

Marktspiegel Logistik

Logistikaffine Investitionen
in Niedersachsen 2020/2021



Niedersachsen




Inhalt

Vorwort	5
Einleitung	6
Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen 2020	8
Räumliche Verteilung und Schwerpunktregionen	10
Branchenmix	14
Räumliche Erschließungsfunktion der Investitionen	16
Flächenbedarf und Größenstrukturen der Investitionen	20
Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik	23
Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen in Niedersachsen	26
Zusammenfassung und Ausblick	28

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Entwicklung der logistikaffinen Investitionen 2006–2020	9
Abb. 2: Verteilung des Investitionsvolumens 2020 nach Landkreisen	11
Abb. 3: Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung 2013–2020	14
Abb. 4: Verteilung des Investitionsvolumens 2020	15
Abb. 5: Erschließungsfunktion 2020 im Vergleich zu 2000–2019.....	17
Abb. 6: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2020 (nach Erschließungsfunktion)	18
Abb. 7: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2000–2019 (nach Erschließungsfunktion).....	19
Abb. 8: Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2020	20
Abb. 9: Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EUR pro ha und Jahr von 2010–2020	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

LNC LogisticNetwork Consultants GmbH
Georgsplatz 12
30159 Hannover
www.lnc-hannover.de

Stand: November 2021

Fotonachweis:
Titel [istock.com/istockphoto-1173116341/istockphoto-1195392846/istock-photo-1255745297](https://www.istock.com/istockphoto-1173116341/istockphoto-1195392846/istock-photo-1255745297), S. 3 [ingimage.com/ING_33594_252615](https://www.ingimage.com/ING_33594_252615), S. 4 [ingimage.com/ing_19064_06361-2](https://www.ingimage.com/ing_19064_06361-2), S. 6/7 [istock.com/iStock-1208067405_warehouse-building_rendering](https://www.istock.com/iStock-1208067405_warehouse-building_rendering), S. 11 [ingimage.com/ing_33594_156017_1](https://www.ingimage.com/ing_33594_156017_1) / [ingimage.com/ing_19013_01531-2](https://www.ingimage.com/ing_19013_01531-2), S. 12 [istock.com/iStock-466199893_cargotransportation-truck](https://www.istock.com/iStock-466199893_cargotransportation-truck) / [istock.com/iStock-875008040_distributionwarehouse](https://www.istock.com/iStock-875008040_distributionwarehouse), S. 14/15 [istock.com/iStock-671800510_sortingpackages](https://www.istock.com/iStock-671800510_sortingpackages), S. 15 [istock.com/iStock-521304422_forkliftaluminium](https://www.istock.com/iStock-521304422_forkliftaluminium), S. 16 [istock.com/iStock-1207343424_cargotrainplatform](https://www.istock.com/iStock-1207343424_cargotrainplatform), S. 17 [istock.com/iStock-153865140_cargocontainer](https://www.istock.com/iStock-153865140_cargocontainer), S. 20/21 [istock.com/iStock-170452635_cargofactorysteelbars](https://www.istock.com/iStock-170452635_cargofactorysteelbars), S. 22 [ingimage.com/ING_33594_252038-2](https://www.ingimage.com/ING_33594_252038-2), S. 23 [istock.com/iStock-875007844_barcode-scannerfemaleworker](https://www.istock.com/iStock-875007844_barcode-scannerfemaleworker) / [intimage.com/ING_57997_00068-2](https://www.intimage.com/ING_57997_00068-2) / [istock.com/iStock-485884249_deliverytruck](https://www.istock.com/iStock-485884249_deliverytruck), S. 24 [istock.com/iStock-951752478_cargo-container](https://www.istock.com/iStock-951752478_cargo-container), S. 25 [istock.com/iStock-875007738_femaleworkertrolley](https://www.istock.com/iStock-875007738_femaleworkertrolley), S. 26/27 [istock.com/iStock-956347192_oilbarrelwarehousecheck](https://www.istock.com/iStock-956347192_oilbarrelwarehousecheck), S. 27 [istock.com/iStock-613535506_warehouseworkers](https://www.istock.com/iStock-613535506_warehouseworkers), S. 28 [istock.com/iStock-1127728208_cargoairlinerloading](https://www.istock.com/iStock-1127728208_cargoairlinerloading), S. 30 Obermann Logistik

Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren,

die Corona-Pandemie hat insbesondere im Jahr 2020 die gesamte Wirtschaft in Niedersachsen vor große Herausforderungen gestellt. Der Logistikbranche kommt hierbei eine herausragende Rolle zu. Es ist deutlich geworden, dass sie eine hohe Systemrelevanz aufweist. Sämtliche Lieferleistungen erfolgen durch ein komplexes System und durch das Zusammenspiel aller am Prozess beteiligten Akteure. Hierzu gehören beispielsweise Logistikdienstleister, Logistikzentren des Handels und der Industrie sowie die multimodalen Knoten wie Güterverkehrszentren, Binnenhäfen und insbesondere die Seehäfen.

Niedersachsen bietet der Branche gute Rahmenbedingungen, die einen attraktiven und leistungsfähigen Logistikstandort ausmachen: Zentrale Lage, anforderungsgerechte Flächen zu marktgerechten Preisen, leistungsfähige intermodale Verkehrsinfrastrukturen, eine gute Anbindungs- und Vernetzungsqualität und hohe logistische Kompetenz. Mit mehr als 260.000 Beschäftigten ist die Logistik eine der tragenden Säulen des Wirtschaftsstandortes Niedersachsen.

Wir sehen es als kontinuierliche Aufgabe an, die Attraktivität für Logistikansiedlungen in unserem Bundesland zu erhalten und zu erhöhen. Neben einer anforderungsgerechten Verkehrsinfrastruktur sind es auch neue innovative Technologien, wie die kürzlich in Betrieb genommene MegHub-Anlage in Lehrte, die das Logistikland Niedersachsen ausmachen. Mit unserem Programm zur Förderung der Digitalisierung im Verkehr unterstützen wir Investitionen zur digitalen Transformation in der Logistik. Gemeinsam mit dem Verein „Logistikportal Niedersachsen e. V.“ als landesweites Netzwerk und unsere Schnittstelle zu den verschiedenen Akteuren vor Ort haben wir einen „Pakt für Logistik“ geschlossen, um neue Projekte anzustoßen und umzusetzen.

