



## Marktspiegel Logistik

Logistikaffine Investitionen  
in Niedersachsen 2016/2017



**Niedersachsen. Klar.**

**Herausgeber:**

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,  
Arbeit, Verkehr und Digitalisierung  
Friedrichswall 1  
30159 Hannover

**Ansprechpartner:**

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,  
Arbeit, Verkehr und Digitalisierung  
Referat 40  
Friedrichswall 1  
30159 Hannover  
[www.mw.niedersachsen.de](http://www.mw.niedersachsen.de)

LogisticNetwork Consultants (LNC) GmbH  
Breite Str. 7  
30159 Hannover  
[www.lnc-hannover.de](http://www.lnc-hannover.de)

Stand: November 2017

Fotonachweis (soweit nicht anders vermerkt):  
[www.ingimage.com](http://www.ingimage.com)



## Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	5
Einleitung .....	6
Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen 2016 .....	8
Räumliche Verteilung und Schwerpunktregionen .....	10
Branchenmix .....	14
Räumliche Erschließungsfunktion der Investitionen .....	16
Flächenbedarf und Größenstrukturen der Investitionen .....	18
Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik .....	21
Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen in Niedersachsen .....	24
Zusammenfassung und Ausblick .....	26
VGP Gruppe expandiert nach Südniedersachsen .....	29
Logistics made in Niedersachsen – Stärken des Standorts .....	30
Logistikaffine Projektbeispiele aus den Mitgliedsregionen .....	32
Ansprechpartner .....	35

### Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Entwicklung der logistikaffinen Investitionen 2006 – 2016.....	9
Abb. 2: Verteilung des Investitionsvolumens 2016.....	13
Abb. 3: Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung .....	15
Abb. 4: Verteilung des Investitionsvolumens .....	15
Abb. 5: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2016 (nach Erschließungsfunktion) .....	16
Abb. 6: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2000 – 2015 (nach Erschließungsfunktion) .....	17
Abb. 7: Erschließungsfunktion 2016 im Vergleich mit 2000 – 2015 .....	17
Abb. 8: Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2016 .....	19
Abb. 9: Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EUR pro ha und Jahr .....	20
Abb. 10: Beurteilung der zukünftigen Voraussetzungen für logistikaffine Investitionen .....	23
Abb. 11: Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen 2018 .....	25





## Vorwort

Niedersachsen ist Logistikland und bietet beste Bedingungen für die Unternehmen. Als Drehscheibe, Gateway, Transitraum und Ver- und Entsorgungsstandort von nationaler und europäischer Bedeutung erfüllt Niedersachsen die Rahmenbedingungen, die einen attraktiven und leistungsfähigen Logistikstandort ausmachen: Zentrale Lage, anforderungsgerechte Flächen zu marktgerechten Preisen, leistungsfähige intermodale Verkehrsinfrastrukturen, eine gute Anbindungs- und Vernetzungsqualität und hohe logistische Kompetenz. Mit mehr als 260.000 Beschäftigten ist die Logistik eine der tragenden Säulen des Wirtschaftsstandortes Niedersachsen.

Um die Attraktivität des Logistikstandortes zu erhalten und weiter zu stärken, braucht es ein solides Fundament für langfristige Entscheidungen in Wirtschaft und Politik. Deshalb veröffentlicht die Landesregierung jährlich den Marktspiegel Logistik. Auf Basis umfangreicher Erhebungen in Zusammenarbeit mit Wirtschaftsförderern, Kommunen sowie Projektentwicklern und Multiplikatoren aus ganz Niedersachsen werden alle realisierten logistikaffinen Investitionen in dem jeweiligen Berichtsjahr (rückwirkend) sowie geplante und noch nicht realisierte Investitionsvorhaben erfasst. Die Rücklaufquote ist außerordentlich hoch und liegt bei rd. 70%.

Der Marktspiegel Logistik ist damit Ausdruck einer etablierten und vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft, Verwaltung und Politik und stellt eine flächendeckende und repräsentative Erhebung dar. Er spiegelt in anschaulicher Weise die Dynamik der Logistikwirtschaft wider und liefert zudem wichtige Hinweise für die künftige Entwicklung der Branche in Niedersachsen. Darüber hinaus können Vergleiche über einen Zeitraum von inzwischen mehr als zehn Jahren gezogen werden. Eine so kontinuierliche und langjährige Marktbeobachtung ermöglicht nicht nur die Beschreibung kurzfristiger Veränderungen von Jahr zu Jahr, sondern auch die Darstellung langfristiger Trends und Effekte.

Der aktuelle Marktspiegel zeigt: Niedersachsen ist und bleibt ein attraktiver Logistikstandort. Über 600 Mio. Euro wurden 2016 in Niedersachsen investiert, 66 Logistikinvestitionen wurden getätigt und damit rund 2.500 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Die Logistik ist ein wichtiger Standort- und Wettbewerbsfaktor für die Gesamtwirtschaft und eine der Schlüsselbranchen, deren Weiterentwicklung und Unterstützung ein wichtiges Ziel des Landes ist. Investitionen in Logistikzentren stärken den Gesamtstandort und sind ein Garant für die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen in Niedersachsen.



## Einleitung

Die Logistik ist nach der Automobilwirtschaft und dem Handel der drittgrößte Wirtschaftsbereich in Deutschland. Im Jahr 2015 wurden hier ein Umsatzvolumen von 258 Mrd. Euro erzielt und knapp 2,6 Mio. sozialversicherungspflichtige Beschäftigte verzeichnet. Im Laufe der letzten 10 Jahre konnten in diesem Sektor Zuwächse von rund 35 % beim Umsatzvolumen und rund 17 % bei den Beschäftigungszahlen erreicht werden (Logistix Studie 2017).

Durch die Ansiedlung einer Logistikimmobilie entstehen aber nicht nur Arbeitsplätze im Bereich der Logistik innerhalb (Lagerung, Handling etc.) und außerhalb der Immobilie (Transport, Zustellung etc.), sondern darüber hinaus auch weitere Arbeitsplätze in anderen Bereichen. Dazu zählen für die Logistik notwendige administrative, unterstützende Tätigkeiten und Dienstleistungen (Logistix Studie 2017).

Logistikimmobilien sind der Dreh- und Angelpunkt der Supply Chain. Da die Anforderungen an sie in Abhängigkeit ihrer Aufgabe im Wertschöpfungsprozess (Produktionsversorgung, Ballungsraumversorgung, Zentralversorgung, Gateway- und Netzwerkfunktion) unterschiedlich ausfallen, unterscheiden sie sich teils deutlich voneinander (Logistix Studie 2017).

Niedersachsen ist aufgrund seiner hohen logistischen Kompetenzen eines der wenigen Bundesländer, das in diesem Bereich eine Vielzahl an Funktionen innehat: Sei es als Logistik-Drehscheibe, Gateway, Transitraum oder über die Ver- und Entsorgungsfunktion mit nationalem und europäischen Charakter. Diese Position setzt jedoch nicht nur



Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, sondern auch Investitionen in neue Lösungen für innovative und intelligente Dienstleistungen und logistische Systeme voraus. Die Leistungsfähigkeit des Standortes und damit die Attraktivität für weitere logistikaffine Investitionen der Akteure werden so gesichert.

Zentrale Aufgabe für Niedersachsen wird es sein, weiterhin die Potenziale und Funktionen der Logistikwirtschaft zu nutzen, um Wertschöpfung zu generieren und die vorhandenen Systeme (Kombinierter Verkehr, Güterverkehrszentren und Maritime Wirtschaft) weiterzuentwickeln und zu vernetzen. Als Gradmesser für diese Entwicklung gelten sowohl die getätigten logistikaffinen Investitionen als auch das absolute Investitionsvolumen. Somit sollten Innovationen auf allen Kompetenzebenen der Logistik weiterhin gefördert und der technologische Fortschritt vorangetrieben werden. Darüber hinaus müssen Trends frühzeitig erkannt und Maßnahmen getroffen werden, die eine Etablierung nachhaltiger Logistikzweige fördern. Ferner gewinnen Themen wie die Digitalisierung und der E-Commerce rasant an Bedeutung. Auch die sich immer weiterentwickelnden Kundenanforderungen wie In-Time-Delivery oder Umweltschutz führen zu neuen Herausforderungen und Komplexitäten in der Logistikbranche, was zu einem Bedarf an neuen Konzepten und Lösungen führt.

Der Marktspiegel gibt einen umfassenden Überblick über die Entwicklung der Logistikwirtschaft im Jahr 2016. Darüber hinaus werden die Zahlen vor dem Hintergrund der Entwicklungen in den Vorjahren eingeordnet. Mittlerweile sind Vergleiche über einen Zeitraum von mehr als zehn Jahren möglich. Das ist der Hauptgrund dafür, dass

sich der Marktspiegel zu einem soliden Instrument für langfristige Entscheidungen in Politik und Wirtschaft entwickelt hat.

Beim Marktspiegel Logistik finden sowohl alle im jeweiligen Berichtsjahr realisierten Investitionsvorhaben (rückwirkend) als auch geplante und noch nicht realisierte logistikaffine Investitionen Berücksichtigung. Die Datenbasis bilden dabei umfangreiche Erhebungen, bei denen mit Wirtschaftsförderern, Landkreisen, Städten sowie spezifischen Interessensgruppen in ganz Niedersachsen zusammengearbeitet wird. Kennzahlen zu den Veränderungen bei Bestandsimmobilien und zum Mietmarkt sind dagegen nicht Gegenstand des Marktspiegels Logistik.

Wenngleich auch im Berichtsjahr 2016 ein leichter Rückgang bei der Rücklaufquote verzeichnet wurde, lag der Rücklauf wiederum bei über 70 %. Dies ist nach wie vor ein Indikator dafür, dass die Erhebung der Daten für den Marktspiegel Logistik Ausdruck einer etablierten und vertrauensvollen Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure am Logistikstandort Niedersachsen ist und die Daten der vorliegenden Broschüre flächendeckende und repräsentative Ergebnisse darstellen.

Der Marktspiegel spiegelt in anschaulicher Weise die Dynamik der Logistikwirtschaft und des Logistiklandes Niedersachsen wider und liefert darüber hinaus wichtige Hinweise für die künftige Entwicklung des Logistik- und Wirtschaftsstandortes Niedersachsen. Neben den Investitionen, die direkt durch den Marktspiegel erfasst werden, sind an verschiedenen Standorten beträchtliche Investitionen in die Infrastruktur und in die logistischen Knoten geflossen, um die Standortqualität des Logistiklandes Niedersachsen zu verbessern.



## Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen 2016

Die deutsche Wirtschaft ist 2016 weiter gewachsen und hat die Erwartungen übertroffen: Das Bruttoinlandsprodukt stieg im vergangenen Jahr um 1,9 %. Wichtige Konjunkturmotoren waren der Export und die Ausgaben des Staates. Ein Teil des andauernden, positiven Wachstums ist auf die Logistikbranche zurückzuführen. Diese kann seit 2009 ebenfalls ein konstant positives Wachstum verzeichnen. Die Logistik ist in Deutschland der größte Wirtschaftsbereich nach der Automobilwirtschaft und dem Handel. Sie rangiert noch vor der Elektronikbranche und dem Maschinenbau. Mit rund 3 Mio. übertrifft sie dessen Beschäftigtenzahl um das Dreifache. Rund 258 Milliarden Euro Umsatz wurden im Jahr 2016 branchenübergreifend erwirtschaftet.

Als stark exportorientiertes Land profitiert Deutschland von der Globalisierung und der weiterhin positiven Entwicklung des Welthandels. Dies spiegelt sich auch in der Logistikbranche wider. Deutschland zählt innerhalb Europas zu einem der Top-Logistikstandorte und vereinigt 25 % des geschätzten europäischen Marktvolumens

der Logistikbranche von etwa einer Billion Euro auf sich und erzielt damit innerhalb der Europäischen Gemeinschaft den höchsten Logistikumsatz.

Die Logistikbranche besitzt insbesondere für das Bundesland Niedersachsen einen hohen Stellenwert und ist maßgeblich für die wettbewerbsfähige und nachhaltige Entwicklung des gesamten Wirtschaftsstandortes verantwortlich. Niedersachsen erfüllt eine Reihe von Rahmenbedingungen, die einen attraktiven und leistungsfähigen Logistikstandort charakterisieren:

- Zentrale Lage, d.h. Nähe zu den relevanten Märkten,
- anforderungsgerechte Flächen zu marktgerechten Preisen,
- leistungsfähige intermodale Verkehrsinfrastrukturen,
- leistungsfähige logistische Knoten,
- gute Anbindungs- und Vernetzungsqualität,
- hohe logistische Kompetenz.



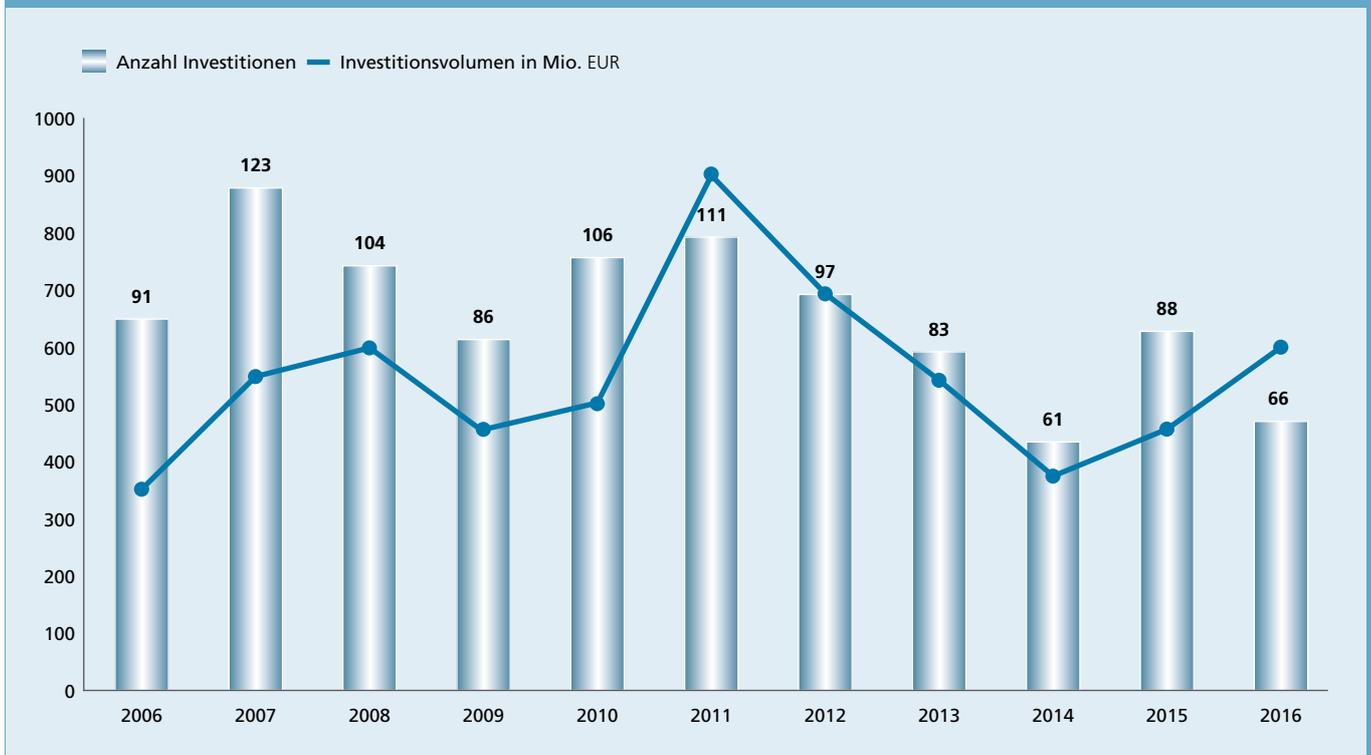


Abb. 1: Entwicklung der logistikaffinen Investitionen 2006 – 2016

Mit 66 Investitionen in 2016 wurde zwar die Zahl des Vorjahres (88) nicht erreicht, jedoch hat sich das Investitionsvolumen auf über 600 Mio. Euro erhöht.

