



INNOVATIONSREGION  
MITTELDEUTSCHLAND

# LOGISTIK IN DER INNOVATIONSREGION

Eine Bestands- und Potenzialanalyse

Kurzfassung

## NEUE WEGE FÜR INNOVATION UND WERTSCHÖPFUNG

Strukturwandel in der Innovationsregion Mitteldeutschland

Dezember 2021

Ein Projekt der



METROPOLREGION  
MITTELDEUTSCHLAND

## 7 Landkreise und 2 Städte in 3 Bundesländern mit 2 Mio. Einwohnern



### Impulse für Innovation und Wertschöpfung im Mitteldeutschen Revier

Im Strukturwandelprojekt „Innovationsregion Mitteldeutschland“ entwickelt die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland (EMMD) gemeinsam mit den Landkreisen Altenburger Land, Anhalt-Bitterfeld, Burgenlandkreis, Leipzig, Mansfeld-Südharz, Nordsachsen und Saalekreis und den Städten Halle (Saale) und Leipzig neue Strategien und Projekte für Innovation und Wertschöpfung, um den Strukturwandel in der Region aktiv zu gestalten.

#### Bearbeitung

LUB Consulting GmbH  
Palaisplatz 4  
01097 Dresden  
0351 / 8143 - 144  
info@lub-consulting.de  
www.lub-consulting.de

LNC LogisticNetwork  
Consultants GmbH  
Georgsplatz 12  
30159 Hannover  
0511 / 3577 - 920  
info@lnc-hannover.de  
www.lnc-hannover.de

to-be-now-logistics-  
research-gmbh  
F. -W.-Raasch-Straße 22  
28865 Lilienthal  
0421 / 65841-758  
nobel@tbnlr.de  
www.tbnlr.de

*Gefördert aus Mitteln der Bundesrepublik Deutschland, des Freistaates Sachsen, des Landes Sachsen-Anhalt und des Freistaates Thüringen im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe: "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsinfrastruktur".*

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

STAATSMINISTERIUM  
FÜR WIRTSCHAFT  
ARBEIT UND VERKEHR



## 1 Veranlassung und Zielstellung

Aufgrund des bundesweit anstehenden Ausstiegs aus der Kohleverstromung befindet sich das Mitteldeutsche Revier derzeit in einem umfassenden Strukturwandelprozess. Um diesen nachhaltig zu gestalten, haben sich die betroffenen 7 Landkreise und 2 kreisfreien Städte, unterstützt durch den Bund und die berührten Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, als Innovationsregion Mitteldeutschland (IRMD) organisiert. In einem strategischen Prozess gilt es u. a., lokale und regionale Wertschöpfungspotenziale zu identifizieren, zu bewerten und in der Folge gemeinsam zu nutzen.

Unter Berücksichtigung der politischen Rahmenbedingungen sowie weiterer existierender Planungen und Konzepte der an der Projektregion beteiligten Länder und Kommunen soll die vorliegende Studie die Möglichkeiten eines ganzheitlichen, länderübergreifenden Logistikkonzepts untersuchen und Handlungsempfehlungen für dessen Umsetzung geben.

Der Logistik werden international und auch in der Technologiefeldanalyse der IRMD als dynamischem und überproportional wachsendem Markt große Chancen bescheinigt. Einschlägige existierende Studien dienen als Orientierung und Richtwert für den mitteldeutschen Markt, u.a. die Studie „Logistikwirtschaft im Freistaat Sachsen“, die 2019 im Auftrag des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr erstellt wurde.

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, ein ganzheitliches Bild der IRMD als Logistikregion zu erhalten, Wertschöpfungspotenziale mit einem Zeithorizont bis zum Jahr 2040 zu identifizieren und regionale Besonderheiten zu lokalisieren. Grundlagen hierfür bilden u. a. die IRMD-Studien „Sozioökonomische Perspektive 2040“, „Integrierte Mobilitätsstudie der IRMD“ sowie „Fachkräfteentwicklung 2025+“. Im Ergebnis der durchgeführten Untersuchungen werden Ansätze für ein innovatives und ganzheitliches Logistikkonzept für die nachhaltige Entwicklung der Logistikwirtschaft in der IRMD dargestellt.

## 2 Politische Rahmenbedingungen

Der Kohleausstieg sowie der mit ihm einhergehende Strukturwandelprozess im Mitteldeutschen Revier bilden den wesentlichen Rahmen für die zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung der IRMD bis zum Zeithorizont 2040. Mit der Zusicherung des Bundes, in den Kohlerevieren umfangreiche finanzielle Mittel bereitzustellen, werden signifikante wirtschaftliche Impulse in der Region erwartet. Dabei reicht die Bandbreite von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur über die Ansiedlung von Bundesbehörden und Forschungseinrichtungen bis hin zum Einsatz von Strukturstärkungsmitteln in bestehenden sowie neu geschaffenen Förderprogrammen. Die beteiligten Bundesländer unterstützen den Strukturwandel durch eigene finanzielle Beiträge und Förderinstrumente. Für die Akteure der Innovationsregion auf regionaler und kommunaler Ebene kommt es daher künftig darauf an, die im Zuge des Strukturwandels verfügbaren Ressourcen für die Umsetzung gemeinsamer strategischer Zielsetzungen effizient und in abgestimmter Weise einzusetzen.

