



## Marktspiegel Logistik

Logistikaffine Investitionen  
in Niedersachsen 2019/2020



**Niedersachsen**





## Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	5
Einleitung .....	6
Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen 2019 .....	8
Räumliche Verteilung und Schwerpunktregionen .....	9
Branchenmix .....	14
Räumliche Erschließungsfunktion der Investitionen .....	16
Flächenbedarf und Größenstrukturen der Investitionen .....	19
Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik .....	22
Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen in Niedersachsen .....	26
Zusammenfassung und Ausblick .....	28

### Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Entwicklung der logistikaffinen Investitionen 2006–2019 .....	8
Abb. 2: Verteilung des Investitionsvolumens 2019 nach Landkreisen .....	10
Abb. 3: Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung 2013–2019 .....	14
Abb. 4: Verteilung des Investitionsvolumens 2019 .....	15
Abb. 5: Erschließungsfunktion 2019 im Vergleich zu 2000–2018 .....	17
Abb. 6: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2019 (nach Erschließungsfunktion) .....	16
Abb. 7: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2000–2018 (nach Erschließungsfunktion) .....	17
Abb. 8: Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2019 .....	20
Abb. 9: Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EUR pro ha und Jahr von 2010–2019 .....	21
Abb. 10: Beurteilung der zukünftigen Voraussetzungen für logistikaffine Investitionen .....	24
Abb. 11: Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen .....	27



**Herausgeber:**

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

**Ansprechpartner:**

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

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

Stand: Dezember 2020

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

Titel: [istock.com/TomasSereda](https://www.istock.com/TomasSereda); [istock.com/hbbolten](https://www.istock.com/hbbolten); [istock.com/cybrain](https://www.istock.com/cybrain);  
[istock.com/sturti](https://www.istock.com/sturti); S. 6/7 [istock.com/RonFullHD](https://www.istock.com/RonFullHD); S. 12 [istock.com/alvarez](https://www.istock.com/alvarez)  
(oben), [istock.com/ozgurdonmaz](https://www.istock.com/ozgurdonmaz) (unten); S. 13 [istock.com/TomasSereda](https://www.istock.com/TomasSereda);  
[istock.com/vm](https://www.istock.com/vm); S. 14 [istock.com/tiero](https://www.istock.com/tiero); S. 18 [istock.com/bfk92](https://www.istock.com/bfk92) (oben),  
[istock.com/scanrail](https://www.istock.com/scanrail) (unten); S. 21 [istock.com/chinaface](https://www.istock.com/chinaface); S. 22 [istock.com/kupicoo](https://www.istock.com/kupicoo) (oben); S. 23 [istock.com/TomasSereda](https://www.istock.com/TomasSereda) (unten links); S. 24 [istock.com/alvarez](https://www.istock.com/alvarez);  
S. 25 [istock.com/tonaquatic](https://www.istock.com/tonaquatic) (oben), [istock.com/alvarez](https://www.istock.com/alvarez)  
(unten); S. 26 [istock.com/industryview](https://www.istock.com/industryview); S. 28 [istock.com/Aeronautpix](https://www.istock.com/Aeronautpix);  
S. 29 KMS; S. 30 Dirk Laubner

## Vorwort



Mit Beginn der Corona-Pandemie hat die Logistik-Branche auch in Niedersachsen gezeigt, dass sie für eine durchgehende Versorgung auch unter schwierigsten Bedingungen sorgen kann. Sie sorgt wesentlich dafür, dass die Bevölkerung mit medizinischen Gütern des täglichen Bedarfs beliefert wird und erhält die Lieferketten für das produzierende Gewerbe aufrecht. Für die niedersächsische

Landesregierung ist die Logistik daher eine Schlüsselbranche, die wir unterstützen und weiterentwickeln. Zugleich ist sie aktuell durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie in eine schwierige wirtschaftliche Lage geraten.

Wir werden auch weiterhin die Bedingungen für die Logistik verbessern und die Attraktivität für Logistikansiedlungen in unserem Bundesland erhöhen. Nach wie vor sind es vor allem die Anbindungsqualität an die Verkehrsinfrastruktur einschließlich der Nähe zu logistischen Knoten, die für Investitionsentscheidungen maßgeblich sind. Hier ist Niedersachsen bereits gut aufgestellt.

Mit unserem Programm zum Ausbau des Breitbandnetzes in Gewerbegebieten tragen wir zudem zur digitalen Vernetzung von Infrastrukturen und Informationen bei, um die vorhandene Verkehrsinfrastruktur noch effizienter zu nutzen. Gemeinsam mit der Branche haben wir gezielte Maßnahmen angestoßen, um die Fachkräftesituation in der Verkehrs- und Logistikbranche zu verbessern. Der Verein „Logistikportal Niedersachsen e. V.“ als landesweites Netzwerk mit seinen Mitgliedsregionen ist dabei unsere Schnittstelle zu den verschiedenen Akteuren vor Ort.

Auch die jährliche Veröffentlichung des Marktspiegels Logistik ist ein Beitrag der Niedersächsischen Landesregierung, um die Attraktivität unseres Logistikstandortes zu steigern. Er spiegelt die Dynamik der Logistikwirtschaft wider und liefert zudem wichtige Hinweise für die künftige Entwicklung der Branche in Niedersachsen. Darüber hinaus können Vergleiche über einen Zeitraum von inzwischen mehr als zehn Jahren gezogen werden. Eine so kontinuierliche und langjährige Marktbeobachtung ermöglicht nicht nur die Beschreibung kurzfristiger Veränderungen von Jahr zu Jahr, sondern auch die Darstellung langfristiger Trends und Effekte.

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 wieder bei rund 60 Prozent.

Im Berichtsjahr 2019 wurde in 62 Logistikprojekte investiert; das Investitionsvolumen lag bei über 700 Millionen Euro und ist damit der zweithöchste Wert seit der Erhebung. Die Zahl der Arbeitsplätze hat sich mit rund 4.400 gegenüber dem Vorjahr sogar nahezu verdoppelt.

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

Dr. Bernd Althusmann

Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung.



## Einleitung

Die Logistikbranche hat insbesondere für das Mobilitätsland Niedersachsen einen hohen Stellenwert und hatte in den letzten Jahren einen wesentlichen Anteil an der erfolgreichen Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Niedersachsen.

Dies zeigt sich zum einen an der Anzahl der in der Logistik Beschäftigten in Niedersachsen und zum anderen an dem Volumen der logistikaffinen Investitionen. Beide tragen maßgeblich zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Niedersachsen bei. Mit mehr als 260.000 Beschäftigten im Kernsektor gehört die Logistikbranche mittlerweile zu den größten Arbeitgebern im Land Niedersachsen. Zu den Beschäftigten im Kernsektor zählen die direkten Logistikbeschäftigten und darüber hinaus Beschäftigte im Bereich Logistik-Services. Von der Logistik resultieren jedoch noch weitere indirekte Beschäftigungseffekte mit Ausstrahlung in weitere Wirtschaftsbereiche, die aber im Marktspiegel Logistik nicht berücksichtigt sind. Es muss also davon ausgegangen werden, dass die Bedeutung der Logistik deutlich stärker ist.

Der diesjährige Marktspiegel Logistik unterstreicht die Bedeutung der Logistik als Wirtschafts- und Arbeitsplatzmotor in Niedersachsen im Jahr 2019 deutlich. Nur in den Jahren 2011 und 2017 seit Erhebung wurde ein höheres Investitionsvolumen verzeichnet. Bereits im Vorjahr kündigte sich aufgrund des hohen erwarteten Fertigstellungsvolumens logistikaffiner Investitionen an verschiedenen Standorten ein weiteres Rekordjahr an. So wurden auch die durch logistikaffine Investitionen neu geschaffenen Arbeitsplätze in Niedersachsen gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt.

Die Nachfrage nach Logistikimmobilien ist deutschlandweit sowie in Niedersachsen unverändert hoch (Studie bulwiengesa AG 2019). Logistikimmobilien sind der Dreh- und Angelpunkt der Lieferkette

und tragen maßgeblich dazu bei, die Qualität und Attraktivität eines Standortes/einer Region zu erhöhen und als Motor für weitere Ansiedlungs- und Investitionstätigkeiten aus Industrie, Handel und Dienstleistung zu fungieren. Niedersachsen ist aufgrund seiner leistungsfähigen logistischen Kompetenzen als Logistik-Drehscheibe, Gateway und Transitraum, mit nationalem und europäischem Charakter, attraktiv für Logistikinvestitionen und -erweiterungen. Diese Position 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 wird hierüber ausgebaut und gesichert.

Niedersachsen erfüllt eine Reihe von Rahmenbedingungen, die einen attraktiven und leistungsfähigen Logistikstandort charakterisieren:

- Zentrale Lage, d. h. Nähe zu den relevanten Märkten,
- anforderungsgerechte Flächen zu marktgerechten Preisen,
- leistungsfähige intermodale Verkehrsinfrastrukturen und logistische Knoten,
- gute Anbindungs- und Vernetzungsqualität,
- hohe logistische Kompetenzen durch spezialisierte Unternehmen für alle Bereiche der logistischen Wertschöpfungskette.

Eine der zentralen Herausforderungen für den Standort Niedersachsen wird auch weiterhin darin bestehen, die Potenziale und Funktionen der Logistikwirtschaft zu nutzen, um Wertschöpfung zu generieren und die vorhandenen leistungsfähigen Systeme mit intermodalem Charakter und internationalen Zugängen (Kombinierter Verkehr, Güterverkehrszentren und Maritime Wirtschaft) weiterzuentwickeln und zu vernetzen. Darüber hinaus gilt es, Trends



frühzeitig zu erkennen und Herausforderungen proaktiv zu begegnen, um geeignete Maßnahmen einzuleiten und die Etablierung nachhaltiger Logistikzweige zu forcieren. Die Logistikbranche erfährt eine Transformation – beeinflusst durch neue technologische Entwicklungen verändern sich Produktions- und Distributionsprozesse. Mit der Industrie 4.0 geht auch eine intelligente Logistik 4.0 einher.

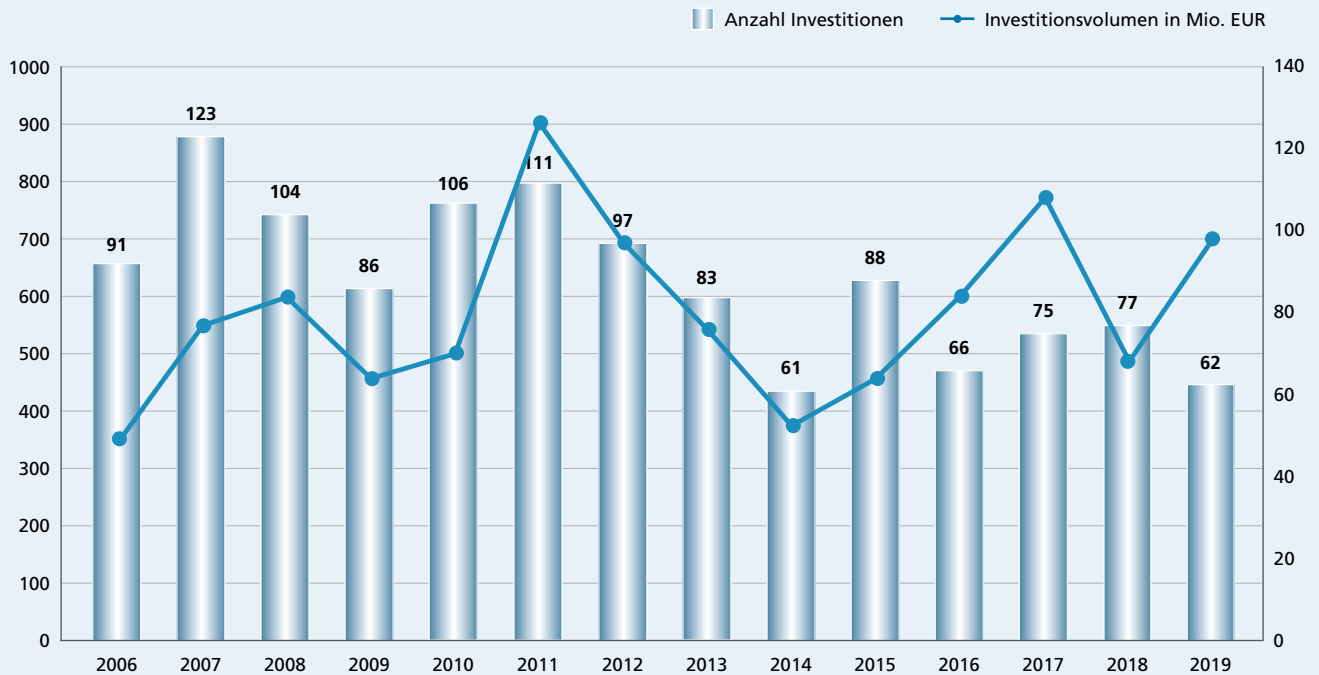
Der diesjährige Marktspiegel gibt einen Überblick über alle realisierten logistikaffinen Investitionen im Berichtsjahr 2019 (rückwirkend) und zeigt geplante Investitionsvorhaben auf. Die Untersuchung stellt detailliert logistikaffine Investitionsaktivitäten in Niedersachsen dar und setzt die Ergebnisse in Beziehung zur Dynamik der letzten Jahre. Dadurch können langfristige Trends und Effekte der Logistikwirtschaft in Niedersachsen abgeleitet werden. Kennzahlen bilden die Investitionsaktivitäten, das Investitionsvolumen und die durch logistikaffine Investitionen neu geschaffenen Arbeitsplätze im Land Niedersachsen. Basis sind umfangreiche Erhebungen in Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsförderern, den Landkreisen, Städten und Gemeinden in ganz Niedersachsen sowie spezifischen Interessengruppen.