Für alle Entscheidungen in Wirtschaft und Politik braucht es ein solides Fundament. Daher veröffentlicht die Landesregierung jährlich den Marktspiegel Logistik. 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 15 Jahren gezogen werden. Eine so kontinuierliche und langjährige Marktbeobachtung ermöglicht nicht nur die Beschreibung kurzfristiger Veränderungen von Jahr zu Jahr, sondern auch die Darstellung langfristiger Trends und Effekte.

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

Im Berichtsjahr 2020 wurde in 102 Logistikprojekte investiert – der beste Wert seit 2011. Gemessen am Investitionsvolumen in Höhe von 750 Millionen Euro zählt es zu den erfolgreichsten Jahren seit Erscheinen des Marktspiegels. Mit über 4.500 neuen Arbeitsplätzen knüpft es an das bereits starke Ergebnis von 2019 an.

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.

A handwritten signature in black ink, reading "Bernd Althusmann". The signature is written in a cursive style with a long, sweeping tail.

Dr. Bernd Althusmann

Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Einleitung

Die Logistikbranche ist in Deutschland nach der Automobilwirtschaft und dem Handel die drittgrößte Branche mit einem Umsatz von 272 Mrd. EURO im Jahr 2020 sowie mehr als drei Mio. Beschäftigten (BVL, 2021). Dennoch gehört sie zu den Branchen, deren Leistungen in der Öffentlichkeit nicht hinreichend wahrgenommen und meistens unterschätzt werden. Der Wert und die mit der Logistik verbundenen Leistungen und komplexen Lieferketten werden oftmals erst sichtbar, wenn Prozesse nicht mehr reibungslos funktionieren.

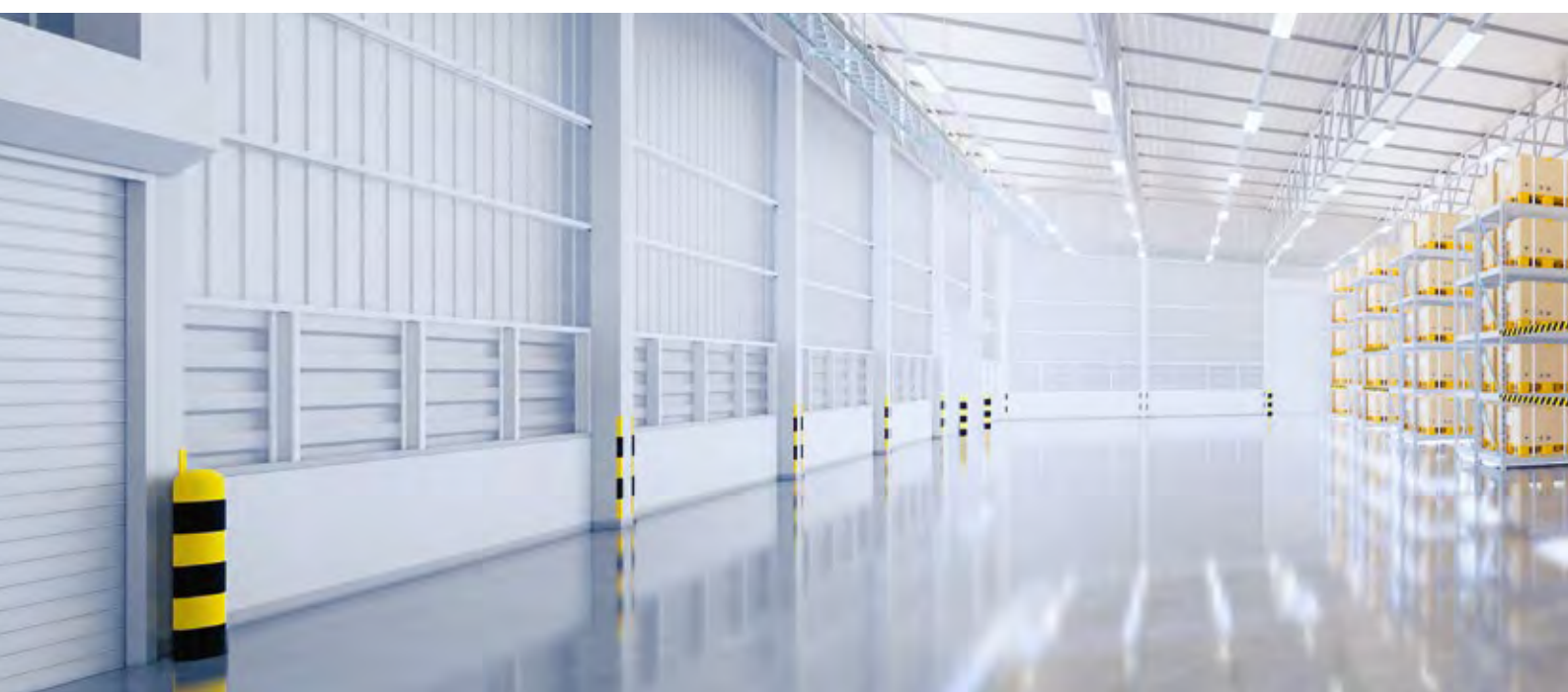
Das Wissen über die logistischen Abläufe und komplexen Lieferketten, die die Versorgung der Bürger/innen sicherstellen, ist oftmals nicht stark ausgeprägt. Daher fehlt der Logistik seit Jahren die notwendige Anerkennung. Der Logistikbranche muss eine wesentliche Bedeutung sowie ein höherer Stellenwert in der Öffentlichkeit eingeräumt werden.

Dies wurde mit dem Beginn der CORONA-Pandemie besonders deutlich. In den anfänglichen Diskussionen zu den Auswirkungen der CORONA-Pandemie standen potenzielle Probleme des Gütertransports und der damit verbundenen Logistikketten nicht im Fokus. Dieses hat sich im Verlauf der Pandemie und mit dem Sichtbarwerden der Auswirkungen grundlegend geändert. Leere Regale in den Supermärkten und Probleme in der Industrie, aufgrund von nicht funktionierenden Zulieferketten, führen dazu, dass die Logistikbranche neben dem Gesundheitswesen zunehmend ins Zentrum der Aufmerksamkeit gerückt ist.

