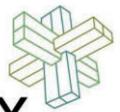




DStGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund



logix INITIATIVE
LOGISTIKIMMOBILIEN



LOGISTIK IN DER KOMMUNE

INHALT

VORWORT Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB) – Dr. Gerd Landsberg	3
VORWORT Initiative Logistikkimmobilien (Logix) – Dr. Malte-Maria Münchow	4
1 ZUSAMMENFASSUNG	5
2 METHODISCHE BESCHREIBUNG	7
3 ERGEBNISSE DER UNTERSUCHUNG „ANSIEDLUNG VON LOGISTIKIMMOBILIEN“	9
3.1 Wie Kommunen Logistik allgemein wahrnehmen	10
3.2 Wie die Ansiedlung von Logistikkimmobilien durch Kommunen bewertet werden	11
3.3 Welche Faktoren den Entscheidungsprozess beeinflussen	14
3.4 Was aus Sicht der Kommunen bei einer Ansiedlung von Logistikkimmobilien berücksichtigt werden sollte	18
3.5 Wie Trends mit Blick auf die Ansiedlung von Logistikkimmobilien durch die Kommunen bewertet werden	20
4 QUINTESSENZ Was beim Prozess der Ansiedlung von Logistikkimmobilien mit Blick auf die Bevölkerung berücksichtigt werden sollte	24
5 FAZIT & AUSBLICK	29

IMPRESSUM

Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB)

Marienstrasse 6

12207 Berlin

Tel.: +49 30 773 07-0 | Fax: +49 30-773 07-200

E-Mail: dstgb@dstgb.de

www.dstgb.de

Initiative Logistikkimmobilien Logix GmbH

Schnepenhäuser Straße 51

64331 Weiterstadt

kontakt@logix-award.de

www.logix-award.de

Herausgeber & Kontakt: Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB)

Marienstraße 6 · 12207 Berlin · Telefon +49 (0)30 773 07-0 | andrea.schermann@dstgb.de · www.dstgb.de

Autoren:

Prof. Dr. Christian Kille, Hochschule für Angewandte Wissenschaften Würzburg-Schweinfurt

Alexander Handschuh (DStGB)

Andrea Schermann (DStGB)

Die Inhalte unserer Seiten wurden mit größter Sorgfalt erstellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte in den Darstellungen der einzelnen Kommunen können wir jedoch keine Gewähr übernehmen. Außerdem übernehmen wir trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle keine Haftung für die Inhalte externer Links. Für den Inhalt der verlinkten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich.



VORWORT DEUTSCHER STÄDTE- UND GEMEINDEBUND

Die Versorgung von Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmen und Kommunen mit Gütern und Waren ist in der heutigen, eng vernetzten Welt von besonderer Bedeutung. Die Logistik spielt als drittgrößter Wirtschaftsbereich Deutschlands hierbei eine entscheidende Rolle. Gerade für die Kommunen ist es relevant, dass eine Versorgung vor Ort gewährleistet ist. In der Corona-Pandemie wurde dies vor allem bei der Knappheit von medizinischen Produkten so sichtbar wie selten zuvor.

Gerade wenn es um Ansiedlungsprojekte geht, haben Logistikvorhaben vielfach andere Anforderungen als andere Wirtschaftszweige. Jedoch ist gerade die Bandbreite an Projekten und Möglichkeiten, die mit Logistikansiedlungen möglich werden, vielfach noch gar nicht im vollen Maß auf kommunaler Ebene präsent. Zahlreiche Ansiedlungsvorhaben bieten Arbeitsplätze für hochqualifizierte Fachkräfte bis hin zu ungelerten Hilfskräften. Die Logistik ist bereits in vielen Kommunen ein attraktiver und zukunftssicherer Arbeitgeber.

Durch die nachfolgend dargestellte gemeinsame Studie des Deutschen Städte- und Gemeindebundes und der Initiative Logistikimmobilien (Logix) soll der kommunale Blick auf die Logistik illustriert werden. Die Rückmeldung der Kommunen, dass die Unternehmen häufig unzureichende Planungsunterlagen bereitstellen, muss ernst genommen werden. Um eine Ansiedlung in einer Kommune möglichst erfolgreich zu ermöglichen, ist es von zentraler Bedeutung, dass das vorgelegte Material auch ausreicht, um den Entscheidungsträger*innen vor Ort eine fundierte Bewertung zu ermöglichen. Beide Partner brauchen bei Ansiedlungsvorhaben Transparenz und Augenhöhe.

Gerade in konkreten Ansiedlungsprozessen ist es wichtig, dass Logistikansiedler ihre Versprechen den Kommunen gegenüber halten, schon im Vorhinein gute Konzepte vor allem für mögliche Herausforderungen vorschlagen und diese gemeinsam mit der Kommune weiterentwickeln. Eine Herausforderung ist bei Logistikansiedlungen immer wieder die Problematik des LKW-Verkehrs. Aber auch in diesem Punkt ist es möglich, adäquate Lösungen zu finden. Dies zeigen einige Beispiele aus gelungenen Logistikansiedlungen.

Das vielleicht wichtigste Ergebnis der vorliegenden Befragung ist, dass die Kommunen die Bedeutung der Logistik für die Gesellschaft und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger erkannt haben. Logistik ist systemrelevant – nicht nur in Pandemiezeiten. Wichtig erscheint allerdings, dass beide Partner aufeinander zugehen und sich bemühen, gemeinsam bestmögliche Lösungen zu erarbeiten. Dies ist im Interesse der Kommunen, der Unternehmen und der Bürgerinnen und Bürger vor Ort.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G. Landsberg'.

Dr. Gerd Landsberg

Hauptgeschäftsführer Deutscher Städte- und Gemeindebund



VORWORT INITIATIVE LOGISTIKIMMOBILIEN (LOGIX)

Logistikimmobilien in Form von Lager-, Umschlags- oder Distributionszentren sind elementare Voraussetzung einer funktionierenden Wirtschaft. Trotz ihrer zentralen Rolle bei der Versorgung von Bevölkerung, Produktion und Handel bestehen nach wie vor Vorbehalte gegen Ansiedlungsvorhaben aus dem Logistikbereich, die ihren Leistungen als zentraler Dreh- und Angelpunkt von Waren- und Lieferketten nicht Rechnung tragen.

Mit ihren Publikationen zu Logistikimmobilien greift die Logix Initiative wichtige Fragen und Entwicklungen auf, die die Bewertung und Diskussion rund um Logistiksiedlungsvorhaben objektivieren sollen. Dabei ist die vorliegende Studie über das gemeinsam mit dem Deutschen Städte- und Gemeindebund (DStGB) durchgeführte Umfrageprojekt „Logistik in Kommunen“ ein wichtiger Meilenstein für die Logix Aktivitäten. Denn mit ihr vereint Logix zwei seiner Haupthandlungsfelder, die Dialog- und die Forschungsarbeit, die gemeinsam zu mehr Akzeptanz und Wertschätzung gegenüber Logistikimmobilien in der öffentlichen Wahrnehmung beitragen sollen.

So bestand das Ziel der Umfrage darin, das Meinungsbild der Kommunen über Logistik und Ansiedlungsvorhaben aus dem Logistikbereich zu erfassen und zu evaluieren. Das Verständnis der notwendigerweise vielseitigen und komplexen Perspektiven unterschiedlicher Interessenvertreter ist einer der zentralen Erfolgsfaktoren für die gelungene Umsetzung von Ansiedlungsvorhaben und der Schaffung eines nachhaltigen Vertrauensverhältnisses. Dabei kommt gerade der kommunalen Sichtweise und dem Nachvollziehen der Anliegen von Gemeindevertretern und Bevölkerung eine Schlüsselrolle zu. Die Abfrage sowie die wissenschaftliche Aufbereitung der kommunalen Sicht auf Logistiksiedlungen ist deshalb von besonderem Wert für Wirtschaftsvertreter wie Projektentwickler, Investoren und Nutzer, aber auch für die Kommunen selbst, deren Anliegen die berechtigte Aufmerksamkeit und das angemessene Gehör erhalten.

Dabei bieten die gegenwärtigen Erfahrungen mit der Corona-Pandemie aber auch für die kommunale Seite eine wertvolle Möglichkeit, die Sichtweise auf den Wirtschaftsbereich Logistik und Logistikimmobilien zu hinterfragen und gegebenenfalls einer Neuinterpretation zu unterziehen. Immerhin hat die Corona-Krise wie kaum ein anderes Ereignis zuvor die systemrelevante Funktion der Logistik für die öffentliche Versorgung deutlich gemacht. Denn im Rahmen der Lehren aus der Pandemie steigen die Rufe nach der Schaffung regionaler Pufferzonen und zusätzlicher Bevorratungsmöglichkeiten.

Wir sind deshalb davon überzeugt, dass die hier zusammengetragenen Ergebnisse zur kommunalen Sicht auf Logistik und Logistiksiedlungen für alle Interessierten von hohem Nutzen sind. Dabei gilt unser ausdrücklicher Dank den Studienautorinnen und -autoren sowie dem DStGB für die erneut fruchtbare und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Wir wünschen allen Leserinnen und Lesern eine interessante und aufschlussreiche Lektüre!

Herzlichst, Ihr Dr. Malte-Maria Münchow
Sprecher der Initiative Logistikimmobilien (Logix),
Leiter An- und Verkauf Spezialimmobilien, Deko Immobilien Investment GmbH



1 ZUSAMMENFASSUNG

1 ZUSAMMENFASSUNG

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund und die Initiative Logistikimmobilien (Logix) haben im Sommer 2020 eine Umfrage unter Kommunalvertreterinnen und -vertretern zu Logistikimmobilien und deren Ansiedlung durchgeführt. Ziel der Umfrage war es, von den Kommunen ein Meinungsbild in Bezug auf Ansiedlungsvorhaben und das Thema Logistik allgemein zu erhalten.

Prinzipiell ist festzuhalten, dass die Kommunen Logistik aufgeschlossen gegenüberstehen. Die Corona-Pandemie hat die Bedeutung dieses Wirtschaftsbereichs noch einmal hervorgehoben und seine Systemrelevanz deutlich gemacht.

Wenn es um die Ansiedlung eines Logistikvorhabens geht, ist für eine Kommune vor allem ein Verkehrskonzept von hoher Relevanz. Nicht zu vernachlässigen ist zudem die steigende Bedeutung der Nachhaltigkeit sowie eine frühzeitige und umfangreiche Einbindung der Bevölkerung vor Ort.

Den größten Einfluss auf ein Ansiedlungsprojekt haben, nach Rückmeldung der Kommunen, die kommunalen Entscheidungsträger sowie die Nutzer der Immobilie. Dies stellt Entwickler zum Teil vor Herausforderungen, da je nach Logistikprojekt der schlussendliche Nutzer der Immobilie nicht von Beginn an feststeht. Hier ist es sehr wichtig, im Ansiedlungsprozess mit der Kommune transparent zu agieren und diese logistikspezifischen Besonderheiten zu vermitteln. Zudem scheinen die im Ansiedlungsprozess bereitgestellten Unterlagen vielen Kommunen nicht zu einer ausreichenden Bewertung zu genügen. Hier ist eine gute und auf die Kommunen angepasste Kommunikation notwendig, um den Ablauf eines Ansiedlungsverfahrens zu beschleunigen.

Eine Vielzahl der Kommunen schätzt ihren Standort für die Logistik als attraktiv bis sehr attraktiv ein. Bei einer näheren Analyse der Daten zeigte sich jedoch, dass die Selbsteinschätzung der Kommunen sich nicht unbedingt mit den aus Sicht der Logistik attraktiven Standorten deckt. Dies weist darauf hin, dass noch einmal deutlicher kommuniziert werden muss, welche Ansprüche und Kriterien an einen Logistikstandort gestellt werden und wie eine Kommune dazu beitragen kann, ihre Standortattraktivität zu erhöhen.

In der vorliegenden Befragung wurden auch kommunale Einschätzungen allgemeiner wirtschaftlicher Trends,

Entwicklungen im Bereich der Nachhaltigkeit sowie Veränderungen durch den E-Commerce erhoben.

Die Corona-Pandemie schlägt sich besonders in der Einschätzung der allgemeinen wirtschaftlichen Trends nieder. Die meisten Kommunen gehen nicht davon aus, dass sie ohne Probleme durch eine wirtschaftliche Krise kommen werden. Gleichzeitig wird die Rolle der Logistik als wichtiger Arbeitgeber zunehmend erkannt und deren Potenzial, mehr Wertschöpfung vor Ort zu generieren, wahrgenommen.

Nachhaltigkeit ist in Städten und Gemeinden ein wichtiges Thema, das auch für Bauprojekte und deren Bewertung ausschlaggebend sein kann. Perspektivisch wird die Relevanz dieses Kriteriums weiter steigen.

Der E-Commerce wird von den befragten Kommunen weiterhin eher kritisch gesehen. Gerade die angenommenen negativen Auswirkungen auf die Innenstädte sind in vielen Rathäusern präsent. Hier setzen die Kommunalvertreter*innen alles daran, ihre Stadtzentren weiter attraktiv für die Bürger*innen zu gestalten und so konkurrenzfähig zu bleiben.

