

## Marktspiegel Logistik

Logistikkaffine Investitionen  
in Niedersachsen 2021/2022



**Niedersachsen**






## Inhalt

Vorwort .....	5
Einleitung .....	6
Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen 2021 .....	8
Räumliche Verteilung und Schwerpunktregionen .....	10
Branchenmix .....	12
Räumliche Erschließungsfunktion der Investitionen .....	14
Flächenbedarf und Größenstrukturen der Investitionen .....	18
Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik .....	21
Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen in Niedersachsen .....	24
Zusammenfassung und Ausblick .....	26

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Entwicklung der logistikaffinen Investitionen 2006–2021 .....	9
Abb. 2: Verteilung des Investitionsvolumens 2021 nach Landkreisen .....	10
Abb. 3: Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung 2013–2021 .....	12
Abb. 4: Verteilung des Investitionsvolumens 2021 .....	13
Abb. 5: Erschließungsfunktion 2021 im Vergleich zu 2000–2020.....	15
Abb. 6: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2021 (nach Erschließungsfunktion) .....	16
Abb. 7: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2000–2020 (nach Erschließungsfunktion).....	17
Abb. 8: Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2021 .....	18
Abb. 9: Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EUR pro ha und Jahr von 2010–2021 .....	19
Abb. 10: Beurteilung der zukünftigen Voraussetzungen für logistikaffine Investitionen .....	22
Abb. 11: Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen .....	25



**Herausgeber:**

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

**Ansprechpartner:**

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

LNC LogisticNetwork Consultants GmbH  
Georgsplatz 12  
30159 Hannover  
[www.lnc-hannover.de](http://www.lnc-hannover.de)

**Stand:** November 2022

**Fotonachweis:**

Titel [istock.com/istockphoto-1173116341/istockphoto-1195392846/istockphoto-1255745297](https://www.istock.com/istockphoto-1173116341/istockphoto-1195392846/istockphoto-1255745297), S. 3 [istock.com/iStock-1207343424\\_cargotrainplatform](https://www.istock.com/iStock-1207343424_cargotrainplatform),  
S. 4 [ingimage.com/ING\\_33594\\_252615](https://www.ingimage.com/ING_33594_252615), S. 6/7 [istock.com/iStock-1127728208\\_cargoairlinerloading](https://www.istock.com/iStock-1127728208_cargoairlinerloading), S. 8 [istock.com/iStock-521304422\\_forliftaluminium](https://www.istock.com/iStock-521304422_forliftaluminium),  
S. 14 [istock.com/iStock-485884249\\_deliverytruck](https://www.istock.com/iStock-485884249_deliverytruck), S. 15 [istock.com/iStock-875007738\\_femaleworkertrolly](https://www.istock.com/iStock-875007738_femaleworkertrolly), S. 17 [intimage.com/ING\\_57997\\_00068-2](https://www.intimage.com/ING_57997_00068-2), S. 18/19 [istock.com/iStock-1208067405\\_warehousebuilding\\_rendering](https://www.istock.com/iStock-1208067405_warehousebuilding_rendering),  
S. 21 [istock.com/iStock-613535506\\_warehouseworkers](https://www.istock.com/iStock-613535506_warehouseworkers) / [ingimage.com/ING\\_33594\\_252038-2](https://www.ingimage.com/ING_33594_252038-2), S. 22 [istock.com/iStock-671800510\\_sortingpackages](https://www.istock.com/iStock-671800510_sortingpackages),  
S. 23 [istock.com/iStock-875007844\\_barcodeScannerfemaleworker](https://www.istock.com/iStock-875007844_barcodeScannerfemaleworker), S. 26 [ingimage.com/ing\\_33594\\_156017\\_1](https://www.ingimage.com/ing_33594_156017_1), S. 28/29 zufall ([www.zufall.de](http://www.zufall.de))

## Vorwort



### Sehr geehrte Damen und Herren,

die gesamte Wirtschaft und damit auch die Logistikbranche wurden in den letzten Jahren durch verschiedene Herausforderungen auf die Probe gestellt. Insbesondere während der COVID-19-Pandemie hat die Branche eindrucksvoll gezeigt, dass sie für eine durchgehende Versorgung auch unter schwierigsten Bedingungen sorgen kann. Die täglich erforderlichen Güter wurden bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt und die Lieferketten für das produzierende Gewerbe blieben stabil. Niedersachsen hat sich hier als Logistikland bewährt.

Aktuell bedeutet der Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine für die Unternehmen viele Unwägbarkeiten, denen wir begegnen müssen. Globale Lieferketten sind unterbrochen, die Versorgung mit Rohstoffen ist gefährdet. Eine solche Gleichzeitigkeit von derart schwerwiegenden Ereignissen hat es in den letzten Jahrzehnten nicht gegeben. Das bringt niedersächsische Unternehmen an ihre Grenzen – und das tagtäglich mit einer nie dagewesenen Dynamik. Auch die Logistikbranche steht vor der Herausforderung, den Gütertransport trotz massiv gestiegener Energiepreise aufrecht zu erhalten. Diese Einflüsse werden auch in die Ergebnisse des künftigen Marktspiegels Logistik eingehen. Der aktuelle Marktspiegel zeigt die Entwicklung für das Jahr 2021 und berücksichtigt bereits auch schon die ersten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie.

Zentrale Lage, angemessene Flächen, leistungsfähige intermodale Verkehrsinfrastrukturen, eine gute Anbindungs- und Vernetzungsqualität, Lösungen zur Dekarbonisierung und hohe logistische Kompetenz sind weiterhin die Chancen, Rahmenbedingungen und Herausforderungen für die Branche in Niedersachsen.

Hierzu braucht es ein solides Fundament für langfristige Entscheidungen in Wirtschaft und Politik. Von daher 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 knapp 60%. Darüber hinaus können Vergleiche über einen Zeitraum von inzwischen 16 Jahren gezogen werden. Eine so kontinuierliche und langjährige Marktbeobachtung ermöglicht die Darstellung langfristiger Trends und Effekte.

Die Logistik ist weiterhin ein wichtiger Standort- und Wettbewerbsfaktor für die Gesamtwirtschaft und eine der Schlüsselbranchen in Niedersachsen. Dieses zeigt der aktuelle Marktspiegel Logistik eindrucksvoll: Im Berichtsjahr 2021 wurden allein in Niedersachsen 900 Mio. EURO in Logistikimmobilien investiert. Damit hat sich der Wachstumstrend in den letzten Jahren fortgesetzt. Hierdurch konnten 3.300 neue Arbeitsplätze geschaffen und eine noch größere Zahl erhalten werden.

Der Marktspiegel Logistik ist Ausdruck einer etablierten und vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft, Verwaltung und Politik und stellt eine flächendeckende und repräsentative Erhebung dar.

Ich danke allen Beteiligten für die umfangreichen Rückmeldungen. Denn die Herausforderungen in der Logistik, die ich als zuständiger Minister als einen Schwerpunkt meiner Aufgaben sehe, haben mit diesem Marktspiegel eine wertvolle Datenbasis. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit der Logistikbranche.

**Olaf Lies**

Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung



## Einleitung

Bereits seit Jahrzehnten steigt die Bedeutung der Logistik im Kontext der Globalisierung kontinuierlich an 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 ist mit mehr als 3 Millionen Beschäftigten die bedeutendste Branche in Deutschland und rangiert damit noch vor der Elektrobranche und dem Maschinenbau, deren Beschäftigungszahl sie um das Dreifache übersteigt.

In den letzten Jahren sah sich die Logistikbranche mehreren, teilweise neuen Herausforderungen gegenübergestellt. Die COVID-19-Pandemie hat gezeigt, wie verletzlich die globalen Wertschöpfungs- und Logistikketten sowie unsere Mobilität sind. Globale Lieferketten und Warenströme funktionierten plötzlich nicht mehr. Beispielsweise weil in China Werke geschlossen und die Produktion heruntergefahren wurde. Viele Branchen hatten Schwierigkeiten, ihre Waren und Zulieferteile wie gewohnt zu beziehen. Gleichzeitig musste die Versorgung der Bevölkerung umfänglich sichergestellt werden.

Vielen Firmen wurde bewusst, dass ihre Lieferketten nicht krisensicher sind, da sie sich zu abhängig von einzelnen Zulieferern beispielsweise aus China gemacht hatten. Es wurde vielfach erkannt, dass die Supply Chains zu diversifizieren und verschiedene Zulieferer aus unterschiedlichen Ländern und Regionen bzw. auch mehr lokale Zulieferer/Hersteller mit in den eigenen Produktionsprozess zu integrieren sind (Glokalisierung). Und doch hat die Branche die Pandemie erfreulich gut weggesteckt. Die Lieferketten trotzten der COVID-19-Pandemie, denn Logistiker fanden oftmals intelligente Lösungen, die Versorgung sicherzustellen.

Deutlich wurde aber auch, dass die Transport- und Logistikbranche in doppelter Hinsicht systemrelevant ist: Zum einen stellt sie klima-, umwelt- und sozialverträgliche Transportlösungen bereit, die ihren Beitrag zum Abflachen der Klimakurve leisten. Bei Unternehmen spielen zunehmend Nachhaltigkeitsziele eine Rolle. Um das zu erreichen, werden stärker nachhaltige Lösungen (und Produkte) eingesetzt. Beispiele hierfür sind der Einsatz von digitalen Tools und Plattformen, die helfen, Ressourcen zu schonen. Zum anderen entwickelt die Logistikbranche Lösungen für Transportketten, um die Versorgung auch unter sich verändernden Klima- und Umweltbedingungen sicherzustellen.

Ein weiteres Thema, das insbesondere die Logistikbranche betrifft, ist die sich verschärfende Situation im Bereich des Fachkräftemangels. Nach einer Studie des Kompetenzzentrums Fachkräftesicherung (Kofa) am Institut der deutschen Wirtschaft (IW), sind fast 33 % der Berufskraftfahrer/innen aktuell über 55 Jahre alt. Wenn diese Gruppe in den kommenden zehn Jahren aus dem Arbeitsleben ausscheidet, wird sich der schon heute bestehende Fachkräftemangel in der Branche von bis zu 80.000 fehlenden Fahrern/innen noch mal deutlich verschärfen. Ebenso fehlen bei den anderen Verkehrsträgern Fachkräfte (bspw. Lokführer/innen etc.).

Logistik ist eine der Wachstumsbranchen in Deutschland. Wurden im Jahr 2021 rund 293 Mrd. EURO Umsatz branchenübergreifend erwirtschaftet, so wird für 2022 ein Wachstum um mehr als 5 Prozentpunkte auf ca. 310 Mrd. EURO erwartet, welches auch von steigenden Kosten entlang der Lieferketten getrieben ist. Deutschland hat im internationalen Vergleich der Logistikmärkte in Europa eine Ausnahmestellung. Der europäische Logistikmarkt belief sich im Jahr 2020 auf 1.115 Mrd. EURO. Auf europäischer Ebene trug Deutschland zu einem Großteil der erbrachten Leistungen und Wertschöpfungen der



Logistikwirtschaft bei. Genauer gesagt wurden 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 (BVL, 2022).

Hierbei besteht nur rund knapp die Hälfte der logistischen Leistungen aus der für die Öffentlichkeit sichtbaren Bewegung von Gütern durch Dienstleister. Die andere Hälfte findet in der Planung, Steuerung und Umsetzung innerhalb von Unternehmen statt. Im Bereich der logistischen Dienstleistungen agieren mehr als 70.000 Unternehmen, die ganz überwiegend mittelständisch geprägt sind.

Nicht nur wegen ihrer Beschäftigungswirkung und der Versorgungsfunktion ist die Logistik für den Wirtschaftsstandort Deutschland lebenswichtig. Hocheffiziente Logistikstrukturen erhöhen die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie und des Außenhandels. Sie sorgen dafür, dass es sich für die Unternehmen auch weiterhin lohnt, in Deutschland zu produzieren und die Waren von hier aus in alle Welt zu exportieren.

Niedersachsen ist aufgrund seiner hohen logistischen Kompetenzen eines der wenigen Bundesländer, das in diesem Bereich eine Vielzahl an Funktionen inne hat: 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. 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.

Im Fokus des Marktspiegels steht dabei die Fragestellung, ob sich die Logistikwirtschaft in Niedersachsen im Jahr 2021 dynamisch entwickelt hat und ein Wachstum im Vergleich zum Vorjahr generiert werden konnte. Darüber hinaus können Vergleiche über einen Zeitraum von inzwischen mehr als fünfzehn 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 ist der Marktspiegel Logistik ein solides 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 Marktspiegel Logistik nicht erhoben.



## Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen 2021

Auch im aktuellen Untersuchungsjahr 2021 mussten sich Unternehmen den neuen Herausforderungen und Marktbefordernissen sowie Anforderungen stellen. Die globalen Trends, neue Gesetze, sowie die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie sind wesentliche Treiber, die sich auf die niedersächsischen logistikaffinen Investitionsaktivitäten ausgewirkt haben. Trotz dieser Herausforderungen konnte ein Rekordinvestitionsvolumen erreicht werden, welches die letzten Jahre deutlich übertrifft und den Logistikstandort Niedersachsen als einen klaren Gewinner im internationalen Standortwettbewerb hervorgehen lässt. Im Rahmen des Marktspiegel Logistik werden unter dem Begriff logistische bzw. logistikaffine Investitionen Erstinvestitionen (Errichtung von neuen Logistikimmobilien) und auch Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen (Ausbau von Lagern, Umwidmung von Flächen für logistische Nutzungen) verstanden.

