

Herausforderungen – Strategien – Handlungsansätze

Ein Beitrag zur Sicherung der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit in der Logistikwirtschaft im Östlichen Ruhrgebiet

Herausforderungen – Strategien – Handlungsansätze

Ein Beitrag zur Sicherung der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit in der Logistikwirtschaft im Östlichen Ruhrgebiet

Abschlussbericht

Ein Projekt der Hans-Böckler-Stiftung
mit Unterstützung des DGB Östliches Ruhrgebiet

30.11.2007

Autor/innen:

Anja Scholz, SUSTAIN CONSULT GmbH
Ralf Löckener, SUSTAIN CONSULT GmbH
Birgit Timmer, SUSTAIN CONSULT GmbH
in Zusammenarbeit mit
Martina Stackelbeck, Sozialforschungsstelle Dortmund

Beratungsgesellschaft
für nachhaltige
Wirtschaftsentwicklung mbH

Kaiserstraße 24
44135 Dortmund
Germany
T +49 (0) 231 - 981 285 0
F +49 (0) 231 - 981 285 29
www.sustain-consult.de

Geschäftsführung
Ralf Löckener
Birgit Timmer

Inhalt

1	Anlass und Ausgangssituation	4
2	Ziele und Vorgehensweise des Projektes	6
3	Entwicklungen in der (Handels-) Logistik: Allgemeine Trends, Standortanforderungen und regionale Strukturen	9
3.1	Entwicklungen in der (Handels-) Logistik und veränderte Anforderungen an die Beschäftigten.....	9
3.2	Anforderungen an Logistik-Standorte und Einordnung der Region Östliches Ruhrgebiet	12
4	Umfang und quantitative Entwicklung der Beschäftigung in der Logistik im Östlichen Ruhrgebiet.....	17
4.1	Methodik der Untersuchung.....	17
4.2	Umfang und Entwicklung der regionalen Beschäftigung in der gesamten Logistik – Ergebnisse	20
4.3	Umfang und Entwicklung der regionalen Beschäftigung in der Handelslogistik – Ergebnisse.....	25
5	Qualitative Strukturen und Entwicklungen in der Logistikwirtschaft im Östlichen Ruhrgebiet	27
5.1	Beschäftigungsperspektiven	27
5.2	Unternehmensstrategien.....	29
5.3	Standortqualitäten	31
6	Fazit und Handlungsempfehlungen.....	34
6.1	Die Bedeutung der Logistik für die Beschäftigung im Östlichen Ruhrgebiet.....	34
6.2	Handlungsempfehlungen zur wirkungsvollen Förderung einer beschäftigungswirksamen Entwicklung der Logistik in der Region.....	36
7	Literatur	41

Anhang 1: Leitfragen

Anhang 2: Statistische Daten

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Einrichtungen zur Forschung und Entwicklung sowie zur akademischen Ausbildung in der Logistik im Östlichen Ruhrgebiet	15
Tab. 2: Ausgewählte Unternehmen der Logistik im Östlichen Ruhrgebiet.....	16
Tab. 3: Übersicht Berufsgruppen direkte und indirekte Logistikberufe.....	19
Tab. 4: Großhandel im Östlichen Ruhrgebiet nach Wirtschaftszweigen zum Stichtag 30. Juni.....	25

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Entwicklung der Güterverkehrsleistung in Deutschland.....	9
Abb. 2: Die qualitative Entwicklung der Logistik	10
Abb. 3: Unternehmen der Logistik – regionale Schwerpunkte im Ruhrgebiet.....	14
Abb. 4: Wissenschaftseinrichtungen, Infrastruktureinrichtungen und Beschäftigung im Bereich Logistik im Ruhrgebiet.....	14
Abb. 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Logistikberufen im Östlichen Ruhrgebiet.....	21
Abb. 6: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Logistikberufen in den Gebietskörperschaften im Östlichen Ruhrgebiet.....	24
Abb. 7: Entwicklung der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Logistikberufen in den Gebietskörperschaften im Östlichen Ruhrgebiet.....	24
Abb. 8: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Logistik Kernbereich und im Großhandel in den drei Gebietskörperschaften des Östlichen Ruhrgebiets.....	26

1 Anlass und Ausgangssituation

In der Presse wie auch in der Fachliteratur gilt Dortmund häufig als gutes Beispiel für einen gelungenen Strukturwandel (vgl. Pinetzki 2007; vgl. Dörre/Röttger 2006; vgl. Handelsblatt 2006). Nahezu parallel zum Stellenabbau in den Branchen der Montanindustrie wurden in Dienstleistungsbranchen neue Arbeitsplätze aufgebaut. So konnte sich Dortmund in den 1980-er und 1990-er Jahren als wichtiger Standort für die Versicherungs- und Finanzwirtschaft etablieren. Ein besonderer Erfolg – und ein herausragendes Symbol – für einen erfolgreichen Strukturwandel ist zweifellos der Technologiepark in direkter Nachbarschaft zur Universität, der in den 1980-er Jahren als einer der bundesweit ersten Technologieparks entstand und immer noch als Vorbild für gelungene Technologie- und Strukturpolitik dient.

Doch um die rund 80.000 in der Montan- und in der Brauindustrie weggefallenen Arbeitsplätze zu ersetzen, waren und sind noch weitere Anstrengungen nötig. Im Jahr 2000 wurde deshalb das dortmund-project als Public-Private-Partnership zwischen der Stadt Dortmund und Thyssen-Krupp ins Leben gerufen. Mit Hilfe dieser Standortinitiative wurden Ansiedlungsaktivitäten auf die drei neuen Leitbranchen Informationstechnologie, Mikrosystemtechnik und Logistik fokussiert, um bis zum Jahr 2010 70.000 neue Arbeitsplätze zu schaffen. Obwohl längst klar ist, dass dieses Ziel nicht zu erreichen sein wird, scheint die dahinter liegende Wirtschaftsförderungsstrategie eine Dynamik freigesetzt zu haben, die insbesondere in Bezug auf die Logistikwirtschaft auf die gesamte Region Östliches Ruhrgebiet (Dortmund, Kreis Unna, Hamm) ausstrahlt. Das Östliche Ruhrgebiet hat sich – auch entlang der wichtigen Verkehrsachsen deutlich erkennbar – zu einer bedeutenden „Distributionsdrehsscheibe“ entwickelt. Mit verfügbaren Flächen, dem Arbeitskräfte- und Forschungspotenzial, der Verkehrsinfrastruktur und der geografischen Lage im Zentrum der erweiterten Europäischen Union wirbt die Region für die weitere Entwicklung der Logistikwirtschaft. Doch ist damit bereits die Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit des Logistikstandortes langfristig gesichert? Und bietet die Förderung und Entwicklung der Logistik wirklich Perspektiven für umfangreiche und sichere Beschäftigung?

Am Beispiel eines Logistikunternehmens aus Unna lässt sich exemplarisch aufzeigen, warum Zweifel an der Nachhaltigkeit des so genannten „Wachstumsmarktes“ und „Jobmotors“ Logistik aufgekommen sind, die letztlich zu diesem Forschungsprojekt geführt haben: Im Jahr 2003 wurde die Ansiedlung des Logistiklers in Dortmund als großer Erfolg gefeiert. Fortan erfolgte von diesem Standort aus die Distribution für den Konsumgüterbereich eines amerikanischen Unternehmens. Damit wurde das zuvor dafür genutzte kleinere Lager in Schwerte ersetzt, 90 bestehende Arbeitsplätze gesichert und zunächst 30 neue geschaffen. Der Dortmunder Standort wurde ausgewählt, weil er für die weitere Expansion des Kunden beste Voraussetzungen bot: geografisch günstige Lage zu Absatzmärkten und Produktionsstätten, Anbindung an verschiedene Verkehrsträger, Größe bzw. Flächenverfügbarkeit. Hier wurden nunmehr sämtliche Logistikaktivitäten gebündelt, die bislang an unterschiedlichen Standorten – auch in europäischen Nachbarstaaten – erbracht wurden. Zwei Jahre nach der Ansiedlung wurden von Dortmund aus die Nachbarn Benelux, Österreich und Schweiz versorgt. Das Dortmunder Logistikunternehmen entwickelte sich sukzessiv zum Europa-

Warenverteilzentrum für den Kunden. Damit einhergehend wurden neue Mitarbeiter/innen eingestellt, so dass sich die Anzahl der Beschäftigten zwischenzeitlich auf 140 erhöhte. Zu Beginn des Jahres 2007 wurde allerdings bekannt, dass das Logistikunternehmen seine Tätigkeiten nach Unna verlagert und damit den Standort in Dortmund ersetzen wird.

Zunächst wurde bei den arbeitsmarktpolitischen und wirtschaftsfördernden Einrichtungen davon ausgegangen, dass mit der Ansiedlung des Logistikers in Unna ein enormer Beschäftigungszuwachs verbunden sein würde. Mittlerweile ist allerdings allen relevanten Akteur/innen in der Region klar geworden, dass – zumindest in näherer Zukunft – nicht mit einem bedeutsamen Beschäftigungsaufbau gerechnet werden kann. Das Unternehmen geht davon aus, dass es zunächst ausreicht, auf den vorhandenen Personalstamm des Dortmunder Lagers zurückzugreifen und diesen ggf. um einige wenige Arbeitskräfte aus dem unternehmenseigenen Personalpool zu ergänzen. Sollten weitere Kunden akquiriert werden können, soll es auch weitere Einstellungen geben.

Mit der Umsiedlung nach Unna kamen ein völlig neuer Lageraufbau und eine komplett andere Lagertechnik zum Einsatz. Darüber hinaus soll nun hier die gesamte Europadistribution für den amerikanischen Kunden erbracht werden. Dies führt zu anderen bzw. höheren Anforderungen an die Beschäftigten: Umgang mit neuen EDV-Systemen, erweiterte Anforderungen des etablierten Kunden, Zufriedenstellung neuer Kunden, neues Kommissioniersystem etc.

Im Lichte solcher Entwicklungen und Erfahrungen müssen die (positiven) Wirkungen der Logistikwirtschaft auf die wirtschaftliche Entwicklung und die Beschäftigung in der Region differenziert betrachtet und diskutiert werden. Dies wurde auch auf einer Veranstaltung des Deutschen Gewerkschaftsbundes Region Östliches Ruhrgebiet mit regionalen Expert/innen und Akteur/innen im Zuge des Projektes „Gewerkschaften und Betriebsräte im Strukturwandel“¹ am 14. März 2006 deutlich. Das positive Bild des „Wachstumsmotors Logistik“ hat – so ein Ergebnis der Auftaktveranstaltung – auch seine Schattenseiten: Neben den Ansiedlungserfolgen hat sich das Östliche Ruhrgebiet zwar als bedeutende Region für Logistikforschung sowie für die Aus- und Weiterbildung profiliert und auch die Beschäftigtenzahlen sind gestiegen – unklar ist allerdings, wie es um die konkreten Arbeitsbedingungen (wie z.B. Einkommen, Arbeitszeiten, Gesundheitsbelastungen, Arbeitspausen, Flexibilität und Mobilität oder Arbeitsklima) bestellt ist. Klar ist, dass der Übergang vom Handel in die Logistik (Outsourcing von Logistikleistungen) durch den Wechsel in andere Tarife oder sogar tariffreie Bereiche Probleme für die Beschäftigten mit sich bringt: Entgeltreduzierung, Verlust von Zuschlägen, Verlust von Urlaubs- und Weihnachtsgeldansprüchen, etc. Die Umfirmung zum Logistiker wird oft sogar gezielt dazu genutzt aus der Tarifbindung auszusteigen und/oder schlechtere Konditionen für die Beschäftigten erwirken zu können.

¹ Das Projekt „Gewerkschaften und Betriebsräte im Strukturwandel“ wurde durchgeführt vom Deutschen Gewerkschaftsbund Landesbezirk Nordrhein-Westfalen und mit Mitteln des Landes Nordrhein-Westfalen und der Europäischen Union gefördert.

Vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen und Erkenntnisse wurde das Forschungsprojekt entwickelt. Es soll dazu beitragen die Arbeitsbedingungen und Arbeitsbeziehungen in der Logistikwirtschaft im Östlichen Ruhrgebiet zu untersuchen.

2 Ziele und Vorgehensweise des Projektes

Das Zusammenspiel und die Wechselwirkung zwischen Beschäftigungs-, Unternehmens- und Standortentwicklung wurden bisher nur unzureichend untersucht. Bislang standen eher Auseinandersetzungen mit den technologischen Anforderungen an die zukünftige „Welt der Logistik“ z.B. durch immer kleinere Produktionszahlen und die Atomisierung der Bestellmengen im Vordergrund (vgl. Wirtschaftsförderung 2007b). Die sich wandelnden technologischen Anforderungen an die Materialflusssysteme wurden von den wirtschafts- und arbeitsmarktrelevanten Akteur/innen der Region bislang nicht bzw. unzureichend verknüpft mit den damit einhergehenden Auswirkungen auf Beschäftigung bzw. den Anforderungen an die in der Logistikwirtschaft Beschäftigten – insb. im Bereich der gering Qualifizierten. Die Interdependenzen zwischen Beschäftigung, Region und Unternehmen im Östlichen Ruhrgebiet standen bislang weder im Zentrum von Forschungsprojekten, noch lagen sie im Fokus der Wirtschaftsförderungseinrichtungen. Diesem Umstand soll hiermit Rechnung getragen werden. Dieses Forschungsprojekt hat daher zum Ziel, Herausforderungen, Strategien und Handlungsansätze zur Sicherung der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit in der Logistik im Östlichen Ruhrgebiet zusammenzutragen und diese letztlich mit relevanten strukturpolitischen Akteur/innen der Region zu diskutieren.

Exemplarisch am Beispiel der Handelslogistik im Östlichen Ruhrgebiet soll die Interdependenz von Beschäftigungsperspektiven, Unternehmensstrategien und Standortqualitäten untersucht werden. In allen drei Gebietskörperschaften innerhalb der Region sind entsprechende Kompetenzen vorhanden: In Hamm gibt es einen Schwerpunkt auf regional versorgenden Lebensmittelhandel, der Standort Unna zeichnet sich als Standort der „Warehouse-Logistik“ aus und auch Dortmund hat neben dem Schwerpunkt auf Logistik-Forschung und Entwicklung bzw. e-logistics eine Vielzahl an Logistikzentren des Großhandels zu verzeichnen (vgl. Stackelbeck 2005).

Vor diesem Hintergrund sollen im Rahmen des Projektes

1. die Beschäftigungsperspektiven untersucht werden: Ziel ist es auf der Basis von konkreten Aussagen zur Bedeutung der Logistikwirtschaft für die regionale Beschäftigung (quantitative Analyse) und durch die Untersuchung der Arbeitsbedingungen und zukünftigen Qualifizierungsanforderungen in der Logistikwirtschaft (qualitative Analyse) Ansätze und Handlungsmöglichkeiten zu entwickeln, die die Beschäftigungsfähigkeit von Unternehmen und Beschäftigten dauerhaft sichern. Die qualitative Analyse soll Aufschluss geben darüber, ob Logistik vor allem von den Ausgliederungen von Logistikaktivitäten aus Handel und Produktion profitiert und ob die Ansiedlungserfolge der einen

Kommune zu Beschäftigungsverlusten in der anderen Kommune führen. Im Rahmen der qualitativen Analyse soll geprüft werden, ob die Anforderungen an die Logistikbeschäftigten z.B. hinsichtlich der Beherrschung elektronischer Prozesse und in Bezug auf die Arbeitsintensität steigen und ob die un- und angelernten Beschäftigten in den Lägern den steigenden Anforderungen gerecht werden können. Dies ist die Voraussetzung dafür, dass sich die Hoffnung der Region, in diesem Bereich gute Beschäftigungsperspektiven für Personen mit einem niedrigen Qualifikationshintergrund (als vom Strukturwandel besonders betroffene Personen) zu erschließen, auch erfüllen kann.

2. die Unternehmensstrategien analysiert werden: Ausgehend von einer Bestandsaufnahme zur Unternehmensstruktur wird die marktseitige Situation der Logistikwirtschaft im Östlichen Ruhrgebiet geprüft. Es soll geprüft werden, welche Strategien die Unternehmen im Wettbewerb verfolgen und mit welchen Maßnahmen sie diese umsetzen. Darüber hinaus werden beschäftigungsrelevante Standortfaktoren wie z.B. der Personalbedarf der Logistikunternehmen betrachtet. Ziel ist es auf der Basis der Untersuchungsergebnisse Handlungsansätze zur Standort- und Beschäftigungssicherheit der Unternehmen im Östlichen Ruhrgebiet sowie zu ihrer Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit aufzeigen.
3. die Standortqualität des Östlichen Ruhrgebietes ermittelt: Die Analyse von Standortvorteilen sowie die Untersuchung des Faktors Standortbindung zielen darauf ab, Maßnahmen und Strategien (weiter) zu entwickeln, die dazu geeignet sind die Standortbindung der Logistikunternehmen zu erhöhen und die Standortqualität für Logistikunternehmen zu verbessern, um damit auch perspektivisch Beschäftigung – vor allem für Un- und Angelernte – aufzubauen.

Das Projekt ist auch im Zusammenhang mit dem Betriebsräte-Netzwerk, das sich durch die Aktivitäten von SUSTAIN CONSULT im Rahmen des DGB Projektes „Gewerkschaften und Betriebsräte im Strukturwandel“ gebildet hat, zu sehen: Im Östlichen Ruhrgebiet wurde für Betriebsräte, Gewerkschafter/innen und andere Interessierte eine Veranstaltungsreihe zum überbetrieblichen Erfahrungsaustausch realisiert. Die Themen für den Erfahrungsaustausch haben sich an den Problem- und Fragestellungen von Betriebsräten aus der Handelslogistik orientiert. Im Kern sind mit den Veranstaltungen zur Leiharbeit, zum Outsourcing und zum Prämienlohn Themen aufgegriffen worden, die die Arbeitsbedingungen in der Logistikwirtschaft (Bezahlung, Arbeitsorganisation, Arbeitszeiten, Qualifizierung, Ausstattung der Leiharbeitnehmer/innen mit Betriebsmitteln, Auswirkungen auf das Betriebsklima etc.) betreffen.

Das in diesem Abschlussbericht beschriebene Vorhaben besteht aus einem quantitativen und einem qualitativen Teil. Insgesamt wurden von August 2007 bis November 2007 folgende vier Bausteine realisiert:

Baustein 1: Quantitative Analyse und Desk Research

Im ersten Arbeitsschritt wurden Daten zur Beschäftigungs- und Unternehmensentwicklung der (Handels-)Logistik in der Region Östliches Ruhrgebiet zusammengestellt (bzw. vorhandene Analysen aktualisiert) sowie analysiert. Dabei sollte

insbesondere versucht werden, die Verlagerung von Beschäftigung aus Handel und Industrie zu bilanzieren. Die Auswertung und Aufbereitung der statistischen Daten wird ergänzt durch eine Synopse der Trends, Strategien und Entwicklungen der (Handels-)Logistik, die sich durch das Literaturstudium ergeben haben.

Baustein 2: Expert/innengespräche mit relevanten Akteur/innen

Um die Ergebnisse der quantitativen Analyse um qualitative Einschätzungen zu ergänzen und Handlungserfordernisse zu ermitteln, wurden 17 leitfadengestützte Interviews mit Expert/innen aus der Region Östliches Ruhrgebiet durchgeführt. Die qualitative Erhebung wurde in Zusammenarbeit mit der Sozialforschungsstelle Dortmund (Martina Stackelbeck) durchgeführt. Dadurch konnten die Anzahl der Expert/innengespräche erhöht und somit die Erhebungsbasis für die Untersuchung ausgeweitet werden.

Baustein 3: Konklusion und Dokumentation

Die Interviews mit den Expert/innen wurden ausgewertet und dokumentiert. Aufbauend auf den Erkenntnissen aus den ersten beiden Bausteinen wurden Handlungsempfehlungen zur langfristigen Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit des Logistikstandortes Östliches Ruhrgebiet erarbeitet.

Baustein 4: Abschlussveranstaltung

Den Abschluss des Projektes bildet eine Veranstaltung, zu der alle regionalen Gesprächspartner/innen (Betriebsräte und Geschäftsführungen aus Unternehmen, Vertreter/innen aus Gewerkschaften und Vertreter/innen der kommunalen Wirtschaftsförderungseinrichtungen) sowie überregional relevante Multiplikatoren (z.B. DGB Bezirk NRW, Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales, Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Energie) eingeladen werden. Auf der Veranstaltung werden die Projektergebnisse vorgetragen und zur Diskussion gestellt.

Der hier vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse der Projektbausteine 1 bis 3 dar. Nachfolgend werden zunächst die Ergebnisse aus der Untersuchung der allgemein-strukturellen Entwicklungen in der (Handels-)Logistik und der daraus erwachsenden Standortanforderungen vor dem Hintergrund der konkreten regionalen Situation im Östlichen Ruhrgebiet geprüft (Kap. 3). In Kapitel 4 werden die Ergebnisse der statistischen Datenanalyse über die Bedeutung der Logistik-Beschäftigung im Östlichen Ruhrgebiet dargestellt. Anschließend folgt die Zusammenfassung der Erkenntnisse, die sich durch die Durchführung der Expert/innengespräche ergeben haben (Kap. 5). Den Abschluss bildet Kapitel 6 mit Handlungsempfehlungen und -impulsen zur Sicherung der langfristigen Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit des Logistikstandortes Östliches Ruhrgebiet.

3 Entwicklungen in der (Handels-) Logistik: Allgemeine Trends, Standortanforderungen und regionale Strukturen

3.1 Entwicklungen in der (Handels-) Logistik und veränderte Anforderungen an die Beschäftigten

Der Bedarf an logistischen Tätigkeiten und Arbeiten steigt in Deutschland seit vielen Jahren an. Eine Ursache bildet hierfür der deutliche Zuwachs der Güterverkehrsleistung, die seit 1991 bis 2006 um rund 58% und alleine in den Jahren 2002 bis 2006 um 21% zugenommen hat (vgl. Abb. 1). Auch für die kommenden Jahre ist ein weiteres Wachstum zu erwarten; so geht z.B. die Landesregierung Nordrhein-Westfalen davon aus, dass die Güterverkehrsleistung von aktuell rund 605 Mrd. tkm bis 2015 um rund 85 Mrd. tkm bzw. 14% wachsen wird, was angesichts der Steigerungsraten der Vergangenheit eher als ein unterer Wert erscheint.

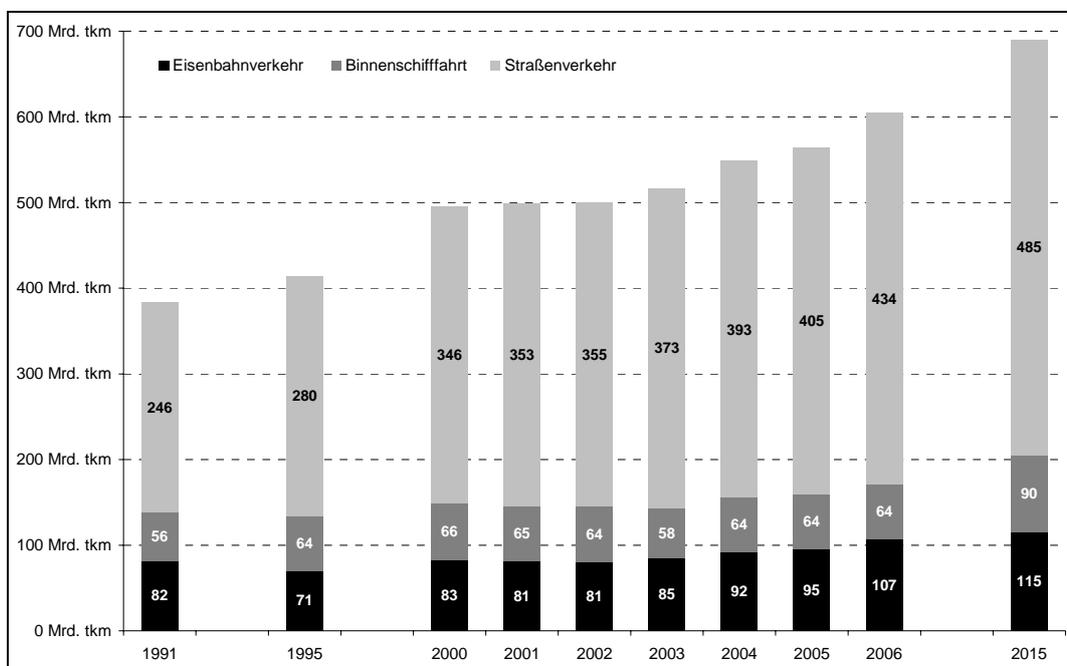


Abb. 1: Entwicklung der Güterverkehrsleistung in Deutschland (Quelle: Statistisches Bundesamt, Prognose: Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung Nordrhein-Westfalen)

Parallel zu diesem Anstieg des Güterverkehrsvolumens verändert sich auch die Qualität der logistischen Tätigkeiten. Dabei befindet sich die Logistikwirtschaft schon seit längerem in einem Tertiärisierungsprozess. Während die klassische Logistik sich im Allgemeinen auf die Kernbereiche Auftragsplanung und Auftragssteuerung, Transport, Lagerhaltung und Verpackung beschränkte, gehören mittlerweile sowohl Bereiche der Produktentwicklung als auch des sog. After-Sales-Bereich zum „Kerngeschäft“ eines Logistikunternehmens (vgl. Schmied 1994). Logistikunternehmen profitieren heute insbesondere vom Outsourcing verschiedener Arbeitsbereiche aus Handels- und Industriebetrieben. Sie übernehmen nicht nur Verpackungs-, Kommissionierungs- und Auszeichnungsarbeiten, sondern auch Montage-, Wartungs-, Qualitätsprüfungs- und Reparaturarbeiten (vgl. Plehwe 1998, vgl. Hesse 1992). PLEHWE definiert vor diesem Hintergrund den Begriff der „modernen Logistik“ wie folgt:

„Logistik verbindet, vermittelt, organisiert und steuert den zwischenbetrieblichen Material- und zugehörigen Informationsfluss über die gesamte Wertschöpfungskette (von der Beschaffung über die Produktion bis zur Verteilung an den Endverbraucher hin zur Entsorgung). Zur Logistik gehört dementsprechend der gesamte Bereich Transport/Umschlag/Lagererei (von Gütern und Informationen), egal ob per Straße, Bahn, Schiff oder Flugzeug und ebenfalls egal ob Information per Brief, Fax, Telefon oder elektronische Datenübertragung“. (vgl. Plehwe 1998)

Der Stellenwert und die Funktion der Logistik in der Wirtschaft haben sich in den vergangenen drei Jahrzehnten grundlegend geändert (vgl. Abb. 12): In den 1970er Jahren fand Logistik noch innerhalb von Produktions- und Organisationskonzepten statt, in denen verschiedene isolierte Funktionen (wie z.B. Lagerung, Umschlag, Transport) optimiert wurden. In den 1980er Jahren wurde Logistik erstmals als Querschnittsfunktion begriffen, indem Lagerung, Umschlag und Transport systematisch im Zusammenhang mit der Beschaffung, der Produktion und dem Vertrieb und ausgerichtet auf den Kunden organisiert wurden. Ab den 1990er Jahren dienen Logistikkonzepte dann immer stärker dazu, Prozesse der Produktion und des Informations- und Warenaustausches über verschiedene Funktionen und Unternehmen hinweg zu integrieren. Dies ist im Kern auch heute noch der zentrale Ansatz, der zudem in einem zunehmenden Maße in einem weltweiten Maßstab realisiert wird.

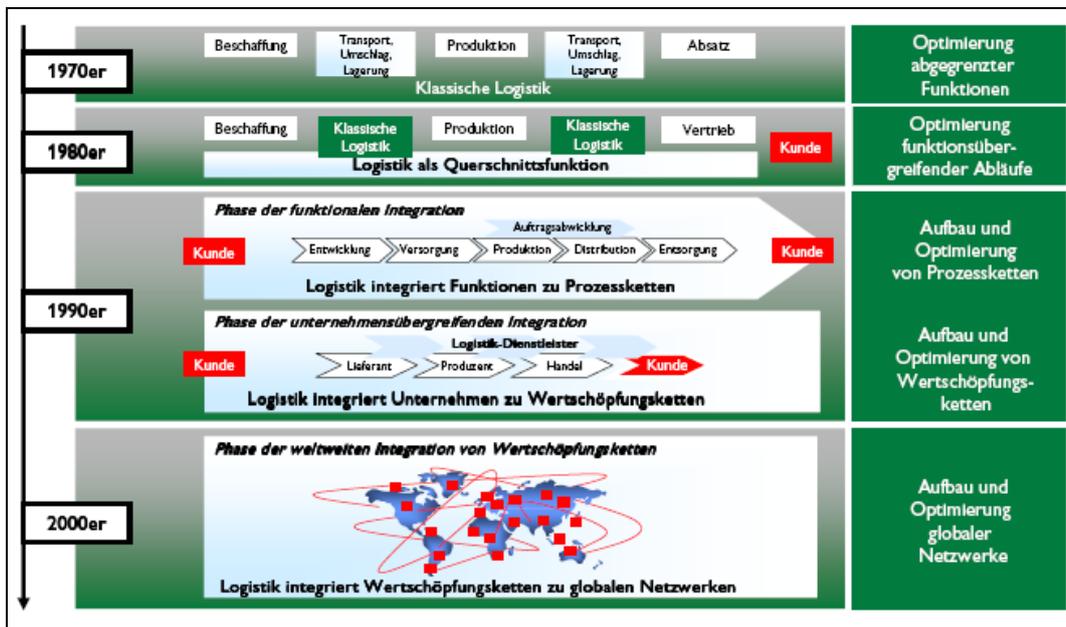


Abb. 2: Die qualitative Entwicklung der Logistik (Quelle: BVL)

Im Grundsatz ist mit der funktionalen Entwicklung der Logistik eine Aufwertung von bestimmten Bereichen der Logistik verbunden. Diese Aufwertung geht allerdings mit einer Abwertung bzw. Prekarisierung vieler Beschäftigungsverhältnisse im Transport bzw. der in Produktion und Handel hineinreichenden Logistikketten einher. Atypische Beschäftigungsverhältnisse wie z.B. Leiharbeit, Teilzeitstellen, befristete Beschäftigungsverhältnisse oder der Einsatz von Subunternehmern nehmen vor allem in der Logistik zu. Um Auftragsschwankungen kostengünstig bewältigen zu können, greifen die Unternehmen zunehmend auf flexible, so genannte „in case of need“-Beschäftigte zurück. Hintergrund dieser Veränderungen in den Beschäftigungsverhältnissen bildet zum einen die Kommerzialisierung,

Privatisierung und Liberalisierung von nationalstaatlichen Transport- und Postorganisationen, zum anderen die Rationalisierungsstrategien von Industrie und Handel. Dabei kommt es in der Logistik immer stärker darauf an, sich den rasch wandelnden Anforderungen an den Aufgaben- bzw. Leistungszuschnitt flexibel und spontan anzupassen. Dieser Umstand ist (neben den Transportkosten und teilweise auch den verfügbaren Transportkapazitäten) ein wichtiger Grund, warum der Anstieg des Güterverkehrs bisher vor allem durch LKW bewältigt wird: Die Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr verzeichnete 1991 bis 2006 einen Anstieg um 77% und ist damit mehr dreimal so stark gewachsen wie bei Binnenschifffahrt und Eisenbahnen zusammen (+24%; vgl. Abb. 1).

Insgesamt wird der Logistikwirtschaft ein positives Beschäftigungswachstum bescheinigt. Allerdings steht dieser positiven Gesamtentwicklung ein negativer Trend in den klassischen Transportbereichen gegenüber (vgl. Klaus/Kille 2006). Das Beschäftigungswachstum findet also in den Bereichen der erweiterten Logistikleistungen statt. Laut PLEHWE handelt es sich dabei um „externes Wachstum“, welches auf das Outsourcing aus Handel und Industrie zurückzuführen ist. Das Outsourcing aus Handel und Produktion führt dazu, dass an die Stelle einer klaren organisatorischen Unterscheidung der Arbeitsverhältnisse zunehmend eine fließende Abgrenzung von Arbeitsprozessen entlang von Prozessketten tritt. Die Organisation, Koordination und Kontrolle der diversifizierten und z.T. auch grenzübergreifenden Logistikaufgaben führt wiederum zu einem steigenden Bedarf an hoch qualifizierten und spezialisierten Arbeitskräften im Management (vgl. Plehwe 2001).

Auf der anderen Seite gibt es in der Logistikbranche einen traditionell hohen Anteil an gering qualifizierten Arbeitskräften. Daran hat sich im Grundsatz auch trotz der zunehmenden Diversifizierung in der Branche wenig geändert, wenngleich die Anforderungen auch an Beschäftigte ohne formale Qualifikation steigen. Da Arbeitsprozesse in der Logistik mehr und mehr durch Informations- und Kommunikationssysteme unterstützt werden, wird rein körperliches Geschick weniger wichtig, vielmehr sind grundlegende Fähigkeiten zum Verständnis komplexer Systeme erforderlich. Somit steigen die Anforderungen an die kognitiven Fähigkeiten der gering oder niedrig Qualifizierten. Die Folgen des zunehmenden Einsatzes von Informations- und Kommunikationssystemen (z.B. in der Kommissionierung die elektronische Kennung und Lesung des Barcodes anstatt der Abarbeitung von Pick-Listen) sind differenziert zu betrachten: Einerseits führt die moderne Technik zur Abwertung der Qualifikationsanforderungen (in diesem Beispiel entfällt durch den Einsatz der Scannerpistole die Notwendigkeit, steuernd in den Informationsprozess einzugreifen), andererseits wird von demjenigen, der die Kommissionierung überwacht (möglicherweise ebenfalls eine an- oder ungelernete Arbeitskraft) erwartet, dass er/sie Abweichungen, die sich aus den Scanner-Einlesungen ergeben, im Computersystem verfolgen und bereinigen kann. Tendenziell ist davon auszugehen, dass – aufgrund der Komplexität der Prozesse und wegen der engen Terminvorgaben – die Anforderungen an den Personenkreis der formal nicht Qualifizierten steigen wird und entsprechende (arbeitsbegleitende) Qualifizierungsmaßnahmen vonnöten sind, um die Beschäftigungsfähigkeit dieser Zielgruppe langfristig zu gewährleisten (vgl. Zeller 2003).

3.2 Anforderungen an Logistik-Standorte und Einordnung der Region Östliches Ruhrgebiet

Im Zuge der Reorganisation der Logistik in den letzten zwei bis drei Jahrzehnten haben sich neuartige, internationalisierte und diversifizierte Konzernstrukturen entwickelt. Die Unternehmen versuchen so, den ganzheitlich systemischen Rationalisierungserwartungen der verladenden Wirtschaft zu entsprechen bzw. sich an die spezifischen Prozesskettenerfordernisse anzupassen (vgl. Plehwe 2001). Der einzelne Betrieb bzw. das einzelne Unternehmen wird an vielen Stellen aufgebrochen und neu konfiguriert. Innovative Logistikkonzerne sind hybride Organisationsformen, weil sie sich schwerlich in existierende Branchencluster und Unternehmenstypologien einsortieren lassen (vgl. Plehwe 1998). Ein Beispiel für eine solche Unternehmensentwicklung stellt die Deutsche Post AG dar: Vom ehemaligen staatseigenen Betrieb hat sich das Unternehmen durch Übernahme von zahlreichen Großspeditionen, Luftfrachtunternehmen und spezialisierten Logistikdienstleistern zu einem diversifizierten Konzern mit weltweit umspannenden Netzen gewandelt. Hier zeigen sich die gleichzeitigen Entwicklungen einer radikalisierten Dezentralisierung der betrieblichen Organisation im Zusammenspiel mit einer verstärkten zwischenbetrieblichen und transnationalen Vernetzung des Arbeits- und Wertschöpfungsprozesses (vgl. Plehwe 2001).

Die Integration der Logistik in Produktion und Warendistribution verlangt von den Unternehmen ein hohes Maß an Flexibilität, um kurzfristig auf Nachfrageschwankungen reagieren zu können. Daher zeichnet sich die optimale Verkehrslage vor allem durch eine gute Anbindung an das Straßenverkehrsnetz aus. Nicht zu unterschätzen sind allerdings auch die Anbindung an Schiene, See- bzw. Binnenhafen und/oder Flughafen. Durch die EU-Osterweiterung hat sich das europäische Zentrum von der belgisch-niederländischen Grenze in die Mitte Deutschlands verschoben. Aufgrund der zentralen geografischen Lage in der erweiterten Europäischen Union, der Nähe zu Kunden und Märkten und der besonders hohen Verkehrsnetzdicke bzw. der guten Verkehrsinfrastruktur hat sich Deutschland als begehrter Logistikstandort etabliert (vgl. Bernsmann/Kuchenbecker/Vastag 2006).

Aufgrund des radikalen Abbaus von Lagerkapazitäten bei Unternehmen aus den Bereichen Produktion und Handel (Stichwort „just in time“) müssen Gütertransportunternehmen in stark zunehmendem Maße eigene Flächen für die Lagerung vorhalten. Das bewirkt einen erhöhten Flächenbedarf bei Logistikunternehmen. Obwohl es abhängig von Branche, Warengruppen und Größe des Marktgebietes verschiedene Strategien der Lagerdistribution gibt, zeichnet sich – insbesondere im Handel – ein Trend zur Zentralisierung ab. Dadurch werden Verkehre und Schnittstellen gebündelt und letztlich Kosteneinsparungen erzielt. Langfristig führt dies zur Bildung von sogenannten „Distributionsräumen“ und „Transportkorridoren“ (vgl. Flämig/Hesse 1998).

Logistikstandorte stellen Knoten in einem weltweit gespannten Logistiknetz dar. Standorte in großen Logistiknetzwerken werden durch Optimierungsverfahren bestimmt. Entscheidende Parameter für die Unternehmen sind dabei z.B. Logistikkosten, Servicegrad (Erreichbarkeit der Kunden), Sendungsstruktur, Quelle-Senke-Beziehungen (Zeitfenster) und nicht unbedingt regionalwirtschaftliche oder raumplanerische Kriterien, wenngleich das Lohnkostenniveau wie auch die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften durchaus eine Rolle spielen. Fraglich

ist, ob bzw. inwieweit sich die konkreten unternehmerischen Standortentscheidungen von Stadt- und Regionalplanung bzw. Wirtschaftsförderung beeinflussen lassen (vgl. Bernsmann/Kuchenbecker/Vastag 2006). Gleichzeitig ist auch die Frage aufgeworfen, wie Logistikaktivitäten aus regionalwirtschaftlicher und beschäftigungspolitischer Warte zu bewerten sind; hierzu gibt es angesichts der „Nachteile“ (hoher Flächenbedarf, hoher Anteil gering qualifizierter Tätigkeiten) durchaus unterschiedliche Auffassungen – und in der Folge auch unterschiedliche Empfehlungen für die Aktivitäten von Kommunen. So fordert beispielsweise HESSE eine „integrierte Planung“, obgleich ihm durchaus bewusst ist, dass jede potenziell restriktive Aktivität die Funktionalität und Attraktivität des Wirtschaftsstandortes in Frage stellt (vgl. Hesse 2005).

In der Konzeption der regionalen und kommunalen Wirtschaftsförderung im Ruhrgebiet sowie speziell im Östlichen Ruhrgebiet spielen solche grundsätzlichen Bewertungen und Überlegungen allerdings keine besondere Rolle. Vielmehr wird Logistik als „wirtschaftlicher Schwerpunkt“ (Dr. Gerhard Langemeyer, Oberbürgermeister der Stadt Dortmund)² betrachtet und zählt zu den Clustern, die die Landesregierung Nordrhein-Westfalens in den Jahren 2007-2012 schwerpunktmäßig fördern wird (vgl. MWMEEL 2006, MWMEEL 2007 und Thoben 2006). Solche Aktivitäten knüpfen an dem Umstand an, dass die Rhein-Ruhr-Region insgesamt zu *den* logistischen Kernregionen in Deutschland gehören (vgl. Prognos 2006; vgl. Projekt Ruhr GmbH 2005): Hier konzentrieren sich erstens viele besonders relevante verladende Unternehmen, Logistikunternehmen und Speditionen (vgl. Abb. 3). Zweitens verfügt das Ruhrgebiet über einen besonderen Besatz an Logistik-Infrastrukturen und wissenschaftlichen Einrichtungen, die sich schwerpunktmäßig mit der Logistik befassen (vgl. Abb. 4).

² Quelle: „Wirtschaftlich gesehen ist Dortmund ein Tausendfüßler“. Interview mit Dr. Gerhard Langemeyer in G.I.B. info 4.2004, S. 18 ff. (Langemeyer 2004)

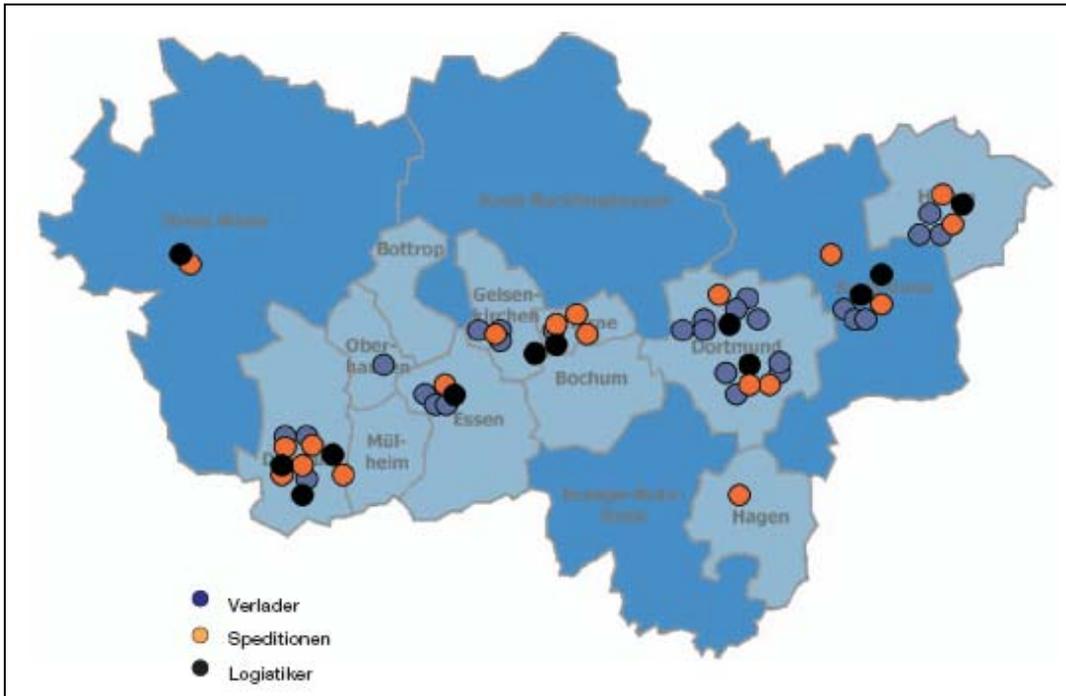


Abb. 3: Unternehmen der Logistik – regionale Schwerpunkte im Ruhrgebiet (Quelle: Projekt Ruhr GmbH 2005, S. 38)

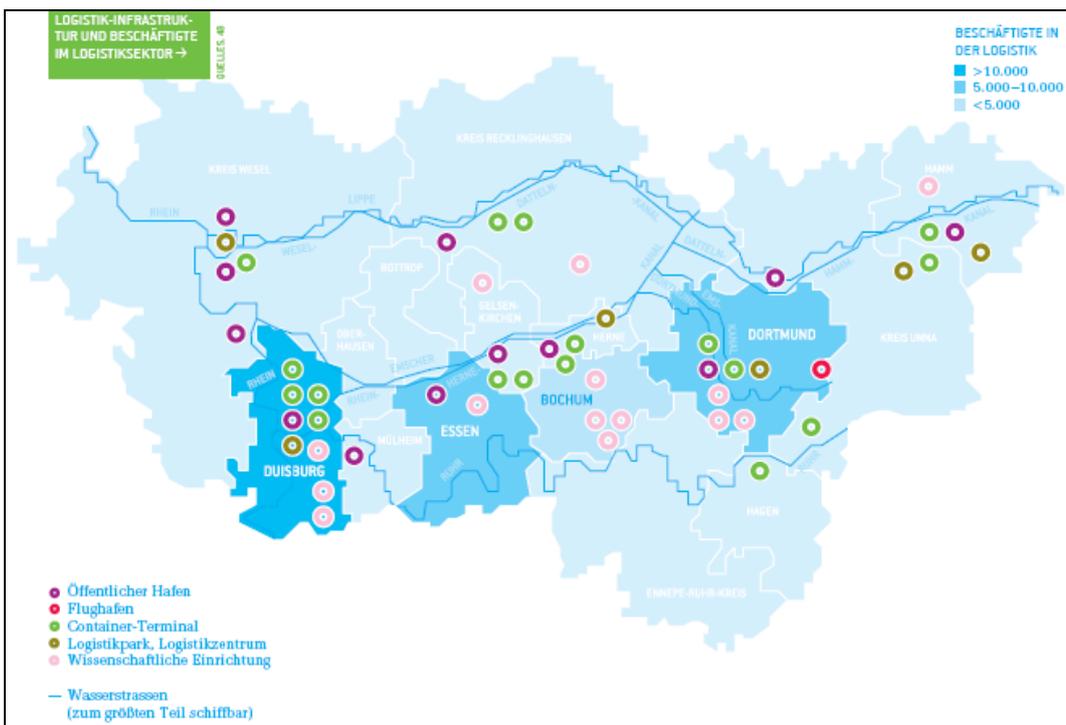


Abb. 4: Wissenschaftseinrichtungen, Infrastruktureinrichtungen und Beschäftigung im Bereich Logistik im Ruhrgebiet (Quelle: Universität Dortmund 2006, S. 25)

Innerhalb des Ruhrgebietes hat sich – neben der Region Duisburg/Niederrhein – vor allem das Östliche Ruhrgebiet zu einem bedeutenden Logistikstandort entwickelt. Laut Angaben der Wirtschaftsförderungen in Dortmund, Unna und Hamm arbeiten in der Region mehr als 39.000 Menschen in über 1.000 Unternehmen der Logistikwirtschaft (vgl. www.logsite.de). Gerade das Östliche Ruhrgebiet zeichnet sich aus durch seine zentrale geografische Lage im erweiterten Europa, eine gute Verkehrsinfrastruktur, die Nähe zu Knotenpunkten insbesondere des Straßenfernverkehrs (Autobahnkreuze A1/A2, A1/A44, A1/A45, A2/A45, A2/A42,

A45/A40) sowie ausreichend verfügbare Flächen (z.B. ehemalige Stahl- bzw. Bergbaustandorte) aus. Hinzu kommen renommierte Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung, der Forschung und Entwicklung und der Beratung wie z.B. die Technische Universität Dortmund, die Hochschule für Logistik und Wirtschaft Hamm oder das Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik in Dortmund (vgl. Tab. 1).

Einrichtung	Forschungsfeld
Technische Universität Dortmund	
Fakultät Maschinenbau	- Distributions- und Handelslogistik - Modellbildung von Distributions- und Verkehrsnetzen - RFID Systeme - Servicenetze - Verkehrslogistik - Verkehrsleitsysteme
Fakultät Raumplanung	- Verkehrsplanung und Verkehrssimulation - Verkehrsnetze
Wirtschaft- und Sozialwissenschaftliche Fakultät	- Produktions- und Logistiksysteme - Supply Chain Management
Graduate School	- Produktionsprozesse / -netzwerke / Prozessketten
Sonderforschungsbereich	- Modellierung großer Netze in der Logistik
Dortmunder Initiative zur rechnerintegrierten Fertigung e.V.	- Entwicklung von Simulatoren - Unternehmensübergreifende Steuerung und Logistik - Visuelle interaktive Simulation
eLOG Center c/o FTK Forschungsinstitut für Telekommunikation e.V.	- eLogistik - Telematik im Güterverkehr
Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML)	- Agentensysteme - Materialflusssysteme - RFID Technologie - Unternehmenslogistik - Verkehrsmanagement und -simulation

Tab. 1: Einrichtungen zur Forschung und Entwicklung sowie zur akademischen Ausbildung in der Logistik im Östlichen Ruhrgebiet (Quelle: eigene Darstellung nach Universität Dortmund 2006, S. 25)

Vor diesem Hintergrund hat sich das Östliche Ruhrgebiet als wichtiges Zentrum für die Europadistribution im Bereich Handel etabliert: Alleine in Dortmund existieren nach Angaben der Wirtschaftsförderung rund 50 Logistikzentren des Großhandels. Renommierte Unternehmen wie IKEA, Kaufland, Tedi, ThyssenSchulte Stahlhandel sowie ETL Fiege Tire Logistics haben hier ihre nationalen bzw. europaweit agierenden Distributionszentren aufgebaut (vgl. Tab. 2). Hinzu kommen die Zentrallager und Distributionszentren von Karstadt (DHL Solutions Retail GmbH), Metro, KiK, Zurbrüggen, EDEKA, Woolworth u.a., die sich im Kreis Unna und in Hamm angesiedelt haben. Mit dem gerade in der Phase der Fertigstellung befindlichen DHL Logistik Campus in Unna wird die Bedeutung des Östlichen Ruhrgebiets als wichtiger Logistikstandort untermauert. Hier wird auf einer Lagerfläche von ca. 60.000 qm ein weiteres „Aushängeschild“ für die Logistikregion Östliches Ruhrgebiet gebaut: DHL versucht mit Campus-Projekten eine neue Form der branchenspezifischen Kontraktlogistik zu realisieren, um Synergien zu erschließen, indem für unterschiedliche Kunden einer Branche bzw. mit ähnlichem Sortiment an einem Standort das gesamte Supply Chain Management (also

das Management der gesamten Versorgungskette) übernommen wird. Laut Unternehmensangaben soll mit dem Logistik-Campus in Unna *die* neue Drehscheibe für den Landverkehr im Bereich Konsumgüterlogistik entstehen.

Ausgewählte Unternehmen
COLDSTORE HAMM. GmbH
CS Parts Logistics GmbH
Deutsche Woolworth GmbH
DHL Solutions GmbH
Doegro Fruchthandel und Import eG
EDEKA Handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH
Elektro-Großhandels Union Rhein-Ruhr GmbH & Co. KG
FW Scheiing KG
IHG Logistics GmbH
IKEA Lager und Service GmbH
Karstadt Warenhaus AG
KiK Textilien und Non-Food GmbH
Manaa Fruchtimport KG
MDL Logistikzentrum Hamm
Plus Warenhandels GmbH
Rewe Dortmund eG
Rullko Großeinkauf GmbH & Co. KG
trinkgut
Weleer Profile

Tab. 2: Ausgewählte Unternehmen der Logistik im Östlichen Ruhrgebiet (Quelle: Projekt Ruhr GmbH 2005, S. 38)

4 Umfang und quantitative Entwicklung der Beschäftigung in der Logistik im Östlichen Ruhrgebiet

Der Logistikarbeitsmarkt lässt sich nicht anhand der traditionellen Branchenklassifikation erfassen. Daher wurde nach einer zuverlässigen Methodik gesucht, mit der versucht werden soll, die Beschäftigungsentwicklungen in der Logistik im Östlichen Ruhrgebiet zu beschreiben.

4.1 Methodik der Untersuchung

Logistik stellt keine eigenständige Leistung oder ein eigenständig produziertes Gut dar, sondern ist als eine integrierende Dienstleistung innerhalb der Wertschöpfungskette zu betrachten. Sie wird nicht als ein Wirtschaftszweig innerhalb der Statistik erhoben und lässt sich somit nur schwer erfassen und abgrenzen. Bislang gibt es nur wenige Untersuchungen und Studien zur Logistikwirtschaft, die den Umfang der Logistik innerbetrieblich oder auch gesamtwirtschaftlich quantifizieren. Hinzu kommen Unterschiede in der Abgrenzung der Logistik, was zu Missverständnissen führen kann.

Weiterhin stellen die verschiedenen Logistikbereiche einen Problemfaktor bei der quantitativen Analyse der Logistik dar. So ist es z.B. fast unmöglich, die Intralogistik – die eigenständig erbrachte Logistik innerhalb der Industrie- und Handelsunternehmen – infolge nicht vorhandener oder unzugänglicher Daten zu berechnen. Für die Logistikleistungen, die von externen Dienstleistern – beispielsweise aufgrund von Outsourcingprozessen – erbracht werden, fehlen zumeist konkrete Zahlen, da sich anhand der Umsatzzahlen nicht feststellen lässt, in welchem Ausmaß der jeweilige Umsatz der Unternehmen zur eigentlichen Logistikleistung zuzuordnen ist. Auch wenn die Logistik von einer zunehmenden Konzentration auf große, global agierende Unternehmen geprägt ist, gibt es weiterhin einen hohen Besatz an kleinen und mittelständischen Unternehmen in diesem Kontext, die als Unterauftragnehmer agieren. Der Umfang dieser Logistikleistungen ist allerdings angesichts der nicht vorhandenen Publizitätspflicht von kleinen und mittelständischen Unternehmen innerhalb der Gesamtwirtschaft schwer erfassbar.

Vor diesem Hintergrund hat Stefan Distel mit seiner Dissertation „Vermessung der Logistik in Deutschland – Eine quantitative Analyse der wirtschaftsweiten Logistikleistungen auf Basis der volkswirtschaftlichen Input-Output-Darstellung und der Beschäftigtenstatistik“ aus dem Jahr 2005 versucht, eine differenzierte Schätzung von Umsatzgrößenordnungen und Arbeitsplätzen im Feld der Logistik zu erarbeiten. Da diese Arbeit mittlerweile als Grundlage vieler wissenschaftlicher Analysen gilt (vgl. Klaus / Kille 2006 oder Fraunhofer Arbeitsgruppe Technologien der Logistikwirtschaft 2006), wird in diesem vorliegenden Bericht die von DISTEL entwickelte Methodik zur Abschätzung der beschäftigten Personen innerhalb der Logistikwirtschaft verwendet.