Das Bild gegenüber der Logistik ist in den Kommunen keineswegs negativ und die Potenziale dieses Wirtschaftsbereichs werden auf kommunaler Ebene immer präsenter. Wenn allerdings in Ansiedlungsprojekten Zusagen von Logistikern nicht gehalten werden, leidet das Image des gesamten Wirtschaftsbereichs. Logistikprojekte können immer mit dem Argument, ein vielseitiger Arbeitgeber zu sein, punkten und zudem durch Nachhaltigkeits- und Sozialkonzepte in Städten und Gemeinden positive Resonanz erzielen. Vorurteile und Skepsis gegenüber der Logistik können aber weiterhin nur durch gute Referenzprojekte abgebaut werden. Diese können dabei helfen, das Potenzial von Logistik für Kommunen klar erkennbar zu machen. •



2 METHODISCHE BESCHREIBUNG

2 METHODISCHE BESCHREIBUNG

Die gemeinsame Umfrage von der Initiative Logistikimmobilien (Logix) und dem Deutschen Städte- und Gemeindebund (DStGB) hatte das Ziel, das Meinungsbild einer Logistiksiedlung bei den Kommunen zu erfassen. Welches Bild haben die Kommunen von der Logistik? Wie präsentiert sich die Logistik aus der Sicht der Kommunen? Und wo liegen die größten Knackpunkte bei der Ansiedlung von Logistikimmobilien? Zur Aufklärung dieser Fragen bzw. zum Erreichen dieser Zielsetzung wurden die 11.000 im DStGB organisierten Kommunen gebeten, an einer Online-Umfrage teilzunehmen. Adressaten waren primär Personen mit Leitungsfunktionen in den Kommunen wie Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, Dezernentinnen und Dezernenten, Beigeordnete, Fachbereichsleiterinnen und -leiter sowie Amtsleiterinnen und -leiter aus der Kommunalverwaltung.

Im Zeitraum vom 15. Juni 2020 bis zum 1. September 2020 haben insgesamt 175 Kommunen geantwortet. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 1,6%. Der Großteil der Rückmeldungen kommt aus Kommunen mit 10.000 bis 100.000 (63,4%) sowie unter 10.000 Einwohnern (32,1%). Großstädte mit 100.000 Einwohnern sind entsprechend ihres Anteils an allen Kommunen mit 4,5% in der Umfrage repräsentiert (siehe Abbildung 1).

Auch wenn die Verteilung der Rückläufe relativ gesehen die Größenverteilung der Kommunen in etwa widerspiegelt, zeigt sich eine deutliche Abweichung hinsichtlich der

geografischen Verteilung. Aus dieser Perspektive ergibt sich keine Repräsentativität. So können die Ergebnisse zwar als ein Meinungsbild bewertet werden, aus dem Rückschlüsse gezogen werden können. Jedoch kann davon ausgegangen werden, dass tendenziell die Kommunen bei der Befragung teilgenommen haben, die dem Thema Logistik zumindest offen gegenüberstehen. Nichtsdestotrotz ergeben die Ergebnisse konkrete Handlungsempfehlungen, die als Mindestanforderungen für eine erfolgreiche Überzeugung über die Bedeutung des Bereichs der Logistik für Kommunen und die dort lebenden Bevölkerung angesehen werden können.

Parallel wurde durch Logix eine ähnliche Umfrage unter Logistikunternehmen, Maklern, Projektentwicklern und Investoren angestoßen. An dieser Umfrage haben im gleichen Zeitraum insgesamt 83 Akteure teilgenommen. Die Mehrzahl (rund 40%) waren Projektentwickler, gefolgt von Maklern und Beratern (ca. 20%) sowie Investoren und Finanzierern (ca. 17%). Die Ergebnisse werden an gegebener Stelle mit abgebildet und als Vergleich herangezogen.

Der Fokus dieser Studie liegt auf den Kommunen und wie sie die Logistik allgemein und die Ansiedlung von Logistikimmobilien im Speziellen bewerten bzw. welche Erfahrungen sie mit Logistiksiedlungen gemacht haben. Die Ergebnisse unter den Logistikimmobilienunternehmen werden hierzu bei Bedarf hinzugezogen. •

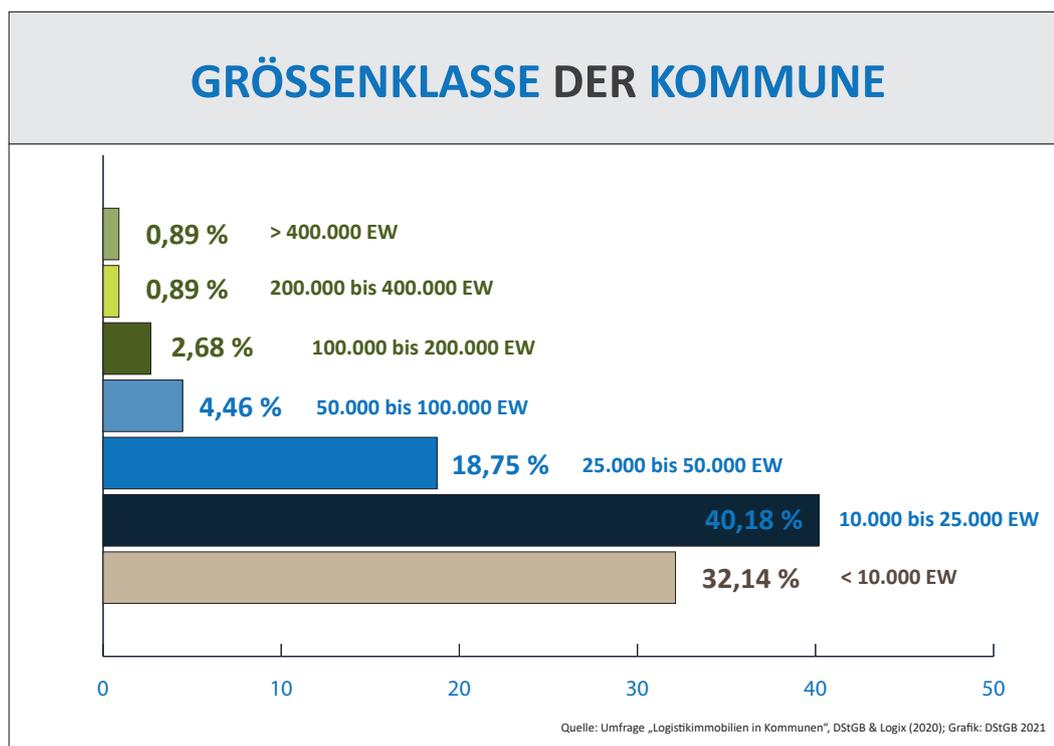


Abbildung 1: Rücklauf nach Größenklassen (N=112)



3 ERGEBNISSE DER UNTERSUCHUNG „ANSIEDLUNG VON LOGISTIKIMMOBILIEN“

3 ERGEBNISSE DER UNTERSUCHUNG „ANSIEDLUNG VON LOGISTIKIMMOBILIEN“

3.1 WIE KOMMUNEN LOGISTIK ALLGEMEIN WAHRNEHMEN

Der Wirtschaftsbereich Logistik und dessen Relevanz nicht nur für Unternehmen und Konsumenten insgesamt, sondern auch für Kommunen wird oft in den Medien vernachlässigt oder zumindest nicht ausreichend gewürdigt. In der vorliegenden Studie wurde daher erhoben, wie die Kommunen zu Logistik und zu Logistikansiedlungen stehen, um das Meinungsbild realitätsgemäß darzustellen, aber auch Handlungsempfehlungen zur Veränderung dieses Meinungsbildes zu generieren. Den Startpunkt bildet eine Bewertung von sieben Wirtschaftszweigen (Automobil, Chemie, Elektronik & IT, Handel, Lebensmittel, Logistik, Maschinenbau), welche die Schlüsselbranchen und auch die hauptsächlichen Ansiedler umfassen. Hierbei sollte angegeben werden, mit welchen Begriffen diese hauptsächlich assoziiert werden. Zur Auswahl standen

- ♦ Marketingorientiert
- ♦ Innovativ
- ♦ Wachsend
- ♦ Mittelständisch
- ♦ Zuverlässig

- ♦ Anpassungsfähig
- ♦ Konservativ
- ♦ Nachhaltig
- ♦ Krisensicher

Unabhängig vom Wirtschaftszweig wird die deutsche Wirtschaft trotz der Corona-Krise relativ positiv gesehen. Die meist genannten Attribute bei den sieben zu bewertenden Wirtschaftszweigen waren „Innovativ“ (317), „Marketingorientiert“ (313) und „Wachsend“ (301). Dieses Urteil unterstreicht ein gewisses Vertrauen in den aktuellen Status deutscher Unternehmen, da sie in innovativen und wachsenden Wirtschaftszweigen agieren – und dies auch vermitteln können. Jedoch zeigt sich ebenso, dass die Unternehmen auf die Zukunft offensichtlich weniger gut vorbereitet sind. So sind sie weder „Anpassungsfähig“ (265), noch „Krisensicher“ (227) und damit wenig auf die aktuelle Situation der Wirtschaft vorbereitet. Hinzu kommt, dass auch das Zukunftsthema „Nachhaltigkeit“ (100) derzeit noch kein Attribut für die Schlüsselbranchen ist. Das Wort wird zwar gerne in der Unternehmenskommunikation geführt, jedoch spüren die Kommunen wiederum keine Erfolge bzw. Auswirkungen der Nachhaltigkeitsbestrebungen der Unternehmen.



Abbildung 2: Wie die deutschen Wirtschaftsbereiche gesehen werden (N=175; Mehrfachnennungen möglich)

In Abbildung 2 ist dargestellt, wie ausgewählte Wirtschaftszweige von Kommunen charakterisiert werden. Vor dem Konsumgütersegment Lebensmittel (wie auch dem Handel) wird die Automobilindustrie als besonders marketingorientiert wahrgenommen. Andererseits ist der Abbildung zu entnehmen, dass viele kommunale Vertreter von der Automobilindustrie enttäuscht zu sein scheinen, da sie im Vergleich zu vielen anderen Wirtschaftsbereichen als weniger zuverlässig bewertet wurde. Gerade hier punktet die Logistik nach Lebensmittel und Maschinenbau. Auch kann dieser mittelständisch geprägte Wirtschaftsbereich zu den wachsenden sowie anpassungsfähigen und damit eher krisensicheren Bereichen eingeordnet werden. In den jüngsten Zeiten des Umschwungs, Strukturwandels und der damit einhergehenden großen Dynamik hat daraus resultierend die Logistik bei den kommunalen Vertretern auf den ersten Blick aktuell ein relativ positives Bild. •

AUS KOMMUNALER SICHT

Die Kommunen nehmen die verschiedenen Wirtschaftsbe-
reiche ganz unterschiedlich wahr. Gerade auf kommunaler
Ebene ist unter anderem durch den anhaltenden Trend
zum Online-Handel auch die Logistik als wachsender Wirt-
schaftsbereich präsenter geworden.

Politisch immer relevanter wird das Thema der Nachhal-
tigkeit. Bisher scheint noch keiner der in der Studie aufge-
führten Wirtschaftsbereiche das Label der Nachhaltigkeit
aus kommunaler Sicht für sich beanspruchen zu können.
Unter anderem durch die „Fridays-for-Future“-Bewegung
oder auch die Bestrebungen bezüglich des Green-Deals auf
Europäischer Ebene wird das Thema aber für Kommunen
immer bedeutsamer. Mit einer ausgeprägten Nachhaltig-
keitsorientierung werden Unternehmen gerade bei den
politischen Entscheidungsträgern punkten können.

3.2 WIE DIE ANSIEDLUNG VON LOGISTIKIMMOBILIEN DURCH KOMMUNEN BEWERTET WERDEN

Die Rückmeldungen der Kommunen machen eines deut-
lich: fast die Hälfte (49%) schätzt die Attraktivität ihres Stand-
ortes als hoch bis sehr hoch ein (siehe Abbildung 3). Weitere
27% schätzen diese noch als relativ hoch bis hoch ein. Die
kommunalen Vertreter sind sich ihrer Anziehungskraft für
Logistikansiedlungen entsprechend bewusst. Bei dieser
Bewertung besteht jedoch ein großer Zusammenhang,
ob bereits eine Logistikimmobilie angesiedelt ist: Von den
Kommunen, in denen bereits eine Logistikimmobilie ange-
siedelt wurde, schätzen 72% ihren Standort als sehr attraktiv
ein. Auf der anderen Seite schätzen 33% der Kommunen
ohne Logistikansiedlung ihren Standort als attraktiv ein
(siehe Abbildung 4). Anders ausgedrückt können rund
15% der Kommunen, die noch keine Logistikansiedlung
haben, aber sich als sehr attraktiv für die Logistik sehen, als
potenzielle Hidden Champions bezeichnet werden. Aus
den Ergebnissen lässt sich entsprechend ein Bild skizzieren,
wie der Prozess der Ansiedlung wahrgenommen wird bzw.
welches Meinungsbild bei den Kommunen vorherrscht.

Besonders deutlich wird das Potenzial der Logistik für
die Arbeitsplatzsituation vor Ort. So wurde von 56%
hervorgehoben, dass die Logistik der breiten Bevölke-
rung Arbeitsplätze für ungelernete Hilfskräfte bis hin zu
hochqualifizierten Akademikern anbietet. Insbesondere
in Zeiten des Strukturwandels, der nicht nur ganze Indus-
trien verändert, sondern auch mehr Bildung und Ausbil-
dung von den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern
verlangt, spielt ein solches Beschäftigungsangebot eine
wichtige Rolle für Kommunen. Sind Unternehmen vor
Ort, die für Akademiker genauso Perspektiven zeigt wie
für ungelernete Hilfskräfte, schützt dies die Kommune vor
Wegzug ihrer Einwohnerinnen und Einwohner und kann
Auswärtige von einem Zuzug überzeugen. Das Potenzial
als Arbeitgeber, das die Kommunen in einer Logistik-
ansiedlung sehen, unterstreicht auch die Erfahrung: Bei 40%
der Kommunen ist die Logistik bereits heute ein wichtiger
Arbeitgeber.

Ein weiterer positiver Aspekt zeigt sich in der Kompro-
missbereitschaft und der Lösungsorientierung der Logis-
tiker, was ihnen 44% der Kommunen zuschreiben. Diese
Flexibilität kann auf der einen Seite mit der Herausforde-

ung begründet werden, mit der Logistiksiedlungen oft aufgrund von Vorbehalten konfrontiert werden. Andererseits kann eine Begründung in dem Selbstverständnis der Logistik gefunden werden: Die Akteure der Logistik sind in ihrem täglichen Geschäft angehalten, schnell und flexibel auf Veränderungen zu reagieren. Dies zeigen sie offensichtlich auch in der Zusammenarbeit mit Kommunen. •

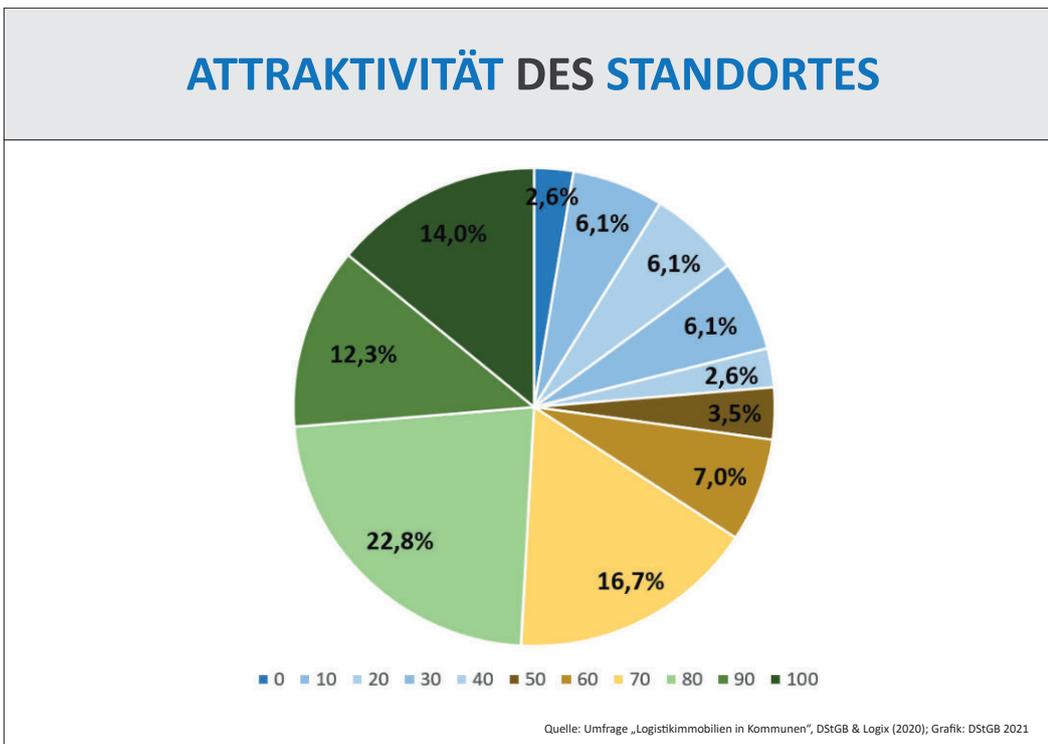


Abbildung 3: Einschätzung der Attraktivität des Standortes für Logistiksiedlungen (N= 114; konsolidierte Darstellung der Skala von 0 bis 100: 80 bis 100 = hoch bis sehr hoch; 50 bis 70 = relativ hoch bis hoch; 0 bis 40 = sehr gering bis relativ gering)

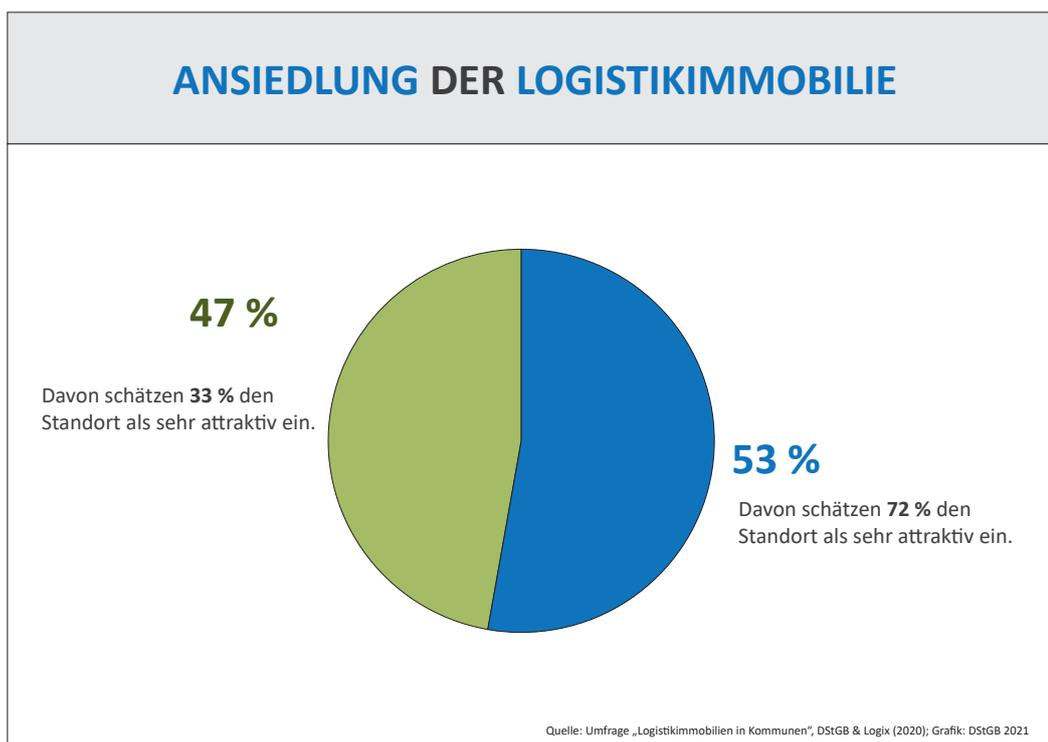
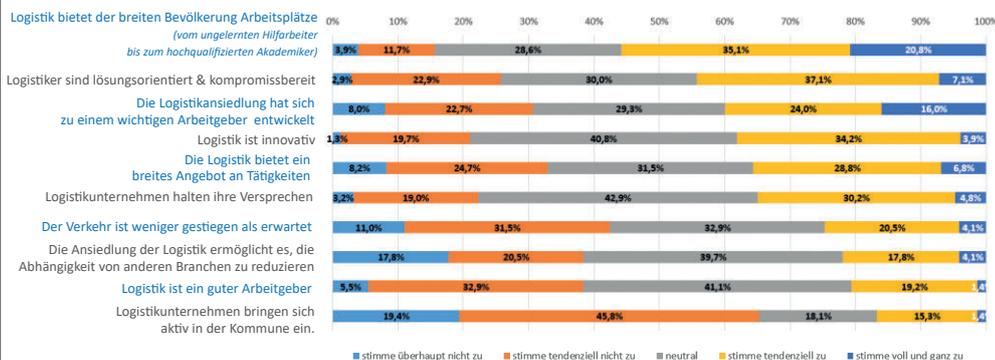


Abbildung 4: Wurde in Ihrer Kommune bereits eine Logistikimmobilie angesiedelt? (N=177)

AUS KOMMUNALER SICHT

Grundsätzlich gilt, dass die allermeisten Kommunen in Deutschland ein hohes Interesse an der Ansiedlung von zukunftssicherem Gewerbe haben. Dies trifft in besonderem Maße auf Städte und Gemeinden zu, die vom Strukturwandel betroffen sind oder betroffen sein werden. Logistik ist der drittgrößte Wirtschaftsbereich in Deutschland und stellt somit auch zahlreiche Arbeitsplätze zur Verfügung. Weniger bekannt ist, vielfach auch auf kommunaler Ebene, dass die Logistik von Akademikern bis hin zu ungelerten Hilfskräften Beschäftigungen anzubieten hat. Dass dies nicht auf jedes Logistikprojekt in gleichem Maße zutrifft, ist verständlich. Hier ist es hilfreich direkt zu Beginn des Prozesses klar zu kommunizieren, welche Bandbreite an Arbeitsplätzen das geplante Projekt bereitstellen wird. Auch Ausbildungsangebote in einer Logistikan-siedlung machen ein Projekt gerade für eine Kommune im Strukturwandel attraktiver. Die Ergebnisse machen deutlich, dass es sowohl für die Kommunen als auch für die Unternehmen darum gehen muss, im Dialog die bestmöglichen Ergebnisse für beide Seiten zu finden und diese dann auch partnerschaftlich umzusetzen.

WAHRNEHMUNG DER ANSIEDLUNG



Quelle: Umfrage „Logistikimmobilien in Kommunen“, DStGB & Logix (2020); Grafik: DStGB 2021

Abbildung 5: Wie haben Sie die Ansiedlung von Logistikimmobilien in Ihrer Kommune aus Ihrer Sicht als Kommunalvertreter bisher wahrgenommen? (N=79; „Keine Angabe“ wurde für das Ergebnis nicht berücksichtigt)

3 ERGEBNISSE DER UNTERSUCHUNG „ANSIEDLUNG VON LOGISTIKIMMOBILIEN“

3.3 WELCHE FAKTOREN DEN ENTSCHEIDUNGSPROZESS BEEINFLUSSEN

Es zeigt sich, dass sich wie in vielen Bereichen Angebot und Nachfrage bedingen bzw. den größten Einfluss auf den Erfolg bei einer Ansiedlung einer Logistikimmobilie haben. So spielen mit Abstand der Nutzer der Logistikimmobilie wie auch die Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger der Kommune die größte Rolle im Entscheidungsprozess. Dies erscheint auf den ersten Blick nachvollziehbar, da diese beiden Parteien eine lange Beziehung eingehen, die mehrere Jahrzehnte bestehen kann.

Nun erweist es sich in der Praxis, dass der schlussendliche Nutzer in vielen Fällen erst weitaus später feststeht. Wenn Anfragen für eine Ansiedlung einer Logistikimmobilie bei einer Kommune eintreffen, können diese grob in folgende Typen unterschieden werden:

- 1. Ein Nutzer steht bereits fest, die Immobilie soll konkret für dessen Anforderungen gebaut werden:** Hier wurde eine Entscheidung eines Nutzers getroffen, einen neuen Logistikstandort zu entwickeln. Dies erfolgt entweder in Eigenregie oder über einen Projektentwickler. Der Zeithorizont ist so gestaltet, dass der Prozess von der Grundstücksfindung bis zur Inbetriebnahme mit einkalkuliert ist. Die Anfrage erfolgt entweder durch ein Industrie- oder Handelsunternehmen (bei vollständiger Eigenregie), ein Logistikunternehmen (bei Einsatz eines Outsourcing-Partners) oder einen Projektentwickler (bei Übertragung des Ansiedlungsprozesses). Für die Kommune ist es transparent, wer kommt und was langfristig zu erwarten ist.
- 2. Ein Nutzer steht bereits fest, die Immobilie muss schnell zur Verfügung stehen:** Diese Anfragen haben zwei unterschiedliche Hintergründe. So kann es sein, dass ein Nutzer aufgrund von Störungen in der Supply Chain kurzfristig einen Standort als Puffer benötigt.

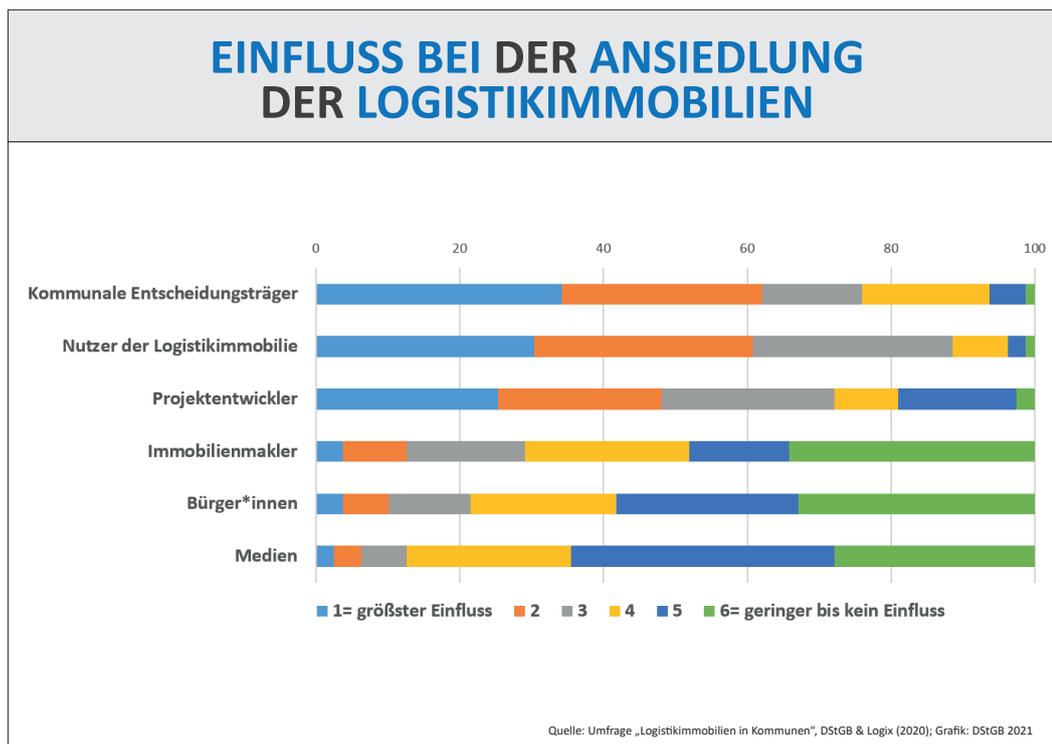


Abbildung 6: Welcher der folgenden Interessenvertreter hat bei der Ansiedlung von Logistikimmobilien aus Ihrer Sicht den größten Einfluss? (N=79)

Entsprechend sollte die Immobilie im Idealfall bereits stehen und bezogen werden können. Größtenteils verbergen sich hinter diesen Anfragen jedoch Outsourcing-Projekte, sodass die Nutzer Logistikdienstleister sind, die für einen Kunden die Logistik übernehmen. Durch die geringen Zeiträume, die bis zur Inbetriebnahme eingeräumt werden, muss der Ansiedlungsprozess schon etwas fortgeschrittener sein. Aus diesem Grund wird in vielen Fällen auf bereits vorgeplante, in der Vorbereitung befindliche oder bereits genehmigte Immobilien zurückgegriffen. Die Anfrage erfolgt entweder durch ein Logistikunternehmen (bei Eigenregie) oder einen Projektentwickler (bei Übertragung des Ansiedlungsprozesses). Für die Kommune ist es transparent, wer kommt und was mittelfristig zu erwarten ist.