Seit seinem erstmaligen Erscheinen hat sich der Marktspiegel Logistik zu einem etablierten Marketinginstrument für den Logistikstandort Niedersachsen und seine Teilregionen entwickelt. Die Erhebung erfährt eine breite Akzeptanz und basiert auf einer großen Interessenslage der relevanten Akteure. Die Rücklaufquote der Erhebung

lag in den vergangenen Jahren immer zwischen 65 und 70 %. In diesem Jahr fiel die Rücklaufquote etwas geringer aus. Bei vielen Akteuren der Befragung gestaltete sich das Jahr 2020 durch die COVID-19-Pandemie maßgeblich anders als noch zuvor und der Umgang mit den Auswirkungen der Pandemie auf die Logistikbranche stand im Vordergrund. Dennoch erfuhrt der Marktspiegel Logistik auch in diesem Jahr eine breite Unterstützung und stellt somit eine flächendeckende sowie repräsentative Erhebung dar.

Der Marktspiegel verdeutlicht in anschaulicher Weise die Dynamik der Logistikwirtschaft und des Logistiklandes Niedersachsen und liefert wichtige Hinweise für die künftige Entwicklung des Logistik- und Wirtschaftsstandortes. 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. So wurde allein von NPorts eine Summe von mehr als 50 Mio. EUR in die niedersächsischen Häfen investiert, um die Standorte zu stärken und damit deren Leistungsfähigkeit auszubauen. ■

Abb. 1: Entwicklung der logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen 2006–2019



## Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen 2019

Nachdem im Jahr 2018 ein Rückgang der Investitionsaktivitäten in Deutschland zu beobachten war, konnte im Jahr 2019 wieder ein Investitionszuwachs verzeichnet werden. Der Flächenumsatz von Logistikimmobilien stieg, nach einem eher durchschnittlichen ersten Quartal, zum Ende des Jahres auf das zweitbeste Ergebnis aller Zeiten für den deutschen Logistikmarkt an. So lag der Flächenumsatz für deutsche Logistikimmobilien bei 6,9 Mio. qm im Jahr 2019 (Studie von BNP Paribas Real Estate 2020). Gleichzeitig betrug die Neubaulegitistikfläche im Jahr 2019 Schätzungen zufolge über 5 Mio. qm, was einem Zuwachs von 24 %, verglichen zum Vorjahr, entspricht (Studie der bulwiengesa AG 2019).

Die niedersächsische Logistikbranche ist geprägt von der gesamtdeutschen Entwicklung. So stieg das Investitionsvolumen in Logistikimmobilien im Jahr 2019 in Niedersachsen merklich an. Nach einem Einbruch im Vorjahr, wurden im Jahr 2019 logistikaffine Investitionen von rund 700 Mio. EUR getätigt. Die Investitionssumme kennzeichnet den dritthöchsten Wert seit Erhebung (siehe Abb. 1). Gleichzeitig sank die Anzahl der Einzelinvestitionen von 77 im Jahr 2018 auf 62 im Jahr 2019. Anders als in den Jahren zuvor, wurden im Jahr 2019 vermehrt größere als kleinteilige, logistikaffine Investitionen von Unternehmen getätigt.

Die Ergebnisse des diesjährigen Marktspiegels verdeutlichen auch die wichtige Funktion der Logistik in Niedersachsen als Arbeitgeber. Insgesamt wurden knapp 4.400 neue Arbeitsplätze durch die getätigten logistikaffinen Investitionen geschaffen. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Anzahl der durch die Investitionen neu geschaffenen Stellen im niedersächsischen Logistiksektor mehr als verdoppelt und befindet sich wieder auf einem ähnlichen Niveau wie 2017.

Anders als in den letzten Jahren liegen die Logistikdienstleister in 2019 bei der Schaffung neuer Arbeitsplätze nicht mehr an erster Stelle. 32 % der neu geschaffenen Arbeitsplätze entstanden durch die Investitionen von Großhandelsunternehmen, während Logistikdienstleister nur noch für 28 % der neuen Stellen verantwortlich sind. Auch die Industrieunternehmen verzeichnen mit einem Anteil von 26 % der neu geschaffenen Arbeitsplätze einen deutlichen Bedeutungszuwachs auf dem niedersächsischen Logistikstellenmarkt. Die Zunahme an Arbeitsplätzen ist auf eine höhere Anzahl an logistikaffinen Investitionen in den Branchen der Industrie und des Großhandels im Jahr 2019 zurückzuführen.

Der langjährige Trend, dass der Hauptanteil der Investitionen von Unternehmen mit Sitz in Niedersachsen getätigt wurde, bestätigt sich auch im Jahr 2019. Wie bereits in den Vorjahren, ist der Großteil der logistikaffinen Investitionen auf niedersächsische Unternehmen zurückzuführen. Rund zwei Drittel aller Investitionen stammen demnach von regional ansässigen Unternehmen, während 26 % der Investitionen durch Unternehmen aus dem übrigen Bundesgebiet und etwa 10 % durch internationale Unternehmen getätigt wurden. Damit sinkt zwar der Anteil der Investitionen aus Niedersachsen das zweite Jahr in Folge, jedoch erbringen die im Bundesland ansässigen Unternehmen weiterhin mehr als die Hälfte des Investitionsvolumens im Jahr 2019. Im Vergleich zu den Vorjahren zeigen sich zudem nordrhein-westfälische Unternehmen besonders investitionsfreudig und machten allein rund 13 % der getätigten Investitionen aus. Auch der Anteil der internationalen Investitionen stieg gegenüber den letzten Jahren. Niedersachsen ist somit nach wie vor attraktiv für logistikaffine Investitionen aus dem Ausland als auch aus dem übrigen Bundesgebiet. ■





## Räumliche Verteilung und Schwerpunktregionen

Der Trend der vergangenen Jahre, dass sich die logistikaffinen Investitionen in ihrer räumlichen Verteilung überwiegend an der Qualität der infrastrukturellen Anbindung orientieren, setzt sich auch im Jahr 2019 weiter fort (siehe Abb. 2).

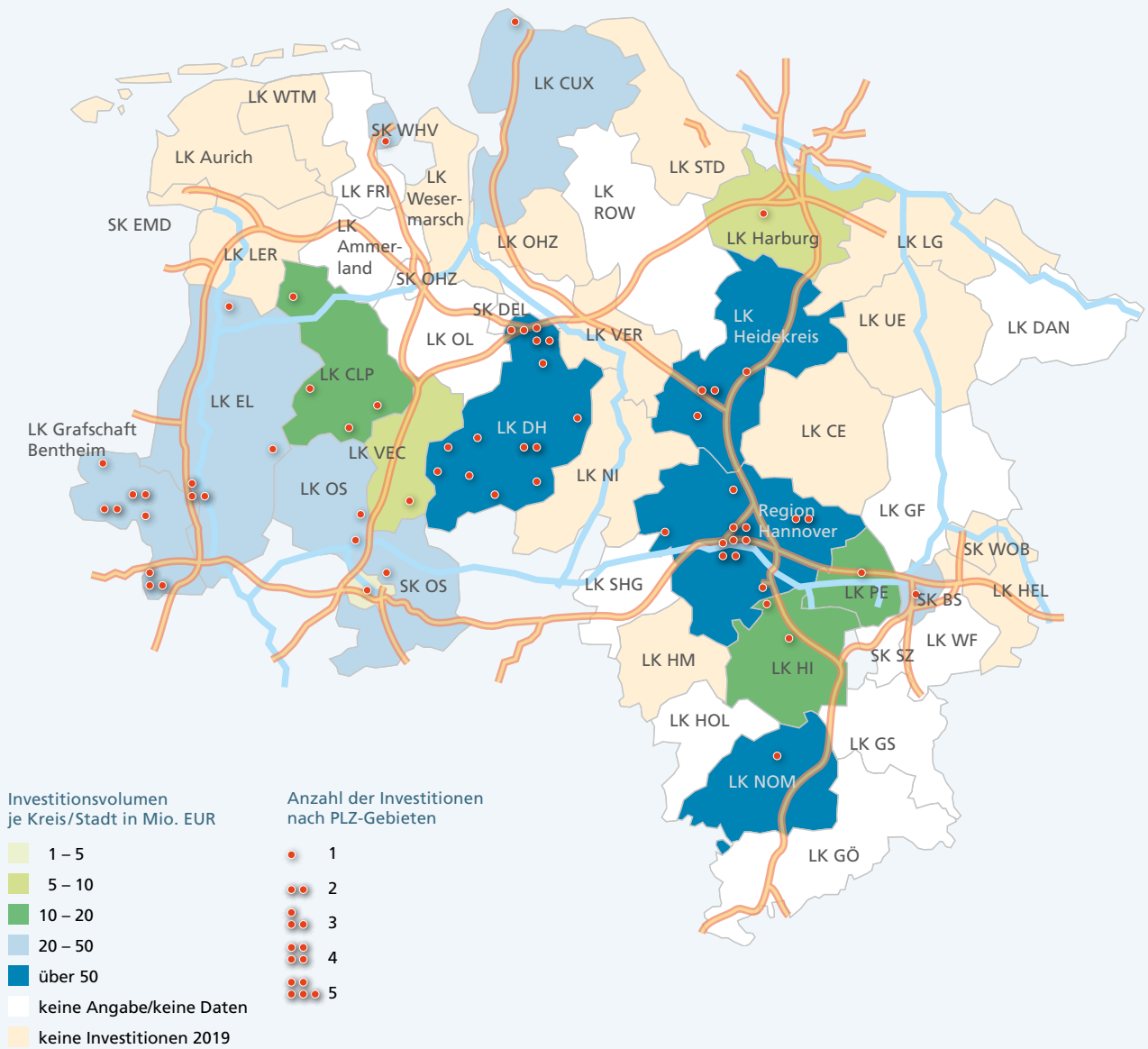
Investitionsentscheidungen in der Logistikbranche werden weiterhin in großem Maße durch die Anbindungsqualität an das überregionale Straßennetz und die räumliche Nähe zu logistischen Knotenpunkten, wie Güterverkehrszentren, Binnenhäfen oder Autobahnkreuze bestimmt. So floss 2019 etwas mehr als die Hälfte des Gesamtinvestitionsvolumens in die an der wichtigen Nord-Süd-Verkehrsachse BAB 7 gelegenen Landkreise und Regionen Niedersachsens. Weitere Kristallisationspunkte logistikaffiner Investitionen lassen sich im Bereich der Kreuzungen zwischen der BAB 1 und der BAB 27 bzw. der BAB 28 (nördl. Landkreis Diepholz) sowie entlang des südlichen Bereichs der BAB 31 erkennen.

Die Logistikregionen im westlichen Teil Niedersachsens verzeichneten größtenteils deutliche Investitionszuwächse. Die Hansalinie zeichnet sich, wie bereits im Jahr 2018, durch die höchste Anzahl an Einzelinvestitionen aus. Über  $\frac{3}{4}$  der getätigten Investitionen entfallen im Jahr 2019 auf die Hansalinie, wobei der Großteil der Investitionstätigkeiten in den Landkreisen Diepholz und Cloppenburg verzeichnet wurde. Obwohl die Hansalinie, verglichen mit dem Jahr 2018, ein höheres Investitionsvolumen aufweist, machen die dort getätigten Investitionen nur etwas über  $\frac{1}{4}$  des Gesamtvolumens aus. In der Region wurden maßgeblich Investitionen von bereits ansässigen Unternehmen und in kleinerem finanziellen Umfang getätigt.