Investitionen in Logistikimmobilien sind in Deutschland im Vergleich zum gesamten Immobilienmarkt unverändert hoch in ihrer Attraktivität. Dies wurde im vierten Quartal 2020 besonders deutlich, da diese Immobilien gestärkt aus der COVID-19-Pandemie hervorgingen. Gründe hierfür waren bspw. das zunehmende Sendungsvolumen aus dem E-Commerce sowie die Tendenz, Lieferketten auf den Direktvertrieb umzustellen. Der Logistik-Investmentmarkt in Deutschland schloss das Jahr 2021 mit einem neuen Rekordergebnis ab: Das Investitionsvolumen von 9,9 Mrd. EURO übertraf das bisher herausragende Resultat von 2017 um knapp 8 Prozentpunkte und ließ den zehnjährigen Durchschnitt weit hinter sich (+66 Prozentpunkte). Im gesamten Jahresverlauf 2021 zeigte sich der Markt sehr lebhaft und trotzte

dem weiterhin von der COVID-19-Pandemie geprägten Umfeld (BNP Paribas Real Estate, 2021).

Dies gilt auch für Niedersachsen. Das Untersuchungsjahr 2021 konnte das Vorjahr bei den logistikaffinen Investitionen mit rund 750 Mio. EURO übertreffen: Fast 900 Mio. EURO wurden in Niedersachsen investiert. Damit wurde der Wachstumstrend der letzten Jahre fortgesetzt. Dieses Ergebnis stellt den zweithöchsten Wert seit der Erhebung des Marktspiegels dar und liegt nur um wenige Mio. EURO unter dem Höchstwert von 2011 (siehe Abb. 1).

Die Anzahl der Einzelinvestitionen sank von 102 (2020) auf 56 (2021) ab. Anders als im Vorjahr, indem vermehrt kleinteilige logistikaffine Investitionen von Unternehmen getätigt wurden, ist dieses Jahr gekennzeichnet durch wenige Investitionen mit verhältnismäßig hohen Investitionsvolumen. Dies bricht mit dem Trend der Vorjahre, zeigt jedoch welche Auswirkungen die COVID-19-Pandemie sowie neue nachhaltige Baustandards auf den niedersächsischen Logistikmarkt haben.

Der Stellenwert der Logistik als einer der wesentlichen Arbeitgeber in Niedersachsen wurde auch dieses Jahr wieder bestätigt. Die hohe Anzahl der neu geschaffenen Arbeitsplätze des Vorjahres von fast 4.500 konnte dieses Jahr nicht erreicht werden, liegt jedoch mit rund 3.300 immer noch über dem Durchschnitt und belegt den fünften Platz seit Erhebung des Marktspiegels. Die Angaben der Arbeitsplätze im Marktspiegel Logistik beziehen sich auf die Arbeitsplätze, die direkt durch die logistikaffinen



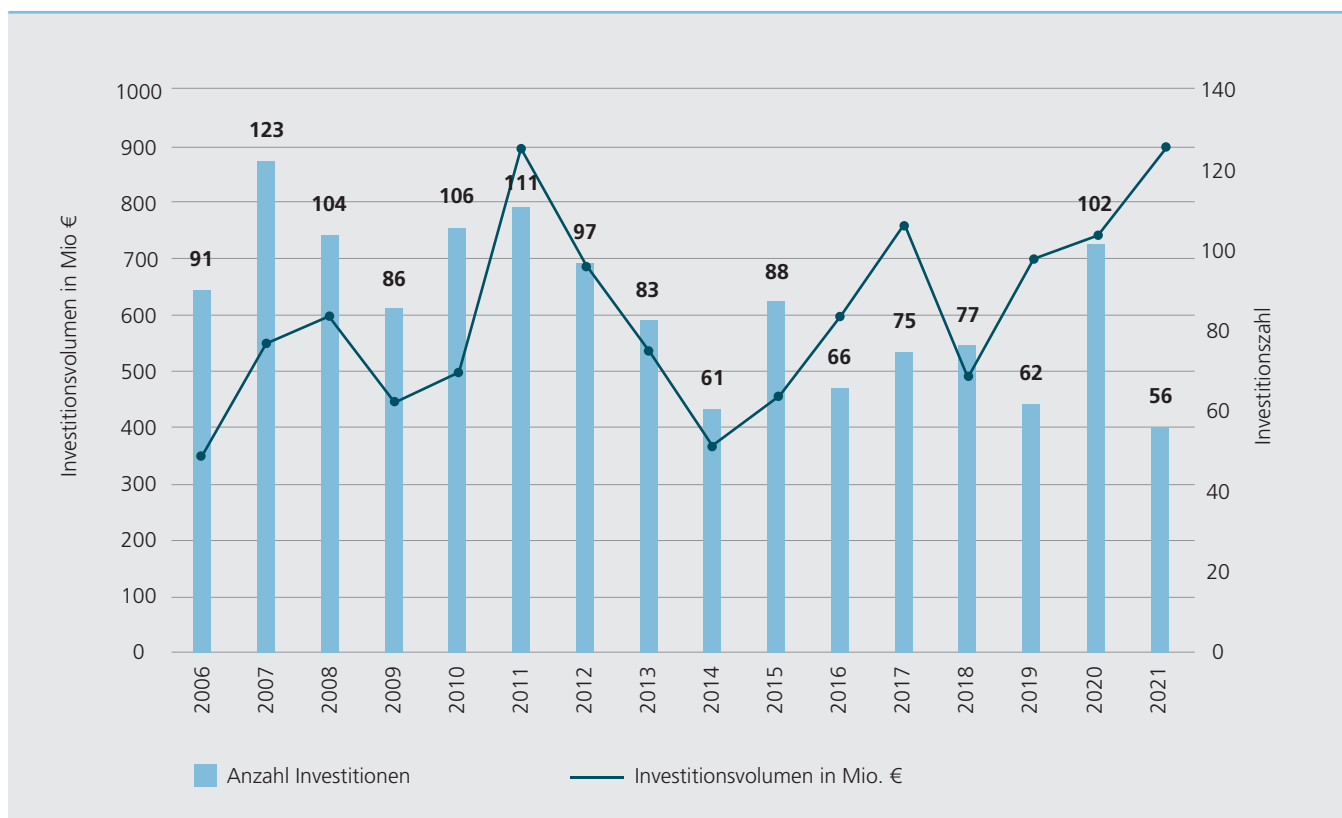
Investitionen neu geschaffen werden. Es handelt sich um Arbeitsplätze, die direkt operativen Logistiktätigkeiten sowie administrativen Tätigkeiten bei Logistikdienstleistern und Verladern zuzuordnen sind. Von der Logistikbranche resultieren jedoch noch weitere indirekte Beschäftigungseffekte mit Ausstrahlung in weitere Wirtschaftsbereiche, die im Marktspiegel Logistik nicht berücksichtigt werden. Auch in der aktuellen Erhebung zum Marktspiegel Logistik konnten von den Befragten bei mehreren Investitionen keine detaillierten Angaben zu den geschaffenen Arbeitsplätzen und getätigten Investitionssummen gemacht werden. Es kann also davon ausgegangen werden, dass sowohl die Anzahl der geschaffenen Arbeitsplätze als auch das Investitionsvolumen in Niedersachsen tatsächlich höher ist, als die Zahlen aufweisen.

Die Logistikdienstleister belegen bei der Schaffung neuer Arbeitsplätze deutlich den ersten Platz. Knapp über 60 % beträgt der Anteil an den neu geschaffenen Arbeitsplätzen. 2020 lag der Anteil bei ca. 50 %. Im Vergleich lag dieser Wert im Untersuchungsjahr 2019 bei lediglich 28 %. Industrieunternehmen und der Großhandel zeigten sich, wie im letzten Jahr, zögerlicher. Deren Anteil beträgt 2 % (Großhandel) und 16 % (Industrie).

Auch in diesem Jahr wurden die meisten logistikaffinen Investitionen von Unternehmen mit Sitz in Niedersachsen getätigt (rd. 68 %). Dies entspricht einer Zunahme von 8 Prozentpunkten. Damit steigt der Anteil der Investitionen aus Niedersachsen, während der Trend der letzten Jahre einen Rückgang prognostizierte. Auch der Anteil der Investorinnen und Investoren aus den übrigen Bundesländern steigt von 18 % (2020) auf 20 % im Untersuchungsjahr. Deutlich gesunken ist der Anteil, der durch internationale Unternehmen getätigt wurde. Dieser sank von 24 % auf 13 %. Dafür weisen die internationalen Investitionen ein überdurchschnittliches Investitionsvolumen auf. Die Daten sprechen somit für einen starken Standort, der sowohl von regionalen als auch von Unternehmen außerhalb der niedersächsischen Grenzen als attraktiver Investitionsort gesehen wird.

Besonders investitionsfreudig zeigten sich die angrenzenden Bundesländer, insbesondere Unternehmen aus Nordrhein-Westfalen, Bremen und Hamburg. International investierten, wie bereits im Krisenjahr 2020, verstärkt US-amerikanische aber auch niederländische Unternehmen in den Logistikstandort Niedersachsen.

ABBILDUNG 1 | Entwicklung der logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen 2006-2021



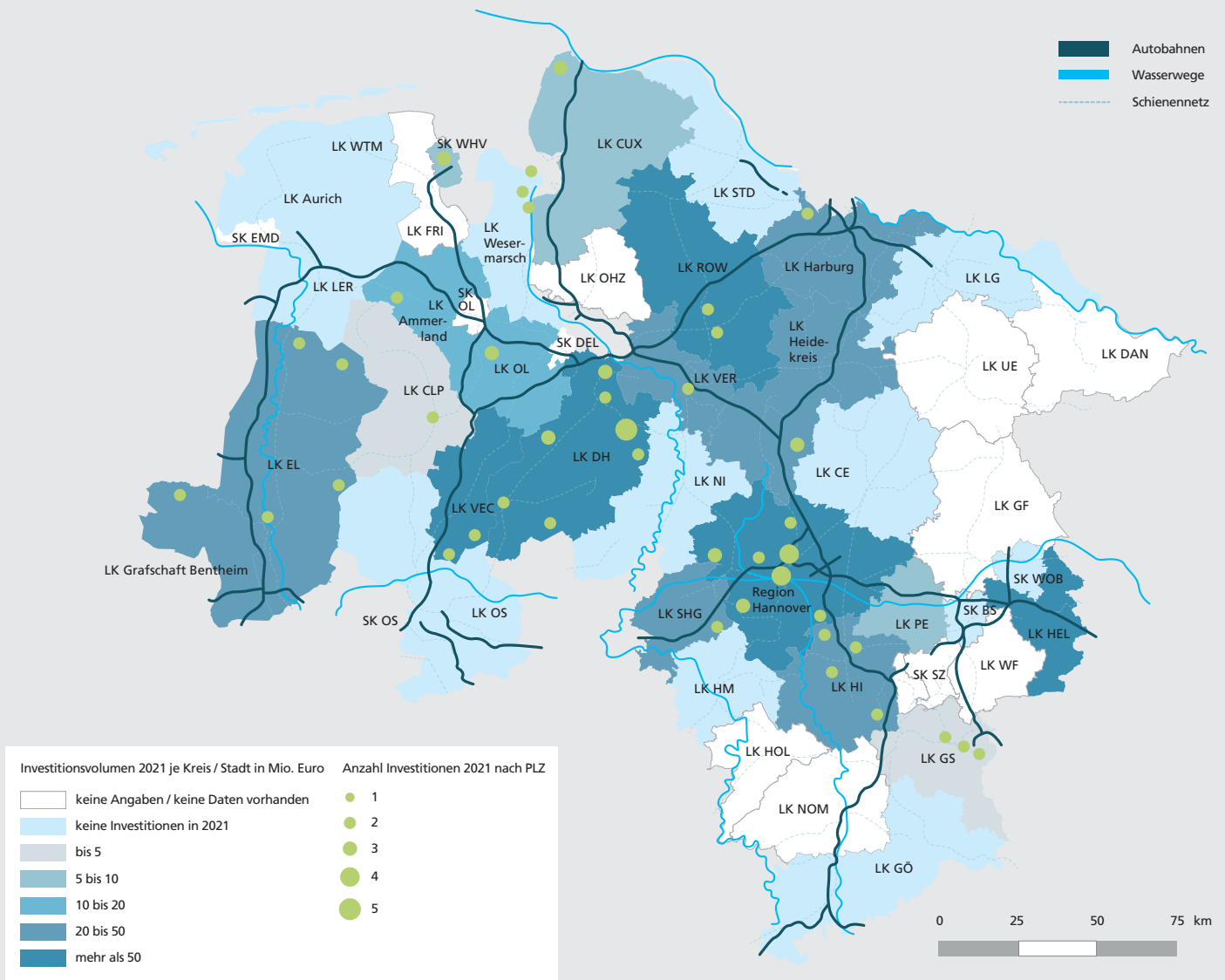


ABBILDUNG 2 | Verteilung des Investitionsvolumens 2021 nach Landkreisen

## Räumliche Verteilung und Schwerpunktreregionen

Die räumliche Verteilung der logistikaffinen Investitionen folgt zum Großteil dem Trend des Vorjahres und orientiert sich an der Qualität der infrastrukturellen Anbindung sowie am Zugang zum überregionalen Straßennetz. Die Investitions-Ballungsräume sind wie im Vorjahr Hannover-Hildesheim sowie die Hansalinie. Über 50 % des Gesamtinvestitionsvolumens stammt aus diesen beiden Logistikregionen. Standortmerkmale stellen neben dem überregionalen Straßennetz auch die logistischen Schnittpunkte (bspw. GVZ-Standorte, Binnenhäfen, Autobahnkreuze) aber auch die räumliche Nähe zu den Endkunden im B2C-Geschäft dar. Viele Investitionen liegen (wie bereits im Vorjahr) deshalb an der Nord-Süd-Verkehrsachse BAB 7 (mit Schwerpunkt Hannover – Hildesheim) und zwischen dem Kreuz der BAB 1 und BAB 27 bzw. BAB 28 (nördlicher Landkreis Diepholz).

