

GIPFEL DER LOGISTIKWEISEN

zur Prognose der Entwicklung des
Logistikstandortes Deutschland



LOGISTIK 2023 - IM ZEICHEN DER ZEITENWENDE

Ergebnisse des Herbstgipfels 2022

Eine Herausforderung,
getragen von:

AEB

DVZ
Deutsche Verkehrs-Zeitung

Schirmherrschaft:

 Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Geleitwort des Schirmherrn

Oliver Luksic MdB – Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr sowie Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik – zur Ergebnisdokumentation der „Initiative zur Prognose der Entwicklung der Logistik in Deutschland“

Die Logistikweisen legen nunmehr zum zehnten Mal ihren Jahresbericht vor, in dem sie die wichtigsten Entwicklungen in der Logistikbranche zusammenfassen und eine Prognose für diesen wichtigen Sektor vornehmen. Die Ergebnisse werden alljährlich im Rahmen von Workshops erarbeitet, bei denen sich Wissenschaft und Unternehmen intensiv miteinander austauschen.

Alle Beteiligten konstatieren diesmal einhellig, dass wir in einer Zeit der Herausforderungen leben, die verlässliche Prognosen deutlich erschwert. Bestand lange die Möglichkeit, Einflussfaktoren auf Gesellschaft und Wirtschaft relativ präzise zu beschreiben und Auswirkungen mit hoher Zuverlässigkeit zu prognostizieren, so hat sich diese Sicherheit in den letzten Jahren nahezu ins Gegenteil verkehrt. Nicht prognostizierbare Ereignisse wie die Corona-Pandemie und der russische Angriffskrieg haben Transportketten beeinträchtigt und Logistikabläufe verändert.

Eine Erkenntnis daraus sollte sein, dass Wirtschaft und Gesellschaft sich besser auf dauernde Veränderung einstellen müssen. Prozesse und Gewohnheiten verändern sich immerfort. Die Fähigkeit zur Anpassung, zur Evolution ist daher entscheidend. Kaum einer anderen Branche gelingt dies seit jeher so gut wie der Logistik. Ich bin deshalb zuversichtlich, dass die Branche auch anstehende Herausforderungen wie den Umstieg auf nachhaltige Antriebe und die Gewinnung von Fachkräften erfolgreich meistern wird.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) flankiert dies mit Initiativen, gerade auch bei denen im Bericht angesprochenen Schwerpunktfeldern der Planungsbeschleunigung, der Fachkräftegewinnung und der Umstellung der Antriebe. Zur Beschleunigung der Genehmigung von Verkehrsinfrastruktur haben wir einen Vorschlag erarbeitet, der der Tatsache gerecht wird, dass es bei allen Verkehrsträgern, bei Schiene und Wasserstraße ebenso wie auf der Straße, Ausbau- und Erneuerungsbedarf gibt und die Maßnahmen deutlich zügiger umgesetzt werden müssen.

Um dem Sektor die Rekrutierung speziell von Berufskraftfahrern im Straßengüterverkehr zu erleichtern, werden wir die Ablegung der Prüfung zum Erwerb der beschleunigten Grundqualifikation in mehreren Fremdsprachen sowie digitalen Unterricht für die Weiterbildung ermöglichen. Darüber hinaus fördern wir die Aus- und Weiterbildung in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen. Zudem unternimmt das BMDV große Anstrengungen, um die Arbeitsbedingungen für Lkw-Fahrer zu verbessern: So bauen wir zum Beispiel die Rastmöglichkeiten an Bundesautobahnen aus und fördern die Schaffung neuer Stellplätze in Autobahnnähe sowie die ergonomische Gestaltung der Fahrerarbeitsplätze.

Mit einem breiten technologieoffenen Förderangebot unterstützt das BMDV Innovationen wie etwa den Markthochlauf von E-Fuels und fortschrittlichen Biokraftstoffen aus Abfall und Reststoffen. Die Förderung von anwendungsorientierten Pilot- und Demonstrationsanlagen läuft bereits und soll in den kommenden Jahren fortgesetzt werden. Dieses Jahr sollen zudem zwei Maßnahmen zur Förderung von Erzeugungsanlagen für erneuerbare Kraftstoffe im industriellen Maßstab folgen. Hier liegt u.a. ein Fokus auf strombasiertem Kerosin. Auch der Aufbau der Tank- und Ladeinfrastruktur steht im Fokus. Das Konzept eines initialen, skalierbaren Schnellladenetzes für batterieelektrische schwere Nutzfahrzeuge entlang des Fernverkehrsnetzes ist erarbeitet und wird in den nächsten Jahren umgesetzt. Zudem werden Finanzierungs- und Fördermaßnahmen für

Ladeinfrastruktur für Lkw auf Betriebsgeländen, an Umschlagpunkten, in Gewerbegebieten, an Ladehubs und an Flächen neben den Bundesfernstraßen entwickelt.

Bei alldem ist es unser Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der Logistikbranche zu stärken und gemeinsam dafür zu sorgen, dass Deutschland auch in der gegenwärtigen Umbruchsituation Logistikweltmeister bleibt.

Oliver Luksic MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr
Kordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik

Präambel

Die Initiative „Gipfel der Logistikweisen“ verfolgt das Ziel, die Entwicklung der Logistik für das jeweilige Folgejahr zu prognostizieren, um den Wirtschaftsbereich Logistik mit Prognosen anderer Branchen und Wirtschaftsbereiche vergleichen zu können. Dies soll dazu beitragen, dass die Diskussion über die Logistik und ihre Leistung für die Volkswirtschaft weiter professionalisiert, Entscheidungsträgern aus Wirtschaft und Politik eine Vorstellung hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Logistik gegeben sowie eine breite Öffentlichkeit über die Leistungsfähigkeit der Logistik informiert wird. Dabei wird auf Basis analytisch entwickelter Prognosen unter Einbezug von Wirtschaft und Wissenschaft im Rahmen von moderierten Diskussionen auf Gipfeltreffen mittels fundierter Methoden eine Aussage über die Entwicklung der Logistik für das Folgejahr generiert. Zu diesem Zweck finden zwei Gipfeltreffen pro Jahr statt. Die jeweiligen Ergebnisse, die Methodik und Fachartikel zu Schwerpunktthemen sind in einer Zusammenfassung auf unserer Internetseite www.logistikweisen.de kostenlos zugänglich und werden über den Medienpartner DVZ (Deutsche Verkehrs-Zeitung) sowie weitere Presseorgane veröffentlicht. Die einzelnen Aufsätze werden durch Mitglieder des Expertenkreises verfasst. Damit wird gewährleistet, dass Wissenschaft und Praxis in einem ausgewogenen Maße zu Wort kommen und damit die Vielfalt des Wirtschaftsbereichs Logistik hinsichtlich ihrer Akteure widerspiegeln.

Bei der Auswahl der Mitglieder des Expertenkreises werden folgende Kriterien angewendet:

1. **Logistikbereich:** Die Besetzung der einzelnen Logistikbereiche steht an erster Stelle bei der Nominierung des Expertenkreises. Für jeden dieser Bereiche werden einzelne Personen gesucht, die potenziell geeignet erscheinen.
2. **Position:** Eingeladen werden ausschließlich Vorstandsmitglieder, Geschäfts- oder Bereichsleitungen. Im Mittelpunkt steht die Entscheidungskompetenz hinsichtlich der strategischen Logistikplanung im Unternehmen.
3. **Renommee:** Eine besondere Leistung oder Kompetenz auf dem Gebiet der Logistik muss nachweisbar sein.
4. **Demografie:** Angestrebt wird eine geschlechtersensible gesunde Mischung aus „jung“ und „erfahren“.

Die Mitglieder werden aus dem Expertenkreis vorgeschlagen, bedürfen ausreichender Empfehlung und werden durch die Initiatoren angesprochen. Von den in den Kreis aufgenommenen Expertinnen und Experten wird eine aktive Beteiligung in Form von Teilnahme an den Treffen und inhaltlichen Vor- bzw. Nachbereitungen erwartet.

Die Zusammensetzung des Expertenkreises kann aufgrund verschiedener Umstände angepasst werden. Eine Nominierung gilt nur für den aktuellen Turnus, d. h. für den Frühjahrs- und Herbstgipfel eines Kalenderjahres. Die Entsendung eines Vertreters ist nicht zugelassen.

Die Schirmherrschaft hat Oliver Luksic MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr sowie Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik.

Die Initiative zur Prognose der Entwicklung der Logistik in Deutschland und der „Gipfel der Logistikweisen“ wurden von Christian Kille und Markus Meißner initiiert und am 23. August 2013 gegründet.

Vorwort der Initiatoren und Herausgeber

Bereits als wir den Bericht für das Jahr 2020 abgeschlossen haben, waren die Aussagen nicht mehr haltbar – das Coronavirus hatte kurz darauf Deutschland und die ganze Welt schlagartig verändert. Im Jahr 2022, zwei Jahre später, wurde die Welt durch den Überfall Russlands auf die Ukraine überrascht. Abermals konnten die Prognosen und Aussagen über die Entwicklungen überarbeitet werden. In der neunjährigen Arbeit der Initiative zur Prognose der Entwicklung der Logistik in Deutschland – den Logistikweisen – ist dies davor noch nie geschehen. Dass wir Vorhersagen nach Ablauf des vorhergesagten Zeitraums an die Realität anpassen mussten, liegt in der Natur der Sache. Dass Aussagen noch vor der Möglichkeit der Messung revidiert werden mussten, ist in einem solch kurzen Zeitraum neu. Steuern wir eine dynamische und unsichere Zeit an? Viele Expertinnen und Experten gehen davon aus, dass wir damit umgehen lernen müssen – zumindest mittelfristig. Aus diesem Grund haben wir den Bericht thematisch darauf ausgelegt, wie Unternehmen sich auf diese unsicheren Zeiten vorbereiten und einstellen können und wie die Politik dafür die Rahmenbedingungen schaffen kann. Denn eines ist uns als Expertenkreis wichtig: Deutschland sollte auch weiterhin Logistikweltmeister bleiben. Doch ist es dazu auch in der Lage? Dafür sind die Voraussetzungen seitens Politik und Unternehmen zu setzen. Genau dafür möchten wir mit diesem Bericht eine Orientierung geben.

Selbstverständlich haben wir auch eine quantitative Hochrechnung für das Jahr 2022 mit einer detaillierten Beschreibung integriert. Das überarbeitete Modell bietet weiterhin die Möglichkeit, einen Blick auf die nominale Entwicklung zu werfen, die nicht nur die Mengen-, sondern auch die Kosten- und Preisentwicklung einbezieht. Damit kann die bisherige Vermessung der Logistik, wie sie die Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V. jährlich im Herbst veröffentlicht, weitergeführt werden. Darüber hinaus legt das Modell ebenso dar, wie sich der Wirtschaftsbereich Logistik real verändert. Das bedeutet, dass kosten- und preisbereinigt, unter Einbezug von Produktivitätssteigerungen, dessen Veränderung real gezeichnet wird. Seit dem Jahr 2019 zeigt sich, dass sich die reale Veränderung aus verschiedenen Gründen (darunter insbesondere der Fachkräftemangel) deutlich von der nominalen unterscheidet. So wuchs der Wirtschaftsbereich Logistik im Jahr 2022 real nur um 0,5 Prozent, nominal jedoch um 8,5 Prozent. Eine Aussage allein über das nominale Wachstum, wie es bisher im Vordergrund stand, erschien uns als zu unpräzise und an der Realität vorbei. Mit dem hier vorliegenden Bericht werden die Ergebnisse dieses Modell erstmals veröffentlicht und diskutiert.

Das Jahr 2023 zu prognostizieren erwies sich ebenso als eine Herausforderung, welche ohne gründliche Analysen und intensiven Austausch nicht zu lösen ist. Auf Basis von detaillierten Bewertungen einzelner Kennzahlen als Input für das Modell wurde ein Ergebnis generiert, das die Unsicherheit im Markt widerspiegelt: Wir haben daraus zwar eine Aussage zur Entwicklung des Wirtschaftsbereichs Logistik in 2023 abgeleitet, diese jedoch zum aktuellen Zeitpunkt noch qualitativ und vage gehalten. Mit den nächsten Arbeitssitzungen unseres Expertenkreises sind konkretere Aktualisierungen vorgesehen.