Der in der IRMD primär wirksame Kohleausstieg gilt als ein wesentliches Instrument zur Erreichung der Ziele des 2015 in Paris beschlossenen Klimaschutzvertrages. Mit der Novellierung des Klimaschutzgesetzes im August 2021 hat die Bundesregierung die Klimavorgaben weiter verschärft und das Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2045 verankert. Bereits bis 2030 sollen die Emissionen um 65 Prozent gegenüber 1990 sinken, was einer Veränderung des ursprünglichen Minderungsziels um 10 Prozentpunkte entspricht. Neben der Energiewirtschaft, der verarbeitenden Industrie, dem Gebäudebereich und der Landwirtschaft zählen Verkehr und Logistik zu den maßgeblich betroffenen Sektoren bzw. Branchen.

Auf dem Weg zur Erreichung des Etappenziels 2030 wird sich u. a. die mit der Änderung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG) ab dem Jahr 2021 eingeführte und stufenweise zu erhöhende CO<sub>2</sub>-Besteuerung signifikant auf regionale, nationale und internationale Logistikketten auswirken. Langfristiges Ziel ist auch hier die **Erreichung der Klimaneutralität bei Logistikdienstleistern sowie bei deren Auftraggebern in der verladenden Wirtschaft**.

Für den Beitrag der Logistik zur Erreichung der Klimaziele bzw. Klimaneutralität ist vor allem ein grundlegender Wandel in der **Fahrzeug- und Antriebstechnologie** sowie in der **Bereitstellung postfossiler Energien** Voraussetzung. Dies wird sich im Kontext der im nachfolgenden Abschnitt beschriebenen generellen Trends der Logistik vollziehen bzw. diese verstärken.

### 3 Trends der Logistik und Auswirkungen auf die Region

Die Logistik wird durch eine Vielzahl verschiedener Entwicklungen beeinflusst, die das Potenzial besitzen, die Logistikwirtschaft in der IRMD zu prägen und nachhaltig zu verändern.

So eröffnet z.B. die **3D-Druck-Technologie** umfassende Möglichkeiten für lokalisierte und individualisierte Fertigungs- und Lieferprozesse. Der 3D-Druck bietet für Logistikdienstleister in der Innovationsregion das Potenzial, im Rahmen der Kontraktlogistik neue wertschöpfende Geschäftsmodelle zu entwickeln. Um den Investitionsbedarf in technische Ausrüstungen zu begrenzen und die Spezialisierung zu forcieren, ist die Etablierung von Unternehmensnetzwerken für additive Fertigung denkbar.

In der Logistikbranche werden **autonom bzw. automatisiert fahrende Fahrzeuge** künftig nicht nur in Lagern und Produktionshallen eingesetzt werden, sondern auch vermehrt im öffentlichen Raum. Daher ist es von hoher Bedeutung, diese Potenziale den Logistikdienstleistern näherzubringen und Pilotprojekte mit der verladenden Wirtschaft in der IRMD zu initiieren. Aufgrund der hohen Konzentration von Logistikanlagen in der Innovationsregion liegen hierfür günstige Voraussetzungen vor.

Mit steigender **Automatisierung** können Logistikprozesse flexibler und schneller durchgeführt werden. Dabei werden **Roboter** sowohl voll automatisiert als auch in Interaktion mit dem Menschen eingesetzt. Automatisierung findet bereits gegenwärtig Einzug in Logistikprozesse. Dennoch ist die Investitionsschwelle vergleichsweise hoch, insbesondere für die die IRMD prägenden KMU. Abhilfe wird hier die zunehmende

Standardisierung und Modularisierung in der Robotik mit sich bringen, welche zu einer Kostendegression führen.

Die **Digitalisierung der Geschäftsprozesse** durch Einsatz von softwaregetriebenen Technologien entlang von logistischen Wertschöpfungsketten weist eine hohe Dynamik auf. Neue Informations-, Kommunikations- und Datenverarbeitungssysteme ermöglichen die Verarbeitung großer Datenmengen sowie eine Vernetzung von Daten über die Wertschöpfungsstufen hinweg. Gleichzeitig steigen die Anforderungen an die in der IRMD ansässigen Unternehmen der Logistikwirtschaft u. a. bzgl. der IT-Kompetenz und technischer Ausstattung, insbesondere in der Kontraktlogistik (z. B. Automotive, Chemie).