Die Ergebnisse des Marktspiegels verdeutlichen die wichtige Funktion der Logistik in Niedersachsen als Arbeitgeber. Mit fast 2.500 geschaffenen Arbeitsplätzen im Jahr 2016 wurde im Vergleich zum Vorjahr, einhergehend mit dem zunehmenden Investitionsvolumen, eine Zunahme der geschaffenen Arbeitsplätze um 4 % erreicht.

Auch im Jahr 2016 ist der langjährige Trend, dass der Hauptanteil der Investitionen von Unternehmen mit Sitz in Niedersachsen getätigt wurde, ungebrochen. Auf diese Unternehmen entfielen fast drei Viertel der Investitionsprojekte in Niedersachsen. 24 % der Investitionsprojekte gingen auf Unternehmen mit Hauptsitz im übrigen Bundesgebiet zurück, während 6 % der Projekte internationalen Ursprungs sind. Damit ist im Vergleich zu 2015 das Verhältnis Investitionen aus

Niedersachsen zu Investitionen von außerhalb unverändert, lediglich zwischen den Investitionen aus dem übrigen Bundesgebiet und denen internationalen Ursprungs kam es zu marginalen Verschiebungen zu Gunsten des übrigen Bundesgebietes.

Wird dagegen das Investitionsvolumen als Grundlage für diesen Vergleich herangezogen, ist die Bedeutung der Investitionen internationalen Ursprungs mit 42 % im vergangenen Jahr am höchsten. Entscheidend für die große Bedeutung ist die Einzelinvestition des amerikanischen Internetkonzerns Amazon am Standort Winsen in der südlichen Metropolregion Hamburg. Hier wird mit 64.000 qm Lagerfläche das nördlichste Logistikzentrum des Konzerns entstehen. Zusammen mit Partnern werden insgesamt rund 200 Mio. Euro am Standort investiert, die für ein Drittel der gesamten in Niedersachsen investierten Summe von knapp über 600 Mio. Euro verantwortlich zeichnet.





## Räumliche Verteilung und Schwerpunktregionen

Wie auch in den vergangenen Jahren stellen sich die infrastrukturelle Anbindungsqualität sowie die räumliche Nähe zu logistischen Drehscheiben als hervorstechende Determinanten für logistikaffine Investitionen heraus. Dementsprechend wurden die meisten Projekte wiederum unmittelbar an oder in enger räumlicher Beziehung zu den Hauptachsen BAB 1, BAB 2, BAB 7 und BAB 30/31 realisiert.

Deutlich zu erkennen ist im Jahr 2016 – und damit setzt sich der Trend der vergangenen Jahre fort – dass die Regionen im Westen Niedersachsens als Investitionsballungsräume herausstechen. Fast zwei Drittel der Investitionen des Jahres 2016 entfallen auf die beiden Logistikregionen Hansalinie und Logistikachse Ems.

Insbesondere in der Wachstumsregion Hansalinie konnte wie in den vergangenen Jahren eine sehr hohe Investitionsdynamik verzeichnet werden. Der Region gelang es im Vergleich zum Berichtsjahr 2015 sowohl ihren Anteil an der Gesamtanzahl der Investitionen als auch den Anteil am Gesamtinvestitionsvolumen zu steigern. Im Berichtsjahr 2016 wurden rund 40 % der gesamten Investitionen in der Region Hansalinie realisiert, die einen Anteil von rund 35 % am

Investitionsvolumen ausmachen. Zu den Landkreisen, die das höchste Investitionsvolumen verzeichnen konnten, gehörten der Landkreis Cloppenburg und der Landkreis Osnabrück mit dem starken Standort Niedersachsenpark. Beispiel dieser außerordentlich hohen Investitionsdynamik und Ausdruck der Attraktivität der Region für Logistikaktivitäten ist die erneute Aktivität des Sportartikelherstellers adidas. Die Erweiterung im Niedersachsenpark umfasst eine 40.000 qm große zusätzliche Halle. Der Hallen-Umbau (inklusive zusätzlicher Regal-systeme) und die Errichtung eines 200 m langen Förderbandprojektes, das zwei Hallen miteinander verbindet, hat mehr als 50 Mio. Euro gekostet. Aus dem neuen Gebäude soll die Abwicklung des E-Commerce-Geschäfts der adidas-Gruppe für Gesamteuropa erfolgen.

Damit bestätigt sich eindrucksvoll der in den letzten Jahren zu beobachtende Trend der zunehmenden Bedeutung der Hansalinie als Standortregion für logistische (Groß-)Investitionen. Mit den beiden Gewerbegebieten entlang der BAB 1, dem Niedersachsenpark und dem EcoPark, verfügt die Region über überregional bedeutende Gewerbestandorte, in denen in den letzten Jahren zahlreiche logistikaffine Investitionen – insbesondere Großinvestitionen (z.B. adidas, PSA





Konzern, Grimme Landtechnik) – verzeichnet werden konnten. Der Landkreis mit den zahlenmäßig meisten Investitionen im Jahr 2016 war wie in den Vorjahren der Landkreis Diepholz. Kennzeichnend für die Investitionsstruktur hier ist, dass es sich oftmals um relativ geringe Investitionsvolumen handelt. So wurden allein in diesem Landkreis mehr als 20 % Investitionen getätigt, das damit verbundene Investitionsvolumen macht aber nur rund 3 % des niedersächsischen Gesamtinvestitionsvolumens aus.

Die zweite starke Logistikregion in Westniedersachsen, die Logistikachse Ems, verzeichnete einen deutlichen Rückgang an Investitionen und am Anteil des Investitionsvolumens. Die Anzahl der identifizierten Investitionen in der Logistikachse Ems ist – verglichen mit der Hansalinie – nur halb so hoch und liegt bei rund 20 %. Kennzeichnend für die Struktur der Investitionen in der Logistikachse Ems ist ein relativ geringes Investitionsvolumen, das nur rund 5 % des gesamten landesweiten Investitionsvolumens ausmacht. Ursache hierfür sind verstärkte Aktivitäten der Unternehmen im Bereich des Ausbaus sowie Modernisierungen der Unternehmensstandorte, die in der Regel einen geringeren finanziellen Einsatz erfordern. Trotz dieses Rückgangs stellt

die Logistikachse Ems aber auch weiterhin eine dynamische und auch für internationale Aktivitäten bedeutende Logistikregion in Niedersachsen dar. Diese Region ist mit ihren intermodalen Standorten, ihrer leistungsfähigen Logistikwirtschaft sowie durch das Engagement der öffentlichen Hand bestens für nachhaltige Logistikinvestitionen und -aktivitäten aufgestellt, so dass davon ausgegangen werden kann, dass künftig wieder verstärkt Investitionen in dieser Region verzeichnet werden können.

In der Nordwest Region sind im Jahr 2016 nur sehr geringe Investitionsaktivitäten zu verzeichnen. Es ist davon auszugehen, dass es sich hierbei um eine Momentaufnahme handelt, da aus den Aktivitäten im Jahr 2017 insbesondere im JadeWeserPort, dem einzigen deutschen Tiefwasserhafen, eine positive Entwicklung herauszulesen ist. So hat die Rhenus-Gruppe im Juli 2017 im GVZ Wilhelmshaven in unmittelbarer Nachbarschaft zum Container Terminal eine Lagerfläche mit rund 4.000 qm Fläche und einer Stellplatzkapazität für 120 Standardcontainer eröffnet. Weiteres Beispiel ist die Aktivität des Unternehmens E Trade Online, das den Bau einer Lagerhalle im Güterverkehrszentrum (GVZ) JadeWeserPort in Wilhelmshaven realisiert. Hier soll auf dem insgesamt 1,1 ha großen Grundstück im ersten Schritt auf einer Teilfläche von 5.500 qm eine Halle mit ca. 1.800 qm entstehen, die mit modernster Lagertechnik ausgestattet sein wird.

In der traditionell starken Logistikregion Hannover/Hildesheim/Peine konnten im Berichtsjahr 2016 nur wenige Investitionen verzeichnet werden. Mit einem Anteil von rund 12 % der logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen weist die Logistikregion den niedrigsten Wert der vergangenen Jahre auf. Die Region Hannover war in den letzten Jahren geprägt von mehreren Investitionen in Großprojekte, im Jahr 2016 wurden nur wenige Projekte realisiert, die aber eine große Spannweite beim Investitionsvolumen aufweisen. Herausragendes Beispiel ist die Aktivität des Logistikdienstleisters Fiege. Am Standort Burgwedel wurde das Fiege Mega Center mit 40.000 qm



Lagerfläche in vier Hallenabschnitten und mit 52 Ladetoren mit einem Investitionsvolumen von mehr als 35 Mio. Euro errichtet. Drei der vier Hallenabschnitte werden von dem Logistikdienstleister Fiege, ein Hallenabschnitt von der Drogeriekette Rossmann genutzt.

In den vergangenen Jahren war das Angebot an entsprechenden Flächen für logistische Nutzungen in der Region Hannover nur eingeschränkt vorhanden. Die Region Hannover hat aber aufgrund steigender Nachfrage der Logistikwirtschaft mit einem nachhaltig angelegten Logistikflächenkonzept reagiert. Zusätzlich zu den rund 150 ha, die im Rahmen des Logistikflächenkonzeptes für die Bauleitplanung vorbereitet werden, gibt es verschiedene Entwicklungsflächen in der Region Hannover mit insgesamt 115 ha, die am Anfang der vorbereitenden Bauleitplanung stehen. Kurz- bis mittelfristig sollen demnach 265 ha Logistikflächen zur Verfügung stehen.

Eine sehr positive Entwicklung konnte im Berichtsjahr 2016 für das südliche Umland der Metropolregion Hamburg verzeichnet werden. Mit rund 15 % der gesamten Investitionen konnte sich die Region gegenüber dem Jahr 2015 deutlich steigern und legte um 6 Prozentpunkte zu. Die logistischen Aktivitäten in dieser Region lassen sich im Jahr 2016 insbesondere an zwei Aktivitäten festmachen. Hier sind die andauernden Aktivitäten im Logistikpark in Mienenbüttel zu nennen. Der VGP Park Hamburg (VGP ist Eigentümer und Entwickler des Parks) befindet sich 20 km südwestlich von Hamburg und liegt an einem strategisch günstigen Verkehrsknotenpunkt an der Autobahn A1 von Hamburg nach Bremen. Der Park bietet für logistische, industrielle und gewerbliche Aktivitäten Gewerbeflächen zwischen 1.000 qm und 257.000 qm. Im Jahr 2016 konnten sechs neue Nutzer gewonnen werden, die von diesem Standort aus ihre logistischen Aktivitäten abwickeln.

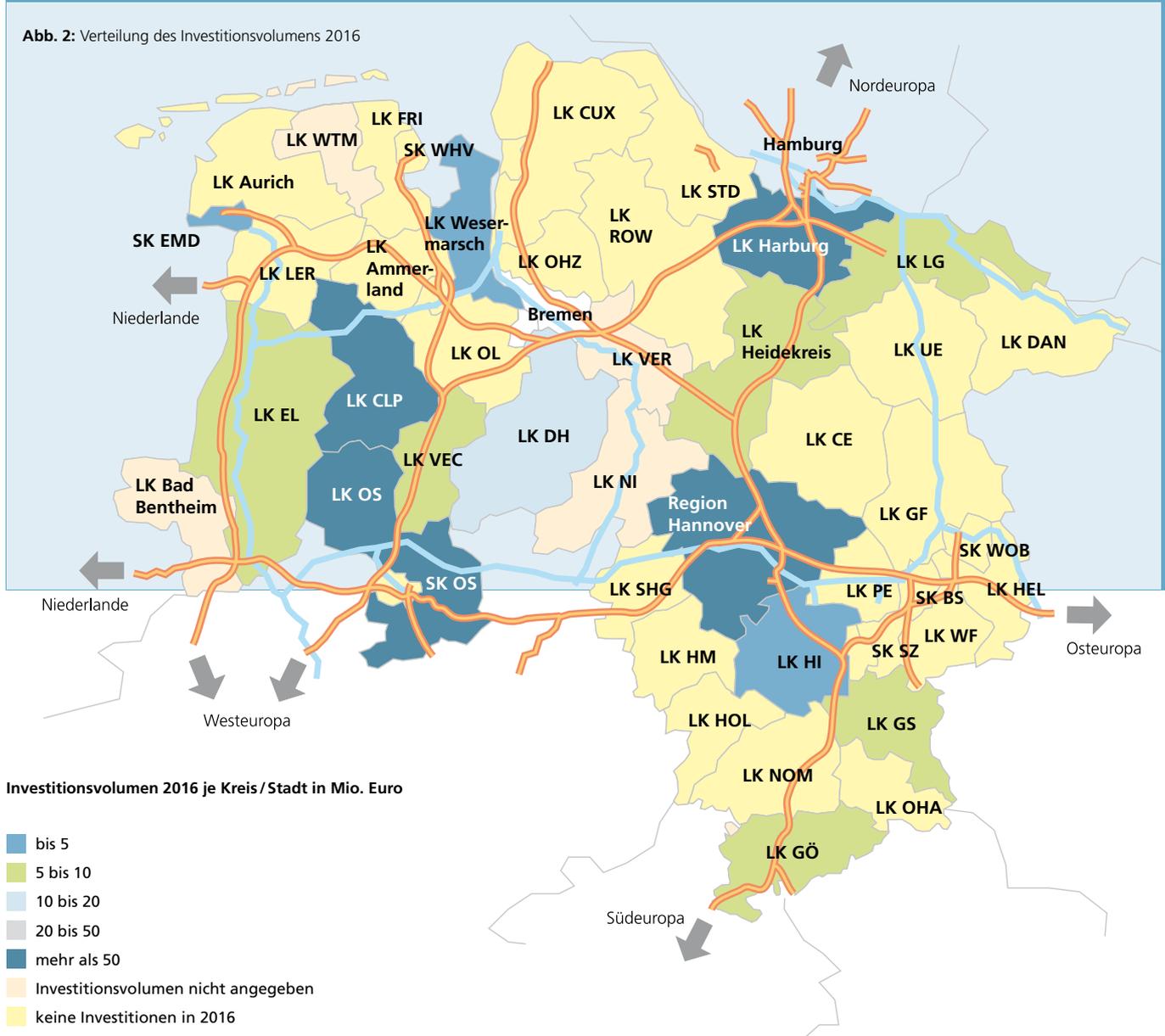
In der südlichen Metropolregion Hamburg wurde die größte Einzelinvestition des Jahres 2016 vorgenommen. Im niedersächsischen Winsen (Luhe) entsteht mit einer Lagerfläche von rund 64.000 qm das nördlichste Logistikzentrum des Amazon-Konzerns. Die Halle wird von dem Logistik-Immobilien-Entwickler IDI Gazeley errichtet und an Amazon vermietet. Bereits im ersten Jahr sollen in dem Logistikzentrum rund 1.000 unbefristete Jobs entstehen. Vergleicht man dieses

mit Amazon Logistikzentren vergleichbarer Größe in Deutschland kann davon ausgegangen werden, dass nach einigen Jahren ca. 2.000 Mitarbeiter beschäftigt werden. Um die Spitzen im Weihnachtsgeschäft abbilden zu können, können um diese Jahreszeit bis zu 3.000 Menschen in den Logistikzentren arbeiten. Amazon investiert im ersten Jahr in Winsen 90 Mio. Euro in den Ausbau des europäischen Logistiknetzwerks, dazu kommen weitere 110 Mio. Euro Investitionen durch die Partner.

Der östliche Teil Niedersachsens weist – zum Teil bedingt durch die fehlende Erschließungsfunktion der BAB39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg – auch im Berichtsjahr 2016 geringe logistikaffine Investitionen auf.

In der Region Südniedersachsen, im Speziellen in Göttingen, konnte eine hohe Investitionsdynamik verzeichnet werden. Dies bestätigt den schon in den vergangenen Jahren zu beobachtenden Trend, dass sich insbesondere der Logistikstandort Göttingen zu einem – auch für internationale Aktivitäten – zunehmend bedeutenden Logistikstandort entwickelt. Rund 11 % der Investitionen konnten in der Region verzeichnet werden. Beispiel hierfür sind die Aktivitäten im Logistikpark Siekanger, der über eine Größe von mehr als 34 ha vollerschlossener Fläche verfügt. Hier wurde, nur zwei Jahre nach Einweihung des Logistik Centers von ZUFALL und der Sartorius AG, der neue

Abb. 2: Verteilung des Investitionsvolumens 2016



Logistikstandort deutlich erweitert. Vor dem Hintergrund des starken Wachstums bei der Sartorius AG wurde die Fläche im Logistik Center um etwa zwei Drittel auf künftig rund 25.000 qm erhöht. Etwa 5 Mio. Euro investiert die ZUFALL logistics group in die Erweiterung.