Die Verteilung der Investitionen im westlichen Niedersachsen ist im Jahr 2019 heterogen. Attraktiv für logistikaffine Investitionen in der Region waren in den letzten Jahren vor allem die Gewerbegebiete entlang der BAB 1, der Niedersachsenpark und der Eco-Park, wo insbesondere Großinvestitionen verzeichnet wurden. Die heterogene



Abb. 2: Verteilung des Investitionsvolumens 2019 (nach Landkreisen)



Verteilung der Investitionen zeigt, dass, wie schon im Vorjahr, vielfach in die Modernisierung von ansässigen Unternehmen investiert wurde. Dies kann jedoch nur als eine Momentaufnahme angesehen werden, da die Hansalinie mit international bedeutenden logistischen Akteuren und einem Angebot an marktgerechten Investitionsstandorten, beste Voraussetzungen für künftiges Wachstum von international agierenden Logistikdienstleistern aufweist. Dies wird auch dadurch belegt, dass von der Hälfte der Neusiedlungen in dieser Region im Jahr 2019 eine internationale Distributionsfunktion ausgeht.



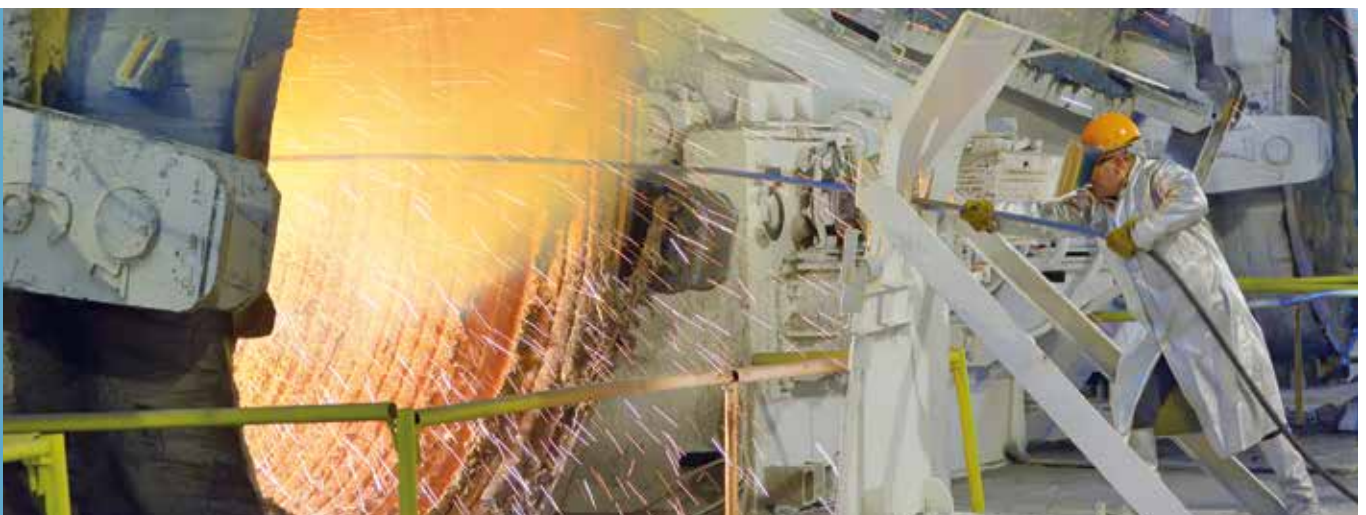


Das Investitionsvolumen in der Logistikregion Ems-Achse übertraf, nach einem Einbruch im Jahr 2018, im Erhebungsjahr sogar den vorherigen Referenzwert aus 2017, obwohl die Anzahl der getätigten Investitionen stagnierte. Die positive Entwicklung der Region wird durch die Landkreise Grafschaft Bentheim und Emsland getragen, die unter anderem über das grenzüberschreitende Gewerbe- und Industriegebiet GVZ Europark bzw. den GVZ-Standort Emsland sowie über leistungsfähige Anbindungen an Binnenhäfen, Schienenterminals und an das überregionale Straßennetz verfügen.

Ein Beispiel für logistische Investitionstätigkeiten von Unternehmen ist der Bau eines vollautomatisierten Logistikzentrums der in Papenburg ansässigen Meyer Werft, direkt am Werftstandort. Der rund 40 Mio. EUR teure Neubau bietet Platz für 25.000 Lagereinheiten und soll die optimierte Steuerung der Warenströme für alle drei Werftstandorte der Meyer Gruppe ermöglichen.

Die Entwicklung der Nordwest-Region in Niedersachsen ist stark an den in Wilhelmshaven ansässigen JadeWeserPort geknüpft. Im Jahr 2018 konnte hier eine erhöhte Investitionsdynamik verzeichnet werden, da Unternehmen die direkte Anbindung zur Wasserstraße nutzten und verstärkt investierten. Im Berichtsjahr 2019 ist das Investitionsvolumen gegenüber dem Vorjahr zwar rückläufig, dennoch wurde im Güterverkehrszentrum JadeWeserPort eine neue Logistikhalle eröffnet. Das Investitionsvolumen lag im zweistelligen Millionenbereich. Ausgehend vom Standort soll der internationale Versand von Komponenten des Volkswagenkonzerns gesteuert werden. Im Rahmen der Investition wurden ca. 500 neue Arbeitsplätze seitens des Betreibers geschaffen.

In der Region Hannover-Hildesheim-Peine nahmen gegenüber dem Vorjahr die Anzahl an Investitionen als auch das Investitionsvolumen deutlich zu. Mit einem Anteil von ein Drittel des Gesamtinvestitionsvolumens ist die Region nach wie vor stark aufgestellt – auch wenn der Anteil am Gesamtinvestitionsvolumen gegenüber dem Berichtsjahr





2018 leicht sank. Im aktuellen Berichtsjahr zeigt sich eine leichte Annäherung der anderen Regionen an die Region Hannover-Hildesheim-Peine. Dennoch ist das Investitionsvolumen in dieser Region das mit weitem Abstand höchste in Niedersachsen. Wie schon in den Jahren zuvor wurden vor allem in der Region Hannover kapitalintensive Investitionen getätigt.

Explizit hervorzuheben sind hier beispielsweise der Bau einer neuen 22.000 qm großen Werk- und Logistikhalle auf dem Gelände des Münchener Triebwerkherstellers MTU sowie der Ausbau der Kapazitäten von Expert in Langenhagen. Doch auch die Landkreise Hildesheim und Peine trugen, unter anderem mit dem 11 Mio. EUR teuren Neubau des Logistikdienstleisters Meyer & Meyer in Peine, zum hohen Investitionsvolumen der Logistikregion bei.

Aufgrund mehrerer Großinvestitionen konnte für die südliche Metropolregion Hamburg im Jahr 2019 der rückläufige Trend aus dem Vorjahr nicht bestätigt werden. Im Vergleich zum Jahr 2018 verdreifachte sich das Investitionsvolumen in der Metropolregion Hamburg nahezu. Der Anteil der getätigten Investitionen lag bei





rund 10 % aller logistikaffinen Investitionen Niedersachsens. Insbesondere der Heidekreis verzeichnete in 2019 einige große und z. T. internationale Neuansiedlungen. Die Region ist mit dem A27Park auch für die kommenden Jahre gut aufgestellt. In einem zweiten Entwicklungsabschnitt sollen bis 2021 rund 40 Hektar zusätzliche Nettonutzfläche zur Verfügung stehen, wodurch die Region Investoren auch langfristig große, zusammenhängende Flächen mit direkter Anbindung an die Autobahn anbieten kann.

Eine weniger dynamische Entwicklung ist für das östliche Niedersachsen, insbesondere für die nördlich des Landkreises Goslar gelegenen Landkreise, zu beobachten. Die Anzahl an getätigten Investitionen ist gering und damit auch der Anteil am Gesamtinvestitionsvolumen marginal. Ein Grund für diese Entwicklung kann der im Vergleich zu anderen Landkreisen geringere Besatz mit logistikaffinen

Unternehmen sein. Zudem weisen einige Landkreise eine nachteilige Anbindung an das überregionale Straßennetz auf. Eine Ausnahme bildet im Erhebungsjahr die Stadt Braunschweig, die eine Großinvestition verzeichnete. Unternehmen profitieren von der sehr guten Anbindung an das überregionale Straßennetz der Stadt.

In der Logistikregion Südniedersachsen zeigt sich eine gegenläufige Entwicklung. Die Anzahl der Investitionen sank gegenüber dem Vorjahr stark, das Investitionsvolumen verdreifachte sich in der Region im Jahr 2019 jedoch. Maßgeblich verantwortlich für die Entwicklung des Investitionsvolumens ist die Erweiterung des Hauptsitzes des Einbecker Saatgut- und Pflanzenzuchtunternehmens KWS. Die Investition lag im mittleren zweistelligen Millionenbereich. In Anbetracht der Entwicklungen der vergangenen Jahre und des zukunftsgerichteten Aufbaus des Logistikstandorts Göttingens kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Investitionsdynamik in Südniedersachsen zukünftig wieder zunehmen wird. ■



## Branchenmix

Das Verhältnis zwischen den unterschiedlichen Branchen hinsichtlich der logistikaffinen Investitionen veränderte sich im Jahr 2019 deutlich gegenüber dem Vorjahr (siehe Abb. 3). Die Gruppe der Logistikdienstleister macht nur noch einen Anteil von 29 % der getätigten Investitionen aus, dies stellt den zweitniedrigsten Wert im Zeitraum zwischen 2013 und 2019 dar. Die Umverteilung der Anteile erfolgte hauptsächlich zu Gunsten der Industrie- und Großhandelsunternehmen. Mit einem Plus von acht Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahr ist der Anteil der durch Industrieunternehmen getätigten Investitionen wieder in etwa auf dem Niveau von 2017, womit der letztjährige Rückgang des Anteils am Investitionsvolumen egalisiert werden konnte. Die Großhandelsunternehmen, deren Investitionsanteil in den vergangenen drei Jahren recht konstant geblieben war, verzeichnen für das Jahr 2019 einen Zuwachs um vier Prozentpunkte und knüpfen damit wieder an ihren Anteilswert aus 2015 an.

Die Branchengruppe „Sonstiges“ bestätigte das vergleichsweise starke Vorjahresergebnis in 2019. Der Investitionsanteil hielt sich konstant bei 16 %. Die Gruppe kennzeichnet sich überwiegend durch Investitionen des Einzelhandels sowie von Erzeugern im Bereich der Landwirtschaft. Es investierten Groß- sowie mittelständische Unternehmen aus verschiedenen Wirtschaftszweigen.

Bei der Verteilung des Investitionsvolumens zeigt sich das bekannte Bild. Mit einem Anteil von 36 % am gesamten Investitionsvolumen im Jahr 2019 bestätigte die Industrie ihre hohe Investitionskraft in Niedersachsen. Der Anteil der Logistikdienstleister machte im selben Jahr rund 20 % aus. Die Großhandelsunternehmen steuerten 2019 rund ¼ des Investitionsvolumens bei und verbesserten damit ihr Ergebnis aus 2018 um sechs Prozentpunkte.

Trotz des geringeren Anteils der Logistikdienstleister am Gesamtinvestitionsvolumen als noch im Vorjahr, sind größere Einzelinvestitionen hervorzuheben. Der Neubau eines rund 35.000 qm großen Distributionszentrums durch Stute Logistics in Hodenhagen zeigt

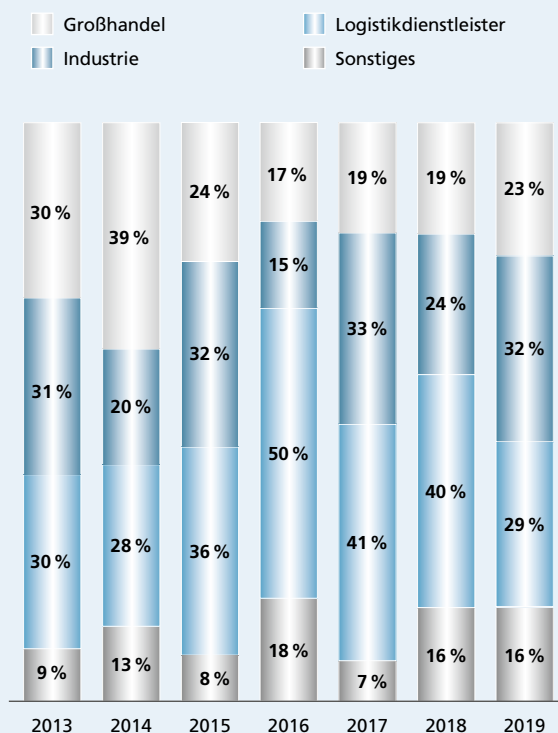


Abb. 3: Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung 2013 – 2019



den stetigen Bedarf an Logistikflächen durch Dienstleister in Niedersachsen. Bereits in den Vorjahren zeigte sich der Trend, dass insbesondere Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP) ihre Kapazitäten an Logistikflächen erweitern. Der Umsatz im

KEP-Segment stieg deutschlandweit im Jahr 2019 um mehr als 4 % im Vergleich zum Vorjahr (Studie BIEK 2020). Die DHL Deutsche Post Group investierte im Berichtsjahr 2019 gleich in zwei Standorte in Niedersachsen. Die Einrichtung der neuen Zustellstützpunkte in Sulingen und Syke ging mit einer deutlichen Erweiterung der zur Verfügung stehenden Fläche einher.

■ Großhandel      ■ Logistikdienstleister  
■ Industrie      ■ Sonstiges

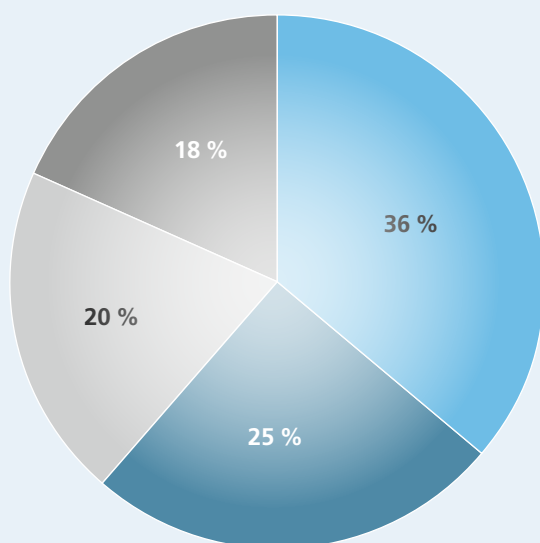


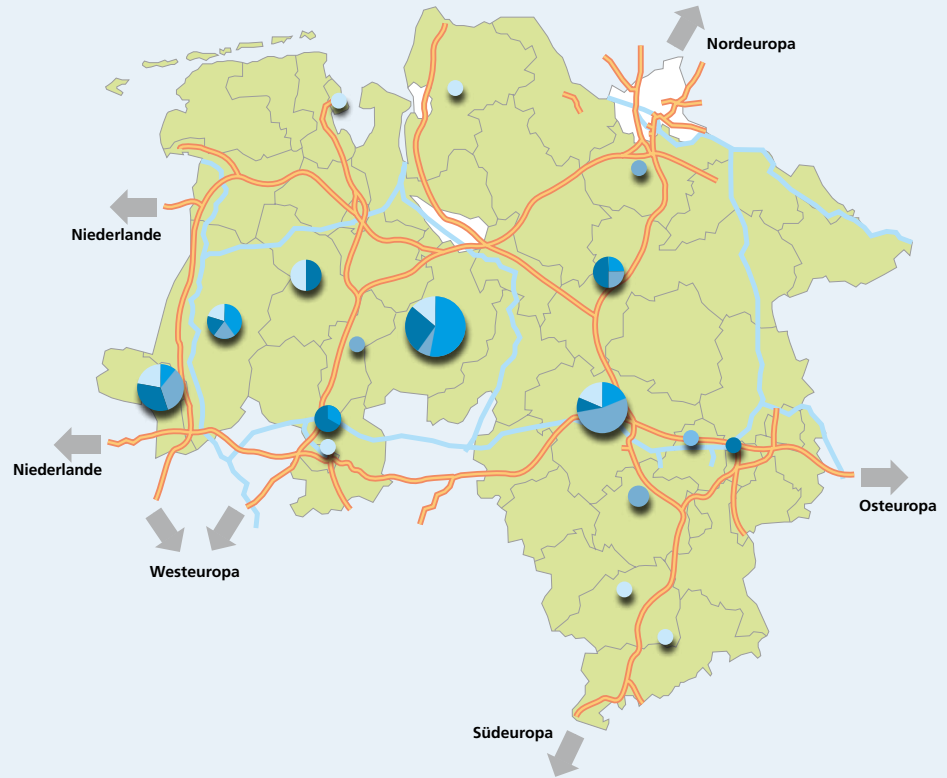
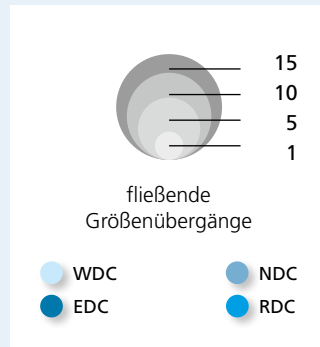
Abb. 4: Verteilung des Investitionsvolumens 2019

Nachdem sich die Großhandelsbranche einige Jahre weniger investitionsfreudig zeigte, nahmen im Berichtsjahr die Investitionen wieder zu. So investiert der Gewürzhändler AVO an seinem Hauptsitz in Belm (Landkreis Osnabrück) in ein neues Logistikzentrum, das mit einem vollautomatisierten Hochregallager mit weiteren 15.000 Palettenstellplätzen, einem automatischen Containerlager für Flüssigprodukte mit mehr als 4.000 zusätzlichen Stellplätzen und einer Versandhalle mit acht Laderampen ausgestattet ist. Die Inbetriebnahme für das Hochregallager ist für Ende 2020 geplant. Das Bauvorhaben ist die größte Einzelinvestition in der Unternehmensgeschichte. In den letzten Jahren investierte das Unternehmen mehr als 30 Mio. EUR am Standort.

Im Braunschweiger Gewerbegebiet „Waller See“ realisierten die Immobilienentwickler Kanada-Bau AG und bauwo in gemeinsamer Kooperation ein neues Logistikprojekt. Die Logistikhalle im Gewerbegebiet bietet beste Standortvoraussetzungen für Unternehmen und wird durch den Textilhändler New Yorker genutzt. Die Lagerhalle umfasst mehr als 40.000 qm Lagerfläche. Zudem befinden sich die BAB 2, der Braunschweiger Hafen sowie eine Anbindung an das Schienennetz in unmittelbarer Nähe zum Standort. ■

**Abb. 6:** Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2019 (nach Erschließungsfunktion)

Anzahl der Distributionszentren



## 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 Logistikstandorts Niedersachsen 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 Rahmen der Erhebung des Marktspiegels Logistik werden auch diejenigen logistikaffinen Investitionen einer räumlichen Erschließungskategorie zugeordnet, deren logistische Funktion kein Distributionszentrum im klassischen Sinne darstellt, die Investition jedoch hinsichtlich ihres Einzugs- und Distributionsgebietes eine ähnliche Funktion ausübt. Ein Beispiel für eine solche Einordnung

sind z. B. Ersatzteil- oder Warenlager, die auf räumlich nahe Produktionsstandorte ausgerichtet sind und entsprechend als RDC klassifiziert werden.

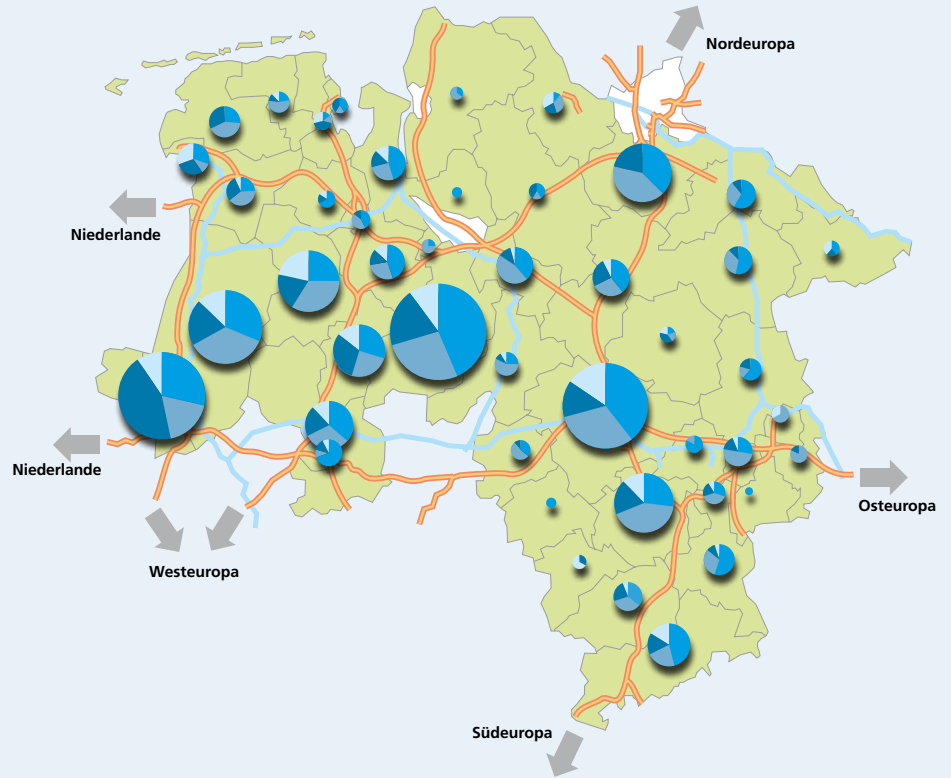
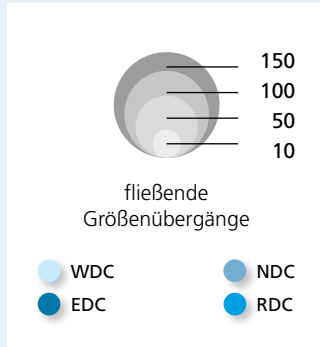
Abbildung 5 zeigt die Anteile der unterschiedlichen räumlichen Erschließungsfunktionen im Vergleich zwischen den Ergebnissen des Jahres 2019 (Außenring) und den Durchschnittswerten des Zeitraumes 2000 bis 2018 (Innenring). Dabei werden mehr als 1.300 logistikaffine Investitionen in Niedersachsen seit dem Jahr 2000 berücksichtigt.

Wie in den vergangenen Jahren nehmen die nationalen Distributionszentren (NDC) auch 2019 wieder die Spitzenposition ein. Allerdings liegt der Anteil der Investitionen in NDC in diesem Jahr nur noch bei 29 % und somit sieben Prozentpunkte unter dem 18-Jahres-Durchschnitt. Auch der Anteil der regionalen Distributionszentren (RDC), welcher 2018 bereits knapp unter dem Durchschnitt lag, fiel erneut auf nur noch 23 % in 2019.



**Abb. 7:** Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2000 – 2018 (nach Erschließungsfunktion)

Anzahl der Distributionszentren



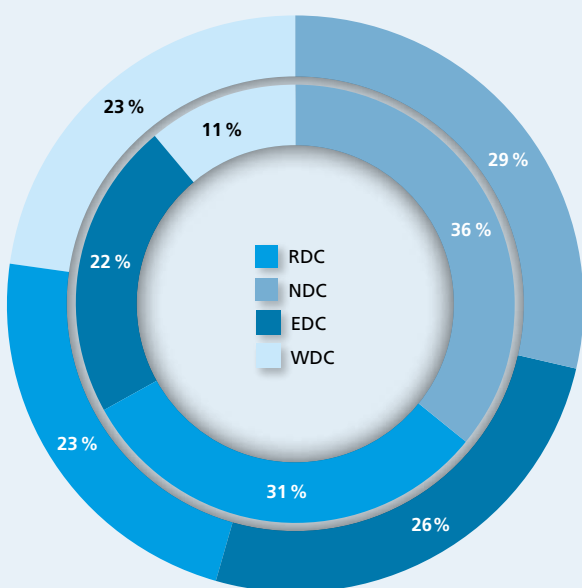
Diese Entwicklung kann als Kennzeichen gewertet werden, dass in den letzten Jahren von Seiten der Akteure massiv in entsprechende Logistikstrukturen und -netzwerke (bspw. im Rahmen von Mehrstandortstrategien) investiert wurde, um von niedersächsischen

Standorten aus den nationalen Markt sowie die regionalen Märkte zu versorgen. Folglich könnte mittlerweile der Bedarf für diese Arten von Distributionszentren nicht mehr so groß sein.

Allerdings bestätigt der Landkreis Diepholz, in welchem bereits seit Jahren eine starke Fokussierung auf nationale und regionale Distributionszentren zu erkennen ist, auch im Jahr 2019 die Erschließungsfunktion Niedersachsens im norddeutschen Raum. Der vergleichsweise hohe Anteil an RDC und NDC im Berichtsjahr unterstreicht die Bedeutung von Kundennähe und Servicequalität im Logistiksektor.