Traditionell ist die **Hansalinie** eine Logistikregion mit verstärkter Investitionsaktivität. Auch in diesem Jahr belegt die Hansalinie sowohl in der Investitionsanzahl als auch in dem Investitionsvolumen den zweiten Platz im Ranking der Logistikregionen. Dabei zeigt sich diese Region als äußerst robust und konnte die gleiche Anzahl an Investitionen mit einer gleich hohen Gesamtinvestitionssumme wie im letzten Jahr verzeichnen. Die Region steht traditionell für eine überdurchschnittlich hohe Investitionsaktivität mit verhältnismäßig kleinen Investitionen aus dem regionalen Bestand. Logistischer Schwerpunkt mit den meisten Investitionen stellt wie in den Vorjahren der Landkreis Diepholz dar.

Auch die **Ems-Achse** konnte das Investitionsvolumen des letzten Jahres halten. Die Anzahl der Investitionen nahm jedoch stark ab. Dies spiegelt den Gesamttrend des Untersuchungsjahres 2021 wider: wenig Investitionen mit hohem Investitionsvolumen. Investitionsorte sind die beiden Landkreise Grafschaft Bentheim und Emsland. Durch die Grenze zum EU-Nachbarland Niederlande finden viele grenzüberschreitende Logistikaktivitäten durch nachverlagerte Warenströme statt.

Anders als im Vorjahr konnte die **Nordwest-Region** keinen Zuwachs im Investitionsvolumen verzeichnen. Dieses ging um die Hälfte auf ca. 55 Mio. EURO zurück. Die wesentlichen Investitionsorte sind - wie bereits im Vorjahr - Wilhelmshaven sowie der Landkreis Wesermarsch. Der Rückgang im Volumen korreliert mit dem Reduzieren der Investitionsanzahl. Die Anzahl nahm von 10 auf 5 Investitionen ab. Dies liegt jedoch weiterhin über dem Durchschnitt der letzten Jahre, 2019 beispielsweise gab es nur eine einzige Investitionsaktivität in der gesamten Logistikregion.

Wie bereits im Vorjahr konnte in der Logistikregion **Hannover-Hildesheim** das größte Investitionsvolumen mit über 340 Mio. EURO festgestellt werden und entspricht damit einem Zuwachs von ca. 60 Mio. EURO. Der Anteil von fast

40 % konnte trotz des niedersachsenweiten Anstiegs der Investitionssummen gehalten werden. Auch die Investitionsanzahl des Vorjahres bleibt konstant.

Das Investitionsvolumen in der **südlichen Metropolregion Hamburg** unterliegt traditionell starken Schwankungen. Während sich das Volumen von 2018 auf 2019 verdreifachte, ging es 2020 wieder auf das Niveau von 2018 zurück. Das aktuelle Untersuchungsjahr verstärkt diesen Trend und verzeichnet eine Vervierfachung der Investitionssumme. Maßgeblich dafür sind Investitionen in Cuxhaven sowie in den Landkreisen Heidekreis und Harburg. Zudem konnte eine größere Investition im Landkreis Rotenburg erfasst werden.

In **Südniedersachsen** ist eine rückläufige Entwicklung in den Investitionsaktivitäten festzustellen. Während sich im Vorjahr die Werte verdoppelten, halbierte sich das Investitionsvolumen wieder auf das Niveau von 2019. In Südostniedersachsen hingegen konnte - trotz der in den letzten Jahren immer deutlicheren passiveren Beteiligung an der Befragung zum Marktspiegel Logistik - ein enormer Zuwachs im Investitionsvolumen verzeichnet werden. Verantwortlich dafür ist der Landkreis Helmstedt bzw. das Unternehmen Amazon.



## Branchenmix

Die Gruppe der Logistikdienstleister hat mit 45 % - wie bereits im Vorjahr - den mit Abstand größten Teil der Investitionen getätigt. Der Zuwachs in den Anteilen erfolgte, analog zum Untersuchungsjahr 2020, hauptsächlich aus dem Rückgang der Industrie- und Großhandelsunternehmen. Damit sank der Anteil der Industrieunternehmen leicht um 2 Prozentpunkte auf einen Anteil von 18 %. Der Anteil der Großhandelsunternehmen verringerte sich um 6 % – wie bereits von 2019 auf 2020 - und setzt damit exakt den Trend der Vorjahre fort.

Der Trend der Industriebranche, dass sich jährlich der Anteil verringert und im darauffolgendem Jahr erneut ansteigt, ist damit zum ersten Mal gebrochen. Diese Schwankungen bestanden seit Erhebung des Markspiegels und waren stets branchentypisch für die Industrie.

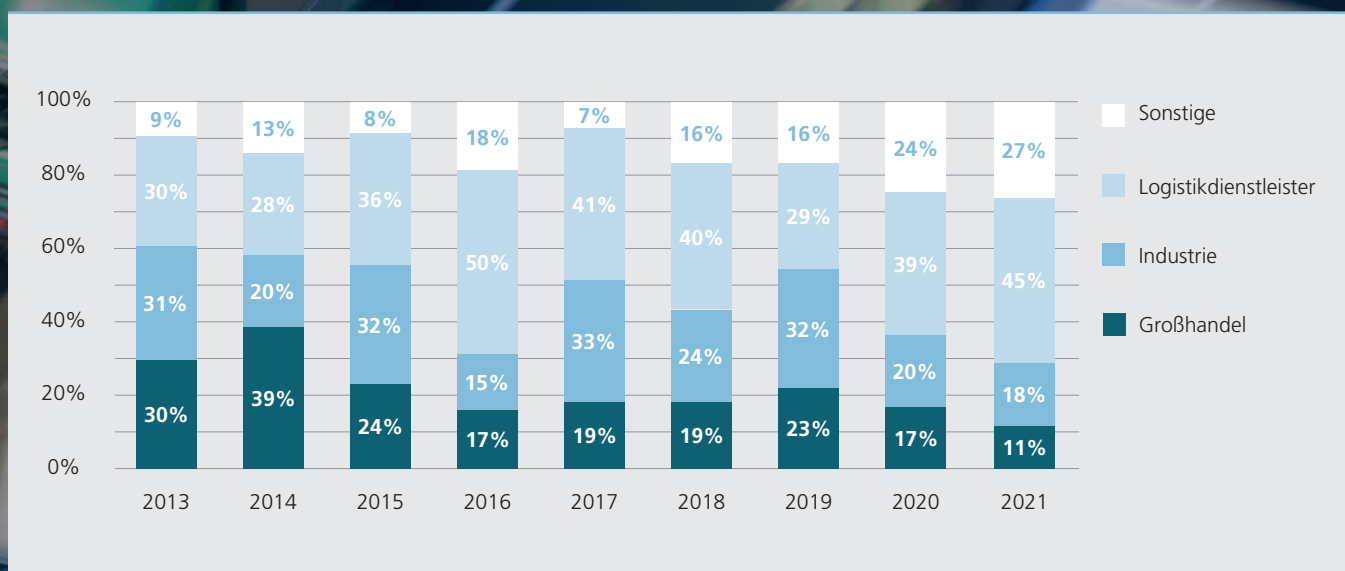
Auch in diesem Jahr ist die Branchengruppe „Sonstiges“ dominant und übertrifft das bisherige Bestergebnis des letzten Jahres. Mit einem Investitionsanteil von 27 % nahm diese Gruppe um 3 Prozentpunkte zu. Wesentliche Treiber

sind Unternehmen der Immobilienbranche und der Projektentwicklung, die im Auftrag der Logistikbranche bzw. spekulativ logistikaffine Gebäude errichten.

Bei der Verteilung des Investitionsvolumens ergibt sich in diesem Untersuchungsjahr ein ähnliches Bild wie im Vorjahr. Dies zeigt, dass die starken Veränderungen gegenüber den Jahren vor 2020 keine einmalige Änderung, sondern einen neuen Trend darstellen. Wie im letzten Jahr dominieren die Logistikdienstleister das Investitionsvolumen mit einem Anteil von 50 %. Während sich der Anteil der Industrieunternehmen nur in der Anzahl der Investitionen leicht reduzierte, ist ein starker Anstieg in der anteiligen Investitionssumme zu beobachten. So nahm der Anteil der Industrie um 13 % (von 7 % auf 20 %) zu, während sich der Anteil an der Gesamtanzahl der Investitionen um 2 Prozentpunkte reduzierte.

Der Anteil der Großhandelsunternehmen am Investitionsvolumen nahm erneut ab und reduzierte sich auf lediglich 4 %. Im Vorjahr betrug der Anteil 7 % vom Gesamtvolumen.

ABBILDUNG 3 | Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung 2013–2021



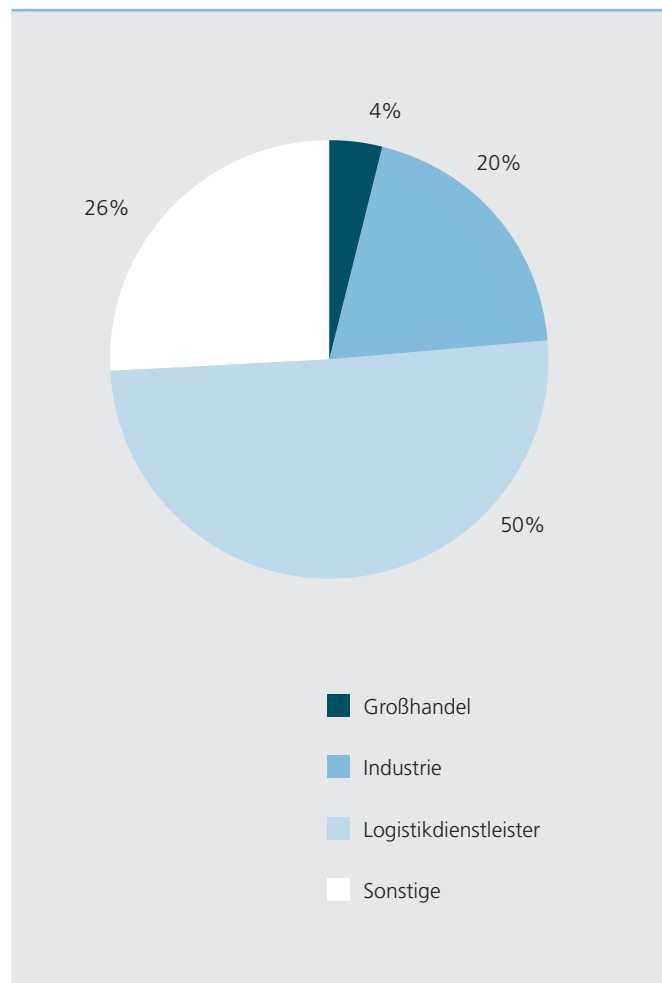
men. Die Branchengruppe „Sonstiges“ belegt den zweiten Platz im Ranking des Investitionsvolumens, jedoch nahm der Anteil stark von 34 % auf 26 % ab.

Eine Investition, die in diesem Jahr besonders heraussticht, ist das neue Logistikzentrum von Amazon in Helmstedt. Rund 35 Firmen mit insgesamt 250 Beschäftigten waren am Bau des Rekordprojektes beteiligt. Die Grundfläche des Gebäudes, das nach den neuesten Umweltstandards in Bezug auf Energieeffizienz errichtet wurde, beträgt 44.000 m<sup>2</sup> (Amazon). Die Platin-Zertifizierung des Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen e.V. (DGBNB) war eines der wesentlichen Planungsziele. „Amazon hat bereits jetzt deutlich über 1.000 Arbeitsverträge ausgegeben und es werden noch mehr, was ein tolles Zeichen für die Region ist“, so Wittich Schobert, Bürgermeister von Helmstedt. Er freue sich über die Ansiedlung: „Sie zeigt mir, dass unsere Gewerbeflächen vor allem aufgrund ihrer guten verkehrlichen Lage für in- und ausländische Unternehmen interessant sind. Zudem tragen die vielen unterschiedlichen Arbeitsplätze und die zu erwartenden steuerlichen Einnahmen dazu bei, die Stadt Helmstedt auch in den nächsten Jahren zukunftsfähig aufzustellen. Die Stadt und der Landkreis Helmstedt haben alles dafür getan, um Amazon als Weltkonzern mit dem modernen Umverteilungszentrum in Barmke ansiedeln zu können. Alle Akteure haben schnell und flexibel zusammengearbeitet und nun freue ich mich auf eine konstruktive und verlässliche Zusammenarbeit.“

Eine Investition aus der Gruppe „Sonstige“ zeigt, dass logistikaffine Investitionen nicht immer nur der kommerziellen Versorgung dienen. Die COVID-19-Pandemie sowie die zunehmenden Umweltkatastrophen zeigen den Bedarf an einem starken und schnell einsatzbereiten Versorgungsnetz. Das Technische Hilfswerk (THW) des Landesverbandes Bremen, Niedersachsen hat im Zuge dessen vom Bundestag rund 42 Mio. EURO für den Aufbau von vier neuen Logistikzentren erhalten. Einer dieser neuen Standorte ist das niedersächsische Westerstede. In einem Statement des THW heißt es:

„Wir freuen uns, dass eines der Logistikzentren nach Niedersachsen kommt“, sagt Michael Matrian vom THW-Landesverband Bremen, Niedersachsen. Er ist verantwortlich für den Aufbau des Logistikzentrums in Westerstede. „Die Logistik-Kompetenz des THW-Landesverbandes Bremen,

ABBILDUNG 4 | Verteilung des Investitionsvolumens 2021



Niedersachsen wird in den Aufbau des Standortes Westerstede einfließen. Für die Standortwahl waren die zentrale Lage sowie gute Anschlussmöglichkeiten entscheidend. Das Logistikzentrum muss über sehr gute Verkehrsanbindungen verfügen. Mit Westerstede erfüllen wir diese Voraussetzungen, denn: hier ist die Anbindung an Schiene und Straße, aber auch an den Flughafen und zwei weitere Seehäfen in der Nähe gewährleistet“, sagt Matrian. „Mit den neuen THW-Logistikzentren wird der Bevölkerungsschutz in Deutschland weiter gestärkt. Das THW als technisch-logistische Einsatzorganisation des Bundes kann dadurch noch schneller und zielgerichteter Menschen in Notlagen helfen“, betont THW-Präsident Gerd Friedsam (THW).