Entsprechend werden wir weiterhin kontinuierlich zu den aktuellen Entwicklungen unsere Einschätzungen über die DVZ und andere Logistikmedien sowie über BVL und LinkedIn veröffentlichen. Der ehrenamtlich arbeitende Expertenkreis hat sich als Ziel gesetzt, dass er schnell und aktuell eine Orientierungshilfe in den dynamischen Zeiten bieten kann.

Dies kann nur dann funktionieren, wenn sich die richtigen Akteure in einer breit gefächerten Zusammensetzung aus Wissenschaft und Praxis mit Engagement an den Diskussionen, deren Analyse und Zusammenfassung sowie der Erstellung dieses Berichts beteiligen. Dafür möchten wir uns als Initiatoren ausdrücklich bei dem Expertenkreis bedanken. Eine solch intensive Mitarbeit

ist nicht selbstverständlich, insbesondere in anspruchsvollen Zeiten mit großer Unsicherheit, der Notwendigkeit eines hohen Grades an Flexibilität und der daraus resultierenden Belastung.

Das vorliegende Ergebnis ist ein Bericht zum Logistikjahr 2023, der neben der Beschreibung der aktuellen Lage und der kommenden Entwicklungen auch Denkanstöße aus persönlicher Perspektive einzelner Experten bietet. Wir freuen uns auf Ihr Feedback dazu.

Wir bedanken uns ebenso ausdrücklich bei Oliver Luksic MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, für die Übernahme der Schirmherrschaft. Ein besonderer Dank gebührt den Unterstützern, insbesondere den Autoren sowie der AEB SE, der DVV Media Group und genussSinn, die sich an dieser Initiative beteiligen und Zeit und Ressourcen investieren.

Ihre

Christian Kille und Markus Meißner

Der Ergebnisbericht 2023 in der Zusammenfassung

Anmerkung: Dieser Text bildet einen Auszug. Die Quellen für die Aussagen finden sich im Ergebnisbericht 2023, der ebenso als Download auf www.logistikweisen.de angeboten wird.

Mit der Erfahrung der letzten drei Jahre, die geprägt waren von Unsicherheiten und hoher Dynamik in den wirtschaftlichen Entwicklungen, haben wir das Modell zur Erstellung der Prognose deutlich überarbeitet. Der maßgebliche Treiber für diese Anpassung war die Erkenntnis, dass seit einigen Jahren eine Abkopplung der realen und nominalen Veränderungen stattfindet. So waren die Inflationsraten insgesamt und auch in der Logistik relativ niedrig, womit eine Quantifizierung des realen Wachstums auch in den bekannten Top-100-Studien nicht angestrebt wurde und interessanterweise auch weiterhin nicht vorgenommen wird.¹ Somit sehen wir den Bedarf einer getrennten Ausweisung der Entwicklung des Wirtschaftsbereichs in Form einer realen und einer nominalen Prognose.

Aus diesem Grund wurde das Modell modernisiert und an die neuen Anforderungen angepasst. Bevor die Ergebnisse in der Zusammenfassung erläutert werden, bildet der folgende Abschnitt eine Erläuterung des Modells, um die Transparenz bei der Vorgehensweise zu wahren.

Erläuterung der Vorgehensweise mit Schwerpunkt auf dem überarbeiteten Modell

Grundsätzlich bleibt die Vorgehensweise der Initiative zur Prognose der Entwicklung der Logistik in Deutschland unverändert. Die Generierung der Prognose erfolgt über zwei Säulen, um der Komplexität und Vielschichtigkeit unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Ressourcen zu entsprechen:

Die erste Säule entwickelt eine Prognose basierend auf einem analytischen Modell.² In dieses Modell fließen zunächst die unterschiedlichen Einschätzungen der Institutionen und Publikationen ein, die Prognosen zu relevanten Kennzahlen veröffentlichen. Für eine Prognose der Entwicklung der Logistik im Folgejahr (in diesem Fall für 2023) gemäß der Logik von Schwemmer/Dürrbeck/Klaus 2020 (bzw. der Urdee der „Top 100 der Logistik“ von Klaus/Müller-Steinfahrt 1996) werden diese Daten kontinuierlich in ein Modell eingepflegt. Dabei werden unterschiedliche Quellen verwendet, um einerseits die Datenbasis zu gewährleisten und andererseits unterschiedliche Szenarien berechnen zu können. Das Ergebnis ist ein rein analytisch hergeleiteter Korridor für eine Prognose der Entwicklung des Wirtschaftsbereichs Logistik basierend auf den jeweiligen Daten zu den geringsten und den höchsten Erwartungen.

Das Modell ist schematisch in Abbildung 1 dargestellt. Es wird deutlich, dass eine hohe Differenzierung

- nach **Branchenclustern** von Industrie und Handel (Land-/Forstwirtschaft, Bau, Elektrizität, Mineralöl, Chemie, Holz/Papier/Glas/Gummi/Kunststoff, Automobil und sonstige Fahrzeuge, Elektrotechnik, Wohnen und Leben, Bekleidung, Lebensmittel und alltägliche Versorgung, sonstiger Handel und Kreislaufwirtschaft, öffentlicher Sektor sowie Kleinunternehmen),³

¹ Vgl. dazu die zuletzt vorgelegte Aktualisierung in Form einer Pressemitteilung: https://www.scs.fraunhofer.de/content/dam/scs/DE/presse/Pressemitteilungen/2022/221020_Fraunhofer_IIS-SCS_Pressemitteilung_TOP-100_2022.pdf, abgerufen am 10. Februar 2023.

² Dieses Modell entspricht grundsätzlich dem Ansatz, den auch der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung der Bundesregierung verfolgt. Näheres findet sich unter <http://www.sachverstaendigenrat-wirtschaft.de/> bzw. in dessen Jahresbericht.

