

# Neues Miteinander

## In Kürze

Gerade in der Transport- und Logistikbranche haben sich in den vergangenen Jahren etliche Logistik-Start-ups gegründet, die den Markt mit ihren Innovationen revolutionieren wollen. Das Fraunhofer SCS hat nun erstmals diese neuen Player mengenmäßig identifiziert sowie ihre Geschäftsmodelle und Technologien genauer unter die Lupe genommen.

**Mehrere Hundert Start-ups drängten in den vergangenen Jahren in den deutschen Transport- und Logistikmarkt. Was das für etablierte Unternehmen bedeutet, zeigt eine neue Studie.**

Wachstumskiller oder Wachstumsbringer? Noch ist für viele nicht klar, was die vielen Start-ups, die in den vergangenen Jahren in die Transport- und Logistikbranche gedrängt sind, für die klassischen Anbieter bedeuten: Bedrohen sie tatsächlich deren Geschäftsmodelle, oder helfen sie durch ihre Innovationen den Betrieben, sich für die Zukunft zu rüsten?

## Austester und Antreiber

Eine erste Antwort dazu wagt Martin Schwemmer, Leiter Gruppe Market Intelligence des Fraunhofer SCS in Nürnberg (siehe Kasten Seite 30). Er hat den Markt der „neuen Logistik“ untersucht; seine Erkenntnisse liegen nun in einem „White Paper“ vor. „Die Logistik-Start-ups sind eine Art verlängerte Werkbank für die Logistikbranche“, resümiert er. „Sie testen Innovationen, neue Geschäftsideen, Technologien und Konzepte in der Logistik auf ihre Machbarkeit aus.“ Damit unterstützen sie die etablierten Firmen, die dem

Thema Innovation eher zögerlich begegnen. „Dass die Start-ups die Machbarkeit ihrer Geschäftsideen im echten Anwendungsfall auf eigene Kasse belegen oder widerlegen, macht sie aus Sicht der Logistikindustrie so wertvoll“, sagt der Logistikexperte. „Die neuen Player sind so deutlich näher am Marktgeschehen als Forschung, theoretische Machbarkeits- und Potenzialstudien oder Pilotprojekte.“

Alles in allem identifizierte das Fraunhofer SCS durch die Marktbeobachtungen im Zuge der Top-100-Studien rund 300 Start-ups mit Logistikbezug im Recherchezeitraum 2008 bis 2018. Davon sind 243 im deutschsprachigen Raum ansässig oder tätig; 233 davon wurden nach dem Jahr 2008 gegründet; vorrangig in Ballungsräumen und Großstädten wie Berlin, Hamburg, München, Köln, Frankfurt und Stuttgart. Interessant: 2018 nahm die Zahl der Neugründungen rapide ab, und 2019 wurde noch gar kein neues Start-up erfasst.

**In der Logistikbranche setzt man voll auf Digitalisierung; entsprechend viele Start-ups tummeln sich hier**



# 233

Start-ups mit Logistikbezug gründeten sich im deutschsprachigen Raum seit 2008 – zu diesem Ergebnis kommt aktuell das Fraunhofer SCS.

Ist die Luft also schon raus, oder geht der Hype erst richtig los? Schwemmer ist sich sicher: Die verhaltene Entwicklung 2018 und 2019 sei eher dem Zeitverzug geschuldet. Sprich: Es vergeht stets Zeit zwischen Gründung einer Firma und bis diese im Markt identifizier- und recherchierbar ist. Er erwartet daher, „dass die Zahl der Neugründungen stetig weiter wachsen wird“. Interessant ist auch, in welchen Segmenten der Transport- und Logistikbranche die „jungen Wilden“ das größte Geschäftspotenzial sehen. Die Marktgröße des Bereichs E-Commerce/KEP/Last Mile wird laut dem Fraunhofer SCS zwar „nur“ mit 19,5 Milliarden Euro Umsatz beziffert. Zum Vergleich: Die Marktgröße im Bereich des Landverkehrs liegt bei einem Umsatz von 71,5 Milliarden Euro in Deutschland. Trotzdem tummeln sich im Segment E-Commerce/KEP/Last Mile rund 90 Start-ups – mit einem großen Pool an innovativen Lösungen für endkundennahe Themen im Bereich der letzten Meile, die sich trotz der Vielfalt teilweise überlappen. Mit der Folge, dass der Wettbewerb unter den jungen Firmen laut Schwemmer hier sehr hoch ist. Stark umworben von Start-ups sind auch die Segmente Landverkehr, die internationale Frachtvermittlung und die Kontraktlogistik, insbesondere die endkundennahe Konsumgüterdistribution. Das Fraunhofer SCS identifiziert 49 Start-ups im Landverkehr (siehe Tabelle Seite 29), die vor allem in der Digitalisierung des Speditionswesens tätig sind. So finden sich ähnliche Ansätze bei Flexport, Sennder, InstaFreight und Cargonexx, die meist

ohne eigene Assets agieren. Zusätzlich gründen sich Matchingplattformen für Ladungen sowie Start-ups wie Synfioo und Shippeo, die im Landverkehr ETA-Transparenz versprechen. „Die größte Herausforderung für digitale Speditionen und Plattformgeschäftsmodele ist die Problematik für die Marktplätze, die

sowohl Frachtführer und verladende Unternehmen als Auftraggeber gewinnen müssen“, formuliert es Schwemmer. Eine weitere Herausforderung sei, dass sich die Geschäftsmodelle oft ähneln. Die Kontraktlogistik und Intralogistik – hier hat die Studie 67 Start-ups identifiziert – ist vielfältiger. Es finden sich Start-ups, ▶

## Start-ups im Landverkehr – nach eingeworbenem Kapital\*

Unternehmen	Beschreibung	Höhe Kapital
Flexport	Kosten- und Prozessoptimierung, Tracking, Fullservice Global Forwarder (App), digitale Spedition	> 1 Milliarde US-Dollar
Shippeo	Algorithmus für Supply-Chain-Transparenz, ETA	12 Millionen Euro
Sennder	Digitale Spedition, Optimierung im Zustellungsprozess, Organisation von Transporten über Plattform	> 10 Millionen Euro
InstaFreight	Digitale Spedition, Flexibilisierung im Zustellungsprozess	8 Millionen Euro
Quicargo	Digitale Plattform zur Vermeidung von Leerfahrten	4,4 Millionen Euro

## Start-ups im Landverkehr – ohne eingeworbenes Kapital\*

Unternehmen	Beschreibung	Höhe Kapital
Alarmplane	Plane zur Sicherung von Ladungsträgern gegen Ladungsdiebstahl	nicht bekannt
Cargometer	Auslastungsoptimierung, Bildsensorik zur 3D-Vermessung von Sendungen, ETA	nicht bekannt
Cargonexx	Digitale Spedition, insbesondere Ladungsverkehr, Einsatz künstlicher Intelligenz	nicht bekannt
Loadfox	Auslastungsoptimierung, insbesondere Teilladungen, Truck Sharing, Zustellungsprozess	nicht bekannt
Platoon Connect	Fahrerassistenzsysteme Lkw, ausgerichtet auf Platooningfahrten	nicht bekannt

\*) Auswahl; Quelle: White Paper „Start-ups und die neue Logistik“, Fraunhofer SCS 2019



Mehr zum Thema finden Sie im Dossier „Start-ups“

[www.verkehrsrundschau.de/dossiers](http://www.verkehrsrundschau.de/dossiers)

Start up

„Viele Start-ups sind für die Unternehmen eine verlängerte Werkbank.“

**MARTIN SCHWEMMER**, Leiter  
Market Intelligence Fraunhofer SCS

die Einzelhändler für den E-Commerce rüsten wollen. Ein weiterer Fokus ist die Unterstützung von Lagerprozessen mit Technologien wie Inventurdrohnen (Doks.innovation), Picking- und Kommissionierhilfen (Nxtbase Technologies, Picavi, Priotic, Proglove, Ubimax), moderner Fördertechnik und Robotik (Wandelbots, Celluveyor). Dazu kommen Datenauswertungslösungen wie Motionminers, Naise und Blickfeld zur Optimierung von Prozessen oder zur Prozesssteuerung. Die Start-ups in der Intralogistik bieten meist ein Produkt im Bereich Sensorik, Drohne, Roboter oder Fördersystem. Die Krux ist hier: Während sich Anwender in der Serienreife meist günstigere Einkaufspreise erhoffen und erst mal abwarten, suchen die Start-ups Pilotkunden, die ihre neuen Technologien testen.

Erstaunlich wenige Start-ups gründen sich laut der Studie in den Segmenten Massengut (Bulk) oder dem Bereich der Standortlogistik (Umschlagterminals, kombinierter Verkehr, See-, Binnen-, Flughäfen). „Diese Bereiche sind stark auf B2B-Geschäftsbeziehungen ausgerichtet und

scheinen daher deutlich weniger zugänglich für Innovationen von außen“, erklärt Logistikexperte Schwemmer.

### Logistik bietet noch viele Potenziale

Fazit: Im Thema Logistik-Start-ups liegt noch viel Potenzial. Auch weil die jungen Gründer technologieeitig sattelfest sind – Stichworte sind Cloud, Mobile Computing, Künstliche Intelligenz und Big Data. Sie werden zunehmend in Leistungsversprechen der Start-ups integriert. Sensoren und Robotik sind zudem Themen in Logistiklagern. Dazu kommen Internet der Dinge und Blockchain, die mittelfristig wohl zunehmen. „Die Vielschichtigkeit und die Potenziale für einen Technologieeinsatz in der Logistik bedingen es, dass weitere Potenziale für die Auseinandersetzung von Start-ups mit diesem Markt bestehen“, betont Schwemmer. „Und für Start-ups gibt es in diesem Markt noch genügend Potenziale.“ So gebe es in der Güterverkehrs- und Logistikbranche noch offene Flanken wie den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und die mangelnde Transparenz von Versorgungsketten. eh ■■■

### „Ich sehe aktuell noch keine Disruption der Logistikbranche“

**Sie haben soeben den deutschsprachigen Logistik-Start-up-Markt untersucht. Was war da Ihre wichtigste Erkenntnis?**

Interessant ist, dass sich bisher kein Start-up in der Transport- und Logistikbranche etabliert hat, das man als Game Changer bezeichnen kann. Sprich: Es ist kein neues Geschäftsmodell und keine neue Technologie in Sicht, die den Markt grundlegend umkrempeln könnten.

**Gleichwohl sehen viele etablierte Firmen die Start-ups als Wettbewerber. Zu Recht?**

Aus meiner Sicht zu Unrecht. Denn viele Start-ups sind für viele Firmen eine Art verlängerte Werkbank. Sie gehen unternehmerisch an ein Problem ran und testen neue Lösungen oder Technologien auf eigene Kasse und eigenes Risiko. Das ist Forschung und Entwicklung, die

von den Transport- und Logistikbetrieben nicht bezahlt wird, außer, sie sind an diesen Start-ups beteiligt. Vorteil für die Firmen ist: Sie sehen schnell, ob und welches neue Geschäftsmodell funktioniert, ohne dies selbst testen oder finanzieren zu müssen. Die Start-ups schaffen so echten Mehrwert und bringen mit ihren Ideen die Branche voran, gerade in der Kontraktlogistik und im KEP-Bereich. Gutes Beispiel ist auch TruckJobs, eine digitale Plattform, die Fahrer und Betriebe zusammenbringt und so an einem echten Schmerzpunkt der Logistik, dem Fahrermangel, arbeitet.

**Würden Sie deshalb überhaupt sagen, dass die Start-ups die Logistik disruptieren?**

Eine Disruption der Logistikbranche durch eine neue Technologie oder ein neues Geschäfts-

**Martin Schwemmer**, Leiter  
Gruppe Market  
Intelligence  
Fraunhofer SCS in  
Nürnberg



Fraunhofer SCS

modell sehe ich noch nicht. Disruptiv ist aber die Art, wie die Start-ups mit Innovationen umgehen und diese hervorbringen. Die Disruption der Logistik erfolgt nicht technologisch, sondern durch ein neues Herangehen an Weiterentwicklung. Da sind Start-ups den etablierten Firmen meilenweit voraus. eh