## Räumliche Erschließungsfunktion der Investitionen

Für die funktionale Charakterisierung von Logistikregionen hat sich die räumliche Erschließungsfunktion von logistikaffinen Investitionen als geeigneter Indikator erwiesen. Die wesentlichen Parameter stellen dabei die Erreichbarkeit und die Leistungsfähigkeit von Verkehrswegen und -knoten sowie die Einbindung des Standortes in bestehende Transport- und Logistiknetzwerke dar. Mithilfe dieser Klassifizierung ist es möglich, die nationalen und internationalen Verflechtungen des Logistikstandortes Niedersachsens und seiner Regionen zu veranschaulichen. Dadurch ergibt sich eine klare Differenzierungsmöglichkeit von Distributionszentren.

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 Marktspiegel 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. Bei den wenigen Investitionen, bei denen die Verteilungsfunktionen noch nicht bekannt oder auch durch Recherche nicht feststellbar sind, werden diese in den Berechnungen nicht mit einbezogen.

Der Abbildung 5 sind die Anteile der unterschiedlichen räumlichen Erschließungsfunktionen, im Vergleich zwischen den Ergebnissen des aktuellen Untersuchungsjahres 2021 (Außenring) und den Durchschnittswerten des Zeitraumes 2000 bis 2020 (Innenring), zu entnehmen. In dem angegebenen Zeitraum wurden mehr als 1.500 getätigte logistikaffine Investitionen in Niedersachsen berücksichtigt.

Anders als im Vorjahr belegen die nationalen Distributionszentren (NDC) nicht den ersten Platz. Der Anteil der Investitionen in NDC sank im Vergleich zum Vorjahr von 33 % auf 29 % aller logistikaffiner Investitionen und liegt damit unter dem Durchschnitt aller Untersuchungsergebnisse seit

2000 bis 2020. Der Anteil der regionalen Distributionszentren (RDC) nimmt in diesem Jahr deutlich die Spitzenposition ein und steigerte sich auf den überdurchschnittlichen Wert von 41 %, welcher einem Zuwachs von 8 Prozentpunkten entspricht.

Während in den Vorjahren bis 2019 stets ein Rückgang der Investitionsaktivitäten in RDC und NDC prognostiziert wurde, ist die aktuelle Situation eine ganz andere. Der Bedarf an RDC sowie NDC ist so groß wie noch nie. Unsicherheiten durch die teilweise massiven Einbrüche in den globalen Lieferketten, der Pandemie und weltweiten Konflikten sollen durch die Sicherheit von regionalen Anbietern reduziert werden.

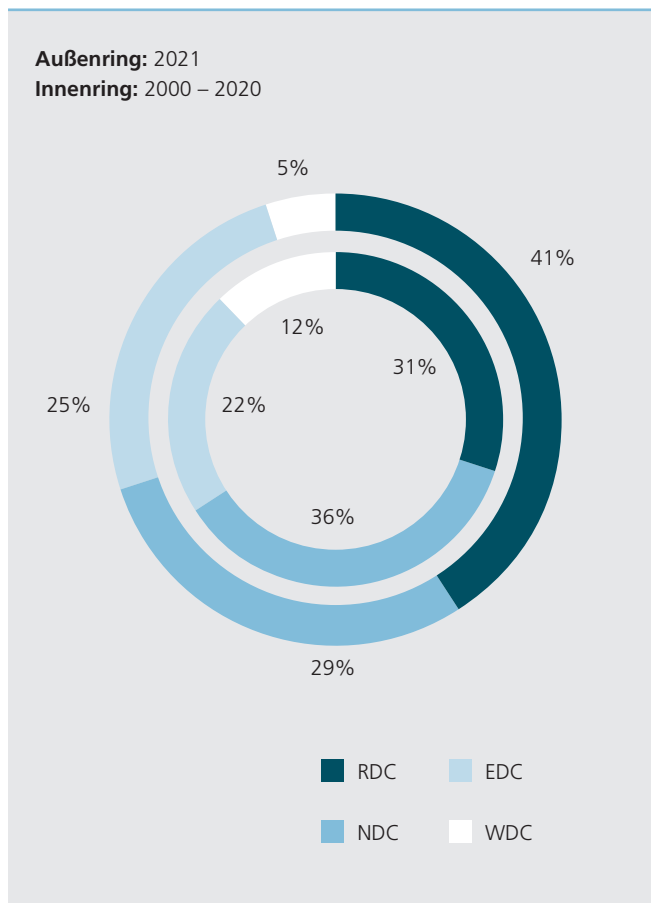
Während die weltweiten Distributionszentren (WDC) im Jahr 2019 noch fast 25 % aller logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen ausmachten, reduzierte sich der Anteil bereits 2020 deutlich auf einen unterdurchschnittlichen Wert von 8 %. Für das Untersuchungsjahr 2021 nahm der Gesamtanteil zusätzlich um 3 Prozentpunkte ab und befindet sich mit 5 % auf dem niedrigsten Niveau seit Jahren. Die

europaweiten Distributionszentren (EDC) liegen mit einem Gesamtanteil von 25 % auf dem exakt gleichen Stand wie im Vorjahr und damit weiterhin auch leicht über dem Wert der Durchschnittsjahre.

Der Trend aus dem Jahr 2020 setzt sich auch im aktuellen Untersuchungsjahr weiter fort und zeigt eine deutliche Fokussierung auf regionale sowie nationale Investitionsaktivitäten. Das ausgewogene Verhältnis, bezogen auf die Distributionsfunktionen der Vorkrisenjahre, ist nicht mehr zu erkennen. Die Verkürzung der Lieferketten sorgt weiterhin für einen stark reduzierten Anteil der weltweiten Distribution. Der weiterhin überdurchschnittliche Wert der EDC-Anteile zeigt jedoch auch eine starke Position des Standortes Niedersachsen als Eintrittstor in den EU-Binnenmarkt.

Die internationalen Distributionszentren sind in diesem Jahr mit der Hansalinie und dem Emsland vertreten (vgl. Abb. 6). Besonderes Markenzeichen dieser Investitionen sind die Nähe zu logistischen Knoten mit internationaler Reichweite.

ABBILDUNG 5 | Erschließungsfunktion 2021 im Vergleich zu 2000–2020\*



\* Die Grafik zeigt Näherungswerte. Differenzen in der Gesamtsumme können durch Rundungen entstehen.



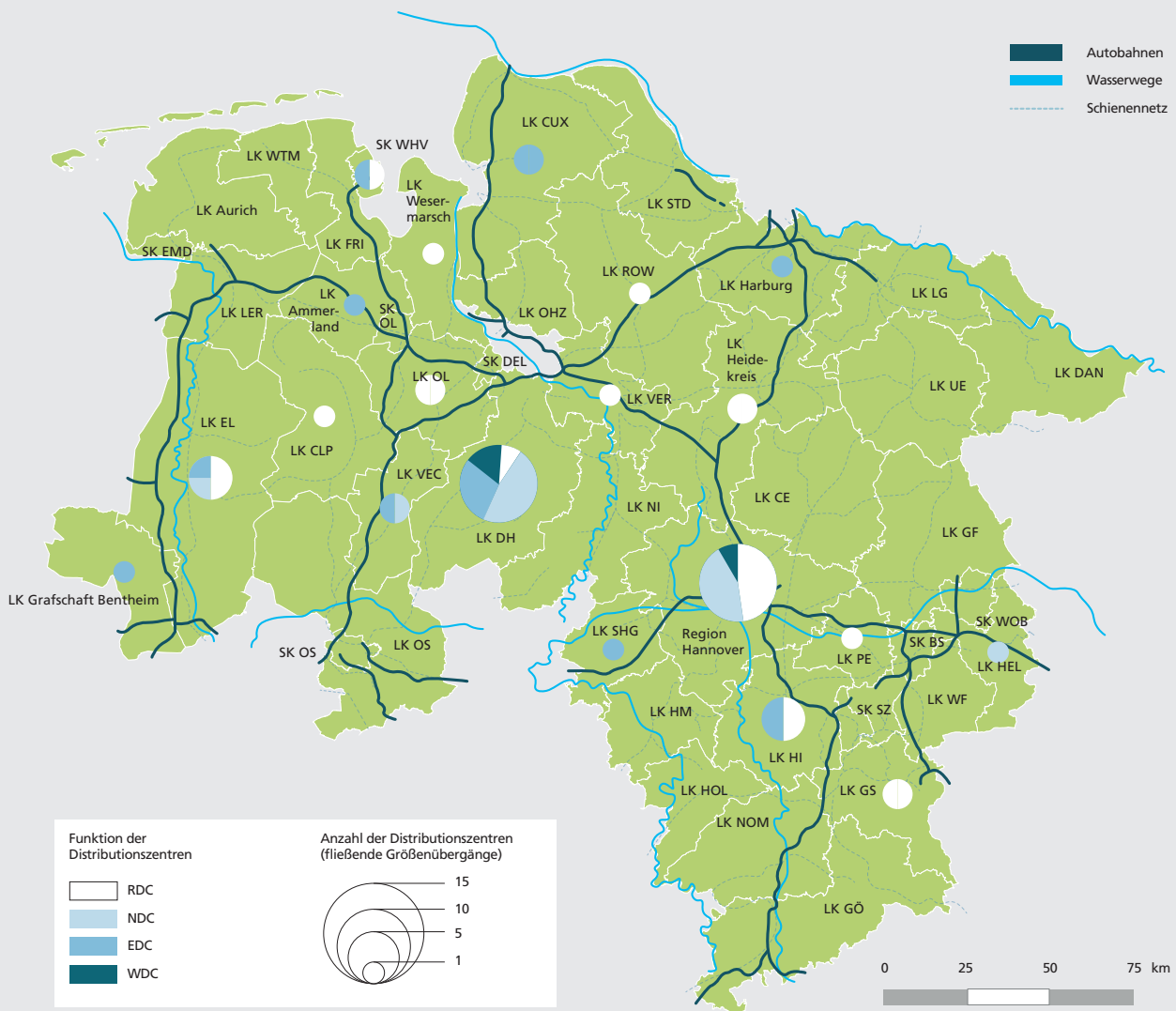


ABBILDUNG 6 | Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2021 (nach Erschließungsfunktion)

Wie auch im Vorjahr konnte auch im aktuellen Untersuchungsjahr 2021 ein enormer Zuwachs der Investitionen in regionale Distributionszentren erfasst werden. Abb. 6 zeigt ein engmaschiges niedersächsisches Netz an regionalen Verteilungszentren auch in Landkreisen, in denen früher wenig bis gar keine Distributionsstandorte errichtet wurden. Zusammenfassend lässt sich sagen: Der Anteil global ausgerichteter Distributionszentren ist weiter gesunken. Der Schwerpunkt der Investitionen ist weiterhin das Sicherstellen von zunehmend kürzer werdenden Lieferketten durch eine regionale Präsenz in den Gemeinden, Städten und Landkreisen vor Ort.

Neben den transeuropäischen Achsen sind auch Distributionsaktivitäten in die anderen Bundesländer bedeutsam. Durchgeleitete Warenströme aus den Niederlanden werden insbesondere durch die BAB 30/31, BAB 1, BAB 7 und BAB 2 durch Niedersachsen in die restliche Bundesrepublik verteilt. Besonders der Westen Niedersachsens (Nähe Niederlande), aber auch der Nordosten (Nähe Hamburg/Bremen) sowie der Süden Niedersachsens (Nähe NRW) profitieren durch die Grenznähe von den grenzüberschreitenden Warenströmen. Das verdeutlicht der Vergleichszeitraum 2000-2021 (vgl. Abb.7).



