

WACHSTUM SCHAFFEN – ZUKUNFT GESTALTEN

Logistik als Motor für Wachstum
und Innovationen in Deutschland

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik
an die Politik in der 16. Legislaturperiode

Inhalt

o.	Präambel.....	2
1.	Executive Summary – Komprimierte Informationen im Überblick.....	3
1.1	Bedeutung der Logistik für den Wirtschaftsstandort Deutschland	3
1.2	Mobilität und Infrastruktur.....	3
1.3	Produktion und Produktivität.....	3
1.4	Dienstleistung und Mittelstand.....	4
1.5	Innovation und Sicherheit	4
1.6	Rahmenbedingungen für die Logistik.....	4
2.	Bedeutung der Logistik für den Wirtschaftsstandort Deutschland	6
3.	Chancen der Politik – Fünf Handlungsfelder für mehr Effizienz.....	8
3.1	Handlungsfeld 1: Mobilität und Infrastruktur	8
3.2	Handlungsfeld 2: Produktion und Produktivität.....	10
3.3	Handlungsfeld 3: Dienstleistung und Mittelstand.....	12
3.4	Handlungsfeld 4: Innovation und Sicherheit	13
3.5	Handlungsfeld 5: Rahmenbedingungen für die Logistik.....	15
3.5.1	Wettbewerb zulassen	15
3.5.2	Flexibilität ermöglichen.....	16
3.5.3	Kosten reduzieren	16
3.5.4	Bürokratieabbau intensivieren	16
3.5.5	Planungssicherheit schaffen	17
4.	Ausblick – BVL und Politik im Schulterschluss.....	18
	Anhang/Folien.....	19

o. Präambel

Dynamische Entwicklungen der Märkte, wachsende Kundenbedürfnisse, schwankende Rohstoffpreise und Wechselkurse sowie politische Rahmenbedingungen – kaum eine Einflussgröße im komplexen Geflecht der unternehmerischen Beziehungen ist heute noch zuverlässig vorhersagbar. In diesem Umfeld stabiles Wachstum zu erzeugen, ist für Unternehmen und Volkswirtschaften gleichermaßen die Herausforderung der Zukunft.

Im Umgang mit diesen Herausforderungen hat sich die Logistik als entscheidendes Erfolgskriterium herausgebildet. Wer in der Logistik und der mit ihr eng verbundenen IT Know-how, Technologieführerschaft und Innovationskraft mitbringt, sichert seine Wettbewerbsfähigkeit. Die Erfolge deutscher Spitzenleistungen in der Logistik wie beispielsweise bei Festo, Gildemeister oder Tchibo belegen dies eindrucksvoll. Deren ganzheitliche Konzepte erschließen Potenziale und vor allem Arbeitsplätze – auch in Deutschland.

Logistik ist unverzichtbarer Bestandteil der industriellen Fertigung, der Warenzirkulation sowie der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen. Und Logistik ist eine der größten Wirtschaftsbranchen Deutschlands, das sich mit logistischen Spitzenleistungen für die umliegenden Länder zunehmend zu einem „Europa-Hub“ entwickelt.

Die Bundesvereinigung Logistik setzt sich mit dem vorliegenden Thesenpapier „Wachstum schaffen – Zukunft gestalten“ – Logistik als Motor für Wachstum und Innovationen in Deutschland – dafür ein, dass mit politischen Gestaltungsmitteln diese einzigartigen Stärken Deutschlands weiter ausgebaut werden. Die Umsetzung der dargestellten Handlungsempfehlungen sollte den Staatshaushalt kaum belasten, kann überwiegend schon innerhalb einer Legislaturperiode erfolgen und würde viel zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland beitragen.

Die bevorstehenden Wahlen bieten die Chance für einen Neuanfang. Die Mitglieder und Gremien der BVL unterbreiten ihre Ideen hiermit den aktuell und künftig handelnden Personen – und tragen damit zur Meinungsbildung bei. Adressaten des Thesenpapiers sind Verantwortliche der Politik aus den Bereichen Wirtschaft, Verkehr, Finanzen sowie Bildung und Forschung – sowie natürlich alle Logistikinteressierten.

Die 1978 gegründete Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V. umfasst heute mehr als 6.800 Mitglieder – Unternehmen und Persönlichkeiten aus Industrie, Handel, Dienstleistung, Wissenschaft und Politik, die sich aktiv mit Logistik befassen. Die BVL hat das Ziel, die Bedeutung der Logistik transparent zu machen, Logistik konzeptionell weiter zu entwickeln, branchenübergreifend Ideen und Lösungen zu vermitteln und eine Brücke zwischen Wirtschaft und Wissenschaft zu sein. Die BVL ist ein gemeinnütziges, neutrales und überwiegend ehrenamtliches Kompetenznetzwerk, das den Wissensaustausch der Mitglieder unterstützt, aber bewusst keine Unternehmensinteressen vertritt, keine Lobbyarbeit wahrnimmt und keine Eigeninteressen im politischen Umfeld entwickelt. Die Mitglieder und Gremien der BVL erkennen Trends frühzeitig und unterbreiten ihre Ideen den aktuell und künftig handelnden Personen, um so mit Sachthemen zur Meinungsbildung beizutragen.

1. Executive Summary – Komprimierte Informationen im Überblick

1.1 Bedeutung der Logistik für den Wirtschaftsstandort Deutschland

Logistik ist eine wichtige Basis für die Wettbewerbsfähigkeit des Industrie- und Wertschöpfungsstandorts Deutschland. Sie ist Grundlage der industriellen Fertigung, der Warenzirkulation sowie der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen. Logistik ist die drittgrößte Branche in Deutschland hinter dem Handel und der Automobilindustrie und beschäftigt ca. 2,6 Mio. Menschen.

Leistungsfähige Logistik verbessert die Unternehmensergebnisse durch effiziente Wertschöpfung und optimiert die Nutzung von Ressourcen. Sie fördert Innovationen und ermöglicht, an globalen Erfolgen teilzuhaben, ohne Wertschöpfung in Deutschland aufzugeben.

Deutschland zählt zur Weltspitze in der Logistik und muss diese Position aktiv und investorenwirksam vermarkten, um für die umliegenden Länder verstärkt als „Europa-Hub“ mit logistischen Spitzenleistungen fungieren zu können.

Die Bundesvereinigung Logistik trägt mit dem vorliegenden Thesenpapier unter dem Titel „Wachstum schaffen – Zukunft gestalten“ dazu bei, dass mit politischen Gestaltungsmitteln diese Stärken Deutschlands weiter ausgebaut werden können. Hierzu sind die folgenden fünf Handlungsfelder mit Empfehlungen und somit Chancen für die Politik erarbeitet worden.

1.2 Mobilität und Infrastruktur

Mobilität bedeutet Beweglichkeit und Freiheit. Darum ist die Sicherung einer gut ausgebauten Infrastruktur zentrale gesellschaftliche Aufgabe der Zukunft zur Mehrung des individuellen Nutzens und zur Steigerung der Produktivität.

Infrastruktur ist eine wertvolle Ressource, deren Gebrauch von allen Nutzern finanziert werden muss – ohne Einschränkung auf bestimmte Nutzergruppen, aber differenziert und nutzungsabhängig. Beispiele für Finanzierungsmodelle sind Public Private Partnerships und die Maut. Die hervorragende Maut-Technologie sollte vermarktet und um Mehrwertdienste angereichert werden.

Die Politik muss das Ineinandergreifen aller Verkehrsträger fördern. Ein ganzheitliches Mobilitäts-Management sorgt für eine optimale, IT-gesteuerte, Ressourcen schonende Nutzung wertvoller Infrastrukturen.

1.3 Produktion und Produktivität

Logistik ermöglicht ein arbeitsteiliges, hocheffizientes Zusammenwirken von Unternehmen. Es bilden sich Unternehmensnetzwerke aus Lieferanten, Herstellern und Dienstleistern, die in enger informationstechnischer Anbindung den Gesamtprozess der Wertschöpfung optimal gestalten und damit Produktivität und Kundenorientierung in Deutschland erhöhen.

Logistik spielt dabei in jedem der Wertschöpfungsprozesse eine bedeutende Rolle, von der Produktentwicklung bis zum After Sales Business.

Durch eine kombinierte Produktion in komplexen Netzen lassen sich im Hochlohnland Deutschland wettbewerbsfähige Preise erzielen. Logistik verbindet dabei die europaweit differierenden Standortvorteile zu einem reibungslos funktionierenden Gesamtsystem. Insbesondere für die Erschließung neuer Märkte ist eine leistungsfähige Logistik Voraussetzung.

Logistik muss wahrnehmbarer Produktbestandteil deutscher Güter werden, die sich durch ihre logistikbasierten Services vom internationalen Wettbewerb positiv abheben.

1.4 Dienstleistung und Mittelstand

Deutschland benötigt Aktionsraum und Flexibilität für Logistik-Dienstleistungen. Hierzu müssen Monopole abgebaut werden und der Staat sollte sich weitgehend aus der Wirtschaft zurückziehen. Deregulierung, Freiheit und Mobilität sind existenziell für den Standort Deutschland und können trotz schwacher Haushaltslage mit innovativen Finanzierungsmodellen vorangetrieben werden.

Logistik-Unternehmen sind stark mittelständisch geprägt. Daher ist Logistikförderung Mittelstandsförderung und umgekehrt. Insbesondere die Kapitalschwäche mittelständischer Logistik-Dienstleister muss beseitigt werden, damit Investitionen in komplexe Kontraktlogistik-Leistungen möglich werden. Logistik-Dienstleister sind durch ihre Nähe zum Kunden in der Lage, veränderte Marktbedürfnisse frühzeitig zu erkennen und unternehmerisch darauf zu reagieren. So entstehen kurzfristig innovative Produkte, Logistikprozesse und Dienstleistungen, die Deutschland voranbringen.

1.5 Innovation und Sicherheit

Die Logistik sorgt als Querschnittsfunktion der Wirtschaftssektoren für eine Konvergenz bisher unverbundener Technologien zu anwendungsreifen und erprobten Produkten. Sie erfordert immer neue Technologien und informationstechnologische (IT-) Lösungen für ihre spezifischen Anwendungen und wirkt damit als Innovationstreiber.

Die Verbreitung von Technikinnovationen hat nachhaltig positive Effekte auf die Ressourcenschonung und erzeugt Wettbewerbsvorteile der deutschen Logistikdienste im internationalen Vergleich. Interdisziplinäre Forschung und Entwicklung führt zum weiteren Ausbau der Weltmarktführerschaft Deutschlands in der Logistik.

Die Sicherheit der Infrastruktur in Verkehr und Informationstechnik wird in Zukunft eine immer größere Rolle im internationalen Standortwettbewerb spielen und Entscheidungskriterium für Investoren sein.

1.6 Rahmenbedingungen für die Logistik

Die Umsetzungsmaßnahmen für eine Stärkung von Mobilität, Produktivität, Dienstleistung und Innovation in Deutschland bedürfen für ihr Gelingen besonderer Rahmenbedingungen seitens der Politik.

Der Staat muss eine Politik der Zurückhaltung verfolgen, die auf die Selbstregelungskräfte der Marktteilnehmer setzt und hierfür Freiräume schafft. Fünf Schwerpunkte bilden sich dabei heraus:

Wettbewerb zulassen, Flexibilität ermöglichen, Kosten reduzieren, Bürokratieabbau intensivieren und Planungssicherheit schaffen durch eine transparente Wirtschaftspolitik.

Die schwungvolle Deregulierung in Deutschland sowie Harmonisierung in Europa sind dringend notwendig: Nur unter gleichen bzw. vergleichbaren Auflagen und Verordnungen, Abgaben und Steuern sowie gleichen technischen Rahmenbedingungen sind Interoperabilität und chancengleicher Wettbewerb möglich.

Ausblick

Der „Standortfaktor Logistik“ muss wirksam nach innen und außen vermarktet werden. Hierfür stellt die Bundesvereinigung Logistik ihr großes Netzwerk und ihre Konzepte der Politik zur Verfügung, um gemeinsam – im Schulterschluss – über die Logistik wieder mehr Wirtschaftsdynamik zu erzeugen.

Die Politik selbst kann mit dem Aufgreifen von Logistikkonzepten wie Serviceorientierung, Ganzheitlichkeit, Outsourcing und Vernetzung neue Wege einschlagen.

Mit ihrem Bekenntnis zu mehr Logistikorientierung in Deutschland kann die Politik die nötige Akzeptanz schaffen und den Strukturwandel Deutschlands aktiv begleiten.

Die Logistik sollte gemeinsam tiefer in der Wirtschaftspolitik verankert werden.

2. Bedeutung der Logistik für den Wirtschaftsstandort Deutschland

Logistik bedeutet „ganzheitliche Planung und Steuerung aller Informations- und Materialflüsse – mit maßgeblicher Wirkung auf Ergebnisse“ und ist äquivalent zum Begriff des „Supply Chain Management“. Sie umfasst Arbeitsteilung, Infrastrukturen, Material-, Teile- und Systembedarfe in der Industrie, Ressourcenplanung, termingerechte Lieferung und gefüllte Regale im Handel. Zur Logistik gehören auch die Materialflüsse mit Handhabung, Lagerung und Transport – innerbetrieblich und weltweit, zwischen Unternehmen und bis hin zu den Endkunden. Dabei werden 45% der logistischen Leistungen von Logistik-Dienstleistern erbracht, der noch überwiegende Teil von 55% ist logistische Wertschöpfung in Unternehmen¹. In der Öffentlichkeit ist Logistik sogar nur zu einem Drittel wahrnehmbar, nämlich in der Bewegung von Gütern durch Dienstleister – zwei Drittel finden in der Planung, Steuerung und Umsetzung innerhalb von Unternehmen statt.

Selbst im „kleineren“ Teil der Logistik agieren ca. 60.000 Dienstleistungsunternehmen, die ganz überwiegend mittelständisch geprägt sind. Das gute Image der Logistik resultiert aber neben der hier zu findenden Flexibilität auch von Weltkonzernen wie der Deutschen Post mit einem Logistikumsatz von ca. 15,6 Mrd. € in Deutschland oder der Deutschen Bahn mit 5,5 Mrd. €².

Branchenübergreifend wird einen Umsatz von 166 Mrd. € erwirtschaftet³, das sind rund 7% des Bruttoinlandsprodukts (BIP). Logistik ist damit in Deutschland die größte Branche hinter dem Handel und der Automobilindustrie. Sie rangiert noch vor der Elektronikbranche und dem Maschinenbau, dessen Beschäftigtenzahl sie mit 2,6 Mio. um das Dreifache übertrifft⁴. Der Logistik-Markt Europa wird auf 585 Mrd. € geschätzt. Der mit ca. 28% europaweit einzigartig hohe Anteil, den Deutschland daran hat, liegt nicht nur an der geografischen Positionierung im Herzen Europas. Vielmehr nimmt Deutschland bereits heute aus Sicht vieler ausländischer Investoren eine internationale Spitzenposition in Infrastrukturqualität und Logistiktechnologie ein.

Neben der geografisch hervorragenden Lage sichern das Gewicht der 82 Mio. deutschen Konsumenten und die Exportstärke der deutschen Industrie den internationalen Investoren eine größtmögliche Kunden- und Lieferantennähe. Die dichteste und heute schon stark ausgebaute Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur weltweit sowie eine Anzahl an „Global Players“ wie in keinem anderen europäischen Land runden das Bild der Standortvorteile Deutschlands ab, wenn es um Logistik geht. Hierzu tragen auch ein überlegenes Preis-Leistungs-Verhältnis, ein exzellentes „High-Tech-Know-how“ sowie die Sicherheit und Zuverlässigkeit des deutschen Rechtsrahmens bei.

Logistik zeigt je nach Leistungsbereich ein überdurchschnittliches Wachstum von 3–10% pro Jahr⁵ und investiert ca. 15 Mrd. €⁶ in neue Logistik-Immobilien, Technologien und Qualifikationsmaßnahmen.

Logistik ist daher ein zukunftsweisendes Berufsfeld, das inzwischen an über 100 Universitäten und Fachhochschulen gelehrt wird, an dem aber auch zahlreiche wissenschaftliche Einrichtungen intensiv forschen.

Existenzsichernde Ergebnisse werden durch effiziente Wertschöpfung und optimierte Bereitstellung von Ressourcen erwirtschaftet. Je besser diese Prozesse ablaufen, desto besser sind die Ergebnisse. Logistik wirkt hier direkt und ermöglicht an globalen Erfolgen teilzuhaben, ohne Wertschöpfung in Deutschland aufzugeben. Denn anders als bei einem „ganz oder gar nicht“ eröffnet die Logistik die Möglichkeit, bewusst ausgewählte Teile der eigenen Leistung einzukaufen und sich auf wesentliche Stärken zu konzentrieren.

¹ Prof. Klaus, „Die Top 100 der Logistik“, Nürnberg 2004

² Logistik inside, Newsletter vom 30.06.2005

³ Studie zu flächenrelevanten Logistikdienstleistungen, Visality 2004

⁴ Studie zum Logistikstandort Deutschland, Fraunhofer-Institut, Mai 2005

⁵ Statistisches Bundesamt, Studie zu flächenrelevanten Logistikdienstleistungen, Visality 2004

⁶ „Hoch gestapelt“, Financial Times Deutschland vom 12.07.2005

Logistik ist nicht mehr wegzudenken aus der industriellen Fertigung, der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen sowie der Warenzirkulation. Logistik wirkt auch als „Enabler“ neuer Dienstleistungen, indem sie sinnvolle Arbeitsteilungen über Unternehmens- und sogar Ländergrenzen hinweg ermöglicht, beispielsweise durch Outsourcing.

Logistik ist darüber hinaus ein Treiber technischer Innovationen, denn ein sinnvolles Zusammenwirken von Unternehmen erfordert intelligente Kommunikations- und Steuerungsinstrumente. Durch die intensive Nutzung konvergierender Technologien wie Telematik, Prozess-Automatisierung und webbasierter Datenflüsse hat sich die Logistik zu einer echten „High-Tech“-Branche entwickelt. Erst dadurch lassen sich die Aktivitäten aller Wirtschaftsbereiche zu einem gemeinsamen Optimum vernetzen.

Logistik ist heute nicht nur Wettbewerbs-, sondern auch Wirtschaftsfaktor und ein volkswirtschaftlich relevanter Standortvorteil.

3. Chancen der Politik – Fünf Handlungsfelder für mehr Effizienz

Hoher Kostendruck, intensivierter internationaler Wettbewerb und steigende Kundenanforderungen erfordern bereits heute und zukünftig in zunehmendem Maße immer neue, innovative Lösungen in der Wirtschaft der Exportnation Deutschland.

Die Wirtschaft begegnet diesen Anforderungen einerseits mit einer intensiveren Vernetzung von Herstellern und Handel mit ihren Lieferanten und Vorlieferanten. Andererseits werden Wertschöpfungsketten neu strukturiert, indem immer komplexere Aufgaben an Logistik-Dienstleister vergeben werden. Durch dieses „Outsourcing“ steigt auch der Anteil der IT-Investitionen beständig.

Der Leistungs-, Qualitäts- und Kostenwettbewerb ist so intensiv, dass sich sogar Wettbewerber unter dem Stichwort „Collaboration“ zu befristeten Allianzen zusammenschließen, um im globalen Umfeld bestehen zu können. Aber nicht nur die Wirtschaft muss sich verändern, um diesen sehr dynamischen, immer schneller werdenden Wettstreit um Ergebnisse, Wachstum und Arbeitsplätze beherrschen zu können, sondern auch die Politik muss die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen.

Die BVL nimmt mit den nachfolgenden Thesen konkrete und greifbare Themen auf, empfiehlt diese umzusetzen und signalisiert ihre Bereitschaft zum Dialog und zur aktiven Mitgestaltung der Zukunft.

3.1 Handlungsfeld 1: Mobilität und Infrastruktur

Die Gewährleistung von Mobilität für Personen und Güter ist auch in der Zukunft eine der zentralen gesellschaftlichen Aufgaben. Dabei stehen die Mehrung des individuellen Nutzens und die Steigerung der Produktivität im Vordergrund. Mobilität ist eine Querschnittsfunktion, die Ressourcen braucht bzw. verbraucht, nämlich Infrastruktur und Energie. Mobilität bedeutet Beweglichkeit und Freiheit.

Basis für die Befriedigung der steigenden quantitativen und qualitativen Mobilitätsbedarfe ist eine gut ausgebaute Infrastruktur. Die Infrastrukturpolitik rückt damit in den Mittelpunkt der Entwicklung eines „Gesamtsystems Mobilität“, das dem Anspruch der Beweglichkeit von Gesellschaften deutlich besser entspricht als heute: Deutschland muss seine internationale Spitzenposition als „Logistikzentrum Europas“ ausbauen!

Die neue Zentralität des Standorts im erweiterten Europa macht Deutschland noch mehr zum logistischen Zentrum für Importe, Exporte und zentrale europäische Konsolidierungs- und Verteilungsaufgaben als bisher – und damit überlegen gegenüber Wettbewerbern, beispielsweise aus dem Benelux-Raum. Diese Stärken sollten unter Slogans wie „Logistics Hub of Europe“ oder „Gate to Europe“ aktiv vermarktet werden, damit Deutschlands Stellenwert als Logistikzentrum Europas nachhaltig sichtbar wird und weiterhin steigt.

Ziel der Infrastrukturpolitik ist die Sicherstellung einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur sowie ein reibungsloses Ineinandergreifen der Verkehrsträger Straße, Schiene, Luft- und Schifffahrt. Bleiben die Investitionen in die Infrastrukturen auf der Strecke, wandern Unternehmen und Arbeitsplätze ins europäische Ausland ab.

Die damit verbundenen Finanzbedarfe können trotz angespannter Haushaltsslage über innovative Finanzierungsmodelle gedeckt werden: Sowohl über das Modell von Private Public Partnerships (PPP) als auch über die Nutzerfinanzierung wertvoller Ressourcen sollte vorurteilsfrei nachgedacht werden. Überall auf der Welt setzen sich Modelle durch, wo Partnerschaften den gemeinsamen Ausbau von Infrastruktur betreiben: Japan errichtet unterstützt durch das Unternehmen Toyota Großflughäfen mit Milliardenvolumen als Private Public Partnership und unterschreitet dabei noch die geplanten Baukosten!⁷ Die Stadt Sydney vergibt Bau und Betrieb seiner Stadtautobahnen an private Investoren, die selbst aus Deutschland kommen⁸. Nachdem die Voraussetzungen für privatwirtschaft-

⁷ FAZ vom 26.07.2005, „Starten und Landen auf offenem Meer“ Großflughafen Nagoya, Investition gemeinsam mit Toyota i.H.v. 5,6 Mrd. € (Kostenergebnis 13% unter Plan!)

⁸ Deutsches Verkehrsforum, InfoLetter 3/2005, S. 8

liche Finanzierungsmodelle geschaffen sind, müssen diese dann konsequent in voller Breite und nicht zögerlich im Einzelfall umgesetzt werden.

Ein gutes Beispiel für eine Nutzerfinanzierung ist die Maut, wenn auch mit noch großem politischen Verbesserungsbedarf: Drei Mrd. € erwartet der Bund durch die neue Maut für 2005 in seiner Kasse. Doch die Maut darf nicht mit einer Gelddruckmaschine verwechselt werden – sondern ist, in ihrer ursprünglichsten Definition, als Gebühr⁹ für die Nutzung von Infrastrukturen zu sehen. Die deutsche Infrastruktur besteht insgesamt aus Autobahnen, Bundes-, Landes- und Stadtstraßen, Brücken oder Tunneln – aber auch aus Schienen oder Wasserwegen. Infrastruktur ist ein teures Gut, dessen Erhaltung und Ausbau gesichert sein müssen.

Aus diesen Grundüberlegungen heraus lassen sich keinerlei Eingrenzungen auf bestimmte Nutzergruppen ableiten. Die aufgekommene Diskussion über die Einführung einer Maut auch für kleinere Lkw, die gesamte Landfracht, für Innenstadtbereiche und mittelfristig für Personenwagen, erscheint daher nur konsequent. Denn kein anderes Land in Europa beschränkt seine Maut auf Lkw!¹⁰

Ein weiterer wichtiger Ansatz zur Nutzungsintensität lässt sich leicht und schlüssig herleiten: „Wer nutzt, zahlt.“ Und wer viel nutzt, zahlt auch viel. Konsequent weitergedacht, müsste daher für die Infrastruktur in Ballungsräumen und zu Ballungszeiten mehr Maut als in belastungsärmeren Gebieten und zu aufkommensschwächeren Zeiten gezahlt werden. Schon jetzt bietet das deutsche Betreiberkonsortium die Möglichkeit an, die Maut je nach Straßenabschnitt, Tages- und Jahreszeit zu differenzieren. Erst dann hätte die Maut die oben hergeleiteten Definitionen in allen Umfängen vollständig erfüllt. Von Ökonomen und Verkehrswissenschaftlern wird eine solche Steuerung über den Preis völlig zu Recht schon seit Jahren gefordert. Technisch möglich wäre dieser Schritt bereits ab Jahresbeginn 2006: Die nächste Version für die Software der On-Board-Units wird dann jederzeit über Funk aktualisiert werden können. Dann lassen sich beispielsweise auch Bundesstraßen einbinden, wenn Lkw-Fahrer diese verstärkt als Ausweichstrecken nutzen, um Maut zu sparen.

Auch stehen die Chancen nach wie vor nicht schlecht, dass sich die deutsche, satellitengestützte Technik zum Exportschlager entwickelt. Tschechien und Großbritannien haben schon sehr konkrete Pläne zur Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr. Frankreich, Italien und Österreich könnten ihre weit simpleren Systeme auf das deutsche Verfahren umstellen. Zu den Exportchancen kommen noch die weit reichenden Möglichkeiten für Mehrwertdienste: Logistikorientierte IT- und Telekommunikationsunternehmen werden weitere Services anbieten, die vom Flottenmanagement bis hin zur Lkw-Wartung über Funk reichen können¹¹.

„Zusammenhänge erkennen – ganzheitlich optimieren – auf Teillösungen verzichten“: Das sind wichtige Grundgedanken der Logistik, die gleichzeitig auch für den Erfolg der Mauteinführung stehen. Mit ihr ergäbe sich nun die einmalige Chance, das verkehrsbezogene Steuer- und Abgabensystem noch transparenter und schlanker zu gestalten. Ein Ansatzpunkt dafür wären die Abschaffung der Kfz-Steuer und die Umlage auf die Mineralölsteuer.

Doch eine Gefahr muss dabei ausgeräumt sein: Maut- und Steueraspekte dürfen nicht als Lenkungsmittel missbraucht werden, um die Güter von der Straße auf die Bahn oder das Wasser umzulenken, solange diese Verkehrssysteme die Anforderungen der verladenden Wirtschaft nur unzureichend erfüllen. Und hier schließt sich der Kreis: Zum Ausbau der exzellenten Infrastruktur des Standortes Deutschland gehört auch die Schaffung geeigneter Umschlagsmöglichkeiten für verkehrsträgerübergreifende Konzepte – mit Hilfe der Maut.

Um bei den Güterflüssen den passenden Modal Split realisieren zu können, werden geeignete Möglichkeiten zum Wechsel zwischen Verkehrsträgern benötigt, also die Fähigkeit zur Intermodalität, die Stärkung der Verteilerkapazitäten und Schnittstellen sowie ein reibungsloses Ineinandergreifen der Verkehrsträger. Infrastruktur umfasst mehr als Straße, Schiene, Wasser und Luft, insbesondere auch Netze und Technologien. Hohe Netzdichte, hohe Flexibi-

⁹ Die Definition besagt in ihren einzelnen Bestandteilen: „Gebühr“ bedeutet eine zweckbezogene, anteilige Zahlung. Unter „Benutzung“ verstehen wir die Nutzung eines wertvollen Gutes zur Erschließung eigener Vorteile bei gleichzeitigem Verbrauch.

¹⁰ Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., Mautübersicht, August 2004

¹¹ Raspel, F.; Wollschläger, S.; „Langsam – aber gewaltig“ in: Deutsche Verkehrszeitung; Nr. 64 vom 31. Mai 2005, S. 62

lität und geringe Fixkosten determinieren den Modal Split – nicht jedoch Strafgebühren für die Nutzung einzelner Systeme. Statt einer ideologischen Bevorzugung einzelner Verkehrsträger, muss vielmehr jedes System seine Stärken einbringen können: Die Chancen für Bahn und Binnenschiff liegen überwiegend auf den Magistralen, in den wachsenden Entfernungen, in zunehmenden Volumina von Güterströmen und im Containerverkehr. Europaweite Ganzzüge, geordneter Rückzug aus der Flächenversorgung und kombinierter Verkehr sind die aktuellen Potenziale für die Bahn. Für See- und Binnenschifffahrt ist der Ausbau von Containerhubs und der Hinterlandverkehre von Bedeutung. Selbst die Luftfracht profitiert von immer hochwertigeren Stückgütern. Die „letzte Meile“ bis zu den Kunden kann überwiegend nur durch Straßentransport abgedeckt werden.

Ein überaus wichtiges Mittel zur besseren Infrastruktur-Nutzung ist ein Mobilitäts-Management, das die Nutzungsdichte durch intelligente Steuerungssysteme und Mehrwertdienste erhöht. Systeme aus Telematik und Fahrzeugkommunikation vermeiden Stausituationen auf Autobahnen, lenken den Verkehrsfluss in Ballungsgebieten und reduzieren als On-Board-Service in Auslieferungsfahrzeugen Such- und Leerfahrten. Dadurch wird nicht nur die Ressource Infrastruktur geschont: 14 Mrd. Liter Kraftstoff verpuffen jährlich in Staus!¹²

Sich permanent weiter entwickelnde Logistikstrategien von Handels-, Industrie- und Dienstleistungsunternehmen sowie die Auswirkungen steigender nationaler und internationaler Anforderungen fordern eine hinreichende Dimensionierung und uneingeschränkte Verfügbarkeit von Deutschlands Infrastrukturen. Die Infrastrukturpolitik muss dem mit den angesprochenen Maßnahmen begegnen.

3.2 Handlungsfeld 2: Produktion und Produktivität

Logistik umfasst weit mehr als Transporte: Ganzheitliche Konzepte der Logistik zielen auf die Optimierung gesamter Wertschöpfungsketten und benutzen dazu Managementfunktionen wie das Supply Chain Management. Dies ermöglicht ein arbeitsteiliges, hocheffizientes Zusammenwirken von Unternehmen, die ein gemeinsames Ziel verfolgen: die Erfüllung der Kundenbedürfnisse. Das betrifft den Endverbraucher ebenso wie den Abnehmer deutscher Investitionsgüter. Damit entstehen Möglichkeiten der Kooperation zwischen Unternehmen, die allein gar nicht oder nur ineffizient in der Lage wären, den Marktanforderungen zu begegnen. Es bilden sich Unternehmensnetzwerke aus Lieferanten, Herstellern und Dienstleistern, die in enger informationstechnischer Anbindung den Gesamtprozess der Wertschöpfung optimal gestalten und unter sich aufteilen. Die Politik sollte die Bildung solcher Unternehmensnetzwerke aktiv fördern und ihnen nicht mit Misstrauen begegnen.

Logistik spielt dabei in jedem der Wertschöpfungsprozesse eine bedeutende Rolle, in der gemeinsamen Produktentwicklung durch Austausch von Technologiemustern, im Serienanlauf („Ramp-up“), in der Produktion an verteilten Standorten und natürlich in der Distribution, aber auch im After Sales Business. Erst durch eine kombinierte Produktion in komplexen Netzen lassen sich im Hochlohnland Deutschland wettbewerbsfähige Preise erzielen. Eine leistungsfähige Logistik verbindet dabei die europaweit differierenden Standortvorteile zu einem reibungslos funktionierenden Gesamtsystem.

Ein Erfolgsbeispiel: Die mittelständische Festo AG produziert in Deutschland an zwei Standorten ihre Produkte der Automatisierungstechnik zunächst auftragsneutral. Sie nutzt dadurch die Masseneffekte großer Stückzahlen, ohne die am Markt so wichtige Kundenindividualität der Produkte aufgeben zu müssen. Denn die in Deutschland Know-how-intensiv produzierten Module können in einem Baukastenprinzip zu fast jeder beliebigen Kundenvariante endverarbeitet werden. Hierzu liefern die deutschen Stammhäuser an zwölf eigene Werke der Festo Gruppe weltweit, die dort erst die kundenspezifische Endmontage vornehmen. Festo ist es mit der ausgeklügelten Logistik dieses Systems gelungen, die Vorteile minimaler Herstellkosten mit größtmöglicher Marktnähe zu verbinden, ohne Wertschöpfung in Deutschland aufgeben zu müssen. Im Gegenteil: Im Juli 2005 hat Festo im Saarland mit 30 Mio. € eine ihrer größten Investitionen getätigt und eine der modernsten Komponentenfertigungen Europas errichtet.¹³ Auf dieser Basis lässt sich auch Zukunftssicherung betreiben: 7% aller in Deutschland Beschäftigten bei Festo sind Auszubildende.

¹² „Für Mobilität, Wachstum und Arbeit am Standort Deutschland“, Verband der Automobilindustrie (VDA), 2005, S. 16

¹³ Pressemitteilung des Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit des Saarlandes unter www.wirtschaft.saarland.de

Logistik muss zu einem festen Produktbestandteil deutscher Güter werden, damit Wettbewerbsfähigkeit und Kundenakzeptanz gewahrt bleiben. Denn bei immer ausgefeilteren und damit immer ähnlicheren, konkurrierenden Produkten wird sich dasjenige durchsetzen, das am schnellsten am Markt verfügbar ist. Die dazu erforderliche Logistik wird somit zum wettbewerbsentscheidenden Faktor.

Auch in der Beschaffung sind Kostenvorteile deutscher Unternehmen durch Logistik zu erzielen: Längst ist die Umsetzung des viel diskutierten Global Sourcing kein Thema von Zoll- und Handelsbeschränkungen mehr, sondern eine Frage der Logistikleistung. Logistik garantiert die Versorgungssicherheit deutscher Produktion selbst in komplexen, globalen Beschaffungsstrukturen. Deutsche Dienstleister übernehmen u.a. in diesem Feld komplexe Aufgaben der Kontraktlogistik mit Zuwachsraten von 8–12% jährlich¹⁴ und sichern die Versorgung zeit- und qualitätsgerecht ab. Umgekehrt befähigt Logistik deutsche Unternehmen als Technologielieferanten international zu agieren – mit kurzen, verlässlichen Lieferzeiten. Hier ist die Politik aufgefordert, die Internationalisierung deutscher Unternehmen weiter zu unterstützen, um das „Made in Germany“ mit einer globalen Kundennähe optimal zu verknüpfen. Daneben sind qualitätssichernde Institute (TÜV) als deutsche Vor-Ort-Partner der beschaffenden Industrie zu etablieren.

Ein gutes Beispiel stellt die Brückner Maschinenbau GmbH, Weltmarktführer im Anlagenbau für die Kunststoff-Folienindustrie, dar. Während die stetig wachsende Engineering-Leistung der Anlagen als Kernkompetenz in Deutschland stattfindet und die Vor-Ort-Montage beim Kunden selbst begleitet wird, erfolgt die Produktion der Einzelkomponenten komplett bei weltweit verteilten Lieferanten. Der Schlüssel zum nachhaltigen Erfolg liegt neben der Entwicklungsleistung vor allem im Global Sourcing, dem logistischen Lieferantenmanagement und der physischen Zusammenführung sämtlicher Anlagenkomponenten zeitgenau zum Aufbau der Anlage beim Kunden. Logistik generiert deutsche Weltmarktführer.

Insbesondere für die Erschließung neuer Märkte ist eine leistungsfähige Logistik Voraussetzung. Die zunehmende Interaktion mit ehemaligen Schwellenländern wie China und Korea verspricht wirtschaftlich hohe Erfolgspotenziale, die von der deutschen Logistikkompetenz nachhaltig getragen werden.

Um Logistik zu einem wahrnehmbaren Produktbestandteil deutscher Güter zu machen, müssen vor allem die produktbegleitenden Services ausgebaut werden. Deutsche Kernkompetenzen, wie Elektroindustrie sowie Maschinen- und Anlagenbau, sind an sich serviceaffine Industrien, weil sie sowohl im Pre-Sales- als auch im After-Sales-Bereich, also vor und nach der Kaufentscheidung, eine intensive Begleitung des Kunden beinhalten: Im Pre-Sales-Bereich sind neben typischen Services wie Beratung und Projektierung auch logistikintensive Services wie Bemusterung und Probetrieb für die Kaufentscheidung des Kunden wichtig. Im After-Sales-Bereich werden mindestens die Verfügbarkeit von Ersatzteilen, aber zunehmend auch Vor-Ort-Services vom Kunden erwartet – und das weltweit und jederzeit. In der Umsetzung erfordern produktbegleitende Services häufig spezifische IT-Lösungen zur Abwicklung der vielfachen logistischen Fragestellungen, wirken positiv auf den Innovationsgrad und fördern damit die wettbewerbswirksame Differenzierung deutscher Unternehmen in weiterer Hinsicht.

Leistungsführer wissen um die Bedeutung solcher produktbegleitender Services und richten ihre Unternehmensstrategien darauf aus. Sie erzielen bereits bis zu 40% ihres Umsatzes im After-Sales-Geschäft – auch Deutschland könnte den Weltmarktanteil seiner Produkte durch logistikbasierte Services deutlich ausbauen. Aus den Beispielen einzelner Unternehmen ist bekannt, dass damit eine signifikante Renditestigerung einhergeht und vor allem eine langfristige Bindung der Kunden an deutsche Produkte als „Problemlöser“ erzielt werden kann, woraus weitere Umsatzpotenziale erwachsen.

Zum Beispiel bietet der Werkzeugmaschinenbauer Gildemeister AG seinen Kunden neben klassischen Services wie Ersatzteilverkauf, Vor-Ort-Inbetriebnahme und Aufrüstung auch innovative Online-Services: So werden über eine spezielle Zugangsnummer Online-Bedien- und Programmierhilfen, Störfallbeseitigung, Ferndiagnosen sowie Software-Updates durch Spezialisten, die nahezu rund um die Uhr zur Verfügung stehen, angeboten. Die vorbeugende Instandhaltung sowie bevorstehende Wartungen können signalisiert und Verschleißteilbedarfe ermittelt werden.

¹⁴ Darkow/Kieffer: Marktpotenziale für Logistik-Dienstleister, in: Baumgarten/Zadek, Supply Chain Steuerung und Services, Springer 2005, S. 31

Gildemeister unterstützt durch virtuelle, multimediale Schulungen die Maschinenbenutzer bei Bedienung und Programmierung der Maschine. Vorteile für die Kunden sind vereinfachte, schnellere Kommunikation und Einsparungen bei Personal- und Reisekosten. Im Rahmen dieser produktbegleitenden Services können die Informationen über Maschinen und Prozesszustände automatisch per SMS oder E-Mail übermittelt werden.

Die Politik muss hierzu den Wandel Deutschlands von der Servicewüste zum Serviceleader aktiv fördern und begleiten. Es sind beispielsweise durch die Aufhebung von Arbeitszeitbeschränkungen insgesamt servicefreundlichere Rahmenbedingungen zu schaffen. Denn eine leistungsfähige Logistik ist heute mehr denn je ein Produktivitätsfaktor und sichert damit die Wettbewerbsfähigkeit des Industrie- und Wertschöpfungsstandortes Deutschland.

3.3 Handlungsfeld 3: Dienstleistung und Mittelstand

Nicht nur in Form von produktbegleitenden Services der Herstellerseite, sondern auch in direkter Form tragen logistische Dienstleistungen zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland bei und fördern den nicht aufzuhaltenden Wandel zur Dienstleistungsgesellschaft.

Logistische Dienste werden möglich, wenn Monopole durch freien Wettbewerb abgebaut werden und der Staat sich durch konsequente Privatisierung weitgehend aus der Wirtschaft zurückzieht. Bei Konzentration auf die Kernkompetenzen sind die wichtigsten Aufgaben des Staates – laut Grundgesetz – die Legislative, Exekutive und Judikative, die Finanzen und Sicherheit sowie wichtige Verwaltungsaufgaben des Bundes. Und nicht die wirtschaftliche Unternehmensführung mit Gewinnerzielungsabsicht, wie sie beispielsweise bei Post, Bahn, Flughäfen oder Hafenbetrieben zwingend notwendig ist.

Logistik-Dienstleister sind stark mittelständisch geprägt: Das Gros der 60.000 Dienstleistungsunternehmen der Logistik erzielt einen Jahresumsatz von unter 10 Mio. €. Daher ist Logistikförderung auch Mittelstandsförderung und umgekehrt. Der Mittelstand ist mit 3,3 Mio. Unternehmen das Rückgrat der deutschen Wirtschaft. Er beschäftigt 70% aller Arbeitnehmer und tätigt immerhin 46% der Investitionen¹⁵ in Deutschland. Der Mittelstand zeichnet sich gleichermaßen durch Innovationskraft wie auch durch Dienstleistungsorientierung aus – beides wichtige Standortfaktoren für Deutschland. Die deutschen Logistik-Dienstleister genießen international ein hohes Ansehen, haben zum Teil Weltgeltung und arbeiten mit viel Kreativität, Flexibilität und Spezialistenwissen an der Verbesserung und Beschleunigung moderner Wertschöpfungsprozesse.

Im Bereich der klassischen Logistikdienste Transport, Lager, Umschlag profitieren die Unternehmen stark von den geforderten infrastrukturpolitischen Maßnahmen sowie von allgemeinen fiskalpolitischen Maßnahmen in Form von Senkungen der Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer.

Im Bereich der höherwertigen Kontraktlogistik sind darüber hinaus mittelstandsbezogene Maßnahmen erforderlich. Mittelständische Logistikunternehmen drücken zurzeit hauptsächlich Finanzierungsfragen: die Kapitalschwäche muss beseitigt werden, denn Kontraktlogistik ist für Logistik-Dienstleister stets mit Investitionen verbunden. Investitionen in Logistik-Immobilien, deren technische Ausrüstung sowie in IT-Systeme und nicht zuletzt in die Qualifizierung der Mitarbeiter in logistischen, IT-technischen und serviceorientierten Fragen. Deshalb muss Kapital auch für Mittelständler beschaffbar sein. Hierzu stehen der Politik zahlreiche Maßnahmen zur Verfügung: Die Innenfinanzierungskraft und Eigenkapitalorientierung des Mittelstands müssen ebenso forciert werden wie der Zugang zu Fremdkapital inkl. der alternativen Hybridformen wie Mezzaninekrediten. Ein problemloser Zu-/Abfluss von Private Equity ist zu ermöglichen. Die neue Baseler Eigenkapitalverordnung (Basel II) hat den Kapitalmarkt bereits heute weit reichend verändert: Die Aufnahme von Fremdkapital wird durch die einzuführende Risikogewichtung für Unternehmen schwacher Bonität deutlich erschwert. Mittlerweile geben 45% der Unternehmen der Informationswirtschaft und Telekommunikation wachsende Schwierigkeiten bei der Unternehmensfinanzierung an.¹⁶

¹⁵ Institut für Mittelstandsforschung (IfM), Bonn, 2000

¹⁶ „Kleine und mittlere Unternehmen stärken“, Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien e.V. (BITKOM), 2005, S. 27

Mittelstandsgerechte Haftungsbeschränkungen sind endlich anzuerkennen und öffentliche Aufträge mittelstandsgerecht zu vergeben. Das bedeutet, dass geeignete Losgrößen vergeben werden und mittelständische Anbieter nicht von vornherein von der Teilnahme ausgeschlossen bleiben.

Kontraproduktiv ist die Besteuerung von Erlösen aus Verkäufen von Unternehmensteilen, da sie die Entwicklung mittelständischer Unternehmen in der Logistik hemmt. Ebenso ist die Erbschaftssteuer bei Betriebsfortführung über zehn Jahre abzuschmelzen. Die Unternehmensfinanzierung des Mittelstands zu sichern, bedeutet, den Strukturwandel zur Dienstleistungsgesellschaft anzustoßen.

Damit mehr Unternehmen wachstumsfördernde und personalintensive Angebote logistischer Dienstleistungen machen können, ist aber vor allem mehr Aktionsraum und Flexibilität für moderne Dienstleistungskonzepte zu schaffen. Denn Dienstleistungen müssen sich flexibel den Kundenbedürfnissen anpassen können, sonst verfehlen sie die Nachfrage der Abnehmer. Logistik findet ständig statt und kennt keine Auszeiten: Wenn in den meisten Produktionen die Bänder stehen und die OP-Säle nur noch Notfälle aufnehmen, beginnt in der Logistik die Nachtschicht mit den Frachtbewegungen, die unser modernes Post- und Paketwesen erst möglich machen. Auch Haute Cuisine und viele Kulturleistungen werden durch Logistik erst möglich. Logistikservices dürfen nicht durch Inflexibilitäten des Staates gebremst werden, sonst verspielt Deutschland seine Zukunft auf dem Weltmarkt. Das heißt konkret, dass Beschränkung von Öffnungszeiten, Verbote von Feiertagsarbeit für logistische Expressdienste u.a. Einschränkungen ebenso dienstleistungsfeindlich wirken wie Mindestpreise, Mindestlöhne oder Pflichtzuschläge. Denn Dienste sind letztlich nur so flexibel wie ihre Preise.

Dienstleistung erfordert darüber hinaus intensive Kunden-Interaktion, sei es durch automatisierten Austausch auf Basis einer modernen IT-Infrastruktur oder auch in personalisierter Form durch Call-Center. In diesen Wertschöpfungsbereichen hat Deutschland deutlichen Nachholbedarf, nicht zuletzt aufgrund der hohen Lohnnebenkosten.

Gerade mittelständische Logistik-Dienstleister sind durch ihre Nähe zum Kunden in der Lage, veränderte Marktbedürfnisse frühzeitig zu erkennen und unternehmerisch darauf zu reagieren. So entstehen kurzfristig innovative Produkte, Logistikprozesse und Dienstleistungen, die Deutschland voranbringen.

Zur Stärkung von Dienstleistung und Mittelstand in Deutschland sind nicht zuletzt Unternehmensgründungen aktiv zu fördern. Zwar existieren bereits Maßnahmen wie Business-Plan-Wettbewerbe, jedoch sind diese noch nicht breit etabliert und zu viele gute Ideen scheitern an den hohen „Fixkosten Staat“ und dem unübersichtlichen Wildwuchs ordnungspolitischer Auflagen. Der Staat muss nicht selbst investieren, weil eine freie Wirksamkeit der Marktkräfte tragfähige Konzepte schnell fördert, jedoch sind Anschubfinanzierungen in Form von Risikokapital-Pools politisch zu mobilisieren und Gründungsverfahren zu vereinfachen und deutlich zu beschleunigen. Eine Kultur der „Zweiten Chance“ könnte vielen erfolversprechenden Gründungsideen die Angst vor dem Scheitern nehmen.

Es bedarf einer positiven Einstellung der Gesellschaft zu Logistik und zu Dienstleistungen. Die Politik hat es in der Hand, den fälligen Strukturwandel positiv zu begleiten und Deutschland den Weg in die Dienstleistungsgesellschaft zu ebnen.

3.4 Handlungsfeld 4: Innovation und Sicherheit

Deutsche Innovationen in der Logistik gehören zur Weltspitze. Dies umso mehr, wenn man nicht nur die Neuerfindungen, sondern auch die – oft vernachlässigten – zügigen Überführungen von technischen Neuerungen in marktfähige Produkte mit betrachtet. Gerade auf diesem Gebiet leistet die Logistik als Querschnittsfunktion der Wirtschaftssektoren eine hervorragende Arbeit, weil sie für eine Konvergenz bisher unverbundener Technologien zu anwendungsreifen und erprobten Produkten sorgt.

So sind viele Einsatzfelder der Logistik ohne die folgenden Technologien kaum noch denkbar: Im Flottenmanagement finden Techniken der Telematik & Navigation breite Anwendung und werden zunehmend um Innovationen der Fahrzeugtechnik beispielsweise zur Ladezustandsüberwachung erweitert. Die „On-Board-Units“ zur Mauterfassung sind für die Möglichkeit intelligenter On-Board-Services prinzipiell offen. Auf mobilen Geräten wie Handheld

Devices erhalten und quittieren Kuriere ihre nächsten Aufträge bereits online, wodurch die Disposition solcher Dienste wesentlich optimiert wird – mit entsprechenden Entlastungen für den Verkehr in Ballungsräumen.

Die möglichen Einsatzgebiete der Hochfrequenztechnologie (RFID – Radio Frequency Identification) sind noch nicht ausgelotet, nähern sich aber über die Einsatzgebiete in der Handelslogistik bereits der Marktreife. Logistik erfordert immer neue IT-Lösungen für sehr spezifische Anwendungen: Sie reichen von Lösungen zur gleichmäßigen Frachtverstaung auf Schiffen bis zu modernen Agentensystemen zur Bestimmung von Flug-Preisen in Abhängigkeit der momentanen Buchungssituation. Ganz zu schweigen von den hochkomplexen Systemen zur Anpassung weltweiter Produktionskapazitäten an die mittelfristigen Absatzprognosen der Industrie.

Die Politik kann in all diesen Feldern Innovationen stärken, indem sie für entsprechenden Kompetenzaufbau sorgt, internetbasiertes Business-to-Business fördert und die nötigen Sicherheitsstandards sowie die öffentliche Akzeptanz im E-Government vorbildhaft ausgestaltet, anstatt datenschutzrechtliche Bedenken zu forcieren. Die Politik kann den Technologieeinsatz im Logistikbereich u.a. dadurch forcieren, dass sie für eine gesicherte Finanzierungslage mittelständischer Unternehmen sorgt. Denn vielen Unternehmen fehlt die finanzielle Basis für Innovationen.

Dabei hat die Verbreitung von Technikinnovationen nachhaltig positive Effekte: Sie schafft Lösungen, die wertvolle Ressourcen schonen und sie erzeugt Wettbewerbsvorteile der deutschen Logistikdienste im internationalen Vergleich. Beispiele hierfür sind Kapazitätsvorteile bei Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 60 t, Schiffen der Größenordnung 12.000 TEU oder Großraumflugzeugen wie dem Airbus A 380 in der Frachtversion. Hier darf Deutschland nicht den Anschluss verlieren. Wie schnell dies geschehen kann, zeigen verpasste Chancen wie die Weiterentwicklung der traditionellen Euro-Palette aus Holz: Aus China ¹⁷ wird ganz Europa demnächst mit leichten, formbeständigen „Euro-Paletten“ aus Kunststoff mit integriertem RFID-Chip versorgt.

Während solche Innovationen patentfähig sind, fehlt es der Logistik an der Patentierbarkeit schutzwürdiger Prozessinnovationen, wie Hub-Umschlagssystemen, die das Herz der europaweiten Linienverkehre bilden. Diese basieren auf einem Know-how-intensiven Zusammenspiel aus Prozessorganisation, Automatisierungstechnik und IT.

Die Politik kann solche logistischen Innovationen durch interdisziplinäre Forschung und Entwicklung fördern. Der im Jahr 2000 unter dem Titel „Lissabon-Prozess“ EU-weit verabschiedete Plan, die Ausgaben für Forschung und Entwicklung (F&E) auf 3% des BIP zu erhöhen, ist auch aus Sicht der Logistik dringend umzusetzen, damit Deutschland seine Weltmarktposition weiter ausbauen kann.

Darüber hinaus sind die Kooperation von Forschung und Mittelstand zu verbessern und Förderprogramme marktnäher zu konzipieren. Qualifikationen und Know-how können weiter gestärkt werden, indem die Qualität und Praxisnähe der Hochschulausbildung gesichert wird sowie logistische Themen früher in die Ausbildung einbezogen werden. Um die in den letzten Jahren entstandenen attraktiven Logistikberufe zu verankern, sollte Logistik bereits in der Sekundarstufe der deutschen Schulausbildung thematisiert werden.

Logistik ist ein sensibles, zeitkritisches und störungsgefährdetes Geschäft. Entsprechende Bedeutung haben Sicherheitskonzepte in der Logistik. Die Sicherheit der Infrastruktur in Verkehr und Informationstechnik wird in Zukunft eine immer größere Rolle im internationalen Standortwettbewerb spielen und Entscheidungskriterium für Investoren sein.

Maßnahmen und Auflagen zur Verbesserung der Sicherheit erhöhen leider fast immer die Komplexität der Prozesse. Logistik macht diese jedoch wieder beherrschbar, weil sie optimierend auf die Abläufe einwirkt und Engpässe beseitigt. Ein Beispiel hierfür sind Technik- und Prozess-Innovationen bei der Passagierkontrolle auf Flughäfen. Hier konnte der stündliche Durchsatz an Passagieren trotz verschärfter Kontrollen deutlich gesteigert werden ¹⁸.

¹⁷ Firma PPPC in Maoming, China mit Produktion von 1,5 Mio. Stück pro Monat und weiterer Produktionsstätte in Solothurn/Schweiz sowie Vertriebsniederlassung in Berlin, Quelle: innovations report 25.01.2005 „RFID funkt in Plastik-Paletten“

¹⁸ Ergebnisse logistischer Untersuchungen an Passagier-Kontrollanlagen in Frankfurt/Hahn, Visality, 2004

Den erhöhten Sicherheitsnotwendigkeiten ist wegen der Terrorgefahren Rechnung zu tragen. Häfen, Bahnhöfe, Umschlagplätze, Transporte von Personen und gefährlichen Gütern brauchen wirksame Sicherheitskonzepte. Auch hier können in der Logistik erprobte Sicherheitstechnologien wie RFID, Röntgen oder Biometrie Beiträge zur Passsicherheit leisten. Diese Ansätze sollten zu einem „Gesamtszenario Sicherheit“ erweitert werden, das die Standortattraktivität auch durch einen vertrauensbildenden Sicherheitsvorteil steigert. Deutschland genießt eine besondere Reputation im Themenfeld der Unfallvermeidung. Diese ist weiter auszubauen, auch durch die Betonung der Unfall- und Fehlervermeidung in logistischen Prozessen und Transporten sowie in der Unfallfolgenabschwächung. Allerdings müssen Sicherheitsmaßnahmen und -auflagen unter dem Gesichtspunkt der „Verhältnismäßigkeit“ und ihrer wirtschaftlichen Konsequenzen geprüft werden.

Deutschland braucht eine nachhaltige Investitionspolitik: Schlüsselindustrien für logistische Technologie-Innovationen sind zu binden und Unternehmensgründungen in der Logistik zu unterstützen, beispielsweise durch das Auflegen eines Fonds „Neue Deutsche Wirtschaft“ für Innovationen, Gründungen und die Bildung von Logistik-Kooperationen. Denn gerade in forschungs- und innovationsnahen Wirtschaftszweigen wie der für die Logistik relevanten IT-Branche sind die Unternehmensgründungen in den letzten Jahren stark zurückgegangen¹⁹.

Die Politik ist aufgefordert, ein innovationsfreundliches Gesamtklima zu schaffen, das frei von Technik- und Sicherheitsängsten der Bevölkerung ist, damit logistische Technologien einen höheren Stellenwert im wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umfeld finden.

3.5 Handlungsfeld 5: Rahmenbedingungen für die Logistik

Die Umsetzungsmaßnahmen für eine Stärkung von Mobilität, Produktivität, Dienstleistung und Innovation in Deutschland bedürfen für ihr Gelingen besonderer Rahmenbedingungen seitens der Politik. Deutschland darf keine Nachteile im Vergleich zu anderen Staaten Europas aufbauen. Ordnungspolitische Standards (wie Arbeits- und Öffnungszeiten) sowie technische und organisatorische Rahmenbedingungen sind im Einklang mit der EU zu setzen, aber insbesondere, wo es um Auflagen und Verordnungen geht, immer nur im unbedingt notwendigen Mindestmaß. Der Staat muss eine Politik der Zurückhaltung verfolgen, die auf die Selbstregelungskräfte der Marktteilnehmer setzt und hierfür Freiräume schafft.

Die für mittelständisch geprägte, aber auch große Logistikunternehmen nötigen Rahmenbedingungen haben zum Teil existenzielle Bedeutung. Sie sind im Folgenden zu fünf Themenfeldern verdichtet.

3.5.1 Wettbewerb zulassen

Deregulierung, Freiheit und Mobilität sind existenziell für den Standort Deutschland und können trotz schwacher Haushaltslage mit innovativen Finanzierungsmodellen vorangetrieben werden. Vorhandene Infrastrukturen müssen diskriminierungsfrei, intermodal und grenzüberschreitend zugänglich sein und möglichst nutzerfinanziert betrieben werden. Der Straßengüterverkehr und der „Open Sky“ sind gelungene Beispiele für erfolgreiche Deregulierungen – und die Wachstumsraten im Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern untermauern dies deutlich.

Die Entflechtung von Verkehrsträgern und deren angemessene Gewichtung im Sinne der zu bewältigenden Aufgaben, die Entbürokratisierung und eine Reduzierung sozialer Auflagen auf das notwendige Maß wären weitere bedeutende Impulsgeber.

Wettbewerbsverzerrungen durch Subventionen wie Eigenheimzulage, Pendlerpauschale usw. müssen abgebaut werden – möglichst durch Entfall aller Subventionen bis zum Jahr 2015. Auflagen und Verordnungen sind nur im europäischen Konsens zu entwickeln und nicht ohne hinreichende Gründe überzuerfüllen oder deutsche Sonderwege einzuschlagen. Wettbewerb zulassen, heißt letztlich auch einen Paradigmenwechsel in der Wahrnehmung von Unternehmertum

¹⁹ „Kleine und mittlere Unternehmen stärken“, Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien e.V. (BITKOM), 2005, S. 8

und wettbewerbsorientiertem Handeln einzuleiten. Wirtschaftlicher Erfolg darf nicht länger Missgunst oder Argwohn hervorrufen, sondern die Anerkennung einer Gesellschaft, die sich von der Versorgungsmentalität löst.

3.5.2 Flexibilität ermöglichen

Das deutsche Arbeitsrecht leidet an Überregulierung und Inflexibilität und ist damit international nicht wettbewerbsfähig. Arbeitszeitbeschränkungen und tägliche Höchstgrenzen sind dringend aufzuheben.

Der Kündigungsschutz ist weiter zu flexibilisieren, da er hemmend auf die Neubeschäftigung gerade bei kleinen und mittelständischen Unternehmen wirkt. Das Kündigungsrecht kann durch eine Abfindungsoption bei Abschluss des Arbeitsvertrages und eine Beschränkung der Sozialauswahlkriterien vereinfacht werden.

Der Rechtsanspruch auf Teilzeitarbeit ist zurückzunehmen, da er die Akzeptanz dieses wichtigen Beschäftigungsinstruments auf der Unternehmensseite stark verringert hat.

Die Möglichkeiten für befristete Arbeitsverträge, auch in Folge, sind zu verbessern, da Unternehmen hierdurch Risiken vermeiden und dennoch für Beschäftigung in Deutschland sorgen können.

Behördliche und tarifliche Auflagen limitieren Öffnungszeiten, den Mehrschichtbetrieb und den Nachtflugbetrieb. Sie wirken damit verteuern auf die logistischen Prozesse – auch hier sind Paradigmenwechsel notwendig. Das Arbeitnehmerüberlassungsgesetz ist zu überdenken, denn nicht immer sind die damit unterbundenen Wechsel der Beschäftigungsverhältnisse wirklich kontraproduktiv.

Die betriebliche Mitbestimmung ist sinnvoll einzugrenzen und durch kleinere Gremien und vereinfachte Verfahren zu beschleunigen.

Flexibilität ermöglichen heißt, dass Schnittstellen zwischen Unternehmen nicht durch Regierungsadministration behindert werden dürfen, sei es durch Fehlinterpretationen der Datensicherheit oder durch Nichtanerkennung der Gültigkeit elektronischer Dokumente.

3.5.3 Kosten reduzieren

Die Lohnnebenkosten aus den Sozialversicherungssystemen sowie diverse Steuern erhöhen die unternehmerischen Kosten und senken die deutsche Wettbewerbsfähigkeit. Aber nicht nur die absolute Höhe der Steuern – Deutschland ist immer noch Hochsteuerland, sondern auch die Komplexität des Steuersystems erzeugt Aufwände in beträchtlicher Höhe.

Das Steuerrecht ist dringend zu vereinfachen, Gewerbesteuern abzuschaffen (bzw. in das Ertragssteuersystem zu integrieren), die Erbschaftsteuer bei Betriebsfortführung abzuschmelzen und generell Substanzbesteuerung zu vermeiden. Es muss kurzfristig eine Unternehmensbesteuerung in durchschnittlicher Höhe aller europäischen Regelungen erzielt werden. Krankenversicherungsbeiträge sind von Löhnen und Gehältern zu entkoppeln, die Beiträge zur Arbeitslosenversicherung wie auch zu Berufsgenossenschaften zu senken.

3.5.4 Bürokratieabbau intensivieren

Ein wesentlicher Faktor im internationalen Wettbewerb ist die Zeit. Zeit, um Entfernungen zu überwinden und auch Zeit, um Projekte fertig zu stellen. „Schneller, besser, weiter“ ist oftmals jedoch nicht nur eine Frage des Geldes. Baumaßnahmen dauern – abgesehen von Genehmigungsrestriktionen – in Deutschland vielfach viel zu lange. Der Infrastrukturaufbau darf nicht durch langwierige Planfeststellungsverfahren oder überzogene Umweltauflagen beeinträchtigt werden.

Aber auch andere Normungs- oder Genehmigungsverfahren nehmen zu viel Zeit in Anspruch und binden unternehmerische Kräfte. Dass hier auch pragmatischer gehandelt werden kann, beweist, dass einige Kommunen bereits in Eigenregie eine schnelle und unbürokratische Ansiedlung von Investoren betreiben.

Stattdessen sollten in der gesamten föderalistischen Struktur Deutschlands möglichst wenige fiskalische und noch weniger bürokratische Hürden existieren.

Roman Herzog führte bereits 1997 in seiner berühmten Ruck-Rede aus: „Bill Gates fing in einer Garage an und hatte als junger Mann schon ein Weltunternehmen. Manche sagen mit bitterem Spott, dass sein Garagenbetrieb bei uns schon an der Gewerbeaufsicht gescheitert wäre.“

Hier hat das E-Government Potenziale, die Deutschland dringend ausschöpfen muss, um den Lösungen der Logistik zu folgen und für mehr Serviceorientierung, Kunden- bzw. Bürgernähe und Prozessverschlankeung zu sorgen.

Zu den Rahmenbedingungen der Logistik gehört auch die Umweltpolitik. Auch hier sind die Anforderungen zu hoch. Eine nachhaltige Reduzierung muss über Zielvorgaben erfolgen, die Anreize schaffen und Selbstregelungskräfte mobilisieren. Ein Beispiel ist die Feinstaubbelastung in Großstädten, die besser durch einen maximalen Grenzwert je transportierter Tonne gesteuert würde. Dies könnte eine moderne City-Logistik sowie bessere Auslastung der Lkw durch Warenbündelung vor den Stadtgrenzen fördern. Belohnungen für vorbildliche Lösungen und Unterschreitung von Grenzwerten beispielsweise über niedrige Abgaben wirken besser als überzogene Umweltschutzaufgaben. Deutschland benötigt ein Bekenntnis zur ökologischen Verantwortung, das gleichberechtigt zur ökonomischen Verantwortung ist.

3.5.5 Planungssicherheit schaffen

Für unternehmerisches Handeln ist eine berechenbare und verlässliche Wirtschaftspolitik unabdingbare Voraussetzung. Hier kann die Politik mit mehr Transparenz für gesicherte Rahmenbedingungen sorgen.

Gesetzesvorhaben bedürfen generell einer vorbereitenden Gesetzesfolgenabschätzung, die den politisch Handelnden die wirtschaftlichen Konsequenzen einer Neuerung für alle Beteiligten Wirtschaftssektoren – auch die Logistik – rechtzeitig aufzeigt.

Auch ist eine breitere gesellschaftliche Akzeptanz von Unternehmungen, Wirtschaftsleistungen und Gewinnstreben für die effiziente Aufstellung im internationalen Wettbewerb notwendig. Die gemeinsame Aufgabe für Bund, Länder und Kommunen lautet, ein freundliches Klima für in- und ausländische Investoren zu schaffen, denn Attraktivität und Zukunft sind untrennbar miteinander verbunden.

Die schwingvolle Deregulierung in Deutschland sowie Harmonisierung in Europa sind dringend notwendig: Nur unter gleichen bzw. vergleichbaren Auflagen und Verordnungen, Abgaben und Steuern sowie gleichen technischen Rahmenbedingungen sind Interoperabilität und chancengleicher Wettbewerb möglich.

4. Ausblick – BVL und Politik im Schulterschluss

Die „Stärken Deutschlands stärken“ und „Schnelle Pferde schneller machen“ – programmatische Schlagworte, die in die gleiche Richtung zielen, wie der frühere Bundespräsident Roman Herzog im Jahr 1997 mit seiner berühmten „Ruck-Rede“, in der er die Deutschen aufforderte, den Teufelskreis aus Resignation, Reformblockade und Verlust an wirtschaftlicher Dynamik zu durchbrechen. Die Erstarrung der Gesellschaft und eine mentale Depression - das sind die Stichworte der Krise. Jede Person, jede Organisation, jedes Land hat Stärken und Schwächen. Die anderen reden davon, Schwächen abzubauen – Deutschland als „Logistics Hub of Europe“ ist jedoch stark. Logistik ist ein vielseitiger positiver Standortfaktor.

Dieser „Standortfaktor Logistik“ muss wirksam zunächst nach innen und dann auch nach außen vermarktet werden. Hierfür stellt die Bundesvereinigung Logistik ihr großes Netzwerk und ihre Konzepte der Politik zur Verfügung, um gemeinsam – im Schulterschluss – über die Logistik wieder mehr Wirtschaftsdynamik zu erzeugen.

Nach innen wird sich das Logistik-Image breitenwirksam verbessern, wenn Zusammenhänge aufgezeigt werden, die erklären wie das Ei in den Supermarkt kommt und warum Logistik unser Wirtschaftswachstum fördert. Jeder will Logistik, jedoch möglichst keinen Lkw-Verkehr, keinen Landebahnausbau, keine Seehafenerweiterung, keine Industrieansiedlung. Dabei schaffen Gewerbeeinnahmen und Wirtschaftswachstum Vorteile für alle, die sich in Schulen, Schwimmbädern, Stadien usw. manifestieren. Eine Kampagne mit Unterstützung der Bundesregierung kann die nötige Akzeptanz schaffen.

Nach außen können sich die deutschen Bundesländer und Regionen erfolgreich nur mit vereinter Stärke vermarkten. Ein Wettbewerb mit Nachbarstaaten, der auf Augenhöhe, also auf Bundesebene, stattfindet und durch das Bundeswirtschaftsministerium koordiniert und unterstützt wird, eröffnet neue und bessere Chancen für den Standort Deutschland im europäischen Markt. Auch ein Clustermanagement auf europäischer Ebene im Wirtschaftsministerium kann wesentlich zum Innovationstransfer, Standortmarketing sowie zur Vernetzung von Wissenschaft und Forschung beitragen.

Steigende internationale Arbeitsteilung geht über die Grenzen Europas hinaus. Verbunden mit dem starken Wachstum des Welthandels und den zunehmend vernetzten Produktionsstätten werden mehr Tonnage zu bewegen und weitere Entfernungen zu bewältigen sein. Auch die Güterstrukturen werden sich verändern, höherwertige Stückgüter werden Massengüter ersetzen. Doch genau diese Entwicklung bringt Wachstumsimpulse aus aller Welt für die Exportnation Deutschland – und zwar auf Absatz- und Beschaffungsmärkten. Die Globalisierung ist heute bereits Realität – sie sollte offen und ohne Vorbehalte genutzt werden, um weltweit die Märkte für deutsche Produkte und deutsches Know-how zu öffnen.

Die Informationstechnologie stellt überall auf der Welt Informationen zur Verfügung – die Logistikindustrie nutzt diese und bringt Güter und Menschen bedarfsgerecht und zielgerecht überall hin. Die ganze Welt ist der Marktplatz. Für Hochtechnologieregionen wie Deutschland gilt es, durch strategische Allianzen mit Niedriglohnländern heimische Märkte zu sichern. Die öffentliche Diskussion zum Thema Globalisierung in Deutschland wird leider häufig einseitig geführt. Während im Rahmen des Strukturwandels notwendigerweise auftretende Arbeitsplatzverluste in den Medien sehr stark thematisiert werden, fehlen klare Aussagen zu den positiven Auswirkungen der Globalisierung. Die vertiefte internationale Arbeitsteilung ist der zentrale Motor zur Steigerung des Lebensstandards durch größere Produktvielfalt und billigere Produkte.

Anhang/Folien

„Wachstum schaffen – Zukunft gestalten“

- Logistik als Motor für Wachstum und Innovationen in Deutschland -

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik
an die Politik in der
16. Legislaturperiode



Gliederung

1 Präambel

2 Bedeutung der Logistik für Deutschland

3 Die BVL – neutral – kompetent – branchenübergreifend

4 Chancen der Politik

Handlungsfeld 1: **Infrastruktur und Mobilität**

Handlungsfeld 2: **Produktion und Produktivität**

Handlungsfeld 3: **Dienstleistung und Mittelstand**

Handlungsfeld 4: **Innovation und Sicherheit**

Handlungsfeld 5: **Rahmenbedingungen der Logistik**

5 Zusammenfassung

12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 2

Präambel

- Logistik ist die Grundlage der industriellen Fertigung, der Warenzirkulation sowie der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen.
- Logistik ist als eine der größten Wirtschaftsbranchen Deutschlands ein entscheidender Wettbewerbsfaktor für Deutschland, das sich mit logistischen Spitzenleistungen für die umliegenden Länder zunehmend zu einem „Europa-Hub“ entwickelt.
- Die **Bundesvereinigung Logistik** setzt sich mit dem vorliegenden Thesenpapier **„Logistik als Motor für Wachstum und Innovationen in Deutschland“** dafür ein, dass mit politischen Gestaltungsmitteln diese einzigartigen Stärken Deutschlands weiter ausgebaut werden
- Adressaten des Thesenpapiers sind Verantwortliche der Politik aus den Bereichen Wirtschaft, Verkehr, Finanzen sowie Bildung und Forschung
- Die Umsetzung der dargestellten Handlungsempfehlungen belastet den Staatshaushalt kaum, kann überwiegend innerhalb einer Legislaturperiode erfolgen und trägt viel zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland bei.

12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 3

Gliederung

1 Präambel

2 Bedeutung der Logistik für Deutschland

3 Die BVL – neutral – kompetent – branchenübergreifend

4 Chancen der Politik

Handlungsfeld 1: **Infrastruktur und Mobilität**

Handlungsfeld 2: **Produktion und Produktivität**

Handlungsfeld 3: **Dienstleistung und Mittelstand**

Handlungsfeld 4: **Innovation und Sicherheit**

Handlungsfeld 5: **Rahmenbedingungen der Logistik**

5 Zusammenfassung

12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 4

Stellenwert der Logistik für die deutsche Wirtschaft

- **Logistik** ist mit 166 Mrd. € Brutto-Umsatzvolumen die **größte Branche** nach Handel und Automobilindustrie in Deutschland. Sie steht damit noch vor der Elektronikbranche und dem Maschinenbau.^[1]
- In **Europa** betrug das Brutto-Umsatzvolumen der Logistik 585 Mrd. € in 2004^[2]. Deutschland hat mit 28% den größten Anteil daran und steht somit auch in der Logistik im Mittelpunkt Europas.
- Logistische **Wertschöpfung** kommt zu 55% aus Unternehmen der Industrie und des Handels. 45% der logistischen Leistungen werden von Logistik-Dienstleistern erbracht.^[3]
- Logistik hat in Deutschland **2,6 Millionen Beschäftigte**^[4], das sind 10% des Dienstleistungsgewerbes und z.B. das Dreifache des Maschinenbaus.
- **60.000 Unternehmen** agieren im Bereich Logistik-Dienstleistungen:
 - darunter **Weltkonzerne** wie die Deutsche Post (15,6 Mrd. €) oder Deutsche Bahn (5,5 Mrd. €)^[5] aber vor allem
 - überwiegend der **Mittelstand** mit Unternehmen unter 10 Mio. € Jahresumsatz.
- Logistik zeigt je nach Leistungsbereich ein **überdurchschnittliches Wachstum** von 3-10 % pro Jahr^[6] und investiert ca. 15 Mrd. € jährlich^[7]

[1] Studie zu flächenrelevanten Logistikdienstleistungen, Visality, 2004

[3] Prof. Klaus; Top 100 der Logistik, 2004

[5] Logistik inside, Newsletter vom 30.06.2005

[7] Financial Times Deutschland vom 12.07.05 „Hoch gestapelt“

[2] Studie zu flächenrelevanten Logistikleistungen, Visality 2004

[4] Fraunhofer Institut, Logistikstandort Deutschland, Mai 2005

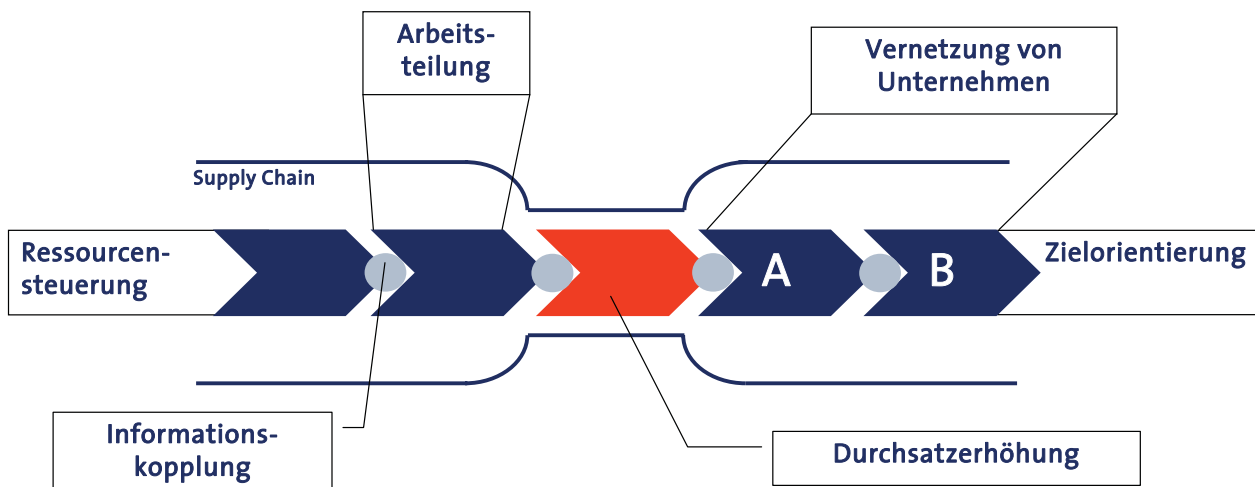
[6] Stat. Bundesamt und Expertenschätzung Visality

12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 5

Logistik ist ... mehr als nur Verkehr ...



- Logistik bedeutet ganzheitliche Planung, Durchführung und Steuerung aller unternehmensinternen und -übergreifenden Informations- sowie Materialflüsse mit maßgeblicher Wirkung auf die Unternehmensergebnisse und ist das Synonym zum Begriff des „Supply Chain Management“.
- Sie umfasst Arbeitsteilung, Infrastrukturen und Areale, Material-, Teile- und Systembedarfe in der Industrie, Ressourcenplanung, termingerechte Lieferung und gefüllte Regale im Handel.

Bedeutung der Logistik für das Wirtschaftswachstum in Deutschland



Logistik als wichtiger Standortfaktor



Die Deutsche Infrastruktur ist im europäischen Vergleich heute schon Spitze

Logistik qualifiziert und fördert den Standort Deutschland für produzierende Unternehmen

Logistik ist eine High-Tech-Branche mit Innovationskraft

Logistik wird vom Ausland und von Investoren als Kernkompetenz Deutschlands wahrgenommen

Logistikunternehmen sind mittelständisch geprägt und global präsent

Logistik-Wissenschaft ist stark an über 100 Universitäten und Fachhochschulen



Gliederung



1 Präambel

2 Bedeutung der Logistik für Deutschland

3 Die BVL – neutral – kompetent – branchenübergreifend

4 Chancen der Politik

- Handlungsfeld 1: **Infrastruktur und Mobilität**
- Handlungsfeld 2: **Produktion und Produktivität**
- Handlungsfeld 3: **Dienstleistung und Mittelstand**
- Handlungsfeld 4: **Innovation und Sicherheit**
- Handlungsfeld 5: **Rahmenbedingungen der Logistik**

5 Zusammenfassung

12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 9

Die BVL – neutral – kompetent – branchenübergreifend



- Die 1978 gegründete Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V. umfasst mehr als **6.800 Mitglieder** – Unternehmen und Persönlichkeiten aus **Industrie, Handel, Dienstleistung, Wissenschaft und Politik**, die sich aktiv mit Logistik befassen.
- Die BVL hat das Ziel, die Bedeutung der Logistik transparent zu machen, Logistik konzeptionell weiter zu entwickeln, **branchenübergreifend Ideen und Lösungen zu vermitteln** und eine Brücke zwischen Wirtschaft und Wissenschaft zu sein.
- Die BVL ist ein gemeinnütziges, neutrales und überwiegend ehrenamtliches Kompetenznetzwerk, das den **Wissensaustausch** der Mitglieder unterstützt, aber bewusst **keine Unternehmensinteressen** vertritt, **keine Lobbyarbeit** wahrnimmt und **keine Eigeninteressen** im politischen Umfeld entwickelt.
- Die Mitglieder und Gremien der BVL erkennen Trends frühzeitig und unterbreiten ihre Ideen den aktuell und künftig handelnden Personen, um so **mit Sachthemen zur Meinungsbildung** beizutragen. Denn **Logistik stärken, heißt Wachstum schaffen.**


12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 10

Gliederung		BVL Bundesvereinigung Logistik
1	Präambel	
2	Bedeutung der Logistik für Deutschland	
3	Die BVL – neutral – kompetent – branchenübergreifend	
4	Chancen der Politik	
	Handlungsfeld 1: Infrastruktur und Mobilität	
	Handlungsfeld 2: Produktion und Produktivität	
	Handlungsfeld 3: Dienstleistung und Mittelstand	
	Handlungsfeld 4: Innovation und Sicherheit	
	Handlungsfeld 5: Rahmenbedingungen der Logistik	
5	Zusammenfassung	
12.09.2005		Thesen und Handlungsempfehlungen der Bundesvereinigung Logistik
		Folie 11

Positive Hebel der Logistik für Deutschland



BVL
Bundesvereinigung
Logistik



LOGISTIK

LOGISTIK

- Die Logistik trägt z.B. mit ihrer Prozess- und Verfügbarkeitsorientierung zum Wohl des Einzelnen ebenso bei wie zur Ergebnislage von Unternehmen.
- Leistungsfähige Logistik setzt damit eine Kette von Veränderungsprozessen in Gang, die dem Wirtschaftsstandort Deutschland in Europa ein neues Gewicht geben.
- Mit ihrem aktiven Bekenntnis zu mehr Logistikorientierung in Deutschland kann die Politik diesen Strukturwandel begleiten.

12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 12

Handlungsfeld 1: Infrastruktur & Mobilität (1)

- Verkehrsträger und Informations-Netzwerke bilden gemeinsam die **Infrastruktur der Wirtschaft**
- Die Infrastrukturqualität ist Entscheidungskriterium für **ausländische Investoren**, die damit **Zugang zum größten Absatzmarkt Europas** und **Kundennähe** zu 80 Mio. Verbrauchern gewinnen.
- Deutschland muss seine **Spitzenposition als „Logistics Hub of Europe“** oder „Gate to Europe“ ausbauen.
- Infrastruktur kann durch privatwirtschaftliche Investitions- und Betreibermodelle sinnvoll finanziert werden
 - **Stadtautobahn Sydney** durch Bilfinger & Berger i.H.v. 1,3 Mrd. €^[1]
 - **Großflughafen Nagoya**, Japan durch Toyota i.H.v. 5,6 Mrd. € (Erstellungskosten 13% unter Plan!)^[2]
- Infrastruktur wird **von allen in Anspruch genommen**
 - nutzerbezogene Finanzierung wertvoller Ressourcen (Beispiel Maut)
 - Gerechte Nutzerfinanzierung durch **Differenzierung** (Deutschland besitzt hervorragende **technische Möglichkeiten** z.B. zur Mautdifferenzierung)



[1] Deutsches Verkehrsforum, InfoLetter 3/2005 S. 8

[2] FAZ vom 26.07.2005, „Starten und Landen auf offenem Meer“

Handlungsfeld 1: Infrastruktur & Mobilität (2)

- Infrastruktur muss **Intermodalität** aller Verkehrsträger ermöglichen
 - Reibungsloses **Ineinandergreifen** der Verkehrsträger
 - Die Vorteile der Verkehrsträger entsprechend ihrer **Stärken** nutzen:
 - Bahn und Binnenschiff auf den Magistralen, für Langstrecken sowie im Containerverkehr entlasten die Autobahnen
 - Europaweite Ganzzüge für Großvolumina
 - kombinierter Verkehr über Containerhubs und Hinterlandverkehre
 - Last-Mile-Abwicklung über die Straße
- Bessere Infrastruktur-Nutzung durch **Mobilitäts-Management**
 - **Mehrwertdienste** der Telematik z.B. als On-Board-Service senken Such- und Leerfahrten
 - Engpassbeseitigung durch gezielten Ausbau und **intelligente Steuerungssysteme**
 - **Ressourcen-Schonung**: 14 Mrd. Liter Kraftstoff verpuffen jährlich in Staus!
- Warenflüsse in Infrastruktur-Netzwerken werden von steuerungsrelevanten Informationen begleitet und brauchen **unternehmensübergreifende IT-Kopplungen**



Ein Mobilitäts-Management sorgt für eine optimale, IT-gesteuerte, ressourcenschonende Nutzung wertvoller Infrastrukturen

1 - Infrastruktur & Mobilität: Chancen der Politik

- Klares **Bekenntnis der Politik** zu Mobilität und Logistik
- Infrastrukturpflege zum **zentralen Thema der Wirtschaftspolitik** machen
- Die deutschen Infrastrukturstärken aktiv im Ausland **vermarkten**
- Infrastruktur-Finanzierung **umstellen** auf...
 - Private Public Partnerships
 - Nutzerfinanzierung (Maut) statt Steuererhebung
- Sukzessive **Mautausweitung** auf alle Infrastruktur-Ressourcen
- **Maut-Kompensation** durch Abschaffung der Kfz-Steuer und Umlage auf die Mineralölsteuer
- Gerechte, nutzungsspezifische **Maut-Differenzierung** durch
 - Tarifstaffelung nach: Nutzergruppe, Zeit/Saison, Verkehrsdichte, Gebiet usw.
- „Export“ der deutschen **Maut-Technologie**
- **Ideologiefreie Gewichtung** der Verkehrsträger und Förderung der **Intermodalität** durch...
 - Schaffung geeigneter **Umschlagsmöglichkeiten** für verkehrsträgerübergreifende Konzepte
 - **Rückzug** von Bahn und Schiff aus der Flächenversorgung
- Initiative für **Mobilitäts-Management** aufbauen
 - Förderung **intelligenter Steuerungssysteme** und **Mehrwertdienste**
 - **Engpassbeseitigung** durch gezielten Ausbau und Dichtesteuerung
- Infrastrukturpolitik heißt auch, die **informationstechnische Vernetzung** verbessern

12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 15

Handlungsfeld 2: Produktion & Produktivität (1)

- **Supply Chain Management** ermöglicht ein arbeitsteiliges, d.h. hocheffizientes Zusammenwirken von Unternehmen
- Ziel: Unternehmensnetzwerke mit **gemeinsamer Kundenorientierung**
- Logistik als **Produktbestandteil** deutscher Güter in allen Prozessen:



- Beschaffung

 - Kostenvorteile durch **globale Beschaffung**
 - Optimale Versorgungsqualität durch Systemlieferanten
 - Deutsche Zulieferer als internationale „Technologielieferanten“
- Produktion

 - Durch eine kombinierte **Produktion in komplexen Netzen** lassen sich im Hochlohnland Deutschland wettbewerbsfähige Preise erzielen. Eine leistungs-fähige Logistik verbindet die europaweit differierenden Standortvorteile
 - **Beispiel:** Die mittelständische Festo AG produziert in Deutschland auftragsneutral im Baukastenprinzip und liefert an 12 eigene Werke weltweit, die kundenspezifisch endmontieren
 - **Investition** 2005 im Saarland: 30 Mio. € in eine der modernsten Komponentenfertigungen Europas
 - **Zukunftssicherung:** 7% aller in Deutschland Beschäftigten sind **Auszubildende**
 - Kostensenkung und Kompetenzorientierung durch **Outsourcing**
 - Deutsche Dienstleister übernehmen komplexe **Kontraktlogistik** mit Zuwachsraten von 8-12%^[1] jährlich

[1] Darkow/Kieffer: Marktpotenziale für Logistik-Dienstleister, in: Baumgarten/Zadek, Supply Chain Steuerung und Services, Springer 2005, S. 31

12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 16

Handlungsfeld 2: Produktion & Produktivität (2)

Markterschließung

- Bei immer ähnlicheren, konkurrierenden Produkten wird sich dasjenige durchsetzen, das am schnellsten am Markt verfügbar ist. Die dazu erforderliche Logistik wird somit zum wettbewerbsentscheidenden Faktor.
- Erschließung neuer Märkte durch globale Kundennähe
- Interaktion mit ehemaligen Schwellenländern wie China und Korea
- Kundennähe in Deutschland durch breite Verfügbarkeit von Logistik-Immobilien

After-Sales

- Deutsche Kernkompetenzen, wie Elektroindustrie sowie Maschinen- und Anlagenbau sind serviceaffine Industrien
- After-Sales-Service ist entscheidend bei der Produkt-Auftragsvergabe
- Leistungsführer machen bereits 40% ihres Umsatzes im After-Sales-Geschäft
- Renditesteigerung durch produktbegleitende Services
- Hohe Umsatzpotenzial aus langfristiger Kundenbindung (Wiederholungskäufe, Weiterempfehlung)
- Flexible Logistik-Lösungen für hohe Verfügbarkeit (Ersatzteile) und weltweite Versorgungssicherheit



Logistik sichert die Wettbewerbsfähigkeit des Industrie- und Wertschöpfungsstandorts Deutschland

12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 17

2 – Produktion & Produktivität: Chancen der Politik

- Bedeutung der **Logistik als Produktivitätsfaktor** aktiv vertreten
- Bildung von Unternehmensnetzwerken durch Deregulierung unterstützen
- **Vermarktung Deutschlands** über die Kernkompetenz Logistik, um ausländische Investoren und Unternehmen für Ansiedlungen zu gewinnen
- Unterstützung bei der **Internationalisierung von deutschen Unternehmen** in Produktionsstätten, Lagerstandorten, Vertriebseinheiten
- Stärkung **produktionsnaher Dienstleistungen**, um in Deutschland produzierte Güter mit wettbewerbsdifferenzierenden Mehrwertleistungen versehen zu können
- Den Wandel Deutschlands von der Servicewüste zum **Serviceleader** aktiv unterstützen und begleiten, indem auch servicefreundliche Rahmenbedingungen geschaffen werden (z.B. Aufhebung von Arbeitszeitbeschränkungen)
- Vertiefung der wirtschaftlichen Interaktion mit **Schwellenländern**
- Etablierung von **qualitätssichernden** Instituten (TÜV) im Ausland als **Vor-Ort-Partner** der beschaffenden Industrie
- Aufbau einer „Logistik-Landkarte“ und Referenzdatenbank für **Logistik-Investitionen**

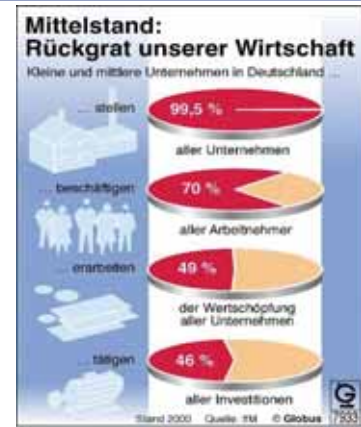
12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 18

Handlungsfeld 3: Dienstleistung & Mittelstand

- Logistik-Dienstleister sind stark **mittelständisch** geprägt
- **Logistikförderung heißt Mittelstandsförderung**
 - Der Mittelstand ist mit 3,3 Millionen Unternehmen das Rückgrat der deutschen Wirtschaft (vgl. Bild)
 - Der Mittelstand zeichnet sich aus durch Innovationskraft und **Dienstleistungsorientierung**
- Kontraktlogistik ist für Logistik-Dienstleister stets mit Investitionen verbunden
 - Kapital muss auch für Mittelständler beschaffbar sein
- Dienstleistungen müssen sich flexibel den **Kundenbedürfnissen** anpassen können:
 - Logistik ist 24*365 und kennt **keine Auszeiten**
 - Dienstleistung erfordert **Kunden-Interaktion** z.B. durch Call-Center usw.
 - Dienste sind nur so flexibel wie ihre **Preise**
 - „**Fixkosten Staat**“ hemmen die Flexibilität
- **Unternehmensfinanzierung** des Mittelstands sichern, bedeutet, Strukturwandel zur Dienstleistungsgesellschaft fördern



12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 19

3 – Dienstleistung & Mittelstand: Chancen der Politik

- **Strukturwandel** positiv begleiten
 - Der Weg in die Dienstleistungsgesellschaft bedarf einer positiven Einstellung zu Logistik und Mobilität
- Weitgehender **Rückzug des Staates** zur Ermöglichung von Dienstleistungen (Monopole abbauen, Deregulierung, konsequente Privatisierung)
- **Aktionsraum und Flexibilität** für Logistik-Dienstleistungen schaffen
 - Freigabe der Öffnungszeiten, flexible Arbeitszeitmodelle z.B. zur Nachtbelieferung
 - Keine Mindestpreise und Pflichtzuschläge, keine Mindestlöhne
- **Unternehmensfinanzierung** des logistischen Mittelstands sichern
 - Innenfinanzierungskraft und Eigenkapitalorientierung im Mittelstand forcieren
 - Mezzaninecredite und problemlosen Zu-/Abfluss von Private Equity ermöglichen
 - Mittelstandsgerechte Haftungsbeschränkungen anerkennen
 - Öffentliche Aufträge mittelstandsgerecht vergeben
 - Besteuerung von Erlösen aus Verkäufen von Unternehmensteilen ist kontraproduktiv für die Entwicklung mittelständischer Unternehmen in der Logistik
- **Unternehmensgründungen** im Logistikbereich unterstützen
 - BusinessPlan-Wettbewerbe auflagen und Risikokapital-Pools mobilisieren
 - Gründungsverfahren vereinfachen und deutlich beschleunigen



12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 20

Handlungsfeld 4: Innovation & Sicherheit (1)



- Deutsche Innovationen in der Logistik gehören zur **Weltspitze**
- **Interdisziplinäre Forschung und Entwicklung** führt zum weiteren Ausbau der Weltmarktführerschaft Deutschlands in der Logistik. Das gilt für Produkte und Dienstleistungen.
- **Technologieeinsatz** im Logistikbereich fördern
 - Verbreitung von Technikinnovationen führen unmittelbar zur Ressourcenschonung und zu Wettbewerbsvorteilen der deutschen Logistikdienste
 - Beispiel: Kapazitätsvorteile bei Lkw (60t – 25m), Schiff (12.000 TEU) oder Großraumflugzeug (A 380 Frachtversion)
 - Verpasste Chance: China^[1] versorgt ganz Europa demnächst mit leichten, formbeständigen „Euro-Paletten“ aus Kunststoff mit integriertem RFID-Chip
- Logistik ist ein sensibles, zeitkritisches und **störungsgefährdetes** Geschäft
- In Zukunft wird die **Sicherheit** der Infrastruktur eine immer größere Rolle im internationalen Standortwettbewerb spielen
- Sicherheit erhöht die Komplexität der Prozesse. Logistik macht diese wieder **beherrschbar**:
 - Beispiel: Technik- und Prozess-Innovationen bei der Passagierkontrolle auf Flughäfen



[1] Firma PPPC in Maoming, China mit Produktion von 1,5 Mio. Stück pro Monat und weiterer Produktionsstätte in Solothurn/Schweiz sowie Vertriebsniederlassung in Berlin, Quelle: innovations report 25.01.2005 „RFID funkt in Plastik-Paletten“

12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 21

Handlungsfeld 4: Innovation & Sicherheit (2)



- Logistik ist **Hauptnutzer** zahlreicher Technologien und Treiber von **Innovationen**
- Logistik sorgt für eine **Konvergenz** bisher unverbundener Technologien zu **marktfähigen** Produkten
- Logistik verbessert die **Ressourcennutzung** durch Steuerungs-IT
- Logistikführer **investieren** mehr in IT und Automatisierung als Durchschnitts-Unternehmen



Technologie & Innovation

- Telematik & Navigation
- Radio Frequency Identifikation
- Fahrzeugtechnik
- On-Board-Services
- Steuerungs-IT
- Prozessautomatisierung
- Berührungslose Energieübertragung
- Röntgen, Biometrie
- Kassensysteme, POS-Technologien
- Mobile Kommunikation
- Agentensysteme
- Web-Applikationen

Einsatzgebiet Logistik

- z.B. Flottenmanagement
- z.B. Beleglose Buchungen
- z.B. Ladezustandsüberwachung
- z.B. Auftragsquittierung
- z.B. Lagerverwaltungssysteme
- z.B. Automatische Läger
- z.B. Gepäcktransport auf Flughäfen
- z.B. Passagiersicherheit
- z.B. Warenwirtschaft im Handel
- z.B. Handhelds für Kuriere
- z.B. Auslastungs-Management
- z.B. Online-Handel, Frachtbörsen

12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

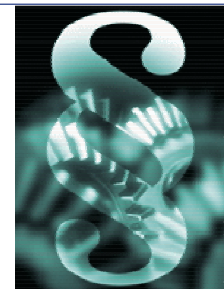
Folie 22

4 – Innovation & Sicherheit: Chancen der Politik

- Aufstockung des Haushaltes für **Forschung und Entwicklung**
 - Umsetzung des im Jahr 2000 unter dem Titel „Lissabon-Prozess“ EU-weit verabschiedeten Plans, die F&E-Ausgaben auf 3% des BIP zu erhöhen
- **Patentschutz für logistische Prozessideen** zulassen
- **Qualifikationen und Know-how** stärken
 - Qualität und Praxisnähe der Hochschulausbildung sichern
 - Logistische Themen früher in die **Ausbildung** einbeziehen (schulische Sekundarstufe)
 - **Kooperation** von Forschung und Mittelstand verbessern
 - **Förderprogramme** marktnäher konzipieren
- Bindung von Schlüsselindustrien für Technologie-Innovationen und Steigerung der **Standortattraktivität**
- **Unternehmensgründungen** in der Logistik stärken Innovation und Mittelstand in Deutschland
 - Auflegen eines Fonds „Neue Deutsche Wirtschaft“ für Innovationen, Gründungen, Kooperationen
- Innovative Sicherheitskonzepte der Logistik (RFID, Röntgen, etc.) zu einem „**Gesamtszenario Sicherheit**“ erweitern
- Besondere **Reputation Deutschlands** in Unfallvermeidung ausbauen
 - Unfall- und Fehlervermeidung in logistischen Prozessen und Transporten
- Sicherheitsmaßnahmen unter dem Gesichtspunkt „**Verhältnismäßigkeit**“ und wirtschaftlicher Konsequenzen prüfen

Handlungsfeld 5: Rahmenbedingungen für die Logistik

- Nachteile Deutschlands im Vergleich zu anderen **Staaten Europas**
 - **Auflagen und Verordnungen** (Lärm- u. Naturschutz, Dokumentationspflichten usw.)
 - **soziale Standards** (wie z.B. Arbeits- und Öffnungszeiten)
 - technische und organisatorische **Rahmenbedingungen** (europaweite Ganzzüge, EU-weite Harmonisierung der Flugsicherung usw.)
- Gleichberechtigung von **ökologischer und ökonomischer** Verantwortung
- Die **Belastungen der Umwelt** sind zu hoch - eine nachhaltige Reduzierung muss über **Zielvorgaben** erfolgen:
 - Anreizbasierte Politik durch Zielvorgabe und **Selbstregelungskräfte**
 - Beispiel 1: Feinstaubbelastung in Großstädten durch max. Grenzwert je transportierter Tonne steuern. Dies sorgt für moderne **City-Logistik** sowie bessere Auslastung der LKW durch Warenbündelung vor den Stadtgrenzen.
 - Beispiel 2: **Lärmkontingente** bei Flughäfen
 - **Belohnungen** für vorbildliche Lösungen und Unterschreitung von Grenzwerten z.B. über niedrige Abgaben



5 – Rahmenbedingungen: Chancen der Politik

Wettbewerb zulassen

- Deregulierung, Privatisierung vorantreiben
- Wegfall aller Subventionen bis 2015
- Zölle abbauen
- Auflagen nur im europäischen Konsens entwickeln

Flexibilität ermöglichen

- Arbeitszeitbeschränkungen aufheben
- Öffnungszeiten (Ladenschluss, UWI, Nachtflugverbote usw.)
- Kündigungsschutz weiter flexibilisieren (Wegfall von Kündigungsschutz bei Kleinunternehmen bis 20 Beschäftigten und für die Dauer von 12 Monaten)
- Rechtsanspruch auf Teilzeit zurücknehmen
- Möglichkeiten für befristete Arbeitsverträge verbessern
- Gesetz gegen illegale Arbeitnehmerüberlassung überdenken
- Mitbestimmung sinnvoll eingrenzen

Planungssicherheit schaffen

- Politik-Transparenz erhöhen
- Wirkungsvolle Gesetzesfolgenabschätzung implementieren (wie FMEA)

Kosten reduzieren

- Lohnnebenkosten senken
- Steuerrecht vereinfachen (Substanzbesteuerung vermeiden, Gewerbesteuer abschaffen, Erbschaftssteuer bei Betriebsfortführung abschmelzen)
- Unternehmensbesteuerung in durchschnittlicher Höhe aller europäischen Regelungen

Bürokratieabbau intensivieren

- Normungs-, Genehmigungsverfahren u. Planfeststellungsverfahren verkürzen
- Schnelle und unbürokratische Ansiedlung von Investoren
- Überzogene Umweltschutzaufgaben abbauen, Schadstoff-Bilanzen einführen
- Potenziale von e-Government ausschöpfen

Image & Vermarktung – Politik und BVL im Schulterschluss

- **Logistik-Image** breitenwirksam verbessern durch Aufzeigen von Zusammenhängen:
 - Wie kommt das Ei in den **Supermarkt**?
Warum fördert Logistik unser **Wirtschaftswachstum**?
 - Logistik findet zu **2/3 unbemerkt** statt und unter anderen „Labels“ in Industrie und Handel
 - **Kampagne** mit Unterstützung der Bundesregierung schafft **Akzeptanz für wichtige Ausbaumaßnahmen** (Industrie- und Flughafenansiedlung etc)
 - Gewerbebeeinträchtigungen und Wirtschaftswachstum schaffen **Vorteile für alle**: Schulen, Schwimmbäder, Stadien, etc. werden durch Gewerbebeeinträchtigungen möglich (Bsp.: Dingolfing / Niederbayern, etc.)
- **Bundesländer und Regionen** im Ausland mit vereinter Stärke vermarkten
 - **ganzheitliche Vermarktungsstrategie** entwickeln und umsetzen
 - **aktive Vermarktung** nach innen und nach außen
 - Ein Wettbewerb mit Nachbarstaaten, der auf Augenhöhe, also **auf Bundesebene**, stattfindet und durch das Bundeswirtschaftsministerium koordiniert und unterstützt wird, eröffnet neue und bessere Chancen für den Standort Deutschland im europäischen Markt.
- Ein **Clustermanagement auf europäischer Ebene** z.B. im Wirtschaftsministerium trägt zum Innovationstransfer, Standortmarketing sowie zur Vernetzung von Wissenschaft und Forschung bei



Serviceorientierung in der Politik



- **Serviceorientierung...**
 - Welche Rahmenbedingungen werden von deutschen Unternehmen sowie ausländischen Investoren „nachgefragt“
 - **Serviceorientierte** Bürgernähe
- **Ganzheitlichkeit ...**
 - Risk-Management: Gesetzesfolgen abschätzen
 - Treiben von Innovationen: E-Government
- **Outsourcing ...**
 - Entscheidungsvorlagen durch Verbände und unabhängige Berater
- **Vernetzung...**
 - Integration der Logistik in die Wirtschaftspolitik z.B. durch Wandel zu einem zeitgemäßen
 - **Ministerium für Mobilität und Infrastruktur** oder
 - **Ministerium für Wirtschaft und Mobilität**
 - verbesserte Abstimmung der Ressorts
 - verbesserte thematische Vernetzung

12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 27

Gliederung



1 Präambel

2 Bedeutung der Logistik für Deutschland

3 Die BVL – neutral – kompetent – branchenübergreifend

4 Chancen der Politik

Handlungsfeld 1: **Infrastruktur und Mobilität**

Handlungsfeld 2: **Produktion und Produktivität**

Handlungsfeld 3: **Dienstleistung und Mittelstand**

Handlungsfeld 4: **Innovation und Sicherheit**

Handlungsfeld 5: **Rahmenbedingungen der Logistik**

5 Zusammenfassung

12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 28

Logistik wirkt ganzheitlich – Erfolgsgeschichten aus Deutschland (1)



- Die Top-Unternehmen Deutschlands werden durch Logistik zu den besten der Welt werden
 - Hoher Auslandsanteil bei gesicherter deutscher Basis
- Logistikführerschaft wirkt sich nachhaltig auf den gesamten Unternehmenserfolg aus
 - Gesundes Umsatz- und Mitarbeiterwachstum
 - Hohe Produktivitäten und damit Wettbewerbsfähigkeit
- Logistik ermöglicht die Erschließung neuer Märkte
 - Internationale Expansion und Marktpräsenz deutscher Unternehmen

Beispiele deutscher Logistikpreisträger:

2001: Andrea-Noris Zahn AG – flächendeckende Distribution von Arzneimitteln

- Hochfrequente Tag+Nacht-Belieferung von 12.000 Apotheken mit 2.200 Mitarbeitern in 2004
- Umsatz 2003/04: 3,3 Mrd. €; Steigerung um 15,4% ggü. 2001/02
- Nr. 3 in Deutschland bzw. Nr. 5 in Europa gemessen am Umsatz
- seit 2004 Expansion in angrenzende Länder Europas

2002: Gildemeister AG – Einführung eines ganzheitlichen Logistikkonzeptes

- Turnaround durch Logistik in 4 Jahren und heute führender Hersteller für Werkzeugmaschinen weltweit
- Mitarbeiter 2004: ca. 5.000
- Umsatz 2004: 1,1 Mrd. € (ggü. 1996 Steigerung um 160%); 50% Auslandsanteil
- Produktivitätsgewinne 2001 ggü. 1997: Mitarbeiter + 50%; Fläche: + 78%, Time-to-Market: -67%

12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 29

Logistik wirkt ganzheitlich – Erfolgsgeschichten aus Deutschland (2)



2002: Metro Group – „Selbstabholung des Handels“

- Logistikkompetenz macht die METRO Group zu einem der erfolgreichsten Handelskonzerne weltweit
- 250.000 Mitarbeiter
- Nr. 1 in Deutschland bzw. Nr. 3 weltweit (in 30 Ländern global präsent)
- Umsatz 2004: 56,4 Mrd. €, Steigerung um 14% seit 2001 gegen den Markttrend (49% Auslandsanteil)

2003: Festo AG – Europaweit innerhalb 19 Stunden für über 23.000 Varianten

- Weltmarktführer in der pneumatisch-elektronischen Automatisierungstechnik
- Einzigartiger Anteil Kunden-Direktbelieferung von 90,7% bei einer Termintreue von 95%
- 52 eigene Vertriebsgesellschaften und 250 Verkaufsbüros in 176 Ländern
- Umsatz 2004: 1,3 Mrd. € (seit 2002 Steigerung um 8,3%) mit 5.500 Mitarbeitern in Deutschland

2004: Tchibo GmbH – „Jede Woche eine neue Logistik-Welt“

- neben Kaffee ein wöchentlich wechselndes Non-Food-Angebot (Umsatzanteil Non-Food ca. 60%)
- innovative Distributions- und Retourenlogistik ermöglichen den Erfolg des Tchibo-Geschäftsmodells
- europaweite Versorgung von 54.000 Outlets schafft Kundennähe mit Bekanntheitsgrad über 99%
- Umsatz 2004: 3,7 Mrd. €, Steigerung um 35% seit 2000; Mitarbeiter 2004: 7.600 (+ 4% ggü. 2001)



**Logistikorientierung schafft in Unternehmen einen gesunden Mix aus äußerer Kundennähe, innerer Produktivität und internationaler Expansionsfähigkeit.
Deutschland benötigt mehr Best-Practice-Logistik!**

12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 30

Zusammenfassung



- Logistik ist eine wichtige Basis für die Wettbewerbsfähigkeit des Industrie- und Wertschöpfungsstandorts Deutschland. Deutschland zählt bereits zur Weltspitze in der Logistik und muss diese Position aktiv und investorenwirksam vermarkten.
- Hierzu ist die Infrastrukturpflege zum zentralen Thema der Wirtschaftspolitik zu machen. Ein ganzheitliches Mobilitäts-Management sorgt dabei für eine optimale, IT-gesteuerte, Ressourcen schonende Nutzung wertvoller Infrastrukturen.
- Logistik muss wahrnehmbarer Produktbestandteil deutscher Güter werden, die sich durch ihre logistikbasierten Services vom internationalen Wettbewerb positiv abgrenzen.
- Deutschland benötigt Aktionsraum und Flexibilität für Logistik-Dienstleistungen. Hierzu muss der Staat sich weitgehend zurückziehen und Monopole abbauen. Deregulierung, Freiheit und Mobilität sind existenziell für den Standort Deutschland und können trotz schwacher Haushaltslage mit innovativen Finanzierungsmodellen vorangetrieben werden. Logistikförderung ist Mittelstandsförderung und umgekehrt.
- Interdisziplinäre Forschung und Entwicklung führt zum weiteren Ausbau der Weltmarktführerschaft Deutschlands in der Logistik und zur Verbreitung von Technikinnovationen.
- Nicht zuletzt sind die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich Logistik flexibel ausbreiten und für mehr Kundenorientierung der deutschen Industrien sorgen kann.
- Mit ihrem Bekenntnis zu mehr Logistikorientierung in Deutschland kann die Politik die nötige Akzeptanz schaffen und diesen Strukturwandel begleiten

12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 31

Anhang



Branche	Umsatz in Deutschland (Mrd. € 2004)
Großhandel	582
Einzel- / Versandhandel	313
Automobilindustrie	223
Logistik*	166**
Elektrotechnik und Elektronik	161
Chemische Industrie	140
Maschinenbau	138
Lebensmittelindustrie	130

* Die hier zugrunde gelegte Logistikabgrenzung umfasst sowohl die klassischen Logistikleistungen (Transport, Umschlag, Lager) sowie moderne Kontraktlogistikleistungen

** Studie zu flächenrelevanten Logistikleistungen, Visality 2004

Quelle: Statistisches Bundesamt; BMWI 2004

12.09.2005

Thesen und Handlungsempfehlungen
der Bundesvereinigung Logistik

Folie 32

BVL 
Bundesvereinigung
Logistik

Bundesvereinigung Logistik (BVL)
Schlachte 31
D-28195 Bremen
Telefon + 49 / 421 / 17 38 40
Telefax + 49 / 421 / 16 78 00
E-Mail bvl@bvl.de
www.bvl.de