



## Marktspiegel Logistik

Logistikkaffine Investitionen  
in Niedersachsen 2014/2015



**Niedersachsen**



**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](http://www.mw.niedersachsen.de)

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

Stand: November 2015

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

## Inhaltsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Vorbemerkung .....  | 5  |
| Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen 2014 .....        | 6  |
| Räumliche Verteilung und Schwerpunktregionen .....              | 8  |
| Branchenmix .....   | 10 |
| Räumliche Erschließungsfunktion der Investitionen .....         | 12 |
| Flächenbedarf und Größenstrukturen der Investitionen .....      | 14 |
| Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik .....             | 16 |
| Zusammenfassung und Ausblick .....                              | 18 |
| Logistikaffine Projektbeispiele aus den Mitgliedsregionen ..... | 20 |
| Logistics made in Niedersachsen – Stärken des Standortes .....  | 24 |
| Ansprechpartner .....   | 26 |

### Abbildungsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Abb. 1: Entwicklung der logistikaffinen Investitionen 2006 - 2014 .....                             | 7  |
| Abb. 2: Verteilung des Investitionsvolumens 2014 .....  | 9  |
| Abb. 3: Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung .....                                    | 11 |
| Abb. 4: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2014 (nach Erschließungsfunktion) .....        | 12 |
| Abb. 5: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2000 - 2014 (nach Erschließungsfunktion) ..... | 13 |
| Abb. 6: Erschließungsfunktion 2014 und im Vergleich 2000 - 2014 .....                               | 13 |
| Abb. 7: Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2014 .....                                  | 15 |
| Abb. 8: Beurteilung der zukünftigen Voraussetzungen für logistikaffine Investitionen .....          | 16 |
| Abb. 9: Ergebnisse .....  | 18 |



## Vorbemerkung

Die Logistik ist in Deutschland der größte Wirtschaftsbereich nach der Automobil-Wirtschaft und dem Handel und erwirtschaftete branchenübergreifend ca. 230 Milliarden Euro Umsatz im Jahr 2013. Damit ist die Logistik eine der bedeutendsten Branchen und rangiert noch vor der Elektronikbranche und dem Maschinenbau. Logistik ist auch ein Jobmotor: Rund 2,9 Mio. Beschäftigte befassen sich tagtäglich mit logistischen Fragestellungen. Aber nur knapp die Hälfte der logistischen Leistungen die in Deutschland erbracht werden, sind für die Öffentlichkeit sichtbar und wahrnehmbar, beispielsweise im Bewegen der verschiedensten Güter durch hochspezialisierte Dienstleister. Die andere Hälfte der logistischen Tätigkeiten findet in der Planung, Steuerung und Umsetzung innerhalb von Unternehmen statt. Die Logistik hat sich somit zum Rückgrat einer zunehmend globalisierten Wertschöpfung entwickelt. Unternehmen sehen in ihr zunehmend die Chancen zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsposition.

Sei es als Drehscheibe, Gateway, Transitraum oder über die Ver- und Entsorgungsfunktion mit nationalem und europäischem Charakter: Niedersachsen ist aufgrund seiner leistungsfähigen logistischen Kompetenzen eines der wenigen Bundesländer, das alle Funktionen ausübt. Dieses setzt aber 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 hierüber gesichert.

Niedersachsen ist in diesem Kontext gut aufgestellt, muss aber weiterhin die vorhandenen Potenziale und Funktionen der Logistikwirtschaft nutzen, um Wertschöpfung zu generieren sowie die vorhandenen Systeme (Kombinierter Verkehr, Güterverkehrszentren und Maritime Wirtschaft) weiterzuentwickeln. Gleichfalls müssen technologischer Fortschritt und Innovationen für alle Verkehrsträger forciert werden. Verschiedene Trends werden die Logistik in den nächsten Jahren maßgeblich prägen und neue Konzepte erfordern. Themen wie die Digitalisierung, E-Commerce und Grüne Logistik sind nur einige Schlagwörter für die neue Lösungen entwickelt werden müssen.

Eine spannende Frage hierbei ist, ob sich die Logistikwirtschaft in Niedersachsen im Jahr 2014 auch weiterhin so dynamisch entwickelte wie in den Jahren zuvor. Der Marktspiegel Logistik erscheint nun zum 10. Mal und hat sich damit zu einem aussagekräftigen Marketinginstrument für den Logistikstandort Niedersachsen und seiner Teilregionen etabliert. Eine so kontinuierliche und langjährige Marktbeobachtung ermöglicht somit nicht nur die Beschreibung kurzfristiger Veränderungen von Jahr zu Jahr, sondern auch langfristige 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 in dem jeweiligen Berichtsjahr (rückwirkend) sowie geplante und noch nicht realisierte Investitionsvorhaben. Basis sind umfangreiche Erhebungen in Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsförderern, den Landkreisen, Städten und Gemeinden in ganz Niedersachsen sowie spezifischen Interessengruppen. Nicht erhoben werden im Rahmen der Erarbeitung des Marktspiegel Logistik Kennzahlen zum Mietmarkt und zu den Veränderungen im Bereich der Bestandsimmobilien.

Auch in diesem Jahr ist die Rücklaufquote außerordentlich gut und liegt bei knapp unter 80 %. Damit ist der Marktspiegel auch Ausdruck der etablierten Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure in Niedersachsen und stellt damit eine flächendeckende sowie repräsentative Erhebung dar.

Der Marktspiegel spiegelt in anschaulicher Weise die Dynamik der Logistikwirtschaft und des Logistiklandes Niedersachsen wider und liefert wichtige Hinweise für die künftige Entwicklung des Logistik- und Wirtschaftsstandortes Niedersachsen. Neben den Investitionen, die direkt durch den Marktspiegel erfasst werden, sind in Niedersachsen 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 2014

Die deutsche Wirtschaft ist 2014 im fünften Jahr in Folge gewachsen. Das Bruttoinlandsprodukt liegt nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes bei durchschnittlich 1,5 % und zeigt sich damit im Vergleich zu den beiden Vorjahren deutlich positiver. Der Aufwärtstrend in der deutschen Logistikbranche setzt sich auch 2014 fort. Als stark exportorientiertes Land profitiert Deutschland von der Globalisierung und der weiterhin positiven Entwicklung des Welthandels. Dies zeigt sich auch in der Logistikbranche. Deutschland zählt innerhalb Europas zu einem der Top-Logistikstandorte. Die Logistikbranche gehört zu den Wachstumsbranchen. Gemäß der aktuellen Studie „Top 100 der Logistik 2014/2015“, die von der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für SCS herausgegeben wurde, betrug der Logistikumsatz in Deutschland im Jahr 2013 ca. 230 Mrd. Euro und ist damit der höchste Logistikumsatz in Europa (Gesamtmarkt ca. 930 Mrd. Euro).

Diese Entwicklung spiegelt sich auch in den (überwiegend) positiven Umschlagzahlen der deutschen Seehäfen – die als Tor zum Welthandel fungieren – wider. Die Häfen Norddeutschlands sind die Drehscheibe für den seewärtigen deutschen Außenhandel und Umschlagpunkte für die Güterströme und stellen für den innereuropäischen Kurzstreckenverkehr unverzichtbare Knotenpunkte dar. Der Gesamtumschlag der

niedersächsischen Seehäfen lag im Seeverkehr 2013 bei ca. 45,9 Mio. Tonnen und 2014 bei ca. 46,4 Mio. Tonnen. Dies entspricht einem marginalen Wachstum von circa 1 %. Im Hamburger Hafen konnte mit einem Gesamtumschlag von ca. 145,7 Mio. Tonnen das bisher beste Ergebnis seiner Geschichte erreicht werden, wobei sogar das bisherige Rekordjahr aus der Vorkrisenzeit von 2008 übertroffen wurde und im Vergleich zum Jahr 2013 ein Wachstum von 4,8 % generiert werden konnte. Die bremischen Häfen bewegten sich im Jahr 2014 auf einem stabilen Niveau. Mit rund 78,3 Mio. Tonnen im Seegüterumschlag konnten die bremischen Häfen das Ergebnis von 2013 zwar nicht erzielen, der Rückgang fiel mit 0,6 % aber nur marginal aus.

Die erfolgreiche Entwicklung der Logistik spiegelt sich auch im Immobilienmarkt wider. Wurden Logistikimmobilien in den vergangenen Jahrzehnten häufig noch als Nischenmarkt betrachtet, hat sich der Markt heute zu einer festen und erfolgreichen Größe in der Immobilienwirtschaft entwickelt.

Dies zeigt sich bei dem überdurchschnittlich hohen Flächenumsatz auf dem Logistikmarkt für Eigennutzer und Mieter. Charakteristisch ist die positive Entwicklung durch den anhaltend hohen Bedarf an neuen



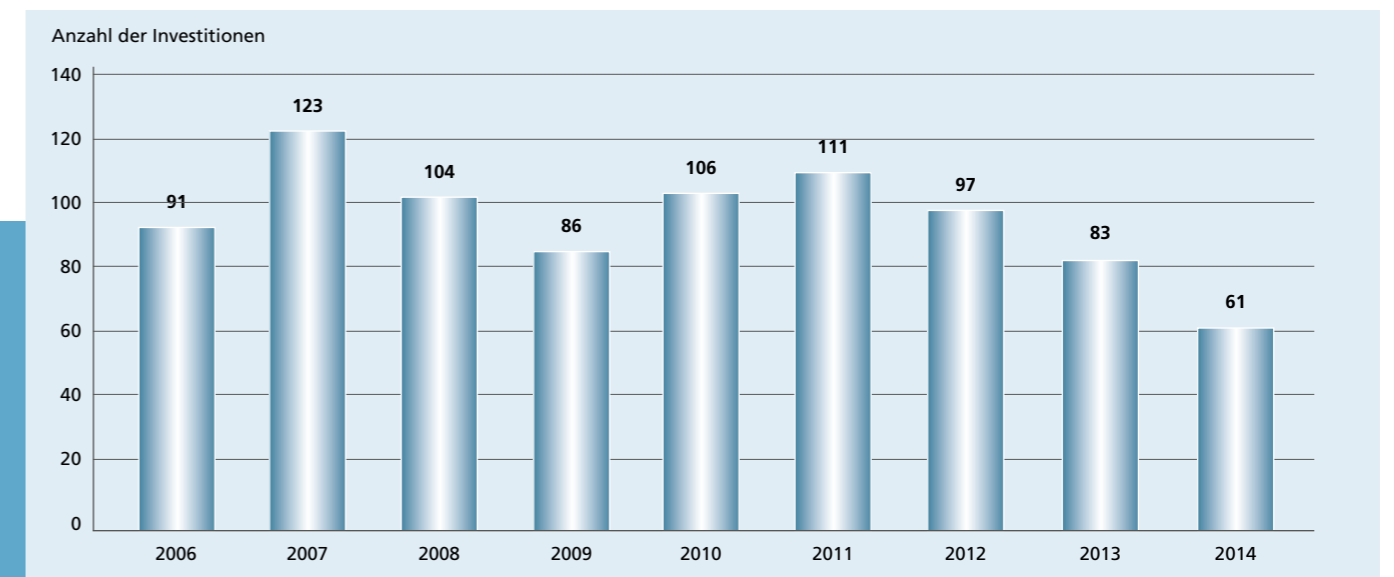
Distributionshallen, die unter anderem das Cross Docking unterstützen. Deutschlandweit wurden rund 5,6 Mio. qm Lager-/Logistikflächen umgesetzt (Eigennutzer und Vermietungen) und damit das zweithöchste Flächenvolumen nach 2011 erzielt. Der Vorjahreswert wurde um 11 %, der fünfjährige Durchschnittswert um 20 % übertroffen.