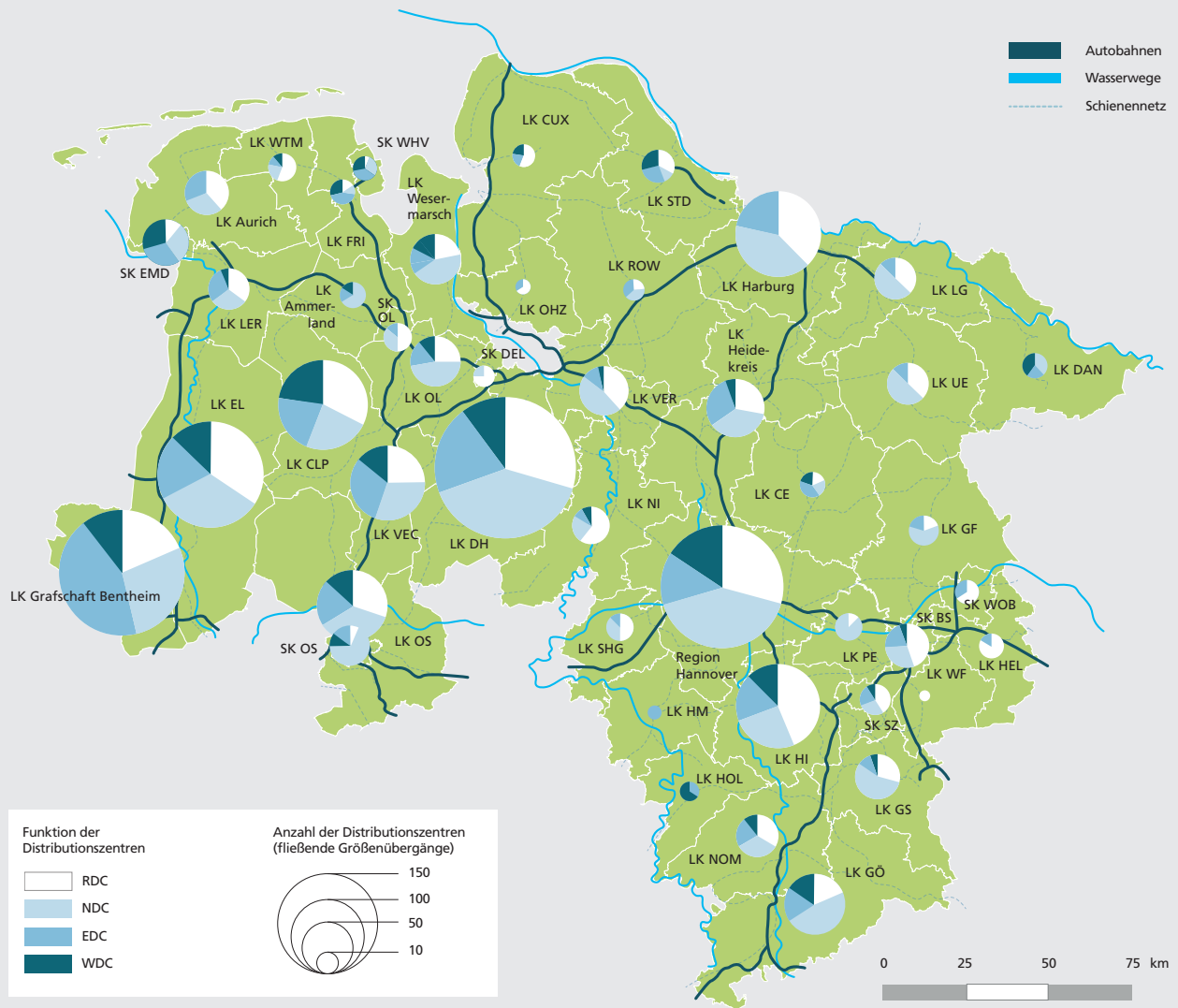


ABBILDUNG 7 | Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2000-2020 (nach Erschließungsfunktion)



## Flächenbedarf und Größenstrukturen der Investitionen

Für das Jahr 2021 liegen für fast alle der identifizierten logistikaffinen Investitionen Angaben zur Gesamtfläche vor. Die sich daraus ergebende Flächeninanspruchnahme beträgt rund 200 ha und sank im Vergleich zum Vorjahr um knapp 25 ha.

Der Mittelwert des Flächenbedarfs der Investitionen im Berichtsjahr 2021 beträgt 4 ha und liegt damit über dem Wert des letzten Berichtsjahres 2020 von 3,4 ha.

Dieser Anstieg ist vor allem dadurch begründet, dass sich der schon im letzten Jahr abzeichnende Trend von großen flächenintensiven Investitionen fortsetzte. So betrug der Anteil von Investition mit einer Flächeninanspruchnahme von mehr als 5 ha fast 25 % an der Gesamtanzahl der Investitionen. Abbildung 8 zeigt einen Überblick der unterschiedlichen Größenklassen, wobei als Vergleich sowohl die Investitionsanzahl als auch die Gesamtfläche herangezogen werden.

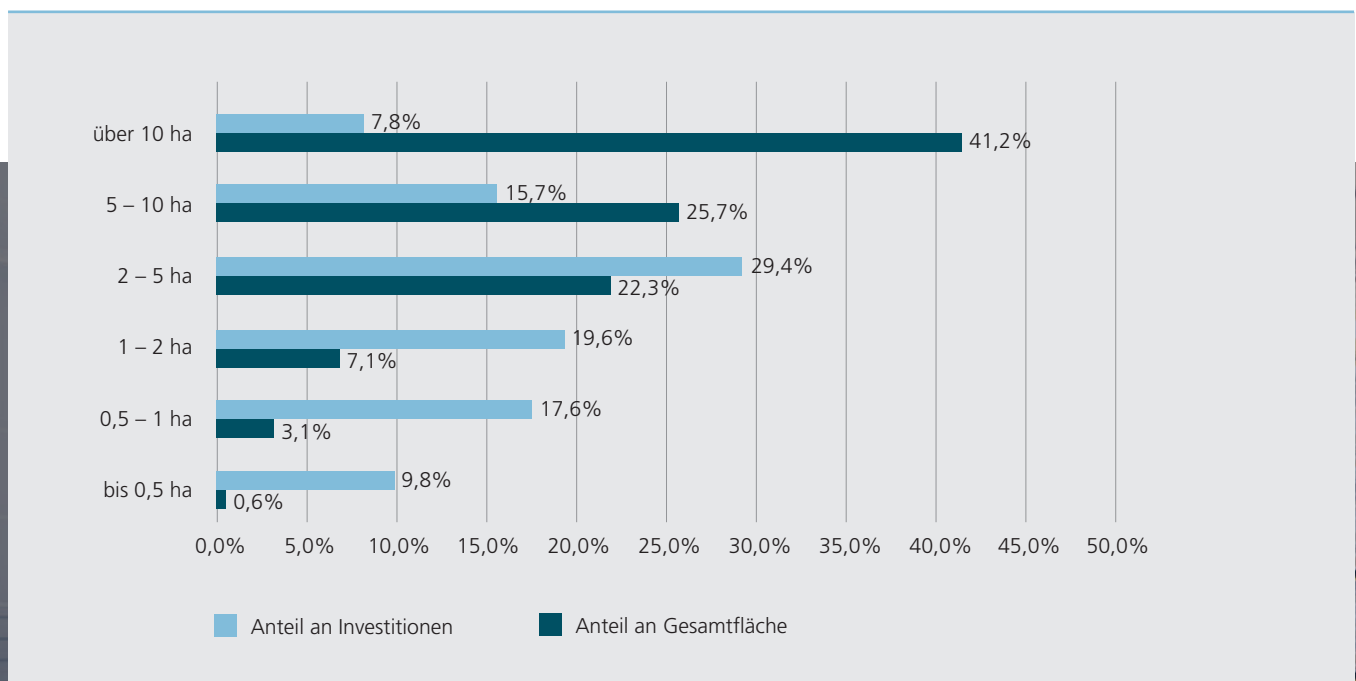
Während im Jahr 2020 der weitaus größte Teil (rd. 40 %) der Investitionen in der Größenordnung bis 1 ha lag, also

in dem Segment der Kleinstinvestitionen, was ein Beleg für den hohen Anteil von Erweiterungsinvestitionen war, zeigt sich im Berichtsjahr 2021 ein gänzlich anderes Bild. Fast 30 % der getätigten Investitionen entfallen auf die Größenordnung 2 bis 5 ha.

Im vergangenen Berichtsjahr entfiel der größte Anteil an der Gesamtfläche aller logistikaffinen Investitionen auf die Größenordnung über 10 ha (Anteil ca. 44 %). Auch in dem Jahr 2021 ist das Segment der Großinvestitionen dominierend und zeigt sich mit einem Anteil von knapp 42 % auf einem hohen Niveau. Damit konnten die beiden Jahre 2020 und 2021 an das Rekordjahr 2017 anknüpfen als Großprojekte mit einer beanspruchten Fläche von mehr als 10 ha die Verteilung dominierten.

Große Herausforderungen für eine künftige Entwicklung des Logistikstandortes Niedersachsen werden insbesondere in der zeitnahen Entwicklung und Bereitstellung von markt- und nutzergerechten Logistikflächen gesehen. Bereits seit längerem kann im Rahmen der Erhebung festgestellt werden, dass der Anteil der Befragten hoch ist, die das

ABBILDUNG 8 | Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2021\*



\* Die Grafik zeigt Näherungswerte. Differenzen in der Gesamtsumme können durch Rundungen entstehen.

verfügbare Flächenangebot als „zu gering“ einschätzen. Vertraten im letzten Berichtsjahr noch knapp über 50 % der Befragten diese Einschätzung, so sind im aktuellen Berichtsjahr rund 66 % der Befragten dieser Meinung. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Neben den in den Vorjahren genannten Aspekten, wie fehlende Flächenverfügbarkeit, eingeschränkte Nutzungsarten, zu hohe Marktpreise, wurden insbesondere geringe Attraktivität von Logistikansiedlungen für Kommunen genannt.

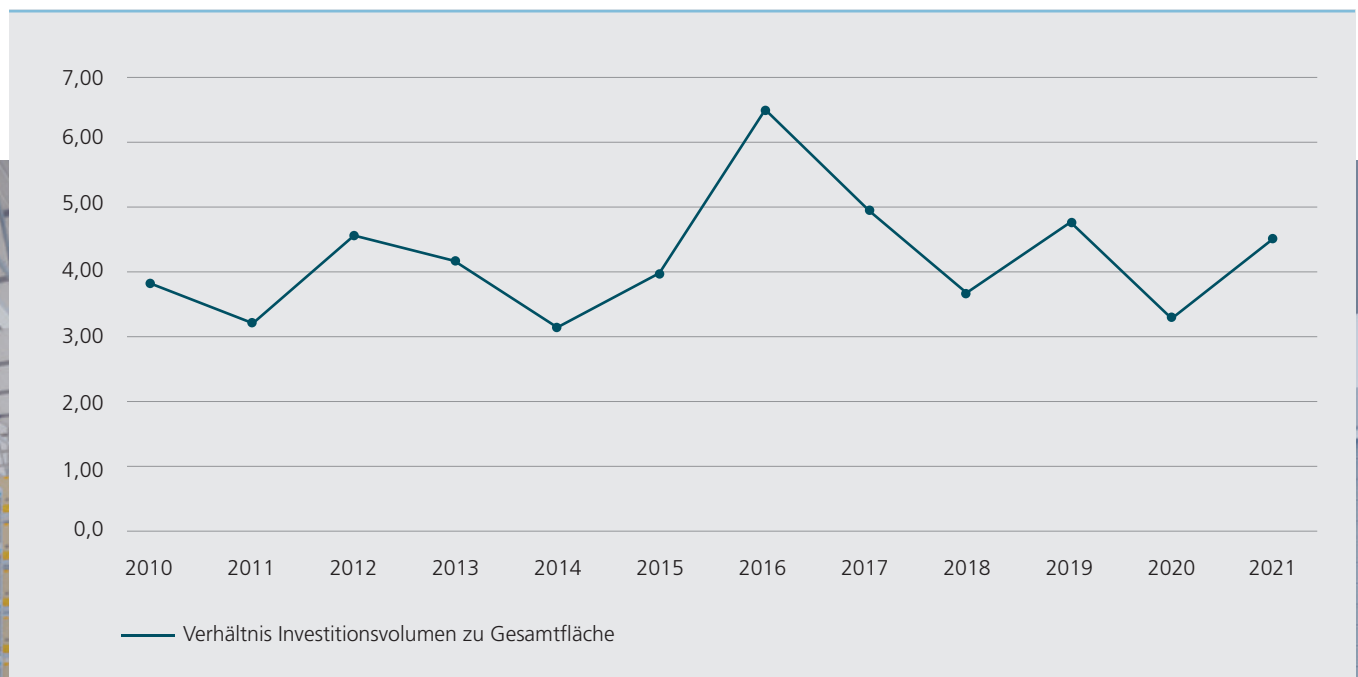
Ein Rückgang in der Einschätzung eines ausreichenden Flächenangebotes zeigt auch die aktuelle Erhebung: Nur noch 21 % der Befragten schätzen das verfügbare Flächenangebot als ausreichend ein (im Vorjahr noch 32 %), ein Flächenüberhang wurde nicht genannt.

Die ungebrochen hohe Nachfrage nach verfügbaren Flächen wird durch die Einschätzung der Expertinnen und Experten bestätigt: Im Jahr 2020 rechneten knapp 60 % der Befragten mit einer Zunahme der Nachfrage nach neuen Logistikflächen, wobei rund 16 % sogar von einer starken Zunahme ausgingen. In diesem Jahr prognostizieren knapp über 70 %

eine zukünftige Zunahme der Nachfrage, während nur noch knapp 15 % von gleichbleibenden Nachfrageverhältnissen ausgehen. Keine Teilnehmerin/kein Teilnehmer geht von einer sinkenden Nachfrage bei Neuflächen und Bestandsimmobilien aus.

Die Minimierung von Flächeninanspruchnahme oder kurz des Flächenverbrauchs rückt zunehmend in den Mittelpunkt von nachhaltigen Nutzungskonzepten. Täglich werden in Deutschland rund 54 ha als Siedlungsflächen und Verkehrsflächen neu ausgewiesen. Dies entspricht einem Flächenverbrauch von circa 76 Fußballfeldern. Bis zum Jahr 2030 will die Bundesregierung den Flächenverbrauch auf unter 30 ha pro Tag verringern. Diese gegenüber der Nachhaltigkeitsstrategie von 2002 verschärfte Festlegung wurde vom Bundeskabinett bereits im Januar 2017 in der „Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie – Neuauflage 2016“ festgelegt. In Niedersachsen soll die Neuversiegelung von Flächen bis zum Jahr 2030 auf unter drei Hektar pro Tag reduziert werden. Außerdem gibt die niedersächsische Nachhaltigkeitsstrategie vor, dass die Neuinanspruchnahme von Flächen bis 2030 auf weniger als 4 ha pro Tag zu reduzieren ist.

ABBILDUNG 9 | Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EURO pro ha und Jahr von 2010–2021



Bis spätestens zum Jahr 2050 soll der Flächenverbrauch bei „Netto Null“ liegen. Derzeit werden jedoch in Niedersachsen täglich rund 6,6 ha als Siedlungsflächen und Verkehrsflächen neu ausgewiesen. Die Tendenz ist weiter steigend (LSN, 2021).

Maßnahmen für eine Minimierung des Flächenverbrauchs sind die Revitalisierung und Aufbereitung von Industriebrachen, damit wird die Innenentwicklung vor der Außenentwicklung priorisiert.