Mit diesem Ansatz sind die Logistik-Arbeitsplätze im Östlichen Ruhrgebiet insgesamt sowie in den Städten Dortmund und Hamm sowie im Kreis Unna quantifizierbar. Vergleichend werden Berechnungen zur deutschlandweiten Beschäftigung angefügt. Um Veränderungen und die Bedeutung der Logistikwirtschaft in der Region Östliches Ruhrgebiet aufzuzeigen, werden bei der nachfolgenden Datenanalyse die Jahre von 1999 bis 2006 dargestellt. Dieser Zeitraum wurde gewählt, da im Jahr 2000 die wirtschaftsfördernden Aktivitäten in der Logistik sowohl im Östlichen Ruhrgebiet wie auch im gesamten Ruhrgebiet durch die Gründung des dortmund-project (vgl. Kap. 2) und der Projekt Ruhr GmbH erheblich an Dynamik gewonnen haben. Beide Einrichtungen haben es sich zur Aufgabe gemacht, ihre regionalwirtschaftlichen Aktivitäten unter anderem auf die Logistikbranche zu konzentrieren.

Grundlage für die Datenanalyse ist eine Sonderauswertung³ der Bundesagentur für Arbeit, die aufgrund der gesetzlich vorgeschriebenen Meldungen der Arbeitgeber zur Sozialversicherungen eine detaillierte Statistik über die Zahl der Arbeitnehmer in verschiedenen Berufsgruppen führt. Zur Ermittlung der Zahl der Erwerbstätigen, die zur Logistik zu zählen sind, wurden bestimmte Berufsgruppen aus der Gesamtstatistik näher betrachtet (vgl. Tab. 3). Die Berufsgruppen werden zunächst in „direkte“ und „indirekte“ Logistikberufe gegliedert:

- „Direkte“ Logistikberufe: Die in den 20 „direkten“ Logistikberufsgruppen Beschäftigten üben eine unmittelbare logistische Tätigkeit aus und lassen sich in die Untergruppen Transport und Verkehr, Lager und Umschlag und administrative Funktionen unterteilen. Hierbei werden die Berufsgruppen, die in direkter Verbindung mit der Handelslogistik stehen – Groß- und Einzelhandelskaufleute und Speditionskaufleute – den Berufen mit administrativen Funktionen zugeordnet. Die Angaben der Bundesagentur für Arbeit zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der drei „direkten“ Berufsgruppen werden für die Berechnung aus den Basisdaten übernommen.
- „Indirekte“ Logistikberufe: Anders verhält es sich bei den „indirekten“ Logistikberufen. Sie basieren auf der Annahme von DISTEL, dass die „direkten“ logistischen Aktivitäten ohne sie nicht möglich wären (wie z.B. das Management und die Buchhaltung). Sie werden nicht aus der Statistik der Bundesagentur übernommen, sondern errechnen sich anteilig an der „direkten“ Logistik-Beschäftigung⁴ (vgl. Distel 2005). Dabei wird davon ausgegangen, dass Unternehmer und Wirtschaftsprüfer, Rechnungskaufleute sowie Bürofach- und Bürohilfskräfte in der Logistik anteilig genauso stark in Anspruch genommen werden wie in allen anderen Wirtschaftszweigen. Der indirekt der Logistik zuzuschlüsselnde Anteil dieser Berufe entspricht dem Anteil dieser Berufe an allen Beschäftigten.

³ Dabei ist zu beachten, dass es sich hierbei nicht um die Systematik nach Wirtschaftszweigen, sondern nach Berufsordnungen handelt. Dahinter verbirgt sich die Einordnung in Berufsgruppen nach ausgeübten Tätigkeiten.

⁴ Im Anhang 2 in den Abbildungen 1 bis 3 sind die Angaben zu den „indirekten“ Logistikberufen nur nachrichtlich übernommen.

Berufsgruppen		Anteil Logistik	Begründung bei der Festlegung des Logistikanteils
Direkte Logistikberufe			
Transport und Verkehr			
711	Schienenfahrzeugführer	20%	Personenbeförderung
712	Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	20%	Personenbeförderung
713	Sonst. Fahrbetriebsregler, Schaffner	20%	Produktion und Fertigung
714	Kraftfahrzeugführer	80%	Personenbeförderung
721	Nautiker	20%	Personenbeförderung/Infrastruktur
722	Technische Schiffsoffiziere	20%	Personenbeförderung/Infrastruktur
723	Decksleute in der Seeschifffahrt	20%	Personenbeförderung/Infrastruktur
724	Binnenschiffer	70%	Personenbeförderung
726	Luftverkehrsberufe	15%	Personenbeförderung
Lager und Umschlag			
521	Warenprüfer, -sortierer	20%	Produktion und Fertigung
522	Warenaufmacher, Versandfertigmacher	80%	Produktion und Fertigung
741	Lagerverwalter, Magazinier	100%	-
742	Transportgeräteführer	80%	Produktion und Fertigung
743	Stauer, Möbelpacker	100%	-
744	Lager-, Transportmitarbeiter	100%	-
administrative Funktionen			
681	Groß- und Einzelhandelskaufleute	10%	Handelstätigkeit
701	Speditionskaufleute	100%	-
704	Makler, Grundstücksverwalter	5%	Tätigkeiten i.W. kein Logistikbezug
705	Vermieter, Vermittler, Versteigerer	5%	Tätigkeiten i.W. kein Logistikbezug
732	Postverteiler	10%	Nachrichtenübermittlung
Indirekte Logistikberufe			
75	Unternehmer, Wirtschaftsprüfer		anteilig auf die direkte Beschäftigung in der Logistik
77	Rechnungskaufleute		
78	Bürofach- und Bürohilfskräfte		

Tab. 3: Übersicht Berufsgruppen direkte und indirekte Logistikberufe (Quelle: eigene Darstellung nach DISTEL 2005)

Die Übersichten über die konkreten Daten für das Östliche Ruhrgebiet sind in den Abbildungen 1 bis 3 im Anhang 2 zu finden. Dabei ist zu beachten, dass sowohl das Östliche Ruhrgebiet insgesamt betrachtet wird (vgl. Anhang 2 Abb. 1), wie auch seine Gebietskörperschaften – Dortmund, Kreis Unna und Hamm – differenziert analysiert werden (vgl. Anhang 2, Abb. 2). Als Vergleichsbasis werden die frei verfügbaren Daten für Deutschland ausgewertet (vgl. Anhang 2, Abb. 3).⁵

Anhand von obiger Tabelle 3 lässt sich nicht nur die Abgrenzung der Beschäftigung im Logistiksektor nachvollziehen, sondern es wird auch die Hochrechnung auf die Anzahl der Erwerbstätigen in der Logistik deutlich. Die Hochrechnungsfaktoren beruhen ebenfalls auf DISTEL und basieren auf den Daten des Mikrozensus, wobei geringfügig Beschäftigte und mithelfende Familienmitglieder nicht berücksichtigt werden. Auffällig ist, dass nach DISTEL nur vier Berufsgruppen vollständig der Logistik zuzurechnen sind. Dazu gehören die Lager- und Transportar-

⁵ Entsprechende Daten für Nordrhein-Westfalen sind nur über eine kostenpflichtige Sonderauswertung zu bekommen, die im Zuge dieses Projektes nicht finanziert werden konnte.

beiter⁶, die Speditionskaufleute, die Stauer und Möbelpacker sowie die Lagerverwalter/Magaziner. Andere Berufsgruppen wie z.B. Schienenfahrzeugführer oder Luftverkehrsberufe haben nur einen geringen Anteil an der Logistikwirtschaft, da sie hauptsächlich der Personenbeförderung zuzuordnen sind oder – wie z.B. die Postverteiler – ihre Hauptaufgabe in der Nachrichtenübermittlung liegt und sie nur zu 10% der Logistik zugerechnet werden.

Die so berechneten „direkt“ Logistikbeschäftigten aller relevanten Berufsgruppen stellen die Grundlage zur Berechnung der „indirekt“ Logistikbeschäftigten dar. DISTEL hat aufgrund wirtschaftsweiter Daten ermittelt, dass auf je 100 „direkt“ Logistikbeschäftigte ca. 1,5 „indirekt“ Logistikbeschäftigte in der Berufsgruppe der Unternehmer und Wirtschaftsprüfer entfallen. In den Berufsgruppen der Rechnungskaufleute sind es 2,5 und in der der Bürofach- und Bürohilfskräfte sind es 16,8 Personen (vgl. Distel 2005).

Die auf dieser Basis vorgenommenen Berechnungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten für das Östliche Ruhrgebiet, die drei Gebietskörperschaften (Dortmund, Unna, Hamm) und Deutschland sind den Abbildungen 4, 5 und 6 im Anhang 2 zu entnehmen. Sie bilden die Basis der nachfolgenden Datenanalyse.

Um die Bedeutung der Logistikbeschäftigung zu messen, wird der Anteil der sozialversicherungspflichtig Logistikbeschäftigten an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aller Berufsgruppen errechnet (vgl. Anhang 2, Abb. 7, 8 und 9).

Um darüber hinaus nicht nur die sozialversicherungspflichtigen Logistikbeschäftigten, sondern alle Erwerbstätigen in der Logistik darzustellen, wird die Datenanalyse mit einer Hochrechnung von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf alle Erwerbstätigen in der Logistik abgeschlossen. Nach den Ermittlungen von DISTEL entfallen auf je 100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ca. 15 Selbstständige und sonstige nicht sozialversicherungspflichtig Erwerbstätige. Die Abbildungen 10, 11 und 12 im Anhang 2 stellen den Gesamtüberblick aller Logistik-Erwerbstätigen im Östlichen Ruhrgebiet insgesamt sowie einzeln für die Städte Dortmund und Hamm sowie den Kreis Unna bzw. in Deutschland dar.

4.2 Umfang und Entwicklung der regionalen Beschäftigung in der gesamten Logistik – Ergebnisse

Die Berechnungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Logistik im Zeitraum 1999 bis 2006 belegt die quantitative Bedeutung dieses Wirtschaftsbereichs in der Region Östliches Ruhrgebiet – auch im Vergleich zur bundesweiten Entwicklung: Im Jahr 2006 gab es im Östlichen Ruhrgebiet zum Stichtag 30. Juni 36.355 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Logistikwirtschaft (vgl.

⁶ An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass aus Gründen der besseren Lesbarkeit darauf verzichtet worden ist, die Berufsgruppenbezeichnungen geschlechtsneutral darzustellen.

Abb. 5). Gegenüber 1999 (32.143 Beschäftigte) bedeutet dies einen Zuwachs von über 13% (vgl. Anhang 2, Abb. 2). Im Vergleich zur Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Logistik in Deutschland (vgl. Anhang 2, Abb. 6), die sich im gleichen Zeitraum negativ entwickelt hat (-3,42%), wird die herausragende Stellung der Logistikwirtschaft im Östlichen Ruhrgebiet deutlich.

Unter Anwendung, der von DISTEL entwickelten Methode zur Berechnung aller Erwerbstätigen in der Logistik – also inklusive der nicht sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und Selbstständigen – steigt die Anzahl der Erwerbstätigen im Östlichen Ruhrgebiet für 2006 auf rund 41.808⁷.

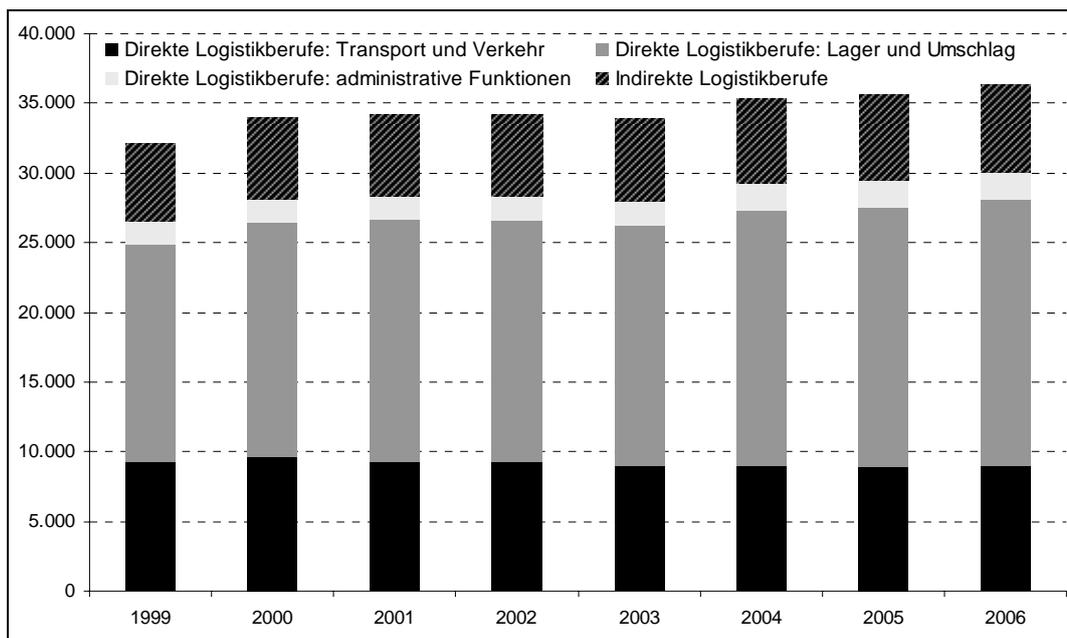


Abb. 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Logistikberufen im Östlichen Ruhrgebiet (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnung und Darstellung)

Über zwei Drittel (30.095 Beschäftigte) der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Logistikberufen sind in den „direkten“ Logistikberufen zu finden (vgl. Abb. 5, vgl. Anhang 2, Abb. 4). Die Gruppe der Tätigkeiten im Lager und Umschlag stellt dabei mit einer Gesamtbeschäftigtenanzahl von über 19.123 Beschäftigten und einem Zuwachs von fast 22% in den letzten sechs Jahren den Schwerpunkt dar. Hierbei fällt besonders die Berufsgruppe der Lager- und Transportmitarbeiter ins Gewicht (2006 über 10.500 Beschäftigte), die somit als die wichtigste Berufsgruppe innerhalb der Logistikwirtschaft zu betrachten ist. Besonders der Zuwachs in dieser Berufsgruppe von über 45% im Vergleich der Jahre 1999 und 2006 ist bemerkenswert und stellt ein Indiz für die Bedeutung der Region Östliches Ruhrgebiet als Distributionsdrehscheibe dar. Allerdings ist in diesem

⁷ Aufgrund der allgemein üblichen Verwendung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigtenzahlen wird bei Darstellung der Ergebnisse nur auf Zahlen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und nicht auf die Anzahl aller Logistik-Erwerbstätigen eingegangen. Da die Berechnung aller Logistik-Erwerbstätigen auf den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten basiert, bleiben die Entwicklungsverläufe der zugrunde liegenden Vergleichsjahre 1999 bis 2006 gleich.

Zusammenhang interessant, dass die Berufsgruppe Lagerverwalter und Magazinier (2006 ca. 4.500 Beschäftigte) und die der Warenaufmacher und Versandfertigtmacher (2006 ca. 2.700 Beschäftigte) kaum einen Zuwachs erfahren, sondern in ihrer Gruppengröße stagnieren. Hier stellt sich die Frage wie die Zuordnung bzw. Meldung für die öffentliche Statistik erfolgt und ob dies möglicherweise einen Hinweis auf die Zunahme der Leiharbeit im Bereich der Kommissionierungstätigkeiten darstellt.

Die Untergruppe Transport und Verkehr umfasst in der Region 8.976 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und ist – wenn auch nur geringfügig – in ihrer Gruppengröße seit 1999 kontinuierlich geschrumpft (vgl. Abb. 55). Den größten Anteil (über 95%) in dieser Gruppe bilden die Kraftfahrzeugführer mit 8.548 Beschäftigten zum Stichtag 30. Juni 2006. Auffällig ist, dass seit dem Jahr 2000 die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten kontinuierlich bis zum Jahr 2005 sank, im Jahr 2006 aber wieder Beschäftigung aufgebaut wurde. Einen Erklärungsansatz für den Abbau sozialversicherungspflichtiger Beschäftigung in dieser Berufsgruppe liegt sicherlich darin, dass der Fuhrpark zu den Bereichen gehört, die häufig ausgegliedert werden und die Fahrer dann als Selbstfahrer (Einzel- oder Subunternehmer) beauftragt werden. Der leichte Anstieg vom Jahr 2005 (8.450 Beschäftigte) zum Jahr 2006 mit 8.548 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in dieser Berufsgruppe, könnte ein Indiz für das wieder beginnende Insourcing sein, u.a. auch um Fahrer/innen an das Logistikunternehmen zu binden. Dieses wäre vor dem Hintergrund des sich allgemein abzeichnenden Fahrer mangels aufgrund des fehlenden Nachwuchses in dieser Berufsgruppe und der Umsetzung der EU-Berufskraftfahrerrichtlinie⁸ durchaus denkbar. Der leichte Anstieg könnte aber auch schlichtweg durch Ansiedlungserfolge erzielt worden sein und den damit einhergehenden gestiegenen Bedarf in der Region und/oder Erfolge der regionalen Wirtschaftsförderung widerspiegeln.

Die anderen Berufsgruppen innerhalb der Untergruppe Transport- und Verkehrswesen unterliegen stärkeren Schwankungen. Auffällig dabei sind die Abnahmen im Bereich Luftverkehrsberufe mit rund 18% und im Bereich Eisenbahnbetriebsregler und -schaffner (fast 26%), wobei hier evtl. eine neue Zuordnung stattgefunden hat, da die Berufsgruppe der sonstigen Fahrbetriebsregler und Schaffner im Gegensatz dazu eine Zunahme erfährt (37%). Die Veränderungsraten bei den Gruppen Nautiker (+100%) und Technische Schiffsoffiziere (+150%) fallen aufgrund der geringen Grundgesamtheiten (zwei Nautiker und acht technische Schiffsoffiziere) nicht ins Gewicht.

Die Berufsgruppen mit administrativen Funktionen innerhalb der Logistik, machen mit 1.996 Beschäftigten die kleinste Gruppe in den „direkten“ Logistikberufen aus (vgl. Anhang 2, Abb. 4). Ähnlich wie der Bereich Lager und Umschlag ist die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Bereich „administrative Funktionen“ zwischen dem 1999 und 2006 um mehr als 20% gestiegen. Bei der Betrachtung der einzelnen Berufsgruppen in diesem Bereich fallen insbesondere

⁸ Berufskraftfahrer müssen nach Umsetzung der EU-Berufskraftfahrerrichtlinie in nationales Recht alle fünf Jahre eine Weiterbildung absolvieren.

die großen Zuwächse bei Maklern, Grundstücksverwaltern und Vermietern, Vermittlern und Versteigern auf. Allerdings sind hierbei wieder die geringen Grundgesamtheiten zu beachten. Anders ist es bei der relativ großen Berufsgruppe Spediteure: Waren 1999 noch 850 Spediteure sozialversicherungspflichtig beschäftigt, so sind es 2006 fast 1.200 Spediteure. Das bedeutet einen Zuwachs von fast 40% in einem logistischen Kernbereich. In der Berufsgruppe der Postverteiler kommt es ebenfalls zu einem Zuwachs von 16%, allerdings ist auch hier die Grundgesamtheit mit 128 Beschäftigten im logistikrelevanten Bereich nicht besonders hoch.

Analog zur Entwicklung der „direkten“ Logistikberufe, kann auch bei den „indirekten“ Logistikberufen ein stetiger Zuwachs verzeichnet werden. Hier ist die Zahl der Beschäftigten von 5.534 im Jahr 1999 auf 6.260 Beschäftigte im Jahr 2006 angestiegen. Die wichtigste Berufsgruppe stellen hierbei die Bürofach- und Bürohilfskräfte mit 5.056 Beschäftigten dar.

Bei der innerregionalen Betrachtung der Beschäftigtenzahlen (vgl. Abb. 6) treten deutliche Unterschiede zwischen den verschiedenen Gebietskörperschaften zu Tage (vgl. Anhang 2, Abb. 5). In der Summe weist Dortmund im Jahre 2006 mit 16.570 die höchste Gesamtzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der in der Logistik aus. Der Kreis Unna folgt mit 14.900 sozialversicherungspflichtig Logistikbeschäftigten. Hamm zählt zum Stichtag 30. Juni 2006 4.886 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Logistik. Beim Vergleich im zeitlichen Verlauf von 1999 bis 2006 fallen Schwankungen insbesondere in Dortmund und im Kreis Unna auf, wo es zwischenzeitlich (und insbesondere im Jahr 2003) jeweils auch Rückgänge der Beschäftigtenzahlen gegeben hat (vgl. Abb. 7). Demgegenüber verzeichnet Hamm einen kontinuierlichen und im Vergleich der drei Gebietskörperschaften auch den deutlich stärksten relativen Beschäftigungsanstieg in der Logistik: Die Zahl der Arbeitsplätze ist von 1999 bis 2006 in diesem Bereich um ein Viertel gewachsen. Auch in Dortmund und im Kreis Unna steigen ab 2004 die Zahlen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Logistik wieder an – allerdings im Kreis Unna (mit 17,32%) wesentlich deutlicher als in Dortmund, wo die Beschäftigung seit 1999 nur um 6,6% gestiegen ist.

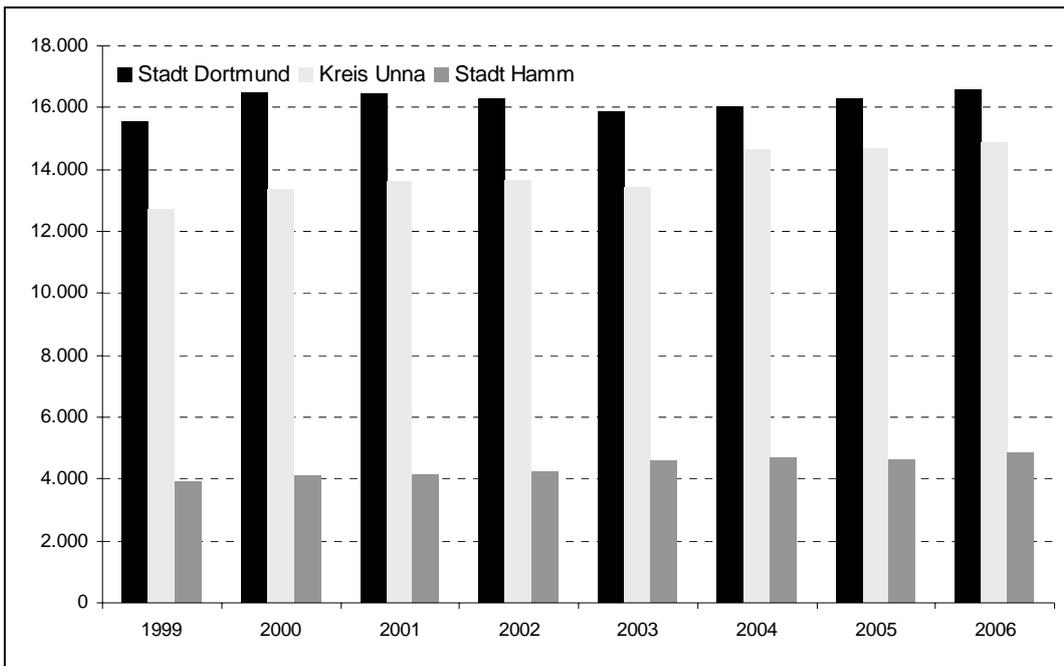


Abb. 6: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Logistikberufen in den Gebietskörperschaften im Östlichen Ruhrgebiet (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnung, eigene Darstellung)

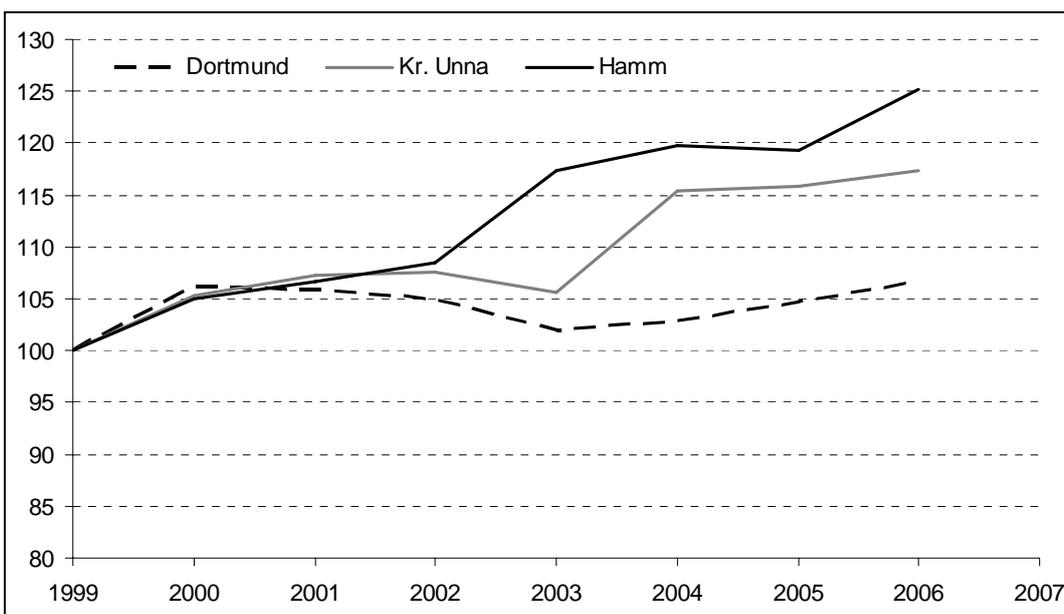


Abb. 7: Entwicklung der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Logistikberufen in den Gebietskörperschaften im Östlichen Ruhrgebiet, 1999 = 100 (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnung, eigene Darstellung)

Bei der Ermittlung des Anteils der Logistikbeschäftigten an der Gesamtsumme aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den jeweiligen Gebietskörperschaften zum Stichtag 30. Juni 2006 fällt auf, dass im Kreis Unna der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Logistik mit 15,04% am höchsten ist. In Hamm beträgt dieser Anteil 9,92% und in Dortmund sind es 8,94%. Insgesamt gesehen stellen diese Zahlen die beschäftigungspolitische Bedeutung der Logistikwirtschaft im Östlichen Ruhrgebiet unter Beweis.

4.3 Umfang und Entwicklung der regionalen Beschäftigung in der Handelslogistik – Ergebnisse

Der Bereich Handelslogistik ist bei der von DISTEL verwendeten Methodik der Berufsgruppe der Groß- und Einzelhandelskaufleute zugeordnet und wird mit 10% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten quantifiziert. Für das Östliche Ruhrgebiet (Stand 2006) sind nach der Methode von DISTEL 628 Beschäftigte (vgl. Anhang 2, Abb. 4) aus der Berufsgruppe der Groß- und Einzelhandelskaufleute der Handelslogistik zu zurechnen. Grundlage hierfür die die Auswertung der Berufsgruppen, die für das Östliche Ruhrgebiet 6.283 Beschäftigte in der Berufsgruppe der Groß- und Einzelhandelskaufleute verzeichnet.

Um eine zusätzliche und genauere Sichtweise des Bereiches Handelslogistik zu beleuchten, werden in Tabelle 4 noch einmal die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen (WZ 93 bzw. WZ 2003) für den Bereich Großhandel aufgelistet⁹.

Wirtschaftszweige	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
512 landwirt. Grundstoffe u. lebende Tiere	326	325	323	319	318	286	297
513 Nahrungsmittel, Getränke u. Tabakwaren	5.953	5.702	5.692	5.419	5.279	4.596	4.319
514 Gebrauchs- u. Verbrauchsgüter	3.926	4.135	4.096	3.674	3.456	3.325	3.471
515 landwirt. Halbwaren, Altmaterial u. Reststoffen	4.917	4.872	5.006	4.481	4.523	4.496	4.846
518 Maschinen, Ausrüstungen u. Zubehör	1.756	1.792	1.615	1.480	1.435	1.406	1.450
519 Sonstiger Großhandel	100	61	134	119	122	109	105
Summe	16.978	16.887	16.866	15.492	15.133	14.218	14.488

Tab. 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Großhandel im Östlichen Ruhrgebiet nach Wirtschaftszweigen zum Stichtag 30. Juni (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Auswertung/Darstellung)

Diese Aufstellung macht deutlich, dass es eine erhebliche Abweichung zwischen der Systematik der Wirtschaftszweige und der Systematik der Berufsgruppen gibt: Nach der Systematik der Wirtschaftszweige in der Region Östliches Ruhrgebiet (Stand 2006) wären weit mehr als die 628 Beschäftigten (vgl. Anhang 2, Abb. 1), dem Bereich der Logistik zuzurechnen. Die nach der Methodik von DISTEL berechneten Groß- und Einzelhandelskaufleute, die der Logistik zuzurechnen sind, repräsentieren also lediglich einen kleineren Teilbereich des (Groß-) Handels. Es ist anzunehmen, dass die 628 Beschäftigten aus dem Handel, die der Logistik zu zuordnen sind einen unteren Wert darstellen. Auffällig ist, dass der gesamte Wirtschaftsbereich Großhandel im Östlichen Ruhrgebiet bis 2005 stetig geschrumpft ist, sich aber im Jahr 2006 ein leichter Zuwachs verzeichnen lässt.

⁹ Eine analoge Wahl des Zeitraumes von 1999 bis 2006 wie bei der Entwicklung der Anzahl der Logistikbeschäftigten war bei dieser Betrachtung nicht möglich, da für das Jahr 1999 die Daten nicht verfügbar waren. Die Strukturhebung im Dienstleistungsbereich – welche den Großhandel beinhaltet – wird erst seit der Einführung des Dienstleistungstatistikgesetz im Jahre 2000 tätigt. Aus diesem Grunde erfolgt die Betrachtung für den Zeitraum von sechs Jahren, von 2000 bis 2006.

Beim Vergleich des Kernbereichs Logistik¹⁰ nach der Wirtschaftszweig-Systematik mit der Beschäftigtenentwicklung im Großhandel ergibt sich folgendes Bild (vgl. Abb. 8): In allen drei Gebietskörperschaften nehmen die Kernbereiche der Logistik (mittlerweile) eine größere Bedeutung für die Beschäftigung ein als der Großhandel, welcher in allen drei Gebieteskörperschaften im Zeitraum 2000 bis 2006 einen Beschäftigungsrückgang verzeichnet – überall wurde mehr Beschäftigung ab- als aufgebaut. In Hamm steigt die Anzahl der im Kernbereich der Logistik Beschäftigten kontinuierlich an, im Kreis Unna gab es im Jahr 2003 eine kurze Phase der Stagnation, die aber bereits im Jahr 2004 mit einem sprunghaften Anstieg überwunden werden konnte. Das Beschäftigungswachstum im Kernbereich Logistik hält im Kreis Unna auch weiterhin an – wenngleich nicht mehr mit einer so deutlichen Wachstumsrate.

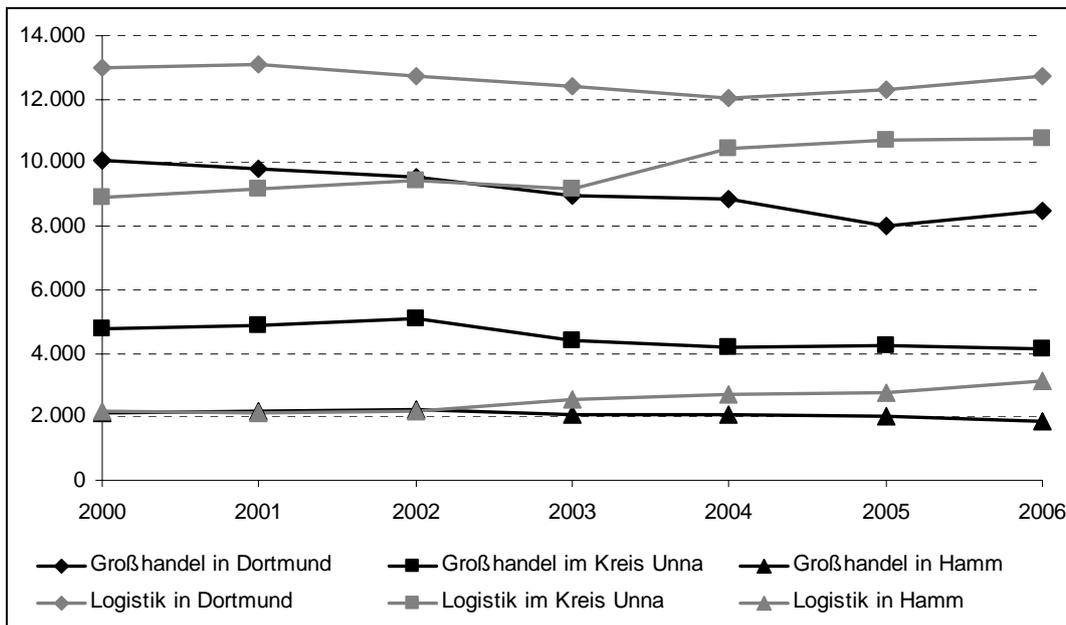


Abb. 8: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Logistik Kernbereich und im Großhandel in den drei Gebietskörperschaften des Östlichen Ruhrgebiets (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Auswertung/Darstellung)

In Dortmund ähneln sich der Verlauf der Entwicklung im Kernbereich Logistik und im Großhandel – wenngleich auch auf einem unterschiedlichen Niveau. Bis zum Jahr 2004 ist in beiden Bereichen ein kontinuierlicher, wenn auch geringer Beschäftigungsabbau zu verzeichnen. Der Kernbereich Logistik scheint ab dem Jahr 2004 wieder im Aufwind befindlich und verzeichnet kontinuierliches Wachstum. Der Großhandel musste zwischen 2004 und 2005 noch einen deutlichen Beschäftigungsabbau hinnehmen, bevor er zwischen den Jahren 2005 und 2006 wieder geringe Zuwächse verzeichnen konnte.

¹⁰ Hierunter fallen die Wirtschaftsbereiche Eisenbahnverkehr, sonst. Landverkehr, Transport in Rohrfernleitungen, See- u. Küstenschiffahrt, Binnenschiffahrt, Linienflugverkehr, Gelegenheitsflugverkehr, Raumtransport, Frachturnschlage u. Lagerei, sonst. Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Reisebüros u. Reiseveranstalter, Spedition, sonst. Verkehrsvermittlung, Postverwaltung u. private Post- u. Kurierdienste.

5 Qualitative Strukturen und Entwicklungen in der (Handels-) Logistikwirtschaft im Östlichen Ruhrgebiet

In den vorherigen Kapiteln wurden das quantitative Potenzial und wesentliche quantitative Entwicklungstrends für die Beschäftigung in der Logistikwirtschaft im Östlichen Ruhrgebiet analysiert und dargestellt. Dies alleine reicht aber nicht aus, um Aussagen über die Wettbewerbs-, Beschäftigungs- und Innovationsfähigkeit in der Logistikwirtschaft in der Region treffen zu können. Daher wurden im Zuge des Projektes Expertengespräche mit verschiedenen relevanten Akteuren geführt, um qualitative Einschätzungen über verschiedene Schwerpunktthemen und Fragen zu erhalten.

Insgesamt wurden 17 Gespräche mit Vertreter/innen aus Unternehmen (Unternehmensleitungen und Betriebsräte), Verbänden (Industrie- und Handelskammer, Arbeitgeberverband und Gewerkschaften), Wirtschaftsförderungseinrichtungen und Wissenschaftlern geführt, die darauf abzielten, Einschätzungen zusammenzutragen und ein Stimmungsbild in Bezug auf die Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit der Logistik im Östlichen Ruhrgebiet beschreiben und Handlungsimpulse ableiten zu können. Der Gesprächsleitfragen ist diesem Bericht beigelegt (vgl. Anhang 1)

Die Ergebnisse aus den Gesprächen mit dem Experten/innen werden nachfolgend zusammengefasst und anhand der drei Themenblöcke „Beschäftigungsperspektiven“ (Kap. 5.1), „Unternehmensstrategien“ (Kap. 5.2) und „Standortqualitäten“ (Kap. 5.3) dargestellt:

5.1 Beschäftigungsperspektiven

Ein maßgeblicher Einflussfaktor für die regionalen Beschäftigungsperspektiven, die sich aus der Entwicklung der (Handels-)Logistik ergeben, ist die zukünftige Gestaltung und Organisation der Tätigkeiten in den Bereichen Lager und Kommissionierung. Mitunter werden hier Annahmen publiziert (oder Befürchtungen geäußert), die in die Richtung von weitgehend automatisierten Arbeitsprozessen und (nahezu) menschenleeren Lagern führen. Solche Aussagen werden durch die Ergebnisse der Expertengespräche jedoch nicht unterstützt. Im Gegenteil: Im Lager und in der Kommissionierung werden auch zukünftig Maschinen nicht den Menschen ersetzen. Die Sortimentsvielfalt in der Handelslogistik erfordert weiterhin händischen und sorgsamen Umgang mit den Gütern. Vollautomatische Systeme können dies bislang nicht leisten. Perspektivisch sind vollautomatische Systeme erst konkurrenzfähig, wenn sie kostengünstiger, zuverlässig und flexibel arbeiten. Bislang sind vollautomatische Läger mit hohen Investitionskosten verbunden und stark stör anfällig. Die Unzuverlässigkeit erfordert nach wie vor einen hohen Kosten- und Zeitaufwand zur Fehlerbeseitigung.

Im Gegensatz dazu nimmt der Einsatz von Informationstechnologien bei der Erbringung von logistischen Leistungen zu. Die zunehmende Bedeutung der EDV geht einher mit der Herausforderung, die wachsende Komplexität an Informationen zu beherrschen. Damit ändern sich auch die Anforderungen an die Beschäftigten, die mit zunehmender Technisierung und Automatisierung Fehler im System zukünftig schnell erkennen und selbstverantwortlich beheben müssen. Der Einsatz von Informationstechnologien wird die Arbeitsabläufe z.B. in der Kommissionierung verändern: Bislang legten die Beschäftigten in der Kommissionierung anhand der Packlisten ihre Packrouten durch das Lager selbst fest. Bei Pick-by-Voice ist dies nicht mehr möglich. Die Kommissionierer/innen erhalten über einen Kopfhörer Anweisungen darüber, welche Artikel sie als nächstes aus dem Regal nehmen und auf ihre Palette oder in den Behälter packen müssen. Die Packroute wird also durch das EDV-System vorgegeben, damit wird das Erfahrungswissen der Kommissionierer/innen, wie Waren bestmöglich zu packen sind (z.B. schwere Waren nach unten), nicht mehr genutzt. Problematisch wird es in diesem Kontext, wenn durch die Anweisungen der Maschinen Fehler entstehen, die bei Prämienlohnsystemen zu Lasten der Kommissionierer/innen gehen.

Anhand des Beispiels Pick-by-Voice-Kommissionierung wird deutlich, dass die Kerntätigkeiten des Kommissionierens relativ einfach sind. Die Anforderungen steigen durch die Zusammenhänge – erfordern Verständnis und Einbindung in die gesamte Supply Chain, also die vor- und nachgelagerten Arbeitsfelder – und den damit einhergehenden Zeitdruck. Die Verantwortungsbereiche der Beschäftigten wurden auf diese Weise quasi schleichend erweitert. Da sich die Prozesse in der Handels- und Kontrakt-Logistik permanent kundenbedingt verändern, ist die Einbindung in die gesamte Prozesskette unbedingt erforderlich, um die notwendige Qualität leisten zu können. In diesem Zusammenhang werden aber auch die Motivation und die Qualifikation der Beschäftigten immer bedeutsamer.

Die Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit der Logistikunternehmen ist nicht zuletzt davon abhängig, wie gut motiviert und qualifiziert die Beschäftigten sind. Allerdings müssen sich dazu die Arbeitsbedingungen in der Logistikwirtschaft verbessern. Derzeit werden die Arbeitsbedingungen durch den zunehmenden Zeitdruck, durch körperlich anstrengende Tätigkeiten vor allem im Lager und in der Kommissionierung und durch die damit verbundenen gesundheitlichen Risiken bestimmt. Hinzu kommt, dass sich die Beschäftigten in der Logistik einem hohen psychologischen Druck ausgesetzt sehen. So sind es z.B. der Einsatz von Leiharbeiter/innen und Outsourcing Unternehmensstrategien (vgl. Kap. 6.2), die dazu führen, dass Unsicherheit und Angst um den Arbeitsplatz das bestimmende Element sind.

Die quantitative Analyse der Beschäftigtenstruktur in Logistikberufen im Östlichen Ruhrgebiet (vgl. Kap. 4) zeigt, dass in den Logistikberufen Lager und Umschlag nicht nur die meisten Beschäftigten arbeiten, sondern in diesem Bereich auch die höchsten Beschäftigungszuwächse zu verzeichnen sind. Da auch für die Zukunft mit einem wachsenden Personalbedarf im Bereich Lager und Umschlag zu rechnen ist und gleichzeitig in den Expertengesprächen erste Hinweise auf einen sich abzeichnenden Fachkräftemangel im Lagerbereich gegeben wurden, besteht hier dringender Handlungsbedarf zur Personalentwicklung.

Weitere personelle Engpässe sind – ausgelöst durch die Umsetzung der EU-Berufskraftfahrerrichtlinie – bereits im Bereich Fuhrpark festzustellen. Im Fuhrpark, der bei den meisten Unternehmen der Handelslogistik ausgegliedert ist, werden dringend qualifizierte Berufskraftfahrer/innen gesucht. Die EU-Berufskraftfahrerrichtlinien hat zu einem Qualifikationsstau geführt: Bei den Berufskraftfahrer/innen handelt es sich häufig im Selbstfahrer/innen, die Probleme haben die Kosten der Qualifizierungen zu finanzieren.

Vor dem Hintergrund des sich abzeichnenden Fachkräftemangels in ausgewählten Bereichen der Logistik, wird das Thema Aus- und Weiterbildung zu einem wichtigen Handlungsfeld. Der drohende Fachkräftemangel ist nicht zuletzt eine Auswirkung davon, dass die duale Ausbildung bislang in vielen Betrieben der Handelslogistik vernachlässigt wird. Es gibt nur wenige Betriebe, die über den Bedarf ausbilden oder innovative Ausbildungsprojekte für besondere Zielgruppen realisieren. Ähnlich problematisch sieht es beim Thema Weiterbildung – insbesondere für die an- und ungelernten Kräfte – aus. Zwar gibt es in den meisten Betrieben (theoretisch) auch für diese Beschäftigtengruppen die Möglichkeit zur Weiterbildung, doch genutzt werden diese Möglichkeiten eher selten. Hier besteht akuter Handlungsbedarf, der durch den demografischen Wandel und den älter werdenden Belegschaften noch verstärkt wird. Das Thema „alternde Belegschaften“ wurde erst in einem der befragten Unternehmen aufgegriffen.

5.2 Unternehmensstrategien

Der wirtschaftliche Erfolg eines Logistikunternehmens – und damit auch die Beschäftigung – hängt ebenso wie bei anderen Branchen davon ab, dass es sich auf solche Tätigkeiten konzentriert, bei denen es Vorteile gegenüber anderen Wettbewerbern hat. Der zunehmende Wettbewerb in der Logistik, der ist durch Übernahmen, Konzentrationen und Fusionen gekennzeichnet ist, führt dazu, dass sich die Branche in einem enormen Verdrängungswettbewerb befindet. Um sich für den Wettbewerb zu rüsten, haben Unternehmen unterschiedlichste Strategien entwickelt: Einige Unternehmen setzen im Wettbewerb vor allem auf eine Strategie der Kosteneinsparung – andere Unternehmen setzen auf die Qualität ihrer Leistungserbringung.

Eine typische Unternehmensstrategie zur Kosteneinsparung ist der verstärkte Einsatz von Leiharbeiter/innen. Leiharbeit ist bei nahe allen Unternehmen der Logistik im Östlichen Ruhrgebiet ein Instrument, das zum Einsatz kommt – allerdings mit unterschiedlichen Intentionen und Ausgestaltungen. Dient es vielen Unternehmen dazu, einen Flexibilitätsspielraum in saisonalen Auftragsspitzenzeiten zu gewährleisten, wird es in anderen Unternehmen verstärkt und ganz gezielt als Instrument zur Personalkosteneinsparung eingesetzt. Dort wo Leiharbeit als strategisches Element zur Einsparung von Personalkosten eingesetzt wird, sehen sich die Beschäftigten täglich mit der Möglichkeit konfrontiert, durch eine/n (vermeintlich preiswertere/n) Leiharbeiter/in ersetzt zu werden. In der Folge ist das Arbeitsklima geprägt von Unsicherheiten und Angst um den Arbeitsplatz. Der Einsatz von Leiharbeiter/innen führt aufgrund von typischen Merkmale von Leiharbeit auch zu Qualitätsverlusten: Die hohe Fluktuation der Leiharbeiter/innen, die mangelnde Eingebundenheit in die vor- und nachgelagerten Pro-

zesse oder auch die geringe Bezahlung und die damit einhergehende geringe Motivation zeigen, dass der verstärkte Einsatz von Leiharbeit keine Strategie ist, um langfristig die Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit der Unternehmen zu sichern – stellen doch die Beschäftigten die Innovationsträger in einem Unternehmen dar.

Auch Outsourcing stellt sich als Unternehmensstrategie dar, die vor allem auf Kosteneinsparungen abzielt und nicht auf die Qualität der Dienstleistung als Wettbewerbsvorteil setzt. Die Verlagerung von Dienstleistungen an externe Dienstleister, wie z.B. Frachtführer, führt zu Qualitätseinbußen. Die Ursachen hierfür liegen auf der Hand: geringe Verantwortung für die Ware und/oder den Kunden, wenig Verständnis für die logistische Wertschöpfungskette sowie schlechte Bezahlung bei hohem Zeitdruck. Inzwischen gibt sogar einzelne Insourcing-Beispiele. Dabei ist der Rückholung von Logistikdienstleistungen ins Unternehmen durch unterschiedliche Aspekte motiviert: Verbesserung der Leistungsqualität, Erhöhung der Kundenzufriedenheit und –bindung, aber auch durch die Erkenntnis, dass mit der Logistikleistung wirtschaftlicher Erfolg erzielt werden kann. Expert/innen gehen davon aus, dass der Outsourcing-Trend in maximal drei bis vier Jahren seine Sättigungsgrenze erreicht haben wird.

Bei den Handelslogistikbetrieben im Östlichen Ruhrgebiet handelt es sich entweder um zentrale Distributionszentren von Handelsketten, die einen Unternehmensbereich des Handelskonzerns darstellen oder um eigenständige Gesellschaften, die als Logistiksparte aus Handelunternehmen ausgegliedert wurden. Die strategische Entscheidung die Logistikaktivitäten eines Handelskonzerns in eine eigene Gesellschaft zu verlagern zielt bei Unternehmen, die in erster Linie auf eine Senkung der Kosten aus sind, darauf ab, im Zuge eines Betriebsübergangs den Tarif zu wechseln und die Personalkosten zu reduzieren. Andere Unternehmen verfolgen mit dem Outsourcing der Logistikleistungen das strategische Ziel, sich besser am Markt zu platzieren und weitere Kunden im Kontraktgeschäft zu erschließen.

Die jeweilige Unternehmensstrategie (Kostenführerschaft oder Qualitätsführerschaft) hat auch erhebliche Auswirkungen auf die Unternehmenskultur und damit auf die Arbeitsbedingungen sowie die Motivation und Produktivität der Beschäftigten. Auch wenn in vielen Unternehmen ein Unternehmensleitbild vorliegt, das darauf abzielt, Qualität, Kosten und Mitarbeiter/innenzufriedenheit in Einklang zu bringen, sieht die Wirklichkeit der gelebten Unternehmenskultur vielschichtiger aus: Die Bandbreite reicht von einer Unternehmenskultur die mit dem Begriff „Kultur der Angst“ umschrieben wird, bis zur Unternehmenskultur, die durch ein offenes Miteinander geprägt ist, das sowohl durch einen kommunikativen Führungsstil wie auch dem Selbstverständnis und Selbstbewusstsein des Betriebsrates flankiert wird. Hier wird die Wertschätzung der Arbeit der Beschäftigten auf unterschiedliche Arten zum Ausdruck gebracht: verbal, materiell in Form von Prämien, Weiterbildungen oder immateriell durch Aktivitäten wie Betriebsfeste, Betriebs-sport oder Versicherungen. Kurzum, hier wird in die Beschäftigten investiert. In den Unternehmen, in denen Angst die Kultur prägt, wird es für wichtiger gehalten, Prozesse zu beherrschen als Menschen zu fördern und zu leiten.

Wie in anderen Logistikregionen, profitieren in der Region Östliches Ruhrgebiet auch andere Wirtschaftszweige vom Boom der Kontraktlogistik. Mittlerweile ha-

ben sich z.B. Bauunternehmen oder Projektentwickler der Region auf Logistikimmobilien spezialisiert. Da Kontraktlogistikunternehmen über eine Planungssicherheit von maximal drei bis fünf Jahren verfügen, sind für sie Investitionen in eigene Immobilien nicht sinnvoll. Sie leasen oder mieten die benötigten Gebäude für die Dauer der Kontraktlaufzeit. Die Projektentwickler bauen daher sogenannte „Multi-User-Hallen“, die nach Ablauf des Mietvertrages auch für Dritte verwendungsfähig sind, so dass es derzeit in der Region kaum zu längerfristigem Leerstand kommt. Ob und wie lange dieser positive Trend anhält, kann derzeit nur vermutet werden. Auf der anderen Seite stellen Eigeninvestitionen von Unternehmen wie z.B. IKEA oder EDEKA in Logistikimmobilien die Standortverbundenheit und damit die Zukunftsperspektive des Logistikstandortes Östliches Ruhrgebiet eindeutig unter Beweis.

Weitere wichtige Bestandteile einer Unternehmensstrategie, die die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmen sichern, sind arbeitsorganisatorische Instrumente wie kontinuierliche Verbesserungsprozesse, Mitarbeiter/innenbefragungen, das betriebliche Gesundheits- oder Weiterbildungsmanagement, Job Rotation, die bewusste Einstellung von Älteren zur Nutzung ihres Erfahrungswissen oder auch Arbeitszeitflexibilisierungen. Job Rotation und Arbeitszeitflexibilisierungen können z.B. genutzt werden, um Leiharbeit zu vermeiden oder um den Bedürfnissen der älter werdenden Belegschaften besser gerecht zu werden. Hinter dieser Auflistung der betrieblichen (Re-)Organisationsstrategien verbergen sich unterschiedliche Modelle, deren genaue Erläuterung den Rahmen dieses Projektes sprengen würde. Es kann jedoch festgehalten werden, dass all diese Ansätze zur Betriebsorganisation mit Leben gefüllt werden müssen, wenn sie einen Beitrag zur Sicherung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens und damit letztlich auch der Region leisten sollen. Hier sind Betriebsräte ebenso gefordert wie die Geschäfts- oder Niederlassungsleitungen.

5.3 Standortqualitäten

Die Region Östliches Ruhrgebiet verfügt nicht zuletzt durch ihre zentrale Lage im erweiterten Europa und zum Absatzmarkt Ruhrgebiet, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur und die Anbindung an das Fernstraßennetz über besonders gute Voraussetzungen für einen Logistikstandort. Für die Handelslogistik gehört insbesondere die Nähe zum Kunden zu den wichtigen Entscheidungsparametern. Mit den drei Häfen in Dortmund, Hamm und Lünen können mit Containerschiffen Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden, die ansonsten nicht abbildbar wären. Lediglich der Luftcargobereich im Östlichen Ruhrgebiet ist eher unterentwickelt. Der Bedarf scheint allerdings auch nicht vorhanden zu sein, da sich bereits andere Standorte als etablierte Luftfrachtdrehkreuze etablieren (z.B. Köln/Bonn).

Für die Region Östliches Ruhrgebiet sprechen außerdem das vorhandene Flächenpotenzial (z.B. brach gefallene Industriestandorte) und die schnelle Verfügbarkeit von benötigten Flächen. Zwar gibt es in diesem Punkt mittlerweile Unterschiede innerhalb der Region – so kommt es in Dortmund inzwischen zu Flächenengpässen bei Anfragen zu großvolumigen Ansiedlungen, da die Aufbereitung der Flächen auf der Westfalenhütte nicht im ursprünglich geplanten Zeitraum

erfolgt ist – doch profitieren hiervon der Kreis Unna und die Stadt Hamm. Die Kommunikation zwischen den Wirtschaftsförderungen funktioniert so gut, dass Anfragen von potenziellen Investoren entsprechend weitergeleitet werden. Überhaupt scheint das von den Wirtschaftsförderungen initiierte Networking gut zu funktionieren. Es gibt regelmäßige Treffen und Termine für Unternehmensvertreter/innen (z.B. start2grow, 3rd Wednesday, Unternehmensfrühstück etc.).

Von den befragten Unternehmensvertretern aus dem Bereich der Handelslogistik wird allerdings darauf hingewiesen, dass sie der Kommunikation und dem Informationsaustausch innerhalb des Unternehmens bzw. mit den Kunden (Einzelhändlern) mehr Bedeutung zumessen als mit anderen Logistikunternehmen aus der Region. Nichtsdestotrotz wird von einzelnen Logistikunternehmen der Kontakt zu anderen Unternehmen in der Nachbarschaft gesucht, um z.B. Einkaufsgemeinschaften bei der Stromversorgung zu bilden und so Kosteneinsparungen zu erzielen. In diesem Zusammenhang wurde darauf hingewiesen, dass es an Ansprechpartner/innen im Bereich Schiene fehlt, um Kooperationen zur Bündelung von Frachten zu initiieren. Ähnliches wäre für kleine und mittelständische Unternehmen denkbar, um Containervolumina zu vermitteln. Die Netzwerkbildung entlang der Wertschöpfungskette wird insbesondere von den Unternehmen als gewinnbringend eingestuft. In diesem Bereich der „Bestandspflege“ wünschen sich vereinzelte Unternehmen noch mehr Unterstützung durch die Wirtschaftsförderungen.

Zu den weiteren Standortvorteilen der Region gehören die Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten im Bereich Logistik sowie die zunehmende Wahrnehmung als „Wissenszentrum“. Hierbei verfügt Dortmund mit dem Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik über ein besonderes Aushängeschild an der Schnittstelle Informationstechnik und Logistik. Allerdings könnte der Wissenstransfer zwischen Forschung, Entwicklung und Anwendung innerhalb der Region noch weiter verbessert werden. Dazu gibt es bei der Wirtschaftsförderung Dortmund zurzeit ein entsprechendes Projekt, das sich allerdings allgemein auf Verbesserung des Wissenstransfers zur Steigerung der Innovationsfähigkeit bezieht und nicht auf Aktivitäten im Bereich Logistik fokussiert ist.

Wenngleich unterschiedliche Standortgutachten (z.B. Prognos) das Östliche Ruhrgebiet als bedeutende Logistikregion ausweisen, machen verschiedene Gesprächspartner/innen darauf aufmerksam, dass hier noch weiterer Handlungsbedarf besteht. Die Vermarktung und Wahrnehmung bezieht sich zumeist auf die „großen Namen“ mit einem hohen Bekanntheitsgrad. Die bunte Vielfalt an kleinen und mittelständischen Unternehmen steht weniger im Mittelpunkt. Hier könnte ein Ansatz darin bestehen, nicht nur das Östliche Ruhrgebiet, sondern die Metropole Ruhr insgesamt als Logistikstandort zu vermarkten. Erfolgversprechende Hinweise dazu hätte nicht zuletzt der unlängst vom Initiativkreis Ruhrgebiet durchgeführte „Zukunftskongress Ruhr 2030“ geliefert, auf dem u.a. die Bedeutung der Logistikwirtschaft in der Region Östliches Ruhrgebiet beeindruckend vermittelt worden sei. Daran müsste angeknüpft werden.

Zu den wichtigen Standortfaktoren gehört auch das Potenzial an Arbeitskräften. Allerdings gibt es in diesem Punkt durchaus kontroverse Einschätzungen bei verschiedenen Gesprächspartner/innen. Für die einen wird die Verfügbarkeit von hinreichend qualifiziertem und leistungsbereitem Personal zunehmend zum Eng-

passfaktor, für die anderen ist das verfügbare Potenzial an Arbeitskräften für den Lagerbetrieb ausreichend. Hier müssten die genauen Qualifizierungsanforderungen und der spezifische Personalbedarf in den unterschiedlichen Logistikbereichen noch einmal genauer geprüft werden, um evtl. entsprechende Qualifizierungsmaßnahmen für Arbeitslose zu konzipieren. Allerdings wurde deutlich, dass für die Unternehmen – aufgrund der z.T. relativ schnell zu erlernenden Tätigkeiten im Lager und in der Kommissionierung – die Leistungsbereitschaft zu einem wichtigen Entscheidungsfaktor wird und daher von sehr vielen Expert/innen Skepsis geäußert wird, ob Qualifizierungen für Arbeitslose ausreichen, um dahingehend Abhilfe schaffen können.

6 Fazit und Handlungsempfehlungen

An der Logistik wird der Strukturwandel in der Region deutlich: Früher liefen die wichtigsten Güterströme (Kohle und Stahl) aus der Region heraus, heutzutage werden in erster Linie Güter über das Schienennetz sowie die Straßen- und Wasserwege in die Region hinein transportiert. Dieses simplifizierte Bild veranschaulicht die Bedeutung der Logistikwirtschaft für die Region und innerhalb dieser. Logistik ist zwar keine Zukunftsbranche im eigentlichen Sinne wie die Mikrosystemtechnik oder die Informationstechnologie, da nur ein geringer – wenn gleich insbesondere in Dortmund ein sehr bedeutender – Teilbereich einen technologieorientierten Schwerpunkt besitzt. Logistik ist ein Querschnittsbereich, der sich durch alle Branchen zieht und mit der Ballung an Distributionszentren in der Region Östliches Ruhrgebiet einen besonderen Schwerpunkt besitzt. Soweit die ersten Schlussfolgerungen aus der hier vorliegenden Untersuchung. Aber welche Bedeutung hat die Logistik für die Beschäftigung – nicht nur im Hinblick auf ihre Anzahl von Arbeitsplätzen sondern auch hinsichtlich der Qualität der Arbeit? Die Antwort auf diese Frage wird im folgenden Kapitel diskutiert.

6.1 Die Bedeutung der Logistik für die Beschäftigung im Östlichen Ruhrgebiet

Grundsätzlich können die Zweifel, ob der Wachstumsmotor Logistik tatsächlich auch eine *nachhaltige* positive Wirkung für die Beschäftigung im Östlichen Ruhrgebiet hat, nicht ausgeräumt werden. Die Frage, ob die Förderung und Entwicklung der Logistik Perspektiven für Beschäftigung bietet, muss differenziert betrachtet werden – in quantitativer und qualitativer Hinsicht.

Zahlenmäßige Entwicklung der Logistik-Beschäftigung

Quantitativ betrachtet hat die Logistik eine hohe Bedeutung für die Beschäftigung in Östlichen Ruhrgebiet: Die Zahl der Beschäftigten in der Logistikwirtschaft ist im betrachteten Zeitraum um 13% gestiegen und hat daher zu Beschäftigungswachstum im Östlichen Ruhrgebiet beigetragen. Dabei sind durch das überdurchschnittlich starke Wachstums im Bereich Lager und Umschlag vor allem Arbeitsplätze für Menschen mit geringen Qualifikationen entstanden – damit „bedient“ die Logistik vor allem die Beschäftigtengruppen, für die im Zuge des Strukturwandels in der Region Arbeitsplätze weggefallen sind.

Unklar bleibt aber, wie die Beschäftigungszuwächse im Vergleich zu anderen Logistik-Regionen wie z.B. Duisburg/Niederrhein zu bewerten sind oder ob es sich hier um Beschäftigungsgewinne handelt, die auch in anderen Logistik-Regionen in einem ähnlichen Ausmaß erfolgt sind. Eines steht auf jeden Fall fest: Für Dortmund liegen die Beschäftigungsgewinne mit 6,6% deutlich unter dem Durchschnitt des Östlichen Ruhrgebietes. Daher stellt sich die Frage, ob die Konzentration der wirtschaftsfördernden Aktivitäten auf die Logistikwirtschaft und die Anstrengungen des dortmund-projects tatsächlich als erfolgreich zu werten sind.

Ob die Wachstumsdynamik im Bereich Logistik auf der Verlagerung aus dem Handel beruht und es sich damit vor allem um – über Branchengrenzen hinweg – verlagerte Arbeitsplätze handelt, kann weder aus den Ergebnissen der Berechnung nach der Methodik von DISTEL noch anhand der Auswertung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen eindeutig abgeleitet werden. Sowohl die Zahlen nach der Wirtschaftszweig-Systematik wie auch die nach DISTEL berechneten Beschäftigtenzahlen für die unterschiedlichen Berufsgruppen unterstreichen die Wachstumsdynamik in der Logistik und die Bedeutung der Region Östliches Ruhrgebiet als Logistikregion. Um genauere Erkenntnisse bezüglich der Verlagerungs- und Rationalisierungseffekte in der Logistik bzw. im Handel und in der Industrie oder gar Erkenntnisse über die Arbeitsbedingungen gewinnen zu können, sind weitere und z.T. auch großräumigere Analysen notwendig¹¹.

Die Vermutung, dass Verlagerungen von Logistikstandorten mit Beschäftigungsabbau am vorherigen Standort einhergehen, konnte statistisch weder belegt noch widerlegt werden. Die qualitative Analyse kann hier nicht als Grundlage für Verallgemeinerungen herangezogen werden, da sie nicht den Anspruch einer repräsentativen Befragung erhebt. In einzelnen Fällen kommt es auch dazu, dass vorherige Standort nicht komplett aufgegeben, sondern z.B. an eine Fremdfirma übertragen werden. In den Fällen von Standortverlagerungen innerhalb der Region sind Kapazitäts-/Flächenengpässe der Grund für die Verlagerung. Die nicht von Hand zu weisenden Standortvorteile des Östlichen Ruhrgebiets führen allerdings dazu, dass die Unternehmen versuchen, in der Region zu bleiben und ihre angestammten Beschäftigten mitnehmen. Allerdings legen Verlagerungen zumeist Rationalisierungspotenziale offen. Für die Beschäftigten sind die Standortverlagerungen zweischneidig. Einerseits sind sie froh, ihren Arbeitsplatz behalten können, andererseits ist dieser Arbeitseinsatz häufig mit einem erhöhten Mobilitätsaufwand verbunden.

Der Bereich Handelslogistik stellt sich gerade im Östlichen Ruhrgebiet als prosperierend dar, weil er von der Dynamik der Marktkonsolidierung, d.h. den Fusionen und Übernahmen der Einzelhandelsketten profitiert. Die Übernahmen und Fusionen haben zur Folge, dass die Distributionszentren weitere Läden/Handelsunternehmen beliefern müssen, also höhere Auslastungen haben. Die dezentralen Läger der aufgekauften Handelsunternehmen werden im Zuge der Zusammenlegungen geschlossen. Demzufolge kommt es zu überregionalen Verlagerungseffekten, die allerdings nur schwer zu quantifizieren sind. Die Expert/innen gehen davon aus, dass sich diese Dynamik in Zukunft abflachen wird, da die Marktkonsolidierung schon sehr weit fortgeschritten ist.

¹¹ An dieser Stelle sei noch einmal auf die langjährigen Studienreihen von Prof. Dr. Dankwart Danckwerts, Markus Hesse, Dieter Plehwe u.a. verwiesen, in denen die Beschäftigungsentwicklung der Logistik in Deutschland und die damit einhergehenden Wechselwirkungen auf andere Wirtschaftsbereiche über mehrjährige Zeiträume untersucht wurden bzw. werden. Diesen Studien ist gemein, dass sie davor warnen, die positiv wirkenden Beschäftigungszahlen losgelöst von der statistisch so nicht erfassbaren Prekarisierung der Arbeit abhängig Beschäftigter und Selbstständiger (LKW-Fahrer) zu betrachten.

Qualitative Merkmale der Logistik-Beschäftigung

In qualitativer Hinsicht lassen sich die Arbeitsbedingungen in der Logistik insgesamt kaum als nachhaltig bezeichnen: Prekäre Beschäftigungsverhältnisse, Unsicherheit am Arbeitsplatz sowie gesundheitliche Risiken durch psychische und physische Belastungen gehören hier zum Arbeitsalltag. Dabei zeigt sich, dass arbeitsorientierte Aspekte – wie z.B. die Arbeitsbedingungen – bislang eine viel zu geringe Rolle bei der Entwicklung des regionalen Clusters bzw. bei der öffentlichen Förderung spielen. Bei analytischen Arbeiten werden einzelne kritische Entwicklungen oftmals ausgeblendet. Auf diese Weise bleiben letztlich wesentliche Entwicklungspotenziale ungenutzt, die sich in der Logistik für die Beschäftigungsförderung gerade auch in qualitativer Hinsicht durchaus ergeben, und die Entwicklung wird zudem auch nicht der allgemeinen Arbeitsmarktlage in der Region gerecht.

Die fehlende Beachtung von arbeitsorientierten Aspekten führt auch dazu, dass Themen wie Aus- und Weiterbildung, Personal- und Qualifizierungsbedarf nicht bzw. nur am Rande betrachtet werden. Obwohl unverkennbar ist, dass die Anforderungen an die Beschäftigten in der Logistik im Östlichen Ruhrgebiet durch die zunehmende Technisierung wachsen, werden Aus- und Weiterbildung weiterhin vernachlässigt und bleiben als Chance für eine zukunftsweisende Personalplanung ungenutzt. Hinzu kommt, dass Unternehmen bereits jetzt darauf hinweisen, dass es personelle Engpässe gibt bzw. in naher Zukunft geben wird. Angesichts des sich abzeichnenden Personalbedarfs und vor dem Hintergrund des demografischen Wandels stehen Unternehmen vor der Herausforderung im Bereich der Aus- und Weiterbildung als Kernelemente der Personalentwicklung aktiv zu werden bzw. ihre bisherigen Aktivitäten auszubauen und zu verstetigen.

Die Bedeutung der Logistik für die Beschäftigung im Östlichen Ruhrgebiet wird zukünftig davon abhängen, ob es gelingt, Unternehmen dabei zu unterstützen ihre entscheidenden Parameter (Logistikkosten, Servicegrad, Erreichbarkeit der Kunden, Sendungsstruktur, Zeitfenster, Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften) wettbewerbsfähig weiter zu entwickeln und zu verbessern.

Zusammenfassend kann noch einmal festgehalten werden, dass die Region Östliches Ruhrgebiet auf einem guten Weg scheint, um sich langfristig als Logistikregion zu etablieren. Um diesen Weg langfristig erfolgreich beschreiten zu können und die Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit der Region zu sichern, sind Anstrengungen von allen relevanten Akteur/innen erforderlich. Handlungsimpulse dazu werden im Rahmen dieses Projektes aufgezeigt (vgl. Kap. 6.2).

6.2 Handlungsempfehlungen zur wirkungsvollen Förderung einer beschäftigungswirksamen Entwicklung der Logistik in der Region

Vor dem Hintergrund der im Laufe des Projektes durchgeführten Analysen, Recherchen und Gespräche lässt sich zusammenfassend feststellen, dass in der Region Östliches Ruhrgebiet genügend Potenzial vorhanden scheint, um sich auch in Zukunft als Logistikregion im internationalen Wettbewerb behaupten zu

können. Damit das gelingt, sind nachfolgend einige Handlungsimpulse zusammengestellt, die auf der Abschlussveranstaltung den Gesprächspartner/innen und relevanten Akteur/innen als Handlungsoptionen präsentiert und zur Diskussion gestellt werden.

1. Ausbildung forcieren, um Fachkräftemangel zu vermeiden bzw. zu verringern

Die Sensibilität für das Thema Fachkräftemangel scheint bislang in sehr vielen Unternehmen noch nicht besonders ausgeprägt zu sein, da derzeit in vielen Fällen das vorhandene Arbeitskräftepotenzial ausreicht. Im Rahmen des Deutschen Logistik-Kongresses in Berlin hat allerdings die Bundesvereinigung Logistik erneut auf einen Mangel an logistischen Fachkräften aufmerksam gemacht. So benötige die Logistik derzeit rund 12.000 Fachkräfte pro Jahr, um bei einem jährlichen Wachstum von sechs Prozent die vielfältigen Logistikdienstleistungen in der Wirtschaft bewältigen zu können. Laut einer aktuellen Bedarfsanalyse der TU Berlin, die gemeinsam mit der Bundesvereinigung Logistik durchgeführt wurde, fehlen derzeit bereits jährlich alleine rund 5.000 akademisch ausgebildete Fachkräfte. Hinzu kommen die Engpässe bei den Berufskraftfahrer/innen. Vereinzelt fehlen bereits geeignete Personen für die Bereiche Lager und Kommissionierung.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels besteht einerseits Handlungsbedarf in der Vermittlung des breiten Spektrums an Logistikberufen, um junge Menschen, aber auch diejenigen, die sie bei der Berufswahl unterstützen, auf die Potenziale der Logistik aufmerksam zu machen. Andererseits müssen Logistikunternehmen davon überzeugt werden, ihrer gesellschaftlichen Verantwortung auszubilden, stärker gerecht zu werden. Der Nutzen, auf diese Weise auch geeignetes Personal zu finden und an das Unternehmen binden zu können, scheint den Unternehmen vielfach nicht bewusst.

In kleineren Unternehmen, die keine komplette Abdeckung aller relevanten Ausbildungsbereiche abdecken können, ist zudem das Instrument der Verbundausbildung verstärkt zu vermitteln, denn häufig kennen Unternehmen dieses Instrument nicht.

2. Leiharbeit als gesellschaftspolitisches Thema diskutieren

Der Einsatz von Leiharbeiter/innen nimmt immer mehr zu. Es handelt sich dabei aber nicht nur um eine Strategie von Logistikunternehmen, vielmehr erfolgt die Vermittlung von ARGE und Agentur für Arbeit verstärkt in Leiharbeit (derzeit in Dortmund ungefähr jede zweite Vermittlung). Da über Leiharbeit in den seltensten Fällen eine Vermittlung in eine feste Einstellung erfolgt, ist dieses Instrument nicht zuletzt wegen des geringen Entgelts fragwürdig. Leiharbeit wird mehr und mehr zu einem strategischen Instrument, um Branchentarife oder Kündigungsschutz auf legalem Wege zu unterwandern und letztlich Stammpersonal zu ersetzen. Tarifgebundene Beschäftigte – und damit einhergehend auch Betriebsräte und Gewerkschaften – geraten zunehmend unter Druck. Abwehrhaltung und Tabuisie-

rung helfen dabei nicht mehr weiter, vielmehr gilt es Einfluss auf die Ausgestaltung der Arbeitsbedingungen der Leiharbeitnehmer/innen auszuüben.

Da aber nicht nur Gewerkschaften und Betriebsräte diese Handlungsfeld erkannt haben, sondern auch die befragten Unternehmensleitungen und Wirtschaftsförderer auf die besondere Prekarität aufmerksam machen, bietet sich hier Potenzial für eine konzertierte Aktion, um Informationsdefizite abzubauen und die Wahrnehmung zu schärfen. Der DGB Östliches Ruhrgebiet könnte die Federführung in der Koordination entsprechender Aktivitäten übernehmen und z.B. den konstruktiven Dialog mit den relevanten Akteur/innen suchen. Dazu gehören neben den zuvor genannten gesellschaftlichen Gruppen auch Leiharbeitnehmer/innen und Vertreter/innen von Leiharbeitsunternehmen, da sich die Region sich mittlerweile zu einem „Zentrum für Leiharbeitsfirmen“ entwickelt zu haben scheint.

Es sei allerdings auch noch einmal ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das Thema Leiharbeit kein regional- oder branchenspezifisches, sondern ein gesamtgesellschaftliches Thema ist. Hier gilt es zu beachten, wie sich die gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen verändern.

3. Weiterbildungsmöglichkeiten für gering Qualifizierte und/oder Ältere ausbauen

Auch wenn Informationen und Prozesse die Logistik bestimmen, sind gerade die Beschäftigten wichtige Know-how-Träger im Unternehmen. Zur nachhaltigen Sicherung der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit gilt es daher nicht nur ihr Know-how zu nutzen und sichern, sondern insbesondere zu fördern. Dies kann durch Weiterbildungsmaßnahmen geschehen, die bislang von den Beschäftigten im Lager und in der Kommissionierung eher selten wahrgenommen werden. Hier könnten Betriebsräte und Gewerkschaften ihren Einfluss geltend machen und dies in Tarifverträgen, Betriebs- oder Zielvereinbarungen einfordern.

Flankierend können aber auch die vorhandenen arbeitsmarktpolitischen Instrumente, wie z.B. die Bildungsschecks, die vom Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales herausgegeben werden, ebenso für kollektive Weiterbildungen genutzt werden, wie z.B. das Sonderprogramm „WeGebAU“, das insbesondere zur Förderung der Weiterbildung von Arbeitnehmer/innen ab dem 50. Lebensjahr sowie Ungelernten konzipiert und mit erheblichen finanziellen Mitteln der Agentur für Arbeit ausgestattet worden ist. Diese Instrumente scheinen sowohl Betriebsräten wie auch Unternehmensleitungen noch weitgehend unbekannt.

4. Gesundheitsförderung am Arbeitsplatz verstärken

Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der älter werdenden Belegschaften und der z.T. starken körperlichen Beanspruchung der Beschäftigten im Lager und in der Kommissionierung oder auch der LKW-Fahrer/innen, sollte der betrieblichen Gesundheitsförderung am Arbeitsplatz verstärkt Aufmerksamkeit geschenkt werden. Allerdings stoßen Maßnahmen zur Erleichterung der Arbeit oder Verbesserung

der Ergonomie des Arbeitsplatzes häufig auf Vorbehalte der Beschäftigten. Deren Skepsis gegenüber Veränderungen und Angst vor Rationalisierungseffekten müsste ausgeräumt werden. Hier könnten breit angelegte Aufklärungs- und Werbekampagnen, die in Kooperation von Gewerkschaften, Berufsgenossenschaften und Krankenkassen realisiert werden, Abhilfe schaffen und versuchen, Vorbehalte abzubauen.

5. Infrastruktur: Intelligente Systeme für alle Verkehrsträger

Auch wenn derzeit noch die Infrastrukturausstattung und -anbindung im Östlichen Ruhrgebiet als Standortvorteil der Region gilt, lassen sich bereits einige Engpässe ausmachen, z.B. Kapazitäten des Containerterminals, Beschaffenheit der Verkehrswege, zu hohe Verkehrsdichte, keine Autohöfe für LKW-Fahrer/innen etc.

Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Region als Logistikregion gilt es auch hier Abhilfe zu schaffen. Neben den Investitionen in die klassische Verkehrsinfrastruktur könnten intelligente Verkehrsleitsysteme ebenso einen Ansatz darstellen wie Autohöfe, in denen LKW-Fahrer/innen pausieren, tanken, parken und sich erfrischen können.

6. Clustermanagement arbeitsorientiert und ruhrgebietsweit ausrichten

Den Wirtschaftsförderungen in der Region Östliches Ruhrgebiet werden gute Zeugnisse für ihre Aktivitäten in der Flächenvermarktung und -bereitstellung ausgestellt, und auch ihre Angebote zur Netzwerkbildung werden anerkannt. Die Ergebnisse der Untersuchung machen jedoch erstens deutlich, dass die aktuellen und voraussichtlich auch zukünftigen Herausforderungen sich mit einem Clustermanagement, das vor allem am regionalen Horizont des Östlichen Ruhrgebietes ausgerichtet ist und zudem auf Koordination von (vollkommen selbstständigen) Wirtschaftsförderungseinrichtungen in den drei Gebietskörperschaften beruht, alleine nicht zu bewältigen sind. Zweitens ist das genannte Instrumentarium nicht dazu geeignet, die zuvor genannten Handlungsempfehlungen umzusetzen.

Erforderlich ist vielmehr eine ruhrgebietsweite Bündelung der teils kommunalen, teils regionalen Aktivitäten, um so die Wahrnehmung für die Potenziale in der Logistik im Ruhrgebiet zu schärfen, aber auch noch bessere Vernetzungen entlang der Wertschöpfungskette zu stimulieren. Zudem sollte die Förderung von Monostrukturen sowie die konkurrierende Doppelförderung und der Aufbau redundanter Strukturen und Einrichtungen an verschiedenen Stellen im Ruhrgebiet vermieden werden. Dazu reicht der Fokus auf die Teilregion Östliches Ruhrgebiet nicht aus.

Mit den gemeinsamen Auftritten der Wirtschaftsförderungen bei den Immobilienmessen MIPIM und Exporeal oder auch dem Internetportal LOGISTICS-RUHR.COM gibt es bereits erste Ansätze für ruhrgebietsweite Kooperationen. Diese zielen allerdings in erster Linie auf die gemeinsame Flächenvermarktung ab. Ein Clustermanagement beinhaltet aber nicht nur die Vermarktung freier Flä-

chen und die Stimulation von Kooperationen innerhalb eines Wirtschaftszweiges (also eine horizontale Verflechtung), sondern verlangt auch nach einer vertikalen Vernetzung mit Unternehmen aus vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsstufen (vgl. Porter 1991). Die Logistik stellt einen integralen Bestandteil dar. Um die Region Ruhrgebiet im Ganzen, aber auch das Östliche Ruhrgebiet im Besonderen nachhaltig als Logistikregion am Markt zu etablieren, müssen die Anstrengungen zur Vermittlung von Kooperationen entlang der Wertschöpfungskette ausgebaut werden.

Darüber hinaus gehört der Wissenstransfer zum vielfältigen Aufgabenspektrum des Clustermanagements. Hier besteht ebenfalls Nachholbedarf, um z.B. die in der Region Östliches Ruhrgebiet vorhandenen Kompetenzen im Bereich Forschung und Entwicklung noch besser bei den Logistikunternehmen bekannt zu machen.

Bei einem professionellen Clustermanagement geht es nicht nur um die Vermittlung von Kontakten und Kooperationen zwischen Kunden und Abnehmern, es geht vielmehr auch um den Ausbau und die Sicherung der Qualität der Arbeit und der Arbeitsbeziehungen zwischen den relevanten arbeitsorientierten Akteur/innen. Dazu gehören Vertreter/innen der Kammern, der Wirtschaftsförderungen, Verbände ebenso wie Vertreter/innen der Gewerkschaften und der Betriebsräte. Diese Vernetzung kommt bislang sowohl in der Region Östliches Ruhrgebiet wie auch im Ruhrgebiet insgesamt zu kurz. Arbeitsorientierte Aspekte spielen sogar mancherorts heute scheinbar eine geringere Bedeutung als noch in der Vergangenheit. Eine solche Orientierung lässt jedoch wesentliche Entwicklungspotenziale, die sich in der Logistik für die Beschäftigungsförderung ergeben ungenutzt, blendet die analytische Sicht auf einzelne kritische Entwicklungen aus und wird zudem auch nicht der allgemeinen Arbeitsmarktlage in der Region gerecht.

7 Literatur

Bernsmann, Arnd; Kuchenbecker, Michael; Vastag, Alex (Fraunhofer IML) (2006): Regionale Logistikansiedlung als Folge europaweiter Netzwerke? Beitrag auf der Tagung „Logistik und Städtebau 2006“ am 13. September 2006 in Dortmund

Danckwerts, Dankwart; Char, Hans-Otto; Lausch, Jörg (1993): Branche im Umbruch. Entwicklungschancen kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) im Güterverkehrszentrum Duisburg als Logistikdienstleister im einheitlichen Binnenmarkt Europa. Dortmund

Distel, Stefan (2005): Vermessung der Logistik in Deutschland – Eine quantitative Analyse der wirtschaftsweiten Logistikleistungen auf Basis der volkswirtschaftlichen Input-Output-Darstellung und der Beschäftigtenstatistik. Hamburg: Deutscher Verkehrs-Verlag (Edition Logistik, Band 7)

Dörre, Klaus; Röttger, Bernd (2006): Im Schatten der Globalisierung. Strukturpolitik, Netzwerke und Gewerkschaften in alten Industrieregionen. Wiesbaden

Ellerkamp, Thomas (2005): Strategie der Logistikbranchenentwicklung in Dortmund. Vortrag im Rahmen des 45. Dortmunder Dialogs „Transport oder Logistik? Eine Branche verändert sich“ am 21. Juni 2005. Dortmund

Flämig, Heike; Hesse, Markus (1998): Neue Produktionskonzepte und Verkehrsvermeidung. Räumliche Arbeitsteilung und Transport im Zeichen des strukturellen Wandels. Gelsenkirchen

Fraunhofer Arbeitsgruppe Technologien der Logistikwirtschaft (Fraunhofer ATL) (2006): LogBes – Stand und Entwicklung der Logistik in Deutschland mit Schwerpunkt auf die Logistikwirtschaft ausgewählter Marktsegmente. Kurzbericht im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Nürnberg

Universität Dortmund (Hrsg.) (2006): Wissenschaftsatlas. Redaktion: Grote Westrick, Dagmar; Terstriep, Judith, Dortmund

Handelsblatt (Hrsg.) (08. Februar 2006): Zukunftsatlas 2006. Düsseldorf. Serie zur Vorstellung der Ergebnisse des von Prognos erstellten Zukunftsatlas 2006

Hesse, Markus (1992): Kommunikation und Kooperation in der Güterverkehrsrunde. Bausteine einer umwelt- und unternehmensbezogenen Innovationspolitik für den Güter- und Wirtschaftsverkehr. In: Hesse; Markus (Hrsg.): Verkehrswirtschaft auf neuen Wegen? Unternehmenspolitik vor der ökologischen Herausforderung. Marburg: 247-269

Hesse, Markus (2002): Das Ruhrgebiet als Lagerhalle. Logport oder vom Versuch, die moderne Warenwirtschaft zu zähmen. In: RaumPlanung 104, 236-240 (Oktober 2002)

Hesse, Markus (2004): Gütertransport und Logistik im Urbanisierungsprozess. Untersuchungen zur Standortdynamik und zu den siedlungsräumlichen Implikationen des Strukturwandels in der Logistik, mit zwei Fallstudien in Berlin-Brandenburg und Nordkalifornien. Habilitationsprojekt. Kurzbericht des Habilitationsprojekts

Hesse, Markus (2005): Wirtschaftsverkehr in Stadt und Umland - Ein neues Tätigkeitsfeld für "integrierte Planung". In: Verkehrszeichen 1/2005: 12-16.