³ Diese Differenzierung wird in den Top-100-Studien verwendet, zuletzt in Schwemmer/Dürrbeck/Klaus 2020.

- nach **Logistiksektoren** (Lkw-Nah-, -Regional- und -Fernverkehre, Schienen-, See-, Binnenschiff-, Luftverkehre sowie Lager, Bestände und Administration),
- nach **Kostenstrukturen** (Personal, Treibstoff/Energie, Assets Transport, Assets Lager, Zinsen/Versicherungen etc. sowie Sonstiges),
- nach **Logistiksegmenten** (Kurier-, Express- und Paketdienste/KEP, allgemeine Stückgut-Netzwerke, Netzwerke für spezielle Stückgüter, allgemeiner Ladungsverkehr, Ladungsverkehr mit speziellem Equipment, Massengutlogistik, Terminaldienste, Lagerei-, Umschlags- und sonstige logistische Mehrwertleistungen, Kontraktlogistik, globale Luft- und Seefrachtlogistik sowie In-Haus-Logistik von Klein- und mittleren Unternehmen/KMU) und
- nach **insourced** und **outsourced** erfolgt.

Diese Merkmale bzw. deren relative Ausprägungen gelten als gesetzt und werden jährlich auf Veränderungen überprüft. Inputfaktoren für das Modell sind Veränderungen

- der **Mengen** nach Branchenclustern,
- der **Produktivität** nach Logistiksektoren,
- der **Faktorkosten** nach Kostenstrukturen sowie
- der **Preise** nach Logistiksektoren.

Mit den Veränderungen der Mengen und Produktivität lässt sich wie in Abbildung 1 dargestellt das reale Wachstum ermitteln. Dabei bildet die Veränderung der Mengen pro Branchencluster die Veränderung der zu bearbeitenden logistischen Objekte ab. Die Produktivität wiederum korrigiert die reine Mengenentwicklung bspw. um die Steigerung der Auslastung im Transport oder die Automatisierung im Lager. Darunter fallen ebenso Güterstruktureffekte, die bspw. durch kleinere Produkte zu weniger Kapazitätsnachfrage oder durch kleinere Sendungen zu mehr Kapazitätsnachfrage und Handling im Lager führen.

Die Veränderung der Faktorkosten und Preise kommen zusätzlich zur nominalen Prognose hinzu. Dabei werden die Faktorkosten dem Insourced-Anteil der Logistik zugeordnet, die Preise dem Outsourced-Anteil. Die Veränderung der Faktorkosten hat nur einen indirekten Einfluss auf die Preisentwicklung – die Preise können sich grundsätzlich anders als die Faktorkosten entwickeln. Das Resultat ist eine Veränderung der Marge für das Logistikdienstleistungsunternehmen. Aus diesem Grund wird die Prognose des Outsourced-Anteils nur auf Basis der Preisentwicklungen abgeleitet.

Aufgrund unterschiedlicher Einschätzungen (insbesondere in den aktuellen sehr dynamischen Zeiten) ergibt sich als Ergebnis ein Korridor für die Prognose der Entwicklung des Wirtschaftsreichs Logistik. Dieser Korridor wird in der Folge mit der zweiten Säule weiter eingegrenzt.

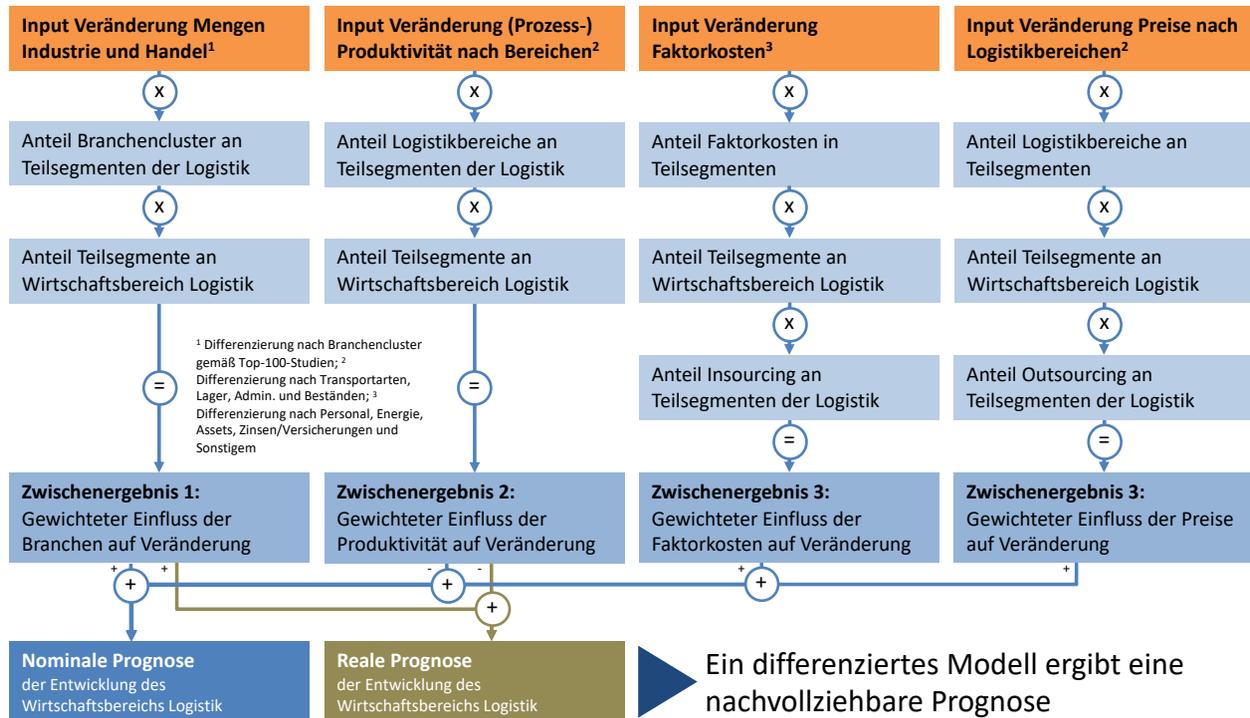


Abbildung 1: Schematische Darstellung des Modells zur Entwicklung einer analytischen Prognose