Dem Trend der **Informationsgesellschaft** folgend ändert sich das Beschaffungs- bzw. Kaufverhalten der Kunden sowohl im Industrie- als auch im Privatkundensegment und hat somit wesentlichen Einfluss auf die Logistikbranche. Als Beleg dafür lässt sich z. B. das steigende Transportaufkommen im E-Commerce anführen, was entsprechend sowohl in den Städten als auch in weniger dicht besiedelten Räumen der Innovationsregion u. a. zu weiter steigenden Sendungsaufkommen in der Paketlieferung führt. Künftig sind daher innovative Lieferkonzepte, die eine Sendungsbündelung und die Kooperation mehrerer Dienstleister ermöglichen, gefragt.

Neben der Anpassung an kontinuierliche und langfristig wirksame Trends steht die Logistikwirtschaft – wie auch andere Branchen – regelmäßig vor kurzfristigen Herausforderungen. Hierzu zählen aktuell die **pandemiebedingten Auswirkungen**, die u.a. zur Dynamisierung des Onlinehandels, Lieferengpässen durch Chipmangel, Verteuerung der Seefrachten führen. Generell lässt sich in diesem Zusammenhang feststellen, dass diese aktuellen Entwicklungen auf mehrere der voranstehend beschriebenen langfristigen Trends einen überwiegend verstärkenden bzw. beschleunigenden Einfluss haben. Andererseits ist jedoch nicht auszuschließen, dass künftige nationale oder globale Ereignisse wie z. B. Krisensituationen auch zu Verzögerungen der aufgezeigten Entwicklungen führen können.

## 4 Ergebnisse der Analysen und abgeleitete Handlungsempfehlungen

Analysiert wurden die Teilmärkte der Logistikwirtschaft, branchenbezogene Logistikprofile, die Infrastruktur, die Arbeits- und Fachkräftesituation, sowie die Bereiche Digitalisierung, Forschung und Transfer.

Bei der Betrachtung der regional ansässigen Unternehmen und der **Teilmärkte der Logistik** wird deutlich, dass die Logistikdienstleister auf die vor Ort ansässigen industriellen Branchen spezialisiert sind. Die Analyse der Kennzahlen zum Logistikdienstleistungsmarkt und der Darstellung bedeutender Logistikdienstleister weist nach, dass die IRMD bereits gegenwärtig ein bedeutender Logistikstandort mit hohen logistischen Kompetenzen ist und die ansässigen Unternehmen mit ihrem Leistungsspektrum in nahezu sämtlichen Teilmärkten der Logistik anforderungs- und marktgerechte Lösungen anbieten. Die Anzahl der ansässigen Logistikdienstleistungsunternehmen in der IRMD ist dort am höchsten, wo vergleichsweise viele produzierende Unternehmen ansässig sind. Der



Großteil der Logistikdienstleister in der IRMD bietet Leistungen in mehreren Teilmärkten an, um marktfähig und anforderungsgerecht auf Bedarfe reagieren zu können. Somit ist das breite Angebot an logistischen Dienstleistungen, welches zu einem nicht unwesentlichen Teil auch von spezialisierten kleinen und mittelständischen Unternehmen erbracht wird, ein wesentlicher Standort- und Wertschöpfungsfaktor für die Region.

Deutschlandweit und international tätige Logistikdienstleister weisen in der IRMD eine hohe Präsenz auf. Von den im Jahr 2020 in den „TOP 100 der Logistik“ genannten Unternehmen haben 54 % mindestens einen Standort in der IRMD. Die **Logistikprofile** sind von den Branchen Chemie und Pharmazie, der Automobilindustrie sowie dem Groß- und Einzelhandel geprägt. Ein wesentlicher Teil der Nachfrage nach Logistikdienstleistungen aus diesen Marktsegmenten wird u. a. von den beiden in Leipzig ansässigen Automobilwerken, insgesamt fünf Chemieparcs (Bitterfeld/Wolfen, Böhlen, Schkopau, Leuna, Zeitz) sowie mehreren großen Distributionszentren des stationären Groß- und Einzelhandels und auch zunehmend des Onlinehandels – mit deutlich zunehmenden Paketsendungsmengen – generiert. Ein regionales Cluster der Holzverarbeitenden Industrie ist im Landkreis Mansfeld-Südharz vertreten. Darüber hinaus generieren Betriebe des Ernährungsgewerbes, der Metallverarbeitung, des Maschinenbaus sowie der Elektrotechnik in allen Teilen der Region Nachfrage nach logistischen Dienstleistungen.

Mit ihrer leistungsfähigen und weiter im Ausbau begriffenen **Infrastruktur** hat die Region eine wichtige überregionale Bündelungs- und Drehscheibenfunktion für nationale und internationale Transportströme. Eine herausragende Position nimmt hier der Flughafen Leipzig/Halle ein, der durch die stetig wachsenden Verkehrsmengen des DHL-Hubs der zweitgrößte Frachtflughafen in Deutschland ist und auch europaweit zu den bedeutenden Luftfrachtknoten zählt. Im Jahr 2020 wurden hier 1,4 Millionen Tonnen umgeschlagen. Die mit 35 Flugzeugen größte deutsche Luftfracht-Airline hat ihren Sitz ebenfalls am Flughafen Leipzig/Halle. Bis zum Jahr 2032 wird für den Frachtumschlag des DHL-Hubs ein Anstieg auf ca. 2,5 Mio. t prognostiziert. Dies führt zur Notwendigkeit der derzeit in der Genehmigungsphase befindlichen Erweiterungsmaßnahmen, die u.a. zusätzliche Vorfeldpositionen und Rollwege zur Erhöhung der Abfertigungskapazität vorsehen.

In unmittelbarer Nachbarschaft des Flughafens befindet sich das Güterverkehrszentrum (GVZ) Leipzig mit der aufkommenstärksten Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße in Mitteldeutschland. Weitere Anlagen arbeiten in Halle und Schkopau. Die Zugbildungsanlage in Halle zählt zu den modernsten und leistungsfähigsten Rangierbahnhöfen Europas und gewährleistet die Konsolidierung von Bahntransporten aus der Region mit Anbindung an nationale und internationale Schienengüterverkehrsrelationen. Über die Elbhäfen Aken und Torgau besteht zudem Anschluss an das europäische Wasserstraßennetz.

Auch hinsichtlich der **Beschäftigungswirkung** ist die IRMD mit ca. 100.000 Erwerbstätigen eine ausgeprägte Logistikregion. Der Anteil der Logistik an der sozialversicherungspflichtigen Gesamtbeschäftigung liegt in der IRMD deutlich über dem Bundesdurchschnitt (8,5 % zu 10,0 %) und spürbar über den Werten der drei IRMD-Bundesländer. Nach vorliegenden Prognosen wird die Logistik auch zum Zeithorizont 2040 zu den Schwerpunktbereichen der Region gehören und einen signifikanten Anteil der Nachfrage nach Arbeits-

kräften generieren. Die Anteile der Erwerbstätigen in der Logistik bleiben in den Gebietskörperschaften der IRMD konstant oder nehmen weiter zu. Durch Automatisierungs- und Digitalisierungsprozesse wird in einigen Bereichen der Bedarf an Arbeitskräften zwar zurückgehen, jedoch wird dieser Rückgang durch die generell steigende Nachfrage kompensiert. Gleichzeitig steigen durch die Digitalisierung einerseits das Qualifikationsniveau sowie andererseits die Attraktivität der Logistikberufe.