Logistik- und Lagergebäude fungieren als zentrale Knotenpunkte jeder Lieferkette. Im Zuge der Digitalisierung und Miniaturisierung steigert sich zwar die Effizienz der Lagerhaltung, doch das weltweite Frachtaufkommen wird sich bis 2050 verdreifachen. Daher muss sich die gesamte Logistikbranche auf einen tiefgreifenden Wandel vorbereiten. Logistikimmobilien tragen diesen Wandel mit und spielen eine zentrale Rolle innerhalb reibungsloser Prozesse entlang der Wertschöpfungskette von Produktion und Verbrauch. Ob durch Restrukturierung oder verstärkte Nachfrage durch E-Commerce: Dem wachsenden Bedarf steht eine wachsende Flächenknappheit gegenüber und es besteht ein Mangel an modernen Lagerungsflächen an strategischen Standorten. Trotz erhöhter Bauaktivität in den vergangenen Jahren besteht noch immer hoher Investitionsbedarf (Jones Lang LaSalle, 2021).

Neben dem weiterhin wachsenden E-Commerce-Sektor, als zentralem Treiber der Nachfrageentwicklungen, sehen die Expertinnen und Experten unter anderem auch mögliche Folgen der COVID-19-Pandemie als relevante Faktoren an. So wird davon ausgegangen, dass sich Produktions- und Lagerflächen als Reaktion auf etwaige Lieferkettenunterbrechungen während der Pandemie aus dem Ausland zurück in die räumliche Nähe des Hauptsitzes verlagern werden, was die Nachfrage nach Flächen steigert. Insgesamt wird davon ausgegangen, dass aufgrund der anhaltenden Pandemie-Situation Prognosen über die künftige Entwicklung des Marktes zum derzeitigen Zeitpunkt mit großer Unsicherheit behaftet sind. Künftig wird es verstärkt darauf ankommen, mehr Akzeptanz für die Logistik zu schaffen. Dies ist eine Kommunikationsaufgabe, bei der es gilt, schon frühzeitig die beteiligten Akteure bspw. Kommunen, Investoren/Investorinnen, Projektentwickler/Projektentwicklerinnen und Mieter/Mieterinnen an einen Tisch zu holen.

Zentraler Bestandteil von nachhaltigen Nutzungskonzepten sollte ein Anforderungskatalog mit Kriterien sein, der es ermöglicht, Flächen in Abhängigkeit von den speziellen Funktionen (z. B. 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 das Ausnutzen der Höhe sowie die ÖPNV-Anbindung oder bei Logistikagglomerationen die gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen oder Entwässerungssystemen sein.

Aussagen zur Flächeneffizienz bei Immobilien können bspw. aus dem Verhältnis von der Nutzfläche zur Grundfläche (Gesamtfläche der Immobilie) abgeleitet werden. Im Marktspiegel Logistik und den damit erhobenen Daten vergangener Jahre ergibt sich für das Land Niedersachsen im langjährigen Mittel ein Verhältnis von Nutzfläche zu Grundfläche von 0,43. Nach dem der Wert der Flächeneffizienz im Berichtsjahr 2020 (0,53) weit über dem Wert des langjährigen Mittels lag und damit den höchsten Wert seit 2005 ausmachte, ist im aktuellen Berichtsjahr ein Wert von 0,39 zu verzeichnen. Er entspricht damit ungefähr dem Wert des langjährigen Mittels. 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 variieren, so dass in Einzelfällen erhebliche Abweichungen verzeichnet wurden.

Abbildung 9 zeigt einen Überblick der Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EURO pro ha im Erhebungszeitraum 2010 bis 2021. Hierbei zeigt sich, dass in den letzten sechs Jahren die getätigten Investitionsvolumina pro ha sich sehr unterschiedlich darstellen. Nachdem 2016 ein Spitzenwert von 6,5 Mio. EURO pro ha erreicht wurde, sank der Wert in den sich anschließenden Jahren auf knapp unter 4 Mio. EURO. Nachdem im Jahr 2020 ein Rückgang der Investitionsintensität pro ha Fläche auf einen Wert von 3,3 Mio. EURO festgestellt werden konnte, stieg der Wert für das Berichtsjahr 2021 auf 4,4 Mio. EURO. Der Zuwachs ist ein Indikator dafür, dass das Thema nachhaltiges Bauen eine steigende Bedeutung bei der Errichtung von Logistikimmobilien einnimmt und auch aufgrund der hohen Anforderungen an die Logistik(-prozesse) zunehmend komplexe technische Ausstattung in den Immobilien verbaut werden.



## Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik

Im Jahr 2021 konnten am Wirtschaftsstandort Niedersachsen laut Erhebung rund 3.300 neue Arbeitsplätze durch 56 Investitionen in der Logistikbranche geschaffen werden. Dies entspricht einer Investitionssumme von fast 900 Mio. EURO. Damit zeigt sich, dass das Jahr 2020 mit seinen 102 getätigten Einzelinvestitionen und einer Summe von rund 750 Mio. EURO ein einmaliges Sonderjahr darstellte. Das aktuelle Untersuchungsjahr setzt damit den Trend vor 2020 von verhältnismäßig wenig Investitionen mit relativ hohen Investitionsvolumen weiter fort. Großinvestitionen stammen jedoch wie bereits im vorherigen Untersuchungsjahr vornehmlich von großen international agierenden Unternehmen. Stärkste Logistikregion bleibt Hannover-Hildesheim.

Die Bedeutung von Nachhaltigkeitsaspekten hat in diesem Jahr ebenfalls einen extrem hohen Stellenwert bei den Befragten eingenommen. Knapp 80 % gaben an, dass bei den vorgenommenen Investitionsaktivitäten Aspekte der Nachhaltigkeit beachtet wurden. Dabei wurden Energieeffizienz im Allgemeinen sowie die Installation von Photovoltaikanlagen als große Bausteine für nachhaltiges Bauen gesehen. Wärmedämmung von Logistikimmobilien wird vor allem mit den von der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) vergebenen Zertifikaten Gold und Platin in Verbindung gebracht. Zudem liegt ein zusätzliches Augenmerk auf der Verwendung von lokalen und nachhaltigen Baustoffen sowie auch auf energieeffizienten technischen Ausstattungen (bspw. Beleuchtung), um auch die Instandhaltung so nachhaltig wie möglich zu gestalten. Dies ist jedoch oftmals mit höheren Anfangsinvestitionen verbunden, rentiert sich jedoch durch den geringeren Stromverbrauch und die damit verbundene Kostenersparnis von Beginn an. Es wird deutlich, dass ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit keinen Widerspruch darstellen, sondern ein Erfolgskonzept

sein können. Als weitere wesentliche Treiber der verstärkten Installation von Photovoltaikanlagen, Mikrowindanlagen und Wärmepumpen werden die zunehmende Elektromobilität und steigende Kosten fossiler Brennstoffe gesehen.

Durch die erfassten Investitionsaktivitäten konnten in Niedersachsen knapp 3.300 neue Arbeitsplätze im Jahr 2021 geschaffen werden. Damit kann das hohe Ergebnis des Vorjahres nicht eingehalten werden. Dies liegt hauptsächlich an den verhältnismäßig wenigen Investitionen in diesem Jahr. Auf die einzelnen Investitionen gerechnet, ergibt sich aber ein höherer Durchschnittswert als im letzten Untersuchungsjahr.



Entsprechend der Verteilung des Investitionsvolumens stellen die Logistikdienstleister fast 61 % der durch die logistikaffinen Investitionen geschaffenen Arbeitsplätze. Nur 21 % (2020: 35 %) der zusätzlichen Arbeitsplätze entfallen auf sonstige Unternehmen. Der Anteil der Handelsunternehmen ist im Vergleich weiter gesunken und stellt einen Anteil von 2 %. Die Industrie konnte einen Anteil von 16 % an den neuen Arbeitsplätzen verzeichnen. Damit weisen die Unternehmen aus der Branchengruppe der Logistikdienstleister das höchste Verhältnis von eingesetzter Investitionssumme zur neuen Arbeitsplatzschaffung im Branchenvergleich auf.

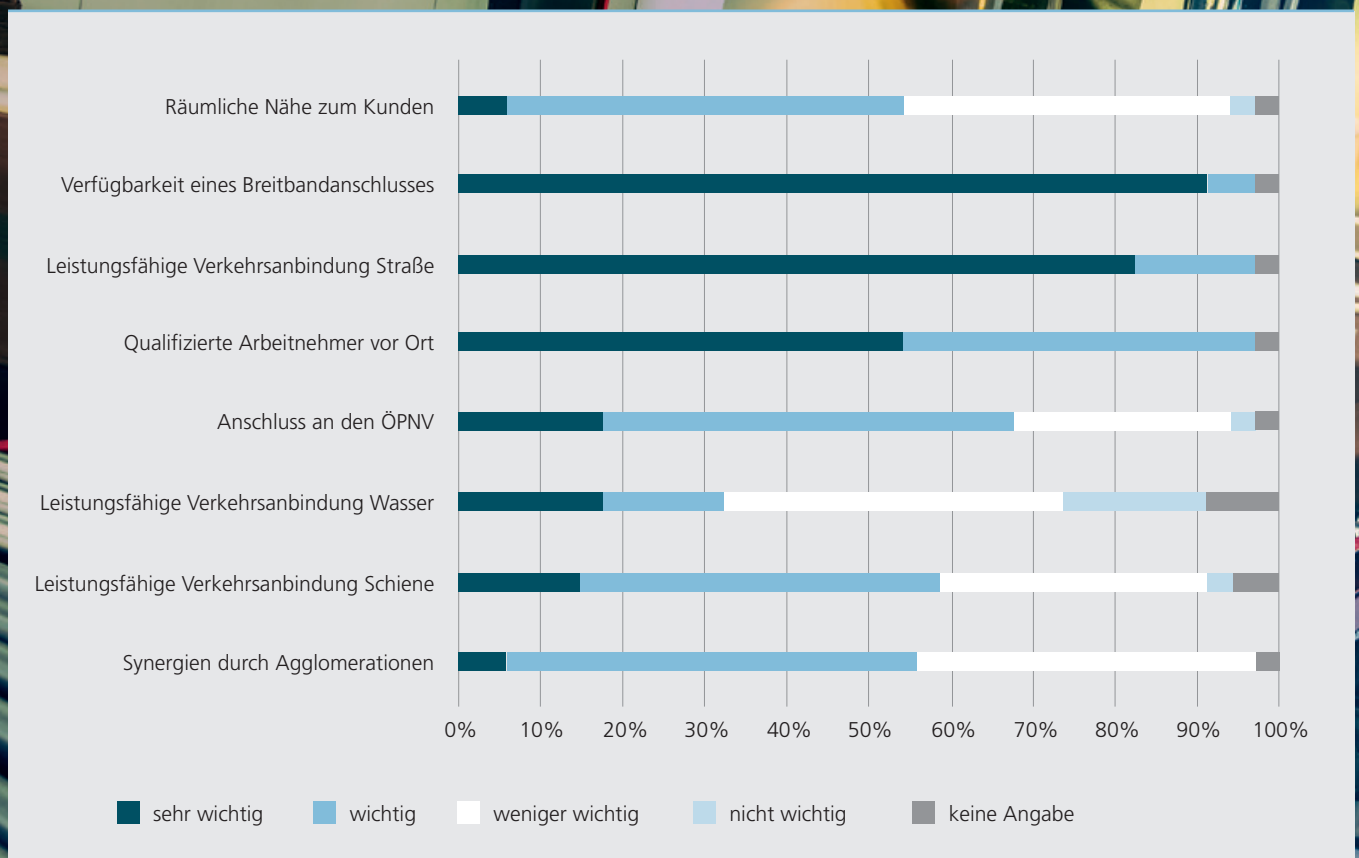
Seit dem Jahr 2000 konnten in Niedersachsen insgesamt mehr als 66.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Damit stellt die Logistikbranche traditionell einen der bedeutendsten Wirtschaftsbereiche Niedersachsens dar. Durch ihre Querschnittfunktion ist die Logistik Wachstumstreiber und wertvoller Multiplikator bzw. festes Standbein für Niedersachsen im regionalen, nationalen und internationalen Verständnis. Vor diesem Hintergrund sind die Nachwuchsausbildung und -gewinnung wichtige Themen, die in

Niedersachsen durch verschiedene Programme unterstützt und gefördert werden.

Die Abbildung 10 stellt die Beurteilung über die Relevanz ausgewählter Voraussetzungen für zukünftige logistikaffine Investitionen in Niedersachsen dar. Wie bereits in den Vorjahren stellen die wesentlichen Multiplikatoren das Vorhandensein eines Breitbandanschlusses, die Qualität der Anbindung an den Straßenverkehr und die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften vor Ort dar. Diese werden von allen Befragten mindestens als wichtig eingeschätzt. Der ÖPNV-Anschluss wird anders als im letztem Jahr von fast 18 % der Expertinnen und Experten für sehr wichtig (2020: 30 %), weiterhin von 50 % als wichtig erachtet. Grund für den Rückgang bei der Einschätzung „sehr wichtig“ bei einem ÖPNV-Anschluss könnten neuere Home-Office-Modelle aufgrund der COVID-19-Pandemie sein.

75 % der befragten Expertinnen und Experten gaben an, eine stark steigende oder zumindest steigende Entwicklung der Arbeitsplätze zu erwarten. Dies entspricht einer

ABBILDUNG 10 | Beurteilung der zukünftigen Voraussetzungen für logistikaffine Investitionen



Zunahme von 5 Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahr. Bereits 2020 konnte eine enorme Zunahme von 10 % gegenüber 2019 festgestellt werden.