Die zweite Säule steht für die Interpretation und qualitative Bewertung der Einzelfaktoren durch ausgewiesene Expertinnen und Experten aus allen Logistikbereichen. Dies zollt der Charakteristik der Logistik Tribut und bindet die Marktteilnehmer in die schlussendliche Aussage über die Entwicklung des Wirtschaftsbereichs ein. Dafür finden jährlich zwei Gipfeltreffen statt:

- Im Zuge des Treffens im Herbst wird die Entwicklung des Folgejahres auf Basis der Ergebnisse der ersten Säule diskutiert. Dabei werden zunächst die potenziellen Veränderungen, möglichen Einflüsse und zu erwartenden Entscheidungen des kommenden Jahres auf ihren Einfluss auf die Entwicklung der Logistik hin analysiert. Mit diesen Ergebnissen werden die zu erwartenden Veränderungen der einzelnen Inputfaktoren für das Prognosemodell (siehe erste Säule) abgeleitet. Mit den auf dem Herbstgipfel entwickelten Ergebnissen wird die Prognose über die Entwicklung des Wirtschaftsbereichs Logistik für das Folgejahr generiert und mittels der identifizierten Einflussfaktoren qualitativ erläutert.
- Das Treffen im Frühjahr dient der Reflexion der im Vorjahr aufgestellten Prognose. Weiterhin wird ein Portfolio für kurz-, mittel- und langfristige Trends diskutiert und kontinuierlich aktualisiert. Dieses Portfolio dient als Startpunkt für die qualitativen Diskussionen im Herbst.

Die methodische Gestaltung der beiden Treffen wird an die aktuellen Gegebenheiten angepasst. So stand bspw. im Frühjahr 2022 der Aufbau von Szenarien³ für den weiteren Verlauf des Krieges in der Ukraine und dessen Einfluss auf die Logistik im Mittelpunkt des Treffens.

Bei den folgenden Aussagen sollte jeweils Folgendes berücksichtigt werden:

1. **Die Effekte beziehen sich auf das Jahr 2023 und nicht auf eine mittel- oder langfristige Veränderung.** Dies betrifft insbesondere Aussagen zur Digitalisierung und sich daraus entwickelnden neuen Geschäftsmodellen, deren Wirkung sich erst in den kommenden Jahren zeigen wird.

2. **Es wird der gesamte Wirtschaftsbereich Logistik betrachtet.** Dennoch können sich in einzelnen Bereichen der Logistik stark abweichende Effekte von der hier formulierten Gesamtaussage zeigen.

Im Folgenden sind die Kernergebnisse zum Verlauf des Jahres 2022 sowie zu einer ersten Einschätzung zum Jahr 2023 zusammengefasst dargestellt. Vertiefte qualitative Diskussionen zu einzelnen Schwerpunktthemen sind in den Kapiteln **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** und **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** zu finden.

Ergebnis 1: Die aktuelle Hochrechnung für das Jahr 2022 geht im Januar 2023 von einem realen Wachstum von max. +0,5 Prozent und einem nominalen Wachstum von +8,5 Prozent aus

Nach den aktuellen Berechnungen des Statistischen Bundesamtes wird in 2022 mit 1,9 Prozent Zunahme des realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) gerechnet.⁴ Insbesondere haben Nachholeffekte bei Dienstleistungen (Unterhaltungsbranche, Gastronomie und Tourismus) zu Wachstumsraten von 6 Prozent und mehr geführt. Auch der Bereich Information und Kommunikation konnte wieder deutlich zulegen. Demgegenüber nahm das Baugewerbe u. a. aufgrund der Zinsentwicklungen und der Lieferengpässe um über 2 Prozent ab. Das Verarbeitende Gewerbe konnte sich mit +0,2 Prozent nur stabil halten. Gründe sind die weiterhin gestörten Lieferketten und die stark gestiegenen Energiepreise. All diese Faktoren führen dazu, dass für die Logistik aktuell nur ein reales Wachstum von 0,5 Prozent für 2022 erwartet wird (die statistische Vermessung wird aufgrund der dafür notwendigen Detailstatistiken frühestens im Herbst 2023 veröffentlicht).

Diese Ergebnisse der BIP-Entwicklung führten auch dazu, dass die Ergebnisse der realen Entwicklung des Wirtschaftsbereichs Logistik etwas nach unten korrigiert werden mussten. So kann aus Sicht des Expertenkreises nur noch davon ausgegangen werden, dass ein leichtes reales Wachstum zu erwarten ist. Das nominale Wachstum bleibt auf dem Wert, der im Herbst kommuniziert wurde.

Ein Indiz für das geringere Wachstum ist die Entwicklung der Mautdaten, die über die Jahre 2021 und 2022 eine deutliche Abnahme zeigt. Insbesondere die fehlende Erholung zum Jahresende führte zwangsläufig zu einer Korrektur.

⁴ Vgl. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressekonferenzen/2023/bip2022/pm-bip.pdf?__blob=publicationFile, abgerufen am 25. Januar 2023.

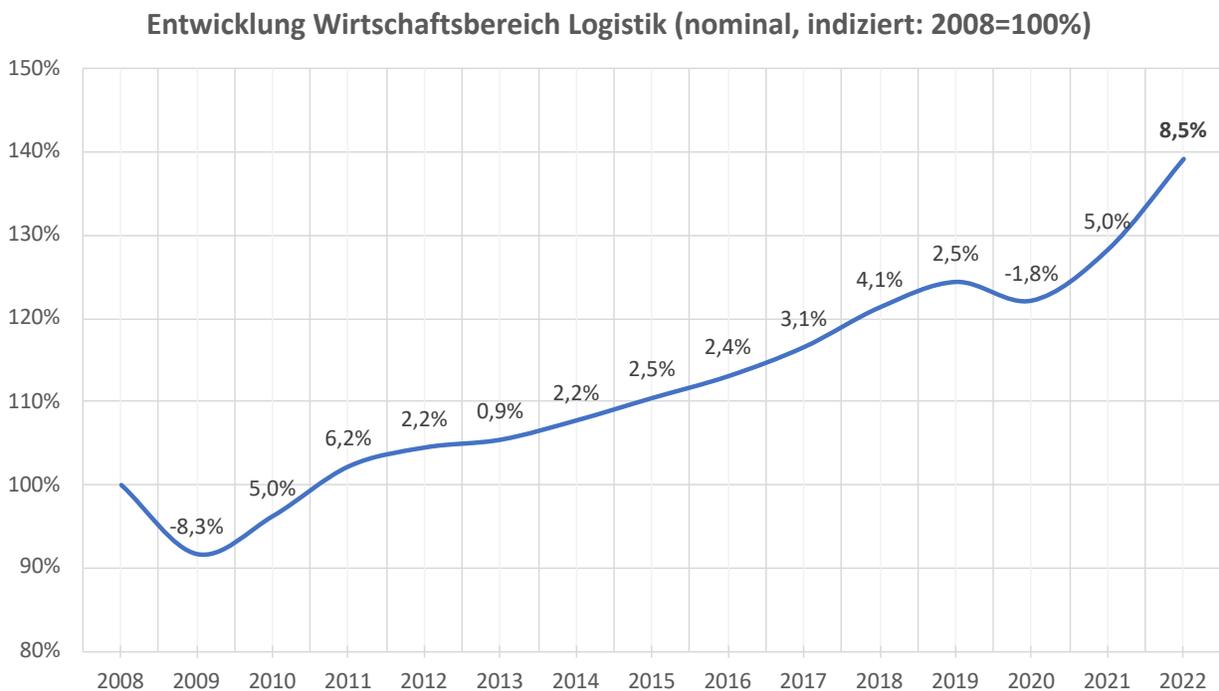


Abbildung 2: Entwicklung des Wirtschaftsbereichs Logistik und Hochrechnung für das Jahr 2022

Die aktuelle Mittelfristprognose des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG)⁵, das die Entwicklung des Transportaufkommens nach Tonnen und der Transportleistung nach Tonnenkilometern regelmäßig bewertet, zeigt für das Transportaufkommen und die Transportleistung in 2022 ebenso eine leichte Abnahme von -0,4 bzw. -0,1 Prozent.⁶ Diese Transportabnahme konnte durch die höhere Nachfrage von Lager- und Mehrwertleistungen zumindest leicht kompensiert werden.

Die Hochrechnung des Expertenkreises für die Entwicklung des Wirtschaftsbereichs Logistik in 2022 beläuft sich korrigiert auf max. +0,5 Prozent real bzw. +8,5 Prozent nominal.

Ergebnis 2: Schnelle, nachvollziehbare und logistikorientierte Entscheidungen und Maßnahmen seitens der Politik

Die politischen Entscheidungsträger nehmen in diesen Zeiten mit ihren aktuellen Herausforderungen eine besondere Rolle ein. Von ihnen wird erwartet, dass sie schnell, nachvollziehbar und auch im Sinne der betroffenen Akteure (in diesem Fall der Logistik) Entscheidungen treffen. Dabei wirkt nicht nur die Coronazeit nach und der Weg zur Klimaneutralität ist zu beschreiten, sondern auch der Krieg in der Ukraine fordert einiges ab.

Aus diesem Grund bedarf es einer besonderen Unterstützung von außen, aus der Praxis und der Wissenschaft, um die sinnvollsten Hebel in Bewegung zu setzen. Hierbei stehen neun Kernfelder heraus, die angegangen werden sollten (siehe Abbildung 3; ausführlicher in Abschnitt **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Zusammengefasst lassen sich folgende Signale senden:

⁵ Seit Januar 2023 Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM).

⁶ Vgl. BAG 2022, S. 3.

- mit schnelleren Planungs- und Genehmigungsprozessen, beschleunigter Umsetzung und „begeisterter“ Bevölkerung die Gestaltung des Logistikstandorts Deutschland vorantreiben,
- mit verlässlicher Strategie, langfristiger Planungssicherheit und transparenten Entscheidungen den Logistikstandort Deutschland nachvollziehbar gestalten,
- mit unternehmens- und insbesondere KMU-orientierten Entscheidungen, verstärkter Unterstützung systemrelevanter Unternehmen und angepasster Fachkräftegewinnung logistikorientiert agieren.

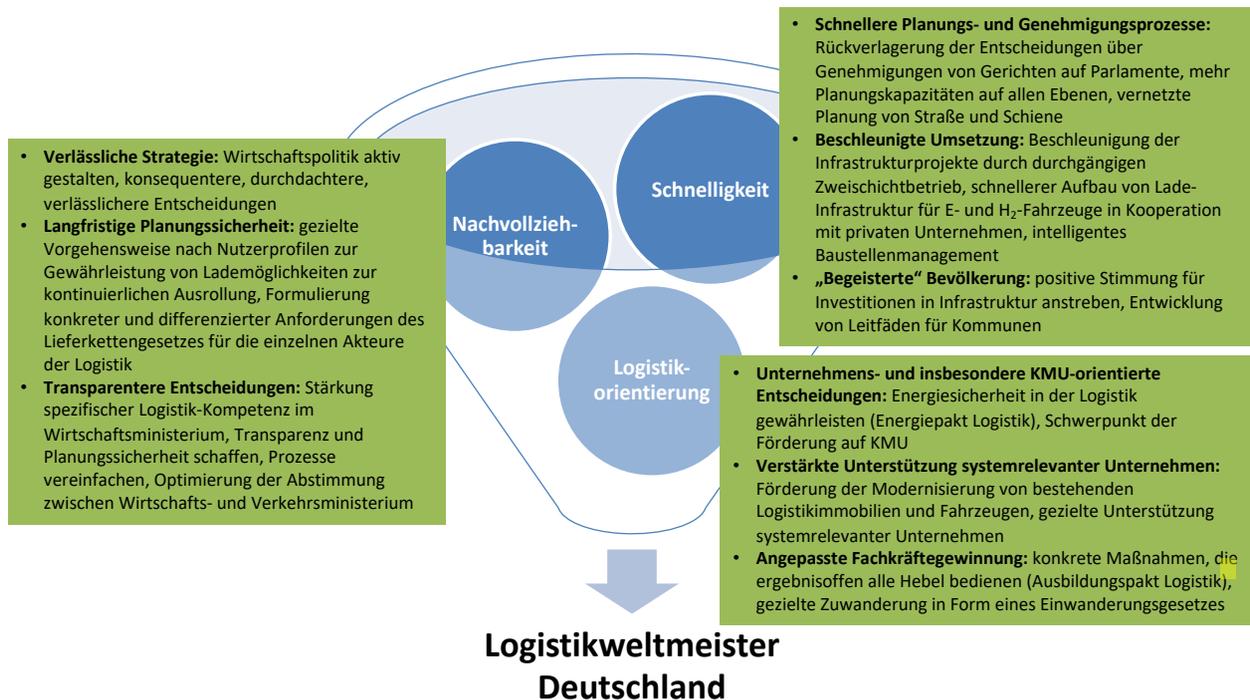


Abbildung 3: Empfehlungen an die Politik in der Zusammenfassung

Orientiert an diesen Leitsignalen können die politischen Vertreterinnen und Vertreter die Rahmenbedingungen setzen, dass Deutschland abermals zum Logistikweltmeister gekürt wird – die Chancen stehen gut, denn Deutschland belegt im Global Innovation Index 2022 in der Unterkategorie „Logistik“ den ersten Platz.⁷

Vereinfachung und gravierende Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen, die zügige Umsetzung und Transparenz bei politischen Entscheidungen zur Vorbereitung von Veränderungen sowie eine logistikorientierte Perspektive bei allen Maßnahmen sind die Empfehlungen an die Politik.

Ergebnis 3: Unternehmen spüren Nachfrageunsicherheit, Fachkräftemangel und Kostendruck

Bereits das Jahr 2020 war nicht nur im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung ein Einschnitt für Unternehmen, sondern auch aufgrund neuer Rahmenbedingungen, die sich vor allem aus Pandemievorschriften und Lieferkettenstörungen zusammengesetzt haben. Konnte im darauffolgenden Jahr bereits von einem Aufschwung – zwar mit Unsicherheit, erfreulicherweise trotzdem

⁷ Vgl. https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo_pub_2000_2022/de.pdf, S. 6, abgerufen am 26. Januar 2023.

stabil – gesprochen werden, begann das Jahr 2022 mit dem russischen Angriffskrieg und damit mit neuen Herausforderungen.

Aus diesem Grund sind die Impulse nicht spezifisch auf die aktuelle Situation hoher Energiepreise, drohender Rezession und anderer aktueller Faktoren ausgerichtet, sondern stellen allgemeine Möglichkeiten in den Vordergrund, wie in unsicheren Zeiten weiterhin erfolgreich gewirtschaftet werden kann.

Dabei haben sich neun Bereiche ergeben (siehe Abbildung 4), die sich in drei Kernaussagen zusammenfassen lassen:

- mit stärkerer Kundeneinbindung, Bündelung der Kräfte durch gewinnbringende Partnerschaften und bereitwilligerer Transparenz dem erwarteten Nachfragerückgang bei Industrie und Handel begegnen,
- mit attraktiveren Rahmenbedingungen, beschäftigtenorientierter Personalstrategie und moderner Unternehmenskultur Fachkräfte gewinnen, halten und entwickeln,
- mit Konzentration auf das Kerngeschäft durch produktivitätssteigernde Investitionen, intensivierte Flexibilisierung und gezielteres Kostenbewusstsein bei allen Beschäftigten die Kostensteigerungen in den Griff bekommen.

Diese Signale sollen den Unternehmen eine Orientierung geben, welche Ansatzpunkte es allgemein gesprochen gibt, um unsicheren und dynamischen Zeiten begegnen zu können. Eine detaillierte Diskussion findet sich in den Abschnitten **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**, **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** und **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**



Abbildung 4: Impulse für Unternehmen

Partnerschaftliche und flexible Kundenbeziehungen, eine modernisierte Unternehmenskultur und eine beschäftigtenorientierte Personalstrategie sowie der Fokus auf Investitionen zur Automatisierung und Kostensenkung sind die zentralen Erfordernisse für Unternehmen.

Ergebnis 4: Indifferente Entwicklung von Schlüsselindustrien und Konsumflaute beeinflussen die Entwicklung

Laut Statistischem Bundesamt hat das BIP in 2022 real um 1,9 Prozent zugelegt. Wie in Abschnitt 0 erläutert, liegt das reale Wachstum des Wirtschaftsbereichs mit 0,5 Prozent deutlich darunter. Die Gründe wurden dort bereits zusammengefasst. In den folgenden Abschnitten wird auf einzelne Schlüsselbranchen eingegangen.

1. Automobilindustrie

Die Produktion der Automobilindustrie (Fertigwagenhersteller und Zulieferer) bleibt deutlich unter dem Wert vor Corona. Insgesamt konnte die Logistik trotz der weniger stark wachsenden Produktion um 2 Prozent zulegen. Der Grund liegt im Absatz von hochwertigeren in Deutschland produzierten Fahrzeugen und in einer höheren Zahl an Neuzulassungen insbesondere bei alternativen Antrieben. Da die Automobilindustrie mit rund 9 Prozent einen relativ großen Anteil am gesamten Wirtschaftsbereich Logistik einnimmt, wirkt sich dieses Wachstum positiv auf die Gesamtentwicklung aus und gleicht Einbrüche an anderer Stelle aus.

2. Chemieindustrie

Einen Einbruch bei der Produktion verzeichnete die Chemieindustrie – für die Chemielogistik in Summe ein schwieriges Umfeld, das in 2022 noch ein leichtes Plus von rund 2 Prozent ergibt, welches sich aus Aufträgen der Vorjahre und durch die weiterhin positive Entwicklung in der Pharmabranche begründen lässt. Perspektivisch ist mit einer deutlichen Abnahme des Produktionsausstoßes und damit weniger Chemielogistikaktivitäten zu rechnen.⁸ Da die Chemieindustrie aufgrund der relativ weit vorgelagerten Position in der Supply Chain als Frühindikator gelten kann, ist diese Entwicklung auch ein Grund für die relativ vorsichtige Prognose der Entwicklung des Wirtschaftsbereichs Logistik im Jahr 2023.