Ein deutlicher Zuwachs ist bei den Investitionen mit internationaler Reichweite zu verzeichnen. Während der Anteil der europaweiten Distributionszentren (EDC) im Vergleich zum Vorjahr um zehn Prozentpunkte stieg, konnten die weltweiten Distributionszentren (WDC) sogar um 14 Prozentpunkte zulegen und machen damit

Außenring: 2019      Innenring: 2000 – 2018



**Abb. 5:** Erschließungsfunktion 2019 im Vergleich zu 2000 – 2018\*  
\*Die Grafik zeigt Näherungswerte. Differenzen in der Gesamtsumme können durch Rundungen entstehen.





nur ein Viertel aller logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen im Jahr 2019 aus. Dies ist ein Zeichen für die starke infrastrukturelle Verflechtung des Logistikstandorts Niedersachsen, mit seinen international angebundenen See- und Luftfrachtknotenpunkten, sowie für die zunehmende Integration der in Niedersachsen ansässigen Unternehmen in internationale Produktions- und Lieferketten.

Im Jahr 2019 ist insgesamt ein ausgewogenes Verhältnis der Investitionsaktivitäten in Distributionszentren zu erkennen. Bei etwa der Hälfte der getätigten Investitionen handelt es sich um Investitionen in Distributionszentren mit regionalem oder nationalen Fokus, während die andere Hälfte der Investitionen einen internationalen Fokus aufweist. So lässt sich erkennen, dass Niedersachsen als Logistikstandort sowohl beste Voraussetzungen für international agierende Unternehmen bietet, jedoch gleichzeitig auch eine wichtige Rolle in der regionalen bzw. nationalen Warendistribution einnimmt.

Die diesjährige Verteilung der logistikaffinen Investitionen (vgl. Abb. 6) bestätigt erneut die bereits in den vergangenen Jahren beobachtbare internationale Ausrichtung der Investitionen in den Logistikregionen Hansalinie und Emsland. Weiterhin treten Investitionen mit internationaler Reichweite vermehrt in unmittelbarer Nähe zu wichtigen Verkehrsknotenpunkten auf.

Bereits im Vergleichszeitraum 2000 bis 2018 war erkennbar, dass vor allem die transeuropäischen Achsen für Distributionsaktivitäten mit internationaler Reichweite bedeutsam sind. Insbesondere nahe der BAB 30/31, der BAB 1, BAB 7 und BAB 2 treten vermehrt

Investitionen in Distributionszentren auf, die auf internationale Warenströme ausgelegt sind.

Insgesamt lässt sich im Jahr 2019 ein Rückgang der Investitionen in regionale und nationale Distributionszentren verzeichnen, während der Anteil der international ausgerichteten Distributionszentren gestiegen ist. Damit kehrte sich der Trend der Vorjahre um. Dies kann als Indikator gesehen werden, dass die niedersächsische Logistikbranche verstärkt international agiert und den Standort für internationale Logistikaktivitäten nutzt. ■





## Flächenbedarf und Größenstrukturen der Investitionen

Im Jahr 2019 wurde eine Fläche von rund 145 ha durch logistikaffine Investitionen in Niedersachsen in Anspruch genommen. Nach einem Rückgang der beanspruchten Fläche im Vorjahr, stieg diese nun wieder um 12 ha. Die durchschnittlich verbrauchte Fläche stieg zudem von 1,9 ha je Einzelinvestition in 2018 auf ca. 2,3 ha je Einzelinvestition im aktuellen Untersuchungsjahr. Dieser Anstieg ist vor allem dadurch zu erklären, dass im Jahr 2018 der Fokus deutlich stärker auf kleinteiligen Investitionen der Unternehmen lag. Im Jahr 2019 wurde demnach trotz geringerer Einzelinvestitionszahl eine insgesamt größere Fläche durch die Unternehmen der Logistikbranche beansprucht.

Abbildung 8 verdeutlicht das Verhältnis zwischen den verschiedenen Investitionsgrößenklassen, anteilig gemessen an der Gesamtanzahl der Investitionen und der Gesamtfläche. Anders als noch im Vorjahr bildeten in 2019 nicht die Anzahl der Kleininvestitionen, sondern die Anzahl der Investitionen der Größenordnung zwischen 1 bis 2 ha das Fundament aller getätigten Investitionen. Die Zahl der Investitionen mit einem Flächenverbrauch von weniger als 0,5 ha nahm dafür zu Gunsten größerer Einzelinvestitionen um etwa 17 Prozentpunkte ab. Der Anteil der Investitionen mit einer Fläche von mindestens 2 ha stieg dagegen um fast zwölf Prozentpunkte. Die gestiegene Flächeninanspruchnahme zeichnete sich bereits im Jahr 2018 ab, da für viele der damals angegebenen projektierten Vorhaben als Fertigstellungsdatum das Jahr 2019 genannt wurde.

Den größten Anteil an der Gesamtfläche aller logistikaffiner Investitionen machten die Investitionen in der Größenordnung von 5 bis 10 ha aus. Auf diese Gruppe entfällt im Erhebungsjahr der größte Flächenanteil mit ca. 44 %. Dies bestätigt den Trend aus dem Vorjahr. Im Rekordjahr 2017 kennzeichneten noch Großprojekte mit einer

beanspruchten Fläche von mehr als 10 ha die Flächenverteilung. Davon war in den Folgejahren nur noch wenig zu beobachten.

Die zeitnahe Entwicklung und das Angebot von markt- und nutzerge-rechten Logistikflächen wird als eine der größten Herausforderungen für die zukünftige Entwicklung des Logistikstandortes Niedersachsen angesehen. Bereits das dritte Jahr in Folge steigt der Anteil der Befragten, die das verfügbare Flächenangebot als „zu gering“ einschätzen. Knapp über die Hälfte (52 %) der Befragten und damit 8 % mehr als im Vorjahr teilen diese Einschätzung. Die Gründe hierfür sind verschieden, decken sich jedoch größtenteils mit den in den Vorjahren genannten Aspekten: Fehlende Flächenverfügbarkeit, eingeschränkte Nutzungsarten und zu hohe Marktpreise werden als Hauptgründe aufgeführt. Nur noch 38 % der Befragten schätzen das verfügbare Flächenangebot als ausreichend ein (im Vorjahr noch 42 %) und keiner der Befragten gab einen Flächenüberhang an (im Vorjahr noch 2 %).

Die ungebrochen hohe Nachfrage nach verfügbaren Flächen wird durch die Einschätzung der Experten bestätigt: Im Jahr 2018 rechneten mehr als 70 % der Befragten mit einer Zunahme der Nachfrage nach neuen Logistikflächen, wobei rund 15 % sogar von einer starken Zunahme ausgingen. In diesem Jahr prognostizieren immerhin noch die Hälfte der Befragungsteilnehmer eine zukünftige Zunahme der Nachfrage, während knapp 38 % von gleichbleibenden Nachfrageverhältnissen ausgehen. Der Anteil der Teilnehmer, die eine sinkende Nachfrage nach Neuflächen erwarten, liegt wie schon in den vergangenen Jahren bei unter 5 %. Ähnlich verhält es sich mit der Nachfrage nach Bestandsimmobilien. Hier gehen die Befragten ebenfalls eher von einer steigenden (43 %), oder gleichbleibenden (38 %) Nachfrage aus, was sich grob mit den erhobenen Werten der letzten Jahre deckt.

Neben der Frage der Flächenpreise und -verfügbarkeiten nimmt die Konkurrenz um Flächen auch bei den politischen Ansprüchen zu. Es ist allgemeiner Konsens, den Flächenverbrauch zu reduzieren. Auch die Logistik hat hierzu einen Beitrag zu leisten, wenn sie weiterhin ihr Image als innovative Säule der Wirtschaft mit attraktiven Arbeitsplätzen pflegen soll.

In den Mittelpunkt von nachhaltigen Nutzungskonzepten rückt immer mehr die Minimierung der Flächeninanspruchnahme. Nationale und länderspezifische Bestrebungen haben zum Ziel, die Flächenversiegelung und den sog. „Flächenfraß“ weiter einzudämmen (Studie Logix GmbH 2018). So hat sich die Niedersächsische Landesregierung im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie für Niedersachsen (2017) das Ziel gesetzt, den Flächenverbrauch pro Tag bis zum Jahr 2030 auf maximal 4 ha zu begrenzen (NMU 2018). Maßnahmen für eine Minimierung des Flächenverbrauchs sind die Revitalisierung und Aufbereitung von Industriebrachen. Damit wird die Innenentwicklung vor der Außenentwicklung priorisiert.

Neben dem weiterhin wachsenden E-Commerce-Sektor als zentralem Treiber der Nachfrageentwicklungen sehen die Experten unter anderem auch mögliche Folgen der Corona-Pandemie als relevante Faktoren an. So wird mancherorts davon ausgegangen, dass sich das Angebot an Bestandsflächen durch coronabedingte Insolvenzen erhöhen könnte, während anderswo damit gerechnet wird, dass Produktions- und Lagerflächen als Reaktion auf etwaige Lieferkettenunterbrechungen während der Pandemie aus dem Ausland zurück

in die räumliche Nähe des Hauptsitzes verlagert 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.

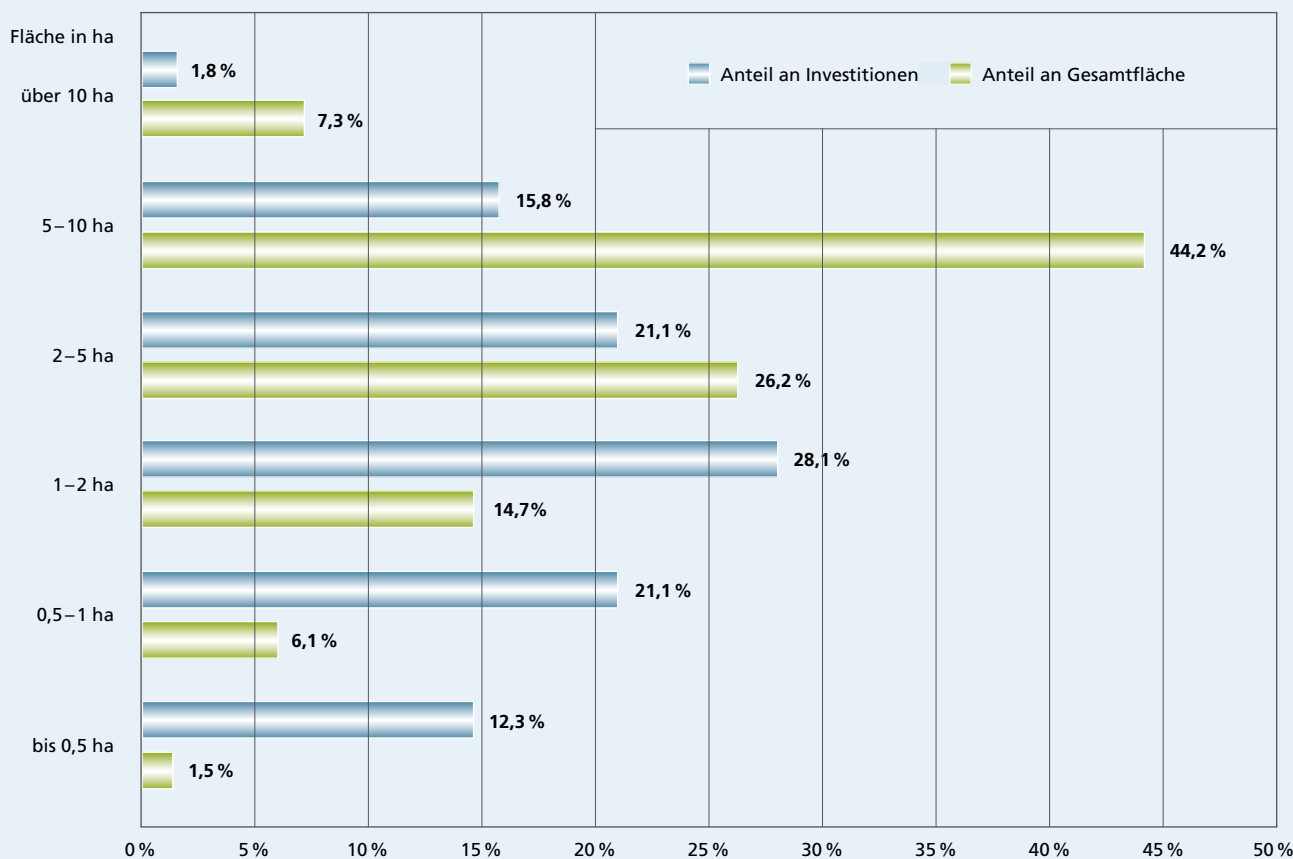
Künftig wird es verstärkt darauf ankommen, mehr Akzeptanz für die Logistik zu schaffen. Dies ist eine Kommunikationsaufgabe, bei der es gilt, schon frühzeitig die beteiligten Akteure bspw. Kommunen, Investoren, Projektentwickler und Mieter an einen Tisch zu holen.