Insbesondere der Bedarf an gewerblichen Arbeitskräften soll in naher Zukunft zunehmen (knapp 72 %). Im kaufmännischen Bereich gehen 43 % der Expertinnen und Experten von einer Zunahme aus. 31 % sehen eine zunehmende Nachfrage an Akademikerinnen und Akademikern in der Logistik. Auch der Bedarf an geringqualifizierten Beschäftigten wird nach der Mehrheit der Expertinnen und Experten (60 %) ansteigen. Nur ca. 6 % der Befragten erwarten abnehmende Tendenzen bei dieser Qualifikationsgruppe. Unsicherheiten sind auch in diesem Jahr verstärkt vorhanden, der Anteil der Enthaltungen hat sich qualifikationsübergreifend leicht um einige Prozentpunkte erhöht.

Zusammengefasst sehen 75 % der Befragten eine positive, 25 % eine stagnierende und keine Teilnehmerin und kein Teilnehmer der Befragung eine abnehmende Gesamtentwicklung der logistikbezogenen Arbeitsplätze. Für die Entstehung sind vor allem die bevorstehenden Investitionen aus Neuansiedlungen aber auch aus dem regionalen Bestand verantwortlich.

Wenig überraschend ist, dass wie bereits in den Vorjahren eine leistungsfähige Verkehrsanbindung an das Wasser bzw. an die Schiene als weniger entscheidend als die anderen Bedarfe betrachtet werden. Diese Anforderungen sind durch regionale Unregelmäßigkeiten bzw. durch die unterschiedlichen geographischen Regionen erklärbar. Eine Wasseranbindung bleibt weiterhin eine geographische Besonderheit. Die Bedeutung von Synergien durch Agglomerationen wird nur noch von knapp über 50 % der Befragten als wesentliches Merkmal gesehen. Im letzten Untersuchungszeitraum betrug dieser Wert noch über 65 %.

Wie auch im Vorjahr wurde ergänzend zu den bestehenden Anforderungen der Vorjahre zusätzlich die räumliche Nähe zum Kunden in die Untersuchung einbezogen. Allerdings fällt dieses Ergebnis nicht mehr so positiv aus wie im letzten Untersuchungszeitraum: Während 2020 fast 70 % der Befragten angaben, dies als einen wesentlichen Standortvorteil für logistikaffine Investitionen zu sehen, waren es dieses Jahr lediglich knapp über 50 %.

Seit dem letzten Untersuchungszeitraum wird zusätzlich die Einschätzung der Expertinnen und Experten bezüglich der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie erhoben. Neben den wesentlichen Anforderungen wurden die befragten Expertinnen und Experten um ihre erste Einschätzung zu



den Auswirkungen auf die Logistikbranche gebeten. Auf die Frage, wie sich die Pandemie auf die Entwicklung von Logistikimmobilien ausgewirkt hat, berichteten knapp 25% der Befragten über positive oder sogar sehr positive Bestandszunahmen. Die Anfrage nach Flächen hätte in einigen Landkreisen teils enorm zugenommen. Eine Begründung hierfür wäre die Abfederung von strapazierten Lieferketten. Auch hätte der Online-Handel im Zusammenhang mit der standortnahen Verfügbarkeit ebenfalls zugenommen. Mit 34 % sieht ein Großteil der Befragten keine konkreten Auswirkungen durch die Pandemie auf ihre Region.

Auch in diesem Jahr konnte festgestellt werden, dass sich die regionalen niedersächsischen Logistikstrukturen zum Großteil den neuen Herausforderungen gestellt und den neuen Bedarfen angepasst haben. Dies spiegelt sich in folgenden Zahlen wider. Nur 9 % sahen negative Auswirkungen für die örtliche ansässige Logistikbranche. Allerdings zeigt auch der hohe Anteil von 31 % von Expertinnen und Experten die keine Aussage treffen konnten, dass die genauen Auswirkungen weiterhin schwer abzuschätzen sind.

# Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen in Niedersachsen

Die Akzeptanz für Logistikinvestitionen stellt nicht nur eine wichtige Eigenschaft für die Zukunftsfähigkeit eines Logistikstandortes dar, sondern kann für investitionswillige Unternehmen bei der Standortwahl auch ein ausschlaggebendes Kriterium sein.

Abbildung 11 veranschaulicht, wie die Akzeptanz für logistische Aktivitäten auf Landkreisebene gesehen wird. Zusätzlich ist die Anzahl der Bauanfragen für das kommende Untersuchungsjahr 2022 abgebildet. Aus diesen beiden Informationen ergibt sich eine erste Prognose für die Ergebnisse und Trends der nächsten Periode. Die Akzeptanz wird dabei von den Expertinnen und Experten traditionell in den Klassen hoch, mittel und gering bewertet.

Die Akzeptanz für logistikaffine Investitionen in Niedersachsen ist im Jahr 2021 als hoch einzustufen. Das aktuelle Untersuchungsjahr setzt den Trend des Vorjahres fort und weist eine durchschnittlich positive Akzeptanz aus. In den Vorkrisenjahren lag meist eine niedrigere Akzeptanz vor. Grund für eine höhere Akzeptanz könnten eine zunehmende Sensibilisierung in der Bevölkerung gegenüber Lieferketten und ein Imagewechsel durch die Elektrifizierung des Verkehrs sein. 40 % der Befragten schätzen die Akzeptanz in ihrer Region als entweder sehr gut oder gut ein. Dabei nahm der Anteil der „Sehr gut“-Bewertungen leicht zu, während die „Gut“-Bewertungen hingegen leicht zurückgingen. 52 % der Befragungsteilnehmerinnen und Befragungsteilnehmer gehen von einer mittleren Akzeptanz aus. Nur 8 % der Befragten gaben an, dass in ihrer Region eine geringe Akzeptanz gegenüber logistikaffinen Investitionen zu verzeichnen ist. Damit sank der Anteil der Negativbewertungen erneut im Vergleich zum Vorjahr leicht.

Das Gesamtbild zeigt eine positive Resonanz in der Bevölkerung bezüglich der Logistikbranche. Die Befragten sehen die Logistik als einen wesentlichen Multiplikator und Bindeglied der regionalen Wirtschaft. Auch ist positiv, dass somit eine traditionelle Verankerung an den regionalen Logistikstandorten erreicht wird.

Die Beweggründe, die für eine geringe Akzeptanz gegenüber logistikaffinen Investitionen angeführt werden, sind vielfältig. Auf Seiten der Bevölkerung werden hauptsächlich ein verdichtetes Verkehrsaufkommen, verstärkte Lärm- und Schadstoffemissionen und niedrige Löhne genannt. Auf kommunaler Ebene wird insbesondere das Verhältnis zwischen den geschaffenen Arbeitsplätzen und Gewerbesteuer-einnahmen zum Flächenverbrauch kritisch gesehen.

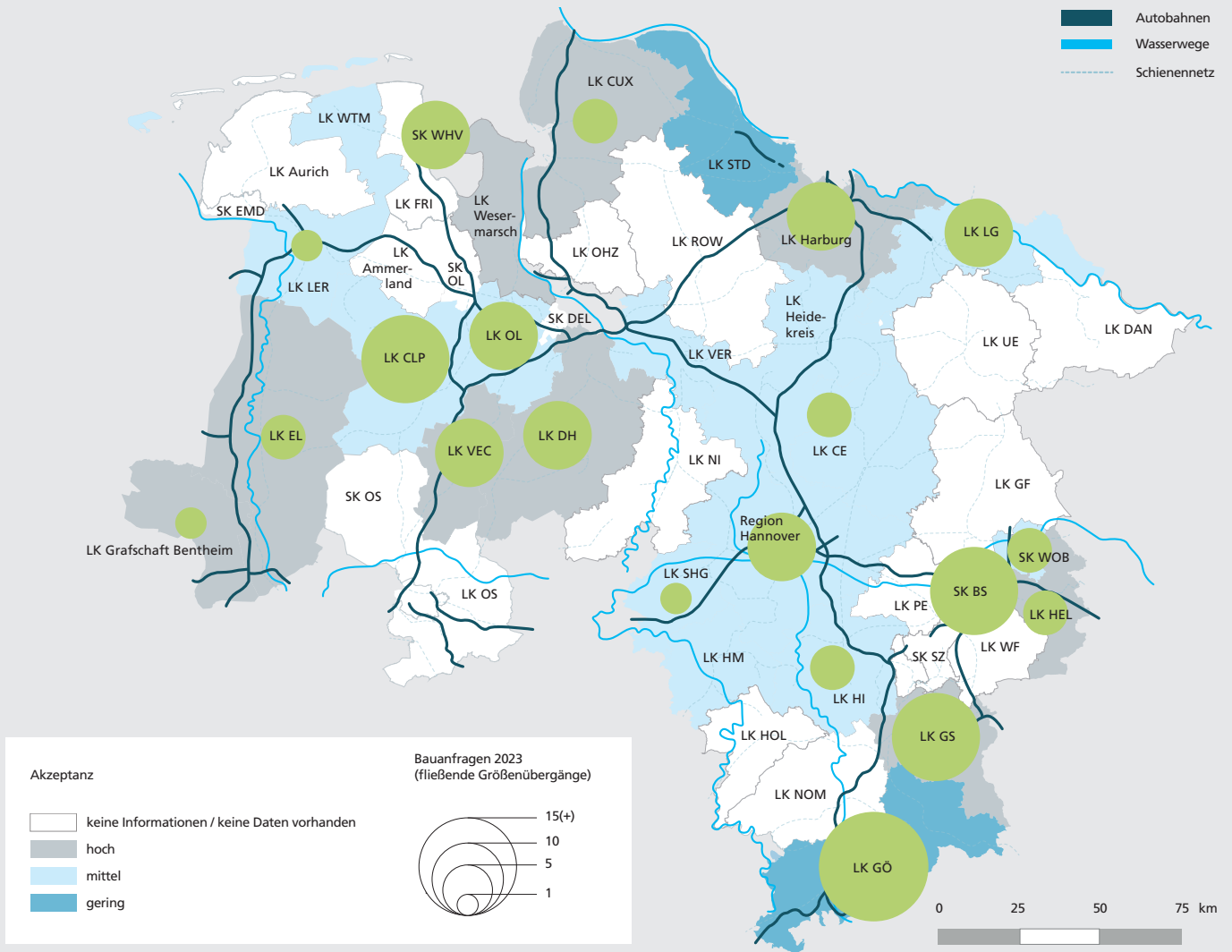
Die Abbildung 11 gibt einen niedersachsenweiten Überblick der Akzeptanz von logistikaffinen Investitionen in den Gebietskörperschaften. Zusätzlich sind die konkreten Bauanfragen für das kommende Untersuchungsjahr enthalten. Nur die Landkreise Stade und Göttingen weisen eine geringe Logistikakzeptanz auf. In den Landkreisen Oldenburg und Harburg stieg die Akzeptanz von niedrig im letzten Jahr auf ein jetzt höheres Niveau an.

Wie bereits im Vorjahr konzentrieren sich hohe Akzeptanzwerte zusammen mit einer hohen Zahl an Bauanfragen im Westen und Norden Niedersachsens. Die Anzahl der Bauanfragen ist für 2023 auf 94 konkrete Bauanfragen in 20 niedersächsischen Gebietskörperschaften gestiegen. In den nächsten Jahren ist erneut mit einer erhöhten Investitionsaktivität im westlichen, nördlichen aber auch südlichen Teil Niedersachsens zu rechnen.





ABBILDUNG 11 | Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen





## Zusammenfassung und Ausblick

Die Ergebnisse des Marktspiegels Logistik für das Jahr 2021 zeigen, dass der Logistikstandort Niedersachsen auch weiterhin ein attraktiver Investitionsstandort ist und mit seinen verschiedenen Logistikregionen, logistischen Knoten, anforderungsgerechten Flächen und nicht zuletzt durch die starke Logistikwirtschaft vor Ort optimale Voraussetzungen für logistikaffine Investitionen bietet.

Das „Logistikjahr“ 2021 war in Niedersachsen gekennzeichnet durch 56 Investitionen unterschiedlichster Art und Ausprägung. Das bedeutet fast eine Halbierung der Investitionsanzahl im Vergleich zum Jahr 2020 und die im letzten Jahr prognostizierte Zahl von rund 80 Investitionen wurde nicht erreicht. Anders als im Vorjahr, wurden wenige Investitionen mit verhältnismäßig hohen Investitionsvolumen getätigt. Dies bricht mit dem Trend der Vorjahre und zeigt die Auswirkungen, die die COVID-19-Pandemie sowie neue nachhaltige Baustandards auf den niedersächsischen Logistikmarkt haben.

Entscheidend sind aber die Zahlen, die mit den logistikaffinen Investitionen verbunden sind. Aufgrund der Investitionen konnte der Wirtschafts- und Logistikstandort Niedersachsen mit einem Investitionsvolumen von fast 900 Mio. EURO gestärkt werden und setzte damit den eindrucksvollen Wachstumstrend der letzten Jahre fort. Das Ergebnis stellt den zweithöchsten Wert seit der Erhebung des Marktspiegels dar und liegt nur wenig unter dem Höchstwert von 2011.

„Logistik als Beschäftigungsmotor für Niedersachsen“ – das gilt auch für das Berichtsjahr 2021. Durch die Investitionen wurden knapp 3.300 neue Arbeitsplätze geschaffen und eine Vielzahl in den Unternehmen gesichert. Hierbei ist deutlich geworden, dass sowohl die neu geschaffenen als auch die gesicherten Arbeitsplätze sämtliche Qualifikationsniveaus umfassen. Fortgesetzt hat sich auch der Trend, dass der Löwenanteil der Investitionen von Unternehmen mit Sitz in Niedersachsen getätigt wurde. Insgesamt lässt sich im Jahr 2021 eine Zunahme der Investitionen in regionale und nationale Distributionszentren verzeichnen, während der Anteil der international ausgerichteten Distributionszentren gesunken ist. Damit kehrte sich der Trend der Vorjahre im Untersuchungsjahr 2021 um. Niedersachsen ist wieder verstärkt in den Fokus von Investoren gerückt, die Niedersachsen als Standort für die Abwicklung regionaler und nationaler Transportketten nutzen.

Um den Logistikstandort Niedersachsen auch weiterhin zu stärken und zu fördern, gilt es, die hierfür notwendigen Rand- und Rahmenbedingungen zu schaffen. Insbesondere vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie kommt der Logistikbranche eine herausragende Rolle zu. Seit Beginn der Pandemie ist deutlich geworden, dass die Logistikbranche für das Funktionieren der Wirtschaft eine zentrale Rolle einnimmt bzw. eine hohe Systemrelevanz aufweist. Belieferungen geschehen nicht automatisch, sondern basieren auf einem komplexen System und dem Zusammenspiel aller

am Prozess beteiligten Akteure. Hierzu gehören Logistikdienstleister, die den Transport der Waren sicherstellen, aber auch insbesondere die Logistikzentren des Handels und der Industrie sowie die multimodalen Knoten wie Güterverkehrszentren, Binnenhäfen und die Häfen an der deutschen Nord- und Ostseeküste, die für den Exportweltmeister Deutschland den Warenaustausch sicherstellen.

Perspektivisch ist auch bei Logistikimmobilien mit einer weiteren dynamischen Bautätigkeit zu rechnen ist. Logistik ist gerade in diesen schwierigen Zeiten von elementarer Bedeutung für die Volkswirtschaft und Versorgung der Bevölkerung. Es wird über erhöhte Lagerhaltung in Produktion und Handel intensiv nachgedacht und auch der durch die Pandemie verstärkte E-Commerce wird den Bedarf an geeigneten Logistikflächen weiter steigen lassen (bulwiengesellschaft AG 2020).

Ein Erfolgsrezept ist es, Kapazitäten und Infrastrukturen marktnah zu planen und zu entwickeln. Länderübergreifende Kooperationen erleichtern zudem die koordinierte Ansiedlung von Unternehmen. Das Optimieren und Schaffen von attraktiven Standortbedingungen reichen aber nicht aus. Für den Logistikmarkt zählen neben Vernetzungsqualitäten und Infrastrukturen insbesondere Faktoren wie Lage und Kundennähe. Vor dem Hintergrund aktueller geopolitischer Entwicklungen und steigender Energiekosten sowie durch Lieferkettenproblematiken kommt Niedersachsen als Standort eine neue Bedeutung zu. Durch die sehr gute Lage Niedersachsens innerhalb Europas entstehen neue Potenziale für zusätzliche Ansiedlungen in den kommenden Jahren.

Die in Bau und Planung befindlichen Projekte zur Verbesserung leistungsfähiger Hinterlandanbindungen und -netzungen auf Schiene und Wasserstraße sollten auch in Kooperation mit den norddeutschen Küstenländern umgesetzt werden. Dies sichert für die niedersächsischen Logistikstandorte und die Unternehmen zusätzliche Potenziale.

Das gestiegene Investitionsvolumen zusammen mit den Arbeitsplatzeffekten lassen optimistisch in die Zukunft blicken. Logistikaffine Investitionen weisen eine sehr hohe Bandbreite bezüglich Flächen-, Arbeitsplatz- und Investitionsintensität auf, resultierend aus den unterschiedlichen Anforderungen, die an die moderne Logistik gestellt werden. Die Logistikbranche wird angesichts tiefgreifender Veränderungen vor große Herausforderungen gestellt. Neue Gebäudetypen werden benötigt, intelligente, klimafreundliche und flächeneffiziente Logistikimmobilien werden

künftig von zentraler Bedeutung sein. 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 bzw. -lösungen „Logistik made in Niedersachsen“ bietet.

Für den Erhalt und den Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Logistikstandortes Niedersachsen müssen bestehende Konzepte und Maßnahmen weiterentwickelt werden. Digitalisierung, Dekarbonisierung, Disruption und Dezentralisierung brauchen gemeinsame Antworten aller Akteure. Nur dadurch kann die notwendige Transformation gelingen und langfristige Investitionen gesichert und neue gewonnen werden.

Das Berichtsjahr 2021 wurde geprägt durch die vielfältigen Herausforderungen wie die COVID-19-Pandemie, den Lieferkettenproblemen sowie Auswirkungen des BREXIT. Viele geplante Investitionsmaßnahmen konnten nicht umgesetzt werden, dafür aber erheblich größere Investitionen mit positiven Effekten auf Beschäftigung und Wertschöpfung. Der Bedarf an geeigneten Flächen aufgrund wieder zunehmender Lagerhaltung zur Risikominimierung bzw. Erzeugung notwendiger Resilienz in den Lieferketten zum Sicherstellen von Produktion, Handel und Distribution hat sich signifikant erhöht. Gründe hierfür sind zunehmende Unsicherheiten in den weltweiten Lieferketten, die eingeschränkte Verfügbarkeit notwendiger Ressourcen wie Personal, Energie und Technologie, verbunden mit steigenden Preisen. Nachhaltigkeitsaspekte sind erstmalig aus dem Fokus geraten, werden jedoch wieder stark die Logistikindustrie in den nächsten Jahren prägen und fordern, da der Gesetzgeber die CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrsbereich bis 2030 auf 81 Mio. t und bis 2040 Klimaneutralität vorschreibt.

Auch die Immobilien werden – wie die Logistiksysteme und -transportketten – sich daran ausrichten müssen. Ein Ende der Globalisierung ist mit dem Ergebnis des Marktspiegels noch nicht herleitbar, unstrittig ist jedoch die Abnahme der internationalen Ausrichtung der in 2021 entstandenen Logistikzentren und eine starke Zunahme der regionalen Ausrichtung. Dieses wird getrieben vor allem durch den E-Commerce-Markt und den damit verbundenen Servicequalitäten, die vor allem von der Geschwindigkeit zwischen Bestellung und Auslieferung geprägt sind.



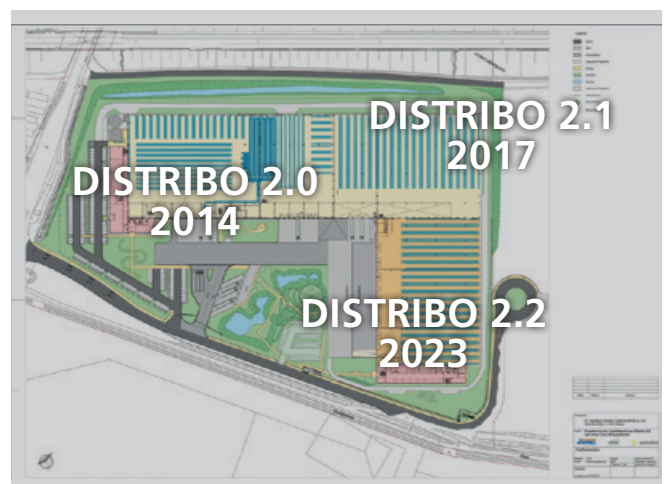
## Zukunftsfähig und leistungsstark: Nachhaltige Kontraktlogistik mit der ZUFALL logistics group

Mit ihrem gemeinsamen Joint Venture DISTRIBO löst die ZUFALL logistics group besonders sensible logistische Herausforderungen der Sartorius AG. Seit 2014 baut der Logistikexperte in Göttingen auf derzeit ca. 75.000 m<sup>2</sup> Fläche ein nachhaltiges Logistikcenter auf dem neuesten Stand der Technik. Im Vergleich zu konventionellen Gebäuden verbraucht die Immobilie 40 Prozent weniger Energie und erfüllt den Energiestandard E40.

Mit ihrer Partnerschaft zeigen zwei der wichtigsten Arbeitgeber im Raum Göttingen, was es heißen kann, langfristig nachhaltig erfolgreich zu sein: Als börsennotiertes Unternehmen mit einem Jahresumsatz von 2,88 Mrd. EURO im Jahr 2021 versorgt die Sartorius AG Kunden auf der gesamten Welt mit biopharmazeutischen Produkten und unterstützt zudem die Forschung bei der Entwicklung von neuen Medikamenten und bezahlbaren Therapien. Die Lagerung und der Versand, dieser teilweise hochsensiblen Produkte, erfordern extrem spezialisierte Logistikprozesse, die die ZUFALL logistics group für die Sartorius AG abbildet.

Beide Unternehmen setzen in ihrer Partnerschaft von Beginn an auf langfristige, nachhaltige Erfolge anstelle von kurzfristigen Gewinnen: Mit dem Bau und Betrieb des Logistikcenters bietet die ZUFALL logistics group schon heute enkeltaugliche und zukunftsfähige Lösungen für

Kontraktlogistik an. „Im Vergleich zu den üblichen Logistikimmobilien erkennt man an dem Gebäude im Groner Siekanger, was möglich ist. Wir setzen nicht auf die in der Branche üblichen Standards, sondern bauen etwas, das lange halten wird, über Qualität verfügt, sich langfristig auszahlen wird und wirklich Sinn ergibt. Ich bin sicher, dass auch meine Enkelkinder von dieser Art und Weise zu bauen profitieren werden“, sagt Ringo Bernhardt, der bei dem mittelständischen Logistikexperten für Bauprojekte verantwortlich ist.



Bereich der Erweiterung



Aktueller Stand des Anbaus an die Logistikimmobilie im Groner Siekanger 1 in Göttingen



Rechts unten: Naturnahe Flächenbegrünung: Regenrückhaltebecken, das 2017 angelegt wurde und heute als Biotop von Kröten, Fröschen, Insekten und Pflanzen aller Art bevölkert wird.

Bis Mitte 2023 sollen die Bauarbeiten zur Erweiterung der Logistikimmobilie um etwa 10.000 m<sup>2</sup> Lagerfläche sowie circa 3.000 m<sup>2</sup> zusätzlicher Labor- und Bürofläche abgeschlossen sein. Die gesamte Immobilie wird dann energieautark betrieben werden können. Das komplette Gebäude kommt ohne fossile Brennstoffe wie Gas und Öl aus. Eine besondere Form der Fußbodenheizung – eine sogenannte Betonkernaktivierung – ermöglicht zum Beispiel, dass die anspruchsvollen biopharmazeutischen Produkte sowohl im Winter als auch im Sommer konstant bei einer Temperatur zwischen 15 und 25 Grad gelagert und versendet werden können. Die gesamte hierfür benötigte Energie, gewinnt das Gebäude über eigene Photovoltaikanlagen, Wärmepumpen und einen Eisspeicher. Der Einsatz moderner Technik, wie unter anderem eine intelligente LED-Beleuchtung und elektrische Fahrzeuge, reduziert den Energieverbrauch zusätzlich.

Auch bei den verwendeten Baumaterialien setzt die ZUFALL logistics group ganz auf Nachhaltigkeit und verzichtet weitgehend auf Plastik sowie Verbundwerkstoffe. Das Dachtragwerk besteht zu 100 % aus Holz. Die ZUFALL logistics group denkt Nachhaltigkeit umfassend: Über den Bau der Immobilie hinaus legt der Logistikexperte Wert auf eine naturnahe Außengestaltung mit Fassadenbegrünung und Feuchtbiotopen.

Bis zum Jahr 2028 will die ZUFALL logistics group all ihre Leistungen CO<sub>2</sub>-neutral anbieten. Der Logistikexperte ist davon überzeugt, dass sich Nachhaltigkeit auszahlt. In der erfolgreichen Partnerschaft mit der Sartorius AG zeigt sich schon heute, wie eine zukunftsfähige und enkeltaugliche Kontraktlogistik aussieht.

Weitere Informationen unter [www.zufall.de](http://www.zufall.de)

#### Kontakt:

Jens Düwel  
L|MC Logistik und MobilitätsCluster  
Göttingen | Südniedersachsen

c/o GWG Gesellschaft für Wirtschaftsförderung  
und Stadtentwicklung Göttingen mbH  
Bahnhofsallee 1B | 37081 Göttingen

Telefon: 0551 547 430 0  
Mail: [jens.duewel@gwg-online.de](mailto:jens.duewel@gwg-online.de)  
Web: [www.gwg-online.de](http://www.gwg-online.de)



## Zentraler Ansprechpartner

Logistikportal Niedersachsen e.V.  
Dipl.-Geogr. Helge Spies  
Georgsplatz 12  
30159 Hannover

Telefon: 0511 515 190 61  
E-Mail: [info@logistikportal-niedersachsen.de](mailto:info@logistikportal-niedersachsen.de)  
Web: [www.logistikportal-niedersachsen.de](http://www.logistikportal-niedersachsen.de)

## Weitere Ansprechpartner \*

### 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, Verkehr, Bauen 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)

### Flughafen

- Flughafen Hannover-Langenhagen  
[www.hannover-airport.de](http://www.hannover-airport.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.wirtschaftsfoerderung-hannover.de/logistik](http://www.wirtschaftsfoerderung-hannover.de/logistik)
- Südliche Metropolregion Hamburg  
[www.suederelbe.de](http://www.suederelbe.de)
- Wachstumsregion Hansalinie  
[www.hansalinie.eu](http://www.hansalinie.eu)



Starke Netzwerke

Logistische Lösungskompetenzen

Globale Vernetzung

**Logistics made in Niedersachsen**

Qualifiziertes Logistikpersonal

Attraktiver Investitionsstandort

Leistungsfähiger intermodaler Standort

Logistische Lösungskompetenzen aus Niedersachsen:



Mit Unterstützung der Logistikregionen:



Dieses Projekt wird aus Mitteln des Landes Niedersachsen gefördert.

Logistikportal Niedersachsen e.V.  
Georgsplatz 12 | 30159 Hannover  
Tel.: 0511 515190 - 60  
E-Mail: info@Logistikportal-Niedersachsen.de