Jones Lang LaSalle (2007): Immobilien-Report Deutschland 2007. Allgemeine Trends im Logistiksektor

Klaus, Peter; Kille, Christian (Fraunhofer ATL) (2006): Die TOP 100 der Logistik: Marktgrößen, Marktsegmente und Marktführer in der Logistikdienstleistungswirtschaft. Hamburg

Kock, Klaus (Hrsg.) (2001): Wohin treibt die Logistik? Regionale Beschäftigungswirkungen und Anforderungen an die Weiterbildung. In: Beiträge aus der Forschung, Band 120

Langemeyer, Gerhard (2004): „Wirtschaftlich gesehen ist Dortmund ein Tausendfüßler“. Interview in G.I.B. info 4.2004, S. 18 ff.

Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2006): Operationelles Programm (EFRE) für das Ziel "Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung" für Nordrhein-Westfalen nach Artikel 37 der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 des Rates vom 11. Juli 2006. Düsseldorf (zit. als: MWME 2006)

Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2007): NRW Ziel 2-Wettbewerbe der Innovationen 2007. Düsseldorf, 7.11.2007 (zit. als: MWME 2007)

Pinetzki, Katrin (2007): Von Dortmund lernen. In: Handelsblatt vom 04. April 2007. Düsseldorf

Plehwe, Dieter; Uske, Hans; Völlings, Hermann; Dalbeck, Arnd (1998): Die Logistikbranche im Umbruch. Arbeit und Mitbestimmung in einem sich wandelnden Dienstleistungsbereich. Duisburg

Plehwe, Dieter (2001): Arbeitspolitische Probleme ungleicher Reorganisation. Zur Veränderung der Arbeit in Logistiknetzwerken. In: Industrielle Beziehungen. Jahrgang 8, Heft 1: 55-82

Porter, Michael E. (1991): Nationale Wettbewerbsvorteile – Erfolgreich konkurrieren auf dem Weltmarkt. München

Porter, Michael E. (1999): Cluster und Wettbewerb: Neue Aufgaben für Unternehmen, Politik und Institutionen. In: Porter, Michael: Wettbewerb und Strategie. München

Projekt Ruhr GmbH (Hrsg.) (2005): Kompetenzatlas Logistik. Essen

Prognos AG (Hrsg.) (2006): Zukunftsatlas 2006. Basel

Prognos AG (Hrsg.) (2007): Zukunftsatlas 2007. Basel

Rehfeld, Dieter (1997): Bedeutung des Cluster-Ansatzes für die regionalpolitische Entwicklung. Thesenpapier zum Workshop „Innovationen in der Region“ der Hans-Böckler-Stiftung und der IG Metall am 24. Mai 1997 in Hannover

Schmied, Ernst (1994): Die Rolle der Logistikdienstleister beim Aufbau von Logistikketten. In: Pfohl, Hans-Christian (Hrsg.): Management der Logistikkette. Kostensenkung – Leistungssteigerung – Erfolgspotential. Berlin: 149-172

Stackelbeck, Martina (2005): Jobmaschine Logistik. Vortrag im Rahmen des 45. Dortmunder Dialogs „Transport oder Logistik? Eine Branche verändert sich“ am 21. Juni 2005. Dortmund

Thoben, Christa, Ministerin für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (2006): „Das zukünftige Ziel 2-Programm (EFRE) 2007 – 2013“, Rede anlässlich der Informationsveranstaltung des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Energie am 24. August 2006 (unveröff. Manuskript, zit. als: Thoben 2006)

Voigt, Serge (2007): Logistik-Inside News, 06. Juni 2007

Westrick, Dagmar Grote; Terstriep, Judith (2006): Wissenschaftsatlas. Institut Arbeit und Technik, Gelsenkirchen.

Wirtschaftsförderung Dortmund (2006): Branchenbericht 2006. Dortmund

Wirtschaftsförderung Dortmund (2007a): Branchenbericht 2007. Dortmund

Wirtschaftsförderung Dortmund (2007b): Innovationscluster Logistik. Dortmund. Unveröffentlichtes Dokument.

Zeller, Beate (2003): Trends der Qualifikationsentwicklung für einfache Tätigkeiten: Dienstleistung in komplexen Strukturen. Beispiel: Logistik. In: Bullinger, H.-J. / Gidion G. / Schnalzer, K. (Hrsg.): Transport in die Zukunft - Berufliche Entwicklungen in Logistik und e-Commerce. Bielefeld: 115-126

Anhang 1: Leitfragen

A. Standortqualitäten des Östlichen Ruhrgebiets

- Worin bestehen die konkreten Standortvorteile/Wettbewerbsvorteile der Region für Handelslogistikunternehmen? Was zieht Logistikunternehmen an? Worin bestehen Standortnachteile oder -defizite? Gibt es innerhalb der Region Unterschiede?
- Kann das Östliche Ruhrgebiet im global umkämpften Logistik-Markt langfristig erfolgreich bleiben, noch erfolgreicher werden oder gibt es – ähnlich wie in der Industrie – Anzeichen für eine zunehmende Verlagerung in Mittel- und Osteuropäische Länder?
- Welche Vorteile besitzt die Region Östliches Ruhrgebiet im Vergleich mit Regionen in Mittel- und Osteuropa? Auch langfristig?
- Reichen die bisherigen Bemühungen zur Standortpromotion aus, um die Region nachhaltig als Logistikregion am Markt zu etablieren? Entsprechen die Aktivitäten den Erwartungen und Bedarfen der Unternehmen?
- Haben dortmund-project und Wirtschaftsförderung ihre Ziele erreicht? Welche Defizite können festgestellt werden? Gibt es Strategien zur Behebung dieser Defizite? Gibt es Ansätze zur Intensivierung der intraregionalen Zusammenarbeit (z.B. im Kompetenzcenter Logsite)?

B. Beschäftigungsperspektiven

- Welche Auswirkungen hat die zunehmende Auslagerung aus Produktion und Handel auf die allgemeine Beschäftigungsstruktur im Östlichen Ruhrgebiet?
- Ist Logistik wirklich ein Wachstumsmotor für die Region Östliches Ruhrgebiet mit „echtem“ Beschäftigungswachstum oder wird hier in erster Linie von Verlagerungsgewinnen profitiert? Werden in der Logistik überhaupt neue Beschäftigungsverhältnisse geschaffen?
- Welche Folgen hat die mit dem Insourcing neuer Aufgabenbereiche verbundene zunehmende Flexibilität der Logistikunternehmen bei den Beschäftigten? Welche Auswirkungen ergeben sich auf die Qualität der Arbeit, aber auch hinsichtlich der Arbeitsverhältnisse und Arbeitsbedingungen? Kommt es zu einem verstärkten Einsatz von Leiharbeiter/innen?
- Sind die Logistikunternehmen in der Region Östliches Ruhrgebiet und damit auch ihre Beschäftigten den steigenden Anforderungen gewachsen? Welche Qualifizierungsanforderungen werden an die in der (Handels-)Logistik Beschäftigten aktuell gestellt bzw. zukünftig erwartet?
- Bietet die Logistik im Östlichen Ruhrgebiet langfristige Beschäftigungsperspektiven für gering Qualifizierte? Gibt es spezielle Qualifizierungsmaßnahmen für diese Zielgruppe, um den steigenden Anforderungen

gerecht zu werden oder wird aufgrund von technologischer Entwicklungen eine zunehmende Automatisierung (und damit der zunehmende Wegfall von Beschäftigungsmöglichkeiten für gering Qualifizierte) erwartet?

C. Unternehmensstrategien

- Wie stellt sich die Unternehmensstruktur in der (Handels-)Logistik im Östlichen Ruhrgebiet dar? Handelt es sich in erster Linie um international verflochtene Konzerne mit eigenen Logistiknetzwerken oder eher um kleinere oder mittelständische (Traditions-)Unternehmen aus der Region bzw. mit regionalem Bezug?
- Wo liegen die angestammten Märkte und Kunden – welche werden zukünftig angestrebt? Werden in erster Linie externe Kundenaufträge (Kontraktlogistik) bearbeitet oder handelt es sich eher um unternehmensinterne Logistikaufträge?
- Sind die Kunden mit den angebotenen Leistungen zufrieden? (Wie) Wird das erhoben?
- Worin liegen die besonderen Kompetenzen, die die Unternehmen der Handelslogistik derzeit erfolgreich sein lassen? Welche Rolle spielen dabei neue technologische Entwicklungen? Welche Bedeutung haben die Beschäftigten?
- Kann der Personalbedarf sowohl qualitativ als auch quantitativ in der Region befriedigt werden?
- Welche Unternehmen sind in regionalen Netzwerken verankert? Welche Bedeutung haben diese Netzwerke für die Unternehmen?
- Was sind für die Unternehmen die entscheidenden Faktoren zur Sicherung der Innovations-, Wettbewerbs- und Beschäftigungsfähigkeit?
- Auf welchem Zeithorizont sind die Unternehmensstrategien der Handelslogistiker in der Region ausgerichtet (kurz-/mittel-/langfristige Kontrakte; Mietdauer / Investitionen in Logistikimmobilien)?

Anhang 2: Statistische Daten

Abb. 1: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Östlichen Ruhrgebiet in Logistik betreffenden Berufsgruppen.....	II
Abb. 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Dortmund, Unna und Hamm in Logistik betreffenden Berufsgruppen.....	III
Abb. 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Deutschland in Logistik betreffenden Berufsgruppen	VI
Abb. 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Östlichen Ruhrgebiet im Bereich der Logistik.....	VII
Abb. 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Dortmund, Unna und Hamm im Bereich der Logistik	VIII
Abb. 6: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Deutschland im Bereich der Logistik.....	XI
Abb. 7: Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Bereich der Logistik im Östlichen Ruhrgebiet an den gesamten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Östlichen Ruhrgebiet	XII
Abb. 8: Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Bereich der Logistik in Dortmund, Unna und Hamm an den gesamten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den jeweiligen Städten.....	XIII
Abb. 9: Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Bereich der Logistik in Deutschland an den gesamten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland.....	XVI
Abb. 10: Erwerbstätige im Bereich der Logistik im Östlichen Ruhrgebiet (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte + nicht-sozialversicherungspflichtig Beschäftigte + Selbstständige).....	XVII
Abb. 11: Erwerbstätige im Bereich der Logistik in Dortmund, Unna und Hamm (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte + nicht-sozialversicherungspflichtig Beschäftigte + Selbstständige).....	XVIII
Abb. 12: Erwerbstätige im Bereich der Logistik in Deutschland (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte + nicht-sozialversicherungspflichtig Beschäftigte + Selbstständige).....	XXI

Abb. 1: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Östlichen Ruhrgebiet in Logistik betreffenden Berufsgruppen (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe									
Transport und Verkehr									
711 Schienenfahrzeugführer	649	743	736	753	704	642	674	668	2,93%
712 Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	1.096	1.181	1.088	1.190	1.213	1.176	962	814	-25,73%
713 Sonst. Fahrbetriebsregler, Schaffner	308	298	303	290	461	461	490	421	37,34%
714 Kraftfahrzeugführer	11.006	11.355	11.060	11.029	10.624	10.612	10.563	10.685	-2,92%
721 Nautiker	5	5	12	14	8	10	11	10	100,00%
722 Technische Schiffsoffiziere	15	13	18	28	27	25	26	38	153,33%
723 Decksleute in der Seeschifffahrt	0	9	9	0	0	11	4	7	
724 Binnenschiffer	19	18	21	18	19	17	23	23	21,05%
726 Luftverkehrsberufe	164	178	191	220	186	100	125	135	-17,68%
Zwischensumme	13.262	13.800	13.438	13.542	13.242	13.054	12.809	12.803	-3,46%
Lager und Umschlag									
521 Warenprüfer, -sortierer	1.085	1.077	1.096	1.050	998	1.030	1.084	991	-8,66%
522 Warenaufmacher, Versandfertigmacher	3.485	3.623	3.694	3.706	3.421	3.489	3.459	3.385	-2,87%
741 Lagerverwalter, Magaziner	4.472	4.582	4.435	4.421	4.507	4.605	4.492	4.525	1,19%
742 Transportgeräteführer	1.078	1.081	1.066	973	941	1.171	1.202	1.268	17,63%
743 Stauer, Möbelpacker	130	147	155	143	142	190	189	176	35,38%
744 Lager-, Transportmitarbeiter	7.232	8.133	8.679	8.685	8.923	9.528	9.991	10.501	45,20%
Zwischensumme	17.482	18.643	19.125	18.978	18.932	20.013	20.417	20.846	19,24%
administrative Funktionen									
681 Groß- und Einzelhandelskaufleute	6.462	6.566	6.478	6.551	6.567	6.396	6.432	6.283	-2,77%
701 Speditionskaufleute	857	903	905	963	925	1.200	1.183	1.193	39,21%
704 Makler, Grundstücksverwalter	73	68	73	68	68	69	77	87	19,18%
705 Vermieter, Vermittler, Versteigerer	646	661	725	688	677	785	800	854	32,20%
732 Postverteller	1.103	1.219	1.364	1.357	1.197	1.247	1.162	1.280	16,05%
Zwischensumme	9.141	9.417	9.545	9.627	9.434	9.697	9.654	9.697	6,08%
Summe Direkte Logistikberufe	39.885	41.860	42.108	42.147	41.608	42.764	42.880	43.346	8,68%
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe*									
75 Unternehmer, Wirtschaftsprüfer	(6.790)	(6.922)	(6.920)	(6.870)	(6.900)	(6.993)	(6.991)	(6.906)	(1,71%)
77 Rechnungskaufleute	(9.522)	(10.349)	(11.006)	(11.444)	(11.284)	(11.019)	(10.748)	(10.551)	(10,81%)
78 Bürofach- und Bürohilfskräfte	(53.183)	(55.679)	(55.814)	(56.222)	(55.769)	(55.917)	(56.164)	(55.734)	(4,80%)
Summe Indirekte Logistikberufe	(69.495)	(72.950)	(73.740)	(74.536)	(73.953)	(73.929)	(73.903)	(73.191)	(5,32%)

*) Indirekte Logistikberufe sind nur nachrichtlich von der Bundesagentur für Arbeit übernommen und werden für die weitere Berechnung nicht verwendet. Sie werden anhand eines Prozentsatzes von der Summe der direkten Logistikberufe berechnet. (vgl. Anhang Abb. 4)

Abb. 2: Fortsetzung: siehe nächste Seite

	Dortmund								
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe*									
Transport und Verkehr									
711 Schienenfahrzeugführer	480	524	502	490	486	445	523	503	4,79%
712 Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	686	704	658	709	775	670	604	600	-12,54%
713 Sonst. Fahrbetriebsregler, Schaffner	220	213	215	203	384	382	348	354	60,91%
714 Kraftfahrzeugführer	5.862	5.880	5.617	5.565	5.342	5.265	5.167	5.154	-12,08%
721 Nautiker	5	5	8	11	8	10	8	7	40,00%
722 Technische Schiffsoffiziere	7	7	12	19	18	17	18	32	357,14%
723 Decksleute in der Seeschifffahrt		*	*	*	*	7	4	4	
724 Binnenschiffer	8	6	5	7	6	5	9	10	25,00%
726 Luftverkehrsberufe	164	175	191	220	186	100	125	135	-17,68%
Zwischensumme	7.432	7.514	7.208	7.224	7.205	6.901	6.806	6.799	-8,52%
Lager und Umschlag									
521 Warenprüfer, -sortierer	350	351	389	376	384	395	359	319	-8,86%
522 Warenaufmacher, Versandfertigmacher	1.163	1.271	1.320	1.386	1.316	1.367	1.338	1.147	-1,38%
741 Lagerverwalter, Magaziner	2.569	2.652	2.600	2.620	2.450	2.376	2.288	2.296	-10,63%
742 Transportgeräteführer	515	527	499	453	436	451	426	442	-14,17%
743 Stauer, Möbelpacker	89	107	111	94	86	140	147	130	46,07%
744 Lager-, Transportmitarbeiter	2.774	3.305	3.497	3.381	3.395	3.530	3.968	4.361	57,21%
Zwischensumme	7.460	8.213	8.416	8.310	8.067	8.259	8.526	8.695	16,55%
administrative Funktionen									
681 Groß- und Einzelhandelskaufleute	3.646	3.664	3.618	3.577	3.687	3.514	3.503	3.378	-7,35%
701 Speditionskaufleute	550	589	590	610	606	663	670	689	25,27%
704 Makler, Grundstücksverwalter	52	53	57	52	52	50	57	56	7,69%
705 Vermieter, Vermittler, Versteigerer	475	486	522	499	472	590	600	646	36,00%
732 Postverteller	811	884	951	915	795	837	775	824	1,60%
Zwischensumme	5.534	5.676	5.738	5.653	5.612	5.654	5.605	5.593	1,07%
Summe Direkte Logistikberufe	20.426	21.403	21.362	21.187	20.884	20.814	20.937	21.087	3,24%
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe**									
75 Unternehmer, Wirtschaftsprüfer	(4.191)	(4.279)	(4.303)	(4.252)	(4.177)	(4.157)	(4.272)	(4.178)	-(0,31%)
77 Rechnungskaufleute	(7.036)	(7.685)	(8.255)	(8.568)	(8.299)	(8.151)	(7.880)	(7.610)	(8,16%)
78 Bürofach- und Bürohilfskräfte	(31.864)	(34.094)	(34.218)	(34.211)	(34.047)	(34.174)	(34.397)	(33.933)	(6,49%)
Summe Indirekte Logistikberufe	(43.091)	(46.058)	(46.776)	(47.031)	(46.523)	(46.482)	(46.549)	(45.721)	(6,10%)

Abb. 2: Fortsetzung: siehe nächste Seite

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe*									
Transport und Verkehr									
711 Schienenfahrzeughführer	17	15	17	34	36	32	18	16	-5,88%
712 Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	86	87	104	84	87	79	76	73	-15,12%
713 Sonst. Fahrbetriebsregler, Schaffner	56	60	64	62	55	56	54	46	-17,86%
714 Kraftfahrzeughführer	3.553	3.799	3.742	3.712	3.524	3.562	3.557	3.605	1,46%
721 Nauitiker	*	*	4	3	*	*	3	3	
722 Technische Schiffssoffiziere	8	6	6	9	9	8	8	6	-25,00%
723 Decksleute in der Seeschifffahrt	*	9	9	*	*	4	*	3	
724 Binnenschiffer	3	4	5	*	3	*	*	*	
726 Luftverkehrsberufe	*	3	*	*	*	*	*	*	
Zwischensumme	3.723	3.983	3.951	3.904	3.714	3.741	3.716	3.752	0,78%
Lager und Umschlag									
521 Warenprüfer, -sortierer	626	629	627	584	528	536	548	560	-10,54%
522 Warenaufmacher, Versandfertigmacher	2.080	2.109	2.147	2.102	1.888	1.912	1.846	1.982	-4,71%
741 Lagerverwalter, Magaziner	1.397	1.434	1.373	1.309	1.333	1.521	1.520	1.512	8,23%
742 Transportgeräteführer	436	425	441	403	376	550	621	690	58,26%
743 Stauer, Möbelpacker	24	22	24	26	33	29	23	26	8,33%
744 Lager-, Transportmitarbeiter	3.621	3.917	4.192	4.330	4.476	4.917	4.994	4.956	36,87%
Zwischensumme	8.184	8.536	8.804	8.754	8.634	9.465	9.552	9.726	18,84%
administrative Funktionen									
681 Groß- und Einzelhandelskaufleute	1.876	1.921	1.870	1.970	1.924	1.927	1.969	1.978	5,44%
701 Speditionskaufleute	240	244	238	282	257	479	455	443	84,58%
704 Makler, Grundstücksverwalter	17	15	11	11	13	12	11	17	0,00%
705 Vermieter, Vermittler, Versteigerer	116	130	134	117	137	141	147	149	28,45%
732 Postverteiler	207	235	280	299	276	233	229	280	35,27%
Zwischensumme	2.456	2.545	2.533	2.679	2.607	2.792	2.811	2.867	16,73%
Summe Direkte Logistikberufe	14.363	15.064	15.288	15.337	14.955	15.998	16.079	16.345	13,80%
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe**									
75 Unternehmer, Wirtschaftsprüfer	(1.797)	(1.831)	(1.823)	(1.808)	(1.871)	(1.882)	(1.930)	(1.949)	(8,46%)
77 Rechnungskaufleute	(1.662)	(1.824)	(1.941)	(2.042)	(2.126)	(2.048)	(2.067)	(2.120)	(27,56%)
78 Bürofach- und Bürohilfskräfte	(14.226)	(14.416)	(14.541)	(14.865)	(14.705)	(14.649)	(14.854)	(14.856)	(4,43%)
Summe Indirekte Logistikberufe	(17.685)	(18.071)	(18.305)	(18.715)	(18.702)	(18.579)	(18.851)	(18.925)	(7,01%)

Abb. 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Dortmund, Unna und Hamm in Logistik betreffenden Berufsgruppen (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
Hamm									
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe*									
Transport und Verkehr									
711 Schienenfahrzeugführer	152	204	217	229	182	165	133	149	-1,97%
712 Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	324	390	326	397	351	427	282	141	-56,48%
713 Sonst. Fahrbetriebsregler, Schaffner	32	25	24	25	22	23	19	23	-28,13%
714 Kraftfahrzeugführer	1.591	1.676	1.701	1.752	1.758	1.785	1.839	1.926	21,06%
721 Nautiker	*	*	*	*	*	*	*	*	
722 Technische Schiffsoffiziere	*	*	*	*	*	*	*	*	
723 Deckleute in der Seeschifffahrt	8	8	11	11	10	12	14	13	62,50%
724 Binnenschiffer				*	*	*	*	*	
726 Luftverkehrsberufe									
Zwischensumme	2.107	2.303	2.279	2.414	2.323	2.412	2.287	2.252	6,88%
Lager und Umschlag									
521 Warenprüfer, -sortierer	109	97	80	90	86	99	177	112	2,75%
522 Warenaufmacher, Versandfertigmacher	242	243	227	218	217	210	275	256	5,79%
741 Lagerverwalter, Magaziner	506	496	462	492	724	708	684	717	41,70%
742 Transportgeräteführer	127	129	126	117	129	170	155	136	7,09%
743 Stauer, Möbelpacker	17	18	20	23	23	21	19	20	17,65%
744 Lager-, Transportmitarbeiter	837	911	990	974	1.052	1.081	1.029	1.184	41,46%
Zwischensumme	1.838	1.894	1.905	1.914	2.231	2.289	2.339	2.425	31,94%
administrative Funktionen									
681 Groß- und Einzelhandelskaufleute	940	981	990	1.004	956	955	960	927	-1,38%
701 Speditionskaufleute	67	70	77	71	62	58	58	61	-8,96%
704 Makler, Grundstücksverwalter	4	*	5	5	3	7	9	14	250,00%
705 Vermieter, Vermittler, Versteigerer	55	45	69	72	68	54	53	59	7,27%
732 Postverteiler	85	100	133	143	126	177	158	176	107,06%
Zwischensumme	1.151	1.196	1.274	1.295	1.215	1.251	1.238	1.237	7,47%
Summe Direkte Logistikberufe	5.096	5.393	5.458	5.623	5.769	5.952	5.864	5.914	16,05%
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe**									
75 Unternehmer, Wirtschaftsprüfer	(802)	(812)	(794)	(810)	(852)	(954)	(789)	(779)	-(2,87%)
77 Rechnungskaufleute	(824)	(840)	(810)	(834)	(859)	(820)	(801)	(821)	-(0,36%)
78 Bürofach- und Bürohilfskräfte	(7.093)	(7.169)	(7.055)	(7.146)	(7.017)	(7.094)	(6.913)	(6.945)	-(2,09%)
Summe Indirekte Logistikberufe	(8.719)	(8.821)	(8.659)	(8.790)	(8.728)	(8.868)	(8.503)	(8.545)	-(2,00%)

*) Aus Datenschutzgründen und Gründen der statistischen Geheimhaltung werden Zahlenwerte <3 und Daten, aus denen sich rechnerisch eine Differenz ermitteln lässt, mit * anonymisiert.

** Indirekte Logistikberufe sind nur nachrichtlich von der Bundesagentur für Arbeit übernommen und werden für die weitere Berechnung nicht verwendet. Sie werden anhand eines Prozentsatzes von der Summe der direkten Logistikberufe berechnet. (vgl. Anhang Abb. 5)

Abb. 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Deutschland in Logistik betreffenden Berufsgruppen (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe									
Transport und Verkehr									
711 Schienenfahrzeugführer	36.317	36.640	36.192	35.112	34.488	34.342	34.506	34.383	-5,33%
712 Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	70.601	68.751	64.378	62.445	62.578	59.776	56.875	55.834	-20,92%
713 Sonst. Fahrbetriebsregler, Schaffner	20.618	19.822	19.122	18.465	18.169	17.561	16.876	16.570	-19,63%
714 Kraftfahrzeugführer	799.373	809.560	800.481	791.218	770.650	759.376	747.852	754.421	-5,62%
721 Nautiker	7.215	6.158	5.689	5.436	5.319	5.209	7.014	7.068	-2,04%
722 Technische Schiffsoffiziere	6.399	5.672	5.381	5.072	4.739	4.374	5.561	5.738	-10,33%
723 Decksleute in der Seeschifffahrt	8.559	7.685	7.604	6.850	6.206	5.923	7.287	7.475	
724 Binnenschiffer	6.857	6.638	6.524	6.559	7.077	6.807	6.573	6.254	-8,79%
726 Luftverkehrsberufe	19.501	20.269	21.008	21.473	21.917	22.946	24.091	24.812	27,23%
Zwischensumme	975.440	981.195	966.379	952.630	931.143	916.314	906.635	912.555	-6,45%
Lager und Umschlag									
521 Warenprüfer, -sortierer	137.773	139.261	140.406	136.694	133.658	131.376	129.875	129.976	-5,66%
522 Warenaufmacher, Versandfertigmacher	246.785	255.260	255.846	250.816	241.866	235.354	229.117	227.021	-8,01%
741 Lagerverwalter, Magaziner	303.743	304.871	299.871	288.160	275.991	268.875	262.704	261.192	-14,01%
742 Transportgerätführer	60.703	62.291	63.379	61.751	59.940	59.900	59.513	59.494	-1,99%
743 Slauer, Möbelpacker	13.965	14.198	14.333	13.570	12.041	11.704	11.346	11.193	-19,85%
744 Lager-, Transportmitarbeiter	443.999	470.294	486.231	481.085	474.297	470.601	460.851	478.844	7,85%
Zwischensumme	1.206.968	1.246.175	1.260.066	1.232.076	1.197.793	1.177.810	1.153.406	1.167.720	-3,25%
administrative Funktionen									
681 Groß- und Einzelhandelskaufleute	474.893	482.691	483.957	482.193	473.871	468.834	474.793	480.649	1,21%
701 Speditionskaufleute	88.892	90.028	91.272	91.021	89.658	89.619	90.538	93.063	4,69%
704 Makler, Grundstücksverwalter	9.156	9.261	9.272	9.484	9.275	9.273	9.310	10.225	11,68%
705 Vermieter, Vermittler, Versteigerer	29.514	31.111	31.501	31.133	30.535	29.429	30.240	30.583	3,62%
732 Postverteller	102.543	113.722	118.989	116.161	111.774	106.578	104.190	106.447	3,81%
Zwischensumme	704.998	726.813	734.991	729.992	715.113	703.733	709.071	720.967	2,27%
Summe Direkte Logistikberufe	2.887.406	2.954.183	2.961.436	2.914.698	2.844.049	2.797.857	2.769.112	2.801.242	-2,98%
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe*									
75 Unternehmer, Wirtschaftsprüfer	(615.398)	(626.886)	(630.978)	(633.350)	(618.093)	(604.665)	(598.746)	(602.311)	-(2,13%)
77 Rechnungskaufleute	(751.213)	(796.010)	(832.475)	(851.626)	(843.028)	(832.047)	(828.020)	(830.558)	-(10,56%)
78 Bürofach- und Bürohilfskräfte	(4.158.833)	(4.241.924)	(4.278.406)	(4.274.500)	(4.196.711)	(4.147.860)	(4.141.616)	(4.159.576)	-(0,02%)
Summe Indirekte Logistikberufe	(5.525.444)	(5.664.820)	(5.741.859)	(5.759.476)	(5.657.832)	(5.584.572)	(5.568.382)	(5.592.445)	(1,21%)

*) Indirekte Logistikberufe sind nur nachrichtlich von der Bundesagentur für Arbeit übernommen und werden für die weitere Berechnung nicht verwendet. Sie werden anhand eines Prozentsatzes von der Summe der direkten Logistikberufe berechnet. (vgl. Anhang Abb. 6)

Abb. 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Östlichen Ruhrgebiet im Bereich der Logistik (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung und Berechnung)

	Anteil*	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe										
Transport und Verkehr										
711	20%	130	149	147	151	141	128	135	134	2,93%
712	20%	219	236	218	238	243	235	192	163	-25,73%
713	20%	62	60	61	58	92	92	84	85	37,34%
714	80%	8.805	9.084	8.848	8.823	8.499	8.490	8.450	8.548	-2,92%
721	20%	1	3	2	3	2	2	2	2	100,00%
722	20%	3	3	4	6	5	5	5	8	153,33%
723	20%	0	2	2	0	0	2	1	1	
724	70%	13	13	15	13	13	12	16	16	21,05%
726	15%	25	27	29	33	28	15	19	20	-17,68%
		9.257	9.573	9.325	9.324	9.023	8.982	8.905	8.976	-3,03%
		Zwischensumme								
Lager und Umschlag										
521	20%	217	215	219	210	200	206	217	198	-8,66%
522	80%	2.788	2.898	2.955	2.965	2.737	2.791	2.767	2.708	-2,87%
741	100%	4.472	4.582	4.435	4.421	4.507	4.605	4.492	4.525	1,19%
742	80%	862	865	853	778	763	937	962	1.014	17,63%
743	100%	130	147	155	143	142	190	189	176	35,38%
744	100%	7.232	8.133	8.679	8.685	8.923	9.528	9.991	10.501	45,20%
		15.701	16.841	17.296	17.202	17.261	18.257	18.618	19.123	21,79%
		Zwischensumme								
administrative Funktionen										
681	10%	646	657	648	655	657	640	643	628	-2,77%
701	100%	857	903	905	963	925	1.200	1.183	1.193	39,21%
704	5%	4	3	4	3	3	3	4	4	19,18%
705	5%	32	33	36	34	34	39	40	43	32,20%
732	10%	110	122	136	136	120	125	116	128	16,05%
		1.649	1.718	1.729	1.792	1.739	2.007	1.986	1.996	21,03%
		Zwischensumme								
		26.608	28.132	28.350	28.318	28.023	29.246	29.509	30.095	13,11%
		Summe Direkte Logistikberufe								
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe*										
75		399	422	425	425	420	439	443	451	
77		665	703	709	708	701	731	738	752	
78		4.470	4.726	4.763	4.757	4.708	4.913	4.957	5.056	
		5.534	5.851	5.897	5.890	5.829	6.083	6.138	6.260	
		Summe Indirekte Logistikberufe								
		32.143	33.983	34.247	34.208	33.852	35.329	35.647	36.355	
		Gesamtsumme								
		344.244	351.110	350.165	349.289	341.654	342.064	337.379	333.599	
		SvB östliches Ruhrgebiet gesamt								

*) weist die Anteile der Logistik in den jeweiligen Tätigkeitsgruppen aus (Annahmen lt. Distel)
 **) Anzahl der Indirekten Logistikberufen durch Hochrechnungsfaktor auf die Summe der Direkten Logistikberufe errechnet: bei den (75) Unternehmern ist es der Faktor 1,5, bei den (77) Rechnungskaufleuten 2,5, bei den (78) Bürokräften 16,8

Abb. 5: Fortsetzung: siehe nächste Seite

	Anteil**	Dortmund								1999-2006
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe										
Transport und Verkehr										
711 Schienenfahrzeugführer	20%	96	105	100	98	97	89	105	101	4,79%
712 Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	20%	137	141	132	142	155	134	121	120	-12,54%
713 Sonst. Fahrbetriebsregler, Schaffner	20%	44	43	43	41	77	76	70	71	60,91%
714 Kraftfahrzeugführer	80%	4.690	4.704	4.494	4.452	4.274	4.212	4.134	4.123	-12,08%
721 Nautiker	20%	1	1	2	2	2	2	2	1	40,00%
722 Technische Schiffsoffiziere	20%	1	1	2	4	4	3	4	6	357,14%
723 Deckleute in der Seeschifffahrt	20%	0	*	*	*	*	1	1	1	
724 Binnenschiffer	70%	6	4	4	5	4	4	6	7	25,00%
726 Luftverkehrsberufe	15%	25	26	29	33	28	15	19	20	-17,68%
Zwischensumme		4.999	5.025	4.805	4.776	4.640	4.537	4.460	4.450	-10,98%
Lager und Umschlag										
521 Warenprüfer, -sortierer	20%	70	70	78	75	77	79	72	64	-8,86%
522 Warenaufmacher, Versandfertigmacher	80%	930	1.017	1.056	1.109	1.053	1.094	1.070	918	-1,38%
741 Lagerverwalter, Magaziner	100%	2.569	2.652	2.600	2.620	2.450	2.376	2.288	2.296	-10,63%
742 Transporteräteführer	80%	412	422	399	362	349	361	341	354	-14,17%
743 Stauer, Möbelpacker	100%	89	107	111	94	86	140	147	130	46,07%
744 Lager-, Transportmitarbeiter	100%	2.774	3.305	3.497	3.381	3.395	3.530	3.968	4.361	57,21%
Zwischensumme		6.844	7.573	7.741	7.641	7.409	7.579	7.886	8.122	18,67%
administrative Funktionen										
681 Groß- und Einzelhandelskaufleute	10%	365	366	362	358	369	351	350	338	-7,35%
701 Speditionskaufleute	100%	550	589	590	610	606	663	670	689	25,27%
704 Makler, Grundstücksverwalter	5%	3	3	3	3	3	3	3	3	7,69%
705 Vermieter, Vermittler, Versteigerer	5%	24	24	26	25	24	30	30	32	36,00%
732 Postverteller	10%	81	88	95	92	80	84	78	82	1,60%
Zwischensumme		1.022	1.071	1.076	1.087	1.080	1.130	1.131	1.144	11,96%
Summe Direkte Logistikberufe		12.866	13.668	13.622	13.504	13.130	13.246	13.476	13.717	6,61%
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe*										
75 Unternehmer, Wirtschaftsprüfer		193	205	204	203	197	199	202	206	
77 Rechnungskaufleute		322	342	341	338	328	331	337	343	
78 Bürofach- und Bürohilfskräfte		2.161	2.296	2.288	2.269	2.206	2.225	2.264	2.304	
Summe Indirekte Logistikberufe		2.676	2.843	2.833	2.809	2.731	2.755	2.803	2.853	
Gesamtsumme		15.542	16.511	16.455	16.313	15.861	16.001	16.279	16.570	
SvB jeweilige Gebietskörperschaft gesamt		191.059	197.214	196.582	195.685	192.257	191.801	188.919	185.310	

Abb. 5: Fortsetzung: siehe nächste Seite

	Anteil**	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
Unna										
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe										
Transport und Verkehr										
711	20%	3	3	3	7	7	6	4	3	-5,88%
712	20%	17	17	21	17	17	16	15	15	-15,12%
713	20%	11	12	13	12	11	11	11	9	-17,86%
714	80%	2.842	3.039	2.994	2.970	2.819	2.850	2.846	2.884	1,46%
721	20%	*	*	1	1	*	*	1	1	
722	20%	2	1	1	2	2	2	2	2	-25,00%
723	20%	*	2	2	*	*	1	*	1	
724	70%	2	3	4	*	2	*	*	*	
726	15%	*	0	*	*	*	*	*	*	
Zwischensumme		2.878	3.078	3.038	3.008	2.859	2.885	2.877	2.913	1,23%
Lager und Umschlag										
521	20%	125	126	125	117	106	107	110	112	-10,54%
522	80%	1.664	1.687	1.718	1.682	1.510	1.530	1.477	1.586	-4,71%
741	100%	1.397	1.434	1.373	1.309	1.333	1.521	1.520	1.512	8,23%
742	80%	349	340	353	322	301	440	497	552	58,26%
743	100%	24	22	24	26	33	29	23	26	8,33%
744	100%	3.621	3.917	4.192	4.330	4.476	4.917	4.994	4.956	36,87%
Zwischensumme		7.180	7.526	7.785	7.786	7.759	8.544	8.620	8.744	21,78%
administrative Funktionen										
681	10%	188	192	187	197	192	193	197	198	5,44%
701	100%	240	244	238	282	257	479	455	443	84,58%
704	5%	1	1	1	1	1	1	1	1	0,00%
705	5%	6	7	7	6	7	7	7	7	28,45%
732	10%	21	24	28	30	28	23	23	28	35,27%
Zwischensumme		455	467	460	515	485	703	683	677	48,83%
Summe Direkte Logistikberufe		10.513	11.071	11.283	11.309	11.102	12.132	12.180	12.334	17,32%
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe*										
75		158	166	169	170	167	182	183	185	
77		263	277	282	283	278	303	305	308	
78		1.766	1.860	1.896	1.900	1.865	2.038	2.046	2.072	
Summe Indirekte Logistikberufe		2.187	2.303	2.347	2.352	2.309	2.523	2.534	2.565	
Gesamtsumme		12.700	13.373	13.630	13.661	13.411	14.655	14.714	14.900	
SVB jeweilige Gebietskörperschaft gesamt		99.780	101.235	102.216	102.266	99.330	98.763	98.129	99.039	

Abb. 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Dortmund, Unna und Hamm im Bereich der Logistik (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung und Berechnung)

	Anteil**	Hamm								1999-2006
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe										
Transport und Verkehr										
711 Schienenfahrzeughführer	20%	30	41	43	46	36	33	27	30	-1,97%
712 Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	20%	65	78	65	79	70	85	56	28	-56,48%
713 Sonst. Fahrbetriebsregler, Schaffner	20%	6	5	5	5	4	5	4	5	-28,13%
714 Kraftfahrzeughführer	80%	1.273	1.341	1.361	1.402	1.406	1.428	1.471	1.541	21,06%
721 Nautiker	20%	*	*	*	*	*	*	*	*	
722 Technische Schiffsoffiziere	20%	*	*	*	*	*	*	*	*	
723 Decksleute in der Seeschifffahrt	20%	*	*	*	*	*	*	*	*	
724 Binnenschiffer	70%	6	6	8	8	7	8	10	9	62,50%
726 Luftverkehrsberufe	15%									
Zwischensumme		1.380	1.470	1.482	1.540	1.524	1.559	1.568	1.613	16,85%
Lager und Umschlag										
521 Warenprüfer, -sortierer	20%	22	19	16	18	17	20	35	22	2,75%
522 Warenaufmacher, Versandfertigtmacher	80%	194	194	182	174	174	168	220	205	5,79%
741 Lagerverwalter, Magaziner	100%	506	496	462	492	724	708	684	717	41,70%
742 Transportgerätführer	80%	102	103	101	103	103	136	124	109	7,09%
743 Stauer, Möbelpacker	100%	17	18	20	23	23	21	19	20	17,65%
744 Lager-, Transportmitarbeiter	100%	837	911	990	974	1.052	1.081	1.029	1.184	41,46%
Zwischensumme		1.677	1.742	1.770	1.775	2.093	2.134	2.111	2.257	34,59%
administrative Funktionen										
681 Groß- und Einzelhandelskaufleute	10%	94	98	99	100	96	96	96	93	-1,38%
701 Speditionskaufleute	100%	67	70	77	71	62	58	58	61	-8,96%
704 Makler, Grundstücksverwalter	5%	0	*	0	0	0	0	0	1	250,00%
705 Vermieter, Vermittler, Versteigerer	5%	3	2	3	4	3	3	3	3	7,27%
732 Postverteiler	10%	9	10	13	14	13	18	16	18	107,06%
Zwischensumme		172	180	193	190	174	174	173	175	1,45%
Summe Direkte Logistikberufe		3.229	3.393	3.445	3.504	3.791	3.867	3.852	4.044	25,24%
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe*										
75 Unternehmer, Wirtschaftsprüfer		48	51	52	53	57	58	58	61	
77 Rechnungskaufleute		81	85	86	88	95	97	96	101	
78 Bürofach- und Bürohilfskräfte		543	570	579	589	637	650	647	679	
Summe Indirekte Logistikberufe		672	706	717	729	789	804	801	841	
Gesamtsumme		3.901	4.098	4.162	4.233	4.580	4.672	4.653	4.886	
SvB jeweilige Gebietskörperschaft gesamt		53.405	52.661	51.367	51.338	50.067	51.500	50.331	49.250	

*) Aus Datenschutzgründen und Gründen der statistischen Geheimhaltung werden Zahlenwerte <3 und Daten, aus denen sich rechnerisch eine Differenz ermitteln lässt, mit * anonymisiert.

**) weist die Anteile der Logistik in den jeweiligen Tätigkeitsgruppen aus (Annahmen lt. Distel)

***) Anzahl der Indirekten Logistikberufen durch Hochrechnungsfaktor auf die Summe der Direkten Logistikberufe errechnet: bei den (75) Unternehmern ist es der Faktor 1,5, bei den (77) Rechnungskaufleuten 2,5, bei den (78) Bürokräften 16,8

Abb. 6: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Deutschland im Bereich der Logistik
(Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung und Berechnung)

	Anteil*	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe										
Transport und Verkehr										
711 Schienenfahrzeugführer	20%	7.263	7.328	7.238	7.022	6.898	6.868	6.901	6.877	-5,33%
712 Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	20%	14.120	13.750	12.876	12.489	12.516	11.955	11.375	11.167	-20,92%
713 Sonst. Fahrbetriebsregler, Schaffner	20%	4.124	3.964	3.824	3.693	3.634	3.512	3.375	3.314	-19,63%
714 Kraftfahrzeugführer	80%	639.498	647.648	640.385	632.974	616.520	607.501	598.282	603.537	-5,62%
721 Nautiker	20%	1.443	1.232	1.138	1.087	1.064	1.042	1.403	1.414	-2,04%
722 Technische Schiffsoffiziere	20%	1.712	1.280	1.134	1.076	948	1.112	1.112	1.148	-10,33%
723 Deckleute in der Seeschifffahrt	20%	4.800	4.647	4.567	4.521	4.288	4.465	4.601	4.958	-12,67%
724 Binnenschiffer	70%	2.925	3.040	3.151	3.221	3.288	3.442	3.614	3.722	-8,79%
726 Luftverkehrsberufe	15%	677.165	684.281	675.776	667.463	651.061	641.145	632.120	637.050	27,23%
Zwischensumme										-5,92%
Lager und Umschlag										
521 Warenprüfer, -sortierer	20%	27.555	27.852	28.081	27.339	26.732	26.275	25.975	25.995	-5,66%
522 Warenaufmacher, Versandfertigtmacher	80%	197.428	204.208	204.677	200.653	193.493	188.283	183.294	181.617	-8,01%
741 Lagerverwalter, Magaziner	100%	303.743	304.871	299.871	288.160	275.991	268.875	262.704	261.192	-14,01%
742 Transportgeräteführer	80%	48.562	49.833	50.703	49.401	47.952	47.920	47.610	47.595	-1,99%
743 Stauer, Möbelpacker	100%	13.965	14.198	14.333	13.570	12.041	11.704	11.346	11.193	-19,85%
744 Lager-, Transportmitarbeiter	100%	443.999	470.294	486.231	481.085	474.297	470.601	460.851	478.844	7,85%
Zwischensumme		1.035.252	1.071.256	1.083.896	1.060.207	1.030.505	1.013.658	991.780	1.006.436	-2,78%
administrative Funktionen										
681 Groß- und Einzelhandelskaufleute	10%	47.489	48.269	48.396	48.219	47.387	46.883	47.479	48.065	1,21%
701 Speditionskaufleute	100%	88.892	90.028	91.272	91.021	89.658	89.619	90.538	93.063	4,69%
704 Makler, Grundstücksverwalter	5%	458	463	464	474	464	464	466	511	11,68%
705 Vermieter, Vermittler, Versteigerer	5%	1.476	1.556	1.575	1.557	1.527	1.471	1.512	1.529	3,62%
732 Postverteiler	10%	10.254	11.372	11.899	11.616	11.177	10.658	10.419	10.645	3,81%
Zwischensumme		148.569	151.688	153.605	152.887	150.213	149.095	150.414	153.813	3,53%
Summe Direkte Logistikberufe		1.860.986	1.907.224	1.913.277	1.880.557	1.831.780	1.803.898	1.774.314	1.797.299	-3,42%
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe**										
75 Unternehmer, Wirtschaftsprüfer		27.915	28.608	28.699	28.208	27.477	27.058	26.615	26.959	
77 Rechnungskaufleute		46.525	47.681	47.832	47.014	45.794	45.097	44.358	44.932	
78 Bürofach- und Bürohilfskräfte		312.646	320.414	321.431	315.934	307.739	303.055	298.085	301.946	
Summe Indirekte Logistikberufe		387.085	396.703	397.962	391.156	381.010	375.211	369.057	373.838	
Gesamtsumme		2.248.072	2.303.927	2.311.239	2.271.713	2.212.790	2.179.109	2.143.371	2.171.137	
SvB Deutschland gesamt		27.482.584	27.825.624	27.817.114	27.571.147	26.954.686	26.523.982	26.178.266	26.354.336	

*) weist die Anteile der Logistik in den jeweiligen Tätigkeitsgruppen aus (Annahmen lt. Distel)

***) Anzahl der Indirekten Logistikberufen durch Hochrechnungsfaktor auf die Summe der Direkten Logistikberufe errechnet: bei den (75) Unternehmern ist der Faktor 1,5, bei den (77) Rechnungskaufleuten 2,5 und bei den (78) Bürokräften 16,8

Abb. 7: Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Bereich der Logistik im Östlichen Ruhrgebiet an den gesamten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Östlichen Ruhrgebiet (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung und Berechnung)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe									
Transport und Verkehr									
711 Schienenfahrzeugführer	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	6,21%
712 Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	0,06%	0,07%	0,06%	0,07%	0,07%	0,07%	0,06%	0,05%	-23,36%
713 Sonst. Fahrbetriebsregler, Schaffner	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,03%	0,03%	0,02%	0,03%	41,72%
714 Kraftfahrzeugführer	2,56%	2,59%	2,53%	2,53%	2,49%	2,48%	2,50%	2,56%	0,18%
721 Nautiker									
722 Technische Schiffsoffiziere									
723 Decksleute in der Seeschifffahrt									
724 Binnenschiffer									
726 Luftverkehrsberufe	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,00%	0,01%	0,01%	-15,06%
Zwischensumme	2,69%	2,73%	2,66%	2,67%	2,64%	2,63%	2,64%	2,69%	0,06%
Lager und Umschlag									
521 Warenprüfer, -sortierer	0,06%	0,06%	0,06%	0,06%	0,06%	0,06%	0,06%	0,06%	-5,75%
522 Warenaufmacher, Versandfertigtmacher	0,81%	0,83%	0,84%	0,85%	0,80%	0,82%	0,82%	0,81%	0,23%
741 Lagerverwalter, Magaziner	1,30%	1,31%	1,27%	1,27%	1,32%	1,35%	1,33%	1,36%	4,41%
742 Transportgeräteführer	0,25%	0,25%	0,24%	0,22%	0,22%	0,27%	0,29%	0,30%	21,38%
743 Stauer, Möbelpacker	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,06%	0,06%	0,05%	39,70%
744 Lager-, Transportmitarbeiter	2,10%	2,32%	2,48%	2,49%	2,61%	2,79%	2,96%	3,15%	49,84%
Zwischensumme	4,56%	4,80%	4,94%	4,92%	5,05%	5,34%	5,52%	5,73%	25,68%
administrative Funktionen									
681 Groß- und Einzelhandelskaufleute	0,19%	0,19%	0,18%	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%	0,33%
701 Speditionskaufleute	0,25%	0,26%	0,26%	0,28%	0,27%	0,35%	0,35%	0,36%	43,65%
704 Makler, Grundstücksverwalter									
705 Vermieter, Vermittler, Versteigerer	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	36,42%
732 Postvertreter	0,03%	0,03%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,03%	0,04%	19,75%
Zwischensumme	0,48%	0,49%	0,49%	0,51%	0,51%	0,59%	0,59%	0,60%	24,89%
Summe Direkte Logistikberufe	7,73%	8,01%	8,10%	8,11%	8,20%	8,55%	8,75%	9,02%	16,71%
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe									
75 Unternehmer, Wirtschaftsprüfer	0,12%	0,12%	0,12%	0,12%	0,12%	0,13%	0,13%	0,14%	
77 Rechnungskaufleute	0,19%	0,20%	0,20%	0,20%	0,21%	0,21%	0,22%	0,23%	
78 Bürofach- und Bürohilfskräfte	1,30%	1,35%	1,36%	1,36%	1,38%	1,44%	1,47%	1,52%	
Summe Indirekte Logistikberufe	1,61%	1,67%	1,68%	1,69%	1,71%	1,78%	1,82%	1,88%	
Gesamtsumme	9,34%	9,68%	9,78%	9,79%	9,91%	10,33%	10,57%	10,90%	
SVB östliches Ruhrgebiet gesamt	344.244	351.110	350.165	349.289	341.654	342.064	337.379	333.599	

*) Zur besseren Übersicht werden in dieser Tabelle nur Anteile die mindestens 0,01% groß sind dargestellt.

Abb. 8: Fortsetzung: siehe nächste Seite

		Dortmund								
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe										
Transport und Verkehr										
711	Schienenfahrzeugführer	0,05%	0,05%	0,05%	0,05%	0,05%	0,05%	0,06%	0,05%	8,04%
712	Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	0,07%	0,07%	0,07%	0,07%	0,08%	0,07%	0,06%	0,06%	-9,82%
713	Sonst. Fahrbetriebsregler, Schaffner	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	65,90%
714	Kraftfahrzeugführer	2,45%	2,39%	2,29%	2,28%	2,22%	2,20%	2,19%	2,23%	-9,35%
721	Nautiker									
722	Technische Schiffsoffiziere									
723	Decksleute in der Seeschifffahrt									
724	Binnenschiffer									
726	Luftverkehrsberufe	0,01%	0,01%	0,01%	0,02%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	
	Zwischensumme	2,62%	2,55%	2,44%	2,44%	2,41%	2,37%	2,36%	2,40%	-8,22%
Lager und Umschlag										
521	Warenprüfer, -sortierer	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,03%	-6,03%
522	Warenaufmacher, Versandfertigtmacher	0,49%	0,52%	0,54%	0,57%	0,55%	0,57%	0,57%	0,50%	1,68%
741	Lagenverwalter, Magaziner	1,34%	1,34%	1,32%	1,34%	1,27%	1,24%	1,21%	1,24%	-7,85%
742	Transportgeräteführer	0,22%	0,21%	0,20%	0,19%	0,18%	0,19%	0,18%	0,19%	-11,51%
743	Stauer, Möbelpacker	0,05%	0,05%	0,06%	0,05%	0,04%	0,07%	0,08%	0,07%	50,60%
744	Lager-, Transportmitarbeiter	1,45%	1,68%	1,78%	1,73%	1,77%	1,84%	2,10%	2,35%	62,09%
	Zwischensumme	3,58%	3,84%	3,94%	3,90%	3,85%	3,95%	4,17%	4,38%	22,35%
administrative Funktionen										
681	Groß- und Einzelhandelskaufleute	0,19%	0,19%	0,18%	0,18%	0,19%	0,18%	0,19%	0,18%	-4,48%
701	Speditionskaufleute	0,29%	0,30%	0,30%	0,31%	0,32%	0,35%	0,35%	0,37%	29,16%
704	Makler, Grundstücksverwalter									
705	Vermieter, Vermittler, Versteigerer	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,02%	0,02%	0,02%	40,22%
732	Postverteller	0,04%	0,04%	0,05%	0,05%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	4,76%
	Zwischensumme	0,53%	0,54%	0,55%	0,56%	0,56%	0,59%	0,60%	0,62%	15,43%
	Summe Direkte Logistikberufe	6,73%	6,93%	6,93%	6,90%	6,83%	6,91%	7,13%	7,40%	9,92%
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe										
75	Unternehmer, Wirtschaftsprüfer, ...	0,10%	0,10%	0,10%	0,10%	0,10%	0,10%	0,11%	0,11%	
77	Rechnungskaufleute	0,17%	0,17%	0,17%	0,17%	0,17%	0,17%	0,18%	0,19%	
78	Bürofach- und Bürohilfskräfte	1,13%	1,16%	1,16%	1,16%	1,15%	1,16%	1,20%	1,24%	
	Summe Indirekte Logistikberufe	1,40%	1,44%	1,44%	1,44%	1,42%	1,44%	1,48%	1,54%	
	Gesamtsumme	8,13%	8,37%	8,37%	8,34%	8,25%	8,34%	8,62%	8,94%	
	SvB jeweilige Gebietskörperschaft gesamt	191.059	197.214	196.582	195.685	192.257	191.801	188.919	185.310	