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 die Ausnutzung der Höhe sowie die Anbindung an den ÖPNV oder bei Logistikagglomerationen die gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen oder Entwässerungssystemen sein.

Aussagen zur Flächeneffizienz lassen sich unter anderem aus dem Verhältnis von der Nutzfläche zur Grundfläche ableiten. Im langjährigen Mittel liegt dieses Verhältnis für die logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen bei 0,43. Mit einem Wert von 0,53 konnte sowohl der Vorjahres- als auch der langjährige Mittelwert übertroffen werden. Dementsprechend steigt die Nutzungsintensität der Gesamtflächen

**Abb. 8:** Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2019\*

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

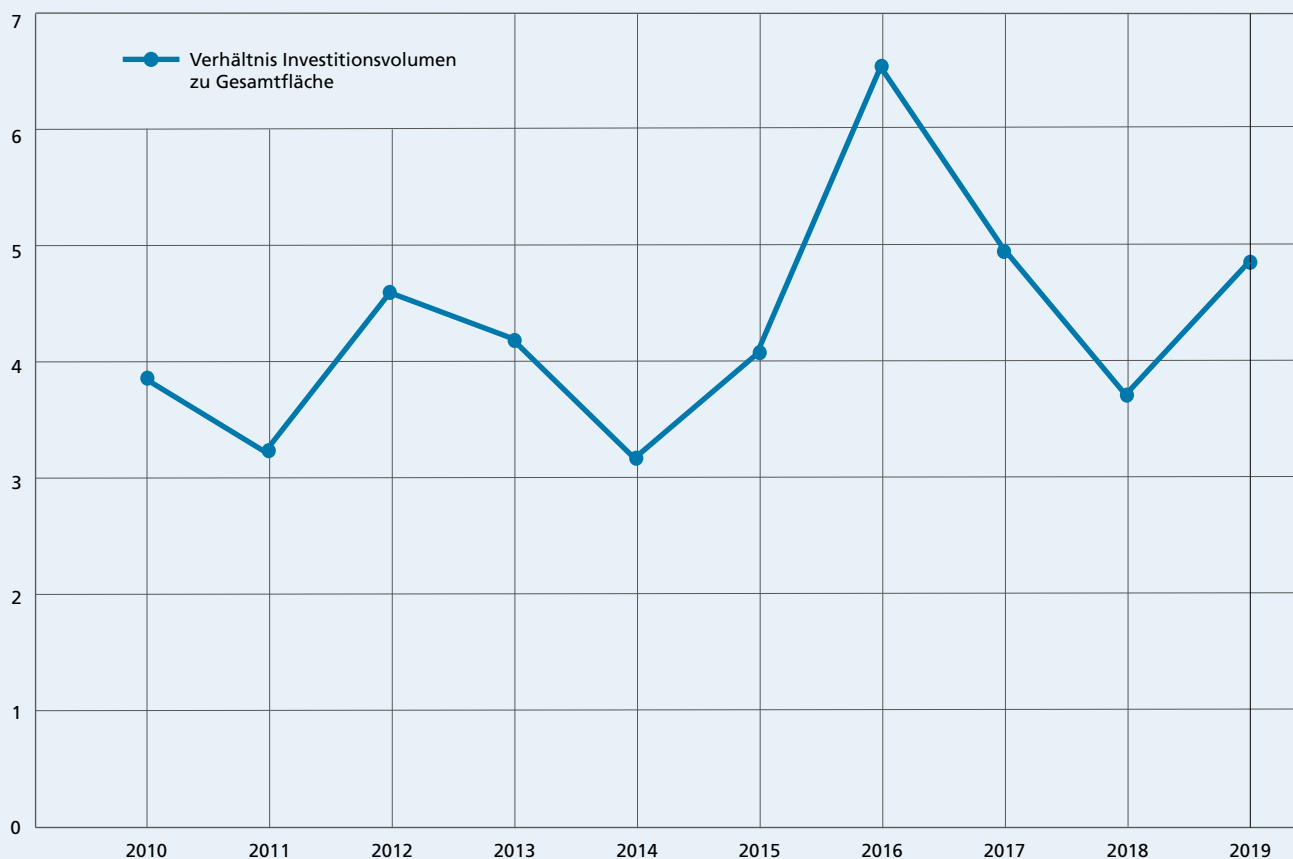


auf den höchsten Wert seit 2005, nachdem sie in den vorherigen Jahren mitunter stark schwankte. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass in den vergangenen Jahren das Verhältnis zwischen Grund- und Nutzfläche stark variierte, so dass keine eindeutigen Aussagen über künftige Entwicklungen möglich sind. Hinzu kommt, dass die Bandbreite und Qualität der erhobenen Daten stark variieren, so dass in Einzelfällen erhebliche Abweichungen verzeichnet wurden. Bezogen auf die einzelnen Logistikregionen sind Südostniedersachsen und die Hansalinie mit Werten von 0,77 bzw. 0,76 Spitzenreiter in Sachen Flächeneffizienz. Die Investitionen in der Logistikregion Ems-Achse, die in den letzten Jahren durch besonders hohe Flächeneffizienzen gekennzeichnet waren, erreichen im Jahr 2019 nur einen Wert von 0,32 und liegen damit weit unter dem langjährigen Durchschnitt.

Abbildung 9 zeigt die Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EUR pro ha im Erhebungszeitraum 2005 bis 2019. Nachdem im Jahr 2016 mit 6,5 Mio. EUR pro ha der Höchstwert erreicht wurde, sank dieser Wert in den beiden darauffolgenden Jahren wieder auf knapp unter 4 Mio. EUR pro ha. 2019 ist nun erstmals wieder eine Steigerung zu erkennen, die jedoch zyklustypisch ist und unter anderem auch auf den Abschluss von größeren Bauprojekten als noch im Vorjahr zurückgeführt werden kann. Große Bauprojekte sind unter Nachhaltigkeitsaspekten besonders kostenintensiv. ■



Abb. 9: Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EUR pro ha und Jahr von 2010 – 2019





## Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik

Im Rahmen der 62 getätigten Einzelinvestitionen wurde in Niedersachsen im Jahr 2019 eine Summe von rund 700 Mio. EUR investiert. Dabei ist besonders auffällig, dass im Gegensatz zum Vorjahr verstärkt größere Investitionen getätigt wurden, von denen ein hoher Anteil im zweistelligen Millionenbereich angesiedelt ist. Diese Investitionen konzentrieren sich insbesondere auf die südliche Metropolregion Hamburg und die Logistikregion Hannover-Hildesheim.

Anders als im Vorjahr konnten 2019 keine Kleinstinvestitionen (unter 100.000 EUR Investitionsvolumen) identifiziert werden. Ausbaumaßnahmen oder Modernisierungen waren in diesem Jahr somit mit höheren Investitionen verbunden, was ein weiterer Hinweis auf die bereits im letzten Jahr zu erkennenden steigenden Anforderungen an die technische Ausstattung, sowie auch an Sicherheits- und Nachhaltigkeitsaspekte ist. So gaben, ähnlich wie im Vorjahr, ¾ der Befragten an, dass bei den getätigten Investitionen Nachhaltigkeitsaspekte besondere Berücksichtigung erhielten. Als wichtigste Aspekte zum

Thema Nachhaltigkeit nannten die Experten, wie bereits in den Jahren zuvor, Energieeffizienz, insbesondere in Bezug auf energieeffiziente Beleuchtung, die Installation von Photovoltaikanlagen und die Wärmedämmung der Logistikimmobilien.

Knapp 4.400 neue Arbeitsplätze wurden im Jahr 2019 durch die logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen geschaffen. Damit wurde der Wert aus dem Vorjahr mehr als verdoppelt und es konnte wieder an die starke Entwicklung in 2017 angeknüpft werden. Das Erhebungsjahr 2019 ist damit bezogen auf die Anzahl neu geschaffener Arbeitsplätze – nach den Jahren 2007 und 2011 – das drittbeste Jahr seit Beginn der Erhebung. Dies verdeutlicht einmal mehr den Stellenwert der Logistik als Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Niedersachsens und die Bedeutung des Sektors als unverzichtbaren Teil wirtschaftlicher Aktivitäten.

Da sich der prozentuale Anteil der Investitionen durch Industrie- und Handelsunternehmen im Vergleich zum Vorjahr deutlich erhöht hat,





konnten diese Unternehmen auch in der Schaffung neuer Arbeitsplätze in 2019 zu den Logistikdienstleistern aufschließen. Wurden im vorherigen Untersuchungsjahr noch fast die Hälfte aller neuen Stellen durch Logistikdienstleister geschaffen, so reduzierte sich dieser Anteil 2019 auf nur noch 28 %. Neuer Spitzenreiter in dieser Wertung sind die Großhandelsunternehmen mit 32 %, während die Industrieunternehmen etwa 26 % der neuen Stellen schafften und sich damit scheinbar von ihrem Tiefstwert im Jahr 2018 wieder erholten. 14 % der zusätzlichen Arbeitsplätze entfallen auf sonstige Unternehmen.

Im Gegensatz zum Flächenverbrauch und den durch die Investitionen induzierten Verkehrseffekten wird die Beschäftigungswirkung durch Unternehmensansiedlungen als Vorteil für den jeweiligen Standort gewertet. Logistikansiedlungen sehen sich jedoch oftmals mit dem Vorwurf konfrontiert, eine geringere Arbeitsplatzwirkung als andere Wirtschaftszweige im Vergleich zum Flächenbedarf aufzuweisen. Aber auch hier

muss differenziert werden bzw. zeigen sich deutliche Unterschiede nach der Funktion der Logistikimmobilie im jeweiligen Beschäftigungsbesatz. Ansiedlungen von Netzwerklogistikern bringen mit durchschnittlich 53 Beschäftigten pro Hektar Grundstücksfläche die größten Beschäftigungseffekte mit sich. Grund für die außerordentlich hohe Gesamtzahl an neuen Arbeitsplätzen ist, dass ein vergleichsweise hoher Handlingsaufwand betrieben und oftmals im Mehrschichtbetrieb gearbeitet wird.

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



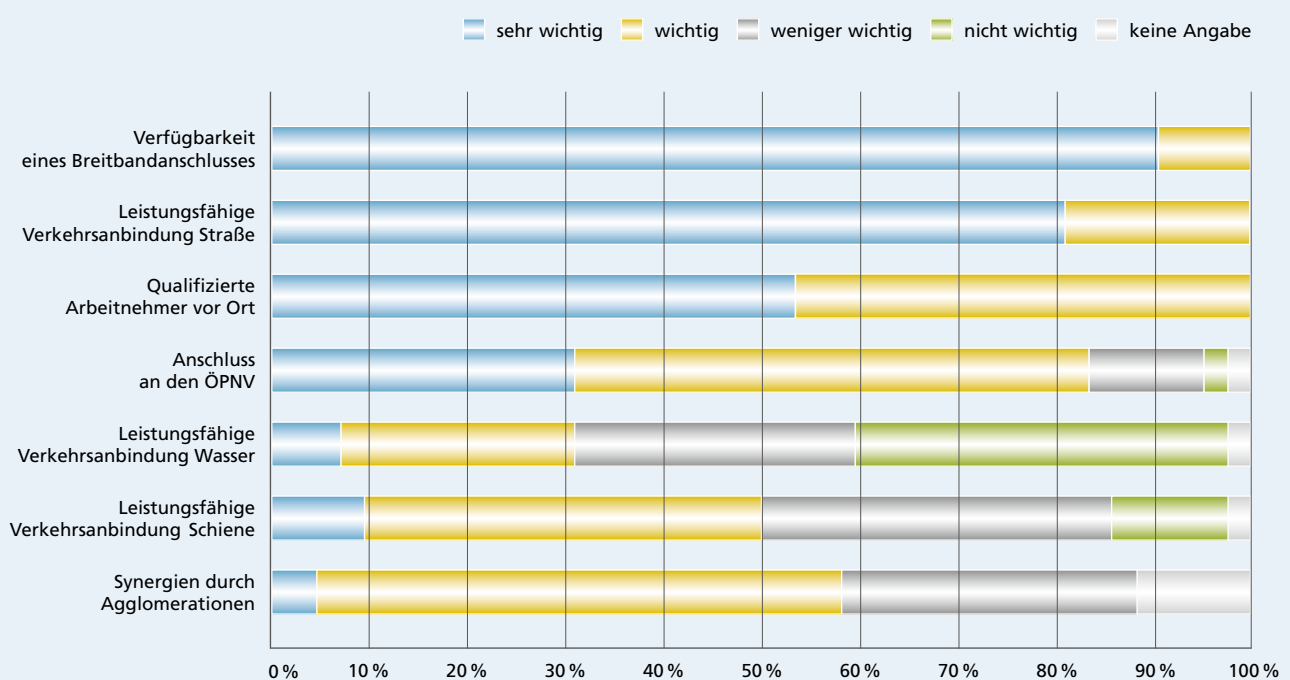


erhöhten Bedarf an Lagerarbeitern. Logistikdienstleister arbeiten aufgrund des branchenspezifisch hohen Kostendrucks grundsätzlich sehr personaleffizient. Dabei generieren insbesondere Mehrwertdienstleistungen (Konfektionierung, Vormontage, Qualitätsprüfung) einen überdurchschnittlichen Einsatz von Arbeitskräften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

Die Logistikbranche ist einer der Wachstumstreiber für den Wirtschaftsstandort Niedersachsen. Dies belegt eindrucksvoll die Zahl der im Zusammenhang mit Logistikinvestitionen neu geschaffenen Arbeitsplätze. So konnten seit dem Jahr 2000 in Niedersachsen insgesamt mehr als 59.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden und mit mehr als 260.000 Beschäftigten gehört die Logistik damit zu den bedeutendsten Wirtschaftssektoren Niedersachsens.

Abbildung 10 zeigt die Beurteilung über die Relevanz bestimmter Voraussetzungen für zukünftige logistikaffine Investitionen in Niedersachsen. Die Ergebnisse decken sich dabei größtenteils mit denen aus dem Vorjahr: Das Vorhandensein eines Breitbandanschlusses, die Qualität der Anbindung an den Straßenverkehr, sowie die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitnehmern vor Ort wird von allen Befragten mindestens als wichtig eingeschätzt. Einen Bedeutungszuwachs für logistikaffine Investitionen hat der ÖPNV-Anschluss zu verzeichnen: 30 % der Experten halten diesen für sehr wichtig, während weitere 51 % ihn zumindest als wichtig erachten. Eine gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist insbesondere für die in den Logistikzentren oftmals im Mehrschichtbetrieb arbeitenden Mitarbeiter von Bedeutung und auch die Logistikunternehmen selbst haben in den letzten Jahren erkannt, dass dieser Faktor für

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







die Belegschaft zunehmend wichtiger wird, sodass eine entsprechende Anbindung bereits bei den Planungen berücksichtigt wird.

Die Befragung zeigt zudem, dass besonders der Bedarf an gewerblichen Arbeitskräften in Zukunft weiter steigen wird, wenn auch mit knapp unter 60 % fast 10 % weniger Experten dieser Aussage zustimmten als noch im Vorjahr. Bei der Beurteilung des kaufmännischen Bereiches sind sich die Befragten unsicher: Etwa 40 % gehen von einer Zunahme des Bedarfs aus, während ebenfalls rund 40 % einen gleichbleibenden Bedarf prognostizierten. Die Bedarfsprognose für akademische Fachkräfte fällt 2019 deutlich schwächer aus als noch im Vorjahr. Nur noch 10 % der Befragten gehen hier von einem steigenden Bedarf aus, dem stehen 60 % für einen gleichbleibenden und 5 % für

einen abnehmenden Bedarf gegenüber. Besonders auffällig ist die in diesem Jahr hohe Anzahl der Enthaltungen in Bezug auf die Frage nach den Bedarfsentwicklungen am Arbeitsmarkt, welche jeweils rund 15 % der Antworten ausmachen. Dies könnte insbesondere auf die aktuelle Pandemiesituation zurückzuführen sein, welche auch am Arbeitsmarkt für große Unsicherheit sorgt und Einschätzungen erschwert. Leistungsfähige Verkehrsanbindungen an die Verkehrsträger Schiene und Wasser verlieren, wie schon im Vorjahr, erneut leicht an Bedeutung für die Ansiedlung logistikaffiner Investitionen und werden nur noch von 50 % bzw. knapp über 30% der Befragten als wichtig erachtet. Die Bedeutung von Synergien durch Agglomerationen wird weiterhin als bedeutsam angesehen, büßt jedoch im Vergleich zum Vorjahr fast sieben Prozentpunkte bei den positiven Stimmen ein. ■





## Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen in Niedersachsen

Die Akzeptanz der Bevölkerung für Logistikansiedlungen ist ein wichtiges Kriterium für die Zukunftsfähigkeit des Logistikstandortes und die Akzeptanz daher ein wesentlicher Faktor für die Standortwahl von investitionswilligen Unternehmen.

In Abbildung 11 werden die Akzeptanz innerhalb der Landkreise für logistikaffine Investitionen, sowie die Anzahl der Bauanfragen für das Jahr 2021 dargestellt, um einen Ausblick auf das nächste Berichtsjahr zu ermöglichen. Die Akzeptanz wird dabei in die Klassen „hoch“, „mittel“ und „gering“ eingeteilt.

Die Akzeptanz für logistikaffine Investitionen in Niedersachsen ist auch in 2020 weiterhin als hoch zu bewerten, wenngleich sie, wie schon in den Vorjahren, stetig abnimmt. Etwa 45 % der Befragten schätzen die Akzeptanz in ihrer Region als sehr gut oder gut ein, während knapp 43 % der Befragten von einer mittleren Akzeptanz ausgehen. Rund 12 % der Befragungsteilnehmer gaben an, dass in ihrer Region eine geringe Akzeptanz gegenüber logistikaffinen Investitionen vorherrsche. Damit stieg der Anteil der Negativbewertungen im Vergleich zum Vorjahr um etwa fünf Prozentpunkte. Dies zeigt, dass sich die Entwicklung der rückläufigen Akzeptanz gegenüber logistikaffinen Investitionen, die ab dem Befragungsjahr 2018 einsetzte, weiter fortsetzt. Im Jahr 2017 lag der Anteil der Stimmen für eine hohe Akzeptanz noch bei über 70 %, während nur 2 % der Befragten eine geringe Akzeptanz beklagten.

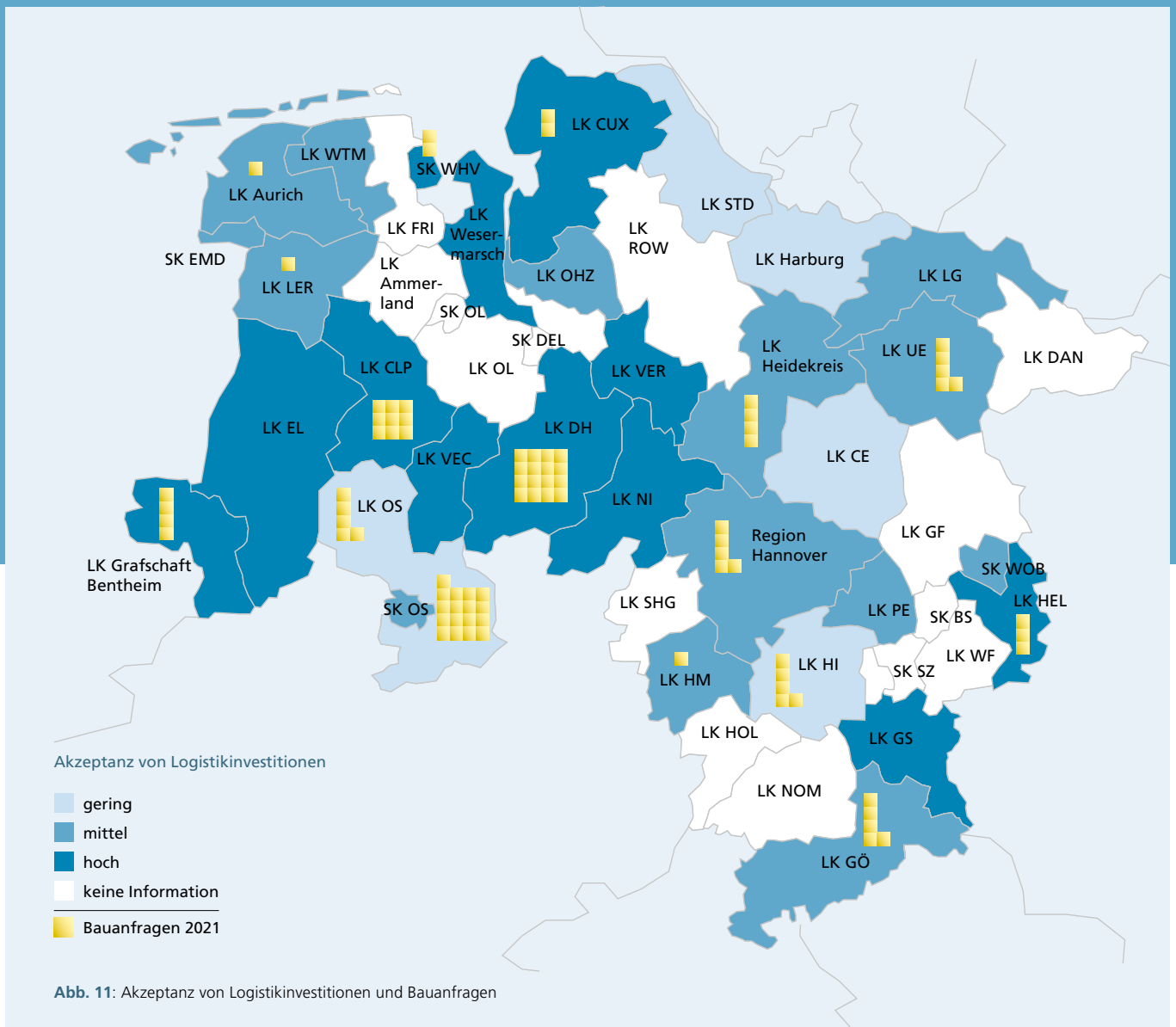
Dennoch ist das Bild der Logistikbranche vielerorts weiterhin positiv. In einigen Regionen (westliches und mittleres Niedersachsen) wird die Logistik als Wirtschaftstreiber angesehen, der viele langfristige Arbeitsplätze generiert und gleichzeitig auch als wichtiger Akteur, welcher Verbindungen zwischen Unternehmen und Branchen herstellt und für ein „gutes Miteinander“ in der Region sorgt. Gleichzeitig stellt die Logistik aufgrund ihrer Querschnittsfunktion in vielen

Wirtschaftsbereichen einen unerlässlichen Teil der Wertschöpfung dar, was sich unter anderem durch den zunehmenden Bedarf an spezialisierten Logistikunternehmen äußert.

Die Gründe, die für eine geringe Akzeptanz gegenüber logistikaffinen Investitionen angeführt werden, sind vielfältig. Während die Bevölkerung hauptsächlich ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, zunehmenden Müll, verstärkte Lärm- und Schadstoffemissionen aufgrund solcher Investitionen fürchtet, bemängeln Kommunen oftmals den hohen Verbrauch ohnehin knapper Flächen, bei einer, im Verhältnis zur verbrauchten Fläche und im Vergleich zu anderen Branchen, geringen Zahl an neu geschaffenen Arbeitsplätzen, was oftmals aber unzutreffend ist (vgl. Seite 22).

Der zu erwartende Zusammenhang zwischen der Akzeptanz von logistikaffinen Investitionen und Bauanfragen für das kommende Jahr wird in Abbildung 11 deutlich. Mit Ausnahme der Landkreise Hildesheim und Osnabrück weisen alle Landkreise mit mehreren Bauanfragen für 2021 eine zumindest mittlere Akzeptanz auf. Vor allem im Bereich der Logistikregion Hansalinie konzentrieren sich





hohe Akzeptanzwerte gepaart mit einer hohen Zahl an Bauanfragen. Im Bereich der südlichen Metropolregion Hamburg ist insbesondere der Landkreis Stade hervorzuheben, für den bei der letzten Erhebung noch hohe Akzeptanzwerte ermittelt werden konnten und für den keine Bauanfragen für 2021 verzeichnet werden konnte. Steigende Akzeptanzwerte sind dagegen in den Landkreisen Cuxhaven und Verden zu erkennen. Die Anzahl der Bauanfragen

ist für 2021 erneut gestiegen und übertrifft das zweite Jahr in Folge die Zahl der getätigten Investitionen. Insgesamt liegt für 2021 eine hohe zweistellige Zahl von Bauanfragen in 20 Landkreisen und Städten vor. Aufgrund der Verteilung der Bauanfragen ist in den nächsten Jahren wieder mit einer erhöhten Investitionszahl im Bereich der Logistikregion Hansalinie sowie im östlichen Teil Niedersachsens zu rechnen. ■



# Zusammenfassung und Ausblick

Die Ergebnisse des Marktspiegel Logistik für das Jahr 2019 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“ 2019 war in Niedersachsen gekennzeichnet durch 62 Investitionen unterschiedlichster Art und Ausprägung. Für sich genommen konnten zwar weniger Investitionen als im letzten Berichtsjahr verzeichnet werden und das Ergebnis liegt auch hinter der im letzten Jahr prognostizierten Zahl von rund 70 Investitionen. Dies ist jedoch nur die eine Seite. Viel wichtiger sind die Zahlen bzw. die Effekte, die mit den logistikaffinen Investitionen verbunden sind. Aufgrund der Investitionen konnte der Wirtschafts- und Logistikstandort Niedersachsen mit einem Investitionsvolumen von 700 Mio. EUR gestärkt werden. Gemessen am Investitionsvolumen zählt das Investitionsjahr 2019 zu den erfolgreichsten Jahren seit Erscheinen des Marktspiegels.

„Logistik als Beschäftigungsmotor für Niedersachsen“ – das gilt uneingeschränkt auch für das Berichtsjahr 2019. Durch die Investitionen wurden knapp 4.400 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 beinhalten. Anders als in den vorangegangenen Jahren wurden im Jahr 2019 vermehrt größere als kleinteilige logistikaffine Investitionen von den Unternehmen getätigt. Fortgesetzt hat sich auch der seit langem zu beobachtende Trend, dass der Löwenanteil der Investitionen von Unternehmen mit Sitz in Niedersachsen getätigt wurde. Insgesamt lässt sich im Jahr 2019 ein Rückgang der Investitionen in regionale und nationale Distributionszentren verzeichnen, während der Anteil der international ausgerichteten Distributionszentren gestiegen ist. Damit kehrte sich der Trend der Vorjahre im Untersuchungsjahr 2019 um. Niedersachsen ist im Jahr 2019 wieder verstärkt in den Fokus von Investoren gerückt, die den Standort Niedersachsen für die Abwicklung von internationalen Transportketten nutzen.

Der größte Teil der logistikaffinen Investitionen wird insbesondere von kleinen und mittelständischen Unternehmen getätigt. Dies zeigt einmal mehr, welchen Stellenwert die Logistik insbesondere bei diesen Unternehmen hat und ist Ausdruck dafür, dass die Unternehmen positiv in die Zukunft blicken und ihre Strategie auf Wachstum ausgerichtet ist.

Dies gilt es auch weiterhin zu fördern, indem für die Unternehmen die hierfür notwendigen Rand- und Rahmenbedingungen geschaffen werden. 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 von Supermärkten oder Krankenhäusern geschehen nicht automatisch, sondern erfolgen durch ein komplexes 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

insbesondere die Häfen an der deutschen Nord- und Ostseeküste, die für den Exportweltmeister Deutschland den Warenaustausch sicherstellen.

Nach einer aktuellen Studie wird davon ausgegangen, dass perspektivisch auch weiterhin bei Logistikimmobilien mit einer dynamischen Bautätigkeit zu rechnen ist, da deutlich geworden ist: Logistik ist gerade in diesen schwierigen Zeiten von elementarer Bedeutung für die Volkswirtschaft und Versorgung der Bevölkerung, sodass über erhöhte Lagerhaltung in Produktion und Handel intensiv nachgedacht wird und auch der durch die Pandemie verstärkte E-Commerce den Bedarf an geeigneten Logistikflächen weiter steigen lassen wird (Studie bulwiengesa AG 2020).

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. Kapazitäten und Infrastrukturen sind marktnah zu planen und zu entwickeln, dies erfordert auch den Blick über die Landes- und Ländergrenzen hinaus. Länderübergreifende Kooperationen erleichtern die koordinierte Ansiedlung von Unternehmen.

Die Zunahme der geschaffenen Arbeitsplätze sowie das gestiegene Investitionsvolumen lassen optimistisch in die Zukunft blicken. Es hat sich gezeigt, dass logistikaffine Investitionen eine sehr hohe Bandbreite bezüglich Flächen-, Arbeitsplatz- und Investitionsintensität aufweisen, auch resultierend aus den unterschiedlichen Anforderungen, die an die moderne Logistik gestellt werden. Niedersachsen hat hier den Vorteil, dass es eines der wenigen Bundesländer ist, das schon heute für jegliche logistische Nutzung aus Industrie, Handel und Dienstleistung geeignete Standorte und Logistikkompetenzen bietet.

Gemeinsam sollten die Kommunen und die Landesregierung gezielt Maßnahmen auf den Weg bringen, um die Attraktivität des Logistik- und Investitionsstandortes Niedersachsen zu stärken und damit die Entwicklung der Unternehmen – insbesondere vor dem Hintergrund der Auswirkungen der COVID 19 Pandemie - zu unterstützen und zu fördern. ■



# Große Affinität zu Südniedersachsen – ein Unternehmen bekennt sich!

## KWS SAAT investiert fast 50 Millionen Euro in den Standort Einbeck

Das Pflanzenzüchtungsunternehmen investiert in die Kulturart Zuckerrübe und den Ausbau des Standortes in Einbeck. Die Erweiterung und Modernisierung der Lagerung und Produktion von Zuckerrübensaatgut wird in einem großen Bauprojekt umgesetzt.

Die Investition sorgte für mehr Flexibilität, Effizienz und Qualität für die Kunden, sowie eine deutliche Erhöhung der Produktionskapazität für das Saatgut um ca. 30 Prozent. KWS ist Weltmarktführer bei Zuckerrübensaatgut.

„Die bisherige Produktionsanlage hat aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach unseren Sorten die Kapazitätsgrenze bereits überschritten“, sagt Dr. Peter Hofmann, im KWS Vorstand unter anderem für das Ressort Zuckerrübe verantwortlich. „Darüber hinaus hat sich das Bestellverhalten unserer Kunden geändert: Der Trend geht zu mehr Sorten in kleineren Mengen und späteren Bestellungen sowie dem Wunsch nach einer möglichst frühen Lieferung. Diesen Anforderungen der Landwirte werden wir mit innovativer Technik gerecht.“

Teil des umfassenden Projektes, für das rund 12.000 Quadratmeter neue Nutzflächen entstanden sind, war zunächst die Vergrößerung der Lagerflächen durch den Bau einer neuen Logistik- und Lagerhalle. Des Weiteren umfasst das Investitionspaket den Bau eines neuen Produktionsgebäudes für die Prozesse der Wirkstoffapplikation und Verpackung sowie die Installation der Prozess- und Verfahrenstechnologie.

Herzstück des neuen Maschinenhauses ist ein riesiges Hochregalsystem. Das Saatgut wird in Siloboxen – großen, trichterartigen Behältnissen – automatisch zu den einzelnen Prozessschritten wie der Wirkstoffapplikation und der Verpackung hin- und herbewegt. Eine einzelne Box ist etwa einen Kubikmeter groß und wiegt voll befüllt bis zu 600 Kilogramm. Im Hochregallager kommen insgesamt 300 Siloboxen zum Einsatz. Eine Kamera kontrolliert, ob die Behälter vollständig entleert wurden, damit sich keine Saatgutchargen vermischen. „Mit dem neuen System können wir geringere Mengen effizienter produzieren, Rüstzeiten minimieren und gleichzeitig die Saatgutqualität weiter erhöhen – und das bei einem immer breiteren

Produktportfolio“, erklärt Hofmann. KWS produziert jährlich mehr als 350 verschiedene Zuckerrübensorten für rund 40 Länder auf der ganzen Welt.

Komplettiert wird das Investitionspaket, das 2021 abgeschlossen werden soll, mit einer zusätzlichen Anlage zur Saatgut-Pillierung.

## KWS: Zukunft säen – seit 1856

KWS ist eines der führenden Pflanzenzüchtungsunternehmen weltweit. Mehr als 5.700 Mitarbeiter in 70 Ländern erwirtschafteten im Geschäftsjahr 2019/2020 einen Umsatz von 1,3 Mrd. Euro. Seit mehr als 160 Jahren wird KWS als familiengeprägtes Unternehmen eigenständig und unabhängig geführt.

Am Hauptsitz in Einbeck sind rund 1.500 Mitarbeiter aus rund 40 Nationen beschäftigt. Damit ist KWS auch einer der größten Arbeitgeber in Südniedersachsen.

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

## Kontakt:

Ursula Haufe  
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: [ursula.haufe@gwg-online.de](mailto:ursula.haufe@gwg-online.de)  
Web: [www.gwg-online.de](http://www.gwg-online.de)



Bildnachweis: KWS



Bildnachweis: KWS



# Region Hannover – ein Logistikstandort mit Dynamik trotz Corona

Die Region Hannover ist europäische Logistikkreuzung und wichtiger Hafenhinterlandstandort für die Seehäfen in Norddeutschland. Bereits in den ersten Wochen der Coronakrise hat die Logistikwirtschaft ihre Systemrelevanz unter Beweis gestellt. Die Schließung des stationären Einzelhandels führte zu einer kurzfristig stark erhöhten Nachfrage nach Lösungen zur Lagerung von Waren, die nicht an den Handel ausgeliefert werden konnten. Gleichzeitig verzeichneten Onlinehändler einen enormen Anstieg ihrer Bestellungen. Diese Entwicklung hatte nicht nur einen erhöhten Lagerflächenbedarf zur Folge, sondern auch eine erhöhte Belastung der Infrastrukturen im Bereich der KEP-Logistik.

In der Region Hannover waren diese Effekte deutlich spürbar. Das Flächenangebot ist nach dem sehr guten Vorjahr allerdings eingeschränkt. Bei Logistik- und Industrieimmobilien wurden zur Jahresmitte Umsätze von 135.000 qm Hallenfläche registriert, die Mieten zeigen sich weitgehend stabil. Laufende Verhandlungen und bereits geplante Projekte wurden und werden in der Regel derzeit unverändert abgeschlossen bzw. fortgeführt. Insgesamt summieren sich derzeit die bis 2023 geplanten Projekte (mit Baurecht) auf rund 650.000 qm Hallen- und 30.000 qm logistisch genutzte Büro- und Zwischengeschossflächen.

In den vergangenen Jahren haben sich viele Kontraktlogistiker in der Region Hannover niedergelassen, die Logistikaufgaben für andere Unternehmen ausführen und dadurch eine hohe eigene Wertschöpfung aufweisen. Die Krise hat die vor- und nachgelagerte Logistik für den wachsenden Online-Handel im E-Commerce gestärkt. Für Immobilien und logistische Infrastrukturen, die vor allem für Industrielogistik ausgelegt sind, ist die Lage allerdings derzeit angespannt. Die regionalen Marktakteure können sich aber vorstellen, dass mittel- bis langfristig durch teilweise Rückholung der Produktion nach Europa ein erhöhter Bedarf an Logistik- und Produktionsflächen (sog. Light-Industrial) entstehen könnte. Um Lieferketten im Handel

und der Industrie insgesamt besser abzusichern und krisenfester zu machen, dürften darüber hinaus erhöhte logistische Flächenbedarfe in der Region Hannover entstehen.

Dass die Bedeutung von Logistikimmobilien als Asset-Klasse besonders in der Region Hannover zugenommen hat, wird mit Blick auf den Investmentmarkt deutlich: Die Hallenflächenumsätze lagen Ende 2019 mit 380.000 qm auf einem Höchststand. Investitionen in Logistikimmobilien liegen trotz der Corona-Krise auch im ersten Halbjahr 2020 mit Abstand an erster Stelle.

## Kontakt:

Michael Krantz  
Region Hannover  
Wirtschaftsförderung  
Standortentwicklung | Logistik  
Haus der Wirtschaftsförderung  
Vahrenwalder Straße 7  
30165 Hannover  
Tel: 0511 616 234 16  
Fax: 0511 616 234 53  
Mail: [michael.krantz@region-hannover.de](mailto:michael.krantz@region-hannover.de)  
Web: [www.wirtschaftsfoerderung-hannover.de/logistik](http://www.wirtschaftsfoerderung-hannover.de/logistik)



**Region Hannover**



Foto: Dirk Laubner

Logistik-Hotspot der Region Hannover: Airport Business Park Langenhagen

# Zentraler Ansprechpartner

Logistikportal Niedersachsen e.V.  
Gunnar Lehmschlöter  
Georgsplatz 12  
30159 Hannover  
Telefon: 0511 515 190 60  
E-Mail: [info@logistikportal-niedersachsen.de](mailto:info@logistikportal-niedersachsen.de)  
Web: [www.logistikportal-niedersachsen.de](http://www.logistikportal-niedersachsen.de)

## Weitere Ansprechpartner \*

\* Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

### KV-Operateure

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

### KV-Umschlaganlagen

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

### Land Niedersachsen

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

### Seehäfen

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

### Güterverkehrszentren

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

### 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:



GWG  
Wirtschaftsförderung  
Stadtentwicklung  
Göttingen



Dieses Projekt wird aus Mitteln  
des Landes Niedersachsen gefördert.

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