Derzeit entwickelt die VGP Industriebau GmbH, einer der führenden Logistik- und Produktionsimmobilienentwickler, am Standort

Siekanger einen modernen Logistikpark. Die zwei, je ca. 40.000 qm großen Hallenkörper bieten mehreren unterschiedlichen Nutzern die Möglichkeit zur Realisierung Ihrer jeweiligen Logistikprozesse. Die Mieteinheiten, welche nach Kundenwunsch ausgebaut werden, reichen von ca. 4.000 qm bis 40.000 qm Hallenfläche. Die ersten Mieteinheiten stehen ab Anfang 2018 zum Bezug zur Verfügung.





## Branchenmix

Das Verhältnis zwischen den unterschiedlichen Branchen hinsichtlich der logistikaffinen Investitionen stellt sich im Jahr 2016 deutlich anders als in den Vorjahren dar (Abb. 3). Konnte im Jahr 2015 noch von einer Rückkehr zur ausgewogenen Verteilung der branchensektoralen Investitionen gesprochen werden, nachdem die Ergebnisse im Jahr 2014 etwas aus der Reihe fielen, ist 2016 durch eine deutliche Verschiebung der Anteile in Richtung Logistikdienstleister gekennzeichnet. Ebendiese tätigten 2016 jede zweite logistikaffine Investition in Niedersachsen. Über den Betrachtungszeitraum 2012 – 2016 erhöhte sich damit ihr Anteil mit Ausnahme des Jahres 2014, wo ein Einbruch zu beobachten war, jährlich.

Aber nicht nur der Anteil der Logistikdienstleister verzeichnete 2016 im Vergleich zum Vorjahr deutliche Zuwächse. Auch die steigende Tendenz der Gruppe „Sonstiges“ in der jüngeren Vergangenheit, die lediglich 2015 nicht bestätigt werden konnte, setzte sich fort. Wie beispielsweise auch im Vorjahr ist die Bedeutung der Gruppe „Sonstiges“ unter Einbeziehung des Investitionsvolumens (Abb. 3 und 4) deutlich größer als bei der ausschließlichen Betrachtung der absoluten Zahlen. So entfällt 2016 fast die Hälfte des Investitionsvolumens auf diese Gruppe. Zurückzuführen sind diese Zahlen vor allem auf Großprojekte, wie beispielsweise die Amazon Investition am Standort Winsen (vgl. Seite 12).

Die Projektentwickler profitieren hierbei vor allem von der Bündelung der Logistik in Unternehmen mit strategisch günstiger Lage. Durch die Zentralisierung werden Steuerungsaufwand im Lager und das eingesetzte Personal effizienter eingesetzt. Ein größeres Zentrallager reduziert unter anderem durch den Einsatz automatisierter Förder-technik zunächst die Leistungskosten. So kann ein Zentrallager ab einer bestimmten Kapazität als automatisiertes Hochregallager bedeutend günstiger betrieben werden als vergleichsweise mehrere kleine,

manuell gehandelte Staplerlager. Bei diesen fallen die Unterhaltskosten in der Langzeitbetrachtung höher aus als in einem Zentrallager. Die optimierte Lade-/Entladeabwicklung von LKW und eine effizientere Nutzung der Ladekapazitäten führen zu einer Reduzierung der Transportkosten für Warenströme. Insbesondere mittelständische Unternehmen nutzen die Vorteile eines modernen und multifunktionalen Zentrallagers. Um Kosten besser zu kalkulieren, das Finanzierungsrisiko zu mindern und um Entwicklungsarbeit zu reduzieren, mieten sich Unternehmen verstärkt bei von Entwicklern speziell errichteten Immobilien ein oder stimmen gemeinsam das Bauvorhaben mit ihnen ab. Somit erhöhen sie die Nachfrage in diesem Bereich.

Durchschnittlich sind die Investitionsvolumen der Gruppe „Sonstiges“ deutlich höher als bei den Logistikdienstleistern, deren Investitionen 2016 durch vergleichsweise geringe Volumina gekennzeichnet sind. So belief sich ihr Anteil am Gesamtinvestitionsvolumen lediglich auf 20 %, der Anteil bei den Investitionen liegt aber bei rund 50 %. Die Nachfrage von Handel und Industrie nach speziellen und logistischen Zusatzleistungen führt zu einer engeren Kooperation zwischen Speditionen und ihren Kunden.

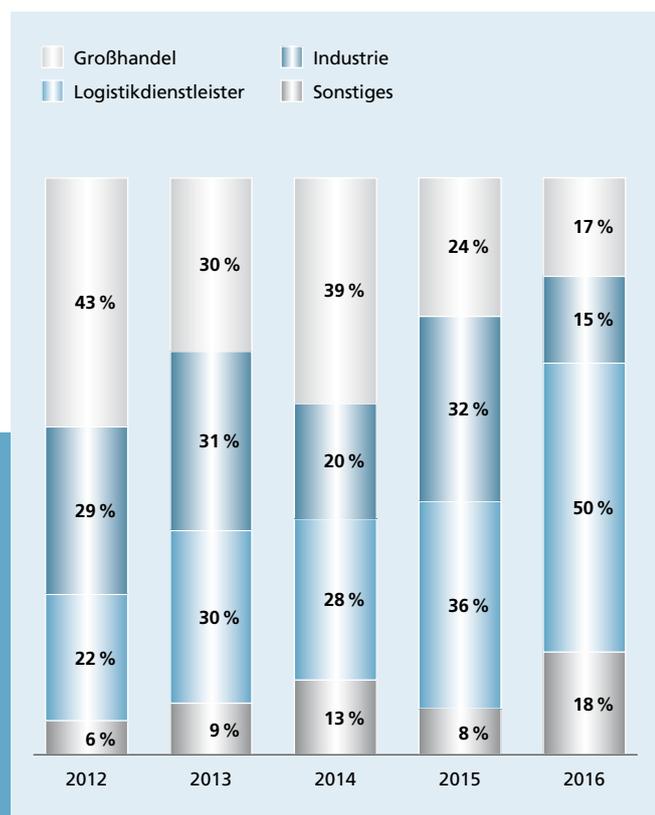
Die Industrie hat im Vergleich zum starken Vorjahr deutlich an Bedeutung verloren. Dies gilt sowohl beim Branchenvergleich anhand der absoluten Zahlen als auch anhand des getätigten Investitionsvolumens. Ihr Anteil an den getätigten Investitionen verzeichnet 2016 mit lediglich 15 % den Tiefststand in der betrachteten Zeitreihe und fällt nicht einmal halb so hoch aus wie noch im Vorjahr (32 %), wo beispielsweise Unternehmen in der Lebensmittelindustrie durch ihre Investitionen in neue Distributionszentren für einen Anteil von 32 % an den Investitionen bzw. sogar 41 % am gesamten Investitionsvolumen sorgten. Der Anteil am gesamten Investitionsvolumen (4 %) ist im Vergleich zu 2015 sogar noch deutlicher gesunken.



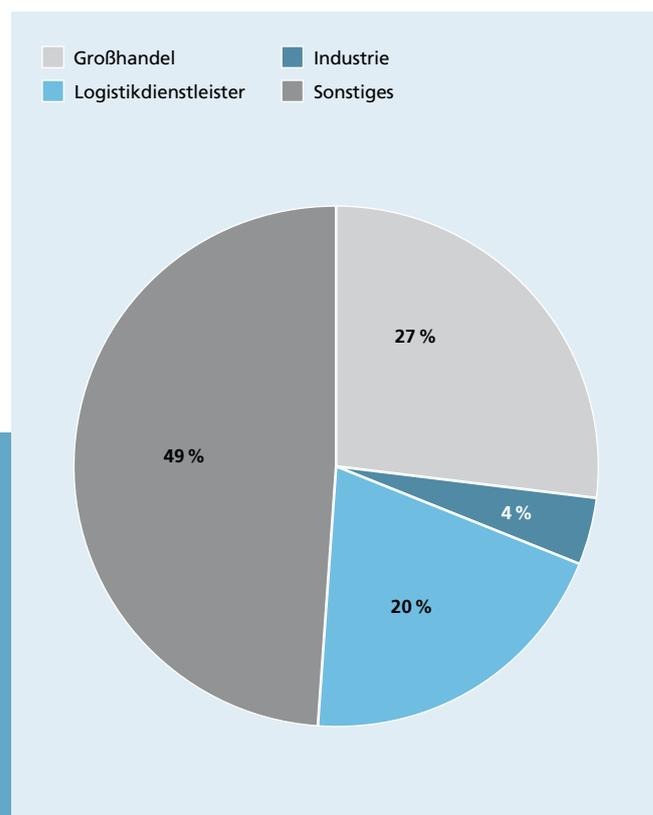
Der Großhandel steht beim Branchenvergleich anhand der absoluten Anzahl an Investitionen mit 17 % auf dem vorletzten Platz, wenngleich der Rückstand auf die Gruppe „Sonstiges“ (18 %) nur gering ist. Gründe für den Rückgang des Anteils des Großhandels sind die

erfolgten und abgeschlossenen Restrukturierungen von Logistiknetzwerken und die damit verbundene Errichtung von Distributionsstandorten in den vergangenen Jahren.

**Abb. 3:** Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung



**Abb. 4:** Verteilung des Investitionsvolumens



### Anzahl der Distributionszentren

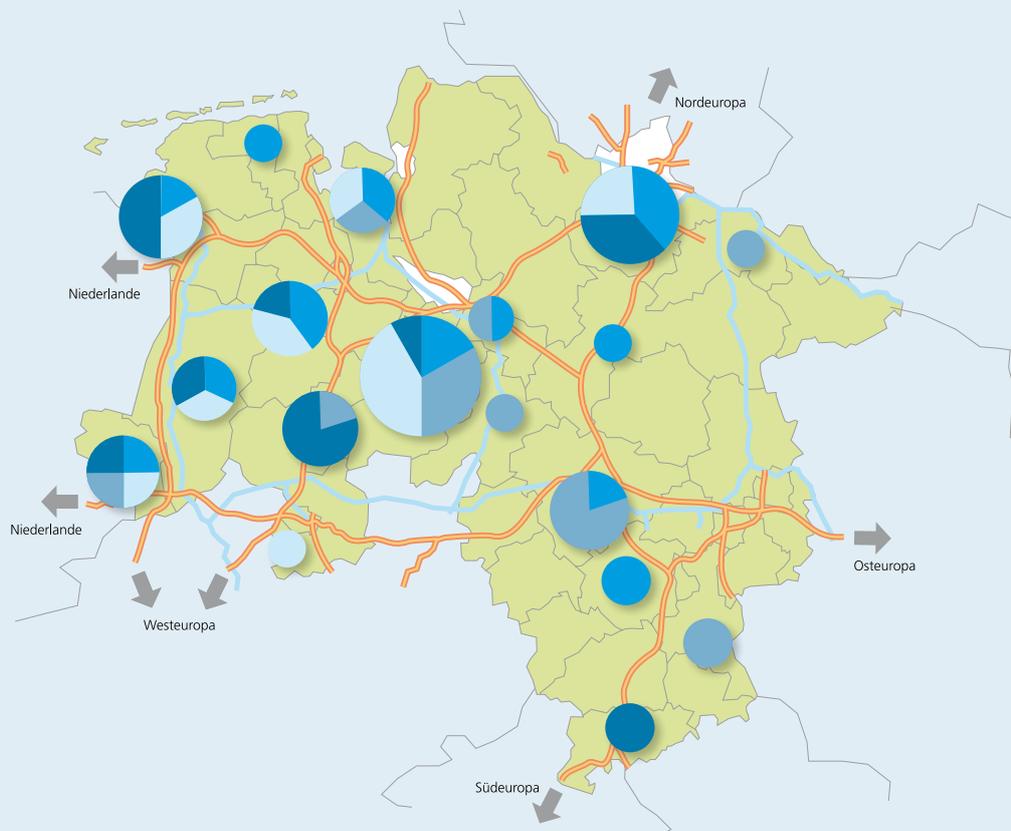
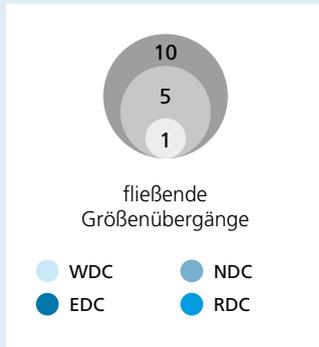


Abb. 5: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2016 (nach Erschließungsfunktion)

## Räumliche Erschließungsfunktion der Investitionen

Für die funktionale Einordnung von Logistikregionen hat sich die räumliche Erschließungsfunktion von logistikaffinen Investitionen in der Vergangenheit als geeigneter Indikator erwiesen. Dabei sind die Erreichbarkeit und die Leistungsfähigkeit von Verkehrswegen und -knoten sowie die Einbindung des Standortes in bestehende Transport- und Logistiknetzwerke wesentliche Parameter. Ziel der Klassifizierung ist es, die nationalen und internationalen Verflechtungen des Logistikstandorts Niedersachsen und seiner Regionen zu veranschaulichen und am Besatz unterschiedlich klassifizierter Distributionszentren zu unterscheiden.

Die Erschließungsfunktionen logistikaffiner Investitionen werden in die folgenden Klassen eingeteilt:

### Regionales Distributionszentrum (RDC)

Vorrangig regionale/norddeutsche Distribution

### Nationales Distributionszentrum (NDC)

Bundesweite Distribution

### Europäisches Distributionszentrum (EDC)

Belieferung in mindestens fünf weitere europäische Länder

### Weltweite Distributionszentren (WDC)

Interkontinentale oder multinationale Distribution

Im Rahmen der Erhebung des Marktspiegels Logistik werden auch diejenigen logistikaffinen Investitionen einer räumlichen Erschließungskategorie zugeordnet, deren logistische Funktion kein Distributionszentrum im klassischen Sinne darstellt, die Investition jedoch hinsichtlich ihres Einzugs- und Distributionsgebietes eine ähnliche Funktion ausübt. Ein Beispiel für eine solche Einordnung sind z.B. Ersatzteil- oder Warenlager, die auf räumlich nahe Produktionsstandorte ausgerichtet sind und entsprechend als RDC klassifiziert werden.

Abbildung 7 zeigt die Verteilung der Anteile auf die unterschiedlichen Kategorien der räumlichen Erschließungsfunktion im Vergleich zwischen den Ergebnissen des Jahres 2016 (Außenring) mit den Durchschnittswerten des Zeitraumes 2000 bis 2015 (Innenring). In Summe bezieht sich die Klassifizierung auf mehr als 1.000 logistikaffine Investitionen in Niedersachsen seit dem Jahr 2000.

Das Jahr 2016 ist durch einen gleich hohen Anteil der vorrangig regionalen und norddeutschen (RDC), bundesweiten Distribution (NDC) sowie europäischen Distributionszentren (EDC) geprägt, deren Anteil sich auf jeweils 29 % belief, während die weltweiten Distributionen 13 % betrug. Sie entsprachen damit nahezu den Werten des Vergleichszeitraum 2000 bis 2015. Gleiches gilt für die vorrangig regional/norddeutsche Distribution. Während die Belieferung in (mindestens fünf weitere) europäische Länder in ungefähr dem gleichen Maß an Bedeutung gewann, hat die bundesdeutsche Distribution entsprechend an Bedeutung verloren.



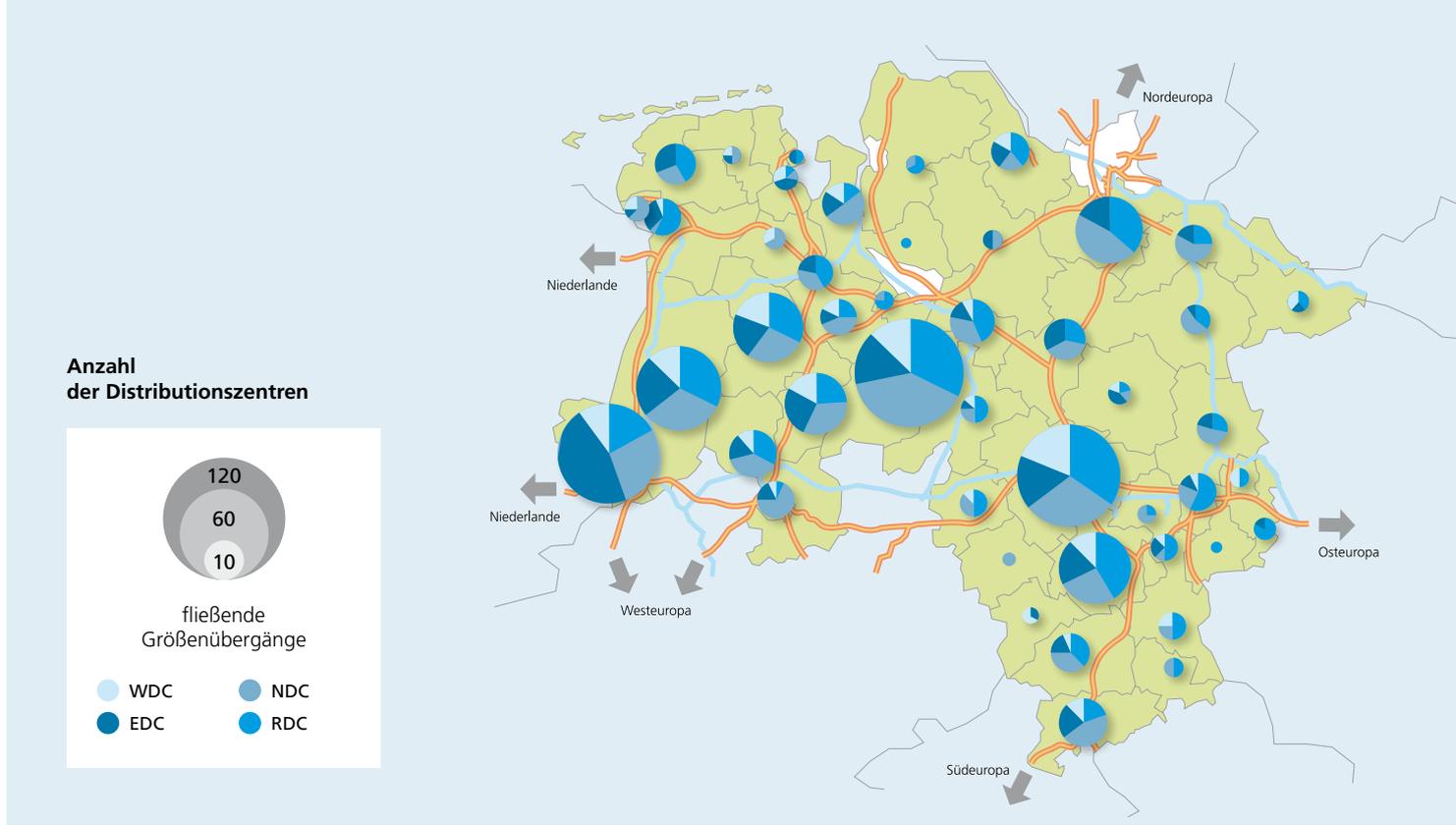


Abb. 6: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2000 – 2015 (nach Erschließungsfunktion)

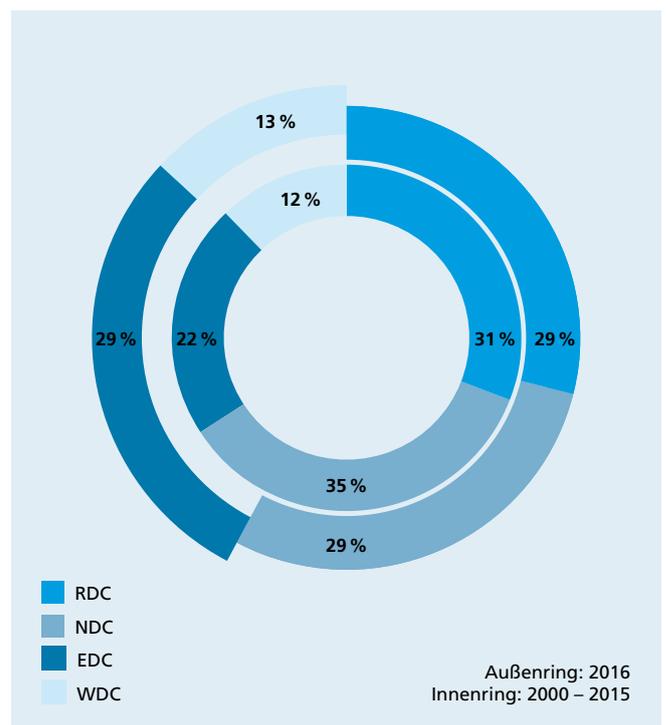
Bei der Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2016 (vgl. Abb. 6) kann folgende Kernaussagen abgeleitet werden: In der Logistikachse Ems übernimmt die weitaus größte Gruppe der Investitionen internationale Distributionsfunktionen. Die Investitionen in WDC- sowie EDC sind im Vergleich der letzten Jahre auf einem konstant hohen Niveau. Vor diesem Hintergrund ist in der Logistikachse Ems immer noch von international geprägten Investitionsaktivitäten zu sprechen. In der Hansalinie ist ebenfalls eine signifikante Zunahme von Logistikzentren zu verzeichnen, von denen aus die internationalen Märkte bedient werden. Die Investitionen in der Region Hannover weisen – im Gegensatz zu den Vorjahren – überwiegend nationale Distributionsaktivitäten auf. Der hohe Anteil an Investitionen mit regionaler und nationaler Reichweite ist ein Indiz für die zunehmende Regionalisierung von Distributionsnetzwerken der Unternehmen, getrieben durch die wachsende Bedeutung von Kundennähe (Servicequalität) und steigender Transportkosten. Bestätigt wird hierdurch die Funktion Niedersachsens für die Erschließung des norddeutschen Raumes.

Im Bereich der Investitionen mit internationaler Reichweite sind im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls Veränderungen zu verzeichnen. Insgesamt hat sich der Anteil an Investitionen mit internationaler Ausrichtung vergrößert. Hier sind die Veränderungen differenziert zu sehen: Während die Gruppe der WDC im Jahr 2016 relativ gleich bleibt, konnte die Gruppe der EDC um rund 7 % zulegen. Die Zahl der Investitionen in Distributionszentren mit europäischer Reichweite liegt im Berichtsjahr 2016 mit einem 29 %-igen Anteil knapp unter dem langjährigen Mittel und spiegelt die seit Jahren zu beobachtende Attraktivität wider, Niedersachsen als Standort für internationale Logistikaktivitäten zu nutzen.

Die räumliche Verteilung der erfassten Distributionszentren im Vergleichszeitraum 2000 bis 2015 zeigt einmal mehr die Bedeutung der transeuropäischen Achsen für Distributionsaktivitäten mit

internationaler Reichweite (vgl. Abb. 6). Die für internationale bzw. globale Warenströme ausgelegten Distributionszentren befinden sich in unmittelbarer Nähe zu den Hauptverkehrsachsen BAB 30/BAB 31, BAB 1, BAB 7 und BAB 2. Grundsätzlich gilt für den Zeitraum 2000 bis 2015, dass in den Schwerpunktregionen Niedersachsens etwa ein Drittel der Investitionen mit internationaler Reichweite und etwa zwei Drittel mit nationaler Reichweite getätigt wurden.

Abb. 7: Erschließungsfunktion 2016 und im Vergleich 2000 – 2015





## Flächenbedarf und Größenstrukturen der Investitionen

Für das Jahr 2016 liegen für drei Viertel der 66 getätigten logistikaffinen Investitionen Flächenangaben vor. Die sich daraus ergebende Flächeninanspruchnahme entspricht 93 ha. Nachdem die Flächeninanspruchnahme in den vergangenen beiden Jahren bereits jeweils im Vergleich zum Vorjahr um 10 ha abnahm, ist damit 2016 im Vergleich zu 2015 sogar eine Abnahme von rund 17 ha zu verzeichnen. Der Mittelwert des Flächenbedarfs der Investitionen im Erhebungsjahr 2016 steigt dagegen im Vergleich zum Vorjahr. Betrug er 2015 noch 1,75 ha je Investition, belief sich dieser Wert 2016 auf rund 1,9 ha.

Abbildung 8 gibt einen Überblick zu den unterschiedlichen Größenklassen wobei als Vergleich sowohl Investitionsanzahl als auch die Gesamtfläche herangezogen werden.

Wie die Jahre zuvor bildet eine hohe Anzahl von kleinen Investitionen das Fundament. Klein- und mittelständische Unternehmen investieren in großer Zahl in Flächen unter einem Hektar und bilden die Basis für ein kontinuierliches Wachstum des Wirtschafts- und Logistikstandortes Niedersachsens. Jedoch beläuft sich der Anteil der Investitionen unter einem Hektar nur noch auf knapp 47 %, ein Rückgang um 13 Prozentpunkte. Somit beträgt ihr Anteil an der Gesamtfläche nur noch knapp über 11 % (2015 rund 15 %).

Der Anteil der Größenklasse von 1 ha bis 5 ha steigt auf 40 %. Diese Investitionen stellen mit einem Anteil von 41 % der Gesamtfläche eine entscheidende Klassengröße dar.

Der Anteil der Investitionen über 5 ha an der Gesamtzahl aller erfassten Investitionen ist gestiegen. Ihr Gesamtanteil an der Fläche beträgt knapp 47 %, was einem Zuwachs von 2 Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Diese Zahlen machen deutlich, dass

die einzelnen Investitionen im Berichtsjahr 2016 stärker als 2015 von mittlerer Flächenintensität geprägt waren.

Eine Herausforderung für die weitere erfolgreiche Entwicklung des Logistiklandes Niedersachsen als Investitionsstandort ist es, markt- und nutzergerechte Flächen für den Kunden zu entwickeln und diese zeitnah anzubieten. Dieser Trend lässt sich seit einigen Jahren beobachten. In der Erhebung konnte zum wiederholten Male ermittelt werden, dass das verfügbare Flächenangebot am Standort als „zu gering“ eingeschätzt wird. Dieser Anteil liegt im Jahr 2016 bei rund 31 %. Die Ursachen hierfür liegen laut den Angaben der Befragten, wie auch in den vergangenen Jahren an einem fehlendem Flächenangebot, fehlender Flächenverfügbarkeit und der Schwierigkeit bei der Neuausweisung von Flächen. Kernproblem bleibt, „dass die Nachfrage das Angebot übertrifft“. Immerhin bewerten 58 % der Befragten das Flächenangebot als „ausreichend“, was einem Zuwachs von starken 8 % entspricht. Im Jahr 2016 wies jedoch kein Landkreis einen Flächenüberhang aus. Dies unterstreicht die Flächenknappheit in großen Teilen Niedersachsens.

In Bezug auf die Entwicklung logistikbezogener Flächennachfrage herrscht in der Logistikbranche aufkommender Optimismus. Demnach bewerten über 51 % der Befragten die Nachfrage nach Neuf Flächen als „leicht steigend“, ein Zuwachs von starken 13 Prozentpunkten. Begründet wird diese erkennbare optimistische Erwartungshaltung – wie auch im letzten Jahr – durch eine positive Entwicklung der Logistikbranche, insbesondere im E-Commerce, mit dem Anschluss und Ausbau von Infrastruktur und mit den Neuausweisungen geeigneter Flächen. Von einer gleichbleibenden Entwicklung der Nachfrage für Neuf Flächen gehen nur noch knapp über 27 % der Befragten aus. An dieser Stelle sticht die Erwartungshaltung bei Bestandsimmobilien heraus. Rund 35% der Befragten gehen in diesem Jahr von einer

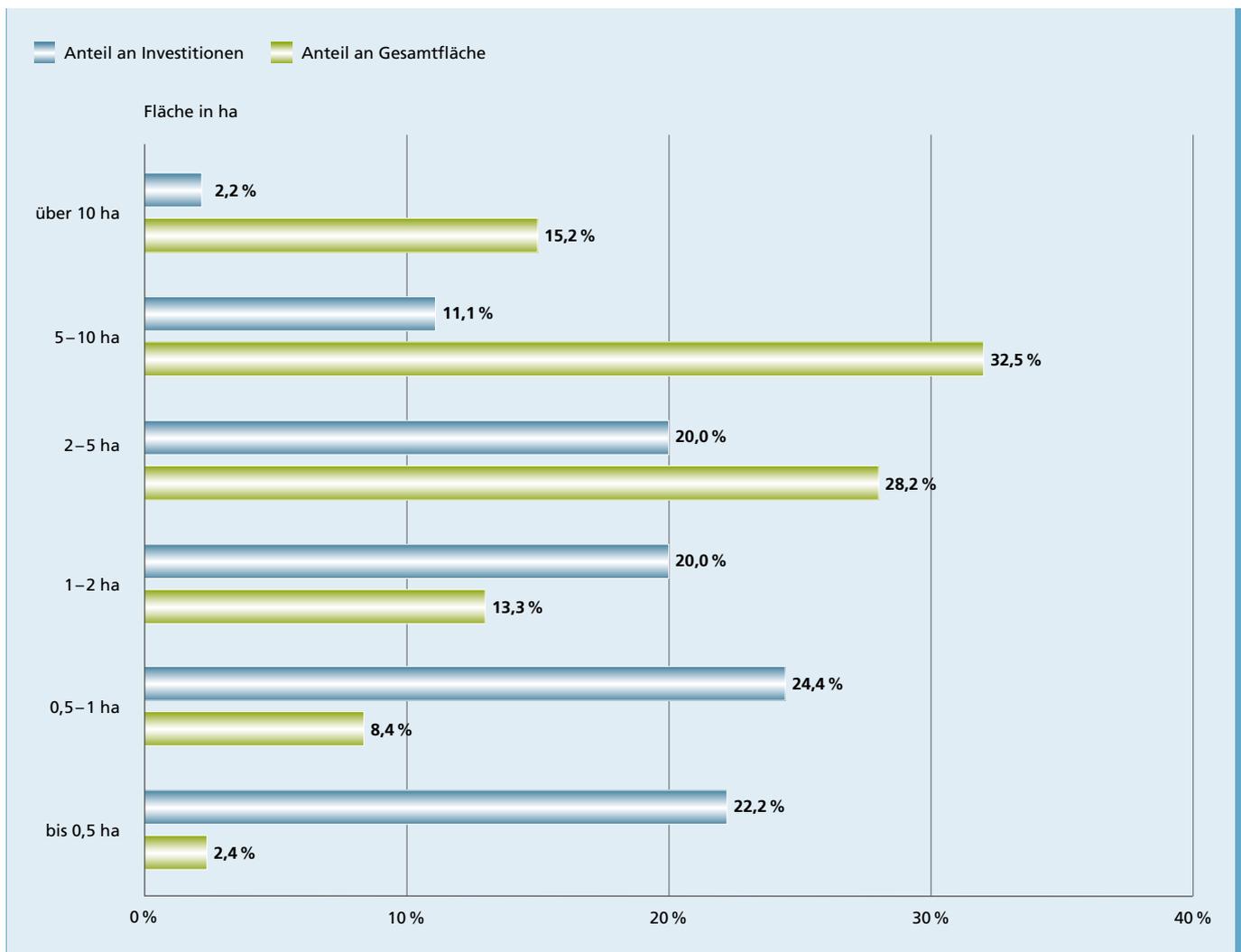
gleichbleibenden Entwicklung aus, dies entspricht einem Rückgang von 10 Prozentpunkten im Vergleich zum letztjährigen Marktspiegel. Mit einer sinkenden Nachfrage wird indes nicht gerechnet. Ebenso ist zu beachten, dass in diesem Jahr deutlich weniger als ein Fünftel der Befragten die Flächennachfrage nicht abschätzen konnten.

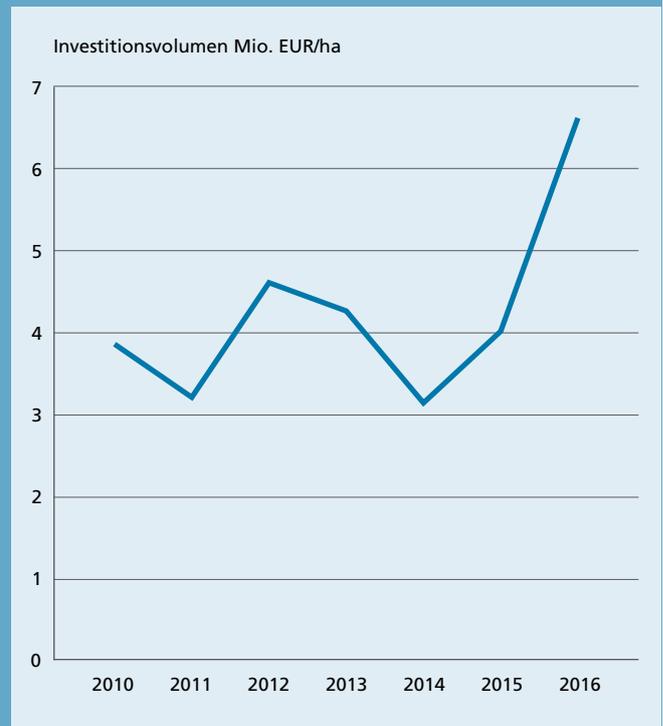
In Deutschland wurden im Jahr 2016 rund 66 ha pro Tag als Siedlungs- und Verkehrsflächen neu ausgewiesen. Dies entspricht einer Flächenneuanspruchnahme – kurz Flächenverbrauch – von ca. 94 Fußballfeldern pro Tag. In Niedersachsen lag der Wert im Jahr 2015 bei ca. 9 ha pro Tag. Mit der Nutzung und Erschließung von immer neuen Flächen für Wirtschaft, Verkehr und Wohnen muss effizient und nachhaltig umgegangen werden, da die Ressource Boden nicht unendlich zur Verfügung steht. Eine zunehmende Flächenanspruchnahme muss sich an den Richtlinien einer nachhaltigen Raumordnungs- und Bodenschutzplanung orientieren. Seitens der Bundesregierung wurde im Rahmen der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie das Ziel ausgegeben, bis zum Jahr 2020 die tägliche Inanspruchnahme für den Bau neuer Siedlungs- und Verkehrsflächen auf 30 ha pro Tag zu reduzieren (<http://www.bmub.bund.de>).

Auch die Niedersächsische Landesregierung unterstützt das Ziel, den Flächenverbrauch bis 2020 zu senken und strebt eine maximale Zunahme von 3 ha pro Tag an. Dazu wird sie Brachflächennutzung und Revitalisierung sowie der Innenentwicklung Vorrang vor der Außenentwicklung geben. Darüber hinaus schafft sie Anreize im sparsamen Umgang mit Fläche und fördert bzw. belohnt Kommunen für Leistungen zum Naturschutz und zur Flächenschonung.

Zentraler Bestandteil von nachhaltigen Nutzungskonzepten sollte ein Anforderungskatalog mit Kriterien sein, der es ermöglicht, Flächen in Abhängigkeit von den speziellen Funktionen (z.B. bei Gewerbeflächen) zu bewerten. Für einen zukunftsorientierten Umgang mit der Ressource Boden ist die intelligente und nachhaltige Nutzung der Flächen erforderlich. Kriterien für Flächeneffizienz könnten neben einem kompakten Immobilienlayout auch die Ausnutzung der Höhe sowie die Anbindung an den ÖPNV oder bei Logistikagglomerationen die Ausnutzung von gemeinsam genutzten Verkehrsflächen oder Entwässerungssystemen sein.

Abb. 8: Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2016





**Abb. 9:** Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EUR pro ha und Jahr

Aussagen zur Flächeneffizienz bei Immobilien lassen sich unter anderem aus dem Verhältnis von der Nutzfläche zu Grundfläche (Gesamtfläche der Immobilie) ableiten. Im Rahmen des Marktspiegel Logistik und der damit erhobenen Daten vergangener Jahre ergibt sich für das Land Niedersachsen im langjährigen Mittel ein Verhältnis von Nutzfläche zu Grundfläche von 0,4.

Im Erhebungsjahr 2016 ergibt sich ein Verhältnis von 0,3 und weicht damit vom Jahresmittelwert der vergangenen Jahre ab. Daraus lässt sich für das Jahr 2016 eine geringere Nutzungsintensität der Gesamtflächen ableiten. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass in den vergangenen Jahren das Verhältnis zwischen Grund- und Nutzfläche stark variierte, so dass keine eindeutigen Aussagen über künftige Entwicklungen möglich sind. Hinzu kommt, dass die Bandbreite und Qualität der erhobenen Daten stark unterschiedlich sind, sodass in Einzelfällen erhebliche Abweichungen verzeichnet werden müssen.

Abbildung 9 gibt einen Überblick zur Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. Euro pro ha im Erhebungszeitraum 2010 bis 2016. Deutlich zu erkennen ist die im Jahr 2014 einsetzende Zunahme der durchschnittlichen Investitionssumme je ha von gut 3 Mio. Euro im Jahr 2014 auf mehr als das Doppelte (6 Mio. Euro) im Jahr 2016. Damit liegt der Wert für 2016 deutlich über dem Mittelwert der letzten Jahre. Dies kann ein Indikator für steigende Baukosten und hohe Investitionsvolumina einzelner Bauvorhaben sein, als auch ein Indiz dafür, dass zunehmend die Flächen mit kostenintensiven Gebäuden, resultierend aus modernerer und intensiverer Nutzung, bebaut werden. Zu beobachten ist in den letzten Jahren, vor allem bei den umgesetzten Großprojekten der vergangenen drei Jahre, die Entwicklung zu umwelt- und ressourcenschonendem Bauen und Betreiben von Logistikimmobilien.





## Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik

Der Logistik kommt in Deutschland eine hohe Bedeutung zu. Mit einem Umsatz von zuletzt 258 Mrd. Euro rangiert sie nach der Automobilwirtschaft und dem Maschinenbau an dritter Stelle. Die Bundesvereinigung Logistik kommt laut Schätzungen auf aktuell 2,85 Mio. Arbeitnehmer inklusive indirekter Aktivitäten. In Europa rangiert die deutsche Logistikbranche nach dem Umsatz an erster Stelle und weltweit ist Deutschland nach den USA, China und Japan der viertgrößte Anbieter für logistische Leistungen.

Die Logistikbranche hat insbesondere für das Mobilitätsland Niedersachsen einen hohen Stellenwert. Dies zeigt sich zum einen an der Anzahl der in der Logistik Beschäftigten in Niedersachsen zum anderen an dem Volumen der logistikaffinen Investitionen. Beide tragen maßgeblich zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Niedersachsen bei.

Mit mehr als 260.000 Beschäftigten im Kernsektor gehört die Logistikbranche mittlerweile zu den größten Arbeitgebern im Land

Niedersachsen. Die Beschäftigten im Kernsektor setzen sich zum einen aus den direkten Logistikbeschäftigten und zum anderen aus den Beschäftigten im Bereich Logistik-Services zusammen. Darüber hinaus gehen von der Logistik noch indirekte Beschäftigungseffekte in weitere Wirtschaftsbereichen aus, die hier aber nicht berücksichtigt sind. Es muss also davon ausgegangen werden, dass die Bedeutung der Logistik als Wirtschafts- und Arbeitsplatzmotor noch stärker als angenommen ist.

Im Zuge der 66 Einzelinvestitionen wurden in Niedersachsen im Jahr 2016 knapp über 600 Mio. Euro investiert. Hervorzuheben ist die größte Einzelinvestition des Jahres 2016, die der E-Commerce-Konzern Amazon mit ca. 200 Mio. Euro (zusammen mit Partnern) am Standort Winsen (Luhe) tätigte.“ Das Investitionsspektrum umfasst dabei sowohl „Kleininvestitionen“ (unter 100.000 Euro) als auch großflächige logistische Investitionen mit Volumen von bis zu 200 Mio. Euro. Kennzeichnend für die Kleininvestitionen ist, dass der überwiegende Teil in technische Komponenten sowie Ausbaumaßnahmen



getätigt wird, um die Logistikprozesse zu optimieren und effizienter zu gestalten.

Durch die logistikaffinen Investitionen im Jahr 2016 wurden in Niedersachsen knapp 2.500 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Dies bedeutet zwar nur ein 4 %-iges Wachstum im Vergleich zum Vorjahr, ist aber ein gutes Ergebnis, da die Anzahl der Investitionen um 25% zurückgegangen sind. Damit wird deutlich, dass das Jahr 2016 als erfolgreiches Jahr gewertet werden kann.

Den Löwenanteil machen kleine Investitionen im Bereich bis 5 Mio. Euro aus (70 %). Umso erstaunlicher ist, dass diese 70 % der Investitionen gerade einmal 10 % des Gesamtinvestitionsvolumens ausmachen. Einen wesentlich größeren Anteil nehmen die Investitionen mit einem Einzelvolumen von 5 bis 20 Mio. Euro ein, welche mit 20 % aller getätigten Investitionen ebenfalls ca. 20 % der Gesamtsumme abdecken. Die größten logistikaffinen Investitionen im Jahr 2016 machen – bezogen auf das Investitionsvolumen – einen Anteil von 70 % aus, bezogen auf die Gesamtanzahl aller in Niedersachsen getätigten Investitionen jedoch weniger als 10 %.

Vergleicht man die Branchen, in denen die meisten Arbeitsplätze geschaffen wurden, lässt sich feststellen, dass der weitaus größte Teil der logistikaffinen neuen Arbeitsplätze durch großhandelsinduzierte Investitionen geschaffen wurden. Über 50 % der neuen Arbeitsplätze wurden in dieser Gruppe geschaffen. Die Zunahme der neu geschaffenen Arbeitsplätze im Bereich des Handels ist ein Zeichen für die in den vergangenen Jahren veränderten Bestellgewohnheiten des E-Commerce. Die Kunden stellen aufgrund der omnipräsenten Möglichkeit der Bestellung, der stark zugenommenen Bestellhäufigkeit via Tablet und mobiler Endgeräte an die Logistikprozesse im Handel wesentlich komplexere Anforderungen als früher. Mit weitem Abstand folgt die Gruppe der Logistikdienstleister, in der rund ein Drittel der zusätzlichen Arbeitsplätze geschaffen wurden. Der Anteil der durch

die Industrie logistikinduzierten geschaffenen Arbeitsplätze ist deutlich zurückgegangen und trägt lediglich mit 10 % zum Ergebnis bei.

Die Logistik weist – bezogen auf die Arbeitsplatzeffekte – in Relation zum Flächenverbrauch je nach logistischer Funktion und Nutzung eine breite Streuung auf. Um die Arbeitsplatzwirkungen von logistikaffinen Investitionen bewerten zu können, ist die Bildung von verschiedenen Ansiedlungstypen notwendig, da die Effekte der Logistikzentren je nach ihrer spezifischen Funktion stark voneinander abweichen können.

Im Gegensatz zum Flächenverbrauch und den durch die Investitionen induzierten Verkehrseffekten wird die Beschäftigungswirkung durch Unternehmensansiedlungen als Vorteil für den jeweiligen Standort gewertet. Logistikansiedlungen sehen sich jedoch oftmals mit dem Vorwurf konfrontiert, eine geringere Arbeitsplatzwirkung als andere Wirtschaftszweige im Vergleich zum Flächenbedarf aufzuweisen. Aber auch hier muss differenziert werden bzw. zeigen sich deutliche Unterschiede nach der Funktion der Logistikimmobilie im jeweiligen Beschäftigungsbesatz. Ansiedlungen von Netzwerklogistikern bringen mit durchschnittlich 53 Beschäftigten pro ha Grundstücksfläche die größten Beschäftigungseffekte mit sich. Grund für die außerordentlich hohe Gesamtzahl an neuen Arbeitsplätzen ist, dass ein vergleichsweise hoher Handlingsaufwand betrieben und oftmals im Mehrschichtbetrieb gearbeitet wird.

Im Gegensatz dazu weisen die anderen Ansiedlungstypen (Produktions-, Ballungsraumversorgung) mit Werten zwischen 37 und 43 Beschäftigten pro ha einen geringeren Arbeitskräftebesatz auf. Als besonders beschäftigungsintensiv erweisen sich die Logistikzentren von Online- und Lebensmittelhändlern. Aufgrund ihres zumeist geringen Automatisierungsgrads sowie des stark von saisonalen Schwankungen betroffenen Betriebsablaufs wird eine Vielzahl von Arbeitsplätzen geschaffen. Im industriellen Bereich sorgen eine große



Teilepalette sowie eng getaktete Lieferkonzepte für einen erhöhten Bedarf an Lagerarbeitern. Logistikdienstleister arbeiten aufgrund des branchenspezifisch hohen Kostendrucks grundsätzlich sehr personaleffizient. Dabei generieren insbesondere Mehrwertdienstleistungen (Konfektionierung, Vormontage Qualitätsprüfung) einen überdurchschnittlichen Einsatz von Arbeitskräften (Logistix Studie 2017).

Insgesamt wurden seit dem Jahr 2000 im Logistikland Niedersachsen mehr als 50.000 neue Arbeitsplätze geschaffen. Mit mehr als 260.000 Beschäftigten ist die Logistik eine der tragenden Säulen des Wirtschaftsstandortes Niedersachsen. Vor diesem Hintergrund bleibt die Nachwuchsausbildung und Förderung in Niedersachsen ein wichtiges Thema. Auf die Frage, wie sich der Bedarf an Arbeitskräften in der Logistik künftig entwickeln wird, gab der überwiegende Teil der Befragten „zunehmend“ an. Interessant ist, dass keiner der Befragten angab, dass der Bedarf abnehmen wird. Zurückzuführen ist dies auf die Einschätzung, dass der Stellenwert der Logistik zunehmend (auch branchenübergreifend) bedeutender wird und auch (auf Basis der Anfragen) auf die Realisierung von weiteren logistikaffinen Investitionen gesetzt wird.

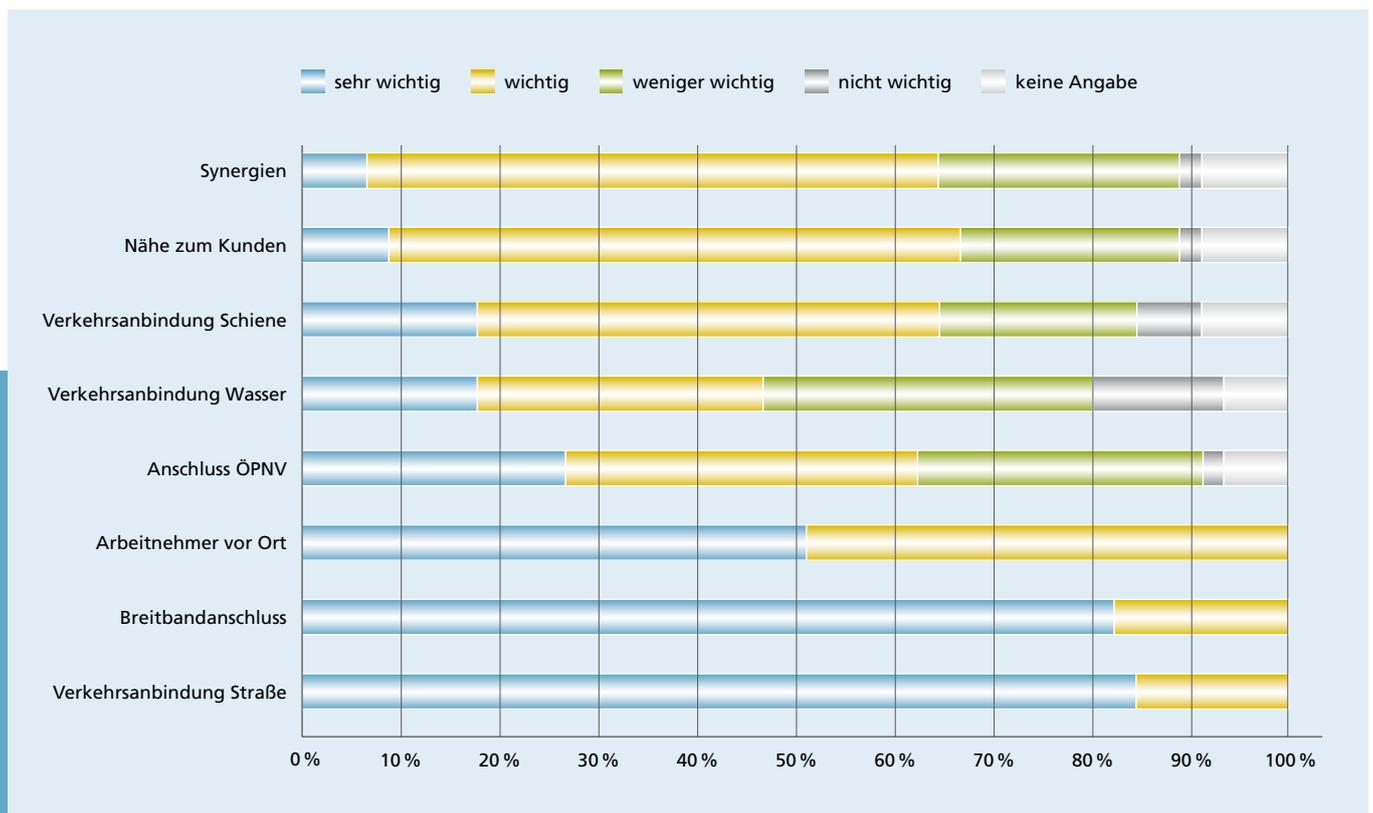
Besonders nachgefragt sind Arbeitskräfte im gewerblichen Bereich. Fast 70 % der Befragten erwarten in diesem Bereich einen steigenden Bedarf. Wie auch im letzten Jahr wird bei gering qualifizierten Arbeitskräften (51 %) und im kaufmännischen Bereich (56 %) ebenfalls mit einem steigenden Bedarf für die Logistik gerechnet. Für Arbeitskräfte mit akademischem Schwerpunkt wird ein gleichbleibendes Niveau bei der Nachfrage angegeben.

Eine grobe Einschätzung von Wirtschaftsförderern und Multiplikatoren über die Voraussetzungen für die Ansiedlung von logistikaffinen Investitionen an ihrem Standort/in ihrer Region zeigt Abbildung 10. Die wichtigsten Voraussetzungen sind nach wie vor eine leistungsfähige Straßenverkehrsanbindung und ein Breitbandanschluss und

unterstreichen die Notwendigkeit eines Breitbandanschlusses. Leistungsfähige digitale Anbindungen werden aus Sicht der Befragten für die Ansiedlung von Unternehmen zunehmend wichtiger. Der dritt wichtigste Aspekt ist die Verfügbarkeit und die Nähe von ausgebildeten Arbeitskräften vor Ort. Dies zeigt, dass der Bedarf an Fachkräften und die Ausbildung von Arbeitskräften einen bedeutenden Standortfaktor für Unternehmen darstellt und Treiber für eine erfolgreiche Entwicklung einer Region sind. In diesem Jahr wurde eine verfügbare ÖPNV-Anbindung von mehr als 20 % der Befragten als sehr wichtig erachtet. Verkehrsanbindungen wie Schiene und Wasser erzielten bei der Befragung ein herausragendes Ergebnis mit einer positiven Bewertung von fast 65 % bzw. 46 %. Wie auch im Vorjahr bewerten mehr als 60 % der Befragten Synergien als wichtige bzw. sehr wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Realisierung von logistikaffinen Investitionen.

Die Akzeptanz bei der niedersächsischen Bevölkerung für logistikaffine Investitionen ist nach Einschätzung der Wirtschaftsförderer durchaus vorhanden und übertrifft die Ergebnisse des Vorjahres. Demnach bewerten knapp über 70 % der Befragten die Akzeptanz bezüglich Logistikansiedlungen als „gut“ bzw. „sehr gut“ (ein Zuwachs von 10 Prozentpunkte). Ca. 27 % stehen Logistikansiedlungen neutral gegenüber und gerade einmal 2 % bewerten die Akzeptanz für Logistikansiedlungen als „schlecht“ bis „sehr schlecht“.

**Abb. 10:** Beurteilung der zukünftigen Voraussetzungen für logistikaffine Investitionen





## Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen in Niedersachsen

Die Akzeptanz der niedersächsischen Landkreise für Logistikinvestitionen stellt ein bedeutsames Kriterium für die Zukunftsfähigkeit des Logistikstandortes dar. Daneben kann sie für investitionswillige Unternehmen bei der Standortwahl das ausschlaggebende Kriterium sein und damit eine wichtige Entscheidungshilfe für ebendiese darstellen.

Abbildung 11 verdeutlicht die Akzeptanz der Landkreise für logistikaffine Investitionen, wobei zwischen einer hohen, mittleren und geringen Akzeptanz differenziert wird. Zusammen mit den Bauanfragen für das Jahr 2018 ergibt sich ein detailliertes Bild der logistikaffinen Regionen Niedersachsens.

Es wird deutlich, dass die Akzeptanz in vielen Landkreisen als hoch und ansonsten in den übrigen Landkreisen und kreisfreien Städten als mittel angegeben wurde. Einzige Ausnahme bildet die kreisfreie Stadt Wolfsburg, wo eine niedrige Akzeptanz zu verzeichnen ist. In diesem Kontext muss darauf hingewiesen werden, dass damit die Angaben des Vorjahres bestätigt wurden, während aus zwei der vier Landkreise/kreisfreien Städte mit niedriger Akzeptanz 2015 keine Angaben für 2016 vorliegen. Die kartographische Darstellung verdeutlicht darüber hinaus, dass vor allem im westlichen Teil Niedersachsens eine durchweg hohe Akzeptanz von Logistikinvestitionen vorhanden ist. Lediglich der Landkreis Wittmund gab eine mittlere Akzeptanz an. Die im Nordosten 2015 flächendeckend gemeldete mittlere Akzeptanz für logistikaffine Investitionen wurde mit Ausnahme des Landkreises Stade auch 2016 bestätigt. Hier konnte 2016 eine hohe Akzeptanz verzeichnet werden.

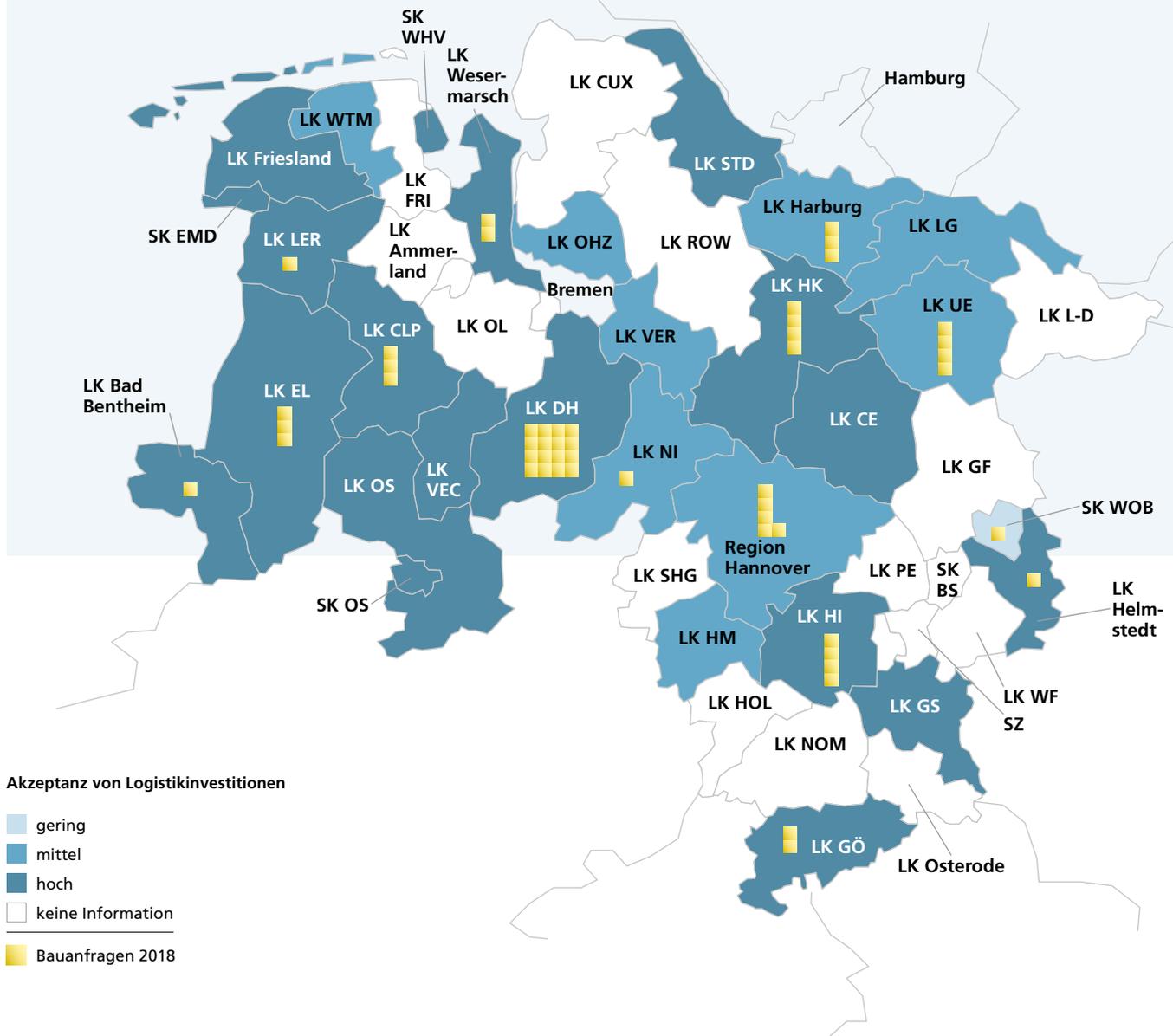
Betrachtet man die Gründe, die für eine geringe Akzeptanz angeführt werden, so kann festgestellt werden, dass neben standort- und regionalspezifischen Faktoren auch übergeordnete Gründe genannt werden. Zu den regionalspezifischen Gründen zählen bspw.

fehlende leistungsfähige Anbindungen und Ortsumgehungen sowie die notwendige Querung von Wohnquartieren stattdessen die damit verbundene Lärmbelastung der Anwohner und die immer noch vorherrschende Meinung des hohen Flächenverbrauchs von Logistikinvestitionen. Weiterhin ist die Akzeptanz bei den Gemeinden in Bezug auf die Schaffung von Arbeitsplätzen im Vergleich zur Produktion eher gering ausgeprägt. Auch die zunehmende Belastung durch erhöhten LKW-Verkehr und die damit verbundenen Ausweichverkehre werden kritisch gesehen.

Positiv hingegen wird von vielen der Befragten mittlerweile die Schaffung neuer Arbeitsplätze und zusätzlicher Wirtschaftskraft durch die Logistikbranche gesehen. Weitere Gründe sind ein vorausschauendes Flächenmanagement, da bereits bei der Planung von Gewerbearealen die Bedarfe der Logistikbranche integriert werden. Insbesondere im westlichen Niedersachsen (Hansalinie, Logistikachse Ems) rührt die hohe Akzeptanz daher, dass die Logistik auch zukünftig als bedeutsame Wachstumsbranche für die Region angesehen wird.



Abb. 11: Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen 2018



Bezieht man die Bauanfragen für das Jahr 2018 in die Betrachtung mit ein, wird der zu erwartende Zusammenhang mit der Akzeptanz für logistikaffine Investitionen deutlich. Abbildung 11 veranschaulicht, dass in einigen Landkreisen mit einer hohen Akzeptanz gleichzeitig viele Anfragen vorliegen. In diesem Zusammenhang sind Diepholz,

der Heidekreis, Hildesheim, Cloppenburg und das Emsland zu nennen. Einen ebenfalls hohen Umfang von Bauanfragen weisen die Region Hannover und der Landkreis Uelzen auf, bei denen die allgemeine Akzeptanz allerdings jeweils nur im mittleren Bereich liegt.





## Zusammenfassung und Ausblick

Für das Jahr 2016 konnten insgesamt 66 logistikaffine Investitionen verzeichnet werden. Dies sind zwar weniger Investitionen als im Jahr 2015, erfreulich ist aber, dass das dabei getätigte Investitionsvolumen (knapp über 600 Mio. Euro) im Vergleich zum Jahr 2015 (447 Mio. Euro) um 35 % anstieg und damit eine starke Zunahme verzeichnet werden konnte.

Auch die Zahl der neu geschaffenen Arbeitsplätze durch die logistikaffinen Investitionen stieg im Vergleich zum Vorjahr, wenngleich nur leicht, an. Die Logistikbranche wird auch weiterhin einer der bedeutendsten Jobmotoren für Niedersachsen sein, der auch in benachbarte Branchen ausstrahlt. Dies wird unterstrichen durch die Zahl der neu geschaffenen Arbeitsplätze. Im Jahr 2016 wurden ca. 2.500 neue Arbeitsplätze durch neue Investitionen geschaffen, welche somit erneut zum Wachstum der Logistikbranche beigetragen haben. Bemerkenswert ist weiterhin die große Standortverbundenheit der ansässigen Unternehmen in Niedersachsen. Fortgeschrieben wird der langjährige Trend, wonach der Hauptteil der Investitionen von Unternehmen mit Sitz in Niedersachsen getätigt wurde. 2016 betrug ebendieser fast zwei Drittel.

Die räumliche Verteilung der Investitionen kann als recht klar strukturiert beschrieben werden. Gewinner des Jahres 2016 sind die Logistikregionen im westlichen Niedersachsen wie die Hansalinie sowie die Logistikachse Ems, wenngleich im Jahr 2016 eindeutig die Hansalinie die weitaus größte Anzahl an logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen verzeichnen konnte. Hier war es wie in den vergangenen Jahren der Landkreis Diepholz, in dem die meisten Investitionen verzeichnet werden konnten.

Die in den letzten Jahren äußerst positive Entwicklung der Logistikregion Hannover/Hildesheim/Peine setzte sich im Jahre 2016 nicht fort. Dies stellt jedoch voraussichtlich nur eine Momentaufnahme

dar, da die Region Hannover aufgrund steigender Nachfrage der Logistikwirtschaft mit einem nachhaltig angelegten Logistikflächenkonzept reagiert hat und kurz bis mittelfristig mehr als 250 ha Logistikflächen zur Verfügung stehen werden. Der Standort Hildesheim verfügt mit dem Gewerbepark Nord über ein multimodal angebundenes zukunftsweisendes Gewerbeareal, das für alle logistischen Aktivitäten ausreichend Flächen bereitstellt. Die in den letzten Jahren begonnene erfolgreiche Entwicklung (Ansiedlung von Reifen.com und des Logistikzentrums von LIDL), verbunden mit der direkten Anbindung an die Nord-Süd Magistrale (BAB 7) wird sich auch künftig fortsetzen.

Die östlichen Regionen in Niedersachsen haben auch im Jahr 2016 nur geringe Investitionszahlen und Bauanfragen aufweisen können. Erfreulich ist die Entwicklung im südlichen Niedersachsen, insbesondere am Standort Göttingen. Hier konnte im Jahr 2016 eine hohe Investitionsdynamik verzeichnet werden. Mit dem Logistikpark Siekanger, der über eine Größe von mehr als 34 ha vollerschlossener Fläche verfügt, ist die Region auch für künftige logistische Aktivitäten prädestiniert. Die Attraktivität wird aktuell durch die Aktivität eines führenden Logistik- und Produktionsimmobilienentwicklers unterstrichen, der auf einer Fläche von 14 ha einen modernen Logistikpark errichten wird.





Die Betrachtung in Bezug auf die räumliche Erschließungsfunktion zeigt ein anderes Bild als in den Vorjahren. Waren die letzten Jahre dadurch gekennzeichnet, dass der Fokus auf nationaler (NDC) und regionaler (RDC) Distribution lag, ist für das Berichtsjahr 2016 festzustellen, dass sich Investitionen mit internationaler Ausrichtung (EDC und WDC) um rund 10 Prozentpunkte erhöht haben und auch im Vergleich zum langjährigen Mittel deutlich über dem Durchschnittswert liegen. Gleichzeitig ist zu erkennen, dass der Anteil der regionalen/nationalen (RDC/NDC) Vernetzungen im Vergleich zum Vorjahr stark abgenommen hat.

Unternehmen internationalen Ursprungs tätigten logistikaffine Investitionen auffallend häufig an Landesgrenzen und überregionalen Verkehrsknotenpunkten. Der Auf- und Ausbau leistungsfähiger Hinterlandbindungen und -vernetzungen auf Schiene und Wasserstraße, auch in Kooperation mit Hamburg und Bremen und den weiteren Küstenländern, sichert zusätzliche Potenziale für die Logistikstandorte im Binnenland. Kapazitäten und Infrastrukturen marktnah zu planen und zu entwickeln ist ein Erfolgsrezept, das auch den Blick über die Landes- und Ländergrenzen hinaus erfordert. Länderübergreifende Kooperationen erleichtern die koordinierte Ansiedlung von Unternehmen.

Ein wichtiges logistisches Marktsegment wird künftig die Lebensmittellogistik – insbesondere auch im E-Commerce Bereich darstellen. Durch Trends im Bereich des Convenience-Foods wird der Bedarf an entsprechenden Hallenflächen mit moderner, energetischer Technik zunehmen. Ein zusätzlicher Flächenbedarf wird durch den zunehmenden Handel mit Lebensmitteln über das Internet zu erwarten sein, auch wenn der deutsche Konsument – im Vergleich zu anderen europäischen Konsumenten (bspw. Großbritannien) – in diesem Bereich neuen Dienstleistungen gegenüber noch nicht so aufgeschlossen ist. Klar ist aber: Dieser Trend wird sich zunehmend durchsetzen und für niedersächsische Standorte neue Möglichkeiten und Marktpotenziale bieten.

Eine Herausforderung für die weitere erfolgreiche Entwicklung des Logistiklandes Niedersachsen als Investitionsstandort ist es, markt- und nutzergerechte Flächen für den Kunden zu entwickeln und diese zeitnah anzubieten. Problematisch ist hierbei, dass die Flächeninanspruchnahme kontinuierlich sinkt. Zurückzuführen ist dies vor allem auf die fehlende Flächenverfügbarkeit in vielen Logistikregionen. Demnach schätzen 32 % der Befragten ihr eigenes Flächenangebot als „zu gering“ ein. Die Nachfrage übersteigt schlicht das Angebot, so der Tenor vieler Wirtschaftsförderer.





In Bezug auf die Nachfrage an Arbeitskräften gibt es aus Sicht des Arbeitsmarktes gute Nachrichten. Demnach geht der weitaus größte Teil der Befragten von einem zunehmenden Bedarf an Arbeitskräften in den nächsten Jahren aus. Zurückzuführen ist dies auf die hohe Anzahl von Neuansiedlungen von Logistikunternehmen, der zunehmenden Bedeutung von smarter CityLogistik, aber auch auf die Aussicht auf weitere Projekte am Logistikstandort Niedersachsen. Hierbei scheint vor allem der Bedarf nach Arbeitskräften im gewerblichen Bereich besonders vielversprechend. Qualifizierte Arbeitskräfte sind ein zunehmend wichtiges Thema in der Logistik. Hier engagiert sich Niedersachsen im Rahmen zukunftsorientierter Qualifizierungsprojekte.

Die bisher zu verzeichnenden Projektierungen für das Jahr 2017 zeichnen ein positives Bild und werden voraussichtlich dazu führen, dass die Investitionstätigkeit, bezogen auf die Anzahl der Investitionen, gesteigert werden kann.

Der diesjährige Marktspiegel hat gezeigt, dass die Zahl der Investitionen im Jahr 2016 zwar deutlich zurückgegangen ist, das Berichtsjahr dennoch als positiv bewertet werden kann. Die mit den (geringeren) Investitionen verbundenen Effekte konnten deutlich zur Stärkung des Wirtschafts- und Logistikstandortes Niedersachsen beitragen. Die Zunahme der geschaffenen Arbeitsplätze sowie das noch mal gestiegene Investitionsvolumen lassen optimistisch in die Zukunft blicken. Es hat sich gezeigt, dass logistikaffine Investitionen eine sehr hohe

Bandbreite bezüglich Flächen-, Arbeitsplatz- und Investitionsintensität aufweisen, auch resultierend aus den unterschiedlichen Anforderungen, die an die moderne Logistik gestellt werden. Niedersachsen hat hier den Vorteil, dass es eines der wenigen Bundesländer ist, das schon heute für jegliche logistische Nutzung aus Industrie, Handel und Dienstleistung geeignete Standorte und Logistikkompetenzen bieten kann.

Die Logistik wird auch weiterhin einer der zentralen Wachstums- und Beschäftigungsmotoren in Niedersachsen bleiben. Dies zeigen neben dem starken Wachstum aus dem Bestand insbesondere die Aktivitäten der Landesregierung zur Erschließung neuer internationaler Marktpotenziale sowie die landesseitige Unterstützung bei der Realisierung von leistungs- und zukunftsfähigen Infrastrukturen. Hierzu zählen neben den bekannten Großprojekten wie dem JadeWeserPort in Wilhelmshaven auch Aktivitäten zur Förderung der Wasserstraße sowie des Kombinierten Verkehrs in Niedersachsen. Niedersachsen ist der trimodale Standort in der Mitte Europas und bietet daher auch zukünftig eine Vielzahl geeigneter Lösungen für die Logistikbranche. Neue Impulse kommen durch die jetzigen und zukünftigen Investitionsvorhaben in die logistischen Knoten und deren Anbindung. Die Kommunen und die Landesregierung sollten es sich zur Aufgabe machen, den positiven Trend zu nutzen, um durch entsprechende Maßnahmen und Anwerbungen die Investitionstätigkeiten der Unternehmen zu fördern und somit den Logistikstandort Niedersachsen langfristig weiter zu stärken.





VGP Park Göttingen (Modell).

## VGP Gruppe expandiert nach Südniedersachsen

Den Standort Göttingen hat auch die europaweit tätige Immobilien-gruppe VGP für sich entdeckt. „Wir haben bewusst nach einem Standort in Südniedersachsen an der A7 gesucht und wurden in Göttingen fündig“, sagt Darius Scheible, Geschäftsführer der VGP Industriebau GmbH. Nach positiven Gesprächen mit der Stadt wurde kürzlich ein Kaufvertrag über die Flächen am GVZ Siekanger unterzeichnet. Darauf sollen laut Scheible zwei Hallen mit jeweils 40.000 Quadratmetern entstehen. Bei den Hallen wird man dafür Sorge tragen, dass sie Multi-User-fähig, also für unterschiedliche Mieter geeignet sind. Der Kontakt zur GWG entstand im Rahmen der Expo Real Messe in München.

„Als Teil der Logistikregion „Mitte D“ bieten wir leistungsfähige Infrastruktur, Multimodalität und wettbewerbsfähige Cut-off-Zeiten“, sagte Ursula Haufe, Geschäftsführerin der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung Göttingen mbH (GWG). „Die Stadt Göttingen und die GWG begrüßen dieses Investitionsvorhaben sehr.“

Die belgische VGP Gruppe betreibt Industrieparks in Deutschland, Tschechien, Lettland, Slowakei, Rumänien, Ungarn sowie in Spanien. Insbesondere Deutschland sei Wachstumsmarkt Nummer eins für die Entwicklung neuer Standorte für Mittelständler und Logistikdienstleister. Jan Van Geet, CEO und Gründer der VGP Gruppe, glaubt an den Wachstumsmarkt Deutschland und an die Mittelständler hier – er hat lange selbst mittelständische Produktionsbetriebe geführt: „Wir investieren seit vier Jahren verstärkt in deutsche Flächen, die strategisch und verkehrsgünstig gelegen sind. Der Standort Göttingen erscheint uns besonders geeignet aufgrund der attraktiven Rahmenbedingungen. In den nächsten Jahren werden wir noch zahlreiche Logistik- und Gewerbeparks erschließen. Wir sehen, dass der Mittelstand, der Motor der deutschen Wirtschaft, mehr Raum zum Wachsen und Alternativen für wettbewerbsfähige Standorte benötigt.“ Die Haupttätigkeit von VGP ist die Entwicklung und Vermietung eigener Objekte. Zu den Kunden von VGP zählen große internationale sowie mittelständische Unternehmen.

### ZUFALL logistics group. Großer Ankermieter unterzeichnet Vertrag mit VGP

Im neuen Gewerbegebiet am Siekanger in Göttingen wird ein neues Logistik Center von der VGP Gruppe gebaut. Baubeginn ist noch im Herbst diesen Jahres. Die ZUFALL logistics group und die VGP haben einen langfristigen Mietvertrag unterzeichnet, geplante Fertigstellung der Halle soll bis zum 01. Juli 2018 erfolgen. Mit den rund 21.000 qm Lager- und Logistikfläche schafft sich ZUFALL Raum für das Wachstum von Bestands- und Neukunden. Gelagert werden sollen dort vor allem Handelswaren und Produktionsgüter.

„Der verkehrsgünstig gelegene Neubau schafft den erforderlichen Platz, um das gestiegene Auftragsvolumen unserer Kunden optimal zu bedienen“, erklärt Jürgen Wolpert, Geschäftsführer der ZUFALL logistics group und setzt damit den strategischen Ausbau des Geschäftsbereiches Kontraktlogistik konsequent fort.

ZUFALL logistics group. Das Familienunternehmen sorgt mit rund 2.000 Mitarbeitern – darunter 166 Auszubildende – dafür, dass sich Kunden und Partner mit Leistung verwöhnt fühlen. Mit einem Umsatz 305 Mio Euro, circa 4,7 Mio bewegten Sendungen und einer Logistikfläche von rund 400.000 Quadratmeter hat sich der lokale Spediteur zu einem weltweiten agierenden Logistikkomplettanbieter entwickelt.

#### Kontakt:

Pressekontakt Deutschland  
Meike Hansen  
FleishmanHillard Deutschland GmbH  
Telefon: (069) 40 57 02 – 465  
E-Mail: meike.hansen@fleishmaneuropa.com

„Logistikpark Siekanger“ (umrandete Fläche)



# Logistics made in

## Starke Netzwerke und Cluster

### Logistikkonzepte für den Weltmarkt

Im Schnittpunkt der transeuropäischen Achsen von Straße, Schiene, Wasserwegen und Luftverkehr bilden insgesamt sieben regionalen Logistiknetzwerke in Niedersachsen ideale Voraussetzungen für die Realisierung national und international ausgerichteter Logistikkonzepte.

**>250.000**

Beschäftigte

**200**

Mrd. Euro Umsatz

**1.100**

ha Logistikfläche

**200**

Mio. Konsumenten in acht Stunden erreichbar

# Logistics Nieders

## Globale Vernetzung

### Drehscheibe für internationale Warenströme

Von Niedersachsen nach Europa, Asien und die USA: Bei den Im- und Exporten belegt Niedersachsen bundesweit Jahr für Jahr Spitzenplätze.

**36.690.915**

Tonnen Ausfuhr

**85.242**

Mrd. Euro Ausfuhr

**93.925.172**

Tonnen Einfuhr

**79.150**

Mrd. Euro Einfuhr

(Quelle: Statistisches Bundesamt 2016)

## Leistungsfähiger intermodaler Standort

### Exzellente Infrastruktur

Deutlicher Standortvorteil: Niedersachsen verfügt über mehr als 10 Prozent der bundesweiten Straßen- und Schieneninfrastruktur, ein dichtes Netz an Multimodalstandorten sowie im Landesvergleich über die meisten GVZ-Standorte.

**28.056**

km Straßen des überörtlichen Verkehrs

**4.200**

km Schieneninfrastruktur

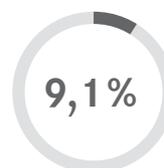
**8**

bi- bzw. trimodale GVZ

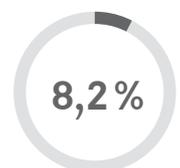
Anteil Güterumschlag im Ländervergleich (Eisenbahnverkehr)



Niedersachsen



Bayern



Hamburg

# Niedersachsen – Stärken des Standortes

**made in  
achsen**

## Logistische Lösungskompetenzen

### Starke Impulse – starke Partner

**Automotive Logistics:** Von der Beschaffung über Produktion bis zur Distribution ist Niedersachsen führender Standort.

**Green Logistics:** Die Bedeutung Grüner Logistik nimmt weiter zu. Niedersächsische Firmen sind schon heute in vielen Bereichen Marktführer.

**Gesundheitslogistik:** Der Gesundheitssektor in Niedersachsen ist ein innovatives Wachstumsfeld mit rund 14 Mrd. Euro jährlicher Bruttowertschöpfung.

**Innovationen:** Für den Logistik- und Mobilitätssektor relevante Innovationen aus niedersächsischer Entwicklung werden weltweit eingesetzt.

**Nahrungsmittellogistik:** Niedersachsen ist bundesweit Agrarland Nr.1 und verfügt über eine wettbewerbsfähige, umsatzstarke Lebensmittelindustrie.

**Projektlogistik:** Die Expertise niedersächsischer Firmen, Seehäfen und Dienstleister ist unverzichtbar beim Ausbau der Offshore-Windenergie.

## Attraktiver Investitionsstandort

### Bestens angelegt

Niedersachsen ist einer der dynamischsten Investitionsstandorte Deutschlands. In den vergangenen Jahren wurden hier über 48.000 Arbeitsplätze in der Logistikbranche geschaffen und mehr als 1.000 logistikaffine Investitionen mit einem Investvolumen von über sieben Mrd. Euro getätigt.

### Seit 2000

**1.100**

logistikaffine  
Investitionen in  
Niedersachsen

**48.000**

geschaffene  
Arbeitsplätze in  
Niedersachsen

**>7,5**

Mrd. Euro logistik-  
affine Investitionen  
in Niedersachsen

## Qualifiziertes Logistikpersonal

### Hohe Innovationsdichte

Achtzehn universitäre Einrichtungen in Niedersachsen bieten ein differenziertes Spektrum an logistikspezifischen Studiengängen oder Studienschwerpunkten mit über 30 Fachgebieten. Perfekte Ergänzung: Maßgeschneiderte berufsbegleitende Qualifizierungskonzepte der IHKs in Niedersachsen, DEKRA, BVN und weiteren Institutionen.

**30**

logistikspezifische Studiengänge  
oder Studienschwerpunkte in Niedersachsen

# Logistikaffine Projektbeispiele aus den Mitgliedsregionen

## Der Logistikstandort Göttingen und die Region wächst

### Krüger Internationale Spedition baut in Göttingen weiter aus

Innovationen und maßgeschneiderte Konzepte für die Versandlogistik – diese Kundenwünsche werden bei der internationalen Spedition Krüger am Standort in Göttingen großgeschrieben. Um diesem Anspruch für ihre Kunden auch künftig gerecht zu werden, hat die Firma Krüger in eine neue, zusätzliche Sammelgutumschlaghalle am Hauptsitz in Göttingen investiert. Die Spedition sammelt Sendungen für ihre Kunden im Großraum Göttingen und Kassel ein und sortiert diese in den Umschlaghallen nach Zielrichtungen. Gemeinsam mit ihren deutschen und europäischen Partnern sorgt das Unternehmen dafür, dass alle Güter pünktlich ihr Ziel erreichen – innerhalb Deutschlands in nur 24 (max. 48) Stunden.

„Mit der neuen Halle können wir die steigende Nachfrage bewältigen“ untermauert Andreas Krüger, Geschäftsführer der Krüger Spedition seine Investitionen von rund 1,6 Millionen Euro in 2017 für Umschlag-, Datentechnik und Verkehrsflächen.

Firma Krüger ist Spezialist für den bundes- und europaweiten Landverkehr (Euro Cargo), die Luft- und Seefracht sowie für individuelle Logistiklösungen nach Maß. An beiden Standorten stehen dem Kunden über 35.000 qm große Lager- und Logistikflächen zur Verfügung. Rund 140 qualifizierte und engagierte Mitarbeiter setzen sich tagtäglich für den Erfolg und die Zufriedenheit der Kunden ein. Ein hochmoderner, umweltfreundlicher Fuhrpark, neueste EDV-Technik und motivierte Mitarbeiter stellen sich den täglichen Herausforderungen.

### PEARL. GmbH: Expansion der Logistik und des Service-Centers am Standort Gittelde

Die PEARL. GmbH kaufte im September 2017 Lagerhallen und Bürogebäude in Gittelde im Landkreis Osterode. Die Lagerhallen in der umfassen nach dem Umbau über 12.000 Paletten-Stellplätze. Der Erwerb dieser Lagerhallen bietet eine dauerhafte Lösung für die Warenvorhaltung der ca. 16.000 Produkte für die neuen und zentral gelegenen Versandzentren in Deutschland.

Am Standort werden außerdem ein Ersatzteillager, ein Reparaturservice und eine zusätzliche Abteilung für die Warenaufbereitung eingerichtet. Eine schnelle Lieferung, hohe Qualität und schnelle Bearbeitung der Reparaturen und der Ersatzteile sind relevante Punkte, die Kunden wünschen. Außerdem werden im niedersächsischen Landkreis Osterode eine technische Hotline sowie ein Bestellannahme- und ein Auskunfts-Callcenter angesiedelt. Damit bietet PEARL seinen Kunden eine noch schnellere Bearbeitung und höhere Erreichbarkeit bei telefonischen und schriftlichen Anfragen in dieser neuen Kommunikationszentrale.

Für die PEARL. GmbH ist der Erwerb der Immobilie Teil einer umfassenden Expansions-Strategie. Durch die Investition werden nachhaltig zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen und gesichert, die dem Unternehmen die Möglichkeit geben, sich auch für zukünftige Aufgaben im Wettbewerb zu behaupten.

Die Attraktivität in der Gemeinde Bad Grund steht in engem Zusammenhang mit ihrem Profil als zentraler und kosteneffizienter Logistikstandort in der geografischen Mitte Deutschlands.

Die PEARL. GmbH ist das umsatzstärkste Unternehmen eines internationalen Technologie-Konzerns. Ihr Schwerpunkt ist der Distanzhandel von Hightech-, Haushalts- und Lifestyle-Produkten. PEARL gehört zu den großen deutschen Versandhäusern für Neuheiten aus dem Technologie-Bereich.

#### Kontakt:

Ursula Haufe  
LIMC Logistik und MobilitätsCluster Göttingen | Südniedersachsen  
c/o GWG Gesellschaft für Wirtschaftsförderung  
und Stadtentwicklung Göttingen mbH  
Bahnhofsallee 1B  
D-37081 Göttingen  
Telefon: (0551) 54743 – 0  
Email: ursula.haufe@gwg-online.de  
Internet: www.gwg-online.de



PEARL

**KRÜGER**  
Internationale  
Spedition

## Verlagerungspotenzial Straße – Schiene im Güterverkehr

Der Straßenverkehr verursacht ca. 20 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Region Hannover, davon ein Viertel im LKW-Güterverkehr. Letzterer soll bis 2020 um 35 % wachsen (BVWP-Prognose). Durch Verlagerung vom LKW auf die Schiene könnte der Güterverkehr einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Trotz der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs in den 1990er Jahren haben viele Verlagerer der Schiene den Rücken gekehrt und so Know-how im Bahnverkehr verloren. Dabei verfügt die Bahn vor allem bei der schnellen An- und Abfuhr großer Volumina (Container, Fahrzeuge ab Werk), Schwertransporten und Massengütern über Systemvorteile. Auf der Langstrecke (im Wesentlichen > 400 km) ist sie zudem häufig kostengünstiger als der LKW. Auch die größere Sicherheit und Termintreue, die Unabhängigkeit vom Sonntagsfahrverbot und die Möglichkeit der höheren maximalen Lkw-Zuladung (bis 44 t) im kombinierten Verkehr (KV) sprechen für die Bahn.

Die Wirtschaftsförderung der Region Hannover hat die Verlagerungspotenziale im Güterverkehr vom LKW auf die Schiene“ im Rahmen einer Studie ermitteln lassen (IVE mbH). Danach werden über 41 Gleisanlagen von 30 Unternehmen jährlich etwa 3,8 Mio. t umgeschlagen. Wachstumspotenziale bestehen vor allem im KV, etwa auf der Relation Hannover – Nürnberg, aber auch durch neue Destinationen (z. B. Hannover Polen oder Süddeutschland). CO<sub>2</sub>-Emissionen von bis zu 44.000 t/a könnten durch die Verlagerung auf die Schiene eingespart werden.

### Coaching im Schienengüterverkehr für Unternehmen

Durch fehlende Markttransparenz und Know-how-Verlust steht die Schiene für viele Unternehmen als Transportalternative nicht mehr im Fokus. Seit dem 01.09.2017 soll deshalb ein Beratungsangebot dazu beitragen, den Anteil des Schienentransports im Güterverkehr zu erhöhen. Als Netzwerkpartner im Projekt eingebunden sind die IHK Hannover, die Städtische Häfen Hannover sowie der Gesamtverband Güterverkehr Niedersachsen GVN.

Die **kostenlose Beratung**, die von der ConTrack Consulting Gesellschaft für Schienenbahnen mbH durchgeführt wird, richtet sich an

- **Unternehmen mit eigenem Gleisanschluss**, die Unterstützung bei Unterhalt oder Erweiterung ihrer Infrastruktur benötigen oder den Anschluss Drittnutzern zur Verfügung stellen wollen sowie
- **Unternehmen ohne Gleisanschluss**, die zukünftig die Schiene als Verkehrsträger nutzen wollen (Wagenladungsverkehr oder KV).

Das Coaching zeigt soll Wege auf, über welche Ladeinfrastrukturen und Dienstleistungsunternehmen Zugang zum Verkehrsträger Schiene in der Region Hannover bestehen, welche Logistkdienstleister den Vor- und Nachlauf im KV organisieren können und welche Fördermittel ggf. herangezogen werden können.

Eine **Erfahrungsaustauschgruppe (ERFA) Gleisanschluss** ergänzt die Beratung. Im Mai 2017 haben 12 Unternehmen mit eigenem Gleisanschluss die erste niedersächsische ERFA-Gruppe gegründet. Diese lädt zum Networking und Austausch mit Fachreferenten ein und leistet Lobbyarbeit. Fraunhofer IML, das Logistik Kompetenzzentrum Prien und den AnschlussbahnProfis GbR betreuen das bundesweite ERFA-Netzwerk, die Internet-Wissensplattform und die Fachbibliothek für die Mitglieder.

#### Kontakt:

ConTrack  
Consulting-Gesellschaft für Schienenbahnen mbH  
Dr. Bernd Seidel  
Telefon: (0511) 3485340  
Email: [sgv@contrack.de](mailto:sgv@contrack.de)

Region Hannover  
Fachbereich Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung  
Herr Rainer Meyer  
Telefon: (051)1 616 23 232  
Email: [rainer.meyer@region-hannover.de](mailto:rainer.meyer@region-hannover.de)



# Logistikaffine Projektbeispiele aus den Mitgliedsregionen

## Die Welt wird digital und wir sind ein Teil davon!

Industrie 4.0 ist eine neue Stufe der Organisation und Steuerung der gesamten Wertschöpfungskette durch Orientierung am Produktlebenszyklus und den zunehmend individualisierten Kundenwünschen.

**Basis:** Verfügbarkeit aller relevanten Informationen in Echtzeit durch Vernetzung aller an der Wertschöpfung beteiligten Instanzen.

**Fähigkeit:** aus den Daten, den zu jedem Zeitpunkt optimalen Wertschöpfungsfluss abzuleiten.<sup>1</sup>

Logistik ist eine Querschnittsfunktion. Als solche leistet sie einen wesentlichen Beitrag zur Digitalisierung. Oder, anders gesagt: ohne digitalisierte Logistikprozesse werden sich die Ziele der Industrie 4.0 nicht erreichen lassen. Für die Logistik(er) – Chance und Herausforderung zugleich.

Technisch werden sich Logistiker mit

- RFID, Smart Visibility und Lokalisierung
- Smart Objects, Smart Products und Hybrid Products
- Big Data und deren Analyse
- Autonome Systeme (u.a. Autonomes Fahren, Transportsysteme)
- Vertikale und horizontale Integration
- Smart Factory

befassen.

Intelligent, smart und digital ist sie also, die Zukunft der Logistik, in zunehmendem Maße bestimmt von Vernetzung und Integration logistischer Prozesse über Unternehmensgrenzen hinweg. Alle Einheiten der Supply Chain werden ganzheitlich betrachtet: vom Unternehmen und seinen Zulieferern über Herstellungspartner und Logistik- und Transportdienstleister bis zu den Händlern und Vertriebskanälen.

Fahrerlose Fahrzeuge auf den Straßen. Selbststeuernde Versorgungsfahrzeuge in Fabrik – und Lagerhallen. Waren, die sich am Montagepunkt anmelden. Datenbrillen zur Informationsübertragung am Montagepunkt. Warenbestände, die sich selber regulieren, automatisch abbuchen, Nachbestellungen und Produktionsaufträge im

Lieferwerk auslösen. All das sind nur einige Beispiele für bereits heute eingeführte Teilprozesse. Eine Herausforderung liegt in ihrer (Ausbreitung und) Vernetzung. Und: die Entwicklung wird weitergehen, denn die Welt wird digital und wir sind ein Teil davon.

Kleine und mittelständische Unternehmen müssen ihren Weg finden und sich den Aufgaben stellen, die die zu erwartenden Kundenforderungen mit sich bringen.

Und natürlich wird dies alles Auswirkungen auf die Arbeitswelt in der Logistik haben. Mitarbeiter sind schließlich Teil der Prozesse, in denen Güter nicht mehr nur physisch bewegt, sondern immer mehr Daten produziert und verarbeitet werden. Mitarbeiter müssen auf dem Weg der fortschreitenden Digitalisierung „mitgenommen“ werden und auf ihre sich wandelnden Aufgaben vorbereitet werden.

Die Logistikachse Ems hat Logistik 4.0 zu einem weiteren Kernthema gemacht. In Informationsveranstaltungen, Workshops und Arbeitsgruppen tauschen sich Logistiker der Ems-Achse zum Thema aus. Netzwerkmanager Helmut Weermann: „Zusammen mit den Unternehmen und den Hochschulen werden wir das Thema Digitalisierung bzw. Logistik 4.0 weiterbearbeiten. Jeder muss für sich den richtigen Weg finden, unabhängig vom Hype den das Thema im Moment überall entfacht. Dazu wollen wir durch Information und Austausch beitragen.“

Ein Beitrag für Unternehmen der Region ist das „Anwenderzentrum Logistik 4.0“, welches am Hochschulstandort in Emden entstehen wird. In diesem Kooperationsprojekt sollen Unternehmen die Möglichkeit haben, sich ungezwungen und neutral über aktuelle und zukünftige Ansätze zu informieren und auch live erleben zu können.

### Kontakt:

Helmut Weermann  
Logistikachse Ems c/o Zukunft Emden GmbH  
Vierter Polderweg 14, 26723 Emden  
Telefon: (04921) 9184826  
Fax: (04921) 9184818  
E-Mail: weermann@logistikachse-ems.de  
Internet: www.logistikachse-ems.de

<sup>1</sup> Lenkungsreis der Plattform Industrie 4.0



# Zentraler Ansprechpartner

Logistikportal Niedersachsen e.V.  
Gunnar Lehmschlöter  
Breite Straße 7  
30159 Hannover  
Telefon: (0511) 515190-60  
E-Mail: [info@logistikportal-niedersachsen.de](mailto:info@logistikportal-niedersachsen.de)  
Web: [www.logistikportal-niedersachsen.de](http://www.logistikportal-niedersachsen.de)

## Weitere Ansprechpartner \*

\* Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

### KV-Operateure

- Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr GmbH & Co KG  
[www.kombiverkehr.de](http://www.kombiverkehr.de)
- Bentheimer Eisenbahn AG  
[www.bentheimer-eisenbahn.de](http://www.bentheimer-eisenbahn.de)
- EVB Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH  
[www.evb-elbe-weser.de](http://www.evb-elbe-weser.de)
- Osthannoversche Eisenbahnen AG  
[www.ohe-transport.de](http://www.ohe-transport.de)
- Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG  
[www.railsolutions.de](http://www.railsolutions.de)
- Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH  
[www.vps-bahn.de](http://www.vps-bahn.de)

### KV-Umschlaganlagen

- Braunschweig-Hafen  
[www.braunschweig-hafen.de](http://www.braunschweig-hafen.de)
- Coevorden  
[www.europark-terminal.de](http://www.europark-terminal.de)
- c-port  
[c-port-kuestenkanal.de](http://c-port-kuestenkanal.de)
- Cuxhaven  
[www.cuxport.de](http://www.cuxport.de)
- Dörpen  
[www.duk-doerpen.de](http://www.duk-doerpen.de)
- Emden  
[www.evag.com](http://www.evag.com)
- Göttingen  
[www.duss-terminal.de](http://www.duss-terminal.de)
- Hannover Linden  
[www.duss-terminal.de](http://www.duss-terminal.de)
- Hannover Nordhafen  
[www.hannover-hafen.de](http://www.hannover-hafen.de)
- Salzgitter  
[www.vps-bahn.de](http://www.vps-bahn.de)
- Soltau  
[www.cargo-terminal-soltau.de](http://www.cargo-terminal-soltau.de)
- Stade  
[www.ibb-terminal-stade.de](http://www.ibb-terminal-stade.de)
- Wilhelmshaven  
[www.eurogate.de](http://www.eurogate.de)
- Wolfsburg  
[www.gvz-e-wolfsburg.de](http://www.gvz-e-wolfsburg.de)

### Land Niedersachsen

- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (Referat 40)  
[www.mw.niedersachsen.de](http://www.mw.niedersachsen.de)
- Innovationszentrum Niedersachsen  
[www.iz-nds.de](http://www.iz-nds.de)

### Seehäfen

- Seaports of Niedersachsen GmbH  
[www.seaports.de](http://www.seaports.de)
- Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG  
[www.nports.de](http://www.nports.de)
- JadeWeserPort  
[www.jadeweserport.de](http://www.jadeweserport.de)

### Güterverkehrszentren

- ARGE Güterverkehrszentren Niedersachsen/Bremen  
[www.logistikportal-niedersachsen.de](http://www.logistikportal-niedersachsen.de)
- GVZ Emsland  
[www.gvz-e.de](http://www.gvz-e.de)
- GVZ Europark Coevorden-Emlichheim  
[www.gvz-europark.eu](http://www.gvz-europark.eu)
- GVZ Göttingen  
[www.gwg-online.de](http://www.gwg-online.de)
- GVZ Hannover-Lehrte  
[www.hrg-online.de](http://www.hrg-online.de)
- GVZ JadeWeserPort  
[www.jadeweserport.de](http://www.jadeweserport.de)
- GVZ Osnabrück  
[www.wfo.de](http://www.wfo.de)
- GVZ Salzgitter  
[www.vps-bahn.de](http://www.vps-bahn.de)
- GVZ Wolfsburg  
[www.gvz-e-wolfsburg.de](http://www.gvz-e-wolfsburg.de)
- Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH  
[www.gvz-org.de](http://www.gvz-org.de)

### Regionale Netzwerke Logistik

- Logistikachse Ems  
[www.logistikachse-ems.de](http://www.logistikachse-ems.de)
- Jade Bay  
[www.jade-bay.de](http://www.jade-bay.de)
- Logistik- und MobilitätsCluster Göttingen  
[www.lmc-goettingen.de](http://www.lmc-goettingen.de)
- Osnabrück/Münster/Bielefeld  
[www.k-n-i.de](http://www.k-n-i.de)
- Region Hannover  
[www.unternehmerbuero-hannover.de](http://www.unternehmerbuero-hannover.de)
- Südliche Metropolregion Hamburg  
[www.suederelbe.de](http://www.suederelbe.de)
- Wachstumsregion Hansalinie  
[www.hansalinie.eu](http://www.hansalinie.eu)

## Logistics made in Niedersachsen

Starke Netzwerke

Logistische Lösungskompetenzen

Globale Vernetzung

Qualifiziertes Logistikpersonal

Attraktiver Investitionsstandort

Leistungsfähiger intermodaler Standort

Logistische Lösungskompetenzen aus Niedersachsen:



Mit Unterstützung der Logistikregionen:

