



Marktspiegel Logistik

Logistikaffine Investitionen
in Niedersachsen 2015/2016



Niedersachsen. Klar.

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

Ansprechpartner:
Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Referat 40
Friedrichswall 1
30159 Hannover
www.mw.niedersachsen.de

LogisticNetwork Consultants (LNC) GmbH
Breite Str. 7
30159 Hannover
www.lnc-hannover.de

Stand: November 2016

Fotonachweis (soweit nicht anders vermerkt):
www.ingimage.com



Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Vorwort | 5 |
| Einleitung | 6 |
| Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen 2015 | 8 |
| Räumliche Verteilung und Schwerpunktregionen | 10 |
| Branchenmix | 12 |
| Räumliche Erschließungsfunktion der Investitionen | 14 |
| Flächenbedarf und Größenstrukturen der Investitionen | 16 |
| Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik | 18 |
| Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen in Niedersachsen | 20 |
| Zusammenfassung und Ausblick | 22 |
| Container Terminal und GVZ JadeWeserPort in Wilhelmshaven | 24 |
| Der Heidekreis und die Wirtschaftsregion Deltaland schärfen ihr Profil als Logistikstandort | 25 |
| Logistics made in Niedersachsen – Stärken des Standortes | 26 |
| Logistikaffine Projektbeispiele aus den Mitgliedsregionen | 28 |
| Ansprechpartner | 31 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Abb. 1: Entwicklung der logistikaffinen Investitionen 2005 – 2015 | 9 |
| Abb. 2: Verteilung des Investitionsvolumens 2015 | 11 |
| Abb. 3: Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung | 13 |
| Abb. 4: Verteilung des Investitionsvolumens | 13 |
| Abb. 5: Erschließungsfunktion 2015 und im Vergleich 2000 – 2015 | 14 |
| Abb. 6: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2015 (nach Erschließungsfunktion) | 15 |
| Abb. 7: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2000 – 2015 (nach Erschließungsfunktion) | 15 |
| Abb. 8: Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2015 | 17 |
| Abb. 9: Beurteilung der zukünftigen Voraussetzungen für logistikaffine Investitionen | 18 |
| Abb.10: Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen 2017 | 21 |





Vorwort

Niedersachsen ist Logistikland und bietet ideale Bedingungen für die Unternehmen. Als Drehscheibe, Gateway, Transitraum und Ver- und Entsorgungsstandort von nationaler und europäischer Bedeutung. Niedersachsen erfüllt eine Reihe von Rahmenbedingungen, die einen attraktiven und leistungsfähigen Logistikstandort ausmachen: Zentrale Lage, anforderungsgerechte Flächen zu marktgerechten Preisen, leistungsfähige intermodale Verkehrsinfrastrukturen und logistische Knoten, 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, brauchen wir ein solides Fundament für langfristige Entscheidungen in Wirtschaft und Politik. Deshalb veröffentlichen wir 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. Rund 450 Mio. Euro wurden 2015 in Niedersachsen investiert, 88 Logistikinvestitionen wurden getätigt und damit rund 2.400 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Die Logistik ist ein wichtiger Standort- und Wettbewerbsfaktor für die Gesamtwirtschaft und eine der Schlüsselbranchen, die wir unterstützen und weiter entwickeln wollen. Investitionen in Logistikzentren stärken den Gesamtstandort und sind ein Garant für die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen in Niedersachsen.

Recht herzlich bedanken möchte ich mich bei allen Beteiligten, die die Erstellung des Marktspiegels Logistik auch in diesem Jahr wieder aktiv und engagiert begleitet haben.

Olaf Lies

Niedersächsischer Minister für
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr



Einleitung

Bereits seit Jahrzehnten steigt die Bedeutung der Logistik im Kontext der Globalisierung stetig und hat sich zum Rückgrat einer zunehmend globalisierten Wertschöpfung entwickelt. Unternehmen sehen in ihr die Chance auf eine Verbesserung ihrer Wettbewerbsposition und auf eine nachhaltigere Unternehmensausrichtung. Somit stellt die Logistikbranche in Deutschland nach der Automobilwirtschaft und dem Handel den größten Wirtschaftsbereich dar. Sie rangiert hierbei noch vor der Elektronikbranche und dem Maschinenbau. Das kontinuierliche Wachstum spiegelt sich in den Umsatzstatistiken der letzten Jahre wider. Seit der Wirtschaftskrise 2008 ist der Umsatz der Logistikbranche jährlich gestiegen: Lag der Umsatz 2009 noch bei 200 Milliarden Euro, so stieg dieser bis zum Jahr 2012 auf 228 Milliarden Euro und betrug im Jahr 2015 bereits 240 Milliarden Euro (vgl. BVL 2016).

Hinsichtlich der Beschäftigtenzahlen positioniert sich die Logistikbranche mit etwa drei Millionen Arbeitnehmern im nationalen Branchenvergleich knapp hinter den Spitzenbranchen Gesundheitswesen und Handel (vgl. BVL 2016).

Auf europäischer Ebene trägt Deutschland zu einem Großteil der erbrachten Leistungen und Wertschöpfungen der Logistikwirtschaft bei. Genauer gesagt werden rund 25 % des europäischen Logistik-Marktes von Deutschland abgedeckt. Dieser hohe prozentuale Anteil liegt nicht nur an der geographischen Lage im Zentrum Europas. Vielmehr nimmt Deutschland durch die hervorragenden infrastrukturellen Rahmenbedingungen und Logistiktechnologien eine Spitzenposition auf globaler Ebene ein und erfüllt eine Vielzahl von Voraussetzungen für neue, logistikaffine Investitionen in Deutschland. Die Bundesvereinigung Logistik spricht in diesem Zusammenhang von einer im weltweiten Vergleich hocheffizienten Logistikstruktur, die die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie und des Außenhandels erhöht (vgl. BVL 2016).



Niedersachsen ist aufgrund seiner hohen logistischen Kompetenzen eines der wenigen Bundesländer, das in diesem Bereich eine Vielzahl an Funktionen innehat: Sei es als Logistik-Drehkreuz, Gateway, Transitraum oder über die Ver- und Entsorgungsfunktion mit nationalem und europäischem Charakter. Diese Position setzt jedoch nicht nur Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, sondern auch Investitionen in neue Lösungen für innovative und intelligente Dienstleistungen und logistische Systemen voraus. Die Leistungsfähigkeit des Standortes und damit die Attraktivität für weitere logistikaffine Investitionen der Akteure werden so gesichert.

Niedersachsen ist in diesem Kontext gut aufgestellt, muss aber weiterhin die Potenziale und Funktionen der Logistikwirtschaft 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 in einem Bedarf an neuen Konzepten und Lösungen resultiert.

Im Fokus des Marktspiegels steht dabei die Fragestellung, ob sich die Logistikwirtschaft in Niedersachsen im Jahr 2015 dynamisch entwickelt hat und ein Wachstum im Vergleich zum Vorjahr generiert werden konnte. Darüber hinaus können Vergleiche über einen Zeitraum von

inzwischen über zehn Jahren gezogen werden. Eine so kontinuierliche und langjährige Marktbeobachtung ermöglicht folglich nicht nur die Beschreibung kurzfristiger Veränderungen von Jahr zu Jahr, sondern auch die Darstellung langfristiger Trends und Effekte. Somit wird der Marktspiegel Logistik mehr und mehr zu einem soliden Instrument für langfristige Entscheidungen in Politik und Wirtschaft.

Der Marktspiegel Logistik berücksichtigt alle realisierten logistikaffinen Investitionen des jeweiligen Berichtsjahres (rückwirkend) sowie geplante und noch nicht realisierte Investitionsvorhaben. Dies erfolgt auf der Basis umfangreicher Erhebungen in Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsförderern, den Landkreisen, den Städten und den Gemeinden in ganz Niedersachsen sowie spezifischen Interessengruppen. Kennzahlen zum Mietmarkt und zu den Veränderungen im Bereich der Bestandsimmobilien werden im Rahmen der Erarbeitung des Marktspiegels nicht erhoben.

Die hohe Rücklaufquote in den letzten Jahren konnte nicht ganz erreicht werden, dennoch lag sie für das Berichtsjahr 2015 bei mehr als 70 %. Somit ist der Marktspiegel Logistik Ausdruck der etablierten und vertrauensvollen Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure im Logistikstandort Niedersachsen und stellt eine flächendeckende und repräsentative Erhebung dar.

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 getätigt worden, um die Standortqualität des Logistiklandes Niedersachsen zu verbessern.



Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen 2015

Die deutsche Wirtschaft ist seit Jahren von einem konstanten, moderaten Wachstum geprägt. Gleichmaßen stieg auch 2015 das Bruttoinlandsprodukt nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes um 1,7 % im Vergleich zum Vorjahr (vgl. Statista o.J.). Ein Teil des andauernden, positiven Wachstums ist auf die Logistikbranche zurückzuführen. Diese kann seit 2009 ebenfalls ein konstant positives Wachstum verzeichnen. Der Logistikumsatz liegt in Deutschland bei 240 Mrd. Euro, was einem Wachstum von 20 % im Vergleich zum Jahr 2009 entspricht (vgl. Statista 2016). 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 erzielt innerhalb der europäischen Gemeinschaft den höchsten Logistikumsatz.

Die Logistikbranche besitzt 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 (vgl. MW Niedersachsen o.J.a.):

- 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.

Aufgrund dieser Faktoren gelang es Niedersachsen, erstmalig seit 2011 wieder eine positive Entwicklung an getätigten Investitionen zu verzeichnen. Mit 88 Investitionen konnten die Werte der beiden Vorjahre (2013: 83, 2014: 66) übertroffen und ein Anstieg um 44 % zum Vorjahr erzielt werden (siehe Abb. 1). Während die prognostizierten Erwartungen der letzten beiden Jahre nicht erfüllt wurden, kann im Jahr 2015 von einer erfreulichen Trendwende gesprochen werden. Neben der vermehrten Anzahl an Investitionen stieg im Erhebungsjahr



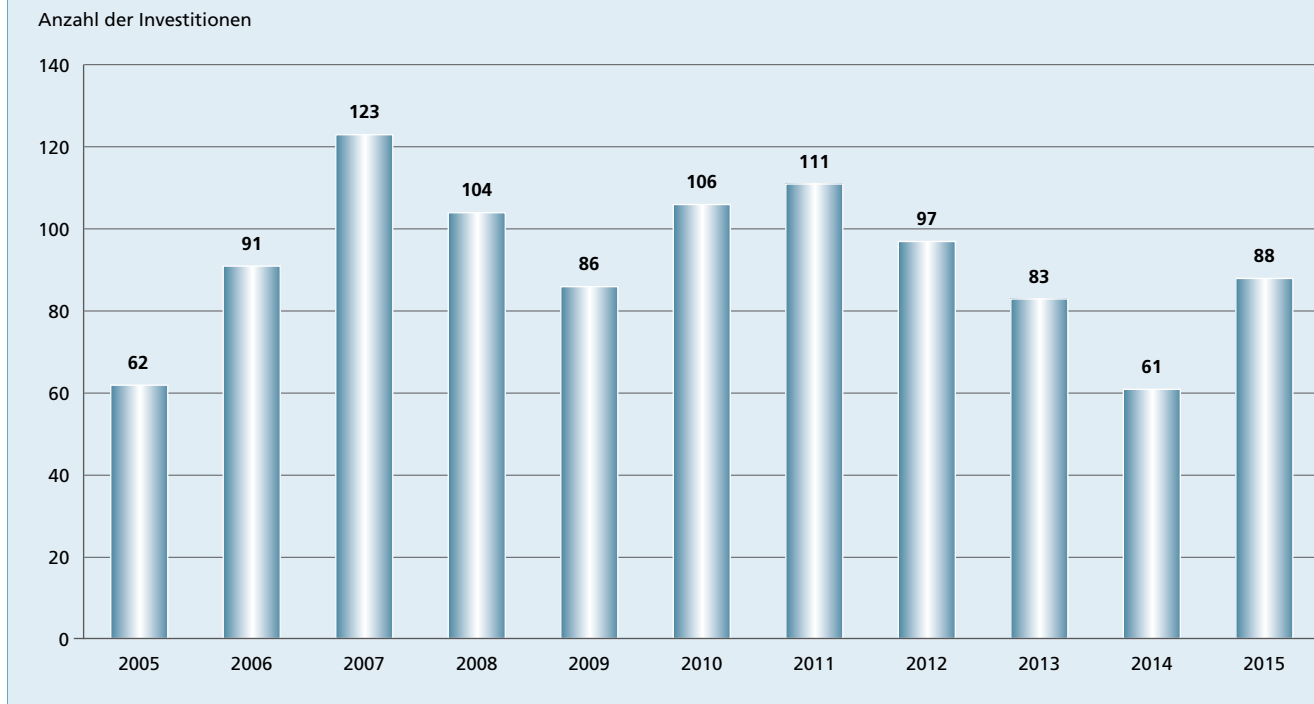


Abb. 1: Entwicklung der logistikaffinen Investitionen 2005 – 2015

auch das Investitionsvolumen von ca. 370 Mio. Euro auf fast 450 Mio. Euro an. Dies entspricht einer Zunahme von 20 %. Es zeigt sich, dass die Dynamik in Niedersachsen im Bereich der logistikaffinen Investitionen wieder deutlich zugenommen hat.

Darüber hinaus hat die Logistik in Niedersachsen auch eine wichtige Funktion als Arbeitgeber inne: Mit rund 2.400 geschaffenen Arbeitsplätzen im Jahr 2015 konnte, einhergehend mit den zunehmenden Investitionen, eine Zunahme der geschaffenen Arbeitsplätze um 18 % im Vergleich zum Vorjahr erzielt werden. Allerdings sind die hohen Wachstumszahlen auch durch die geringen Vorjahreswerte bedingt. Dieser Umstand verschleiert die Tatsache, dass trotz steigender Tendenzen die Werte der Jahre 2010 bis 2012 deutlich unterboten wurden.

Die Gründe für diese Entwicklung sind vielfältig. Die Anfragen aus dem Jahr 2013, deren Umsetzung im Jahr 2014 oftmals ausblieb, wurden vielerorts erst 2015 realisiert. Ein Wachstumstreiber ist der gestiegene E-Commerce, dessen Bedeutung in den letzten Jahren signifikant zugenommen hat. Hiermit verbunden sind neue

Anforderungen an die logistischen Systeme, die neue Standorte erfordern, um eine zeitgerechte Zustellung der B2C-, aber auch der B2B-Geschäfte sicherzustellen. Niedersachsen profitiert von dieser Entwicklung. Ein Beispiel hierfür ist das neue Distributionszentrum von Home24 in Walsrode.

Der langjährige Trend, dass der Hauptanteil der Investitionen von Unternehmen mit Sitz in Niedersachsen getätigt wurde, ist auch im Jahr 2015 zu beobachten. Von diesen Unternehmen stammen rund drei Viertel der durchgeführten Investitionsprojekte aus Niedersachsen, 19 % der Investitionen wurden aus anderen Bundesländern heraus getätigt und nur 7 % sind internationalen Ursprungs. Treiber dieser Entwicklung sind einmal mehr die Unternehmen aus den Niederlanden, die insbesondere in die grenznahen Standorte in der Emsache investiert haben.





Räumliche Verteilung und Schwerpunktregionen

Die räumliche Verteilung der logistikaffinen Investitionen folgt dem Trend der letzten Jahre: Wie auch in den vergangenen Jahren orientieren sich die Investitionen an der Qualität der infrastrukturellen Anbindung sowie am Zugang zum überregionalen Straßennetz. Weiterhin ist deutlich zu erkennen, dass die Regionen im Westen Niedersachsens als Investitionsballungsräume herausstechen. Knapp zwei Drittel der Investitionen des Jahres 2015 entfallen auf die beiden Logistikregionen Hansalinie und Emsachse.

Vor allem die Wachstumsregion Hansalinie schaffte es, ihren Anteil an den Investitionen und am Gesamtinvestitionsvolumen zu erhöhen. So realisierte die Region fast 30 Investitionen mit einem Gesamtvolumen von knapp über 70 Mio. Euro. Unter anderem investierte Derby Cycle in ein 50.000 qm großes Logistik-Zentrallager bei Emstek über 20 Mio. Euro. Lediglich die Schwerpunktregion Hannover/Hildesheim/Peine kann diesen Wert übertreffen.

Die Emsachse hingegen musste einen leichten Rückgang an Investitionen und am Anteil am Investitionsvolumen verzeichnen. Zwar ist die Anzahl an Investitionen identisch mit der Anzahl an Investitionen in der Region Hansalinie, allerdings beträgt das Investitionsvolumen nur knapp 20 Mio. Euro. Es kann also von überwiegend geringen Investitionssummen je Investitionsprojekt ausgegangen werden. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass nicht für alle Landkreise der Emsachse Investitionsvolumen erhoben werden konnten, sodass das reale Investitionsvolumen höher ist. Die Emsachse stellt aber auch weiterhin einen dynamischen und wichtigen Logistikmarkt 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.

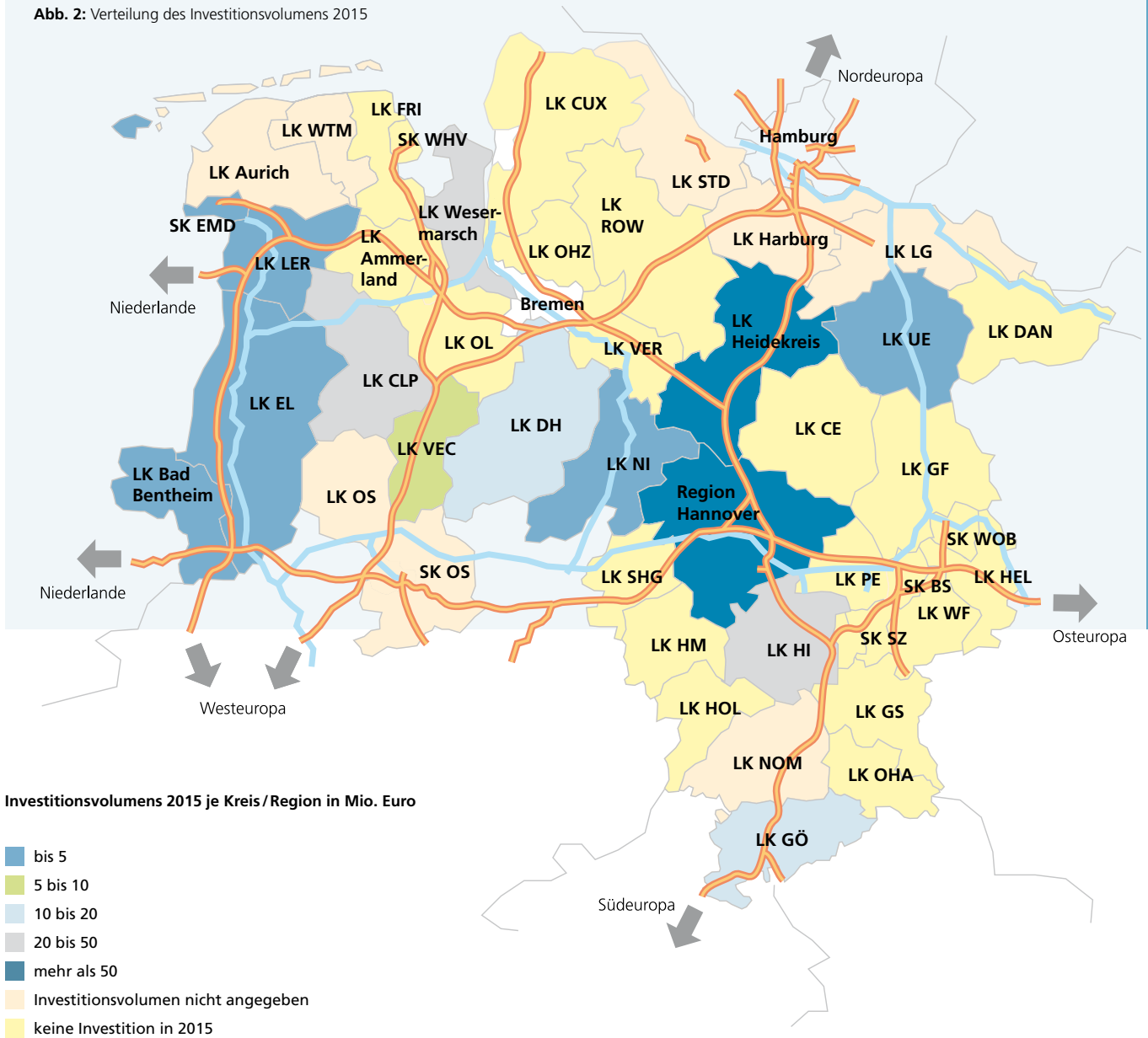
Besonders positiv stechen die Ergebnisse der Logistikregion Hannover/Hildesheim/Peine heraus. In der traditionell starken Region konnten

die schlechten Ergebnisse aus dem Jahr 2014 deutlich verbessert werden. So stellt die Region mit einem Investitionsvolumen von knapp mehr als 130 Mio. Euro den mit Abstand größten Anteil an den Gesamtinvestitionen (42 %). War die Region im letzten Jahr noch durch eine geringe Zahl an Projekten geprägt, so wurde im Jahr 2015 eine Reihe von Großprojekten umgesetzt. Beispielsweise investierte DB Schenker in Langenhagen 20 Mio. Euro in ein neues Umschlagterminal von einer Fläche über 63.000 qm. Darüber hinaus realisierte DHL Express, ebenfalls in Langenhagen, eine 33 Mio. Euro Investition. Auch Hildesheim bestätigt den in den letzten Jahren zu beobachtenden positiven Trend: Der Handelskonzern LIDL baut dort ein neues Logistikzentrum mit einem Investitionsvolumen von 25 Mio. Euro und einer Gesamtfläche von 135.000 qm. Das auf Energieeffizienz angelegte Logistikzentrum ist neben reifen.com die zweite große Ansiedlung im neuen Gewerbepark Hildesheim-Giesen.

Auch die Entwicklung im südlichen Umland der Metropolregion Hamburg kann ebenfalls als positiv gewertet werden. Demnach wurde mit knapp zehn verzeichneten Investitionen ein beachtliches Investitionsvolumen von fast 55 Mio. Euro umgesetzt. Dazu kommt, dass in den



Abb. 2: Verteilung des Investitionsvolumens 2015



Landkreisen südlich von Hamburg zwar Investitionen getätigt wurden, allerdings keine Informationen bzgl. des Investitionsvolumens erhoben werden konnten (vgl. Abb. 2). Insofern kann von einer noch höheren Anzahl an Investitionen ausgegangen werden, wodurch von einer vielversprechenden Entwicklung gesprochen werden kann.

Eine weniger positive Entwicklung ist weiterhin für das östliche und südliche Niedersachsen zu beobachten. Die Anzahl an getätigten

Investitionen in den Landkreisen ist sehr gering und auch der Anteil am Gesamtinvestitionsvolumen von Niedersachsen ist marginal.

Einen Lichtblick stellt der Landkreis Wesermarsch dar: Das Unternehmen Rehau AG + Co. investierte dort 23 Mio. Euro in ein neues Hochregallager in Brake und auch weitere Investitionen des Unternehmens wurden bereits angekündigt.





Branchenmix

Die branchenspezifische Verteilung der Investitionen des Jahres 2015 ähnelt stark den Ergebnissen des Jahres 2013 und somit auch der durchschnittlichen Investitionsverteilung der letzten fünfzehn Jahre (vgl. Abb. 3). Es kann von einer Rückkehr zur ausgewogenen Verteilung der branchensektoralen Investitionen gesprochen werden. Die Ergebnisse des Vorjahres fallen in diesem Zusammenhang etwas aus der Reihe. Während 2014 die Investitionen des Großhandels dominierten, sind im Jahr 2015 vor allem die Investitionen der Logistikdienstleister hervorzuheben. Sie stellen mit 36 % den größten Anteil im Branchenvergleich.

Ebenfalls auffällig ist die zurückgewonnene Stärke der Industrie. Nach dem letztjährigen Tiefstand von 20 %, konnte im Jahr 2015 ein Anteil von 32 % an den Investitionen erreicht werden, wodurch die Industrie diesbezüglich die zweitstärkste Branche darstellt.

Für die Gruppe „Sonstige“ konnte sich der steigende Trend der letzten Jahre in Bezug auf Investitionen nicht fortsetzen. Allerdings zeichnen sich bei genauerer Betrachtung Besonderheiten dieser Gruppe ab: Einige der Investitionen dieser Gruppe weisen ein hohes Investitionsvolumen auf. So stellt die Branche „Sonstige“ zwar nur 8 % der Investitionen, macht jedoch 22 % des gesamten getätigten Investitionsvolumens aus (vgl. Abb. 4). Zurückzuführen sind diese Zahlen vor allem auf Großprojekte wie jenes von Home24 im Landkreis Heidekreis. Dort errichtete das E-Commerce Unternehmen in Walsrode ein neues Logistikzentrum mit einem Investitionsvolumen von knapp über 50 Mio. Euro.

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.

Die meisten Investitionen wurden im Erhebungsjahr 2015 von den Logistikdienstleistern getätigt. Das Wachstum von 8 % im Vergleich zum Vorjahr ist geprägt von vielen kleinen Investitionen der Dienstleister (insbesondere mittelständische Unternehmen wie z.B. Speditionen). Ausnahmen bilden Großprojekte, vor allem in der Region Hannover (Bsp. DHL), die ein hohes Investitionsvolumen beinhalten. Bekräftigt wird diese Aussage durch den Blick auf die Verteilung des Investitionsvolumens. Hier beträgt der Anteil der Logistikdienstleister lediglich 28 %.

Lichtblick der Erhebung sind die Ergebnisse der Industrie, welche nach dem Vorjahrestief wieder an Bedeutung gewonnen haben. Neben dem hohen Anteil von 32 % im Branchenvergleich ist vor allem der hohe Anteil von 41 % am gesamten Investitionsvolumen beeindruckend. Dies ist größtenteils auf Unternehmen in der Lebensmittelindustrie zurückzuführen, welche in neue Distributionszentren investierten.

Der Vorjahresbestwert im Großhandel von 39 % wurde in diesem Jahr deutlich unterboten und liegt bei 24 %. Dies stellt den



geringsten Wert seit 2010 dar. Der Anteil am Investitionsvolumen ist zudem mit gerade einmal 9 % vergleichsweise gering. Zurückzuführen ist dies auf die in den letzten Jahren getätigte hohe Investitionsbereitschaft des Großhandels, der dadurch seine Logistikprozesse und Distributionsaktivitäten für die kommenden Jahre nachhaltig ausgerichtet hat.

Auffällig ist der gesunkene Anteil der Gruppe „Sonstige“. Den Ergebnissen der Studie nach liegt ihr Anteil bei nur 8, was einen Verlust von fünf Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ausmacht. Betrachtet man hingegen die branchenübergreifende Verteilung des Investitionsvolumens wird erkennbar, dass die Gruppe „Sonstige“ mit 22 % eine wichtige Stütze der Logistik in Niedersachsen darstellt (vgl. Abb. 4).

Abb. 3: Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung

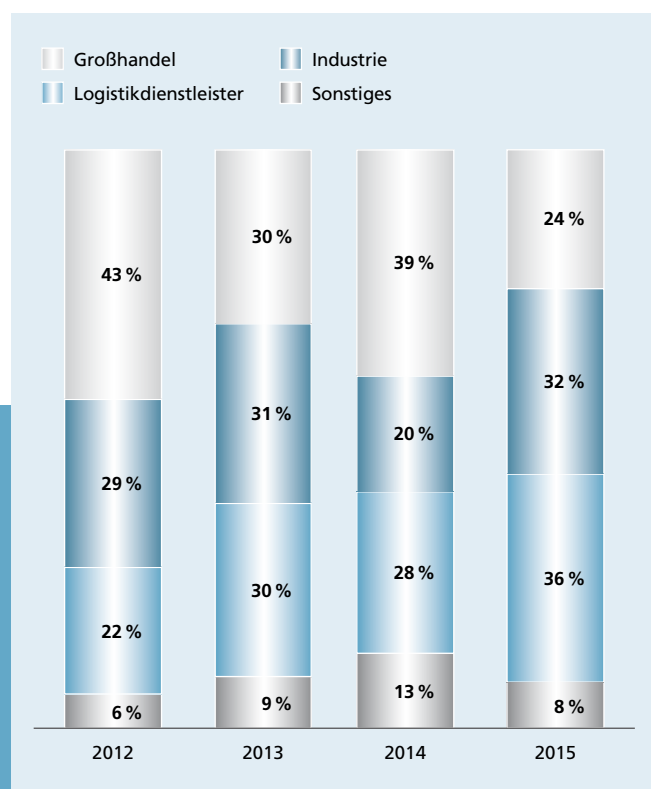
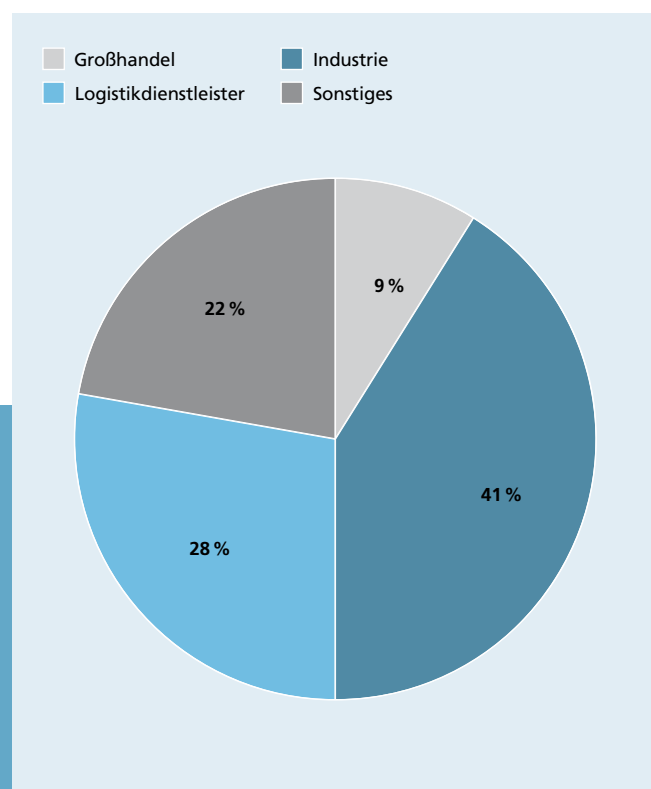
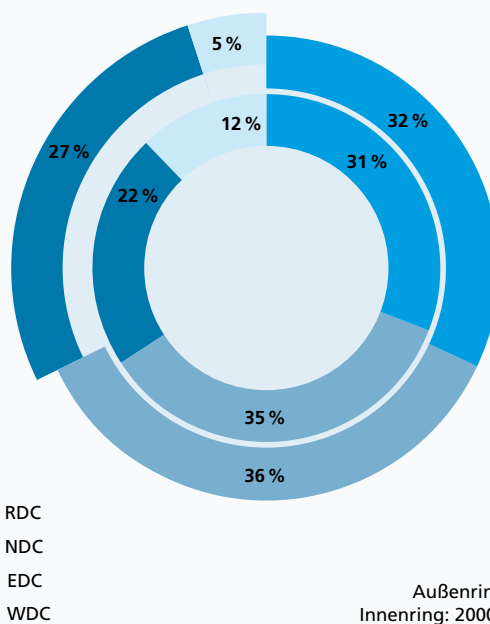


Abb. 4: Verteilung des Investitionsvolumens





Außenring: 2015
Innenring: 2000 – 2015

Abb. 5: Erschließungsfunktion 2015 und im Vergleich 2000 – 2015

Räumliche Erschließungsfunktion der Investitionen

Mit Hilfe der räumlichen Erschließungsfunktion von logistikaffinen Investitionen kann eine funktionale Einordnung von Logistikregionen durchgeführt werden. Die räumliche Erschließungsfunktion hat sich dabei als geeigneter Indikator herauskristallisiert. 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 von logistikaffinen Investitionen lassen sich in folgende Klassen einteilen:

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 analoge 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 5 zeigt die Anteile der Kategorien räumlicher Erschließungsfunktion für das Jahr 2015 (Außenring) sowie die Verteilung

der räumlichen Erschließungsfunktion von 2000 bis 2015 (Innenring). Insgesamt bezieht sich die Klassifizierung auf mehr als 1.000 logistikaffine Investitionen in Niedersachsen seit 2000. Das Jahr 2015 ist hauptsächlich von einer hohen bundesweiten Distribution (NDC) geprägt. Allerdings folgt dicht darauf sowohl die vorrangig regionale und norddeutsche (RDC) als auch die Belieferung in mindestens fünf weitere europäische Länder (EDC). Vor allem die EDC liegt dabei deutlich über dem Durchschnittswert der letzten 15 Jahre und ist zudem knapp zehn Prozentpunkte höher als im Vorjahr. Nichtsdestotrotz bleibt der Trend der Regionalisierung bestehen, der durch die wachsende Bedeutung der Kundennähe getrieben wird. So liegt der Anteil regionaler Distribution mit 32 % sowohl knapp über dem langjährigen Mittel als auch knapp über dem Vorjahreswert von 29 %. Das Ergebnis der Investitionen für nationale Distributionszentren konnte die Werte des Vorjahres, 43 % der Investitionen, nicht erreichen. Der Wert des Jahres 2015 liegt für NDC bei 36 % und ist damit dem Durchschnittswert nah.

Erhebliche Verschiebungen gibt es beim Anteil von Investitionen mit europäischer und weltweiter Distributionsfunktion. Der Anteil von Investitionen mit europäischer Reichweite steigt von 18 % im Jahr 2014 auf 27 % im Jahr 2015, wohingegen Distributionszentren mit weltweiter Ausrichtung im gleichen Zeitraum fünf Prozentpunkte verloren haben.

Die Schwerpunkte der räumlichen Verteilung der errichteten Distributionszentren 2015 liegen vornehmlich im westlichen Niedersachsen (vgl. Abb. 6). Hier sind vor allem die Hansalinie/die Emsachse als auch die Logistikregion Hannover/Hildesheim/Peine als Ursprungsorte zu nennen. Im südlichen Emsland und dem Landkreis Grafschaft Bentheim ist eine Konzentration von Distributionszentren zu verzeichnen, hier ist der Anteil europäischer Distribution traditionell hoch. Ebenso auffällig ist eine Verdichtung europäischer Distributionszentren im südlichen Umfeld von Hamburg. Dies ist auf die Nähe zum

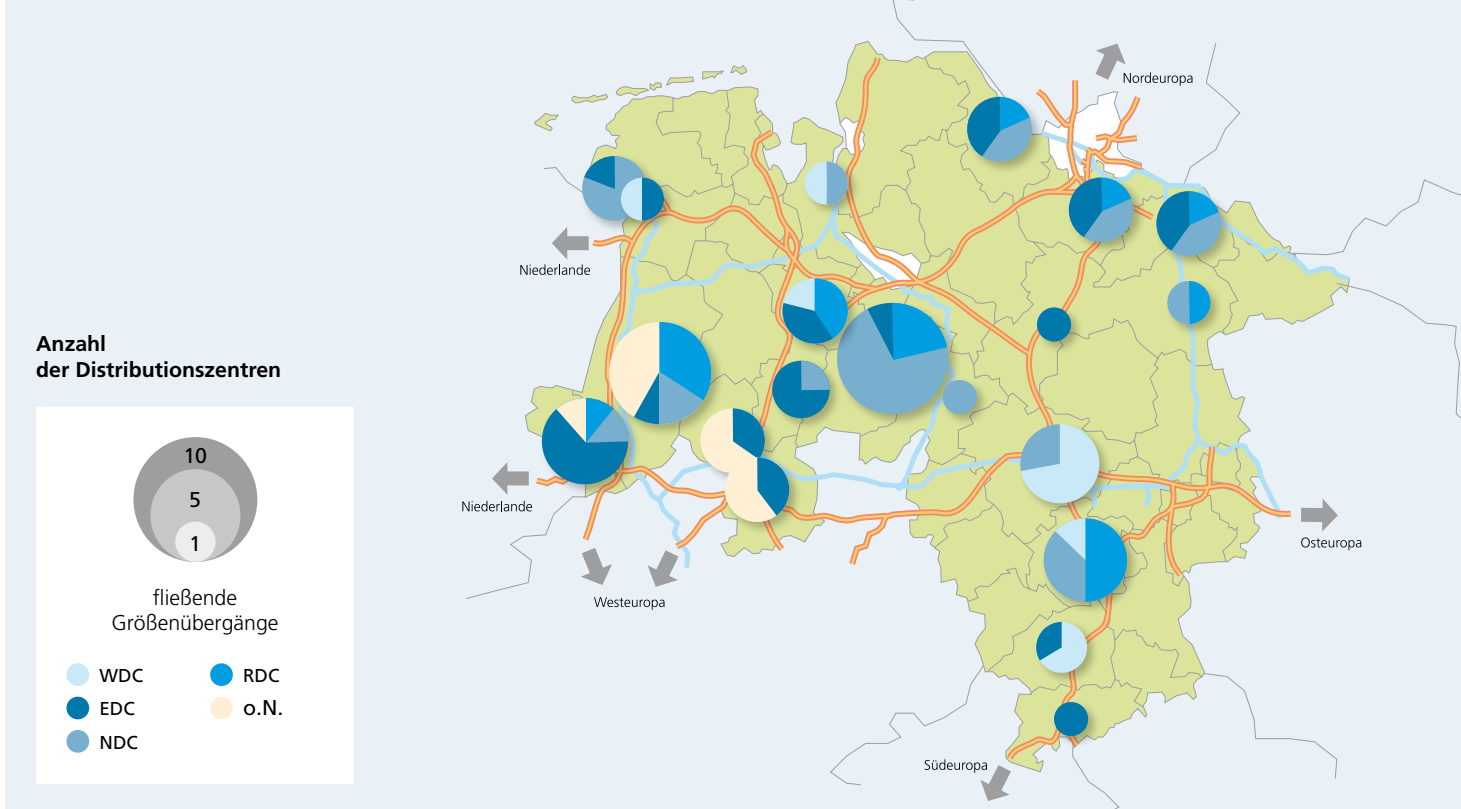


Abb. 6: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2015 (nach Erschließungsfunktion)

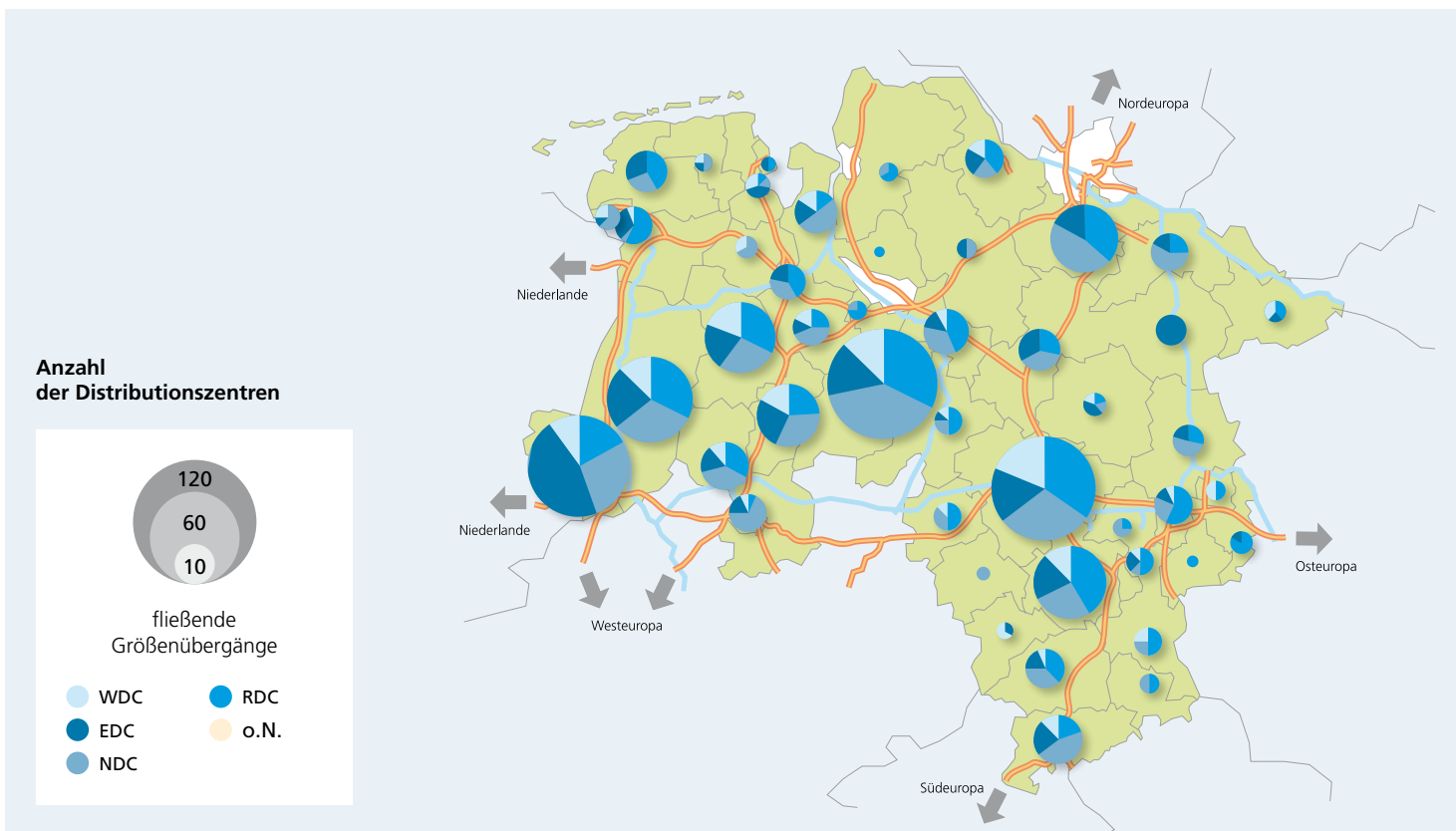


Abb. 7: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2000 – 2015 (nach Erschließungsfunktion)

Umschlaghafen in der Hansestadt zurückzuführen. Im Kern Landkreis Diepholz und der Region Hannover herum ist eine deutliche Fokussierung auf die regionale und nationale Distribution erkennbar.

Die räumliche Verteilung der erfassten Distributionszentren im Erhebungszeitraum 2000 bis 2015 bestätigt die Bedeutung der transeuropäischen Achsen für Distributionsaktivitäten mit internationaler

Reichweite (vgl. Abb. 7). Die für internationale bzw. globale Warenströme ausgelegten Distributionszentren befinden sich in unmittelbarer Nähe zu den Hauptverkehrsachsen A 30/A 31, A 1, A 7 und A 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.



Flächenbedarf und Größenstrukturen der Investitionen

Im Jahr 2015 liegen für 71 % der 88 getätigten logistikaffinen Investitionen Flächenangaben vor. Dadurch ergibt sich eine Flächeninanspruchnahme von rund 110 ha. Dies entspricht im zweiten Jahr in Folge einer Verringerung der Flächeninanspruchnahme um 10 ha im Vergleich zum Vorjahr. Hierbei ändert sich allerdings der Mittelwert des Flächenbedarfs der Investitionen im Erhebungsjahr 2015: Demnach sinkt dieser von 2,8 ha je Investition im Jahr 2014 auf 1,75 ha je Investition im Jahr 2015.

Abbildung 8 zeigt die Anteile der unterschiedlichen Größenklassen an den Investitionen und der Gesamtfläche. 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 Niedersachsen. So beläuft sich der Anteil der Investitionen unter einem Hektar auf starke 60 %. Allerdings beträgt ihr Anteil an der Gesamtfläche nur knapp über 15 %.

Der Anteil der Größenklasse von 2ha bis 5ha bleibt wie im Vorjahr überraschend gering und beläuft sich auf rund 17 %. Im Vergleich zum Jahr 2014 steigt ihr Anteil an der Gesamtfläche auf 30 % und stellt somit eine entscheidende Klassengröße dar.

Eine Besonderheit stellen die Investitionsprojekte mit einem Flächenbedarf über 5ha dar. Im Gegensatz zum Vorjahr, in dem ein neuer Spitzenwert für diese Größenklassen erreicht wurde und einzelne Investitionen sehr flächenintensiv waren, sinkt der Anteil der Investitionen über 5ha beträchtlich. Demnach liegt ihr Gesamtanteil bei nur noch knapp 45 %, was einem Verlust von 20 Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Dies liegt vor allem an der

deutlich gesunkenen Anzahl von Investitionen über diese Flächengröße hinaus. So beträgt der Anteil an Investitionen der Größenklassen über 5ha lediglich 10 %. Diese Zahlen machen deutlich, dass die einzelnen Investitionen im Berichtsjahr 2015 deutlich von geringer und 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 2015 bei rund 32 %. Die Ursachen hierfür liegen laut den Angaben der Befragten in einer schlechten Anbindung, fehlendem Flächenangebot, fehlender Flächenverfügbarkeit und der Schwierigkeit bei der Neuausweisung von Flächen. Insgesamt übertreffe die Nachfrage das Angebot. Immerhin bewerten knapp über 50 % der Befragten das Flächenangebot als „ausreichend“.

Lediglich der Nordkreis Cloppenburg weist einen Flächenüberhang auf. Dies begründet sich durch einen großen Flächenvorrat, eine gute Verkehrsanbindung und einen großen Abstand zur Wohnbebauung. Der Landkreis steht damit in der Erhebung jedoch für sich allein und bildet lediglich die Ausnahme von der Regel einer Flächenknappheit in großen Teilen Niedersachsens.

In Bezug auf die Entwicklung logistikbezogener Flächennachfrage herrscht in der Logistikbranche aufkommender Optimismus. Demnach bewerten rund 38 % der Befragten die Nachfrage nach Neuflächen als „leicht steigend“. Begründet wird diese grundlegend

optimistische Erwartungshaltung 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 30 % der Befragten aus. An dieser Stelle sticht die Erwartungshaltung bei Bestandsimmobilien heraus, bei denen fast 45 % der Befragten von einer gleichbleibenden Entwicklung ausgehen. Mit einer sinkenden Nachfrage wird indes nicht gerechnet. Darüber hinaus ist beachtlich, dass sowohl bei Neuf Flächen als auch aus dem Bestand heraus jeweils ein Fünftel der Befragten die Entwicklung nicht abschätzen kann.

Beim Verhältnis von Grund- zu Nutzfläche konnte der Trend zur steigenden Nutzungsintensität der vergangenen Jahre im Gegensatz zum ernüchternden Vorjahr wieder fortgeführt werden. Nach dem Verhältnis von 2,42:1 aus dem Jahr 2014 wurde im Berichtsjahr 2015 der niedrigste Wert seit Beginn der Aufzeichnungen ermittelt (1,94:1).

Das durchschnittliche Investitionsvolumen pro Hektar ist nach den schwachen Ergebnissen des Vorjahres (3,11 Mio. Euro/ha) wieder im Aufwärtstrend. Zwar konnte der Wert von 2013 (4,15 Mio. Euro/ha) nicht erreicht werden, allerdings liegt der Wert des Berichtsjahres mit 4,03 Mio. Euro/ha deutlich über dem Mittelwert der letzten Jahre.



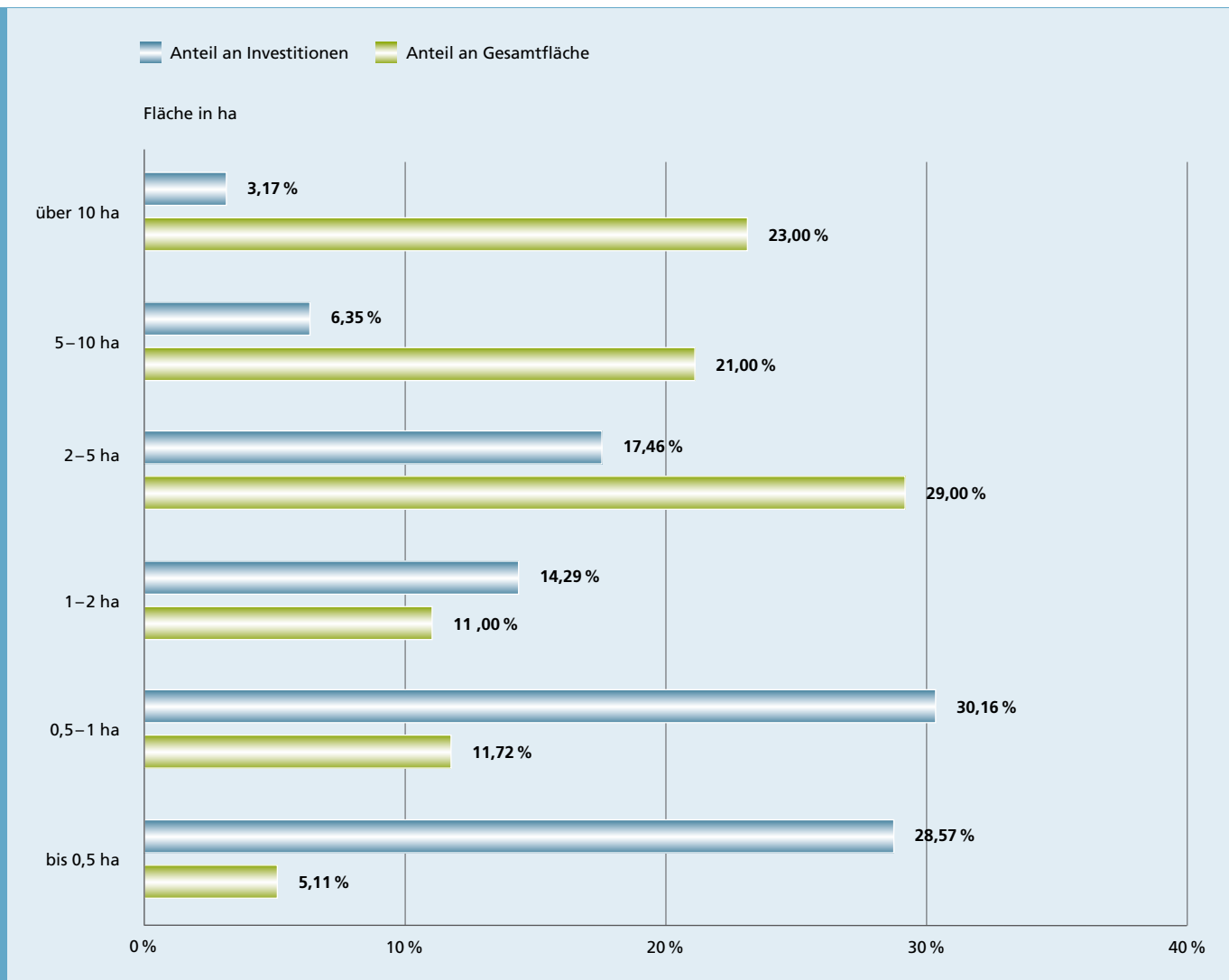
Investitionsbeispiel

ZUFALL logistics group und Sartorius AG

Bauherr: ZUFALL logistics group
 Investitionsstandort: Göttingen, Siekanger
 Bezeichnung/Nutzung der Immobilie: Logistik Center Distro/Logistikimmobilie
 Kunde/Branche: Sartorius/Kontraktlogistik
 Fläche: Erweiterung um 10.000 qm auf 25.000 qm
 Beschäftigte Logistik Center: ca. 100 Mitarbeiter
 Investitionsvolumen: ca. 5 Mio. EUR

Kontakt: www.zufall.de

Abb. 8: Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2015





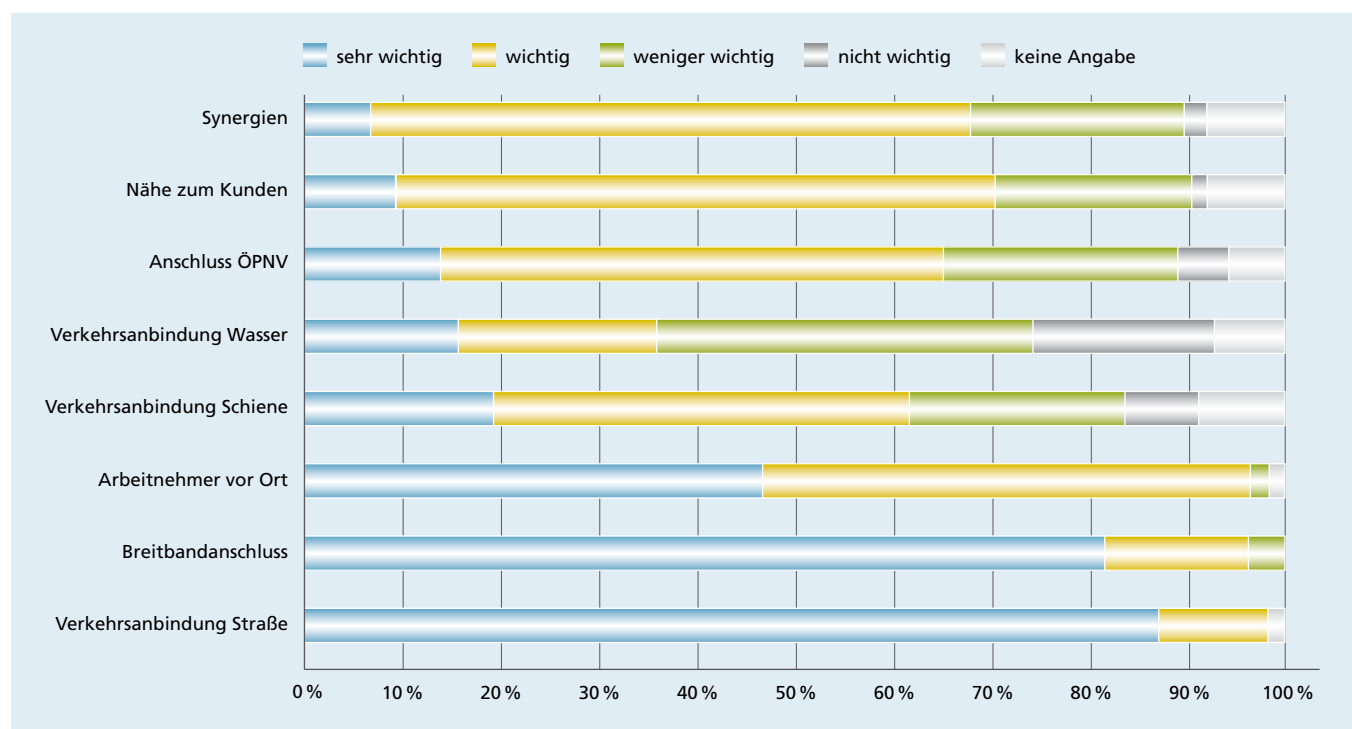
Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik

2015 konnten am Wirtschaftsstandort Niedersachsen laut Erhebung fast 2.400 neue Arbeitsplätze in der Logistikbranche geschaffen werden. Die im Vergleich zur deutschlandweiten Beschäftigung von insgesamt ca. 3 Mio. Beschäftigten im Bereich Logistik marginal wirkende Anzahl neu geschaffener Arbeitsplätze stellt jedoch zugleich eine Steigerung von 18 % gegenüber den Vorjahreswerten dar. Der Logistikstandort Deutschland generiert inzwischen ca. 240 Milliarden Euro Umsatz und ist, auch dank Unternehmen wie der Post-Tochter

DHL oder der Bahn-Tochter Schenker, global hervorragend aufgestellt. Deutschland gehört zu den Big Playern in der Logistikwelt.

Die Logistikbranche ist ein bedeutender Wirtschaftsmotor des Standorts Niedersachsen. Darüber hinaus gehört sie zu den treibenden Wachstumskräften des Bundeslandes. 2015 konnte wieder ein deutlicher Anstieg der logistikaffinen Investitionen erreicht werden. Auch das Investitionsvolumen stieg um 20 % auf fast 450 Mio. Euro.

Abb. 9: Beurteilung der zukünftigen Voraussetzungen für logistikaffine Investitionen



Die Bandbreite der Investitionen ist dabei traditionell breit gefächert: Die Investitionsspanne von 2015 reicht von 100.000 Euro bis knapp über 50 Mio. Euro. Den Löwenanteil machen Investitionen im Bereich von 1,0 bis 4,9 Mio. Euro aus (43 %). Umso erstaunlicher ist, dass die 43 % der Investitionen nur rund 13 % der Gesamtsumme entsprechen. Einen wesentlich größeren Anteil nehmen die Investitionen ab 10 Mio. Euro ein, welche mit 23 % der Investitionen ca. 80 % der Gesamtsumme abdecken.

Die hierdurch geschaffenen Arbeitsplätze verteilen sich in einem deutlich anderen Maß auf die Branchen als im Jahr 2014. Während der Großhandel im Vorjahr knapp über die Hälfte der Arbeitsplätze schaffen konnte, verzeichnet die Branche in diesem Jahr nur einen sehr geringen Anteil von unter 10 %, der durch die äußerst geringe Investitionstätigkeit des Handels begründet ist. Wachstumstreiber im Berichtsjahr 2015 bei der Schaffung von Arbeitsplätzen ist die Industrie (Anteil von 43 %) gefolgt von der Gruppe „Sonstige“ (knapp über 30 %) und der Logistikdienstleister (fast 20 %). Die beiden letztgenannten Gruppen wiesen nur geringe Veränderung im Vergleich zum Vorjahr auf.

Insgesamt wurden seit dem Jahr 2000 im Logistikland Niedersachsen mehr als 48.000 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, gaben mehr als drei Viertel der Befragten „zunehmend“ an. Interessant ist, dass keiner der Befragten angab, dass der Bedarf abnehmen wird. Zurückzuführen ist dies auf die hohe Anzahl von Neuansiedlungen von Logistikunternehmen sowie der Einschätzung, dass die Logistik zunehmend (auch branchenübergreifend) bedeutender wird und auch (auf Basis der Anfragen) auf die Realisierung von weiteren logistikaffinen Investitionen setzt.

Besonders nachgefragt sind Arbeitskräfte im gewerblichen Bereich. Fast 80 % der Befragten erwarten in diesem Bereich einen steigenden

Bedarf. Bei gering qualifizierten Arbeitskräften (59 %) und im kaufmännischen Bereich (56 %) wird ebenfalls mit einem steigenden Bedarf für die Logistik gerechnet. Für Arbeitskräfte mit akademischem Schwerpunkt wird ein gleichbleibendes Niveau bei der Nachfrage erwartet.

Eine grobe Einschätzung von Wirtschaftsförderern und Multiplikatoren der Voraussetzungen für die Ansiedlung von logistikaffinen Investitionen an ihrem Standort/in ihrer Region zeigt Abbildung 9. Die wichtigsten Voraussetzungen sind nach Einschätzung der Befragten demnach eine leistungsfähige Straßenverkehrsanbindung und ein Breitbandanschluss. Diese Erkenntnisse sind identisch mit den Ergebnissen der letztjährigen Erhebung und unterstreichen die Notwendigkeit eines Breitbandanschlusses für die zunehmend digitalisierten Logistiker. Zudem wird unterstrichen, dass die moderne Logistik weit mehr umfasst als reine Transportleistungen. Der dritt wichtigste Aspekt sind 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. Die Anbindung an das Schienennetz, die Nähe zum Kunden, eine verfügbare ÖPNV-Anbindung und auch die Schaffung von Synergien bewerten mehr als 60 % der Befragten als wichtige bzw. sehr wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Realisierung von logistikaffinen Investitionen. Knapp unter 40 % der Befragten räumen der Anbindung an den Verkehrsträger Wasser eine hohe bzw. sehr hohe Bedeutung ein (wichtig bzw. sehr wichtig).

Die Akzeptanz bei der niedersächsischen Bevölkerung für logistikaffine Investitionen ist nach Einschätzung der Wirtschaftsförderer durchaus vorhanden und deckt sich mit den Ergebnissen des Vorjahres. Demnach bewerten knapp über 60 % der Befragten die Akzeptanz bezüglich Logistikansiedlungen als „gut“ bzw. „sehr gut“. Circa 30 % stehen Logistikansiedlungen neutral gegenüber und 10 % bewerten die Akzeptanz für Logistikansiedlungen als „schlecht“ bis „sehr schlecht“. Im nachfolgenden Kapitel wird die Akzeptanz genauer analysiert.





Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen in Niedersachsen

Die Akzeptanz der Landkreise für logistikaffine Investitionen in Niedersachsen ist ein bedeutender Indikator für die Zukunftsfähigkeit eines Logistikstandortes und ein wichtiger Indikator für Unternehmen in Hinblick darauf, welche Regionen Investitionen im Bereich der Logistik willkommen heißen und fördern und in welchen Regionen eine Ansiedlung eher kritisch gesehen wird.

In Abbildung 10 wird diese Akzeptanz kartografisch nach Landkreisen dargestellt. In Verbindung mit Bauanfragen für das Jahr 2017 ergibt sich somit ein interessantes Bild an logistikaffinen Regionen in Niedersachsen. Untergliedert wird in eine hohe, mittlere und geringe Akzeptanz.

Die Karte zeigt, dass vor allem im westlichen Niedersachsen eine durchweg hohe Akzeptanz von Logistikinvestitionen besteht. Lediglich die Stadt Osnabrück und der Landkreis Friesland geben eine mittlere Akzeptanz an. Die Stadt Osnabrück führt dies überwiegend auf die verkehrstechnischen Belastungen wie Straßenverschleiß und Emissionen zurück sowie auf den hohen Flächenverbrauch von Logistikinvestitionen.

Der Landkreis Wilhelmshaven hingegen verbindet die Logistikbranche mit neuen Arbeitsplätzen und zusätzlicher Wirtschaftskraft. Außerdem stehen die ausgewiesenen Ansiedlungsflächen nicht im Konflikt zu anderen Nutzungen. Im Landkreis Diepholz wird die positive Akzeptanz daran festgemacht, dass die Logistik auch zukünftig eine bedeutsame Wachstumsbranche für die Region darstellen wird. Die Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften wird weiter steigen und neue Arbeitsplätze geschaffen. Allerdings steht der erwartete Fachkräftemangel einer noch stärkeren Entwicklung entgegen.

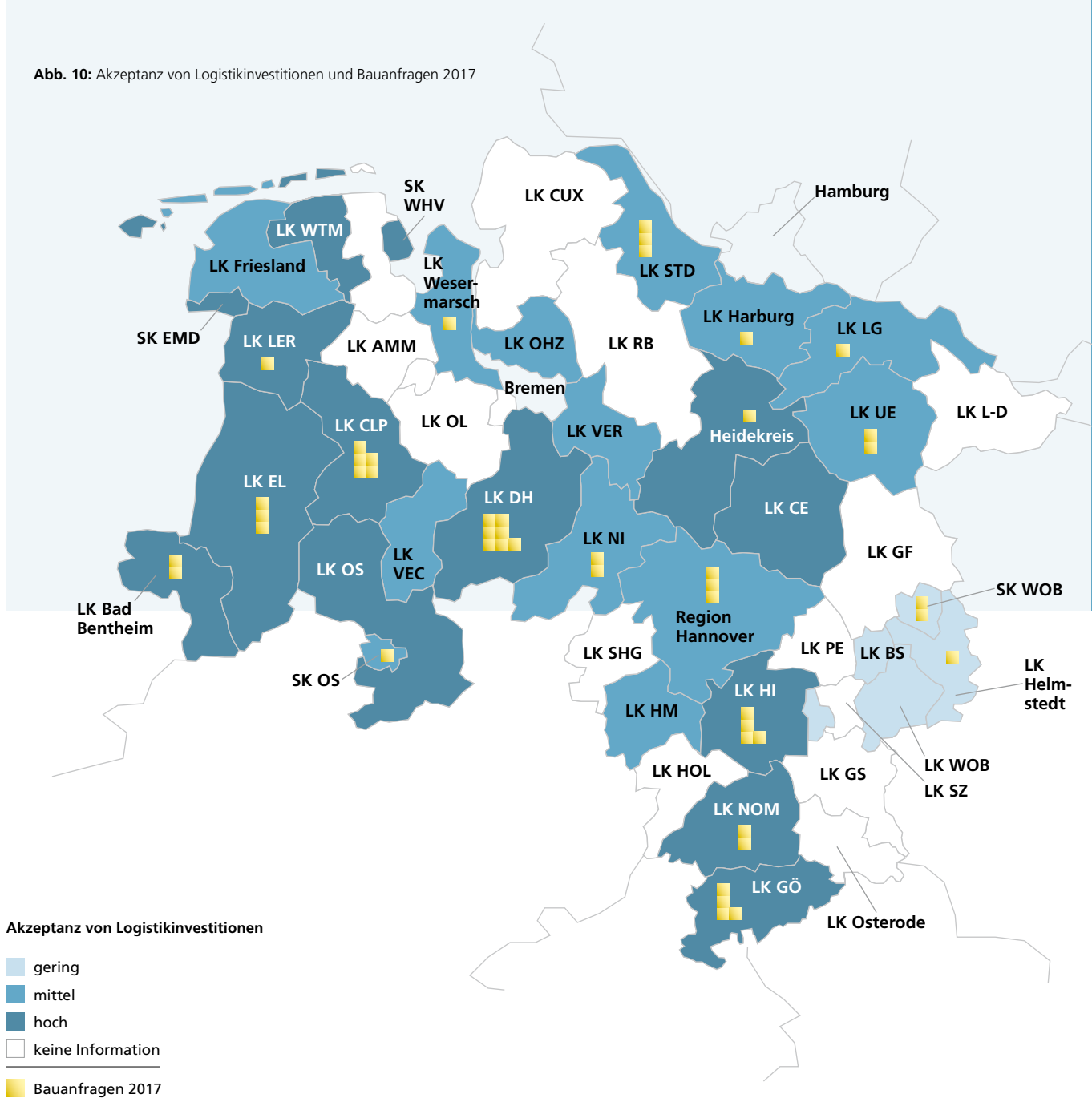
Die Regionen im mittleren und nördlichen Niedersachsen weisen dagegen eine überwiegend mittlere Akzeptanz auf. Vor allem im Nordosten ist diese Auffassung flächendeckend. Die Landkreise

Stade, Harburg und Lüneburg begründen dies mit der schwierigen Akzeptanz in der Bevölkerung wegen des anfallenden Schwerlastverkehrs. Außerdem sei die Akzeptanz bei den Gemeinden in Bezug auf die Schaffung von Arbeitsplätzen im Vergleich zur Produktion eher gering. In der Region Hannover kommt dieses mittlere Ergebnis aufgrund der unterschiedlichen Auffassungen innerhalb der Kommunen zustande. Kritisch werden die zunehmenden LKW-Unfälle und die damit verbundenen Ausweichverkehre auf den Straßen gesehen. Dennoch ist die Region Hannover, vor allem dank der hervorragenden infrastrukturellen Anbindung, als Investitionsstandort weiterhin sehr attraktiv.

Im Osten des Bundeslandes wurden von vielen Landkreisen keine Angaben zur allgemeinen Akzeptanz von Logistikinvestitionen gemacht. Auffällig ist, dass die wenigen aufgeführten Angaben von einer geringen Akzeptanz der Landkreise geprägt sind. Demnach führt die kreisfreie Stadt Wolfsburg an, dass das hohe Verkehrsaufkommen, parkende LKW, entstehende Lärmbelastung und Verschmutzung die wesentlichen Gründe für die Einschätzung sind. Hinzu kommt, dass die Anzahl der Bauanfragen im östlichen Niedersachsen durchgehend gering ist.



Abb. 10: Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen 2017



Betrachtet man die Landkreise mit einer hohen Akzeptanz von Logistikinvestitionen, so fällt auf, dass es eben diese Landkreise sind, die eine hohe Anzahl von Bauanfragen für das Jahr 2017 aufzuführen. Hier überzeugen der Landkreis Göttingen, Hildesheim, Diepholz, Cloppenburg und das Emsland mit diversen Anfragen für das kommende Jahr. Einen ähnlichen Umfang von Bauanfragen weisen die

Region Hannover und der Landkreis Stade auf, wobei hier die allgemeine Akzeptanz aber nur im mittleren Bereich liegt.

Es bestätigt sich somit der Trend, dass sich das westliche Niedersachsen als Ballungszentrum und Hot-Spot der Logistikbranche etabliert.





Zusammenfassung und Ausblick

Der Logistikstandort Niedersachsen konnte im Jahr 2015 eine erfreuliche Trendwende einleiten. Nachdem seit 2011 keine wachsenden Investitionszahlen mehr generiert werden konnten, schaffte es das Bundesland, die Anzahl logistikaffiner Investitionen um 44 % im Vergleich zum Vorjahr zu steigern. Somit beläuft sich die Anzahl getätigter Investitionen im Jahr 2015 auf 88 Projekte. Ebenso konnte ein gestiegenes Investitionsvolumen umgesetzt werden. Demnach stieg die Investitionssumme von rund 370 Mio. Euro (2014) auf knapp 450 Mio. Euro (2015). Insgesamt wurden durch logistikaffine Investitionen in Niedersachsen seit dem Jahr 2000 rund 7,5 Mrd. Euro investiert und mehr als 48.000 neue Arbeitsplätze geschaffen. Dies macht die herausragende Bedeutung der Logistik für Niedersachsen deutlich.

Dass die Logistik auch weiterhin ein Jobmotor ist, der auch in benachbarte Branchen ausstrahlt, belegt die Zahl der neu geschaffenen Arbeitsplätze. Im Jahr 2015 wurden ca. 2.400 neue Arbeitsplätze durch neue Investitionen geschaffen, welche somit signifikant zum Wachstum der Logistikbranche beigetragen haben. Bemerkenswert ist weiterhin die große Standortverbundenheit der ansässigen Unternehmen in Niedersachsen. Demnach stammen 75 % der Investitionen von niedersächsischen Unternehmen.

Generell kann die Verortung der Investitionen als recht klar strukturiert beschrieben werden. Vor allem das westliche und nördliche Niedersachsen hat sich seit Jahren als Ballungszentrum für logistikaffine Investitionen herauskristallisiert. Logistikregionen wie die Hansalinie, die Emsachse, aber auch die Logistikregion Hannover/Hildesheim/Peine konnten mit äußerst positiven Ergebnissen im Jahr 2015 überzeugen. Wohingegen die östlichen und südlichen Regionen Niedersachsens weiterhin geringe Investitionszahlen und Bauanfragen aufweisen.

Im Hinblick auf die räumliche Erschließungsfunktion ist ein Trend zu erkennen, der sich bereits die letzten Jahre angedeutet hat. Nämlich

der Fokus auf die nationale (NDC) und regionale (RDC) Distribution. Allerdings stieg auch der Anteil der europäischen (EDC) Vernetzungen deutlich um 10 Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr. Dennoch bleibt der Trend zur Regionalisierung bestehen, der durch die wachsende Bedeutung der Kundennähe und der steigenden Transportkosten getrieben wird.

Unternehmen internationalen Ursprungs tätigten logistikaffine Investitionen auffallend häufig an Landesgrenzen und überregionalen Verkehrsknotenpunkten. Der Auf- und Ausbau leistungsfähiger Hinterlandanbindungen 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 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, 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 wenig“ ein. Die Nachfrage übersteige schlicht das Angebot, so der Tenor vieler Wirtschaftsförderer.

In Bezug auf die Nachfrage an Arbeitskräften gibt es aus Sicht des Arbeitsmarktes gute Nachrichten. Demnach gehen 78 % der Befragten von einem zunehmenden Bedarf an Arbeitskräften in den nächsten

Jahren aus. Gleichwohl rechnet keiner der Befragten mit einer Abnahme. Zurückzuführen ist dies auf die hohe Anzahl von Neuanstellungen von Logistikunternehmen, der zunehmenden Bedeutung von smarter City-Logistik, aber auch auf die Aussicht auf weitere Projekte im Logistikstandort Niedersachsen. Hierbei scheint vor allem der Bedarf nach Arbeitskräften im gewerblichen Bereich besonders vielversprechend.

Die bisher zu verzeichnenden Projektierungen für das Jahr 2016 zeichnen ein positives Bild und werden voraussichtlich dazu führen, dass die Investitionstätigkeit, bezogen auf die Anzahl der Investitionen, ihr Niveau halten wird. Es ist davon auszugehen, dass die Anzahl der logistikaffinen Investitionen für das kommende Berichtsjahr 2016 den positiven Trend fortführen wird.

Der diesjährige Marktspiegel konnte zeigen, dass der Standort Niedersachsen zurück in der Erfolgsspur ist. Die Akteure blicken optimistisch in die Zukunft. Die Kommunen und die Landesregierung sollten es sich zur Aufgabe machen, den positiven Trend zu nutzen und durch entsprechende Maßnahmen und Anwerbungen die Investitionstätigkeiten der Unternehmen zu fördern um den Logistikstandort Niedersachsen langfristig weiter zu stärken.





Container Terminal und GVZ JadeWeserPort in Wilhelmshaven

Kurze Wege – klare Standortvorteile

Wilhelmshaven positioniert sich mit dem Container Terminal als Hafenstandort der Zukunft, gerüstet für die Abfertigung von Containerschiffen mit einer Stellplatzkapazität von rund 20.000 Standardcontainern. Von der Wasserseite aus betrachtet, liegen die Argumente pro Wilhelmshaven mit einer Revierfahrt von nur 23 Seemeilen und der tideunabhängigen Erreichbarkeit für Schiffe mit einem Tiefgang von 16,50 Meter auf der Hand. Die 1,7 Kilometer lange Kaje bietet Platz für bis zu vier Großcontainerschiffe der neuesten Generation. Für die Abfertigung stehen acht (im Endausbau 16) der weltweit größten Containerbrücken zur Verfügung. Der großzügige Wendebereich im Jaderevier mit 700 Metern Durchmesser komplettiert die optimalen nautischen Bedingungen und gibt ausreichend Spielraum für das Drehen von Schiffen mit knapp 400 Metern. Aktuell laufen fünf Liniendienste Deutschlands einzigen Container-Tiefwasserhafen regelmäßig an – zwei Deep Sea-Verbindungen nach Asien, ein Dienst in den Mittleren Osten sowie zwei Feederdienste nach Skandinavien, Russland und Polen. Mit den Diensten zwischen Asien und Wilhelmshaven bietet der Standort als neuer Player in der europäischen Hafenlandschaft, gerade für im- und exportorientierte Unternehmen im asiatischen Raum, interessante Perspektiven zu den etablierten Hafenstandorten in Europa zur Optimierung ihrer Logistikprozesse.

Container Terminal und Güterverkehrszentrum eng verbunden

Als einzigartig in Deutschland darf die Kombination von Container Terminal und direkt angrenzendem 160 Hektar Güterverkehrszentrum (GVZ) bezeichnet werden. Das Areal ist als Industriegebiet ausgewiesen und bietet Ansiedlern alle Optionen, wie etwa die Bebauung bis zu 50 Meter Höhe zur Errichtung von Hochregallagern, 24/7-Betrieb oder bei Bedarf einen eigenen Gleisanschluss für einen Teil der Grundstücke. Flächen von 1 bis 20 Hektar stehen zur Pacht im Erbbaurechtsverfahren zur Verfügung und bieten Platz zum Expandieren. Das Grundstücksangebot richtet sich in erster Linie an Logistiker mit Hafenbezug: Speditionen und Transporteure, Kontraktlogistiker, maritime Dienstleister aller Art, Lagerung und Distributionszentren. Auch logistikintensive Produktion und Handel, deren Ware per Schiffcontainer ankommt oder abfließt, finden ideale Bedingungen auf dem Gelände. Die schnellen und kurzen Wege zwischen allen Beteiligten der Lieferkette – Terminal, Zoll, GVZ, Verkehrsträger Straße und Schiene – sind Garantien für eine größtmögliche Effektivität beim Transport der Güter. Verlässlichkeit in der Abfolge der Prozesse, verbunden mit einem hohen Grad an Liefertreue, sind die Qualitätsansprüche des maritimen Standorts Wilhelmshaven.

Derzeit sind noch 70 Hektar Flächen zur Ansiedlung verfügbar. Der Hafen ist trimodal an das Hinterland angebunden – die staufreie A29 endet ampelfrei in rund 900 Meter Entfernung zum GVZ und Terminal. Das Container Terminal ist an das Schienennetz der Deutschen Bahn angeschlossen und verfügt über einen Terminal für den kombinierten Verkehr mit 6 Gleisen, 3 Brücken (perspektivisch 5) und eine 16-gleisige Vorstellgruppe – beide Anlagen haben Ganzzuglänge.

Zusätzlich zum Containerumschlag stehen am nördlichen Ende der Kaje für den Umschlag von Projektladung ca. 2.800 qm mit einer maximalen Transportlast von 2.000 Tonnen zur Verfügung.

Umweltfreundlich und kostenfrei parken

Das Truck Service Center bietet rund 800 Meter entfernt vom Gate des Container Terminals und gesichert mit einem Zaun sowie einer Schrankenanlage, 311 kostenfreie Parkplätze für Trucks, Lang-LKW und Kühlfahrzeuge, an. Besonders umweltfreundlich ist der Standbetrieb für Kühlfahrzeuge, da mit versenkbaren Elektranten von Diesel auf Strom umgestellt werden kann.

Machbarkeitsstudie JadeWeserPort II

Im Auftrag der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG (JWPM) hat das Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) eine Erweiterung des bestehenden Container Terminals um zwei Kilometer in die nördliche Richtung untersucht. Das Ergebnis zeigt, dass der Bau eines zweiten Terminals technisch machbar und auf mittlere Sicht wirtschaftlich sinnvoll ist. Der heutige Hafen wird der Studie zufolge um das Jahr 2027 an seine Kapazitätsgrenzen stoßen. Die Niedersächsische Landesregierung hat beschlossen, die weiteren Planungen für einen JadeWeserPort II voranzutreiben, wenn der Hafen erstmals erkennbar eine Millionen TEU umschlagen wird.

Kontakt:

Andreas Bullwinkel
Container Terminal Wilhelmshaven
JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG
Pazifik 1, 26388 Wilhelmshaven
Telefon: (04421) 40980 – 0
E-Mail: info@jadeweserport.de
Internet: www.jadeweserport.de



Der Heidekreis und die Wirtschaftsregion Deltaland schärfen ihr Profil als Logistikstandort

Die Lage an den Verkehrsachsen im Dreieck der Metropolen Hamburg, Hannover und Bremen steht für gute Anbindungsqualitäten und wirtschaftlich optimale Distributionsbereiche. Seit vielen Jahren wissen das Verlagerer und Logistikdienstleister zu schätzen, die sich entlang der A7 im Heidekreis mit Umschlags- und Kommissionierungslägern niedergelassen haben. Die Region, die unter anderem mit DOW, Wipak, Covestro, Mondelez International, Eckes Granini und Harry Brot einige namhafte Produzenten beherbergt, aber in logistischer Hinsicht trotz ihrer zentralen Lage immer etwas im Schatten der großen Städte stand, hat in den vergangenen zwei Jahren einen regelrechten Logistik-Boom erlebt. Nach über zehn Jahren eher verhaltener Entwicklung haben sinkende Flächenverfügbarkeiten in den Ballungsräumen, gesteigerte Vermarktungsaktivitäten und attraktive Flächenangebote im Deltaland (Raum Walsrode – Bad Fallingbostal – Bomlitz) wie im übrigen Heidekreis für teils spektakuläre logistikaffine Neuansiedlungen gesorgt.

Innerhalb von gerade mal 20 Monaten sind in den Jahren 2015 und 2016 landkreisweit rund 17 Hektar neue Hallenfläche auf gut 40 Hektar Industrie- und Gewerbefläche entstanden, darunter ein Ersatzteilversorgungszentrum für BMW, ein Logistikstützpunkt von OBO Bettermann und einige Immobilien aus dem Bereich der Handelslogistik. Besonders hervorzuhebende Neubauten sind das 45.000qm große CKD-Lager für Audi in Soltau und das 60.000qm große Distributionszentrum des Online-Möbelhändlers home24 im A27park Walsrode. Der nahe des Walsroder Dreiecks (A7/A27) jüngst erschlossene A27park Walsrode im Deltaland versetzt den Logistikstandort Heidekreis dabei in die Lage, nicht nur von der guten Anbindung an Hamburg und die Ostseehäfen, sondern verstärkt auch von der Nähe zur gesamten niedersächsischen und bremischen Nordseehäfen-Ränge zu profitieren. Sichtbares Zeichen hierfür ist eine erste Seehafen-Hinterland-Kooperation zwischen dem eCommerce-Standort in Walsrode und dem Jade-Weser-Port Wilhelmshaven im Container-Geschäft.

Ermutigt durch die aktuellen Erfahrungen stellen sich die Kommunen im Heidekreis einschließlich der Wirtschaftsregion Deltaland auch für die weitere Zukunft logistik-freundlich auf. In der Stadt Walsrode wurden im Herbst 2016 die notwendigen Weichenstellungen vorgenommen, um den A27park bis 2018 auf rund 90 Hektar für die langfristige Industrie- und Logistik-Entwicklung zu erweitern. Im benachbarten Bad Fallingbostal ist zu erwarten, dass die inzwischen fast vollständig ausverkauften Industrie- und Gewerbegebiete an der A7 durch umzuwidmende Konversionsflächen und reguläre Erweiterungen in den

nächsten Jahren ebenfalls spürbar wachsen werden. Dabei wird ein gesunder Branchenmix nicht aus den Augen verloren. Im Fokus stehen bei allen Aktivitäten sowohl Neuansiedlungen als auch das Wachsen aus dem Bestand heraus. Beispiel hierfür ist der geplante Logistikpark der Firma Kruse Logistik aus Walsrode, die neben dem Stammsitz nun auch am zusätzlichen Standort Bad Fallingbostal in modularer Bauweise eine Kombination aus Transport-, Lager- und Kontraktlogistik anbieten wird.

Neben Unterstützungsleistungen durch Stadtverwaltung und Wirtschaftsförderung gehört zum Thema der logistik-geeigneten Flächenausweisung auch der Anschluss neuer Flächen an den ÖPNV, wie die jüngst erfolgte Anbindung des A27parks Walsrode an die Buslinie Walsrode Bahnhof-Verden zeigt. Im zunehmenden Wettbewerb um Arbeitskräfte ist es wichtig, den veränderten Mobilitätsbedürfnissen von Arbeitnehmern soweit es geht entgegenzukommen.

Sowohl am Standort Walsrode als auch in Bad Fallingbostal kooperieren Stadtverwaltung und Wirtschaftsförderung bei den genannten Erweiterungsprojekten mit der Niedersächsischen Landgesellschaft NLG als Planungs- und Erschließungspartner. Dies hat unter anderem den entscheidenden Vorteil, dass in punkto Ersatzflächenbeschaffung für die betroffene Landwirtschaft praxisgerechte Angebote gemacht werden können. Dies ist notwendig, um im Sinne einer zukunftsfähigen gesamtregionalen Entwicklung den nicht zuletzt durch die Logistik induzierten Flächenverbrauch verträglich und im Idealfall sogar optimierend zu gestalten.

In der Zusammenfassung bleibt festzuhalten, dass die Logistikwirtschaft im Heidekreis und in der Wirtschaftsregion Deltaland herzlich willkommen ist.

Kontakt:

Michael Krohn
Wirtschaftsförderungsgesellschaft Deltaland mbH
Walsroder Straße 9, 29683 Bad Fallingbostal
Telefon: (05162) 9852031
E-Mail: krohn@deltaland.de
Internet: www.deltaland.de

Logistics made in Niedersachsen – Stärken des Standortes

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.

33.240.000

Tonnen Ausfuhr

77.633

Mrd. Euro Ausfuhr

89.570.000

Tonnen Einfuhr

82.109

Mrd. Euro Einfuhr

(Quelle: Statistisches Bundesamt 2014)

Leistungsfähiger intermodaler Standort

Exzellente Infrastruktur

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

28.218

km Straßen des überörtlichen Verkehrs

4.200

km Schieneninfrastruktur

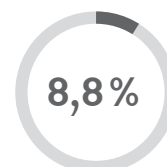
8

bi- bzw. trimodale GVZ

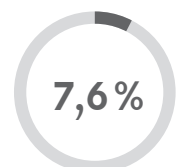
Anteil Güterumschlag im Ländervergleich (Eisenbahnverkehr)



Niedersachsen



Bayern



Hamburg

**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

>1.000

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

Logistikregion Hannover – die dynamische Entwicklung setzt sich fort

Zentrale Lage, hervorragende Infrastruktur, sehr gut angebundene Gewerbeflächen: Die Region Hannover ist bei Logistikunternehmen gefragt. Hannover gilt als europäische Logistikkreuzung und wichtiger Hafenhinterland-Standort für die Seehäfen in Norddeutschland. Als bedeutender Produktions- und Distributionsstandort profitiert die Region von der sehr guten logistischen Anbindung an Osteuropa und die skandinavischen Länder.

Logistikflächenkonzept ermöglicht weitere Flächenentwicklung

Die Region Hannover hat auf die steigende Nachfrage der Logistikwirtschaft mit einem nachhaltig angelegten Logistikflächenkonzept reagiert. Ziel der regionalen Wirtschaftsförderung ist es, transparent aufzuzeigen, an welchen Standorten sich neue Gewerbe- und Logistikflächen planerisch sinnvoll und zugleich marktgerecht entwickeln lassen.

Im Westen der Region liegt für den Logistiksicherheitsstandort Barsinghausen/Wunstorf eine Machbarkeitsstudie vor. Am Teilstandort **Wunstorf/Erweiterung Gewerbepark Süd** (ca. 85 ha) bereitet eine im Herbst 2015 gegründete Projektentwicklungsgesellschaft der Stadt Wunstorf und der Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH (HRG) die Bauleitplanung und Vermarktung erster Grundstücke vor. In Wunstorf ist die Entwicklung eines Trimodal-Standortes mit Anbindung an Straße, Schiene und Wasserstraße geplant.

Die Vorschaufläche **Barsinghausen/Groß Munzel-Nord** ist ebenfalls Bestandteil des Logistiksicherheitsstandortes West. Auch hier wurde das B-Plan-Verfahren eingeleitet. Die ersten Flächen können ab 2017 vermarktet werden.

Für die F-Plan-Flächen in **Laatzen/Rethen-Ost** (30 ha) ist das verbindliche Bauleitplanungsverfahren angelaufen. An allen Standorten ist die HRG als Projektentwickler aktiv.

Steigendes Flächenangebot und logistische Nachfrage

Zusätzlich zu den rund 150 ha, die derzeit 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 stehen demnach 265 ha Logistikflächen zur Verfügung und beseitigen damit den bestehenden Flächenengpass.

Mehrere Projektentwickler haben sich bereits in den vergangenen Jahren planungsreife Grundstücke in der Region Hannover gesichert. Insgesamt summieren sich die für die nächsten Jahre geplanten Projekte auf 440.000 qm Hallen- und 25.000 qm logistisch genutzte Büro- und Zwischengeschossflächen. Aktuell hat der Logistikdienstleister Fiege ein 7,5 ha großes, direkt an der A7 gelegenes Grundstück in Burgwedel erworben. Das geplante Logistikzentrum mit 40.000 qm Hallen- und 4.000 qm Büroflächen wird schwerpunktmäßig Aufträge aus dem Bereich Textillogistik und E-Commerce abwickeln.

Kontakt:

Michael Krantz
Region Hannover
Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung
Standortentwicklung Logistik
Haus der Wirtschaftsförderung
Vahrenwalder Straße 7, 30165 Hannover
Telefon: (0511) 616 234 16
E-Mail: michael.krantz@region-hannover.de
Internet: www.wirtschaftsfoerderung-hannover.de



Zukunft Emden GmbH stellt die Weichen für CO₂ einsparende Logistik

Sanierung und Wiederinbetriebnahme des Güterbahnhofes im Industriepark Frisia in Emden

Rund 300 LKW erreichen werktäglich das Emdener Volkswagenwerk mit Bauteilen für die Automobilproduktion. Im direkt angeschlossenen Industriepark FRISA beliefern weitere 100 LKW täglich die dort ansässigen Unternehmen. Der sanierte und modernisierte Güterbahnhof im Industriepark Frisia soll die Verlagerung von Straße auf Schiene in der Region unterstützen. Durch einen separaten Eingang von der Niedersachsenstraße aus ist die Gleisanlage für jeden interessierten Nutzer diskriminierungsfrei zugänglich.

Industriepark Frisia

Auf der Fläche der ehemaligen Erdölraffinerie FRISIA in Emden entstand vor mehr als zehn Jahren der Industriepark Frisia. Die gute geografische Lage in unmittelbarer Nachbarschaft zum VW Werk Emden führte u.a. zur Ansiedlung verschiedener Automobilzulieferer.

Als Fortentwicklung des Industrieparks Frisia betreibt und vermarktet die Zukunft Emden GmbH jetzt den insgesamt 100 ha großen Industrie- und Gewerbecampus Frisia mit kompletter Infrastruktur. In dem Zuliefererteil „Automotive“ haben sich international führende Unternehmen der Automobilzuliefererindustrie angesiedelt. Die dort produzierenden Firmen mit insgesamt ca. 1600 Mitarbeitern arbeiten just in time (JIT) und just in sequence (JIS). Darüber hinaus sind in dem Industrie- und Gewerbecampus Firmen der Branchen Logistik und regenerativer Energien zu finden. Für zusätzliche Technologieindustrien stehen bereits fertig erschlossene, weitere Flächen zur Verfügung.

Modernisierung und Wiederinbetriebnahme des Güterbahnhofes

Auf dem Gelände befand sich der genehmigte, aber nicht mehr aktive Bahnhof der ehemaligen Raffinerie. Dieses Schienennetz galt es wieder in Betrieb zu nehmen und so den Bahnhof für modernen Logistikbetrieb nutzbar zu machen. Mit der Verlagerung von der Straße auf die Schiene können bekanntlich im Einzelfall bis zu 80 % CO₂-Einsparung bei der Materialanlieferung erzielt werden. Dies unterstützt einerseits die Nachhaltigkeitsziele der Region und vieler ansässiger Unternehmen. Andererseits erhöht das zusätzliche Angebot an die Logistik die Attraktivität des Industrieparks Frisia.

Trotz einiger unvorhergesehener Erschwernisse, z.B. durch ein aufwändiges Bodenmanagement, konnte der mit EU-Mitteln geförderte und für insgesamt 6,9 Millionen Euro sanierte Güterbahnhof im Industriepark Frisia nach 1 ½ jähriger Bauzeit Mitte 2015 offiziell eröffnet werden.

„Das Zusammenspiel von Ökonomie und Ökologie muss in einem ausgewogenen Verhältnis stehen. Nur das sichert Beschäftigung und schafft zugleich neues Wachstum und ein Umfeld für innovative Unternehmen.“, ist Bernd Bureck, Geschäftsführer der Zukunft Emden GmbH überzeugt.

Die ersten Praxistests sind vielversprechend angelaufen. Die technischen Voraussetzungen sind geschaffen, die Nutzung und Auslastung über verlagerte Warenströme wird sich stetig steigern.

Kontakt:

Wilfried Schneider

Zukunft Emden GmbH, Vierter Polderweg 14, 26723 Emden

Telefon: (04921) 918 481 1

E-Mail: w.schneider@zukunft-emden.de

Internet: www.zukunft-emden.de

Fakten:

- Güterbahnhof ist sowohl durch die Unternehmen im Industriepark Frisia als auch durch andere Unternehmen nutzbar.
- Die Anlage umfasst 6 Gleise mit einer Gesamtlänge von 4 km.
- Sie wird durch zwei zusätzliche Laderampen von je 35 m Länge sowie einer neuen Verladestraße und einer zusätzlichen Logistikfläche von 2300 m² vervollständigt.
- Die Reaktivierung des Bahnhofes wurde zu 50 % durch das Land Niedersachsen und der Europäischen Union aus Mitteln des „Europäischen Fonds für regionale Entwicklung“ (EFRE) gefördert.



Logistikaffine Projektbeispiele aus den Mitgliedsregionen

Erweiterung bestehender Logistikimmobilien am Standort Göttingen

Die Attraktivität eines Wirtschaftsstandortes steht im engen Zusammenhang mit seinem Profil als leistungsfähiger und effizienter Logistikstandort. Diese Voraussetzungen erfüllen Göttingen und die Region schon heute. Charakteristisch ist die zentrale Lage mitten in Deutschland, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, multimodale Verbindungen, ein modernes Güterverkehrszentrum am Nord-Süd-Hauptgleis und das neue GVZ „Logistikpark Siekanger“.

Logistik ist hier am Wirtschaftsstandort Göttingen „willkommen“!

Logistik Center DISTRIBO wird für Sartorius ausgebaut

Nur zwei Jahre nach Einweihung des Logistik Centers von ZUFALL und Sartorius im Gewerbegebiet Siekanger wird der neue Logistikstandort deutlich erweitert. Vor dem Hintergrund des starken Wachstums bei der Sartorius AG soll sich die Fläche im Logistik Center um etwa zwei Drittel auf künftig rund 25.000 Quadratmeter erhöhen. Etwa 5 Mio. Euro investiert die ZUFALL logistics group in die Erweiterung. ZUFALL hat mit den Bauvorbereitungen bereits begonnen; die Fertigstellung ist für Sommer 2017 geplant. Betreiberin des Logistik Centers ist weiterhin die 2003 gegründete Distrob GmbH, ein Unternehmen, an dem ZUFALL 74 % der Anteile hält und Sartorius 26 %.

Seit 2014 ist die Zahl der zu bearbeitenden Aufträge stark angestiegen. Aktuell werden in der Anlage täglich rund 700 Pakete und 200 Paletten in über 200 Länder versendet und 22.000 verschiedene Sartorius-Artikel gelagert. Auch die Anzahl der Mitarbeiter erhöhte sich in den vergangenen zwei Jahren deutlich von 70 auf aktuell 100 Personen.

„Der Ausbau unterstützt Sartorius Wachstumsziele für die kommenden Jahre“, so Volker Niebel, Mitglied im Sartorius Group Executive Committee. Neben der externen Logistik versorgt das Logistik Center auch die Göttinger Produktionsstandorte von Sartorius mit Material.

GWG errichtet neue Lagerhalle für SMP Deutschland GmbH

Die Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung Göttingen mbH errichtete im Auftrag der Stadt für den Automobilzulieferer SMP Deutschland (Peguform) eine ca. 2.500 m² große Lagerhalle für tonnenschwere Spritzgusswerkzeuge zur langfristigen Anmietung. Das Projekt umfasste ein finanzielles Volumen in Höhe von ca. 2,5 Mio. Euro

Am Göttinger Standort der SMP Deutschland GmbH werden Kunststoffteile für Personen- und Nutzfahrzeuge hergestellt. Gegenwärtig sind dort 272 Mitarbeiter beschäftigt. Bei erforderlichen Umrüstmaßnahmen ist es aktuell notwendig, bis nach Kassel zu fahren, um die benötigten Teile der Produktion zur Verfügung stellen zu können. Die Stadt Göttingen/GWG und die örtliche SMP-Geschäftsführung haben mit der Errichtung eines Neubaus eine dauerhafte Lösung für die bisherige Presswerkzeuglagerung gefunden: In südlicher Richtung und unmittelbar an die SMP-Hallen anschließend wurde die neue Halle für etwa 2,5 Mio. Euro gebaut. Mit der neuen Lagerhalle spare die Werksleitung Geld und Zeit, so der Geschäftsführer des Göttinger Werks Jürgen Hartmann, außerdem verringere man den CO₂-Ausstoß, da die Transporte von anderen Standorten entfallen.

„Für die GWG ist das Engagement Teil einer umfassenden Strategie. Durch die Investition sichern wir nachhaltig Arbeitsplätze, geben dem Unternehmen SMP Entwicklungsmöglichkeiten am Standort, und binden das Unternehmen so auf längere Sicht an den Wirtschaftsstandort Göttingen“, unterstreicht GWG-Geschäftsführerin Ursula Haufe.

Kontakt:

Ursula Haufe
LIMC Logistik und MobilitätsCluster Göttingen | Südniedersachsen
c/o GWG Gesellschaft für Wirtschaftsförderung
und Stadtentwicklung Göttingen mbH
Bahnhofsallee 1B, 37081 Göttingen
Telefon: (0551) 547 43 – 0
Email: ursula.haufe@gwg-online.de
Internet: www.gwg-online.de



Foto: ZUFALL



Foto: ZUFALL

Zentraler Ansprechpartner

Logistikportal Niedersachsen e.V.
Gunnar Lehmschlöter
Breite Straße 7
30159 Hannover
Telefon: (0511) 515190-60
E-Mail: info@logistikportal-niedersachsen.de
Web: 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
- Bentheimer Eisenbahn AG
www.bentheimer-eisenbahn.de
- EVB Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
www.evb-elbe-weser.de
- Osthannoversche Eisenbahnen AG
www.ohe-transport.de
- Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG
www.railsolutions.de
- Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH
www.vps-bahn.de

KV-Umschlaganlagen

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

Güterverkehrszentren

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

Seehäfen

- Seaports of Niedersachsen GmbH
www.seaports.de
- Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG
www.nports.de
- JadeWeserPort
www.jadeweserport.de

Land Niedersachsen

- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (Referat 40)
www.mw.niedersachsen.de
- Innovationszentrum Niedersachsen
www.iz-nds.de

Regionale Netzwerke Logistik

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