3. Maschinenbau

Die Produktion im Maschinenbau bleibt relativ stabil. Im Detail zeigen sich einige Unterschiede in den Segmenten. So reduzierte sich der Absatz von privathaushaltsnahen Produkten aufgrund der allgemeinen Konsumflaute und der starken Verkäufe während der Coronazeit deutlich. Die Produktion von Maschinen profitierte von den gefüllten Auftragsbüchern, wenngleich rückläufige Bestellungen auf ein weniger gutes Jahr 2023 schließen lassen. Insgesamt konnte die Logistik für den Maschinenbau inkl. Metallverarbeitungsindustrie um 1 Prozent zulegen.

4. Bauwirtschaft

Auch in der Bauwirtschaft konnten die Unternehmen von gefüllten Auftragsbüchern profitieren. Die Zinserhöhungen haben bereits zu einer Reduzierung der Bauanträge geführt und Investitionen verschieben lassen. Der Großteil dieser Entwicklungen wird erst 2023 zum Tragen kommen. Zusätzlich litten die Bauunternehmen an Fachkräftemangel und Engpässen bei Baumaterialien (darunter Stahlprodukte aus der Ukraine). Dies führte dazu, dass in 2022 die logistischen Leistungen für diesen Wirtschaftsbereich um knapp 1 Prozent abnahmen.

5. Privater Konsum

⁸ Vgl. Kille/Backhaus/Reuter 2022, S. 29 sowie den dortigen Kommentar von unserem Experten Ralf Busche auf S. 56.

Während der stationäre Handel sich nach den Coronajahren erholen konnte, mussten im E-Commerce Einbußen von rund 8 Prozent Umsatz verkraftet werden. Dies wirkte sich auch auf die Gesamtentwicklung der Konsumgüterlogistik aus. Stark betroffen waren Möbel und andere Freizeitgeräte sowie Fashion, die deutlich weniger logistische Leistungen nachgefragt haben als noch in 2021. Im klassischen Konsumgüterhandel (Lebensmittel, Drogerieartikel etc.) stabilisierte sich die logistische Nachfrage auf hohem Niveau, nachdem während der Pandemiezeit insbesondere die Lebensmittellieferdienste einen Boom erlebten. Diese haben sich am Markt etabliert, wenngleich die Nachfrage naturgemäß abgenommen hat.

Folglich konnte der Wirtschaftsbereich Logistik unter Berücksichtigung von zusätzlichen Produktivitäts- bzw. Effizienzsteigerungen in 2022 real nur um rund 0,5 Prozent zulegen.

Ergebnis 5: Das Jahr 2023 bleibt unsicher

Für das Jahr 2023 wird zur Veröffentlichung dieses Berichts im März 2023 von einem nominalen Wachstum des Wirtschaftsbereichs Logistik ausgegangen, das sich unterhalb der allgemeinen Inflationsrate bewegen wird. Die Gründe liegen in den Produktivitätssteigerungen und dem Rückgang bei den Kapazitätsengpässen. So ist zu erwarten, dass der Höhepunkt bei den wartenden Containerschiffen in 2022 erreicht wurde, auch wenn wieder eine leichte Zunahme zu erkennen ist. Der Grund liegt auch in der Entwicklung im Welthandel, die eine Abschwächung erwarten lässt. Dies spiegeln die bereits zu erkennenden Preisentwicklungen wider.

Auch auf der Straße kann gegen Ende 2022 ein deutlicher Abschwung im Frachtangebot der Verlader erkannt und damit mit sinkenden Preisen gerechnet werden, sofern der Spotmarkt als Indikator von Marktentwicklungen herangezogen werden kann.

Dahingegen wird der Wirtschaftsbereich Logistik real leicht abnehmen. Die Auftragseingänge der Industrie und der Bauwirtschaft sowie die Außenhandelsentwicklungen versprechen kein Wachstum. So zeigt der Auftragseingangsindex bis auf die Elektronikindustrie mit ihrem relativ kleinen Anteil von rund 4 Prozent bei den Schlüsselbranchen nach unten, was eine geringere logistische Nachfrage nach sich ziehen wird. Das vor dem Hintergrund der großen Herausforderungen durch die gestiegenen Energiekosten und die zu erwartende Rezession real kein größerer Einbruch erwartet wird, liegt an dem Auftragsbestand der Unternehmen.

Auch wenn sich das Klima zum Jahreswechsel aufgehellt hat,⁹ versprechen die Prognosen für den Einzelhandel keine Stütze durch den privaten Konsum. Nach den Prognosen des Einzelhandelsverbandes wird real mit 3 Prozent weniger Umsatz gerechnet. Diese Prognose ist nicht mit der zu erwartenden Entwicklung der logistischen Leistungen für den Einzelhandel vergleichbar. Die Haushalte werden tendenziell auf den Preis achten und günstigere, aber nicht weniger Produkte erwerben (aus vergangenen Krisenjahren kann dies insbesondere im Lebensmitteleinzelhandel abgeleitet werden). Weiterhin soll auch E-Commerce mit seinen höheren Anforderungen an die Logistik nach einem Minusjahr in 2022 um 4 Prozent zulegen. Somit ist ein deutlich geringerer Einbruch für die Logistik zu erwarten.

Die Prognose des Expertenkreises für die Entwicklung des Wirtschaftsbereichs Logistik in 2023 liegt nominal bei um die 5 Prozent – und damit unterhalb der allgemeinen Inflationsrate. Real ist im positivsten Fall eine Stagnation zu erwarten.

⁹ Vgl. https://www.gfk.com/hubfs/website/editorial_ui_pdfs/20230124_PM_Konsumklima_Deutschland_dfin.pdf, abgerufen am 25. Januar 2023.