Im Gegensatz zum Flächenumsatz auf dem Logistikmarkt sind die Anzahl an Investitionen wie auch das Investitionsvolumen rückläufig. In dieser Hinsicht kann von einer „Atempause“ bei der Investition gesprochen werden. Wurde im letztjährigen Marktspiegel aufgrund der bei den Wirtschaftsförderern vorliegenden Anfragen noch von einer Investitionsanzahl ausgegangen, die sich im Bereich von 90 einpendeln wird, überrascht das erzielte Ergebnis für das Berichtsjahr 2014.

Mit knapp über 60 Investitionen (siehe Abb. 1) wurde der geringste Wert an Investitionen seit der Erstveröffentlichung des Marktspiegel Logistik vor zehn Jahren erzielt. Dies zeigt, dass die Dynamik in Niedersachsen zumindest im Bereich der logistikaffinen Investitionen nachgelassen hat. Verbunden mit den knapp über 60 Investitionen ist ein Investitionsvolumen von rund 370 Mio. Euro, was einem 30%igen Rückgang im Vergleich zum Investitionsvolumen aus dem Jahr 2013 entspricht. Weiterhin bleibt die Logistik aber ein Job-Motor – auch wenn nicht mehr so stark wie im Vorjahr. So wurden in 2014 rund 2.000 Arbeitsplätze direkt durch die getätigten Investitionen getätigt. Die Entwicklung der Schaffung von Arbeitsplätzen geht einher mit der Anzahl und dem Umfang der Investitionen.

Die Gründe für die verlangsamte Entwicklung sind vielfältig. Die aus den Anfragen im Jahr 2013 prognostizierten Investitionsvorhaben sind vielfach nicht in dem Maße umgesetzt worden wie ursprünglich geplant. Der sich auswirkende Wettbewerbsdruck der einheimischen Unternehmen im klassischen Ladungsverkehr durch ausländische Konkurrenten hat in den letzten Jahren enorm zugenommen, was zur Folge hat, dass entsprechende finanzielle Mittel für bauliche oder materielle Investitionen fehlen. Des Weiteren verstärkt sich der Trend, dass immer mehr kleine Unternehmen als Subunternehmen für große Logistikdienstleister tätig sind und dadurch Verhandlungsmacht verlieren und folglich geringe Margen erzielen. Auch die gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen haben Auswirkungen auf den Logistikstandort Deutschland und damit natürlich auch auf den Logistikstandort Niedersachsen. Die wirtschaftlichen Sanktionen gegen Russland wurden bis 2016 verlängert und wirken sich insbesondere auf die deutsche

Abb. 1: Entwicklung der logistikaffinen Investitionen 2006 - 2014



**MEYER & MEYER**  
Since 1902

### Investitionsbeispiel

#### Meyer & Meyer Logistikzentrum Peine GmbH & Co. KG

Investitionsstandort: Peine  
Neubau einer Logistikhalle  
Branche: Fashionlogistik  
Gesamtfläche: 25.000 qm  
Beschäftigte: 420  
Investitionsvolumen ca. 20 Millionen Euro

[www.meyermeyer.de](http://www.meyermeyer.de)

Landwirtschaft und den Maschinenbau und die Zulieferindustrie aus – Branchen in denen Niedersachsen aufgrund seiner Unternehmenskompetenzen eine bedeutende Rolle innehat. Aufgrund der damit verbundenen Unsicherheiten bei den Unternehmen werden Investitionsplanungen zurückgestellt.

Der langjährige Trend, dass der Hauptanteil der Investitionen von Unternehmen mit Sitz in Niedersachsen getätigt wurde, bestätigt sich auch im Jahr 2014. Von diesen Unternehmen stammen rund zwei Drittel aus durchgeführten Investitionsprojekten, knapp 18 % der Investitionen wurden aus anderen Bundesländern heraus induziert und immerhin 14 % sind internationalen Ursprungs. Treiber dieser Entwicklung sind einmal mehr die Investitionen aus den Niederlanden, die insbesondere in den grenznahen Standorten in der Emsache investiert haben.





## Räumliche Verteilung und Schwerpunktreionen

Wie auch in den vergangenen Jahren orientieren sich die logistikaffinen Investitionen im Jahre 2014 an der Qualität der infrastrukturellen Anbindung und an der räumlichen Nähe bzw. am restriktionsfreien Zugang zum überregionalen Straßennetz (siehe Abb. 2). Eine Clusterung von logistikaffinen Investitionen ergibt sich im Umfeld des Autobahnkreuzes BAB 30/BAB 31 im südlichen Emsland sowie entlang der BAB 1 am Stadtrand von Bremen (nördl. Landkreis Diepholz).

Auch der in den letzten Jahren zu beobachtende Trend, dass sich das westliche Niedersachsen zunehmend zu einem Investitionsmagneten entwickelt, setzt sich im Jahr 2014 fort. Mehr als zwei Drittel der Investitionen des Jahres 2014 entfallen auf die beiden Regionen Hansalinie und Emsachse. Entlang der Hansalinie konnte mit rund 30 % der logistikaffinen Investitionen der Wert des Vorjahres sogar noch leicht übertroffen werden.

Auf die Emsachse entfiel in dem Berichtsjahr 2014 mit fast 40 % der gesamten Investitionen der weitaus größte Teil der Investitionen, wobei die Investitionsdynamik insbesondere in den beiden Landkreisen Emsland und der Grafschaft Bentheim ausgeprägt ist. Eine starke Investitionsdynamik ist auch am Standort Emden zu verzeichnen: Hier haben in den letzten Jahren vor allem die beiden Unternehmen Volkswagen und Gasco in den Ausbau ihrer Standorte investiert. Nicht nur bei der Anzahl der Investitionen ist das westliche Niedersachsen absoluter Spitzenreiter, auch das getätigte Investitionsvolumen unterstreicht die Spitzenstellung der Region im Jahr 2014: Ca. drei Viertel der gesamten Investitionssumme im Jahr 2014 wurde in der Region getätigt.

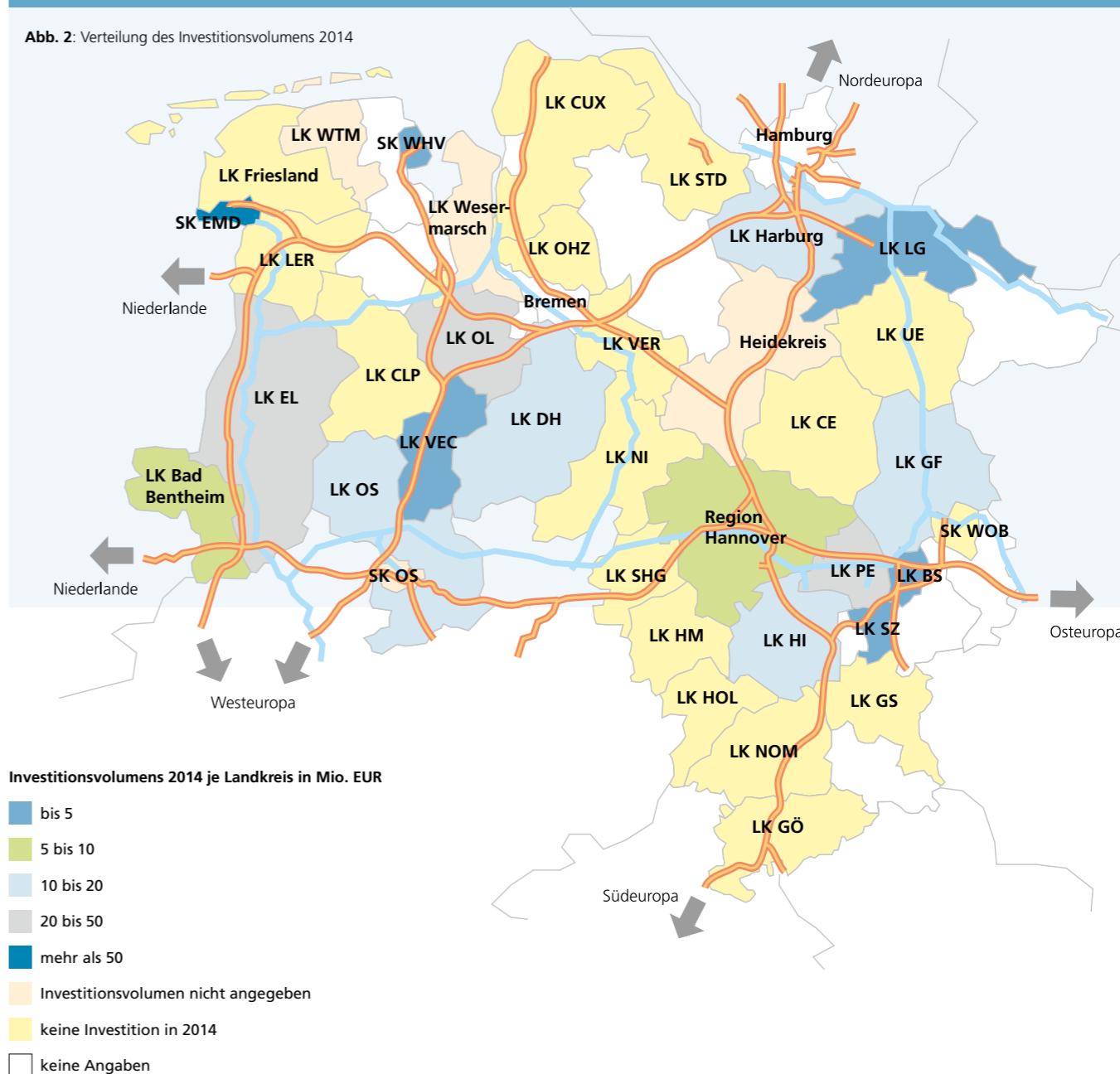
Dies macht einmal mehr deutlich: Die Emsachse hat sich mit ihren leistungsfähigen intermodalen Standorten zu einem der dynamischsten Teilräume in Niedersachsen entwickelt. Gründe hierfür sind – neben der anforderungsgerechten Ausstattung mit logistischen Infrastrukturen und -knoten – eine leistungsfähige Logistikwirtschaft, die großes Wachstumspotenzial aufweist und dementsprechend in der Region

bzw. am Standort investiert. Unterstützt wird dies durch die aktive Gestaltung von attraktiven Rahmenbedingungen durch die öffentliche Hand. Kurze Realisierungszeiträume, schnelle Genehmigungsverfahren in Verbindung mit einem starken regionalen Netzwerk schaffen ein positives Klima und verdeutlichen: Logistik ist in der Region willkommen.

In der traditionell starken Logistikregion Hannover/Hildesheim/Peine konnten im Berichtsjahr 2014 nur wenige Investitionen verzeichnet werden. Mit einem Anteil von rund 10 % der logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen weist die Logistikregion den niedrigsten Wert der vergangenen Jahre auf. War die Region in den letzten Jahren geprägt von Investitionen in Großprojekte, so wurden im Jahr 2014 vornehmlich wenige Projekte mit einem vergleichsweise geringen Investitionsumfang getätigt. Anders sieht es aber beim Transaktionsvolumen im Logistikmarkt der Region Hannover im Jahre 2014 aus. Der Transaktionsmarkt umfasst bspw. den Kauf bzw. Verkauf, Neuvermietung etc. entsprechender Logistikimmobilien. Hier wurden rund 54 Mio. Euro umgesetzt. Dies kann auch als ein Ergebnis des Flächenengpasses in der Region Hannover für anforderungsgerechte Logistikflächen angesehen werden. Unternehmen finden keine Neubauflächen und sind vielfach gefordert, Bestandsimmobilien zu nutzen bzw. zu ertüchtigen. Eine Ausnahme bildet die Aktivität des Osnabrücker Logistikdienstleister Meyer&Meyer am



Abb. 2: Verteilung des Investitionsvolumens 2014



Standort Peine. Das Unternehmen – einer der Marktführer im Bereich der Fashionlogistik – investierte rund 20 Mio. Euro in den Neubau einer Logistikhalle mit einer Gesamtfläche von 25.000 m<sup>2</sup>.

Die südliche Metropolregion Hamburg kann ihren Anteil an Investitionen (rund 10 % am Gesamtanteil) gegenüber dem letzten Jahr halten, jedoch ist das Investitionsvolumen stark zurückgegangen. Wie auch in den vergangenen Jahren können für das östliche und

südliche Niedersachsen nur sehr wenige Investitionen verzeichnet werden. Gründe hierfür sind u.a. die fehlende Erschließung durch die BAB 39 von Lüneburg nach Wolfsburg im östlichen Niedersachsen sowie – im Gegensatz zu anderen niedersächsischen Regionen – der geringere Besitz an logistikaffinen Unternehmen. Im Süden Niedersachsens befindet sich mit dem starken Logistikstandort Kassel und dessen logistikaffiner Industrieunternehmen ein starker Konkurrenzstandort.







## Branchenmix

Die branchenspezifische Verteilung der Investitionen zeigt für das Jahr 2014 signifikante Unterschiede zum Vorjahreszeitraum und auch zur Langzeitübersicht der Jahre 2000 bis 2014 (siehe Abb. 3). Die ausgewogene Verteilung der branchensektoralen Investitionen aus dem Jahr 2013 wurde im Erhebungsjahr 2014 nicht bestätigt.

Dominierend sind im Erhebungsjahr 2014 Investitionen des Großhandels. Mit nur 20 % erreicht die Industrie einen Tiefstand und verliert 11 % zum Vorjahreszeitraum. Während Investitionen von Logistikdienstleistern von 30 % auf 28 % leicht gesunken sind, setzt sich der steigende Trend von Investitionen der Gruppe „Sonstige“ fort, die überwiegend von Projektentwicklern geprägt sind. Die Projektentwickler profitieren hierbei vor allem durch die Bündelung der Logistik in Unternehmen in strategisch günstiger Lage. Durch die Zentralisierung werden Steuerungsaufwand im Lager, sowie das eingesetzte Personal überschaubarer gehalten. Ein größeres Zentrallager reduziert unter anderem durch den Einsatz automatisierter Fördertechnik 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 denen die Unterhaltskosten in der Langzeitbetrachtung ebenfalls höher ausfallen, als in einem Zentrallager. Durch eine optimierte Lade-/Entladeabwicklung von Lkw und einem effizienteren Nutzen der Ladekapazitäten können auch die Transportkosten für Warenströme gesenkt werden. Vor allem mittelständische Unternehmen greifen daher verstärkt auf die Vorteile eines modernen und multifunktionalen Zentrallagers zurück. Um Kosten besser zu kalkulieren, das Finanzierungsrisiko zu mindern und Entwicklungsarbeit zu reduzieren mieten sich Unternehmen verstärkt bei von Entwicklern speziell errichteten Immobilien ein oder stimmen gemeinsam das Bauvorhaben mit ihnen ab und erhöhen somit die Nachfrage in diesem Bereich.

Die mit Abstand meisten Investitionen wurden im Erhebungsjahr 2014 im Großhandel getätigt. Das Wachstum erreicht mit 39 %

einen Anstieg von 9 % gegenüber dem Vorjahresniveau. Nach wie vor versteht der Großhandel Logistik als Kernkompetenz, die für den Wettbewerb entscheidend ist und investiert auch 2014 in neue Distributionsnetze und –standorte. Bestätigt wird dieser Trend auch dadurch, dass mehr als ein Drittel der getätigten Investitionen im Großhandel Neuansiedlungen sind. Beispielsweise investiert der Lebensmitteldiscounter Netto in der Gemeinde Ganderkesee mehr als 20 Mio. Euro in ein neues Logistikzentrum und beliefert von dort aus den gesamten Nordwesten Niedersachsens.

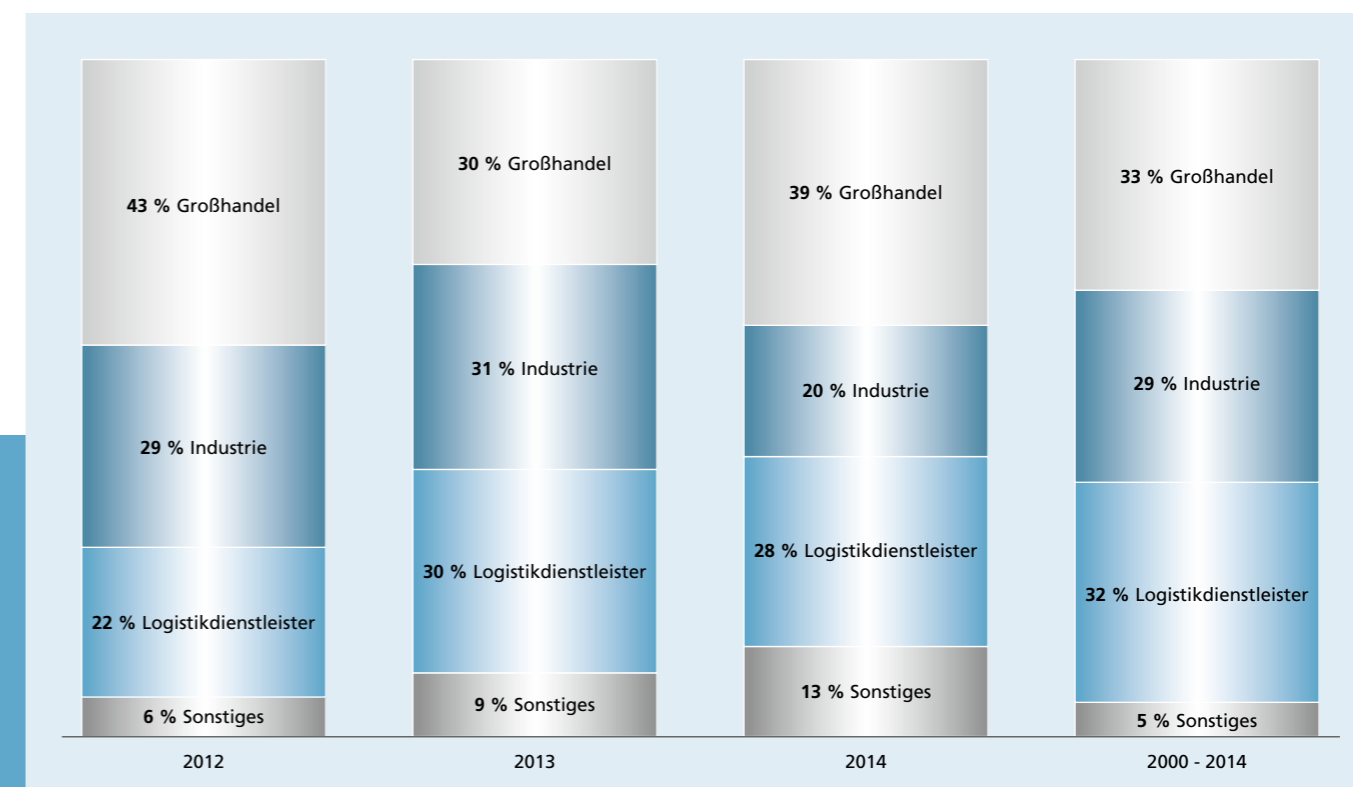
Als überraschend ist die Entwicklung der logistikaffinen Investitionen in der Industrie zu beurteilen. Nach konstanten Jahren erreicht sie mit 20 % einen neuen Tiefstand. Ein ähnlich niedriger Wert wurde in Niedersachsen bisher nur im Krisenjahr 2009 erhoben. Großinvestitionen der vergangenen Jahre, wie beispielsweise Toyota Material Handling in der Region Hannover, Grimme Landmaschinen im Niedersachsenpark oder Alstom in Salzgitter blieben fast aus. Darüber hinaus sind die getätigten Investitionen in der Industrie im Jahr 2014 hauptsächlich durch Erweiterungen und weniger durch Neuansiedlungen geprägt. Die Gründe liegen u.a. daran, dass die Industrieunternehmen verstärkt in die Neuausrichtung bzw. Effizienzsteigerung der eigenen Produktion investieren und der Bau von Lager- und Distributionszentren bereits abgeschlossen ist.

Ein leichter Rückgang ist bei der Gruppe der Logistikdienstleister zu erkennen. Im letzten Erhebungsjahr mit einem guten Mittelwert von 30 % platziert, ist in 2014 ein Rückgang von zwei Prozentpunkten zu erkennen. Auch hier ist eine leichte Zurückhaltung in der Investitionsbereitschaft zu spüren. Die Nachfrage von Handel und Industrie nach speziellen und logistischen Zusatzleistungen führt zu einer engeren Kooperation zwischen Spediteuren und ihren Kunden. Nach wie vor sind die Mengenentwicklungen schwer zu kalkulieren und aufgrund der komplexen Anforderungen des Marktes reagieren die Logistikdienstleister mit einem differenzierten Angebot.

Die Gruppe „Sonstige“ ist vor allem durch Aktivitäten von Projektentwicklern geprägt und legt im dritten Jahr in Folge zu, von 6 % in 2012 auf 13 % in 2014. Großprojekte in Millionenhöhe wurden beispielsweise im VGP Park Hamburg (Gemeinde Neu Wulmstorf) oder in Salzgitter von Immobilienentwicklern realisiert. Die Immobiliengruppe

VGP entwickelt in der Gemeinde Neu Wulmstorf mehrere Industrie- und Logistikimmobilien, so dass nach Fertigstellung mehr als 210.000 m<sup>2</sup> Hallenfläche entstanden sind. Der Hamburger Immobilienentwickler Garbe Logistic AG realisierte in Salzgitter ein neues und modernes Logistikzentrum für den Logistikdienstleister Rudolf Logistik.

Abb. 3: Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung





**Anzahl der Distributionszentren**

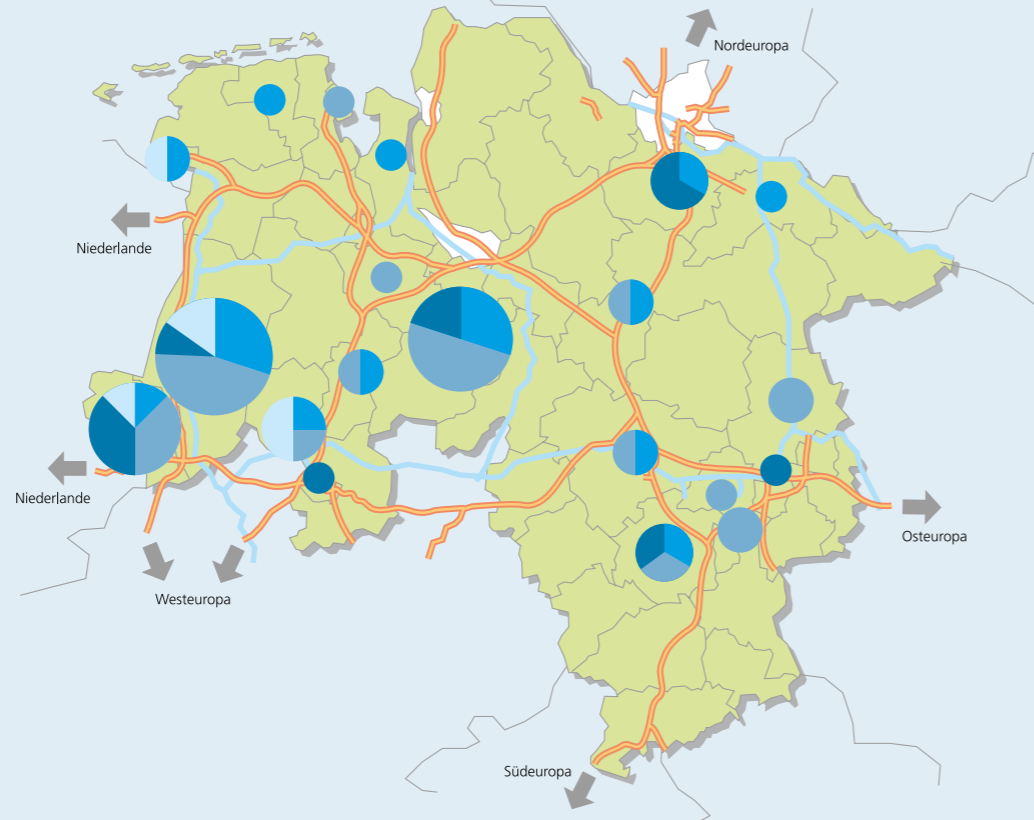
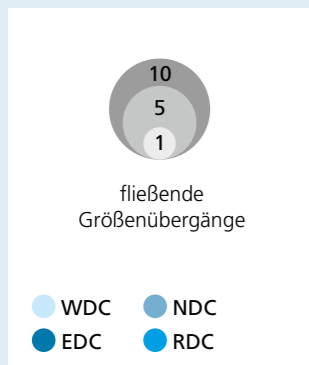


Abb. 4: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2014 (nach Erschließungsfunktion)

**Anzahl der Distributionszentren**

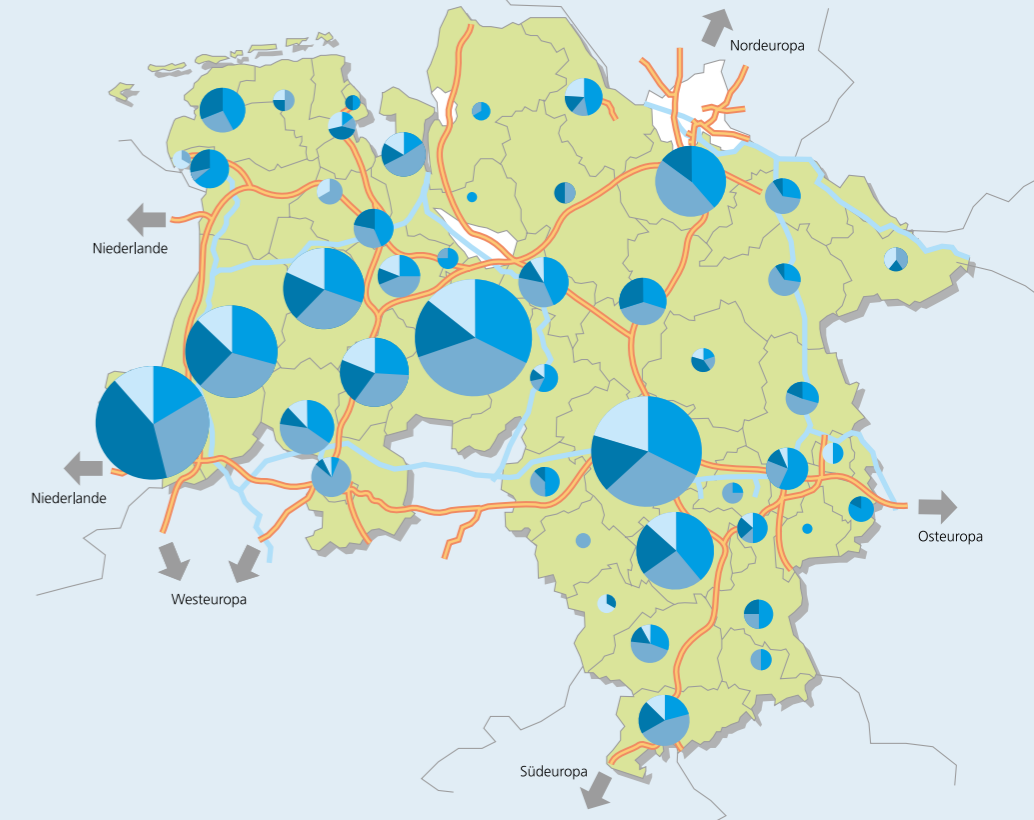
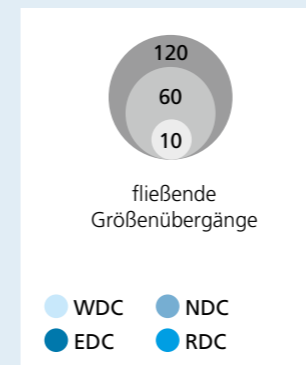


Abb. 5: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2000 - 2014 (nach Erschließungsfunktion)

## Räumliche Erschließungsfunktion der Investitionen

Die räumliche Erschließungsfunktion von logistikaffinen Investitionen hat sich in der Vergangenheit als geeigneter Indikator für die funktionale Einordnung einer Logistikregion oder eines Logistikstandortes herauskristallisiert. Wesentliche Parameter sind die Erreichbarkeit und die Leistungsfähigkeit von Verkehrswegen und -knoten sowie die Einbindung des Standortes in bestehende Transport- und Logistiknetzwerke. Ziel der Klassifizierung ist, den Stellenwert des Logistikstandortes Niedersachsen im Spektrum nationaler und internationaler Verflechtungen am Besatz unterschiedlich klassifizierter Distributionszentren zu veranschaulichen.

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 Marktspiegel Logistik werden auch diejenigen logistikaffinen Investitionen einer räumlichen Erschließungskategorie zugeordnet, deren logistische Funktion nicht originär ein 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 4 zeigt die Anteile der Kategorien räumlicher Erschließungsfunktion für das Jahr 2014 (Außenring) sowie die Verteilung der räumlichen Erschließungsfunktion von 2000 bis 2014 (Innenring). Insgesamt bezieht sich die Klassifizierung auf mehr als 1.000 logistikaffine Investitionen in Niedersachsen seit 2000. Das Jahr 2014 ist von regionalen (RDC) und hauptsächlich nationalen Distributionszentren (NDC) geprägt, so dass der Anteil an internationalen Distributionszentren (EDC / WDC) auf weniger als ein Drittel gesunken und damit ein fünf Jahrestief zu verzeichnen ist. Der hohe Anteil an Investitionen mit regionaler und nationaler Reichweite ist ein Indiz für die zunehmende Regionalisierung von Distributionsnetzwerken der Unternehmen, getrieben durch die wachsende Bedeutung von Kundennähe (Servicequalität) und steigender Transportkosten. Bestätigt wird dadurch auch die Erschließungsfunktion Niedersachsens im norddeutschen Raum.

Der Anteil an Distributionszentren mit regionaler Reichweite liegt im Jahr 2014 mit 29 % fast im langjährigen Mittel und ist auch identisch mit dem Wert aus dem Erhebungsjahr 2013. Mehr als die Hälfte der



Investitionen wurden im Großhandel getätigt. Distributionszentren mit nationaler Reichweite haben von 29 % im Jahr 2013 auf 43 % im Jahr 2014 zugenommen und vereinen mehr als die Hälfte des Gesamtinvestitionsvolumens im Jahr 2014. Hier sind es vor allem Investitionen des Großhandels und der Logistikdienstleister, die zu gleichen Teilen etwa drei Viertel der Investitionen mit nationaler Distributionsfunktion einnehmen.

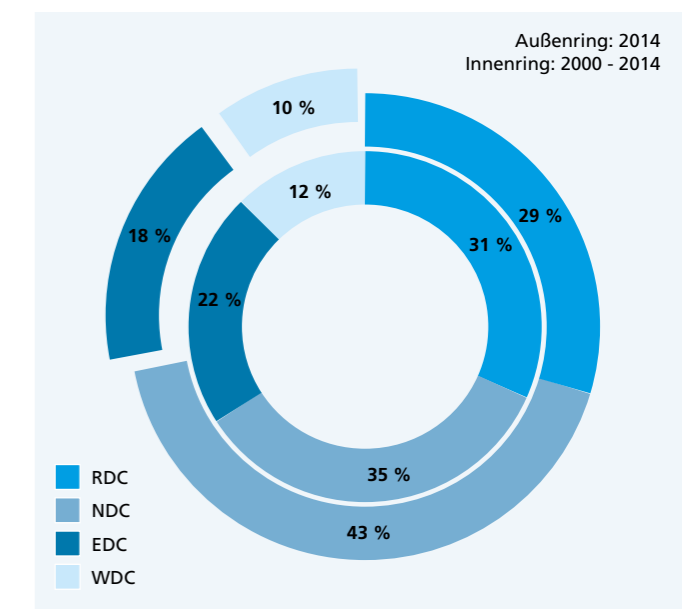
Erhebliche Verschiebungen gibt es beim Anteil von Investitionen mit europäischer und weltweiter Distributionsfunktion. Der Anteil von Investitionen mit europäischer Reichweite nimmt von 26 % im Jahr 2013 auf 18 % im Jahr 2014 ab und Distributionszentren mit weltweiter Ausrichtung haben im gleichen Zeitraum sechs Prozentpunkte verloren. Bei den Investitionen mit internationaler Ausrichtung dominieren vor allem Investitionen der Industrie.

Wie im Erhebungsjahr 2013 auch, liegen die Schwerpunkte bei der räumlichen Verteilung der errichteten Distributionszentren im Westen Niedersachsens, entlang der Hansalinie sowie im südlichen Emsland und dem Landkreis Graftschaft Bentheim (siehe. Abb. 5). Dominierend sind hier vor allem Distributionszentren mit regionaler und nationaler Reichweite. Traditionell ist der Anteil von internationalen Distributionszentren in der Graftschaft Bentheim am höchsten. Weitere Kristallisationsorte von Aktivitäten, hauptsächlich nationaler Reichweite, sind im Städteviereck Hannover/Hildesheim/Braunschweig/Wolfsburg verortet, wie auch im südlichen Hamburg. Teile Nordwestniedersachsens und auch Südniedersachsens verzeichnen keine Aktivitäten.

Die räumliche Verteilung der erfassten Distributionszentren im Erhebungszeitraum 2000 - 2014 bestätigt die Bedeutung der transeuropäischen Achsen für Distributionsaktivitäten mit internationaler Reichweite (siehe Abb. 6). Die für internationale bzw. globale

Warenströme ausgelegten Distributionszentren befinden sich in unmittelbarer Nähe zu den Hauptverkehrsachsen A30/A31, A1, A7 und A2. Grundsätzlich gilt für den Zeitraum 2000 bis 2014, dass in den Schwerpunktregionen Niedersachsens etwa ein Drittel der Investitionen mit internationaler Reichweite und etwa zwei Drittel mit nationaler Reichweite getätigt wurden.

Abb. 6: Erschließungsfunktion 2014 und im Vergleich 2000 - 2014





Mit 36 % erwartet der Großteil der Befragten eine gleichbleibende Nachfrage beim Bestand. 2013 waren es noch 44 %. Eine negative Erwartungshaltung bei der Nachfrage nach logistikbezogenen Flächen wurde weder bei Neuflächen noch bei Erweiterungen aus dem Bestand heraus geäußert. Überraschend hingegen ist, dass bei Neuflächen und aus dem Bestand heraus jeweils ein Viertel der Befragten die Entwicklung nicht abschätzen kann und damit eine gewisse Unsicherheit zum Ausdruck kommt.

Beim Verhältnis von Grund- zu Nutzfläche gibt es im Erhebungsjahr 2014 deutliche Abweichungen zum Jahresmittelwert und zum Vorjahreszeitraum. Mit einem Verhältnis von 2,8:1 wurde der Wert aus 2013 (2,05:1) deutlich überschritten und liegt auch deutlich über dem Jahresmittelwert (2,42:1). Damit konnte der Trend zur steigenden Nutzungsintensität der vergangenen Jahre nicht bestätigt werden. Es ist jedoch zu beachten, dass die Bandbreite und Qualität der erhobenen Daten stark variieren, so dass in Einzelfällen erhebliche Abweichungen möglich sind. Das durchschnittliche Investitionsvolumen pro Hektar ist von 4,15 Mio. Euro im Jahr 2013 um mehr als eine Millionen Euro auf 3,11 Mio. Euro gesunken. Das geringe Investitionsvolumen pro Hektar je getätigter Investition ist auf weniger kostenintensive Baumaßnahmen zurückzuführen, vor allem aus der Industrie. Vergangene Erhebungsjahre mit einer hohen Kostenintensität pro Hektar korrelieren mit einem verhältnismäßig hohen Anteil an logistikaffinen Industrieinvestitionen.

Eine aktuelle Übersicht von Gewerbeflächen und Immobilien in Niedersachsen ist unter [www.komsis.de](http://www.komsis.de) abrufbar.



### Investitionsbeispiel

**Franz Joseph Schütte GmbH**  
und **W. Kirchhoff GmbH**  
(Schwesterfirmen)

Bauherr: LeTo GmbH  
Investitionsstandort: Hullerweg 1, 49134 Wallenhorst  
Bezeichnung der Investition: Neubau einer Verwaltung mit Lager  
Branche: Großhandel (Sanitär)  
Gesamtfläche: 11.000 qm Lager, 3.500 qm Verwaltung  
Beschäftigte: 125 Mitarbeiter (+ Leiharbeiter), früher in Wallenhorst 50 Mitarbeiter  
Investitionsvolumen: über 10 Mio. Euro

[www.fjschuette.com](http://www.fjschuette.com) oder [www.wkirchhoff.com](http://www.wkirchhoff.com)

## Flächenbedarf und Größenstrukturen der Investitionen

Abbildung 7 zeigt die Anteile der unterschiedlichen Größenklassen der getätigten Investitionen. Im Erhebungsjahr 2014 liegen für 70 % der 61 getätigten Investitionen Flächenangaben vor. Daraus lassen sich rund 120 ha Flächeninanspruchnahme durch logistikaffine Investitionen ableiten. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum hat sich die Flächeninanspruchnahme bei einem ähnlichen Prozentsatz an auswertbaren Daten um ca. 10 ha verringert. Die diesjährigen Ergebnisse unterscheiden sich im Einzelnen signifikant von den letztjährigen. Der Mittelwert des Flächenbedarfs aller Investitionen 2014 ist sehr hoch und beläuft sich auf fast 2,8 ha je Investition und steigt damit im zweiten Jahr in Folge.

Das Jahr 2014 ist zum einen gekennzeichnet durch eine hohe Anzahl an kleinen Investitionen. Hauptsächlich investieren klein- und mittelständische Unternehmen in Größenklassen unter 2 ha und bilden die Basis für ein erfolgreiches Wachstum des Wirtschafts- und Logistikstandortes Niedersachsen. Der Anteil an der Gesamtfläche dieser Größenklassen liegt bei rund 15 Prozent, und damit ca. 4 % unter dem letztjährigen Wert.

Eine weitere Besonderheit der diesjährigen Erhebung sind Investitionsprojekte in mittlerer Flächengröße, also 2 ha bis 5 ha. Diese haben sich nicht nur prozentual zum Vorjahreszeitraum halbiert, sondern auch in ihrer Gesamtfläche. Der Anteil an Investitionen ist in dieser Größenklasse mit 16 % deutlich unter dem langjährigen Mittel, wie auch der Anteil an der Gesamtfläche.

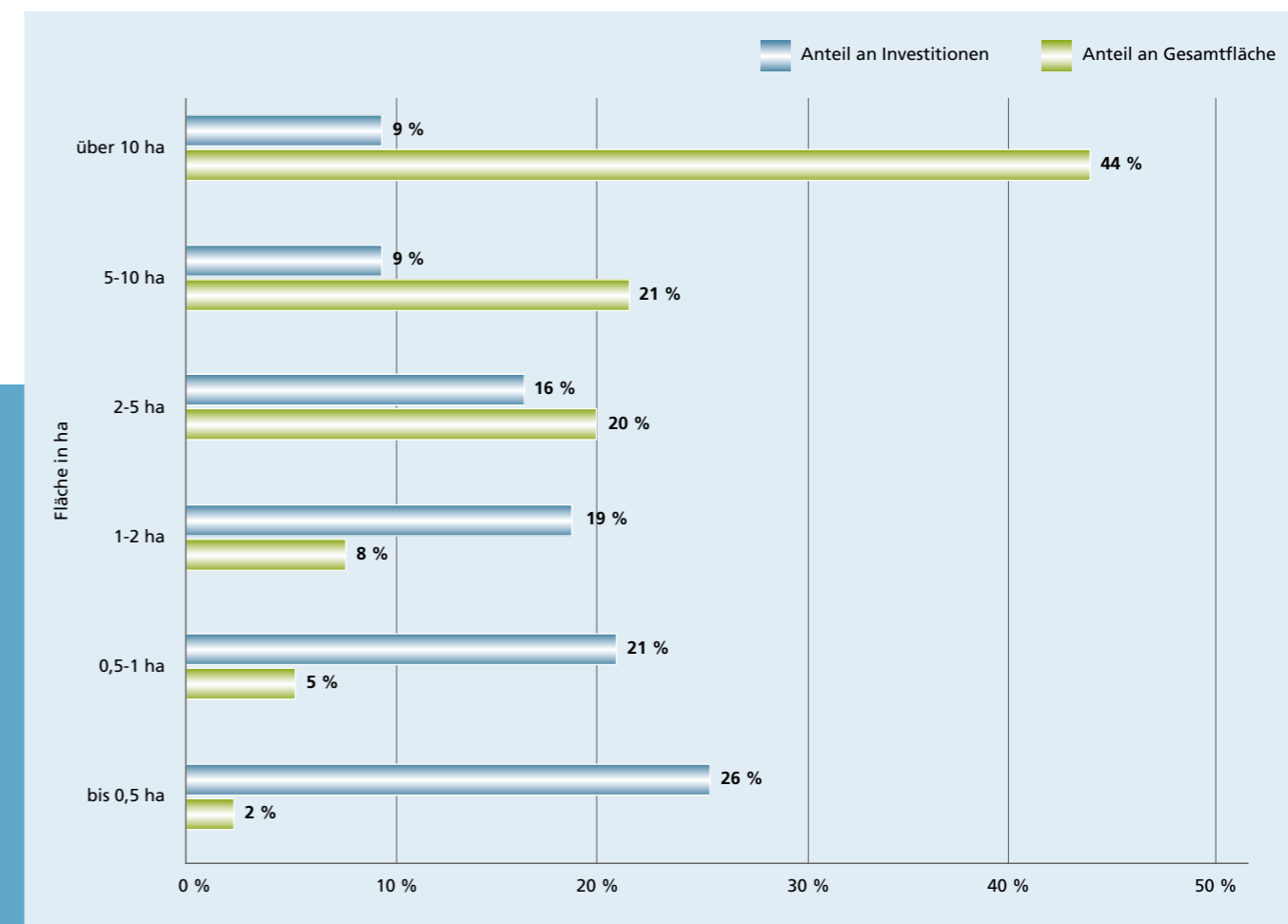
Investitionen mit einem Flächenbedarf von größer als 5 ha nehmen 65 % der Gesamtfläche ein. Der Anteil dieser Größenklassen liegt bei 18 %. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die absoluten Werte auf einem niedrigen Niveau basieren und einzelne, besonders hohe Werte das Gesamtergebnis beeinflussen. Trotz dessen wurde mit 18 % der Investitionen, die in Größenordnungen über 5 ha liegen, ein neuer Spitzenwert erreicht, was einem Anstieg von fast 7 %

gegenüber 2013 entspricht. Diese Zahlen machen deutlich, dass die einzelnen Investitionen im Berichtsjahr 2014 flächenintensiver waren als in den Vorjahren.

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. Ein Trend, der den Bedarf an geeigneten Flächen bestätigt, spiegelt sich seit einigen Jahren in den Aussagen der Befragten wider. In den letzten drei Erhebungsjahren hat sich kontinuierlich der Anteil derjenigen erhöht, die das verfügbare Flächenangebot an ihrem Standort als „zu wenig“ beurteilen, von 25 % im Jahr 2012 auf 36 % im Jahr 2014. Hauptgründe hierzu sind neben fehlenden und ungeeigneten Flächen auch die schlechte Anbindung an das Fernstraßennetz. Im Jahr 2013 bewerteten noch 60 % das vorhandene Flächenangebot als „ausreichend“. Im diesjährigen Erhebungszeitraum sind es nur noch knapp 50 %. In den drei Erhebungszeiträumen von 2012 bis 2014 gab es keine bzw. kaum Nennungen bzgl. eines „Flächenüberhangs“ am Standort. Daher ist davon auszugehen, dass die Verschiebung der Nennungen von „ausreichend“ nach „zu wenig“ erfolgte.

Hinsichtlich der Einschätzung über die Entwicklung logistikbezogener Flächennachfrage konnte das Ergebnis aus 2013 nicht bestätigt werden. Die Nachfrage von Neuflächen wurde 2013 noch von mehr als der Hälfte der Befragten als leicht steigend beurteilt, während 2014 nur etwa 41 % einen leichten Anstieg der Nachfrage von Neuflächen erwarteten. Begründet wird diese Erwartungshaltung mit einer positiven Entwicklung der Logistikbranche – insbesondere im E-Commerce – mit dem Anschluss und Ausbau von Infrastruktur, Neuausweisung geeigneter Flächen, Outsourcingpotenzialen und Konsolidierungsmaßnahmen. Etwas abgeschwächt hat sich die Erwartungshaltung beim Bestand entwickelt.

Abb. 7: Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2014





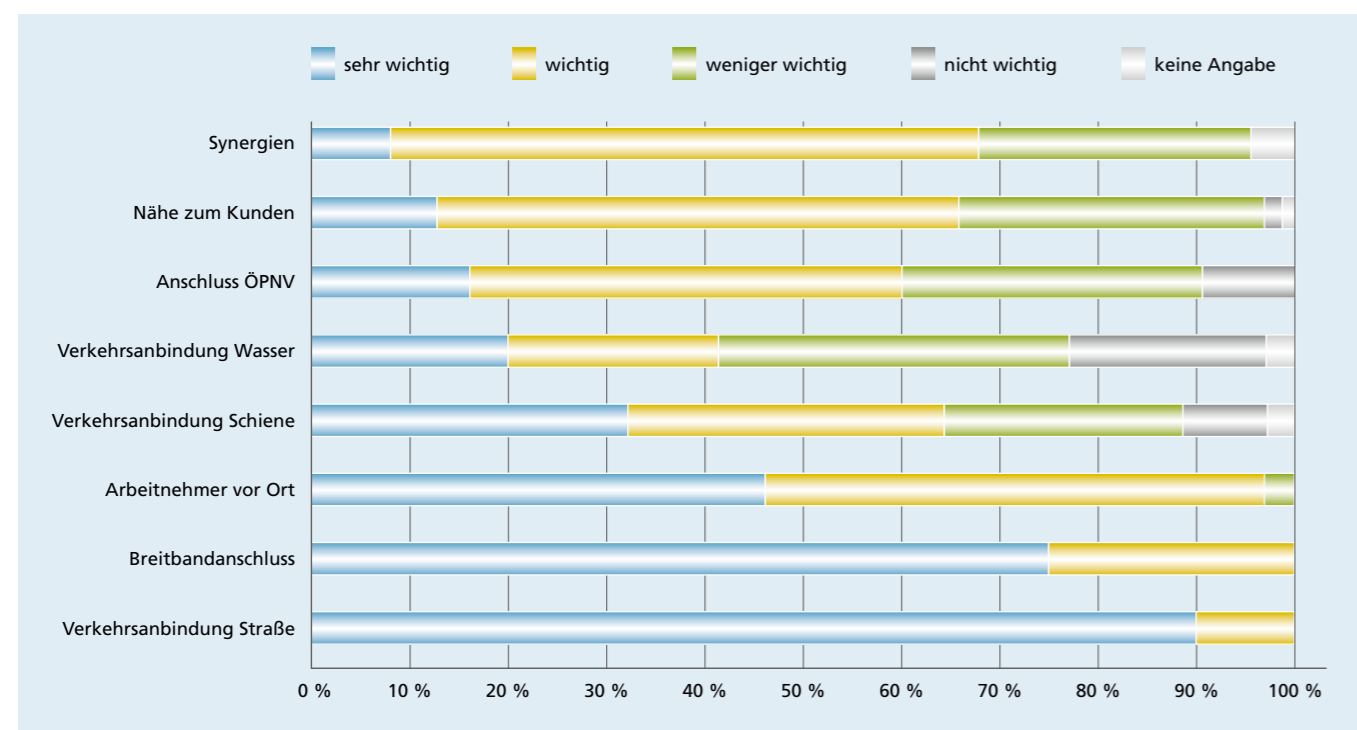


## Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik

Nach der Automobilwirtschaft und dem Handel zählt die Logistik zum drittgrößten Wirtschaftsbereich in Deutschland und generiert 2014 branchenübergreifend rund 235 Milliarden Euro Umsatz. Deutschland ist nicht nur Standort der weltweit größten Logistikunternehmen wie der Post-Tochter DHL oder der Bahn-Tochter Schenker, sondern wurde 2014 von der Weltbank zur führenden Nation bzgl. der Leistungsfähigkeiten in der Logistik ausgewählt. Dies geht aus dem Logistic Performance Index 2014 (LPI) hervor, für

den weltweit 6.000 Logistikunternehmen befragt wurden. Auch gemessen an ihrer Beschäftigungszahl ist die Logistik der drittgrößte Wirtschaftszweig in Deutschland. In den letzten 10 Jahren verzeichnet die Logistik ein Beschäftigungswachstum von rund 17 % und umfasst derzeit 2,85 Mio. Arbeitskräfte. Davon sind rund 2,48 Mio. sozialversicherungspflichtig beschäftigt und gehen einer direkten operativen und administrativen Logistiktätigkeit nach. (Quelle: BVL/Fraunhofer IIS, 2015)

Abb. 8: Beurteilung der zukünftigen Voraussetzungen für logistikaffine Investitionen



Die Logistikbranche hat insbesondere für das Mobilitätsland Niedersachsen einen hohen Stellenwert. Vor diesem Hintergrund spiegeln die 61 Investitionen im Jahr 2014, mit einem Investitionsvolumen von etwa 370 Mio. Euro, im Vergleich zu den Vorjahresergebnissen ein nüchternes Ergebnis wider. Nach wie vor erstreckt sich die Bandbreite an Investitionen von Kleinst- bzw. Kleininvestitionen mit einem Volumen von 100.000 Euro bis hin zu kapitalintensiven Investitionen von mehr als 10 Mio. Euro Investitionssumme. Klein- und mittelständischen Unternehmen investieren in die bereits genutzte Logistikimmobilie oder greifen verstärkt auf Bestandsimmobilien zurück. Vermehrte Investitionen in die eigene Logistikimmobilie bestätigen, dass sich die Rahmenbedingungen für Logistikimmobilien geändert haben. Die Ansprüche an die technische Ausstattung sind angesichts der wachsenden Anforderungen an die Logistiker weiter gestiegen. Flexibilität bei der Nutzung, Größe und technische Ausstattung, wie auch Sicherheits- und Nachhaltigkeitskriterien sind Charakteristika einer modernen Logistikimmobilie.

In ganz Niedersachsen wurden durch die erfassten Investitionsprojekte im Jahr 2014 rund 2.000 neue Arbeitsplätze geschaffen, was einem Rückgang von etwa 40 % zum Vorjahreszeitraum entspricht. Die meisten Arbeitsplätze (55 %) wurden mit Abstand 2014 im Großhandel geschaffen und bestätigen das Ergebnis aus dem letzten Jahr. Verknüpft mit der Erwartungshaltung der Befragten basiert die anhaltend hohe Anzahl an neu geschaffenen Arbeitsplätzen im Handel auf Aktivitäten des E-Commerce Bereichs. Hier werden aufgrund veränderter Bestellgewohnheiten der Konsumenten wesentlich komplexere Anforderungen an die Logistikprozesse gestellt, was zu neuen Strukturen und Strategien führt. Investitionen durch Logistikkienstleister und der Industrie haben im Erhebungsjahr 2014 knapp 40 % der neuen Arbeitsplätze geschaffen. Nur rund 5 % der neu geschaffenen Arbeitsplätze sind der Kategorie „Sonstige“ zuzuordnen.

Insgesamt wurden seit dem Jahr 2000 im Logistikland Niedersachsen mehr als 45.000 neue Arbeitsplätze geschaffen. Mit mehr als 260.000 Beschäftigten ist die Logistik eine der tragenden Säulen des Wirtschaftsstandortes Niedersachsen. Vor diesem Bewusstsein ist Nachwuchsausbildung und Förderung in Niedersachsen ein wichtiges Thema. Zentren für eine besonders hohe Anzahl an auszubildenden Betrieben in der Logistikbranche finden sich nach Angaben der Befragten - sofern sie es einschätzen konnten - vor allem in der Ems-Achse, der Hansalinie, der Region Hannover und auch teilweise in der Süderelbe Region. Alles in allem wird nach Ansicht der Befragten die Nachfrage nach Arbeitskräften in der Logistik in Niedersachsen steigen. Besonders nachgefragt sind Arbeitskräfte im kaufmännischen Bereich. 60 % der Befragten erwarten in diesem Bereich einen ansteigenden Bedarf und bestätigen damit das Ergebnis aus dem letzten Erhebungsjahr. Ebenfalls mit einem steigenden Bedarf wird bei gewerblichen (53 %) und akademischen (46 %) Arbeitskräften

für die Logistik gerechnet. Einzig gering qualifizierte Arbeitskräfte haben auf dem Markt weniger gute Chancen. Fast 70 % erwarten ein gleichbleibendes Niveau bei der Nachfrage nach geringqualifizierten Arbeitskräften. Bereits 2013 lag der Anteil bei 65 %.

Als Rückgrat der niedersächsischen Wirtschaft hat sich die Logistik stetig weiterentwickelt und Unternehmen sehen zunehmend in der Logistik die Chance, ihre Wettbewerbsposition zu verbessern. Viele Gemeinden versprechen sich durch Gewerbeflächen höhere Steuereinnahmen und Beschäftigungseffekte. Kommunen können dabei von Logistiksiedlungen profitieren, wie eine aktuelle Studie des Fraunhofer SCS über Logistikimmobilien bestätigt.

Eine grobe Einschätzung von Wirtschaftsförderern und Multiplikatoren über Voraussetzungen für die Ansiedlung von logistikaffinen Investitionen an ihrem Standort/in ihrer Region zeigt Abbildung 8. Wichtigste Voraussetzungen sind nach Einschätzung der Befragten demnach eine Verkehrsanbindung mit einer leistungsfähigen Straße und ein Breitbandanschluss. Insbesondere die Notwendigkeit eines Breitbandanschlusses spiegelt den Fortschritt der digitalisierten Logistik wider und unterstreicht, dass die moderne Logistik nicht nur auf der Straße stattfindet. Drittwichtigster Aspekt ist die Verfügbarkeit von ausgebildeten Arbeitskräften vor Ort. Dies zeigt deutlich, wie wichtig die Ausbildung von Arbeitskräften und auch die Nachwuchsförderung für die erfolgreiche Entwicklung einer Region sind. Die Anbindung an das Schienennetz, die Nähe zum Kunden und auch die Schaffung von Synergien bewerten mehr als 60 % der Befragten als wichtige, bzw. sehr wichtige Voraussetzung für logistikaffine Investitionen. Eine verfügbare ÖPNV-Anbindung bewerten noch knapp 60 % als wichtige Voraussetzung. Die restlichen 40 % sehen eine Verbindung mit dem ÖPNV als nicht entscheidend an. Immerhin rund 40% der Befragten beurteilen die Anbindung an den Verkehrsträger Wasser als wichtig. Dies zeigt, dass die Option, multimodale Transportketten über Wasser zu realisieren bei den Befragten einen hohen Stellenwert genießt, wenngleich hier noch einiges an „Überzeugungsarbeit“ zu leisten ist.

Die Akzeptanz bei der niedersächsischen Bevölkerung für eine erfolgreiche Logistikwirtschaft ist nach Einschätzung der Wirtschaftsförderer und Multiplikatoren durchaus vorhanden. Immerhin bewerten knapp über 60 % der Befragten die Akzeptanz von Logistiksiedlungen als „gut“ bzw. „sehr gut“ und bestätigen, dass die Relevanz von Logistikaktivitäten in der Bevölkerung erkannt wird. Rund 30 % stehen Logistiksiedlungen neutral gegenüber und nur 10 % beurteilen Logistiksiedlungen als „schlecht“ bis „sehr schlecht“.







## Zusammenfassung und Ausblick

Das Investitionsjahr 2014 ist für den Logistikstandort Niedersachsen ein verhaltenes Jahr. Der sich in den letzten Jahren abzeichnende rückläufige Trend an Investitionen wurde auch im Jahr 2014 bestätigt: Mit 61 logistikaffinen Investitionen wurde das niedrigste Ergebnis seit Erhebungsbeginn verzeichnet. Dies verwundert umso mehr, als dass das Jahr 2014 in der Logistikbranche und auch insbesondere auf dem Markt für Logistikimmobilien ein sehr erfolgreiches Jahr war. Beleg hierfür ist der überdurchschnittlich hohe Flächenumsatz auf dem Logistikmarkt für Eigennutzer und Mieter. Mit knapp 5,2 Mio. m<sup>2</sup> konnte der Logistik- und Lagerflächenmarkt das Vorjahresergebnis (2013) um 12 % verbessern und durchbrach erneut die 5-Mio.-m<sup>2</sup>-Schwelle und erreichte das zweitbeste jemals registrierte Ergebnis.

Dennoch konnten durch die logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen auch 2014 eine Vielzahl von Arbeitsplätzen geschaffen werden. Verbunden mit den knapp über 60 Investitionen sind ein Investitionsvolumen von rund 370 Mio. Euro und die Schaffung von rund 2.000 Arbeitsplätzen, was aber nicht darüber hinwegtäuschen darf, dass sowohl bei der Investitionssumme als auch bei der Schaffung neuer Arbeitsplätze signifikante Rückgänge im Vergleich zu den Vorjahren zu verzeichnen sind. Die mit der Logistik verbundenen Tätigkeiten erstrecken sich über sämtliche Qualifikationsniveaus und nicht wie häufig und fälschlicherweise behauptet – überwiegend auf geringqualifizierte Arbeitsplätze. Waren in den letzten Jahren die Investitionsstrukturen durch einige Großinvestitionen mit einem Investitionsvolumen von über 20 Mio. Euro gekennzeichnet, so fehlen diese Art von Investitionen im Jahr 2014 nahezu vollständig. Erfreulich ist, dass im dritten Jahr in Folge die Aktivitäten der Projektentwickler in Niedersachsen zugenommen haben.

Kennzeichnend ist einmal mehr, dass die Investitionen aus dem Bestand insbesondere bei mittelständischen Unternehmen das Fundament des Investitionsvolumens ausmachen. Hier gilt es durch die Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen weitere Wachstumsimpulse für die Unternehmen zu setzen.

Der Auf- und Ausbau leistungsfähiger Hinterlandanbindungen und -vernetzungen auf Schiene und Wasserstraße, auch in Kooperation mit Hamburg und Bremen und den weiteren Küstenländern, sichern zusätzliche Potenziale für die Logistikstandorte im Binnenland, die logistischen Knoten und die logistikaffinen Unternehmen in Niedersachsen. Hierzu gehören auch die Möglichkeiten, die aus der logistischen Abwicklung von maritimen Güterströmen in Zusammenarbeit mit den heute schon teilweise überlasteten Seehäfen resultieren.

Kapazitäten und Infrastruktur marktnah zu planen und zu entwickeln sind ein Erfolgsrezept, das auch den Blick über die Landes- und Ländergrenzen hinaus erfordert. Länderübergreifende Kooperationen erleichtern die koordinierte Ansiedlung von Unternehmen. Standortbedingungen zu schaffen und zu optimieren reicht aber nicht aus. Für den Logistikmarkt zählen neben Vernetzungsqualität und Infrastruktur ins-

besondere Faktoren wie Lage und Kundennähe. Vor dem Hintergrund steigender Treibstoffkosten sowie durch neue Betriebsvorschriften (z.B. digitaler Tachograf) kommt Niedersachsen hier im Bereich geänderter Standortstrategien (weg von einem zentralen Distributionsstandort hin zu zwei oder auch mehreren Standorten) eine neue Bedeutung zu. Durch die sehr gute Lage Niedersachsens innerhalb Europas entstehen neue Potenziale, deren Realisierung in den kommenden Jahren zusätzliche Ansiedlungen generieren werden.

Qualifizierte Arbeitskräfte sind ein zunehmend wichtiges Thema in der Logistik. Hier engagiert sich Niedersachsen im Rahmen zukunftsorientierter Qualifizierungsprojekte, von deren Ergebnissen die Logistikwirtschaft schon heute profitiert. Das Fundament des Wachstums bilden Investitionen aus dem Bestand heraus, d.h. Investitionen von Unternehmen, die in den Ausbau ihrer Standorte investieren. Dies zeigt den hohen Stellenwert der Logistik insbesondere bei den vielen kleinen und mittleren Unternehmen. Hierbei zeigt sich auch, dass logistikaffine Investitionen eine sehr hohe Bandbreite bezüglich Flächen-, Arbeitsplatz- und Investitionsintensität aufweisen, auch resultierend aus den unterschiedlichen Anforderungen, die an die moderne Logistik gestellt werden. Niedersachsen ist eines der

wenigen Bundesländer, das heute für jegliche logistische Nutzung aus Industrie, Handel und Dienstleistung geeignete Standorte und Logistikkompetenzen bieten kann.

Die bisher zu verzeichnenden Projektierungen für das Jahr 2015 zeichnen ein positives Bild und werden vsl. dazu führen, dass die Investitionstätigkeit, bezogen auf die Anzahl der Investitionen, wieder steigen wird. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Anzahl der logistikaffinen Investitionen für das im nächsten Marktspiegel abzubildende Berichtsjahr 2015 die Marke von rund 80 Vorhaben wieder erreichen wird.

Dies zeigt: Die Akteure blicken optimistisch in die Zukunft und werden den Logistikstandort auch im kommenden Jahr stärken. Hier gilt es, diesen positiven Trend von Seiten der Landesregierung durch entsprechende Maßnahmen zu flankieren, denn dann wird Niedersachsen auch künftig seinen Stellenwert als bedeutender Standort für Investitionstätigkeiten ausbauen können.

### Ergebnisse 2014 (seit 2000)

61 logistikaffine Investitionen (> **1.000**)

Rund 2.000 neu geschaffene Arbeitsplätze (> **45.000**)

ca. 370 Mio. Euro Investitionsvolumen (> **7 Mrd. Euro**)

Knapp 30 % internationale Erschließungsfunktionen (**rund 30 %**)

Abb. 9: Ergebnisse





# Logistikaffine Projektbeispiele aus den Mitgliedsregionen

## Nachhaltigkeit in der Logistikachse Ems

Nachhaltigkeit ist zu einem zentralen Thema in unserer Wirtschaft und Gesellschaft geworden. Den Logistikern kommt diesbezüglich eine besondere Bedeutung zu. Logistiksysteme sind das verbindende Glied in unseren internationalisierten Wertschöpfungs-systemen. Sie sind in der Regel energieintensiv, vor allem im Transport und geben aktuell ca. 2,8 Millionen Menschen in Deutschland eine Arbeit. Dank ihres überdurchschnittlichen Wachstums ist die Logistik zur drittgrößten Branche in Deutschland herangewachsen. Kurz gesagt, eine nachhaltige Wirtschaft kann nur mit einer nachhaltigen Logistik verwirklicht werden.

In diesem Bewusstsein hat die Logistikachse Ems Nachhaltigkeit zu einem Schwerpunktthema ihrer Arbeit erhoben. Die Aktivitäten sind vielfältig. So engagiert sich die Logistikachse Ems nicht nur am „Runden Tisch“ für nachhaltige Logistik und Innovation des Landes Niedersachsen, sondern beschäftigte sich intensiv im Rahmen eines geförderten Projektes über den Zeitraum von zwei Jahren mit der Thematik. Hierzu wurden unter anderem Workshops und Veranstaltungen zu unterschiedlichen Themengebieten durchgeführt oder ECO Trainings an diversen Standorten mit einem Fahrsimulator begleitet. Oberstes Ziel dabei war, in der Wachstumsregion Ems-Achse das Bewusstsein für Nachhaltigkeit in der Logistik zu wecken, zu verankern und zu fördern.

Vor diesem Hintergrund wurden auch eine Datenerhebung bei ansässigen Unternehmen durchgeführt, eine Definition von Nachhaltigkeit in der Logistik für die Region diskutiert und ein eigenes Logo entwickelt. Die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass Unternehmen aus der Region sich bereits wesentlich intensiver mit dem Thema auseinandersetzen, als angenommen wurde. Investitionsentscheidungen werden

zunehmend zum Wohle der Energieeffizienz und unter dem Aspekt der Reduktion von Emissionen getroffen. Maßnahmen zur Energieeffizienzsteigerung haben zudem den Charme, dass sie gleichsam ökonomische und ökologische Ziele verfolgen. Damit sind Maßnahmen zur Energie bzw. Treibstoffeinsparung ideale Türöffner für die Welt der ökologischen Nachhaltigkeit. Die Ergebnisse wurden in einer Broschüre („Nachhaltigkeit in der Logistik“) zusammengefasst. Diese dient nicht nur als Grundlage und Referenz, sondern stellt erfolgreiche Projekte als Best Practice Beispiele aus der Region vor. Die Broschüre kann unter [www.logistikachse-ems.de](http://www.logistikachse-ems.de) heruntergeladen werden oder ist als Hardcopy verfügbar. Im Vorwort äußert sich Prof. Dr. Ickerott von der Hochschule Lingen wie folgt: „Der Logistikwirtschaft in unserer Region stehen gute Zeiten bevor, sofern der hiesigen Tradition entsprechend soziale, ökonomische und ökologische Ziele auch weiterhin gleichrangige Leitlinien des Handelns sind und die hier vorgestellten Maßnahmen sich weiter verbreiten.“

Auch nach dem Ende der Projektlaufzeit, mit seinen vielfältigen und erfolgreichen Aktivitäten, ist und bleibt Nachhaltigkeit in der Logistik ein Schwerpunktthema des Netzwerkes Logistikachse-Ems.

### Kontakt:

Helmut Wermann  
Logistikachse Ems c/o Zukunft Emden GmbH  
Vierter Polderweg 14, 26723 Emden  
Telefon: (04921) 9184826  
E-Mail: [weermann@logistikachse-ems.de](mailto:weermann@logistikachse-ems.de)  
Internet: [www.Logistikachse-Ems.de](http://www.Logistikachse-Ems.de)



## Süderelbe Region auf Wachstumskurs

380.000 Erwerbstätige sind in und für die Logistik der Metropolregion Hamburg tätig – Tendenz steigend. Weil dort fast jeder zehnte Arbeitsplatz direkt in den Logistikberufen zu finden ist, bleibt die Logistik Jobmotor für die Region. Die Süderelbe AG leitet im Rahmen der Clusteraktivitäten Hafen und Logistik die Geschäftsstelle Süd der Logistik-Initiative Hamburg – und ist somit für den niedersächsischen Teil der Metropolregion Ansprechpartner für alle Themen rund um die Logistik. Mit der erfolgreichen Entwicklung und Umsetzung zahlreicher Konzepte und Projekte stärkt die Süderelbe AG die gesamte südliche Metropolregion Hamburg: Zwei besonders erfolgversprechende Projekte sind der LogIn Park Elsdorf an der A1 zwischen Bremen und Hamburg sowie der A27park in Walsrode.

### Der A27park Walsrode öffnet seine Pforten - neues Industrie- und Gewerbegebiet in Walsrode-West geht an den Start

Nach nur neunmonatiger Bauzeit ist der A27park Walsrode seit Juli 2015 offiziell in Betrieb. Bürgermeisterin Helma Spöring übergab ein voll erschlossenes Areal von 36 ha Nettobauland seiner Bestimmung. Insgesamt acht Teilflächen mit einer Größenordnung von zwei bis elf Hektar werden ansiedlungsinteressierten Unternehmen als Industrie- und Gewerbeflächen zur Verfügung gestellt. Daran beteiligt war die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Deltaland mbH, die gemeinsame Wirtschaftsförderung öffentlicher und privatwirtschaftlicher Partner für den Raum Walsrode, Bad Fallingbommel und Bomlitz. Deren Trägerverein ging aus einem Standortmanagementprojekt der Süderelbe AG hervor.

„Die Stadt Walsrode unterstreicht mit dieser angebotsorientierten Vorgehensweise ihren Anspruch, als leistungsfähiges Mittelzentrum zukunfts-fähig aufgestellt zu sein für Unternehmen, die sich die besonderen Standortvorteile im Städtedreieck Hamburg-Hannover-Bremen zunutze machen möchten,“ so die Bürgermeisterin. „Das Projekt A27park ist hinsichtlich seiner Größenordnung sicherlich etwas Besonderes für Walsrode. Wir freuen uns, dass das darauf errichtete Logistikzentrum eines großen eCommerce-Unternehmens in diesen Tagen ebenfalls an den Start geht.“ Künftig wird in Kooperation mit der Niedersächsischen Landesgesellschaft NLG angestrebt, durch ergänzende planerische Maßnahmen auch weitere Teilflächen bei Bedarf „am Stück“ anbieten zu können. [www.deltaland.de](http://www.deltaland.de)



### Spatenstich im September 2015 für LogIn Park Elsdorf an der A1

Für 28 ha Bruttobauland ist die Süderelbe AG exklusiver Vermarktungs-partner der Gewerbeflächen, die zentral an der A1 zwischen Hamburg und Bremen liegen. Projektmanager Martin Stoppel: „Die Flächen sind vielseitig nutzbar, da wir über eine Industriegebietsausweisung mit 24/7-Nutzung verfügen.“ Der Spatenstich der rund zehn Monate dau-ernden Erschließungsarbeiten war Mitte September. „Die Rechtskraft des Bebauungsplanes hat eine spürbare Zunahme bei der Nachfrage nach Grundstücken zur Folge gehabt“, so Martin Stoppel weiter. So-fern bei einem Unternehmen zeitnah Expansionsbedarf besteht, wird angeraten, frühzeitig in erste Ankaufgespräche einzusteigen. [www.login-park-elsdorf.de](http://www.login-park-elsdorf.de)

### Kontakt:

Dr. Jürgen Glaser  
Süderelbe AG  
Veritaskai 4, 21079 Hamburg  
Telefon (040) 35510355  
E-Mail: [glaser@suederelbe.de](mailto:glaser@suederelbe.de)  
Internet: [www.suederelbe.de](http://www.suederelbe.de)





# Logistikaffine Projektbeispiele aus den Mitgliedsregionen

## Region Hannover setzt weiter auf die starke Logistikentwicklung

### Airport Business Park Hannover – eine Erfolgsstory setzt sich fort

Die Region Hannover zählt zu den dynamischsten Logistikstandorten Deutschlands. Logistik ist die zweitgrößte Branche der Region Hannover:

- 54.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte arbeiten in diesem Sektor.
- Der Anteil der Logistik an der Gesamtbeschäftigung liegt mit 11,7 % in der Region um fast ein Fünftel über dem deutschen Durchschnitt.
- Über 80 logistikrelevante Investitionen wurden seit 2003 im Zuge von Neuansiedlungen oder Expansionen getätigt,
- 1,3 Mrd. Euro wurden seitdem alleine in Logistikflächen und -immobilien investiert und
- 7.800 neue Arbeitsplätze geschaffen.

### Nachhaltige Standortentwicklung

In den letzten acht Jahren hat sich besonders der Airport Business Park in der Region Hannover als bundesweit herausragender Logistikstandort etabliert. Die hervorragende Infrastruktur, die sehr gute Anbindungsqualität sowie die unmittelbare Nähe zum Flughafen bieten optimale Voraussetzungen für die Ansiedlung von Logistikunternehmen. Seit 2007 wurden an diesem Standort über 300 Mio. Euro sowohl von Eigennutzern als auch von Projektentwicklern alleine in den Grunderwerb und in Logistikimmobilien investiert. Bedeutende Unternehmen wie Arvato, Dachser, Fiege, Geodis, Hermes, Iveco, Krage, MTU, TNT Express, reifen.com, Wabco und Weatherford sind hier ansässig.

### Aktuelle Ansiedlungen im Airport Business Park

2015 haben sich zwei weitere Logistikunternehmen für den Standort Airport Business Park entschieden:

- DB Schenker baut ein neues Cross Dock-Terminal, das der Entwicklung und der Optimierung der europäischen Netzwerkverkehre des Logistikunternehmens dienen wird.

- Adler Immobilien investiert für DHL Express rund 32 Millionen Euro in eine neue Logistikimmobilie – Teil eines umfangreichen Infrastrukturprogramms, mit dem DHL Express seine Niederlassungen in Deutschland nachhaltig modernisiert und erweitert.

### Zukunftsperspektiven

Der Hannover Airport hat in den letzten Jahren 110 Mio. Euro in das Ausbauprogramm zur Erweiterung des Fracht- und Logistikbereiches investiert. Zentraler Bestandteil ist der Anschluss des gesamten westlichen Areals durch einen Straßentunnel an die übrigen Bereiche des Flughafens. Damit werden zusätzliche Cargo- und Logistikflächen mit ca. 45 ha entstehen.

Die dynamische Entwicklung zeigt: Es geht nicht nur darum, dass genügend geeignete Logistikflächen vorhanden sind. Auch die Verfügbarkeit von Fachkräften muss gewährleistet sein, damit Logistikunternehmen in der Region Hannover wettbewerbsfähig bleiben. Daher wurde von der Wirtschaftsförderung ein „Round Table Personal Logistik“ initiiert. In enger Kooperation mit Personalverantwortlichen der beteiligten Unternehmen werden Projekte zu Ausbildung, Qualifikation sowie Berufsorientierung in der Logistik entwickelt und umgesetzt. Konkretes Beispiel: Auf Initiative von Unternehmen im Airport Business Park wurde ein Konzept zur Rekrutierung von Berufskraftfahrern entwickelt und bereits mit der Umsetzung begonnen. Das zeigt: Der Standort Airport Business Park ist auch weiter auf Erfolgskurs!

### Kontakt:

Michael Krantz  
Region Hannover  
Wirtschaftsförderung  
Standortentwicklung Logistik  
Haus der Wirtschaftsförderung  
Vahrenwalder Straße 7, 30165 Hannover  
Telefon: (0511) 61623416  
E-Mail: michael.krantz@region-hannover.de  
Internet: www.wirtschaftsfoerderung-hannover.de



## Logistikregion Göttingen – Südniedersachsen – Positionierung als Logistikstandort schreitet voran

Zentralität, Multimodalität, leistungsfähige Infrastruktur und attraktive Cut-Off-Zeiten sind nur einige Standortvorteile, die dem Logistikstandort Göttingen eine hohe Qualität verleihen. Als Bestandteil der TOP Logistikregion Mitte Deutschland bietet Göttingen als Standort einen zentralen Hub mit internationaler Bedeutung. Prägend sind neben den anforderungsgerechten Flächen vor allem der verkehrsgeographische Lagevorteil und die Straßenanbindung über Hauptverkehrsachsen in jegliche Himmelsrichtungen. Aufgewertet werden die Verkehrswege durch eine Kranverladeanlage auf modernstem Stand mit der Möglichkeit modularer Erweiterungen. Die nahegelegene Weserumschlagstelle bereitet mit dem geplanten Ausbau zum Schwergut-Terminal den Weg zur Trimodalität.

Der Standort Göttingen bietet einen großen Pool an logistikrelevanter Forschung und Lehre. Diese Bündelung der Kompetenzen aus Wirtschaft und Wissenschaft wird den Treibern der Logistik besonders im Bereich der Professionalisierung gerecht. Die Professur für Produktion und Logistik an der renommierten Georg-August-Universität beschäftigt sich z. B. mit der Planung und Gestaltung konkurrenzfähiger und zugleich umweltfreundlicher Produkte und Produktionsprozesse für kosteneffiziente und umweltorientierte Ausgestaltung von Produktions- und Logistiksystemen. Die Private Hochschule Göttingen sowie die Berufsakademie Göttingen bieten Studiengänge in den Bereichen Logistik-/Supply-Chain Management und e-Logistics an.

Straßen-, Schienen- und Wasserwege schaffen günstige Rahmenbedingungen, um die Logistikwirtschaft in Göttingen zukunftsfähig weiterzuentwickeln und nachhaltig in die überregionale Verkehrsnetze zu integrieren. Dabei spielt das Güterverkehrszentrum (GVZ) Göttingen als Impulsgeber eine zentrale Rolle.

Die erfolgreiche Vermarktung der bisher entwickelten GVZ-Abschnitte unterstreicht die Entwicklung Göttingens zum zentralen Logistikkern. Der Logistikpark Siekanger avancierte mit der Distribio GmbH innerhalb kurzer Zeit zu einem von nur sechs Distributionszentren mit globaler Reichweite (WDC) in Niedersachsen. Das Unternehmen als Joint-Venture der ZUFALL logistics group und der Sartorius AG hat bereits Bedarf an Expansionsflächen angekündigt. Darüber hinaus betreibt

ZUFALL in Göttingen das internationale Ersatzteil-Zentrallager des Unternehmens KUKA Robotics GmbH. Die überregional herausragende Standortqualität wird ferner durch den Zusammenschluss ansässiger Unternehmen im L.M.C Logistik- & MobilitätsCluster Göttingen/Südniedersachsen verstärkt. Das L.M.C arbeitet mit dem Ziel, die Aktivitäten in der Region zu bündeln, Unternehmen zu vernetzen und die Region als Logistikstandort zu etablieren.

Mit der stetigen Erweiterung des GVZ Göttingen sind die Weichen für die Zukunft gestellt. Durch die im Sommer 2015 abgeschlossene Erschließung der Süd-Ost-Terrasse des GVZ hält Göttingen für den Wachstumsmarkt Logistik nun insgesamt 140.000 Quadratmeter neue Vermarktungsfläche bereit, die über einen direkten Gleisanschluss angebunden werden kann. Die Süd-Ost-Terrasse ergänzt das Angebot an kurzfristig verfügbaren, baureifen und vergleichbar günstigen Logistikflächen. Langfristig wird das GVZ zur interkommunalen Zusammenarbeit beitragen, da es administrative Grenzen überschreitet und regionale Synergieeffekte mit sich bringt.

### Kontakt:

Ursula Haufe  
L.M.C Logistik- & MobilitätsCluster Göttingen/Südniedersachsen  
c/o GWG Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung Göttingen mbH  
Bahnhofsallee 1B, 37081 Göttingen  
Telefon: (0551) 547430  
Email: ursula.haufe@gwg-online.de  
Internet: www.gwg-online.de





# Logistics made in Niedersachsen – Stärken des Standortes

## Logistics made in Niedersachsen

### 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.

|                                    |   |
|------------------------------------|---|
| <b>&gt;250.000</b><br>Beschäftigte | <b>1.100</b><br>ha Logistikfläche                         |
| <b>200</b><br>Mrd. Euro Umsatz     | <b>200</b><br>Mio. Konsumenten in acht Stunden erreichbar |

### 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.

### 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.

|                                     |                                    |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| <b>33.240.000</b><br>Tonnen Ausfuhr | <b>77.633</b><br>Mrd. Euro Ausfuhr |
| <b>89.570.000</b><br>Tonnen Einfuhr | <b>82.109</b><br>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.

|  |  |                                    |
|--|--|------------------------------------|
| <b>28.218</b><br>km Straßen des überörtlichen Verkehrs | <b>4.200</b><br>km Schieneninfrastruktur | <b>8</b><br>bi- bzw. trimodale GVZ |
|--|--|------------------------------------|

Anteil Güterumschlag im Ländervergleich (Eisenbahnverkehr)



### Attraktiver Investitionsstandort

#### Bestens angelegt

Niedersachsen ist einer der dynamischsten Investitionsstandorte Deutschlands. In den vergangenen Jahren wurden hier 45.000 Arbeitsplätze in der Logistikbranche geschaffen und mehr als 1.000 logistikaffine Investitionen mit einem Investvolumen von über sieben Mrd. Euro getätigt.

#### Seit 2000

|   |   |   |
|---|---|---|
| <b>&gt;1.000</b><br>logistikaffine Investitionen in Niedersachsen | <b>&gt;45.000</b><br>geschaffene Arbeitsplätze in Niedersachsen | <b>&gt;7,0</b><br>Mrd. Euro logistikaffine 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

# Zentraler Ansprechpartner

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

## Weitere Ansprechpartner \*

\* Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

### KV-Operateure

- Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr GmbH & Co KG  
[www.kombiverkehr.de](http://www.kombiverkehr.de)
- Bentheimer Eisenbahn AG  
[www.bentheimer-eisenbahn.de](http://www.bentheimer-eisenbahn.de)
- EVB Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH  
[www.evb-elbe-weser.de](http://www.evb-elbe-weser.de)
- Osthannoversche Eisenbahnen AG  
[www.ohé-transport.de](http://www.ohé-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-kuestekanal.de](http://c-port-kuestekanal.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)

### 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.gvz-sz.de](http://www.gvz-sz.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)

### 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)

### Land Niedersachsen

- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (Referat 40)  
[www.mw.niedersachsen.de](http://www.mw.niedersachsen.de)
- Landesinitiative Mobilität Niedersachsen  
[www.landesinitiative-mobilitaet.de](http://www.landesinitiative-mobilitaet.de)

### Regionale Netzwerke Logistik

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



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:

