch privatwirtschaftlicher Art zur Verfügung.

3. Förderung der regionalen Zusammenarbeit

Die regionalen Akteure (IHK, Regionalverbände, Wirtschaftsförderer, Kommunalpolitik) können die Herausforderungen, vor denen die Logistikbranche in ihren Regionen derzeit steht, nicht allein meistern. Gleichzeitig kann eine Zentralinstanz viele regionale Themen nicht lösen. Insbesondere die Themen Logistikflächen und logistische Infrastrukturen müssen in den Regionen zu einem gewissen Teil selbst gelöst werden.

Aus diesem Grund ist es für die regionalen Akteure dringend angeraten, sich zum Thema Logistik zu organisieren, um zukünftig jeweils im Kontext ihrer Wirtschaftsregion gemeinsam das Thema Logistik zu bearbeiten. Es hat sich gezeigt, dass in den Regionen nicht nur ein zentraler Ansprechpartner sondern auch ein logistisches Selbstverständnis fehlt. Eine Zusammenarbeit der Akteure in den Regionen kann daher als Beitrag zu einem effizienten und erfolgreichen Clustermanagement verstanden werden.

4. Image- und Aufklärungskampagne Logistik

Das Thema „Image“ ist für die Logistikbranche Baden-Württembergs in zwei Richtungen wichtig:

- nach innen – in Richtung der Politik, Planer und der Bevölkerung
- nach außen – in Richtung potenzieller Investoren

Obwohl in der allgemeinpolitischen Diskussion in Deutschland mittlerweile die Logistik als Wachstumsbranche und Beschäftigungsmotor deutlich wahrgenommen wird, scheint sich dieses „Bild“ der Branche noch nicht in die Regionen Baden-Württembergs durchgesetzt zu haben.

Im Rahmen einer Image- und Aufklärungskampagne sind insbesondere Planern und Kommunalpolitikern die logistischen Zusammenhänge der modernen Wirtschaftssysteme nahe zu bringen. Dazu sollte eine Veranstaltungsreihe für Planer, Wirtschaftsförderer, Kommunalpolitik und weitere Interessierte konzipiert werden, die anhand von konkreten Wertschöpfungsketten und Beispielen aus der regionalen Wirtschaft die Bedeutung dieses Sektors nahe bringt. Vorteilhaft ist es auch, diese Veranstaltung in bedeutenderen Logistikzentren stattfinden zu lassen, um einen visuellen Eindruck der Arbeit der Branche zu vermitteln. Treibende Kraft dieser Kampagne sollten Unternehmen und Wirtschaftsorganisationen sein.

Eine zusätzlich regelmäßig durchzuführende zentrale Logistikveranstaltung in Baden-Württemberg könnte ebenfalls helfen, die Bedeutung der Logistik für die Wirtschaft in Baden-Württemberg auch dauerhaft in der öffentlichen Diskussion zu verankern.

5. Aktion Logistikjobs Baden-Württemberg

Das Personalproblem der Logistikbranche wirkt sich auch in Baden-Württemberg negativ auf die Unternehmensentwicklung aus. Durch die direkte Konkurrenzsituation zwischen Industrie und Logistik im Bezug auf Fachkräfte reichen auch die beeindruckend steigenden Ausbildungszahlen im baden-württembergischen Logistikgewerbe noch nicht aus.

Einzelne Verbände und IHKn versuchen zwar, durch Aktionen die Ausbildungszahlen zu steigern, diese Bemühungen sollten jedoch landesweit und mit Unterstützung der Verbände und Weiterbildungseinrichtungen intensiviert werden. Nicht zuletzt krankt die Branche an ihrem schlechten Image in der Bevölkerung. Daher ist auch im Bereich „Logistikjobs“ ein Zusammenhang zur oben skizzierten Imagekampagne Logistik herzustellen.

6. Bereitstellung von Logistikflächen

Eine wesentliche Schwäche der Branche ist der Engpass bei der Bereitstellung von Logistikflächen, insbesondere in den Ballungsräumen und ihrem direkten Umfeld. Für Baden-Württemberg ist es wichtig, in oder in direkter Umgebung der Ballungsräume solche Gebiete anbieten zu können, damit die logistische Wertschöpfung der ansässigen Industrieunternehmen auch weiterhin im Land gehalten werden kann.

Neben dem Platz für den regionalen Bedarf für Logistikflächen müssen jedoch auch Flächen für strategische logistische Neuansiedlungen (insbesondere Fokussierung auf europäische Distributionszentren aus dem Ausland) zur Verfügung gestellt werden.

Es sollte in den Regionen ein aktiver Diskussionsprozess zu einer Flächenvorratspolitik in Gang gesetzt werden, um die derzeitige Flächenknappheit mittelfristig zu überwinden.

7. Verbesserung der logistischen Infrastruktur und Rahmenbedingungen

Ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung des Logistikstandortes Baden-Württemberg ist die Schaffung von verbesserten Rahmenbedingungen für die tägliche Arbeit der Branche. Vordringlich sind in diesem Bereich die Beschleunigung der bereits begonnenen Ausbauten des Autobahn- und Schienennetzes sowie eine Priorisierung von Baumaßnahmen im Hinblick auf die logistischen Kernregionen. In diesem Bereich muss die Landesregierung ihre Interessensvertretung auf Bundesebene nachhaltig verstärken.

Es ist landesplanerisch darauf zu achten, dass Hafenflächen dauerhaft als Logistikflächen gesichert werden und keine fremden Nutzungen in Hafengebiete eingebracht werden. Häfen sind die wichtigsten logistischen Knotenpunkte und würden durch Wohn- oder Freizeitnutzungen langfristig nicht nur in ihrer Entwicklung, sondern auch in ihrem Bestehen gefährdet werden.

Weitere Wettbewerbsnachteile des Standortes, wie die Einzugspraxis der Einfuhrumsatzsteuer betreffen die gesamte deutsche Logistikbranche und sind auf Bundesebene zu adressieren, um so eine Verbesserung der Situation für die Unternehmen herbeizuführen.

8. Aufbau Logistikportal Baden-Württemberg

Zur besseren Außendarstellung sollte ein Internetportal der Logistik in Baden-Württemberg geschaffen werden, das als zentrale Informations- und Kommunikationsplattform für die Branche in Baden-Württemberg dient.

Die Inhalte können zunächst aus dem derzeit erstellten Kompetenzatlas Logistik übernommen werden und sollten später vom Clustermanagement weiterentwickelt werden.

9. Aktive Logistikvermarktung Baden-Württemberg

Der Logistikstandort Baden-Württemberg ist derzeit als herausragender Standort in der logistischen Fachöffentlichkeit nicht präsent. Die Initiativen und bestehenden Netzwerke sind regional oder inhaltlich so eng begrenzt, dass sie in der Logistikbranche außerhalb Baden-Württembergs bisher praktisch keine Wirkung zeigen.

Die Stärken-Schwächen-Analyse sowie einem neu erarbeiteter Kompetenzatlas Logistik Baden-Württemberg vermitteln einen aktuellen Einblick in die logistischen Zusammenhänge Baden-Württembergs stellen für das Standortmarketing wichtige Grundlagen dar.

Das Clustermanagement kann in diesem Bereich fachlich beratend zur Seite stehen, Kontakte vermitteln und koordinierend wirken, die Kernaufgaben der Vermarktung sollten jedoch von den wirtschaftsfördernden Institutionen wahrgenommen werden. Es ist darauf zu achten, dass Baden-Württemberg als Logistik-Standort auf den wesentlichen Fachveranstaltungen in Deutschland und Europa vertreten ist.

10. Aktive Weiterentwicklung der Logistikbranche

Zur Stärkung der Logistikbranche gilt es Plattformen zu schaffen, um einen Austausch zwischen Unternehmen aus den verschiedenen Sektoren der Logistikbranche zu initiieren, Best-Practice Beispiele aufzubereiten und diese in Veranstaltungen und durch Publikationen für die Logistikbranche zur Verfügung zustellen. Ebenso sollte durch Einrichtung von „Runden Tischen“ o.ä. eine Meetingkultur zwischen Verladern und Dienstleistern „auf Augenhöhe“ geschaffen werden. Ein hervorragendes Instrument hierfür wäre auch die Gründung eines Logistikclubs Baden-Württemberg.

Ferner ist eine engere Verzahnung mit der Intralogistik ebenso wie mit den Forschungsinstitutionen wünschenswert, um hierdurch Clustersynergien zu entfalten.

Bestehende Förderangebote aus Land, Bund und EU sollten mehr als bisher in die Branche getragen werden. All diese Aufgaben könnten dem Clustermanagement Logistik Baden-Württemberg zugeordnet werden, bedürfen aber der engen Zusammenarbeit mit den Verbänden.

Glossar:

eLogistik (auch Informationslogistik): Abwicklung logistischer Prozesse unter Nutzung der modernen Informations- und Kommunikationstechnologie. Im Gegensatz zur "klassischen" Logistik wird ein wesentlich reibungsloserer und zügigerer Material- und Warenfluß entlang der Supply-Chain sichergestellt.

Erweiterte Logistikbranche: Abgrenzung der Branche anhand von Arbeitskräften, die logistische Tätigkeiten in allen Branchen vollbringen (auch in Industrie und Handel)

Hub: Begriff aus dem Englischen: Nabe / Knoten. Bezeichnet in der Logistik einen Hauptumschlagplatz für Güter in einem Transportnetzwerk. © SCI Verkehr GmbH

IAT: Institut für Arbeitswissenschaft und Technologiemanagement (Universität Stuttgart) unter der Leitung von Prof. Spath

IFT: Institut für Fördertechnik und Logistik Stuttgart (Universität Stuttgart) unter der Leitung von Prof. Wehking

Intermodaler Verkehr: Synonym zu Kombiniertes Verkehr

Intralogistikbranche: Unternehmen, die Produkte und Dienstleistungen für den innerbetrieblichen Materialfluss herstellen – vom Hebezeug- und Kranhersteller über Gabelstapler- und Lagertechnik-Produzenten sowie über Softwareentwickler bis hin zu kompletten Systemanbietern.

Just in Sequence (JIS): Weiterentwicklung der Just-in-time-Produktion (JIT). Bei der Bereitstellung nach dem JIS-Verfahren sorgt der Zulieferer nicht nur dafür, dass die benötigten Module rechtzeitig in der notwendigen Menge angeliefert werden, sondern auch, dass die Reihenfolge (Sequence) der benötigten Module stimmt.

Just in Time (JIT): Rückwärtsterminierung einer Leistungskette ohne bzw. mit minimalen Zeitpuffer. JIT ist nur unter den Voraussetzungen sinnvoll einsetzbar, dass die Termintreue und Ausfallsicherheit der beteiligten Leistungsstellen hoch und durch eine Auftragsbündelung keine wesentlichen Kosteneinsparungen zu erzielen sind.

Kernbranche Logistik: Abgrenzung der Branche anhand der Wirtschaftszweigsystematik. Unternehmen die Produkte und Dienstleistungen entlang der logistischen Funktionskette anbieten (logistiknahe Industrie, logistiknahe Dienstleistungen, logistikspezifische Dienstleistungen).

KLOK: Kompetenzzentrum Logistik Kornwestheim GmbH ist das Kompetenzzentrum für Logistik in der Region Stuttgart und eine hundertprozentige Tochter der Stadt Kornwestheim. Das KLOK sollte die gewerblichen, institutionellen und wirtschaftspolitischen Kräfte für entsprechende Aktivitäten zusammenzuführen

Kombiniertes Verkehr (KV): Transportkette, die unterschiedliche Verkehrsträger integriert. Hierbei wird der Hauptteil des Weges per Bahn, See- oder Binnenschiff zurückgelegt und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten. Die transportierten Güter werden in standardisierten Transporteinheiten (Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger) umgeschlagen.

Kontraktlogistik: Angebot und Übernahme komplexer Dienstleistungspakete durch Paketdienste, Speditionen und sonstige Logistik-Dienstleister im Rahmen eines Vertrages (Kontraktes).

Logistikdienstleistungen: Dienstleistungen von spezialisierten Unternehmen entlang der „logistischen Kette“ Transport, Umschlag und Lagerung.

TOP 100 der Logistik: Studie des Fraunhofer ATL aus Nürnberg, in der die Unternehmen der Logistikbranche nach Umsätzen in ein Ranking gebracht werden

Verlader / verladendes Unternehmen: Unternehmen (aus Handel und Industrie), das Güter versendet.