Abb. 8: Fortsetzung: siehe nächste Seite

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe									
Transport und Verkehr									
711 Schienenfahrzeugführer			0,02%	0,01%	0,01%	0,01%	0,02%	0,01%	-14,48%
712 Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,01%	-17,24%
713 Sonst. Fahrbetriebsregler, Schaffner	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	2,22%
714 Kraftfahrzeugführer	2,85%	3,00%	2,93%	2,90%	2,84%	2,89%	2,90%	2,91%	
721 Nautiker									
722 Technische Schiffsoffiziere									
723 Deckleute in der Seeschifffahrt									
724 Binnenschiffer									
726 Luftverkehrsberufe									
Zwischensumme	2,88%	3,04%	2,97%	2,94%	2,88%	2,92%	2,93%	2,94%	1,99%
Lager und Umschlag									
521 Warenprüfer, -sortierer	0,13%	0,12%	0,12%	0,11%	0,11%	0,11%	0,11%	0,11%	-9,87%
522 Warenaufmacher, Versandfertigmacher	1,67%	1,67%	1,68%	1,64%	1,52%	1,55%	1,50%	1,60%	-4,00%
741 Lagerverwalter, Magaziner	1,40%	1,42%	1,34%	1,28%	1,34%	1,54%	1,55%	1,53%	9,04%
742 Transportgeräteführer	0,35%	0,34%	0,35%	0,32%	0,30%	0,45%	0,51%	0,56%	59,44%
743 Stauer, Möbelpacker	0,02%	0,02%	0,02%	0,03%	0,03%	0,03%	0,02%	0,03%	9,14%
744 Lager-, Transportmitarbeiter	3,63%	3,87%	4,10%	4,23%	4,51%	4,98%	5,09%	5,00%	37,89%
Zwischensumme	7,20%	7,43%	7,62%	7,61%	7,81%	8,65%	8,78%	8,83%	22,69%
administrative Funktionen									
681 Groß- und Einzelhandelskaufleute	0,19%	0,19%	0,18%	0,19%	0,19%	0,20%	0,20%	0,20%	6,23%
701 Speditionskaufleute	0,24%	0,24%	0,23%	0,28%	0,26%	0,48%	0,46%	0,45%	85,96%
704 Makler, Grundstücksverwalter									
705 Vermieter, Vermittler, Versteigerer	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	29,41%
732 Postverteiler	0,02%	0,02%	0,03%	0,03%	0,03%	0,02%	0,02%	0,03%	36,28%
Zwischensumme	0,46%	0,46%	0,45%	0,50%	0,49%	0,71%	0,70%	0,68%	49,94%
Summe Direkte Logistikberufe	10,54%	10,94%	11,04%	11,06%	11,18%	12,28%	12,41%	12,45%	18,20%
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe									
75 Unternehmer, Wirtschaftsprüfer, ...	0,16%	0,16%	0,17%	0,17%	0,17%	0,18%	0,19%	0,19%	
77 Rechnungskaufleute	0,26%	0,27%	0,28%	0,28%	0,28%	0,31%	0,31%	0,31%	
78 Bürofach- und Bürohilfskräfte	1,77%	1,84%	1,85%	1,86%	1,88%	2,06%	2,09%	2,09%	
Summe Indirekte Logistikberufe	2,19%	2,27%	2,30%	2,30%	2,32%	2,56%	2,58%	2,59%	
Gesamtsumme	12,73%	13,21%	13,33%	13,36%	13,50%	14,84%	14,99%	15,04%	
SVB jeweilige Gebietskörperschaft gesamt	99.780	101.235	102.216	102.266	99.330	98.763	98.129	99.039	

Abb. 8: Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Bereich der Logistik in Dortmund, Unna und Hamm an den gesamten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den jeweiligen Städten (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung und Berechnung)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
Hamm									
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe									
Transport und Verkehr									
711 Schienenfahrzeugführer	0,06%	0,08%	0,08%	0,09%	0,07%	0,06%	0,05%	0,06%	6,30%
712 Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	0,12%	0,15%	0,13%	0,15%	0,14%	0,17%	0,11%	0,06%	-52,81%
713 Sonst. Fahrbetriebsregler, Schaffner	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	-22,06%
714 Kraftfahrzeugführer	2,38%	2,55%	2,65%	2,73%	2,81%	2,77%	2,92%	3,13%	31,27%
721 Nautiker									
722 Technische Schiffsoffiziere									
723 Decksleute in der Seeschifffahrt	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,02%	0,02%	0,02%	
724 Binnenschiffer									
726 Luftverkehrsberufe									
Zwischensumme	2,58%	2,79%	2,88%	3,00%	3,04%	3,03%	3,11%	3,27%	26,71%
Lager und Umschlag									
521 Warenprüfer, -sortierer	0,04%	0,04%	0,03%	0,04%	0,03%	0,04%	0,07%	0,05%	11,42%
522 Warenaufmacher, Versandfertigmacher	0,36%	0,37%	0,35%	0,34%	0,35%	0,33%	0,4%	0,42%	14,71%
741 Lagerverwalter, Magaziner	0,95%	0,94%	0,90%	0,96%	1,45%	1,37%	1,36%	1,46%	53,65%
742 Transportgeräteführer	0,19%	0,20%	0,20%	0,18%	0,21%	0,26%	0,25%	0,22%	16,12%
743 Stauer, Möbelpacker	0,03%	0,03%	0,04%	0,04%	0,05%	0,04%	0,04%	0,04%	27,57%
744 Lager-, Transportmitarbeiter	1,57%	1,73%	1,93%	1,90%	2,10%	2,10%	2,04%	2,40%	53,39%
Zwischensumme	3,14%	3,31%	3,45%	3,46%	4,18%	4,14%	4,20%	4,58%	45,94%
administrative Funktionen									
681 Groß- und Einzelhandelskaufleute	0,18%	0,19%	0,19%	0,20%	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%	6,94%
701 Speditionskaufleute	0,13%	0,13%	0,15%	0,14%	0,12%	0,11%	0,12%	0,12%	-1,27%
704 Makler, Grundstücksverwalter									
705 Vermieter, Vermittler, Versteigerer	0,01%	0,00%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	16,32%
732 Postverteller	0,02%	0,02%	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	0,04%	124,53%
Zwischensumme	0,32%	0,34%	0,38%	0,37%	0,35%	0,34%	0,34%	0,36%	10,01%
Summe Direkte Logistikberufe	6,05%	6,44%	6,71%	6,83%	7,57%	7,51%	7,65%	8,21%	35,80%
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe									
75 Unternehmer, Wirtschaftsprüfer, ...	0,09%	0,10%	0,10%	0,10%	0,11%	0,11%	0,11%	0,12%	
77 Rechnungskaufleute	0,15%	0,16%	0,17%	0,17%	0,19%	0,19%	0,19%	0,21%	
78 Bürofach- und Bürohilfskräfte	1,02%	1,08%	1,13%	1,15%	1,27%	1,26%	1,29%	1,38%	
Summe Indirekte Logistikberufe	1,26%	1,34%	1,40%	1,42%	1,58%	1,56%	1,59%	1,71%	
Gesamtsumme	7,30%	7,78%	8,10%	8,25%	9,15%	9,07%	9,25%	9,92%	
SVB jeweilige Gebietskörperschaft gesamt	53.405	52.661	51.367	51.338	50.067	51.500	50.331	49.250	

*) Zur besseren Übersicht werden in dieser Tabelle nur Anteile die mindestens 0,01% groß sind dargestellt.

Abb. 9: Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Bereich der Logistik in Deutschland an den gesamten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung und Berechnung)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe									
Transport und Verkehr									
711 Schienenfahrzeugführer	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	-1,27%
712 Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	0,05%	0,05%	0,05%	0,05%	0,05%	0,05%	0,04%	0,04%	-17,53%
713 Sonst. Fahrbetriebsregler, Schaffner	0,02%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	-16,19%
714 Kraftfahrzeugführer	2,33%	2,33%	2,30%	2,30%	2,29%	2,29%	2,29%	2,29%	-1,58%
721 Nautiker	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	0,01%	2,16%
722 Technische Schiffsoffiziere									
723 Decksleute in der Seeschifffahrt	0,01%	0,01%	0,01%	0,02%	0,02%	0,02%	0,01%	0,01%	-8,93%
724 Binnenschiffer	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,01%	0,02%	0,02%	0,02%	-4,89%
726 Luftverkehrsberufe	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	32,68%
Zwischensumme	2,46%	2,46%	2,43%	2,42%	2,42%	2,42%	2,41%	2,42%	-1,90%
Lager und Umschlag									
521 Warenprüfer, -sortierer	0,10%	0,10%	0,10%	0,10%	0,10%	0,10%	0,10%	0,10%	-1,62%
522 Warenaufmacher, Versandfertigmacher	0,72%	0,73%	0,74%	0,73%	0,72%	0,71%	0,70%	0,69%	-4,07%
741 Lagerverwalter, Magaziner	1,11%	1,10%	1,08%	1,05%	1,02%	1,01%	1,00%	0,99%	-10,33%
742 Transportgerätführer	0,18%	0,18%	0,18%	0,18%	0,18%	0,18%	0,18%	0,18%	2,20%
743 Stauer, Möbelpacker	0,05%	0,05%	0,05%	0,05%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	-16,42%
744 Lager-, Transportmitarbeiter	1,62%	1,69%	1,75%	1,74%	1,76%	1,76%	1,76%	1,82%	12,47%
Zwischensumme	3,77%	3,85%	3,90%	3,85%	3,82%	3,82%	3,79%	3,82%	1,38%
administrative Funktionen									
681 Groß- und Einzelhandelskaufleute	0,17%	0,17%	0,17%	0,17%	0,18%	0,18%	0,18%	0,18%	5,55%
701 Speditionskaufleute	0,32%	0,32%	0,33%	0,33%	0,33%	0,34%	0,35%	0,35%	9,17%
704 Makler, Grundstücksverwalter									
705 Vermieter, Vermittler, Versteigerer	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	8,06%
732 Postverteiler	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	8,25%
Zwischensumme	0,54%	0,55%	0,55%	0,55%	0,56%	0,56%	0,57%	0,58%	7,96%
Summe Direkte Logistikberufe	6,77%	6,85%	6,88%	6,82%	6,80%	6,80%	6,78%	6,82%	0,71%
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe									
75 Unternehmer, Wirtschaftsprüfer, ...	0,10%	0,10%	0,10%	0,10%	0,10%	0,10%	0,10%	0,10%	
77 Rechnungskaufleute	0,17%	0,17%	0,17%	0,17%	0,17%	0,17%	0,17%	0,17%	
78 Bürofach- und Bürohilfskräfte	1,14%	1,15%	1,16%	1,15%	1,14%	1,14%	1,14%	1,15%	
Summe Indirekte Logistikberufe	1,41%	1,43%	1,43%	1,42%	1,41%	1,41%	1,41%	1,42%	
Gesamtsumme	8,18%	8,28%	8,31%	8,24%	8,21%	8,22%	8,19%	8,24%	
SVP-Beschäftigte Deutschland gesamt	27.482.584	27.825.624	27.817.114	27.571.147	26.954.686	26.523.982	26.178.266	26.354.336	

*) Zur besseren Übersicht werden in dieser Tabelle nur Anteile die mindestens 0,01% groß sind dargestellt.

Abb. 10: Erwerbstätige im Bereich der Logistik im Östlichen Ruhrgebiet (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte + nicht-sozialversicherungspflichtig Beschäftigte + Selbstständige) (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung und Berechnung)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe									
Transport und Verkehr									
711 Schienenfahrzeugführer	149	171	169	173	162	148	155	154	2,93%
712 Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	252	272	250	274	279	270	221	187	-25,73%
713 Sonst. Fahrbetriebsregler, Schaffner	71	69	70	67	106	106	97	97	37,34%
714 Kraftfahrzeugführer	10.126	10.447	10.175	10.147	9.774	9.763	9.718	9.830	-2,92%
721 Nautiker	1	1	3	3	2	2	3	2	100,00%
722 Technische Schiffsoffiziere	3	3	4	6	6	6	6	9	153,33%
723 Decksleute in der Seeschifffahrt	0	2	2	0	0	3	1	2	
724 Binnenschiffer	15	14	17	14	15	14	19	19	21,05%
726 Luftverkehrsberufe	28	31	33	38	32	17	22	23	-17,68%
Zwischensumme	10.646	11.009	10.723	10.722	10.376	10.329	10.241	10.323	-3,03%
Lager und Umschlag									
521 Warenprüfer, -sortierer	250	248	252	242	230	237	249	228	-8,66%
522 Warenaufmacher, Versandfertigmacher	3.206	3.333	3.398	3.410	3.147	3.210	3.182	3.114	-2,87%
741 Lagerverwalter, Magaziner	5.143	5.269	5.100	5.084	5.183	5.296	5.166	5.204	1,19%
742 Transportgeräteführer	992	995	981	895	866	1.077	1.106	1.167	17,63%
743 Stauer, Möbelpacker	150	169	178	164	163	219	217	202	35,38%
744 Lager-, Transportmitarbeiter	8.317	9.353	9.981	9.988	10.261	10.957	11.490	12.076	45,20%
Zwischensumme	18.057	19.367	19.891	19.783	19.850	20.996	21.410	21.991	21,79%
administrative Funktionen									
681 Groß- und Einzelhandelskaufleute	743	755	745	753	755	736	740	723	-2,77%
701 Speditionskaufleute	986	1.038	1.041	1.107	1.064	1.380	1.360	1.372	39,21%
704 Makler, Grundstücksverwalter	4	4	4	4	4	4	4	5	19,18%
705 Vermittler, Vermittler, Versteigerer	37	38	42	40	39	45	46	49	32,20%
732 Postverteiler	127	140	157	156	138	143	134	147	16,05%
Zwischensumme	1.897	1.976	1.988	2.060	1.999	2.308	2.284	2.296	21,03%
Summe Direkte Logistikberufe	30.599	32.351	32.602	32.565	32.226	33.632	33.935	34.610	13,11%
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe									
75 Unternehmer, Wirtschaftsprüfer	459	485	489	488	483	504	509	519	
77 Rechnungskaufleute	765	809	815	814	806	841	848	865	
78 Bürofach- und Bürohilfskräfte	5.141	5.435	5.477	5.471	5.414	5.650	5.701	5.814	
Summe Indirekte Logistikberufe	6.365	6.729	6.781	6.774	6.703	6.996	7.058	7.199	
Gesamtsumme	36.964	39.080	39.384	39.339	38.929	40.628	40.993	41.808	

*) Hochrechnung von SvB auf alle in der Logistik-Erwerbstätigen mit einem Faktor von 15% (d.h. auf jeden SvB entfallen ca. 15 Selbstständige und sonstige nicht sozialversicherungspflichtige Erwerbstätige)

Abb. 11: Fortsetzung: siehe nächste Seite

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe									
Transport und Verkehr									
711 Schienenfahrzeugführer	110	121	115	113	112	102	120	116	4,79%
712 Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	158	162	151	163	178	154	139	138	-12,54%
713 Sonst. Fahrbetriebsregler, Schaffner	51	49	49	47	88	88	80	81	60,91%
714 Kraftfahrzeugführer	5.393	5.410	5.168	5.120	4.915	4.844	4.754	4.742	-12,08%
721 Nautiker	1	1	2	3	2	2	2	2	40,00%
722 Technische Schiffsoffiziere	2	2	3	4	4	4	4	7	357,14%
723 Decksleute in der Seeschifffahrt	0	*	*	*	*	2	1	1	
724 Binnenschiffer	6	5	4	6	5	4	7	8	25,00%
726 Luftverkehrsberufe	28	30	33	38	32	17	22	23	-17,68%
Zwischensumme	5.749	5.779	5.525	5.493	5.336	5.217	5.129	5.118	-10,98%
Lager und Umschlag									
81 Warenprüfer, -sortierer	81	81	89	86	88	91	83	73	-8,86%
522 Warenaufmacher, Versandfertigmacher	1.070	1.169	1.214	1.275	1.211	1.258	1.231	1.055	-1,38%
741 Lagerverwalter, Magaziner	2.954	3.050	2.990	3.013	2.818	2.732	2.631	2.640	-10,63%
742 Transportgeräteführer	474	485	459	417	401	415	392	407	-14,17%
743 Stauer, Möbelpacker	102	123	128	108	99	161	169	150	46,07%
744 Lager-, Transportmitarbeiter	3.190	3.801	4.022	3.888	3.904	4.060	4.563	5.015	57,21%
Zwischensumme	7.871	8.708	8.902	8.788	8.521	8.716	9.069	9.340	18,67%
administrative Funktionen									
681 Groß- und Einzelhandelskaufleute	419	421	416	411	424	404	403	388	-7,35%
701 Speditionskaufleute	633	677	679	702	697	762	771	792	25,27%
704 Makler, Grundstücksverwalter	3	3	3	3	3	3	3	3	7,69%
705 Vermieter, Vermittler, Versteigerer	27	28	30	29	27	34	35	37	36,00%
732 Postverteiler	93	102	109	105	91	96	89	95	1,60%
Zwischensumme	1.175	1.231	1.237	1.250	1.242	1.300	1.300	1.316	11,96%
Summe Direkte Logistikberufe	14.796	15.719	15.665	15.530	15.099	15.233	15.498	15.774	6,61%
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe									
75 Unternehmer, Wirtschaftsprüfer	222	236	235	233	226	228	232	237	
77 Rechnungskaufleute	370	393	392	388	377	381	387	394	
78 Bürofach- und Bürohilfskräfte	2.486	2.641	2.632	2.609	2.537	2.559	2.604	2.650	
Summe Indirekte Logistikberufe	3.078	3.269	3.258	3.230	3.141	3.168	3.224	3.281	
Gesamtsumme	17.873	18.988	18.923	18.760	18.240	18.402	18.721	19.055	

Abb. 11: Fortsetzung: siehe nächste Seite

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
Unna									
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe									
Transport und Verkehr									
711 Schienenfahrzeugführer	4	3	4	8	8	7	4	4	-5,88%
712 Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	20	20	24	19	20	18	17	17	-15,12%
713 Sonst. Fahrbetriebsregler, Schaffner	13	14	15	14	13	13	12	11	-17,86%
714 Kraftfahrzeugführer	3.269	3.495	3.443	3.415	3.242	3.277	3.272	3.317	1,46%
721 Nautiker	*	*	1	1	*	*	1	1	
722 Technische Schiffsoffiziere	2	1	1	2	2	2	2	1	-25,00%
723 Decksleute in der Seeschifffahrt	*	2	2	*	0	1	*	1	
724 Binnenschiffer	2	3	4	*	2	*	0	*	
726 Luftverkehrsberufe	*	1	*	*	*	*	*	*	
Zwischensumme	3.310	3.540	3.494	3.459	3.288	3.318	3.309	3.350	1,23%
Lager und Umschlag									
521 Warenprüfer, -sortierer	144	145	144	134	121	123	126	129	-10,54%
522 Warenaufmacher, Versandfertigmacher	1.914	1.940	1.975	1.934	1.737	1.759	1.698	1.823	-4,71%
741 Lagerverwalter, Magaziner	1.607	1.649	1.579	1.505	1.533	1.749	1.748	1.739	8,23%
742 Transportgeräteführer	401	391	406	371	346	506	571	635	58,26%
743 Stauer, Möbelpacker	28	25	28	30	38	33	26	30	8,33%
744 Lager-, Transportmitarbeiter	4.164	4.505	4.821	4.980	5.147	5.655	5.743	5.699	36,87%
Zwischensumme	8.257	8.655	8.953	8.954	8.923	9.825	9.913	10.055	21,78%
administrative Funktionen									
681 Groß- und Einzelhandelskaufleute	216	221	215	227	221	222	226	227	5,44%
701 Speditionskaufleute	276	281	274	324	296	551	523	509	84,58%
704 Makler, Grundstücksverwalter	1	1	1	1	1	1	1	1	0,00%
705 Vermieter, Vermittler, Versteigerer	7	7	8	7	8	8	8	9	28,45%
732 Postverteiler	24	27	32	34	32	27	26	32	35,27%
Zwischensumme	523	537	529	593	557	808	785	779	48,83%
Summe Direkte Logistikberufe	12.090	12.731	12.975	13.005	12.767	13.952	14.007	14.184	17,32%
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe									
75 Unternehmer, Wirtschaftsprüfer	181	191	195	195	192	209	210	213	
77 Rechnungskaufleute	302	318	324	325	319	349	350	355	
78 Bürofach- und Bürohilfskräfte	2.031	2.139	2.180	2.185	2.145	2.344	2.353	2.383	
Summe Indirekte Logistikberufe	2.515	2.648	2.699	2.705	2.656	2.902	2.914	2.950	
Gesamtsumme	14.604	15.379	15.674	15.711	15.423	16.854	16.921	17.135	

Abb. 11: Erwerbstätige im Bereich der Logistik in Dortmund, Unna und Hamm (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte + nicht-sozialversicherungspflichtig Beschäftigte + Selbstständige) (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung und Berechnung)

		Hamm								
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe										
Transport und Verkehr										
711	Schienenfahrzeugführer	35	47	50	53	42	38	31	34	-1,97%
712	Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	75	90	75	91	81	98	65	32	-56,48%
713	Sonst. Fahrbetriebsregler, Schaffner	7	6	6	6	5	5	4	5	-28,13%
714	Kraftfahrzeugführer	1.464	1.542	1.565	1.612	1.617	1.642	1.692	1.772	21,06%
721	Nautiker	0	0	*	0	0	0	0	0	
722	Technische Schiffsoffiziere	0	*	*	*	*	*	*	*	
723	Decksleute in der Seeschifffahrt	0	0	0	0	*	0	0	0	
724	Binnenschiffer	6	6	9	9	8	10	11	10	62,50%
726	Luftverkehrsberufe	0	0	0	*	*	*	*	*	
	Zwischensumme	1.587	1.691	1.704	1.770	1.753	1.793	1.803	1.854	16,85%
Lager und Umschlag										
521	Warenprüfer, -sortierer	25	22	18	21	20	23	41	26	2,75%
522	Warenaufmacher, Versandfertigmacher	223	224	209	201	200	193	253	236	5,79%
741	Lagerverwalter, Magaziner	582	570	531	566	833	814	787	825	41,70%
742	Transportgeräteführer	117	119	116	108	119	156	143	125	7,09%
743	Stauer, Möbelpacker	20	21	23	26	26	24	22	23	17,65%
744	Lager-, Transportmitarbeiter	963	1.048	1.139	1.120	1.210	1.243	1.183	1.362	41,46%
	Zwischensumme	1.929	2.003	2.036	2.041	2.407	2.454	2.428	2.596	34,59%
administrative Funktionen										
681	Groß- und Einzelhandelskaufleute	108	113	114	115	110	110	110	107	-1,38%
701	Speditionskaufleute	77	81	89	82	71	67	67	70	-8,96%
704	Makler, Grundstücksverwalter	0	*	0	0	0	0	1	1	250,00%
705	Vermieter, Vermittler, Versteigerer	3	3	4	4	4	3	3	3	7,27%
732	Postverteiler	10	12	15	16	14	20	18	20	107,06%
	Zwischensumme	198	207	222	218	200	200	199	201	1,45%
	Summe Direkte Logistikberufe	3.714	3.901	3.962	4.030	4.360	4.448	4.430	4.651	25,24%
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe										
75	Unternehmer, Wirtschaftsprüfer	56	59	59	60	65	67	66	70	
77	Rechnungskaufleute	93	98	99	101	109	111	111	116	
78	Bürofach- und Bürohilfskräfte	624	655	666	677	732	747	744	781	
	Summe Indirekte Logistikberufe	772	811	824	838	907	925	921	967	
	Gesamtsumme	4.486	4.713	4.786	4.868	5.267	5.373	5.351	5.619	

*) Aus Datenschutzgründen und Gründen der statistischen Geheimhaltung werden Zahlenwerte <3 und Daten, aus denen sich rechnerisch eine Differenz ermitteln lässt, mit * anonymisiert.

**) Hochrechnung von SvB auf alle in der Logistik-Erwerbstätigen mit einem Faktor von 15% (d.h. auf jeden SvB entfallen ca. 15 Selbstständige und sonstige nicht sozialversicherungspflichtige Erwerbstätige)

Abb. 12: Erwerbstätige im Bereich der Logistik in Deutschland (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte + nicht-sozialversicherungspflichtig Beschäftigte + Selbstständige) (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung und Berechnung)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
Berufsgruppen der Direkten Logistikberufe									
Transport und Verkehr									
711 Schienenfahrzeugführer	8.353	8.427	8.324	8.076	7.932	7.899	7.936	7.908	-5,33%
712 Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	16.238	15.813	14.807	14.362	14.393	13.748	13.081	12.842	-20,92%
713 Sonst. Fahrbetriebsregler, Schaffner	4.742	4.559	4.398	4.247	4.179	4.039	3.881	3.811	-19,63%
714 Kraftfahrzeugführer	735.423	744.795	736.443	727.921	708.998	698.626	688.024	694.067	-5,62%
721 Nautiker	1.659	1.416	1.308	1.250	1.223	1.198	1.613	1.626	-2,04%
722 Technische Schiffsoffiziere	1.472	1.305	1.238	1.167	1.090	1.006	1.279	1.320	-10,33%
723 Decksleute in der Seeschifffahrt	1.969	1.768	1.749	1.576	1.427	1.362	1.676	1.719	-12,67%
724 Binnenschiffer	5.520	5.344	5.252	5.280	5.697	5.480	5.291	5.034	-8,79%
726 Luftverkehrsberufe	3.364	3.496	3.624	3.704	3.781	3.958	4.156	4.280	27,23%
Zwischensumme	778.740	786.923	777.142	767.582	748.720	737.316	726.938	732.608	-5,92%
Lager und Umschlag									
521 Warenprüfer, -sortierer	31.688	32.030	32.293	31.440	30.741	30.216	29.871	29.894	-5,66%
522 Warenaufmacher, Versandfertigmacher	227.042	234.839	235.378	230.751	222.517	216.526	210.788	208.859	-8,01%
741 Lagerverwalter, Magaziner	349.304	350.602	344.852	331.384	317.390	309.206	302.110	300.371	-14,01%
742 Transportgeräteführer	55.847	57.308	58.309	56.811	55.145	55.108	54.752	54.734	-1,99%
743 Stauer, Möbelpacker	16.060	16.328	16.483	15.606	13.847	13.460	13.048	12.872	-19,85%
744 Lager-, Transportmitarbeiter	510.599	540.838	559.166	553.248	545.442	541.191	529.979	550.671	7,85%
Zwischensumme	1.190.540	1.231.944	1.246.481	1.219.239	1.185.081	1.165.707	1.140.547	1.157.402	-2,78%
administrative Funktionen									
681 Groß- und Einzelhandelskaufleute	54.613	55.509	55.655	55.452	54.495	53.916	54.601	55.275	1,21%
701 Speditionskaufleute	102.226	103.532	104.963	104.674	103.107	103.062	104.119	107.022	4,69%
704 Makler, Grundstücksverwalter	526	533	533	545	533	533	535	588	11,68%
705 Vermieter, Vermittler, Versteigerer	1.697	1.789	1.811	1.790	1.756	1.692	1.739	1.759	3,62%
732 Postverteiler	11.792	13.078	13.684	13.359	12.854	12.256	11.982	12.241	3,81%
Zwischensumme	170.854	174.441	176.646	175.820	172.745	171.460	172.976	176.885	3,53%
Summe Direkte Logistikberufe	2.140.134	2.193.308	2.200.269	2.162.641	2.106.547	2.074.483	2.040.461	2.066.894	-3,42%
Berufsgruppen der indirekten Logistikberufe									
75 Unternehmer, Wirtschaftsprüfer	32.102	32.900	33.004	32.440	31.598	31.117	30.607	31.003	
77 Rechnungskaufleute	53.503	54.833	55.007	54.066	52.664	51.862	51.012	51.672	
78 Bürofach- und Bürohilfskräfte	359.543	368.476	369.645	363.324	353.900	348.513	342.797	347.238	
Summe Indirekte Logistikberufe	445.148	456.208	457.656	449.829	438.162	431.492	424.416	429.914	
Gesamtsumme	2.585.282	2.649.516	2.657.925	2.612.470	2.544.708	2.505.976	2.464.877	2.496.808	

*) Hochrechnung von SvB auf alle in der Logistik-Erwerbstätigen mit einem Faktor von 15% (d.h. auf jeden SvB entfallen ca. 15 Selbstständige und sonstige nicht sozialversicherungspflichtige Erwerbstätige)