- 3. Es steht noch kein Nutzer fest, die Immobilie wird spekulativ entwickelt:** In manchen Fällen werden Immobilien spekulativ entwickelt, teilweise werden nur die Grundstücke erworben, ohne konkret zu wissen, wer schlussendlich der Nutzer sein oder welche Immobilie darauf gebaut wird. Der Grund für diese riskante Vorgehensweise sind die Beweggründe des Typs 2: Umso schneller ein solcher Nutzer auf eine Immobilie zugreifen kann, umso höher sind seine Chancen, den Outsourcing-Vertrag abschließen zu können. Die Anfrage erfolgt entweder durch einen Projektentwickler (der meist eine Immobilie spekulativ baut) oder einen Makler (der das Grundstück sichert). Für die Kommune ist es nicht transparent, wer kommt und was zu erwarten ist.

Ähnlich der Reihenfolge ist auch die Präferenz bei den Kommunen. Gerade wenn es um die Ansiedlung von Gewerbe geht, ist die Kenntnis über die Konsequenzen und die Potenziale wichtig. Dies macht den Umgang mit Logistikansiedlungen für die Kommunen zu einer Herausforderung. In wenigen anderen Wirtschaftsbereichen ist die Unsicherheit so groß wie in der Logistik. Die Stärke der Logistik – Effizienz und Flexibilität – wird an dieser Stelle zur Schwäche. Aus diesem Grund ist ein größeres Verständnis der Kommunen für diese komplexen Wechselwirkungen notwendig. Denn auch von der anderen Seite aus betrachtet, ist nicht jede Kommune interessant für die Ansiedlung von Logistik. So kann es sinnvoll sein,

in einer für Logistik hochattraktiven Kommune spekulativ auf entwickelte Ansiedlungen hinzuarbeiten, da mit einer derartigen Nutzung kurzfristig zu rechnen ist. Wiederum ist es sinnvoller, in für Logistik weniger attraktiven Kommunen eher von spekulativen Logistikansiedlungen abzusehen.

Weiterhin bringt nicht jede Logistikansiedlung vergleichbare Arbeitsplätze – weder hinsichtlich der Anzahl noch hinsichtlich der Art. Aus diesem Grund ist es für Entscheiderinnen und Entscheider der Kommunen elementar, sich über die Potenziale und Vorteile, aber auch über die Risiken und die Nachteile zu informieren. Doch wie gut fühlen sich die Kommunen über den Wirtschaftsbereich Logistik informiert? Immerhin schätzt ein Drittel (34%) ihre Erfahrung ausreichend ein, um die Ansiedlung einer Logistikimmobilie bewerten zu können. Eine ähnlich hohe Zahl (36%) weiß zumindest, wo sie im Internet Informationen für diese Bewertung finden können.

Mit 53% ist die meistgenutzte Informationsquelle für Einschätzungen zur Logistik das eigene Netzwerk, das sich aus Verbänden, andere Kommunen, Unternehmen etc. zusammensetzt. Umso konkreter es um eine Ansiedlung geht, umso wichtiger wird dieser Austausch insbesondere in der sehr heterogenen Logistik. Jedoch nicht nur die unterschiedlichen Typen von Anfragen, sondern auch die Vielzahl potenzieller Unternehmen gestalten eine Bewertung komplexer als bei anderen Wirtschaftsbereichen, nachdem zu den Industrie- und Handelsunternehmen auch eine Vielzahl an kleinen, mittelständischen und großen Logistikunternehmen sowie Projektentwicklern hinzukommt.

Ein weiterer Kritikpunkt, der bereits in der Logix-Untersuchung „Logistikimmobilien aus kommunaler Sicht – Fallbeispiele und Erfolgsfaktoren“¹ durch die dort befragten kommunalen Vertreter genannt wurde, zeigt sich auch in dieser Befragung: Die Unterlagen, die von den Unternehmen mit Ansiedlungsplänen bereitgestellt werden, sind offensichtlich für eine Bewertung nicht ausreichend. Nur 24% der Befragten reichen die Informationen aus, um guten Gewissens eine Beurteilung vornehmen zu können. Dass hier Nachholbedarf besteht, sollte als Appell an alle Akteure der Logistik gewertet werden. Dies betrifft sowohl Unternehmen, Medien als auch andere Informationsplatt-

formen. Denn 81% sind interessiert an einer Ansiedlung von Logistik, aber für 84% ist dieser Wirtschaftsbereich nicht ausreichend transparent. Folglich kann vermutet werden, dass bei manchen Anfragen auch aufgrund von fehlenden Informationen im Zweifel gegen eine Ansiedlung entschieden wird.

Dies wirft die Frage auf, warum die Logistik als intransparent gilt, obwohl zahlreiche auch kostenlose bzw. maßgeschneiderte Informationsplattformen im Internet existieren. Eine einfache Antwort lässt sich geben: Sie findet in der regionalen und überregionalen Presse kaum statt. Über 50% erhalten ihre Informationen über den Wirtschaftsbereich aus diesen beiden Quellen (59% nutzen bzw. empfehlen regionale und 55% überregionale Presse als Informationsquelle für die Logistik). Die von Praktikern initiierten Informationsplattformen der Bundesvereinigung Logistik e.V. (BVL) oder der Initiative Logistikimmobilien (Logix) nutzen zu 25% bzw. 7% im Zusammenhang mit Logistik.

Somit kann entsprechend der Schluss gezogen werden, dass

- a) die bereitgestellten Informationen zur Logistik durch die Fachakteure nicht ihren Weg in die regionale oder überregionale Presse finden bzw.
- b) die Informationsplattformen des Wirtschaftsbereichs Logistik und speziell des Segments Logistikimmobilien bei einer der Zielgruppen (Kommunen) nicht ausreichend bekannt sind.

Zumindest eine Mehrheit derjenigen, die die spezialisierten Informationsplattformen der BVL und des Logix kennen bzw. nutzen, bewerten die Inhalte als hilfreich. Optimierungs- und Nachholbedarf liegt folglich bei der Aufbereitung, damit nicht nur die Zielgruppe der Kommunen diese Plattformen mehr nutzen, sondern dass auch die Multiplikatoren der regionalen und überregionalen Presse mehr über den Wirtschaftsbereich Logistik berichtet. •

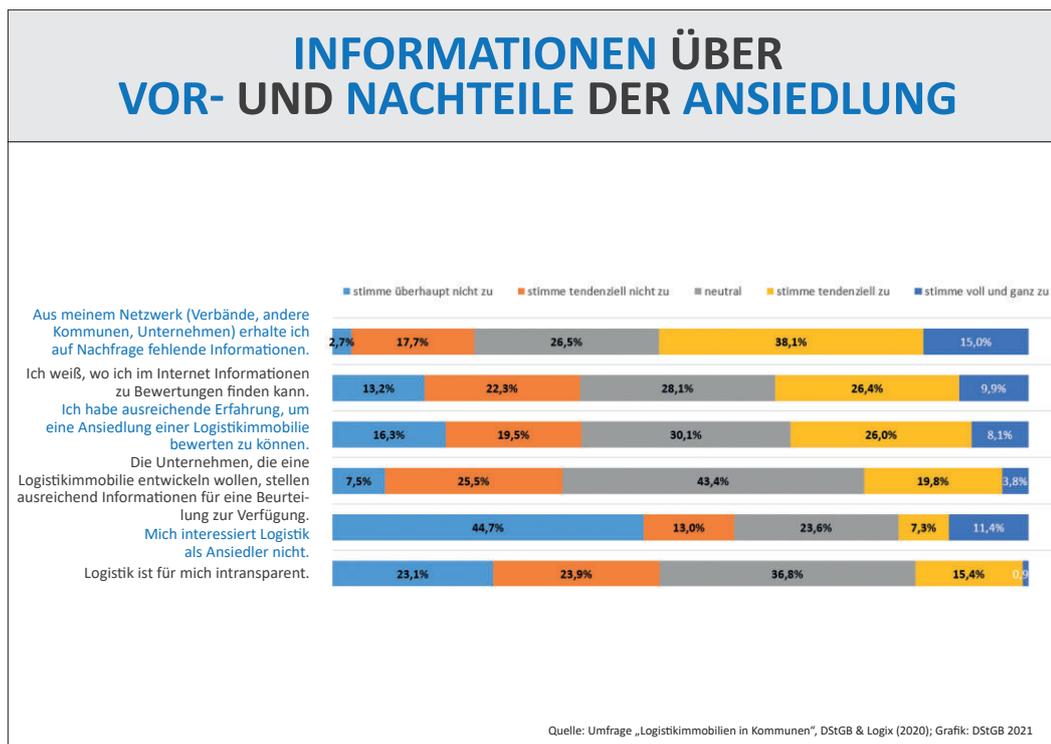
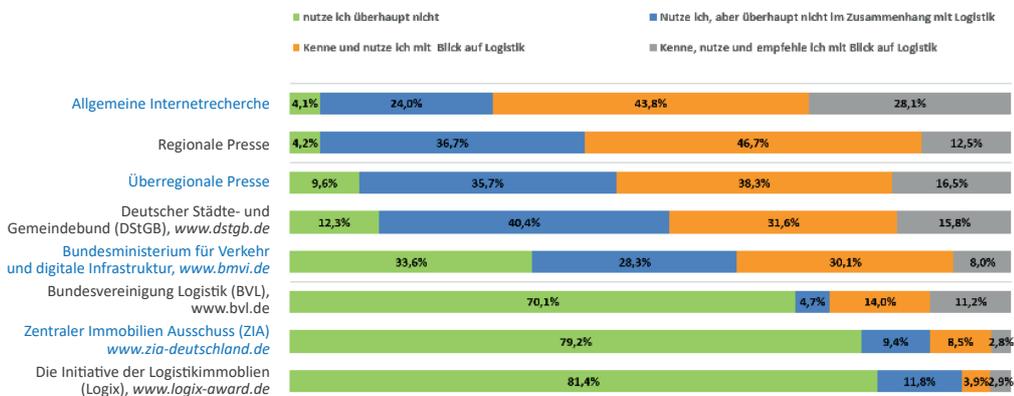


Abbildung 7: Wie gut fühlen Sie sich über die Vor- und Nachteile einer Ansiedlung von Logistikimmobilien allgemein informiert? (N=133)

AUS KOMMUNALER SICHT

Die Bewertung von Logistikprojekten unterscheidet sich für Kommunen zum Teil erheblich von Ansiedlungen anderer Wirtschaftsbereiche, einerseits aufgrund der Diversität dieses Wirtschaftsbereichs, andererseits wegen der oben beschriebenen verschiedenen Ausgangspunkte eines Projektes. Gerade die spekulative Entwicklung einer Immobilie ist für Kommunen immer risikoreich und muss auch vor der Bevölkerung nachvollziehbar begründet werden. Gleichzeitig erwarten und benötigen auch die für eine Genehmigung relevanten politischen Gremien einer Kommune ein Höchstmaß an Transparenz über die jeweiligen Ansiedlungsvorhaben. Bisher hat laut dieser Studie lediglich ein Drittel der Kommunen ausreichend Erfahrungen in der Ansiedlung einer Logistikimmobilie und auch nur ein Drittel weiß, über welche Quellen sie Informationen zur Bewertung finden können. Dementsprechend ist für Kommunen die Logistik vielfach nicht transparent genug. Dies wird in konkreten Ansiedlungsprojekten noch erschwert durch nicht ausreichende Planunterlagen, welche die Unternehmen den Kommunen bereitstellen. Diese Kombination bildet natürlich einen ungünstigen Boden für Logistiksiedlungsprojekte und kann dazu beitragen, latent vorhandene Skepsis zu verstärken. Hier ist es zentral, dass Logistiksiedler auf aussagekräftige und transparente Unterlagen, welche auch für die kommunale Seite verständlich sind, achten und diese auch für die Bevölkerung und die politischen Entscheidungsträger nachvollziehbar aufbereiten. Gerade in kleineren Kommunen ist es zudem oft nicht möglich, explizites Fachwissen für alle Wirtschaftsbereiche abzubilden. Hier ist es hilfreich, wenn entsprechend relevante logistikspezifische Kernmerkmale im Ansiedlungsvorhaben transparent gemacht werden.

WO ERHALTEN SIE INFORMATIONEN ZUR LOGISTIK BZW. ZU LOGISTIKIMMOBILIEN?



Quelle: Umfrage „Logistikimmobilien in Kommunen“, DStGB & Logix (2020); Grafik: DStGB 2021

Abbildung 8: Wo erhalten Sie Informationen zur Logistik bzw. zu Logistikimmobilien? (N=131)

3 ERGEBNISSE DER UNTERSUCHUNG „ANSIEDLUNG VON LOGISTIKIMMOBILIEN“

3.4 WAS AUS SICHT DER KOMMUNEN BEI EINER ANSIEDLUNG VON LOGISTIKIMMOBILIEN BERÜCKSICHTIGT WERDEN SOLLTE

Bevor die Frage beantwortet wird, wie sich die Erwartungshaltung der Kommunen gemäß den Ergebnissen der Umfrage gestaltet, wird der Blick auf die Selbsteinschätzung der Attraktivität gelenkt. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich tendenziell eher Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen beteiligt haben, die ein Interesse an dem Thema Logistik haben. Entsprechend ist es nicht verwunderlich, dass die Einschätzung im Schnitt zu attraktiv bis sehr attraktiv für eine Logistikansiedlung tendiert. Hierbei zeigt sich, dass im Schnitt diese Einschätzung in den Regionen Deutschlands ähnlich ausfällt – bis auf die Antworten aus dem Postleitzahlengebiet 4, die offenbar durch die Nähe zu den Häfen Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam mit einem großen Interesse für Ansiedlungen rechnen.

Bei Analyse der Detailantworten zeigt sich allerdings eine Diskrepanz zwischen den Selbsteinschätzungen der Kommunen und der Attraktivitätslandkarte von der

Fraunhofer SCS in Nürnberg. Dies lässt vermuten, dass die Bewertung der eigenen Stärken und Schwächen für viele kommunale Vertreterinnen und Vertreter nicht einfach ist. Dies deutet auf einen Nachholbedarf bei der Faktenlage in der Logistik hin, was auch mit von der bereits erwähnten fehlenden Transparenz herrührt.

Dies lässt sich auch daran erkennen, was die einzelnen Akteursgruppen (in diesem Fall die Kommunen als Angebot und die Projektentwickler, Makler und andere spezialisierte Unternehmen der Logistikimmobilienbranche als Nachfrage) voneinander wissen bzw. ob die jeweiligen Anforderungen bekannt sind. Anders ausgedrückt: Was erwartet eine Kommune von einem Unternehmen, das sich dort mit einer Logistikimmobilie ansiedeln möchte? Was wiederum meinen konkret die Unternehmen der Logistikimmobilienbranche bereitstellen zu müssen, um einen Zuschlag für die Ansiedlung von der Kommune zu erhalten? Dafür wurden die Kommunen gefragt, was eine Anfrage für eine Logistikansiedlung mitbringen sollte und was sie von der Ansiedlung einer Logistikimmobilie erwarten. Die Ansiedlungsunternehmen wiederum wurde die Frage gestellt, was aus ihrer Sicht die wichtigsten Erfolgsfaktoren bei der Bewerbung um eine Logistikansiedlung sind.



Abbildung 9: Ranking der Erfolgsfaktoren für eine Ansiedlung aus Sicht der Kommunen (N=121) und der Unternehmen aus der Logistikimmobilienbranche (N=79)

AUS KOMMUNALER SICHT

In einem stimmen beide Gruppen miteinander überein: Die drei unwichtigsten Faktoren sind „Ausbildungsoffensive für junge Menschen“, „Drittverwendungsfähigkeit“ und „ÖPNV-Konzept“.

Eine Diskrepanz findet sich bei den Top-3-Faktoren: Aus Sicht der Kommunen zeigt sich deutlich, dass ein Verkehrskonzept für die LKW das wichtigste Element bei einer Anfrage zur Ansiedlung einer Logistikimmobilie darstellt. Mit 55% haben über die Hälfte der Kommunen diesen Faktor an Platz 1 oder 2 ihrer Erwartungen gesetzt. Auf der Seite der befragten Unternehmensgruppen haben es nur 42% so hoch priorisiert. Verglichen mit den weiteren zu bewertenden Faktoren spielt für die Kommunen ein Verkehrskonzept insgesamt mit Abstand die größte Rolle. Weitere wichtige Elemente einer Anfrage für eine Ansiedlung sollten aus Sicht der Kommunen ein Nachhaltigkeitskonzept, eine konkrete Vereinbarung mit dem zukünftigen Nutzer und eine für Logistikimmobilien überdurchschnittliche Zahl an Arbeitsplätzen sein. Die jeweiligen Bewertungen unterscheiden sich nur geringfügig voneinander. Der Grund liegt in der Langfristigkeit der Entscheidung über eine Ansiedlung. Dies ist aus Sicht der Kommunen nachvollziehbar.

Zusammenfassend erwartet eine Kommune generell folgende Inhalte bei einer Anfrage für eine Logistikansiedlung:

- 1. Muss:** Verkehrskonzept für die LKW
- 2. Soll:** Nachhaltigkeitskonzept, konkrete Vereinbarung mit dem zukünftigen Nutzer und für Logistikimmobilien überdurchschnittliche Zahl an Arbeitsplätzen
- 3. Kann:** CO₂-Neutralität der Immobilie, Einbindung der Bevölkerung in Projektentwicklung, Integration der Logistikimmobilie in die Landschaft (bspw. durch Architektur), Ausbildungsoffensive für junge Menschen, Drittverwendungsfähigkeit, ÖPNV-Konzept

Entsprechend bedarf es seitens der Unternehmen aus der Logistikimmobilienbranche ein Umdenken und ggfls.

Für Kommunen ist besonders ein Verkehrskonzept für die LKW relevant, da sich der LKW-Verkehr unmittelbar auf die Lebensqualität der Bürger*innen auswirkt. Bei einem schlecht durchdachten oder nicht praktikablen Konzept kann es mitunter zu Konflikten mit den betroffenen Anwohner*innen und einer frühzeitigen, entschlossenen Gegenbewegung aus der Bevölkerung kommen. Dies sollte nach Möglichkeit vermieden werden, da eine sachliche Auseinandersetzung mit der Ansiedlung dann kaum noch möglich ist.

In Zukunft könnte durchaus auch die Relevanz von der CO₂-Neutralität von kommunaler Seite höher bewertet werden. Die Bestrebungen der EU-Kommission Europa bis 2050 klimaneutral zu gestalten, werden auch Einfluss auf die Kommunen haben. Jedoch kann dies in der Befragung für Kommunen auch bereits unter dem Punkt der Nachhaltigkeit subsumiert worden sein. Hier handelt es sich vor allem um Eigenschaften, mit denen ein Ansiedlungsvorhaben gegenüber Politik und Öffentlichkeit punkten kann. Zwar haben die Kommunen in dieser Umfrage die Beteiligung der Bevölkerung nicht als ein Hauptelement für eine Anfrage bewertet, jedoch ist eine Einbindung der Bevölkerung und eine transparente Kommunikation eines Ansiedlungsprojektes in die Bevölkerung hinein ein relevantes Element, damit ein Ansiedlungsvorhaben gelingen kann. Vielfach tragen die Rückmeldungen aus der Bevölkerung zudem dazu bei, die Qualität eines Vorhabens insgesamt zu verbessern.

auch eine Verschiebung des Fokus. Es ist weniger wichtig, die Bevölkerung direkt einzubinden, wie eine Mehrheit von 51% der Unternehmervertreter meint. Vielmehr bedarf es konkreter Lösungen (Verkehrs- und Nachhaltigkeitskonzept) und Aufzeigen von Potenzialen (Arbeitsplätze), mit denen die Bevölkerung durch Taten überzeugt werden kann. Selbstverständlich sind die Bevölkerung und insbesondere die direkten Anwohnerparteien im Vorfeld von den Fakten zu unterrichten. Hier wirkt abermals der Malus der Logistik, intransparent zu sein, der entsprechend durch Aufklärung und Kommunikation der Lösungen ausgeglichen werden kann. •

3 ERGEBNISSE DER UNTERSUCHUNG „ANSIEDLUNG VON LOGISTIKIMMOBILIEN“

3.5 WIE TRENDS MIT BLICK AUF DIE ANSIEDLUNG VON LOGISTIKIMMOBILIEN DURCH DIE KOMMUNEN BEWERTET WERDEN

Die Befragung der Kommunen wurde noch vor der Corona-Krise geplant und konzipiert. Die Umfrage wiederum fand wie beschrieben währenddessen statt. Aus diesem Grund sind die Antworten zu den Trends und Entwicklungen, der Erwartungen für die Zukunft und die Einschätzungen über die Veränderungen durch äußere Einflüsse vor diesem Hintergrund zu bewerten. Die Interpretationen sind entsprechend dahingehend ausgerichtet.

Die Meinung zur weiteren Entwicklung rund um die Ansiedlung von Logistikimmobilien wurde in drei Bereiche unterteilt:

1. Allgemeine Aussagen zu wirtschaftlichen Trends
2. Spezielle Aussagen zu Entwicklungen im Themenbereich Nachhaltigkeit
3. Spezielle Aussagen zu den Veränderungen durch E-Commerce

Allgemeine Aussagen zu wirtschaftlichen Trends

Zu den allgemeinen Aussagen zählen die Eindrücke der Corona-Krise (siehe Abbildung 10). So spiegelt sich wider, dass die relativ hohe Sicherheit einer prosperierenden Entwicklung in der Mehrzahl der deutschen Kommunen nicht mehr gegeben ist. Nicht nur der Anteil der Kommunen, die ihre Wirtschaft gewappnet für eine Krise bewerten (33%) und auch insgesamt mit wenigen Problemen durch eine Krise rechnen (27%), ist relativ gesehen niedrig. Auch der Anteil der Unsicherheit ist relativ hoch. So sind Kommunen hinsichtlich dieser beiden Aussagen zu 42% bzw. 34% unentschieden. Dies deutet darauf hin, dass die aktuelle Krise sich deutlich von den letzten unterscheidet: Die Wettbewerbs- bzw. Zukunftsfähigkeit der angesiedelten Unternehmen wird zumindest als neutral eingeschätzt.

Dies führt dazu, dass 39% der Kommunen die Logistik als einen Wirtschaftsbereich erkannt haben, der als Arbeitgeber wichtiger werden wird, auch weil andere ausfallen könnten oder gar werden. Aus diesem Grund werden

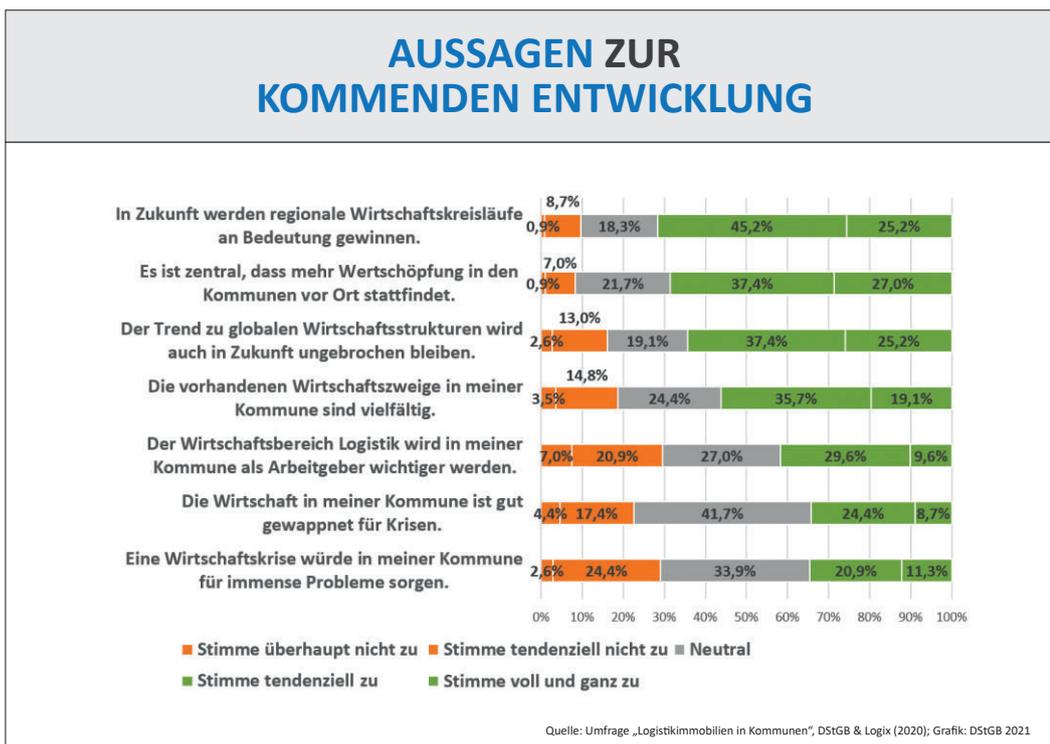


Abbildung 10: Wie bewerten Sie die Aussagen zu kommenden Entwicklungen? (N=115; Differenz zu 100% = Keine Angabe)
Spezielle Aussagen zu Entwicklungen im Themenbereich Nachhaltigkeit

auch die Aussagen unterstützt, dass mehr Wertschöpfung in den Kommunen vor Ort stattfinden sollte (54%). Diese Aussage, die auch als Forderung interpretiert werden kann, verdeutlicht die Anforderung der Kommunen an Ansiedlungen, auch von Logistik: Die Beschäftigten aus den krisengeschüttelten Unternehmen sollten, wenn möglich adäquate Arbeitsverhältnisse als Alternative finden, um den Strukturwandel auch auf kommunaler Ebene zu bewerkstelligen.

Widersprüchlich erscheint wiederum, dass 70% der Kommunen davon überzeugt sind, dass in Zukunft regionale Wirtschaftskreisläufe an Bedeutung gewinnen werden, und wiederum 63% der Meinung sind, dass der Trend zu globalen Wirtschaftsstrukturen auch in Zukunft ungebrochen bleibt. Auf den ersten Blick können diese beiden Aussagen bzw. die Bewertung nicht zusammenpassen. So könnte hier interpretiert werden, dass die Kommunen Wertschöpfung vor Ort wünschen, um bspw. Beschäftigung für Fachkräfte anbieten zu können. Andererseits können die Kommunen auch den Trend erkannt haben, dass viele Wertschöpfungsprozesse zur Veredlung von Produkten immer mehr vor Ort getätigt werden, auch

wenn weiterhin der Großteil der Produktion nicht vor Ort geschieht.

Aussagen zum Themenfeld Nachhaltigkeit

Die Quintessenz des vorherigen Abschnitts verdeutlicht sich durch die Bewertung der Aussagen, die die Kommunen zum Themenbereich Nachhaltigkeit getätigt haben. So ist es auch durch den langfristigen Horizont, der bei einer Ansiedlung einer Immobilie berücksichtigt werden muss, nachvollziehbar, dass die Nachhaltigkeit ein zentrales Bewertungskriterium für alle Projekte der Kommune ist (58%), was die Bauprojekte einschließt (56%). Jedoch spielt das Thema Nachhaltigkeit bei der Ansiedlung von Logistik nach den Rückläufen in Abbildung 11 eine untergeordnete Rolle. Nur 28% würden der Logistik den Vorzug gegenüber anderen Ansiedlungen geben, wenn ein umfassendes Nachhaltigkeitskonzept vorgelegt wird. 31% der Kommunen würden sich davon nicht beeinflussen lassen. Der wichtigste Faktor ist und bleibt auch weiterhin die Beschäftigung: 41% der kommunalen Vertreterinnen und Vertreter bestätigen dies, nur 15% legen mehr Wert auf nachhaltige Ansiedlungen.

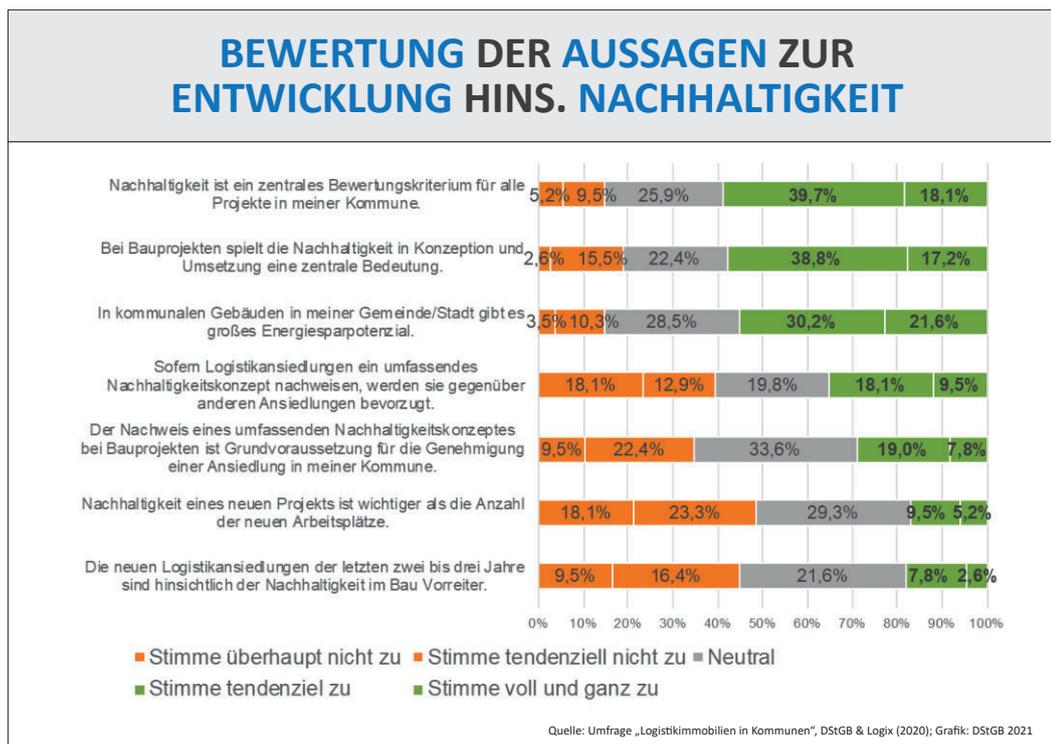


Abbildung 11: Wie bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Entwicklung hinsichtlich Nachhaltigkeit? (N=116; Differenz zu 100% = Keine Angabe)

Auch wenn die Nachhaltigkeit in den Entscheidungen von Kommunen eine relevante Größe ist, bleibt die Beschäftigung der maßgebliche Treiber für die Entscheidung für oder gegen eine Ansiedlung. Entsprechend sind Nachhaltigkeitskonzepte für Logistikimmobilien wichtig und sinnvoll. Überzeugend für eine Ansiedlung ist jedoch die Zahl und Art der Beschäftigten.

Spezielle Aussagen zu Entwicklungen im Themenbereich E-Commerce

In Summe sehen die Kommunen in E-Commerce weniger Chancen als Risiken. So sind 2/3 davon überzeugt, dass E-Commerce negative Folgen für die Innenstadt hat (siehe Abbildung 12). Aus diesem Grund arbeiten die Verantwortlichen der Kommunen daran, dass die Innenstadt attraktiv wird, um trotz der Vorteile von E-Commerce Konsumenten in den stationären Handel zu locken. Hinzu kommt interessanterweise, dass nur 35% E-Commerce als einen etablierten Distributionskanal ansehen. Aus diesem Grund wird E-Commerce auch nur von den wenigsten Kommunen aktiv angegangen, gefördert oder in die Steigerung der Attraktivität eingebunden. Dass auch der

von vielen wahrnehmbar zugenommene Verkehr in den Kommunen durch ein Verkehrs- und Logistikkonzept unter anderem reduziert, gebündelt sowie auch mittels einer adäquaten Infrastruktur an Logistikimmobilien vermieden werden könnte, ist den wenigsten (30%) bewusst. Es wird noch keine deutliche Notwendigkeit eines Strategiewechsels gesehen, da die Leerstände in den Innenstädten in 30% der Kommunen bisher weiterhin attraktiv gefüllt werden können. Auch wenn sich demgegenüber 27% der Kommunen dem Problem ausgesetzt sehen, sind keine deutlichen Tendenzen einer Integration von E-Commerce oder der Nutzung des Trends für die Modernisierung des lokalen Handels zu erkennen.

In Summe zeigt sich ein ambivalentes Bild hinsichtlich der Rückmeldungen der 116 Kommunen. Die Interpretation könnte naheliegen, dass den Aussagen zu Veränderungen mit negativer Folge auf die Kommune eher nicht zugestimmt wird. So werden makroökonomische Veränderungen wie die Regionalisierung in unterschiedlichen Ausprägungen von vielen erwartet. Diese Veränderung bringt tendenziell mehr Wertschöpfung in die Regionen. Auch die Nachhaltigkeit wird als wichtig und kontinuierlich

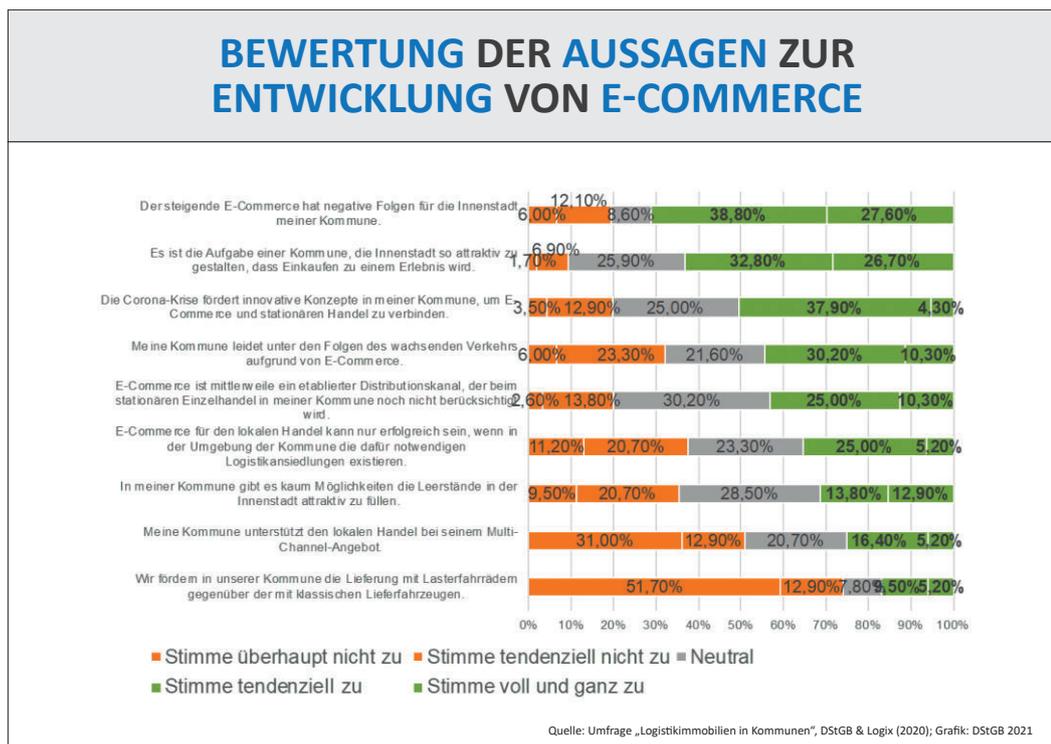


Abbildung 12: Wie bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Entwicklung von E-Commerce? (N=116; Differenz zu 100% = Keine Angabe)

relevanter eingeschätzt. Sobald sie jedoch in Zusammenhang mit Beschäftigung gebracht wird, sinkt die Anforderung an Nachhaltigkeitsmaßnahmen. Gleiches ist bei E-Commerce zu erkennen. Effekte insbesondere negativer Natur werden erkannt. Maßnahmen, diese Entwicklung zu nutzen, werden jedoch als weniger notwendig erachtet. •

AUS KOMMUNALER SICHT

Für Kommunen wird eine ausreichende Diversifizierung ihrer lokalen Wirtschaft immer relevanter. Durch die Corona-Pandemie ist besonders die Gewerbesteuer in den Kommunen massiv eingebrochen und deutschlandweit wird von Experten mit einer Schließung von bis zu 50.000 Einzelhandelsgeschäften gerechnet. Ein höherer Grad an Wertschöpfung in die Kommune vor Ort zu bringen, ist für diese gerade zurzeit besonders bedeutsam geworden. Darüber hinaus besteht die Gefahr von zunehmenden Leerständen in den Innenstädten und Ortskernen. Eine umfangreichere Einbindung des E-Commerce in den lokalen Handel könnte die lokale Wirtschaft zudem stärken. Einige Städte bieten bereits digitale Marktplätze für die Einzelhändler in ihrer Kommune an. Die befragten Kommunen scheinen zum Großteil dieser Entwicklung noch zögerlich gegenüber zu stehen. Dennoch wird sich in den allermeisten Städten und Gemeinden die Erkenntnis durchsetzen, dass der stationäre Handel nur gemeinsam und nicht gegen den E-Commerce gestärkt werden kann.

Des Weiteren nimmt der Online-Handel und damit auch die Verkehrsbelastung durch Lieferverkehre weiter zu. Durch kluge Logistik- und Verkehrskonzepte kann hier Abhilfe geschaffen werden. Hier bietet die Logistik spannende Lösungen, die an die jeweilige Situation vor Ort angepasst werden können. Gerade im ländlichen Raum muss die Logistik von den Kommunen stärker bedacht werden, da sich für viele Logistikunternehmen die Lieferung auf der letzte Meile in dünn besiedelten Gebieten kaum rechnet. Notwendig sind hier innovative und partnerschaftliche Konzepte, sowohl bei der Ansiedlung von Logistikimmobilien als auch bei der Konzeption von Lieferung und Zustellung. Gerade in den Kommunen, in denen bereits heute eine Aufgeschlossenheit für neue Ansätze besteht, sollten mit der Logistikbranche passende Lösungen erarbeitet werden.

4 QUINTESSENZ

WAS BEIM PROZESS DER ANSIEDLUNG VON LOGISTIKIMMOBILIEN MIT BLICK AUF DIE BEVÖLKERUNG BERÜCKSICHTIGT WERDEN SOLLTE

Die vorangegangene Diskussion hat gezeigt, was die Kommunen von Unternehmen mit Logistikansiedlungsbedarf erwarten. Dabei ist es wichtig, dass von der Logistik gezeigt wird, welche Potenziale und Vorteile durch sie für die Kommune und damit für die Bevölkerung zu erwarten sind. Zunächst die positiven Faktoren: Nach Einschätzung der kommunalen Vertreter hat die Bevölkerung die Erfahrung gemacht, dass Logistik Arbeitsplätze für die breite Bevölkerung (von ungelernten Hilfskräften bis zu hochqualifizierten Akademikern) bietet. Jedoch sind auf der anderen Seite die Erfahrungen mit Logistikansiedlungen wohl derart, dass die Logistik weder ein lösungsorientiertes und kompromissberechtigtes Handeln an den Tag legt noch ihr Versprechen hält. Dies gilt insbesondere in Zusammenhang mit dem zu erwartenden LKW-Verkehr, mit dem Engagement in der Kommune wie auch hinsichtlich der Innovationen (siehe Abbildung 13).

Die Skepsis gegenüber der Logistik ist damit nachvollziehbar. In Zusammenhang mit den benannten Faktoren

bei einer Anfrage für eine Logistikansiedlung ist es entsprechend wichtig, dass die wichtigsten Akteure in diesem Prozess – der Nutzer (ggfls. über den Projektentwickler) und die Kommunen – gemeinsam eine Strategie entwickeln, mit der die Vorbehalte der Bevölkerung ausgeräumt werden können. Denn beide Parteien wissen um die Potenziale und Vorteile einer Logistikansiedlung (siehe Kapitel 3.2). Dies ist der Grund für den Exkurs, der Handlungsempfehlungen für die Kommunikation in Richtung der Bevölkerung und für die Schwerpunktsetzung bei der Bewerbung um eine Ansiedlung ableitet.

Bei Betrachtung der Rückmeldungen der Kommunen können die von den Kommunen für beide Blickwinkel (dem eigenen und dem der Bevölkerung) deutlich positiv bewerteten Faktoren als Stärken einer Logistikansiedlung interpretiert werden. Dies ist nach Abbildung 13 der Faktor „Logistik bietet der breiten Bevölkerung Arbeitsplätze“ mit Werten über 3 (neutral). Die Kommune selbst sieht weitere Stärken einer Logistikansiedlung (bspw. Lösungsorientierung und Kompromissbereitschaft). Diese erreichen jedoch die Bevölkerung nicht, da diese eher im Hintergrund zu erkennen sind.

Auf der anderen Seite sind drei Schwächen zu erkennen, die wohl insbesondere die Bevölkerung wahrnimmt.

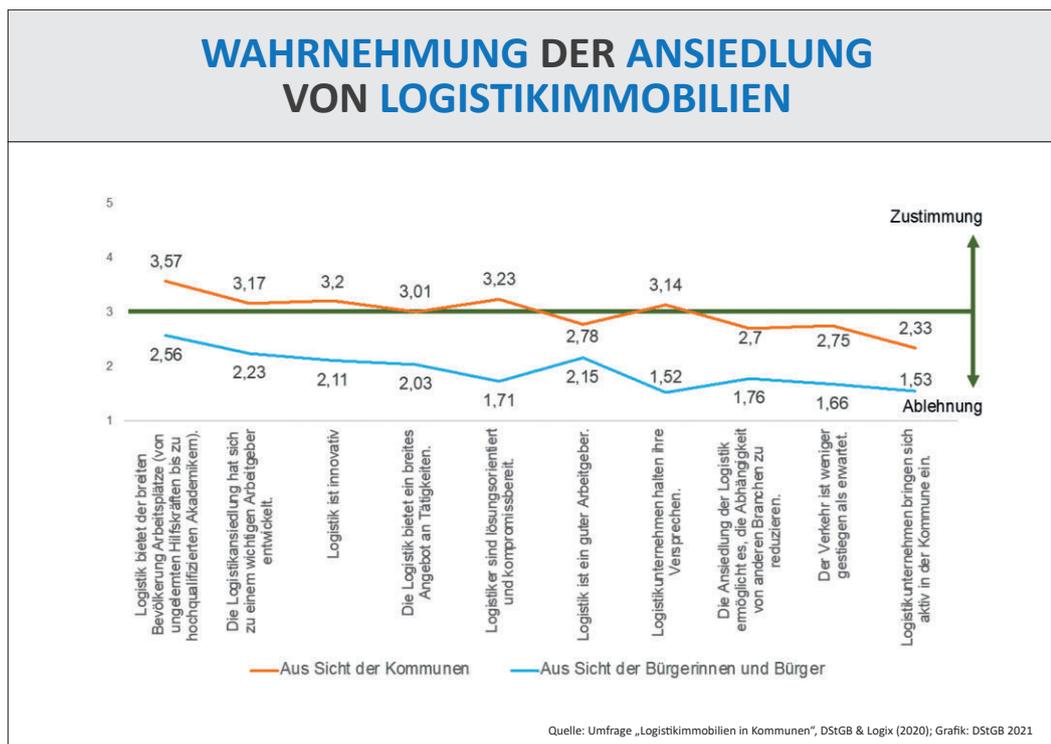


Abbildung 13: Wie nehmen kommunale Vertreterinnen und Vertreter die Ansiedlung von Logistikimmobilien wahr, und wie meinen sie, dass die Bürgerinnen und Bürger dies bisher wahrgenommen haben? (sortiert nach Summe der Bewertung; N=79)

Darunter fallen

1. das geringe Engagement in der Kommune,
2. das erwartete hohe Verkehrsaufkommen und
3. die nicht erkannte Möglichkeit, die Abhängigkeit von anderen Branchen zu reduzieren.

Der Dauerbrenner „Verkehr“ spielt aufgrund der Rahmenbedingungen in der Logistik eine große Rolle, der auf viele andere negativ bewerteten Faktoren abstrahlt. So kann aus den Aussagen abgeleitet werden, dass Unternehmen der Logistik diesen Faktor achselzuckend als gegeben bewerten und ihm nicht durch ein vor- aber auch nachgelagertes Engagement in der Kommune versuchen zu begegnen bzw. ihn aufzulösen. Aus diesem Grund schlägt das Pendel bei der Bewertung als mögliche Ergänzung des Branchenmixes in der Kommune eher in Richtung Ablehnung der Logistik.

Dem stehen für die Kommunen und die dortige Bevölkerung Chancen gegenüber, mit denen diese Schwächen ausgeglichen werden können. So wird von vielen Stellen mittlerweile anerkannt, dass die Logistik innovativ ist. Moderne technische Lösungen, nachhaltige Bauweisen, neue Geschäftsmodelle und kundenorientierte Serviceangebote sind bei den meisten Logistikunternehmen, die eine Ansiedlung planen, Bestandteil der täglichen Arbeit.

<p>Stärken (eher positive Einschätzung):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Logistik bietet der breiten Bevölkerung Arbeitsplätze.</i> 	<p>Schwächen (eher neg. Einschätzung):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Logistikunternehmen bringen sich nicht aktiv in der Kommune ein.</i> • <i>Der Verkehr ist nicht weniger gestiegen als erwartet.</i> • <i>Die Ansiedlung der Logistik ermöglicht es nicht, die Abhängigkeit von anderen Branchen zu reduzieren.</i>
<p>Chancen (Tendenz zu positiv):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Logistik ist innovativ.</i> • <i>Die Logistiksiedlung kann sich zu einem wichtigen Arbeitgeber entwickeln.</i> • <i>Die Logistik bietet ein breites Angebot an Tätigkeiten.</i> • <i>Logistiker sind lösungsorientiert und kompromissbereit.</i> 	<p>Risiken (Tendenz zu negativ):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Es wird bezweifelt, dass Logistik ein guter Arbeitgeber ist.</i> • <i>Die Gefahr wird gesehen, dass Logistikunternehmen ihre Versprechen nicht einhalten.</i>

Abbildung 14: Ableitung von Stärken und Schwächen einer Logistiksiedlung sowie der sich möglichen Chancen und Risiken aus Sicht der Kommunen und der Bevölkerung

Der Grund für die Investition in eine Logistikimmobilie liegt meist darin, dass die Logistikprozesse an die neuen Anforderungen angepasst werden, mit den zusätzlichen Leistungen ergänzt und die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert wird. Als Chance für eine Kommune ergibt sich entsprechend, ein modernes und zukunftssträchtiges Unternehmen zu gewinnen.

Auch zeigt sich mit der aktuellen wirtschaftlichen Situation, die bereits in 2019 ihren Anfang genommen hat, dass mit der Automobilindustrie und dem Maschinenbau die bisherigen Stützen des Aufschwungs nach der Finanzkrise ausfallen, da sie sich in einem Strukturwandel befinden, der durch die Corona-Situation nur beschleunigt wird. Dies zeigt sich nicht nur an den geringen Wachstumsprognosen für 2021, sondern auch an den zahlreichen angekündigten Stellenkürzungen. Im Kontext des verarbeitenden Gewerbes ist wiederum die Logistik ein Arbeitgeber, der weiter Bedarf an Beschäftigten für unterschiedlichste Tätigkeiten zeigt. So bietet sie ein breit gefächertes Tätigkeitsspektrum im operativen (im Lager, als Fahrerin bzw. Fahrer oder in der Montage), im administrativen (Buchhaltung, Personal oder Controlling), im technischen Bereich (IT, Entwicklung, Innovationsmanagement) wie auch im Management (Lagerleitung, Fuhrparkmanager oder Projektleiter). Für eine Kommune kann sich damit eine Logistiksiedlung zu einem wichtigen Arbeitgeber entwickeln, der auch als krisensicher und wachsend wahrgenommen wird.

Dies kann dadurch unterstützt werden, wenn die Akteure sich während des gesamten Ansiedlungsprozesses als lösungsorientiert und kompromissbereit zeigen. Diese Eigenschaften sprechen die kommunalen Vertreterinnen und Vertreter tendenziell der Logistik zu. Sie ist jedoch offensichtlich noch nicht von der Bevölkerung wahrgenommen, weswegen dies als Chance angesehen werden sollte.

Es besteht jedoch das Risiko, dass die geweckten Erwartungen an eine Logistiksiedlung durch nicht eingehaltene Versprechen enttäuscht werden, und entsprechend das Bild weiterhin negativ geprägt bleibt. Die Logix-Untersuchung aus dem Jahr 2019², in deren Zuge Tiefeninterviews über die Erfahrungen mit Logistiksiedlungen geführt wurden, zeigte damals bereits, dass nicht immer das eingetroffen ist, was vor der Ansiedlung angekündigt wurde. Dies kann sich auf das Verkehrsaufkommen beziehen, auf die Zahl der Arbeitsplätze, aber auch auf die Art des Arbeitgebers. Derzeit ist aufgrund verschiedener Medienberichte besonders sensibel damit umzugehen, wie der Arbeitsplatz, die Arbeitsumgebung und die Unternehmenskultur gestaltet sind.

Diese Aufstellung verdeutlicht die Notwendigkeit des

Exkurs: Die Ansiedlung eines Logistikunternehmens bietet Kommunen zahlreiche Chancen für eine prosperierende Entwicklung durch nachhaltige Beschäftigung mit innovativen Arbeitgebern. Dies weist darauf hin, dass eine erfolgreiche Ansiedlung einer Logistikimmobilie gelingen kann, wenn beide Akteursgruppen (Kommune und Unternehmen) an einem Strang ziehen. Handlungsempfehlungen für eine entsprechende Strategie bei der Ansiedlung von Logistik können aus den Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken abgeleitet werden.

Abbildung 15 bildet Kernaussagen ab, die die Richtung der Strategien aufzeigt, um langfristig erfolgreich Logistikimmobilien anzusiedeln. Das übergeordnete Ziel sollte dabei sein, mit den einzelnen Strategien Referenzen aufzubauen, anhand der Logistiksiedlungen in anderen Regionen möglich werden. Im Detail lassen sich die vier Basisstrategien folgendermaßen beschreiben:

Strategie #1 Zukunftsorientierter Arbeitgeber für jeden Anspruch und jede Leistungsfähigkeit

Logistik bietet für viele unterschiedliche Menschen Arbeitsplätze. In Kombination mit Innovation und einer arbeitnehmerorientierten Unternehmenskultur kann sich jede Logistiksiedlung als einen Mehrwert für die Kommune positionieren. Wiederum kann die Kommune nachhaltig Arbeitsplätze sichern und ihrer Bevölkerung eine Perspek-

	Stärken	Schwächen
Chancen	Strategie #1: Stärken nutzen, um Chancen zu realisieren. Zukunftsorientierter Arbeitgeber für jeden Anspruch und jede Leistungsfähigkeit.	Strategie #2: Schwächen eliminieren, um Chancen nicht zu verpassen. Übergeordnetes Nachhaltigkeitskonzept über die eigentliche Immobilie hinaus unter besonderer Berücksichtigung der sozialen Aspekte.
Risiken	Strategie #3: Stärken einsetzen, um Risiken zu minimieren. Schärfen des Bewusstseins der Kommunen und der Bevölkerung für die Logistik als Arbeitgeber.	Strategie #4: Schwächen reduzieren, um Risiken zu vermeiden. Taten sprechen lassen.

Abbildung 15: Ableitung von Strategien aus den Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

tive bieten. Im Idealfall kann sie sich als Innovationstreiber positionieren.

Strategie #2 Übergeordnetes Nachhaltigkeitskonzept über die eigentliche Immobilie hinaus unter besonderer Berücksichtigung der sozialen Aspekte

Die Nachhaltigkeit wurde, wie analysiert, mit einem geringeren Gewicht für die Kommune bewertet als die Beschäftigung. Deshalb ist es nicht ausreichend, nur die Immobilie nachhaltig im Sinne der Ökologie zu gestalten. Vielmehr ist es notwendig, dass bei einer Ansiedlung die gesamte Nachhaltigkeit mit ihren drei Säulen berücksichtigt werden muss. Dies umfasst insbesondere die sozialen Aspekte, dem auch ein Verkehrskonzept, die Beschäftigung und das Engagement in der Gemeinde bspw. in karitativen Bereichen zugeordnet werden kann.

Strategie #3 Schärfen des Bewusstseins der Kommunen und der Bevölkerung für die Logistik als Arbeitgeber

Die Corona-Krise hat gezeigt, dass auch eine prosperierende und scheinbar sichere Branche Entlassungen und Standortschließungen durchführen muss. Aus diesem Grund ist es notwendig, diese Risiken in der Hinsicht zu minimieren, dass das Branchenportfolio in der Kommune ausgeweitet wird und auf den ersten Blick weniger attraktive Arbeitgeber eine Chance gegeben werden sollte. Dafür ist es auch notwendig, dass Referenzen und plastische Darstellungen der Möglichkeiten für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Logistik aufbereitet und präsentiert werden.

Strategie #4 Taten sprechen lassen

Die Vorurteile, die der Logistik entgegengebracht werden, können nicht kurzfristig und auch nicht durch Konzepte negiert werden. Es sind Referenzprojekte zu entwickeln, die als Blaupause verwendet werden können. Dabei ist es wichtig, dass bei der Ansiedlung alle Akteure gemeinsam an einem Strang ziehen und Taten sprechen lassen, die die Lösungsorientierung und Kompromissbereitschaft erkennbar und erlebbar machen.