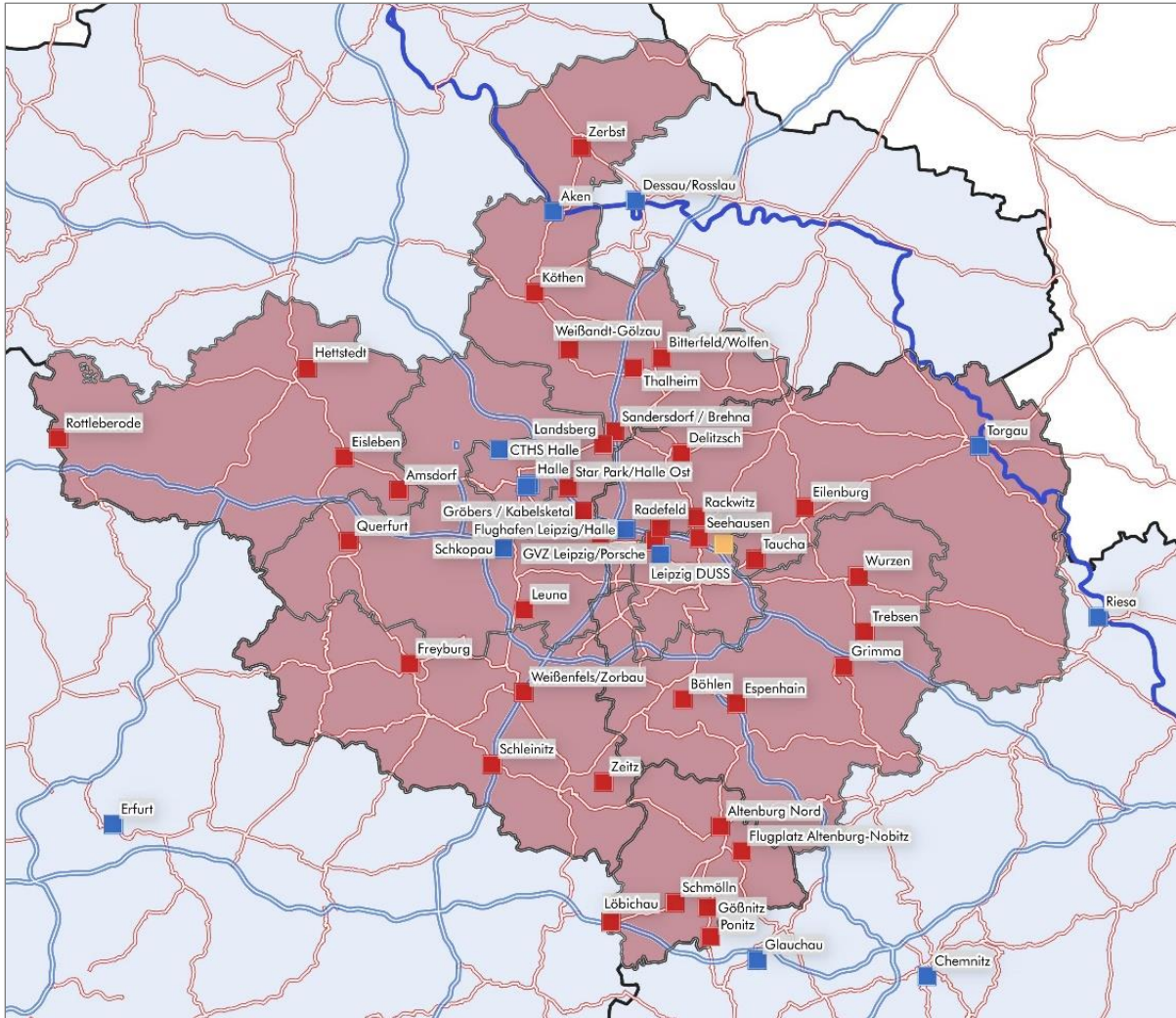
In mehreren Ausbildungszentren in der Innovationsregion Mitteldeutschland kann man **Berufe mit logistischem Profil** erlernen. Auch in der beruflichen Weiterbildung existieren sowohl in Präsenz als auch Online bzw. in Kombination beider Formate umfangreiche Angebote für Logistikberufe. Neben Weiterbildungsangeboten gibt es auch Umschulungen sowie berufs begleitende Ausbildungsmöglichkeiten. Generell ist hier sowohl für Unternehmen als auch für die Beschäftigten ein **Defizit in der Transparenz der diversen branchenspezifischen bzw. regionalen Weiterbildungsangebote** erkennbar, welches es künftig zu reduzieren gilt.

Die **Hochschul- und Forschungslandschaft** im Bereich Logistik in der IRMD besteht aus kleineren, spezialisierten Einheiten, wie z. B. Lehrstühlen, Laboren und Transferzentren, die sich insbesondere im Bereich Leipzig/Halle konzentrieren. Zwischen den Lehr- bzw. Forschungseinrichtungen findet eine regionale Vernetzung und der Transfer in die Wirtschaft statt, u. a. mit Diplom-, Master-, Promotionsarbeiten. Mit dem Netzwerk Logistik Mitteldeutschland e.V. verfügt die Innovationsregion über eine Kooperationsplattform, an der Unternehmen der regionalen Logistikwirtschaft, Hochschulen und Forschungseinrichtungen sowie kommunale Institutionen beteiligt sind. Die vorhandenen **Netzwerke in den Bereichen Logistik, IT und Automotive** haben wichtige Schnittstellenfunktion für den Austausch von Ressourcen. Sie tragen dazu bei, Einstiegshürden für Unternehmen bei der Anwendung neuer Technologien zu verringern.

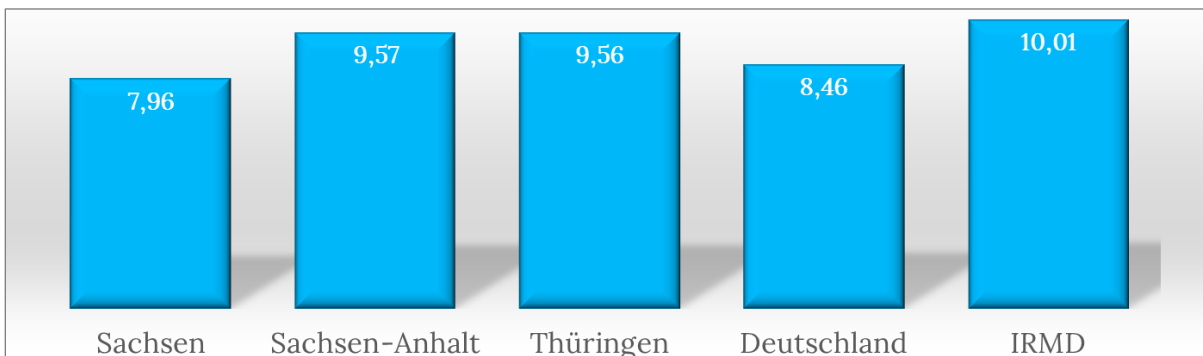
Die **Digitalisierung** spielt in der Logistikbranche eine zunehmend wichtige Rolle für die gegenwärtige und zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Digitalisierungswerkzeuge sollten dabei nicht ausschließlich der Kostenreduktion dienen, sondern ebenfalls zur Erschließung neuer Kundenpotenziale sowie zur Etablierung neuer Produkte und Geschäftsmodelle beitragen. Besonders bei den KMU besteht **Unterstützungsbedarf** im Bereich der Forschung und Entwicklung sowie beim Transfer marktreifer Innovationen in diesem Bereich. Als Strukturwandelregion ist die IRMD zudem prädestiniert für die beschleunigte Einführung von **klimaneutralen Logistikprozessen**, die von den regional ansässigen Wissenschaftseinrichtungen begleitet werden.

Derzeit gibt es für die IRMD noch keine abgestimmte Strategie bzgl. der zielgruppenspezifischen Standortwerbung sowie der **Flächenausweisung für logistikintensive Unternehmensansiedlungen**. Logistik ist – mit Ausnahme des unmittelbaren Umfelds des Flughafens Leipzig/Halle – eher als ergänzende Querschnittsfunktion und weniger als Kernbranche der regionalen Wirtschaft definiert. Gleichzeitig steigt in wesentlichen Teilen der Region aufgrund vorhandener Logistikkonzentrationen, der geografischen Lage sowie der infrastrukturellen Voraussetzungen die Nachfrage nach Ansiedlungsflächen für logistikintensive Unternehmen. Nach Einschätzung der Fraunhofer-Arbeitsgruppe SCS zählt der Raum Leipzig/Halle zu den 24 wichtigsten Logistikclustern in Deutschland. Angesichts

der dort vorherrschenden Flächenknappheit einerseits und der durch den geplanten Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen und der Flächenpotenziale in ausgewählten Standorten der Kohleindustrie andererseits besteht die Option, den räumlichen Bereich hoher Logistikintensität sowie -attraktivität auf weitere Teile der IRMD auszudehnen.



**Abbildung 1: Übersicht über die logistischen Zentren in der IRMD**



**Abbildung 2: Anteil der SVP Beschäftigung in der Logistik an der Gesamt SVP Beschäftigung je Bundesland im Jahr 2020 (direkte und indirekte Berufe)**



Im Ergebnis der durchgeführten Untersuchungen dient die Beantwortung der folgenden übergeordneten Fragestellungen als Grundlage und Leitbild für ein innovatives und ganzheitliches Logistikkonzept für die nachhaltige Entwicklung der Logistikwirtschaft in der IRMD:

► Wer sind die Akteure/Akteursgruppen im Logistikkontext in der Region?

Die Logistikwirtschaft in der IRMD ist neben einzelnen Großunternehmen geprägt durch kleine und mittlere Unternehmen (KMU), die Logistikdienstleistungen für die Industrie und den Handel in der Region sowie überregional anbieten. Darüber hinaus sind zahlreiche Unternehmen der verladenden Wirtschaft selbst gestaltend in Logistikprozessen aktiv. Eine weitere Akteursgruppe bilden Hochschulen und Forschungseinrichtungen, die sowohl mit der akademischen Ausbildung als auch mit der Beteiligung an Forschungsprojekten wichtige Impulse für Innovationen setzen. Darüber hinaus tragen mehrere Einrichtungen der beruflichen Aus- und Weiterbildung in der Region zur Fachkräftesicherung und -qualifizierung bei. Angesichts ausgeprägter Digitalisierungstendenzen in allen Bereichen werden die in der Region ansässigen IT-Systemanbieter weiter an Bedeutung gewinnen.

► Auf welche Infrastruktur und Ressourcen kann die Logistik als Wirtschaftsbereich und Technologiefeld zurückgreifen?

Die Logistik in der Innovationsregion basiert auf einem hohen Besatz an Unternehmen der Logistikwirtschaft unterschiedlicher Größe mit einem wirtschaftlich bedeutsamen Beschäftigungsanteil. Die Unternehmen nutzen die vorhandenen Infrastrukturen mit ihren Gewerbestandorten, dem Straßen- und Schienennetz sowie in Teilen dem Zugang zur Wasserstraße. Obwohl nicht zuletzt durch Investitionsvorhaben - wie der Ausbau des Flughafens Leipzig Halle sowie Straßen- und Schienenprojekte - das Verkehrsnetz in den kommenden Jahren weiter ausgebaut wird, ist bereits absehbar, dass ohne innovative Lösungen zur Verkehrssteuerung, z. B. im Bereich der Telematik und 5-G-Anwendungen, das künftige Verkehrsaufkommen nicht zu bewältigen sein wird. Zusätzlich bedingen auch die Ziele des Klimaschutzes die Einführung alternativer Antriebs- und Kraftstofflösungen, eine stärkere Vernetzung der Verkehrsträger und die Verlagerungen von Straßentransporten auf Schiene und Wasserstraße. Darüber hinaus besteht für die „letzte Meile“ für Lieferverkehre für Geschäfts- und Privatkunden sowohl in Städten als auch im ländlichen Raum Bedarf für nachhaltige und konfliktarme Lösungen.

► Wie kann der Austausch der Ressourcen verbessert werden?

Angesichts der zunehmenden Dynamik in der Ausprägung der Trends der Logistik mit Schwerpunkt auf der angestrebten Klimaneutralität gilt es künftig, die in der Entwicklung befindlichen oder noch geplanten Prozesse auf allen Ebenen zu beschleunigen. Dies muss unter Berücksichtigung der Unternehmensstruktur der Logistikwirtschaft erfolgen. Während große Unternehmen in der Lage sind, Innovationen selbst zu initiieren bzw. voranzutreiben, wird bei den KMU in der Innovationsregion Unterstützungsbedarf im Bereich

der Forschung und Entwicklung sowie beim Transfer marktreifer Innovationen erforderlich sein. Die bestehenden Transferinstitutionen sind daher in ihrer Wirkung weiterzuentwickeln (z. B. durch mobile Lösungen und Road Shows) sowie nachhaltig im Bestand zu sichern. Eine wichtige Schnittstellenfunktion für den Austausch von Ressourcen bilden die in der Region tätigen Netzwerke in den Bereichen Logistik, IT und Automotive. Diese können maßgeblich dazu beitragen, die Einstiegshürden für Unternehmen in Transferaktivitäten zu verringern.

► Wie kann die Wissenschaft zur Optimierung von Logistikprozessen in der Region beitragen?

Die im Bereich der Logistik tätigen wissenschaftlichen Einrichtungen leisten einerseits durch die Forschungszusammenarbeit mit in der Region ansässigen Unternehmen einen kontinuierlichen Beitrag zur Optimierung von Logistikprozessen. Gleiches gilt für die Kooperation im Bereich von Master- und Promotionsarbeiten zu ausgewählten Themen der Logistik. Die Etablierung von Demonstrationsvorhaben und Technologietestfeldern (z. B. 5G, Automatisiertes Fahren) trägt dazu bei, die Sichtbarkeit von Technologie- und Prozessinnovationen in der Logistikwirtschaft zu erhöhen und die Bereitschaft der Unternehmen zur Nutzung innovativer Lösungen zu stimulieren. Der bereits beschrittene Weg der Zusammenarbeit von Forschungseinrichtungen, Gebietskörperschaften und Industrieanwendern zur Etablierung komplexer Testfelder sollte verstetigt und um weitere Anwendungen in der IRMD ergänzt werden.

Als Strukturwandelregion ist die IRMD prädestiniert für die beschleunigte Einführung von klimaneutralen Logistikprozessen, die von den regional ansässigen Wissenschaftseinrichtungen begleitet werden sollten.

► Welche Rahmenbedingungen sollte die Politik schaffen?

Die Logistik sollte von der Politik entsprechend ihrer wirtschaftlichen Bedeutung und Beschäftigungswirkung konsequent als Kernbranche der Innovationsregion wahrgenommen werden. Dies reicht von der hinreichenden Berücksichtigung der Nachfrage nach Ansiedlungs- und Erweiterungsflächen (inkl. Umnutzung von Bestandsimmobilien und Brachflächen) über die leistungsfähige Verkehrsanbindung von Logistikstandorten mit regelmäßiger Prüfung des Zugangs zur Schiene bis hin zur Vereinfachung und weitgehenden Digitalisierung von Genehmigungsprozessen. Wesentlich ist ebenfalls die Bereitstellung von Förderinstrumenten sowohl für konventionelle Erweiterungsmaßnahmen mit Beschäftigungswirkung als auch für den Transfer von Innovationen bis hin zur industriellen Forschung von Unternehmen.

Bei der zügigen Umsetzung sowie nachhaltigen Finanzierung der Maßnahmen des Strukturwandels auf Bundes- und Landesebene kommt der Politik eine Schlüsselrolle zur Sicherstellung der Planbarkeit der Rahmenbedingungen für Logistikdienstleister und verladende Wirtschaft zu. Vor dem Hintergrund der angestrebten Klimaneutralität der Wirtschaftsprozesse sollten die Ressourcen des Strukturwandels zur erfolgreichen Positionierung der Unternehmen der Logistikwirtschaft in diesem Bereich genutzt werden. Dies kann sowohl durch gezielte Unterstützung einzelner Betriebe, über die Förderung von

Unternehmensverbänden bis hin zu ganzheitlichen lokalen Pilotlösungen zur Erhöhung der Energieeffizienz z. B. in Gewerbegebieten (wie etwa Energieerzeugung, Gebäude, Produktion, Transport, Mitarbeitermobilität) erfolgen.

Bislang fehlende Förderstrukturen für die unmittelbare finanzielle Unterstützung von Unternehmen sollten ergänzt werden, u.a. um direkte Anreize zur Ansiedlung im Vergleich zu anderen Regionen zu schaffen.

▶ Welche Best-Practice-Beispiele lassen sich in der Region implementieren?

Die Innovationsregion bietet mit ihrer verkehrsgeografischen Lage, ihrer Branchenstruktur, der hohen Dichte von Logistikstandorten, dem wissenschaftlichen Umfeld und den Transfereinrichtungen günstige Voraussetzungen zur Implementierung und Weiterentwicklung von bereits in anderen Regionen (u.a. Berlin, Bremen, München) pilotierten innovativen Lösungen im Logistiksektor. Hierzu zählen Lieferkonzepte für den Wirtschaftsverkehr im urbanen sowie im ländlichen Raum (z. B. Mikrodepots, anbieterneutrale Paketstationen, Kooperative (White-Label-)Auslieferung auf der letzten Meile), Anwendungen für automatisiertes Fahren im Straßengütertransport in definierten Zonen (z. B. Gewerbe- und Chemieparcs) sowie digitale Geschäftsmodelle zur kooperativen Erstellung komplexer Logistik- und Wertschöpfungsketten (z. B. 3-D-Druck). Darüber hinaus bieten sich durch die Anbindung der Innovationsregion an das Digitale Testfeld Schiene Möglichkeiten zur regionalen Anwendung vorhandener bzw. in der Entwicklung befindlicher digitaler Lösungen für einen wettbewerbsfähigen Schienengütertransport (z. B. digitale automatische Kupplung, automatisierter Umschlag, automatisierte Zugbedienung im Nahbereich der ZBA Halle, Erhöhung der Trassenkapazität für Neuverkehre).

▶ Wie könnte ein innovatives, ganzheitliches Logistikkonzept für die Region aussehen?

Auf der Grundlage der durchgeführten Recherchen, Analysen und Expertengespräche wurden Handlungsempfehlungen für ein innovatives, ganzheitliches Logistikkonzept in der Innovationsregion abgeleitet. Für das Logistikkonzept wurden vier Handlungsfelder identifiziert:

- ▶ Infrastruktur
- ▶ Logistikflächen
- ▶ Fachkräfte, Ausbildung und Qualifizierung
- ▶ Digitalisierung, Forschung und Transfer

In den Handlungsfeldern wurden insgesamt 23 Maßnahmen zur Umsetzung des Logistikkonzepts vorgeschlagen. Hiervon schätzen die Gutachter die folgenden fünf Maßnahmen als diejenigen ein, die mit der größtmöglichen Wirkung die Positionierung der IRMD als Logistikregion nachhaltig unterstützen:

#### Handlungsfeld „Infrastruktur“

- ▶ Unterstützung bzw. Etablierung von Maßnahmen zur effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, u. a. durch Telematikanwendungen in der Verkehrssteuerung und durch Digitalisierung (z. B. Lkw-Leitsysteme und Zugang zum Schienengüterverkehr)

#### Handlungsfeld „Logistikflächen“

- ▶ Erarbeitung und Abstimmung von Standards für logistikintensive Unternehmensansiedlungen in Abhängigkeit von der lokalen bzw. regionalen Flächennachfrage (z. B. Arbeitsplatzdichte, Gebäudestandards)
- ▶ Regelmäßige Abstimmung mit Vertretern der Logistikimmobilienwirtschaft, Etablierung der IRMD als Pilotregion für innovative („grüne“, „intelligente“) Logistikanlagen

#### Handlungsfeld „Fachkräfte, Ausbildung und Qualifizierung“

- ▶ Gezielte Ansprache von Fachkräften und Werbung für Berufsbilder der Logistik im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit bzw. des Standortmarketings der Gebietskörperschaften der IRMD (gemeinsam mit Unternehmen, Netzwerken, IHKn)

#### Handlungsfeld „Digitalisierung, Forschung und Transfer“

- ▶ Initiierung und Etablierung innovativer Lieferkonzepte für den urbanen und ländlichen Raum (z.B. Mikro-Hubs, Ladezonen, anbieterneutrale Paketstationen, Kombination mit ÖPNV)

Alle Handlungsempfehlungen sind als kontinuierliche Aufgabe angelegt, d. h. mit einem möglichst zeitnahen Beginn und einer Laufzeit bzw. Wirkung bis zum Zeithorizont 2040 bzw. ggf. darüber hinaus.



## **Kontakt**

Metropolregion Mitteldeutschland Management GmbH  
Schillerstraße 5  
04109 Leipzig

0341 / 600 16 – 23  
schroeck@mitteldeutschland.com

[www.mitteldeutschland.com](http://www.mitteldeutschland.com)  
[www.innovationsregion-mitteldeutschland.com](http://www.innovationsregion-mitteldeutschland.com)

Ein Projekt der



**METROPOLREGION  
MITTELDEUTSCHLAND**