



**IMPULS 08**  
zur Enquetekommission

## Mobilität der Zukunft in Hessen 2030

Wirtschaftsverkehr und  
Logistikstandorte in Hessen



Hessischer Industrie-  
und Handelskammertag

## Hessen ist die Drehschreibe der Logistik

Hessen ist ein [attraktiver Standort für Logistikunternehmen](#), nicht nur wegen seiner zentralen geographischen Lage in der Mitte Deutschlands und der Europäischen Union, sondern auch wegen seiner guten Erreichbarkeit über alle Verkehrsträger – Straße, Schiene, Wasser und Luft. Daher konnte sich Hessen als wichtige Drehschleibe der Logistik etablieren. Innerhalb unseres Bundeslandes haben sich dabei zwei räumliche Schwerpunkte von Logistik-Ansiedlungen herausgebildet: Einer im Norden rund um Kassel und Bad Hersfeld sowie einer im Rhein-Main-Gebiet, der sich von der Mainmündung bis Hanau und von Frankfurt entlang der Hessischen Rheinebene bis zur baden-württembergischen Landesgrenze erstreckt.

Die wirtschaftliche Bedeutung der [Logistik wird allerdings oftmals unterschätzt](#) oder nur verzerrt wahrgenommen. In Frankfurt am Main beispielsweise gibt es weniger sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Sektor „Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen“ (rund 80.300) als im Sektor „Verkehr und Lagerei“ (rund 83.800). Frankfurt ist also nicht nur eine „Bankenstadt“, vielmehr auch eine „Logistikstadt“, was in der Öffentlichkeit bislang nur wenig wahrgenommen wird.

In den hessischen Logistikregionen haben zahlreiche Transportunternehmen wichtige Standorte für ihren Warenumsatz errichtet. Mit dem [Frankfurter Flughafen ist das größte Luftfrachtdrehkreuz Deutschlands](#) in Hessen beheimatet, das u. a. auf besonders [kritische und sensible Transporte](#) wie Pharmazeutika, Lebendtransporte oder auch Kunstwerke spezialisiert ist. Das Luftfrachtnetz ist dabei eng an das Passagenetzwerk gekoppelt, da rund die Hälfte der Luftfracht in den Frachträumen von Passagiermaschinen transportiert wird. Dies ermöglicht ein dichtes Netzwerk mit einer Vielzahl an Destinationen, über die Frankfurt – und damit auch Hessen – direkt mit dem Rest der Welt verbunden ist. Auf innereuropäischen Distanzen wird Luftfracht jedoch häufig per Lkw auf dem Landweg transportiert, in sogenannten Luftfrachtersatzverkehren, auch Road Feeder Services genannt. Es hat in der Vergangenheit Überlegungen und Untersuchungen gegeben, wie diese Fracht auch auf der Schiene zwischen dem Frankfurter Flughafen und anderen Flughäfen transportiert werden könnte. Unter anderem konnte dies aufgrund fehlender Kapazitäten auf der Schieneninfrastruktur nicht realisiert werden.

## Herausforderungen für Logistikunternehmen

In der Logistikbranche stellt der **Fachkräftemangel** die Unternehmen vor immer größer werdende Herausforderungen. Schätzungen gehen von aktuell bis zu 80.000 fehlenden Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern deutschlandweit aus, davon mehrere Tausend in Hessen. Die geringe Attraktivität dieses Berufsbildes hat mehrere Gründe. Einer dieser Gründe betrifft insbesondere den Fernverkehr, nämlich das [Fehlen von Lkw-Abstellmöglichkeiten in den Nachtstunden](#). Laut einer Erhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen fehlen entlang der Autobahnen in Hessen etwa 3.000 solcher Lkw-Stellplätze. Projekte von Hessen Mobil, wie der Um- und Ausbau der Rastanlage Schäferborn an der A 5 mit einer Erhöhung der Kapazitäten von 7 auf 100 Lkw-Stellplätze, lindern die Not ein wenig, [allerdings bräuchte es mehrere solcher Projekte, um den mit dem Verkehrsaufkommen weiter steigenden Stellplatzmangel kurz- bis mittelfristig zu beheben](#). Benötigt werden Stellplätze, die Sicherheit vor Ladungsdiebstahl sowie sanitäre Anlagen für die Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer bieten.

Den Transportunternehmen macht weiterhin das langsame Voranschreiten der **Infrastruktursanierung** zu schaffen. Laut Autobahn GmbH sind in Deutschland über **4.000 Brücken an Bundesfernstraßen dringend sanierungsbedürftig**. Zudem wird der Zustand von etwa der Hälfte der hessischen Landesstraßen als schlecht oder sehr schlecht beurteilt. Die unvermittelt notwendigen Sperrungen der Salzachtalbrücke (A 66 in Wiesbaden) oder auch der Talbrücke Rahmede (A 45) entlang der für hessische Unternehmen wichtigen Verbindung ins Rhein-Ruhr-Gebiet sorgen für Fahrtverlängerungen, damit für Lieferschwierigkeiten, mehr Emissionen und nicht zuletzt steigende Kosten, die die Unternehmen nicht in allen Fällen auf ihre Kunden abwälzen können. Laut dem Institut der deutschen Wirtschaft wird allein die Sperrung der Talbrücke Rahmede bis zur geplanten Fertigstellung in fünf Jahren zu einem wirtschaftlichen Schaden von 1,8 Milliarden Euro führen. Einer zeitnahen Sanierung steht oftmals das Planungsrecht im Weg. Hier sollte die Politik im Bereich **Planungsbeschleunigung**, insbesondere von Ersatzneubauten, Möglichkeiten schaffen, eine **Sanierung des Straßennetzes – und insbesondere der maroden Brücken – schneller umzusetzen**. Zudem ist der Mangel an Ingenieuren ein Problem. Dieser lässt sich zwar in kurzer Zeit nicht auflösen, aber die knappen Ressourcen können durch **Task Forces für Ersatzneubauten** zielgerichteter eingesetzt werden.

Das langsame Voranschreiten des Infrastrukturausbaus bremst auch die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene aus. Der **Aus- und Neubau trimodaler Güterverkehrszentren**, die Straße, Schiene und Wasserstraße miteinander verbinden, könnte neue Verlagerungspotenziale für den Hauptlauf von Güterferntransporten auf Schiene und Schiff erschließen. Aber auch alternative Lösungen wie der Umschlag von Containern und nicht kranbaren Einheiten auf unbebauten Flächen neben Gleisanlagen sind aufgrund fehlender Flächen stärker in den Fokus zu nehmen. Gerade **hochbelastete Schienenverbindungen benötigen einen weiteren Ausbau, um diese Verkehre aufnehmen zu können**. Ein positives Beispiel für Hessen ist, dass die Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim tagsüber von Hochgeschwindigkeits-Personenzügen und nachts von Güterzügen befahren werden soll.

Die **Elektrifizierung der Antriebe** wird auch im Straßengüterverkehr stattfinden; die Lkw-Hersteller haben bereits den Umstieg auf entsprechende Modelle bis zum Ende des Jahrzehnts angekündigt. Im Pilotprojekt ELISA an der A 5 zwischen Frankfurt und Darmstadt wird derzeit die Versorgung elektrisch betriebener Lkw mittels der aus dem Zugverkehr bekannten Oberleitung erprobt, mit noch offenem Ausgang. In der Zwischenzeit verläuft der **Ausbau der Ladeinfrastruktur für Lkw** entlang der Autobahnen nur schleppend. **Es gibt private Rastplatzbetreiber in Hessen, die gerne investieren würden, um ihren Kunden Lademöglichkeiten zu bieten, allerdings scheitern diese Versuche bislang an unklaren Zuständigkeiten bei Prüfungs- und Genehmigungsverfahren, die sich zudem langwierig gestalten**.

Logistiktransporte benötigen auch **Logistikflächen**, ohne die ein funktionierender Warenumschlag nicht möglich ist. Diese sind jedoch bei kommunalen Entscheidungsträgern unpopulär und werden daher von der Kommunalplanung meist gemieden. Gerade den großen Umschlagszentren hängt der Ruf an, viel Fläche zu verbrauchen, Verkehr zu induzieren, wenig Arbeitsplätze zu schaffen und vergleichsweise wenig Gewerbesteuer einzubringen. **Diese Flächen sind jedoch über die kommunalen Grenzen hinaus wichtig für die Versorgung von Unternehmen und Bevölkerung mit Waren und Gütern**. Im Kontext von Logistikflächen könnte eine Art **Anreiz- oder Lastenausgleichssystem auf kommunaler oder Landesebene** dafür sorgen, dass alle Nutznießer der Versorgungssicherheit etwas zur Sicherstellung der Verfügbarkeit logistischer Dienstleistungen beitragen.



Hessischer Industrie-  
und Handelskammertag

## Impressum

### Herausgeber

Hessischer Industrie- und Handelskammertag (HIHK) e. V.  
Karl-Glössing-Straße 8  
65183 Wiesbaden  
☎ 0611 360 115-0  
@ info@hihk.de  
🌐 www.hihk.de

### Ansprechpartner

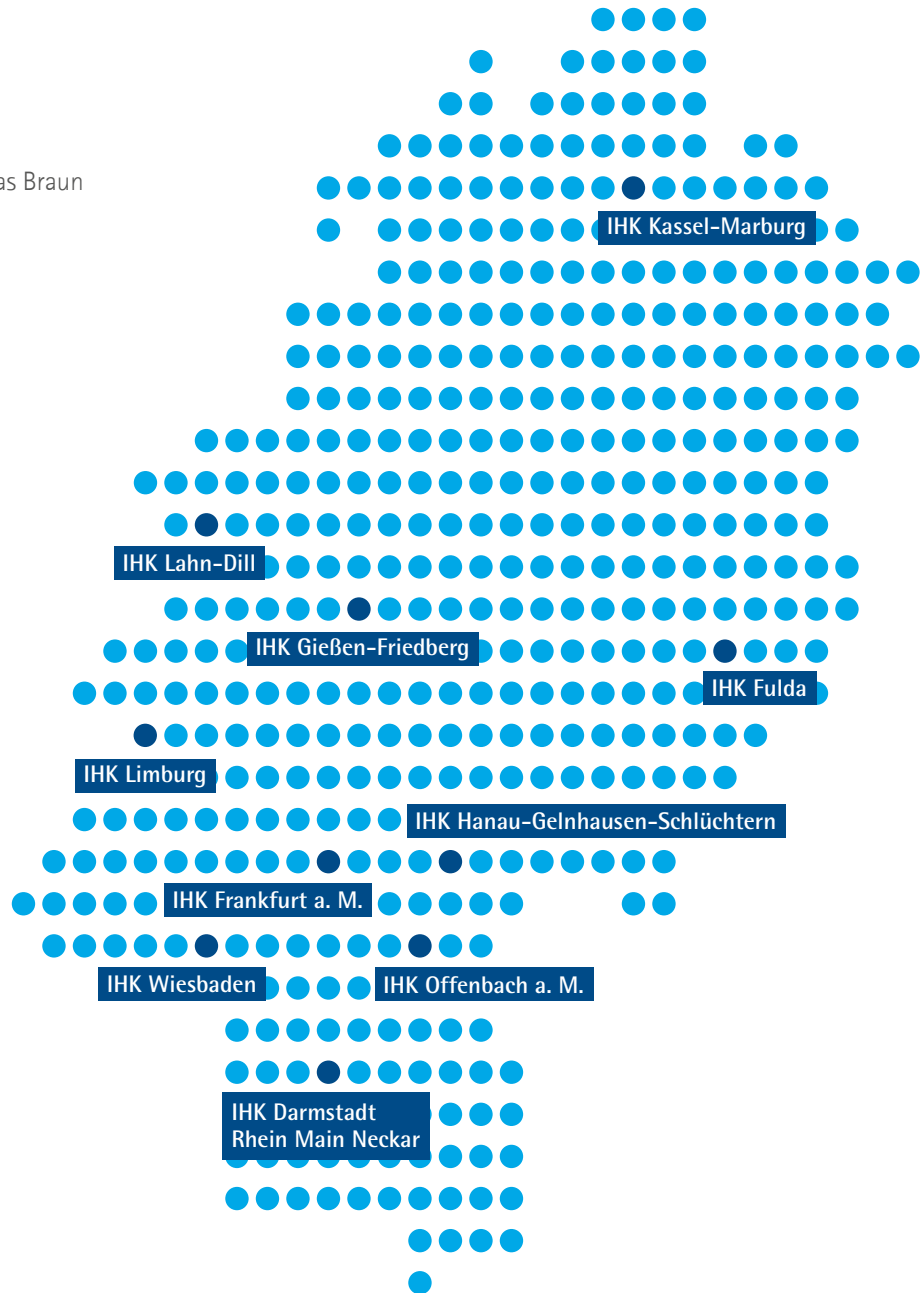
Federführung Verkehr  
Dr. Alexander Theiss, Lukas Berkel, Thomas Braun

### Bildnachweis

ake1150 - stock.adobe.com

### Stand

Juni 2022



## Über den Hessischen Industrie- und Handelskammertag

Gemeinsam für Hessens Wirtschaft: Der Hessische Industrie- und Handelskammertag (HIHK) koordiniert die landespolitischen Aktivitäten der zehn hessischen IHKs. Als Sprachrohr der gewerblichen Wirtschaft in Hessen vertreten wir die Interessen von rund 400.000 Mitgliedsunternehmen gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit. Mit engen Kontakten zur Landesregierung, dem Landtag, den Medien sowie allen wichtigen Akteuren auf Landesebene wollen wir einen Beitrag leisten, damit die Standpunkte der hessischen Wirtschaft Gehör finden und auch in der öffentlichen Wahrnehmung zur Geltung kommen. Dabei ist das Gesamtinteresse der Wirtschaft der Maßstab unserer Arbeit.