Alle diese Strategien wirken nicht kurzfristig, sondern werden ihre Zeit benötigen. Sie weisen ferner die grundsätzliche Richtung auf: Kooperation aller Akteure. Um die Chancen durch eine Logistiksiedlung als Kommune nutzen zu können, ist die Bereitschaft zur Kooperation und auch zum Umdenken bei den Logistikimmobilienunternehmen notwendig. Da die kommunalen Vertreter das Wohl ihrer Kommune und ihrer Einwohner im Auge hat, ist es in einer engen Zusammenarbeit der Akteure auch möglich, dass die Vorbehalte und Vorurteile ausgeräumt werden.

Greenfield vs. Brownfield als Beispiel für Kooperationsbedarf

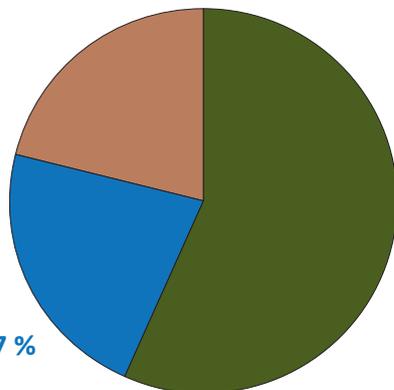
Ein Beispiel für mehr Kooperation und Umdenken betrifft das Thema „Greenfield vs. Brownfield“. Noch immer werden die meisten Logistikansiedlungen auf Greenfields (neu erschlossene Grundstücke) entwickelt. So geben 57% der Kommunen an, dass sie einen hohen Anteil an Greenfieldentwicklungen haben, nur 21% haben einen höheren Anteil Brownfields (Flächenrecycling). Durch die niedrige Anzahl an Rückmeldungen zu dieser Frage kann jedoch kein Rückschluss auf eine Korrelation mit der Einwohnerzahl oder der Lage in Deutschland gezogen werden. Es kann auch bei einer Bündelung von Größenklassen keine klare Aussage getroffen werden. Nichtsdestotrotz zeigen die Untersuchungen herausgegeben von Logix, dass aufgrund des Flächenmangels nach neuen Ansätzen und Möglichkeiten gesucht werden muss. Gründe sind meist bei hohen Kosten und potenziellen Risiken für die Logistikansiedler zu finden, die bei Brownfieldentwicklungen bestehen. Durch eine Unterstützung seitens der Kommune und durch flexible und lösungsorientierte Logistikansiedlungsunternehmen können die oftmals brachliegenden Flächen genutzt werden. •

AUS KOMMUNALER SICHT

Bei öffentlichen Projekten ist es von besonders hoher Bedeutung, dass zuvor getroffene Versprechen eingehalten werden. Dass gerade die Logistik in diesem Bereich bei den Kommunen bisher kein gutes Bild abgibt, liegt möglicherweise auch an schwer vorherzusehenden Begebenheiten in dem jeweiligen konkreten Ansiedlungsprojekten, da viele Projekte nicht direkt für einen konkreten Nutzer entwickelt werden. Klar ist aber auch, dass nicht gehaltene Zusagen negativ auf die gesamte Branche wirken können und dazu beitragen, Skepsis und Zurückhaltung zu verstärken. Umso wichtiger ist es daher, nicht nur die Stärken der Ansiedlung in den Mittelpunkt der Kommunikation zu stellen, sondern auch die möglichen Konfliktpunkte klar zu benennen. So besteht die Chance, diese im Vorfeld auszuräumen oder zumindest keine falschen Erwartungen entstehen zu lassen. Gerade innovative Referenzprojekte, die Herausforderungen (Strukturwandel usw.) in der Kommune vor Ort lösen, können helfen, die Logistik attraktiver und bekannter für Kommunen zu machen. Hier kann die oben dargestellte Matrix einen wertvollen Beitrag leisten – sowohl für die Unternehmen als auch für die Kommunen.

ANTEIL VON GREENFIELD- BZW. BROWNFIELD-FLÄCHEN

HOHER ANTEIL Brownfield 21,05 %



HOHER ANTEIL
Greenfield 56,80 %

AUSGEWOGEN 22,37 %

Quelle: Umfrage „Logistikimmobilien in Kommunen“, DStGB & Logix (2020); Grafik: DStGB 2021

Abbildung 16: Wie hoch ist der Anteil von Greenfield- bzw. Brownfield-Flächen an den Grundstücken, die Sie für Logistikansiedlungen bereitstellen? (N=76)



Foto © upixa - stock.adobe.com

5 FAZIT & AUSBLICK

5 FAZIT & AUSBLICK

In Zukunft wird nach den Einschätzungen der Kommunen die Nachfrage seitens der Logistik nach Flächen steigen. So gaben 57% an, dass sie mit einer zunehmenden bzw. stark zunehmenden Nachfrage rechnen (siehe Abbildung 17). Dies unterstreicht die Einschätzung der Kommunen, die zu Beginn der Umfrage bereits Inhalt war, dass Logistik ein wachsender Wirtschaftsbereich ist. Entsprechend werden sich Kommunen mit steigenden Anfragen von Logistikansiedlungen auseinandersetzen müssen. Aus den Einschätzungen durch die Befragung kommunaler Vertreter in Kombination mit denen der Logistikimmobilienunternehmen ist es möglich, die richtigen Weichen zu stellen, damit eine Ansiedlung erfolgreich sein kann. Dafür wurden Handlungsempfehlungen in Form von Strategien entwickelt. Mit diesen ist es nicht nur möglich, eine Logistikansiedlung reibungsloser gestalten zu können, sondern vielmehr den Ansiedlungsprozess durch Kooperation aller Akteure zukunftsorientiert zu beeinflussen.

Denn die Corona-Krise hat verdeutlicht, dass die Logistik als systemrelevant gelten kann: 90% der Kommunen sehen die Logistik als systemrelevant oder sehr systemrelevant an. Diese Einschätzung fällt höher aus, als die Logistikansiedlungsunternehmen es erwarten. Es gingen nur 65% dieser Unternehmen davon aus, dass die Logistik für

Kommunen eine solche Rolle spielen würde (siehe Abbildung 18). Dass die Kommunen, die die Logistik als systemrelevant ansehen, auch ein positives Bild von ihr haben (insbesondere „wachsend“ oder „anpassungsfähig“), ist nicht überraschend. Kritisch ist anzumerken, dass von den 175 Kommunen, die Wirtschaftsbereiche Begriffe zugeordnet haben, 115 die Frage nach der Systemrelevanz beantwortet haben. Diese 115 Kommunen sind tendenziell mehr der Logistik zugewandt, da sie die Befragung vorher abgebrochen haben.

Diese Ergebnisse der Untersuchung zeigen, dass die Logistik ein großes Potenzial für Kommunen bietet, um Beschäftigung und damit Wohlstand für die Bevölkerung zu sichern. Jedoch sind hierfür eine Umorientierung bzw. zumindest eine Anpassung bei der Anbahnung und der Zusammenarbeit im Zuge einer Logistikansiedlung von allen Akteuren gefragt. Im Weiteren sollte detaillierter untersucht werden, wie sich die Rahmenbedingungen bspw. geografisch, nach Eigenschaften der Kommunen, der Art der Logistikansiedlung etc. auf die Erkenntnisse dieser Befragung speziell auswirken. Die Logistik ist heterogen, die Kommunen sind heterogen. Entsprechend gilt hier abermals: Eine Lösung, ein „Blue Print“ gibt es nicht. •

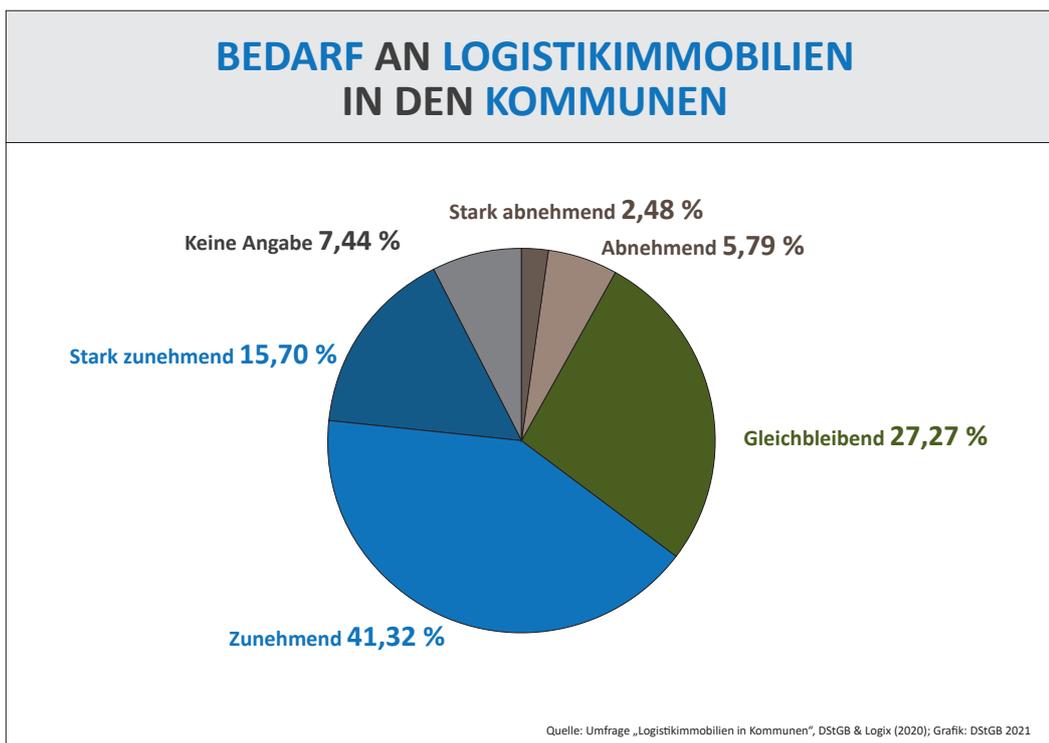


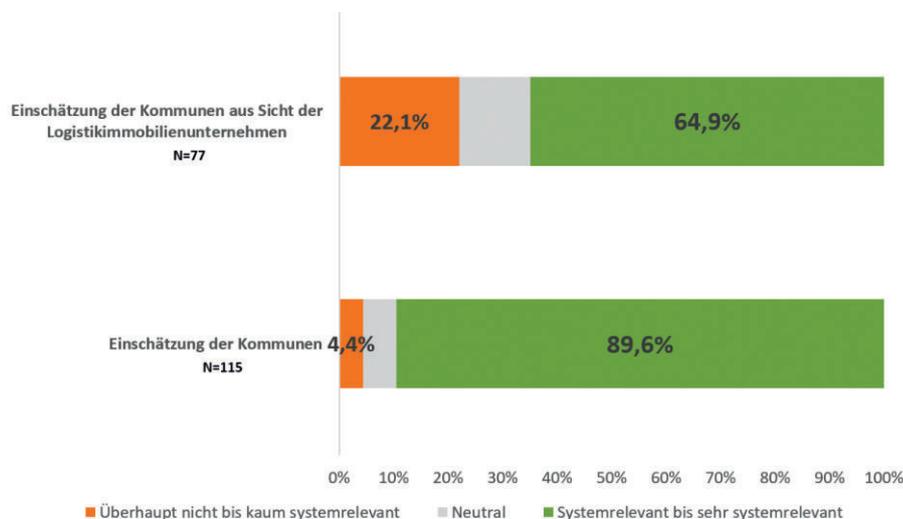
Abbildung 17: Wie wird sich gemäß Ihrer Erfahrung der Bedarf an Logistikansiedlungen in Ihrer Kommune in den nächsten fünf Jahren verändern? (N=121)

AUS KOMMUNALER SICHT

Aus kommunaler Sicht ist die Logistik systemrelevant. Viele Kommunen sehen zwar eine Entwicklung hin zu mehr regionalen Wirtschaftskreisläufen, dies kann gerade vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie und den temporären Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Medizinprodukten und Schutzkleidung gesehen werden. Allerdings sind die meisten Städte und Gemeinden dennoch davon überzeugt, dass die globalen Wirtschaftsstrukturen ihren Platz im wirtschaftlichen Gefüge behalten werden. Logistikansiedlungen werden somit immer eine Systemrelevanz für die Versorgung der Bürgerinnen und Bürger vor Ort haben. Insgesamt steht sogar zu erwarten, dass dieser Trend noch weiter zunehmen wird, gerade vor dem Hintergrund von Versorgungssicherheit und der Anforderung an die Resilienz der regionalen Strukturen. Zudem wurde deutlich, dass verschiedenste Faktoren, wie neugeschaffene Arbeitsplätze, ein LKW-Verkehrskonzept und die Nachhaltigkeit des Projekts, eine wichtige Rolle für die Kommunen bei der Bewertung von Logistikansiedlungen spielen. Auch die hohe Bedeutung des frühzeitigen und offenen Dialogs zwischen Kommunen und Unternehmen ist deutlich geworden.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie fordern viele Kommunen heraus, da zu befürchten steht, dass bisher als krisensichere Unternehmen in Schwierigkeiten geraten. Daher müssen neue wirtschaftliche Felder erschlossen und die Ansiedlung von zukunftssicherem Gewerbe vorangetrieben werden. Gerade die Logistik als ein wirtschaftsstarker, wachsender Bereich in Deutschland ist auch für Kommunen sehr spannend. Mit transparenter Kommunikation und ausreichender Kompromissbereitschaft sind innovative Projekte möglich, die eine „Win-Win-Situation“ entstehen lassen.

SYSTEMRELEVANZ DER LOGISTIK



Quelle: Umfrage „Logistikimmobilien in Kommunen“, DStGB & Logix (2020); Grafik: DStGB 2021

Abbildung 18: Wie wird die Systemrelevanz der Logistik eingeschätzt? (N=77 bzw. N=115)



Marienstraße 6 · 12207 Berlin
Telefon 030 77307-0
Telefax 030 77307-200
dstgb@dstgb.de
www.dstgb.de