Die Logistikbranche hat für das Funktionieren der Wirtschaft eine zentrale Rolle bzw. eine hohe Systemrelevanz. Belieferungen von Supermärkten oder Krankenhäusern geschehen nicht automatisch, sondern erfolgen durch ein komplexes System und dem Zusammenspiel aller an dem 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 deutschen Häfen an der Nord- und Ostseeküste, die für den Exportweltmeister Deutschland den Warenaustausch sicherstellen.

Wegen des in den letzten Jahren massiv gestiegenen Online-Konsums können insbesondere die Logistikzentren der großen Online-Händler zu überaus bedeutenden logistischen Einrichtungen gezählt werden. So wurde im Jahr 2020 im Onlinegeschäft in Deutschland ein Umsatz in Höhe von rund 83,3 Milliarden EURO erzielt und damit im Vergleich zum Vorjahr um fast 15 % anstieg (Statista, 2021). Die Auswirkungen der CORONA-Pandemie führen auch vermehrt zu geänderten Prozessen in der Lagerhaltung, so hatten bspw. Online-Händler aufgrund der CORONA-Pandemie begonnen, eine Priorisierung bestimmter Warengruppen und Produkte vorzunehmen.

Auch auf den Markt der Logistikimmobilien bzw. auf die Nachfrage nach Lagerflächen, hat die CORONA-Pandemie direkte Auswirkungen. Gründe hierfür sind zum einen, dass mehr Ware auf den Markt drängt als je zuvor, insbesondere im Lebensmittelhandel. Hierbei handelt es sich in allererster Linie um gestiegene Mengen an Kühl- und



Tiefkühlsortimenten, die zwischengelagert werden müssen, weil die Zentrallager der Supermarktfilialisten die Mengen von Warenlieferungen kaum noch aufnehmen können. Die Nachfrage nach Logistikflächen ist deutschlandweit unverändert hoch. Während vor allem in der Flächennachfrage der letzten Jahren das produzierende Gewerbe und die Industrie dominierten, resultiert das hohe Wachstum der Logistikbranche aus dem E-Commerce Sektor, der Lebensmittellogistik und den Pharmaunternehmen (BNP Paribas Real Estate, 2021). Insgesamt wurden im Jahr 2020 knapp 5 Mrd. EURO in Logistikimmobilien investiert. Die Studie der Bulwiengesa zeigt, dass für 2021 und vsl. auch für 2022 die Neubauaktivitäten für ein Rekordfertigstellungsvolumen sorgen werden (Bulwiengesa, 2021).

Niedersachsen konnte aufgrund seiner hohen logistischen Kompetenzen den Herausforderungen in den vergangenen Jahren erfolgreich begegnen. Als Logistik-Drehscheibe, Gateway, Transitraum mit nationalem und europäischen Charakter, ist das Bundesland 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 gesichert.

Der diesjährige Marktspiegel beantwortet die Frage, wie der Logistikstandort Niedersachsen Herausforderungen begegnet. Die Untersuchung gibt einen umfassenden Überblick über die Entwicklung der Logistikwirtschaft in

Niedersachsen im Jahr 2020. Kennzahlen hierfür bilden die Investitionsaktivitäten, das Investitionsvolumen und die durch logistikaffine Investitionen neu geschaffenen Arbeitsplätze im Land Niedersachsen. 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.

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. In diesem Jahr betrug die Rücklaufquote ca. 60 %, zusätzlich wurden umfangreiche Desktoprecherchen durchgeführt, um Informationslücken zu schließen.

Der Marktspiegel stellt in anschaulicher Weise die Dynamik der Logistikwirtschaft und des Logistiklandes Niedersachsen transparent dar 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.





Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen 2020

Das Jahr 2020 stellte ein Jahr voller Herausforderungen aber auch vieler Chancen für den niedersächsischen Logistiksektor dar. Dass viele Unternehmen diese Chancen ergriffen haben, ist in der deutlich gestiegenen Investitionsanzahl erkennbar. Der Zuwachs in den Investitionsaktivitäten der vergangenen Jahre setzte sich im Berichtsjahr 2020 fort.

Investitionen in Logistikimmobilien sind im Vergleich zum gesamten Immobilienmarkt unverändert hoch in ihrer Attraktivität. Im vierten Quartal 2020 wurde besonders deutlich, dass diese Art der Immobilien als einer der „Gewinner“ aus der CORONA-Pandemie hervorgeht. Das zunehmende Sendungsvolumen aus dem E-Commerce sowie die Tendenz, Lieferketten auf den Direktvertrieb umzustellen, werden als maßgebliche Treiber dieser Entwicklung gesehen (BNP Paribas Real Estate, 2021). So ist die Nachfrage nach Logistikimmobilien trotz der Pandemie weiter gestiegen und wird durch ein Transaktionsvolumen in Deutschland von mehr als 7,9 Mrd. EURO deutlich. Damit liegt das Transaktionsvolumen im Jahr 2020 5,5 % über dem des Jahres 2019.

Die Erhebungen für 2020 weisen für Niedersachsen bei den logistikaffinen Investitionen rund 750 Mio. EURO aus. Damit

konnte, bezogen auf das Investitionsvolumen im Jahr 2020, das hohe Niveau des letzten Jahres wieder erreicht werden. Es stellt den dritthöchsten Wert seit der Erhebung des Markspiegels dar (siehe Abb. 1).

Weiterhin stieg die Anzahl der Einzelinvestitionen von 62 (2019) auf 102 (2020). Charakteristisch für das Vorjahr war, dass vermehrt größere als kleinteilige logistikaffine Investitionen von Unternehmen getätigt wurden. Im Jahr 2020 wird der Trend der Jahre vor 2019 fortgeführt und es wurden viele Investitionen mit verhältnismäßig niedrigen Investitionsvolumina getätigt.

Auch in diesem Jahr konnte sich der Stellenwert der Logistik als einer der wesentlichen Arbeitgeber in Niedersachsen zeigen. Durch die getätigten logistikaffinen Investitionen konnten 4.500 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Damit konnte die Anzahl der 4.400 geschaffenen Arbeitsplätze des letzten Jahres wieder erreicht werden. Dies stellt, wie bereits das Investitionsvolumen, den dritthöchsten Wert seit Erhebung des Markspiegels dar. Zudem muss an dieser Stelle erwähnt werden, dass im aktuellen Untersuchungsjahr eine tendenzielle Unterbewertung des Investitionsvolumens und der Neuschaffung der Arbeitsplätze besteht. Es kann also

davon ausgegangen werden, dass die Werte eher noch höher liegen. Bei mehreren Investitionen konnten diese beiden Kennzahlen von den Befragten nicht genannt werden. Diese gaben an, dass durch die Verzögerung von Baustarts sowie die wachsenden Immobilien- und Baupreise, kalkulatorische und bauplanerische Unsicherheiten auf Seiten der Unternehmen bestanden.

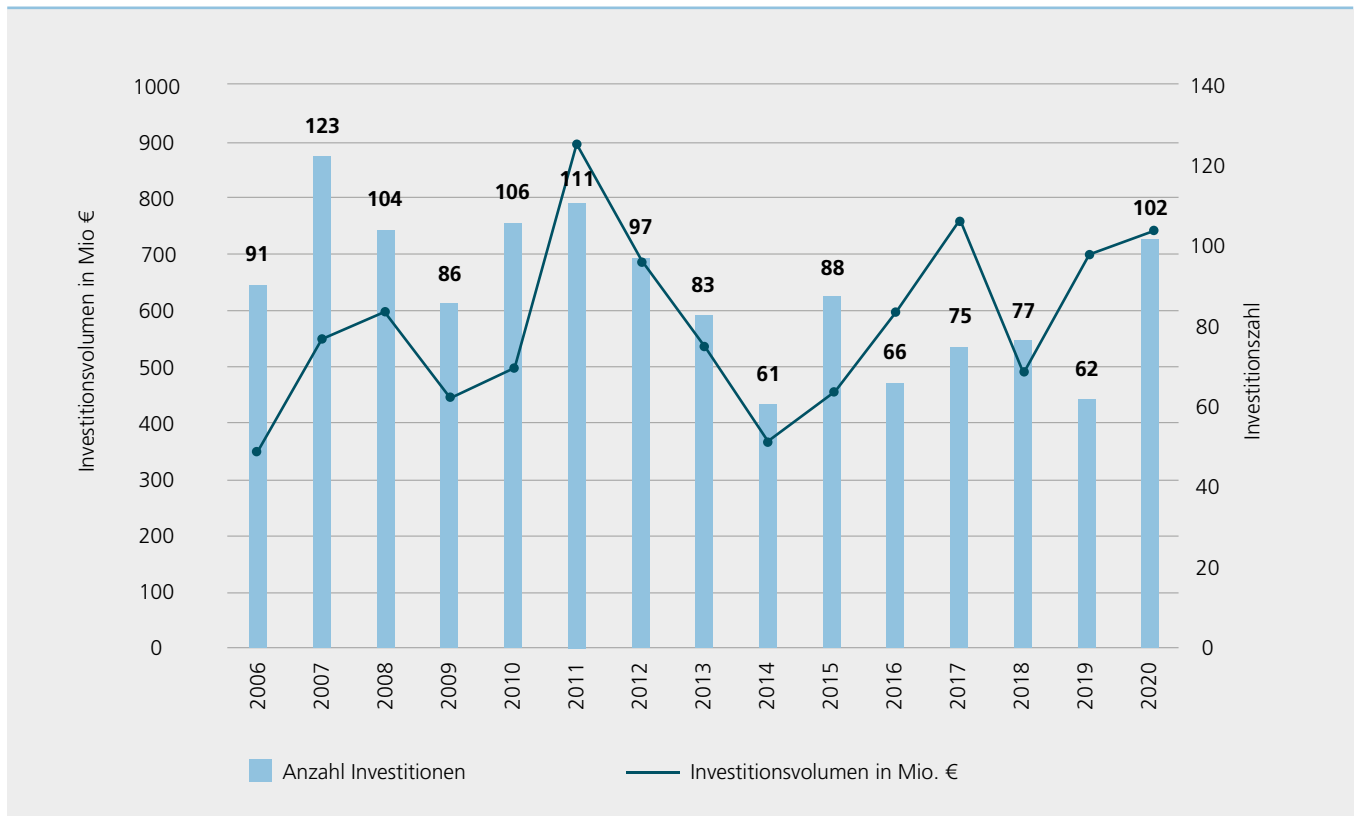
Bei der Schaffung neuer Arbeitsplätze belegen die Logistikdienstleister - wie in den Jahren vor 2019 - den ersten Platz. Fast 50 % beträgt der Anteil an den neu geschaffenen Arbeitsplätzen. 2019 lag der Anteil bei nur 28 %. Deutlich zögerlicher zeigten sich in diesem Jahr die Industrieunternehmen und der Großhandel. Deren Anteil sank auf 7 % (Großhandel) und 9 % (Industrie).

Auch in diesem Jahr wurden – wie bereits in den Vorjahren - die meisten logistikaffinen Investitionen von Unternehmen mit Sitz in Niedersachsen getätigt. Der Anteil der niedersächsischen Unternehmen beträgt ca. 60 %, stellt aber einen

leichten Rückgang im Vergleich zum Untersuchungsjahr 2019 dar. Damit sinkt der Anteil der Investitionen aus Niedersachsen erneut. Auch der Anteil der Investoren aus den übrigen Bundesländern sank von 26 % (2019) auf 18 % im Untersuchungsjahr. Deutlich gestiegen ist der Anteil, der durch internationale Unternehmen getätigt wurde. Dieser stieg von 10 % auf 24 %, sodass fast ein Viertel aller Investitionen aus dem Ausland stammen. Dies unterstreicht die wirtschaftliche Bedeutung Niedersachsens in Bezug auf ausländische Direktinvestitionen (FDI's).

Wie auch im Vorjahr zeigten sich nordrhein-westfälische Unternehmen besonders investitionsfreudig. International investierten im Krisenjahr 2020 verstärkt US-amerikanische aber auch niederländische Unternehmen in den Logistikstandort Niedersachsen. Besonders für internationale Investoren stellt Niedersachsen weiterhin eines der wesentlichen Gateways und Zugangspunkte in die gesamte Bundesrepublik Deutschland und dem europäischen Binnenmarkt dar.

ABBILDUNG 1 | Entwicklung der logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen 2006 - 2020



Räumliche Verteilung und Schwerpunktregionen



Die logistikaffinen Investitionen in ihrer räumlichen Verteilung orientieren sich überwiegend an der Qualität der infrastrukturellen Anbindung sowie der wesentlichen Zugangspunkte für den europäischen Binnenmarkt (siehe Abb. 2).

Wesentliche Parameter für die Investitionsentscheidungen stellen neben dem überregionalen Straßennetz, die räumliche Nähe zu logistischen Knotenpunkten (bspw. GVZ-Standorte, Binnenhäfen, Autobahnkreuze) dar. Auch die Nähe zum Endverbraucher gewinnt in Zeiten des zunehmenden Online-Handels enorm an Bedeutung. 2020 machten alleine die Investitionen in der Region Hannover-Hildesheim, zusammen mit der Hansalinie, 60 % des Gesamtinvestitionsvolumens aus und lagen, wie in den vergangenen Jahren, an der Nord-Süd-Verkehrsachse BAB 7 und zwischen dem Kreuz der BAB 1 und BAB 27 bzw. BAB 28 (nördl. Landkreis Diepholz).

Die **Hansalinie** ist eine der wichtigsten Logistikregionen und liegt im Westen Niedersachsens. Anders als in den letzten Jahren, stammen die meisten logistikaffinen Investitionen im Jahr 2020 nicht aus dieser Region. Die Hansalinie belegt im aktuellen Untersuchungsjahr damit den zweiten Platz in der Investitionsanzahl und auch im Investitionsvolumen mit über 150 Mio. EURO. Obwohl die Hansalinie, verglichen mit dem Jahr 2019 ein höheres Investitionsvolumen aufweist, machen die dort getätigten Investitionen nur ca. ¼ des Gesamtvolumens aus. Wie auch in den letzten Jahren ist die Region von kleineren Investitionen von bereits ansässigen Unternehmen geprägt. Traditionell sind insbesondere im Landkreis Diepholz viele dieser logistikaffinen Investitionen vertreten.

Die **Ems-Achse** konnte das vergleichsweise hohe Investitionsvolumen des letzten Jahres nicht wieder erreichen

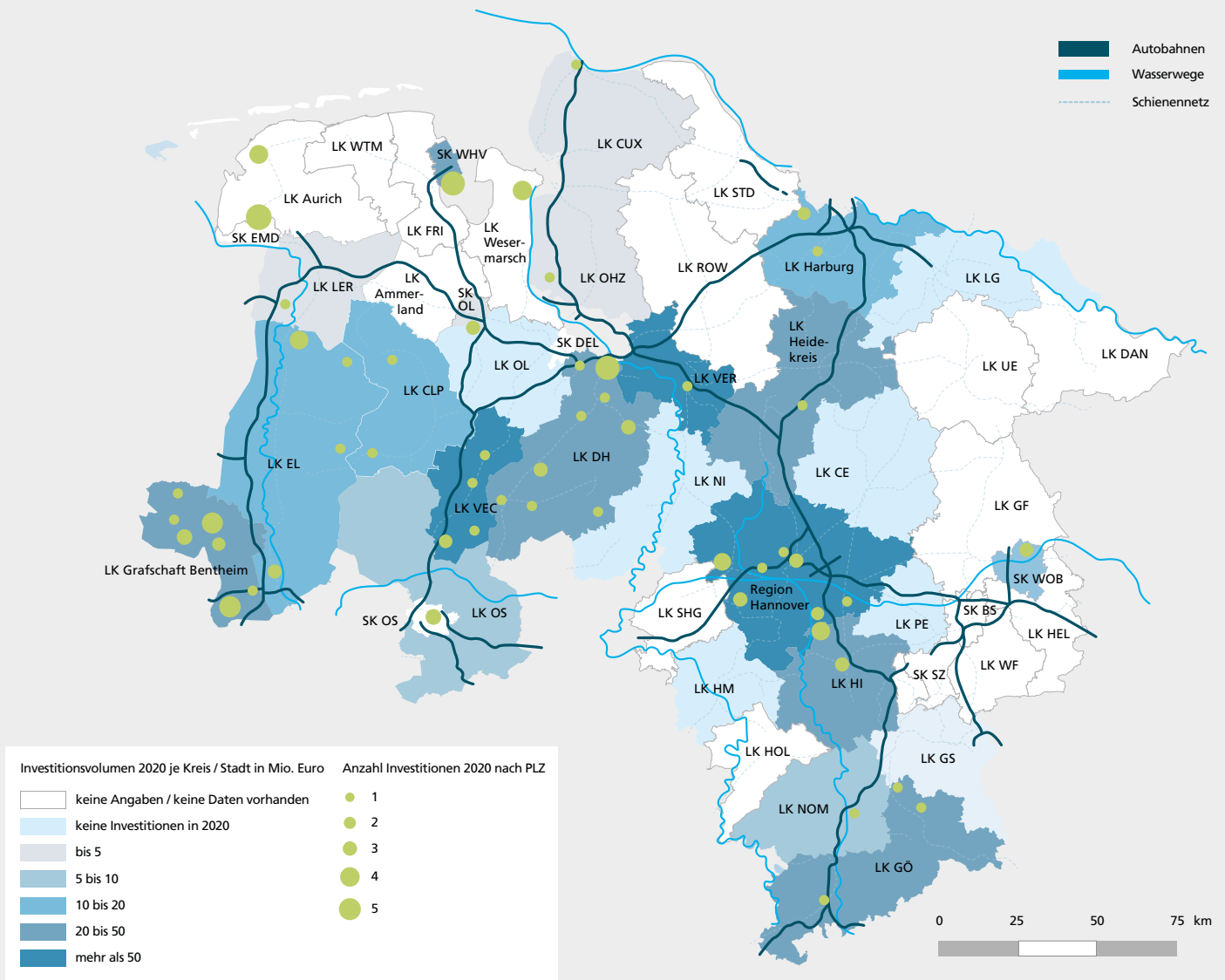


ABBILDUNG 2 | Verteilung des Investitionsvolumens 2020 nach Landkreisen

und fällt auf das Niveau des Jahres 2018 zurück. Allerdings zeigen sich in diesem Jahr besonders viele logistikaffine Investitionen mit entweder sehr niedrigem oder nicht bekanntem Volumen. Die beiden traditionell starken Landkreise in der Region sind die Grafschaft Bentheim und das Emsland. Der Landkreis Grafschaft Bentheim teilt sich dieses Jahr zusammen mit dem Landkreis Diepholz den ersten Platz in der Anzahl der logistikaffinen Investitionen. Mit einem Anteil von knapp über 30 % an den gesamten Investitionen weist die **Ems-Achse** den größten Anteil aller Logistikregionen auf und stellt weiterhin einen dynamischen Markt für Logistikinvestitionen dar, der durch seine Nähe zum Nachbarland Niederlande den Austausch von Waren und logistischen Dienstleistungen grenzüberschreitend zwischen den beiden Ländern ermöglicht. Das grenzüberschreitende Gewerbe- und Industriegebiet GVZ Europark bzw. der GVZ-Standort Emsland sind nicht nur für Niedersachsen, sondern für die ganze Bundesrepublik wesentliche logistische Drehscheiben.





Die niedersächsische **Nordwest-Region** konnte im Vergleich zu dem Vorjahr einen signifikanten Investitionszuwachs verzeichnen. So stieg das Investitionsvolumen um mehr als das Dreifache auf ca. 115 Mio. EURO. Damit stellt diese Region die Drittstärkste in Niedersachsen dar. Die wesentlichen Treiber sind zum einen der JadeWeserPort in Wilhelmshaven sowie der Landkreis Wesermarsch, insbesondere um Nordenham. Diese starke Zunahme im Volumen korreliert mit der Erhöhung der Investitionsanzahl. Während im letzten Jahr nur eine Investition erfasst wurde, konnten im Jahr 2020 zehn Investitionen verzeichnet werden. Die meisten davon weisen eine internationale Distributionsfunktion auf.

In der Region **Hannover-Hildesheim-Peine** konnte in diesem Jahr das größte Investitionsvolumen mit über 280 Mio. EURO festgestellt werden. Dies stellt einen Anteil von fast 40 % dar. Durch gleich mehrere große Investitionen, die in den folgenden Kapiteln vorgestellt werden, konnte damit der Wert der Vorjahre übertroffen werden. Auch im Landkreis Hildesheim konnten im Vergleich zum Vorjahr deutlich mehr Investitionen verzeichnet werden.

Während sich im Vorjahr das Investitionsvolumen in der **südlichen Metropolregion Hamburg** verdreifachte, ging das Volumen im aktuellen Untersuchungsjahr auf das Niveau von 2018 zurück. Im Landkreis Heidekreis konnte eine Zunahme von internationalen Großinvestitionen verzeichnet werden. Der Anteil der getätigten Investitionen lag bei rund 8 % aller logistikaffinen Investitionen Niedersachsens. Durch die neue Gewerbegebietsentwicklung in der Stadt Cuxhaven ist vsl. von einer Steigerung der zukünftigen Investitionsaktivitäten auszugehen. Mit einer Gesamtfläche

von 500.000 Quadratmetern stehen große zusammenhängende Flächen für logistische Nutzungen zur Verfügung. Bereits heute weist das statistische Bundesamt über 2.200 Logistikbeschäftigte rund um die Stadt Cuxhaven aus.

In **Süd-/Südostniedersachsen** ist eine erfreuliche Entwicklung in den Investitionsaktivitäten festzustellen. Auch wenn die Anzahl im Vergleich zu den anderen Logistikregionen verhältnismäßig niedrig ausfällt, konnten sich die Investitionen in dieser Region im Vergleich zum Vorjahr insgesamt verdoppeln. Auch das Volumen konnte im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden. Insbesondere der Landkreis Göttingen und die Stadt Wolfsburg sind maßgeblich für das gute Jahresergebnis verantwortlich. Wie auch in den letzten Jahren, sind in den östlichsten Landkreisen Niedersachsens (bspw. Lüchow-Dannenberg, Gifhorn) kaum bis gar keine Investitionen abseits der wesentlichen Verkehrsknoten zu finden. In den letzten Jahren ist festzustellen, dass sich die Teilnehmer aus den jeweiligen Gebietskörperschaften nicht aktiv an der Befragung zum Marktspiegel Logistik beteiligen, was evtl. auf die schwache logistische Ausprägung in den jeweiligen Gebietskörperschaften zurückzuführen ist.





Branchenmix

Im Jahr 2020 entsprach das Verhältnis zwischen den unterschiedlichen Branchen hinsichtlich der logistikaffinen Investitionen der Verteilung im Jahre 2018 (siehe Abb. 3). Die Gruppe der Logistikdienstleister stellt mit 39 % wieder den mit Abstand größten Teil der getätigten Investitionen dar. Der Zuwachs in den Anteilen erfolgte hauptsächlich aus dem Rückgang der Industrie- und Großhandelsunternehmen. So reduzierte sich der Anteil der Großhandelsunternehmen auf 17 % und entspricht damit dem Niveau von 2016. Der Anteil der Unternehmen aus der Industriebranche sank um 12 % auf 20 % und folgt damit dem Trend, dass sich jährlich dieser Anteil verringert und im nächsten Jahr erneut ansteigt. Diese Schwankungen bestehen seit Erhebung des Markspiegels und sind branchentypisch.

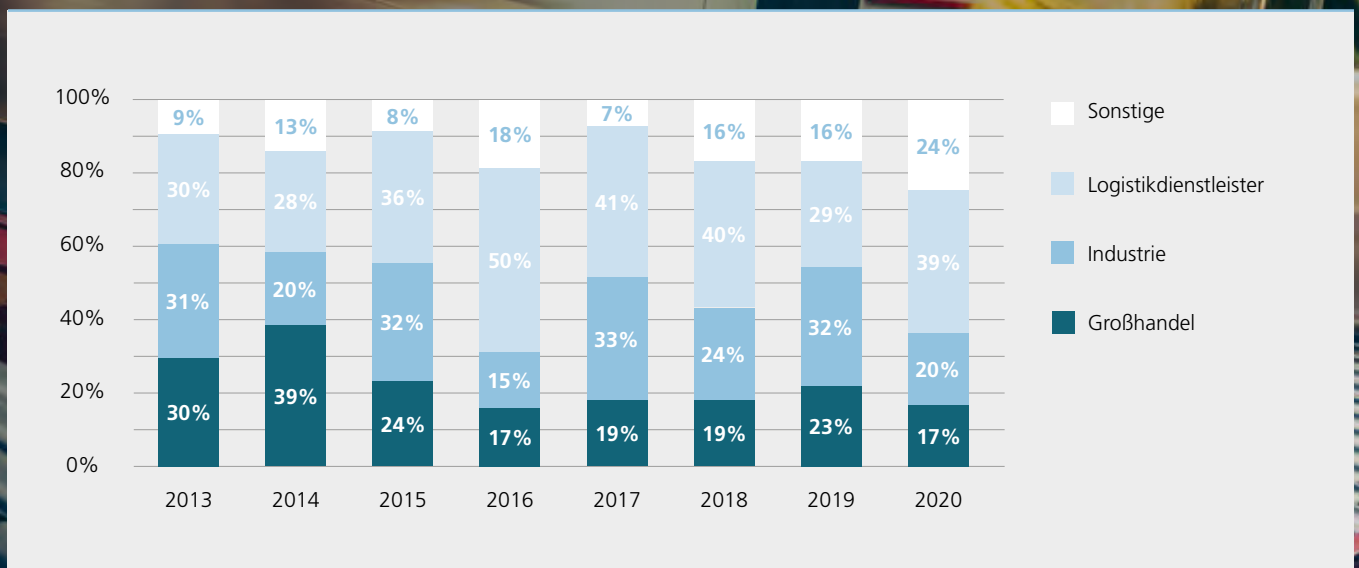
Besonders stark zeigt sich die Branchengruppe „Sonstiges“ mit dem besten Jahresergebnis seit den letzten Jahren. Der Investitionsanteil beträgt 24 % und kennzeichnete sich besonders durch Unternehmen der Immobilienbranche und der Projektentwicklung aber auch durch Investitionen aus der Landwirtschaft. Dabei wurde von KMU's, aber auch von großen Unternehmen verschiedenster Wirtschaftszweige investiert.

Bei der Verteilung des Investitionsvolumens ergeben sich in diesem Untersuchungsjahr erhebliche Veränderungen

gegenüber den Vorjahren. Während sich der Anteil der Industrie- und Großhandelsunternehmen nicht nur in der Anzahl der Investitionen merklich reduzierte, ist auch ein starker Rückgang in der anteiligen Investitionssumme zu beobachten. Der Anteil der Großhandelsunternehmen und der Industriebranche beträgt jeweils 7 %. Deutlich investitionsfreudiger zeigten sich die Logistikdienstleister und der Bereich der Branchengruppe „Sonstiges“. Der Anteil der Logistikdienstleister stieg in 2020 auf über 50 %, was ein Indikator für viele Großinvestitionen ist. Insbesondere Unternehmen der Projektentwicklung und der Immobilienbranche investierten ebenfalls in große Logistikimmobilien. So stieg der Anteil der Branchengruppe „Sonstiges“ ebenfalls auf über 30 %.

Aus der Gruppe der Logistikdienstleister sind mehrere größere Einzelinvestitionen hervorzuheben. Damit bestätigt sich der Trend aus den Vorjahren, dass insbesondere Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP) ihre Kapazitäten an Logistikflächen erweitern. Die mit Abstand größte Investition des Untersuchungsjahres wurde durch UPS getätigt. Nach eigenen Angaben investiert der amerikanische Konzern 160 Mio. EURO in die Erweiterung des UPS-Paketzentrums in Langenhagen. Durch die Investition wird eine Verdopplung der bisherigen Sortierkapazität angestrebt. Damit stellt diese logistikaffine Investition eine der größten Einzelinvestitionen des UPS-Konzerns außerhalb der USA dar und ist Teil eines

ABBILDUNG 3 | Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung 2013 – 2020

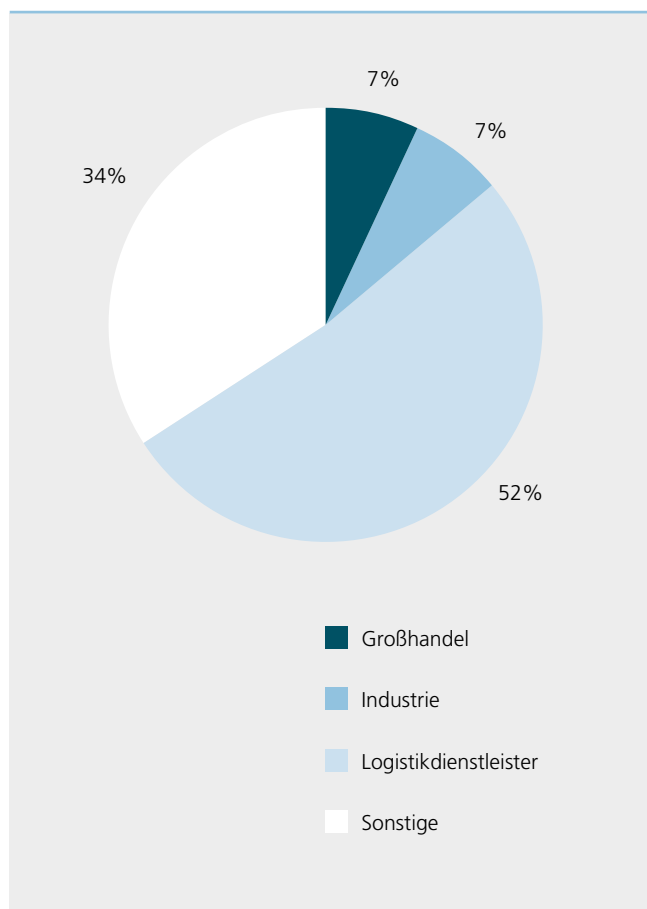


mehrjährigen europäischen Investitionsplans und umfasst insbesondere den Ausbau und die Modernisierung der europäischen Netzwerkqualität. Der Ausbau soll weiterhin nach dem Gold-Standard der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) errichtet und der verwendete Strom ausschließlich aus regenerativen Energiequellen bezogen werden.

Nicht nur die Großunternehmen wie UPS investieren in den starken niedersächsischen Standort Langenhagen. Aus dem Bereich der Sonstigen Branchen errichtete die Garbe Industrial Real Estate einen neuen Logistikpark am Standort. Auf einer Gesamtfläche von knapp 32.000 Quadratmetern können künftig neue logistikaffine Investitionen getätigt werden und auch kleinere Unternehmen können bereits ab 2.000 Quadratmetern Hallen und Lagerflächen für ihre logistischen Anforderungen nutzen.

Der VW Konzern investierte massiv in Barsinghausen (Region Hannover). Standortentscheidend sei vor allem die Anbindung an die A2 und die Nähe zum VW-Werk in Hannover Stöcken gewesen. In dem Montagewerk sollen zukünftig Achssysteme für die Elektrofahrzeuge gebaut werden. Zudem werden durch diese Investition nach Schätzung des Barsinghäuser Bürgermeisters 250 neue Arbeitsplätze entstehen (HAZ, 2021).

ABBILDUNG 4 | Verteilung des Investitionsvolumens 2020





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

Der Abbildung 5 sind die Anteile der unterschiedlichen räumlichen Erschließungsfunktionen, im Vergleich zwischen den Ergebnissen des aktuellen Untersuchungsjahres 2020 (Außenring) und den Durchschnittswerten des Zeitraumes 2000 bis 2019 (Innenring), zu entnehmen. In dem angegebenen Zeitraum werden mehr als 1.400 getätigte logistikaffine Investitionen in Niedersachsen berücksichtigt.

Die nationalen Distributionszentren (NDC) belegen, wie auch in den vorherigen Untersuchungsjahren, auch im Jahr 2020 wieder eine Spitzenposition und teilen sich den ersten Platz zusammen mit den Investitionen in regionale

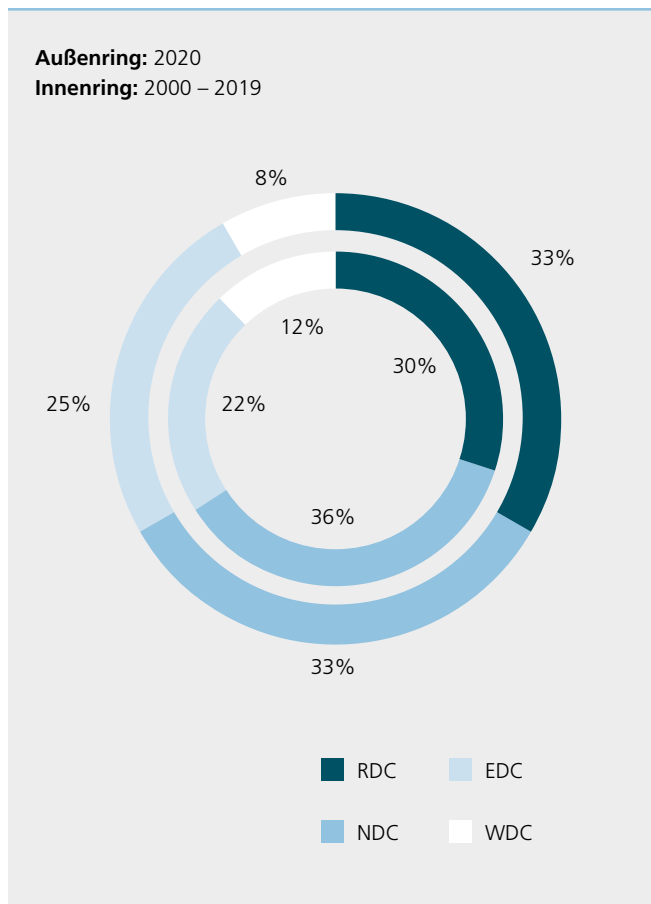
Distributionszentren. Der Anteil der Investitionen in NDC steigerte sich im Vergleich zum Vorjahr von 29 % auf 33 % aller logistikaffiner Investitionen und liegt damit unter dem Durchschnitt der letzten 19 Jahre. Der Anteil der regionalen Distributionszentren (RDC) steigerte sich auf den überdurchschnittlichen Wert von 33 % und lag damit 10 Prozentpunkte über dem Wert des Jahres 2019.

Die Entwicklung der letzten Jahre konnte als Kennzeichen gewertet werden, dass von Seiten der Akteure massiv in entsprechende Logistikstrukturen und –netzwerke investiert wurde, um von niedersächsischen Standorten aus den nationalen Markt sowie die regionalen Märkte zu versorgen. Durch den Rückgang der Investitionsanteile in RDC und NDC wurde zunächst prognostiziert, dass der Bedarf für diese Arten von

Distributionszentren nicht mehr so groß sein könne und das Angebot die Nachfrage übersteigt. Im CORONA-Krisenjahr 2020 zeigt sich nun eine deutliche Umkehrung des Trends. Durch die teilweise massiven Einbrüche in den globalen Lieferketten gewannen regional und national ausgerichtete Standorte enorm an wirtschaftlicher Bedeutung.

Während die weltweiten Distributionszentren (WDC) im Jahr 2019 noch fast ¼ aller logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen ausmachten, reduzierte sich der Anteil deutlich auf den unterdurchschnittlichen Wert von 8 %. Die europaweiten Distributionszentren (EDC) konnten sich dafür ¼ der Investitionen sichern und liegen im Vergleich zu den letzten Jahren leicht über dem Durchschnitt.

ABBILDUNG 5 | Erschließungsfunktion 2020 im Vergleich zu 2000 – 2019*



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



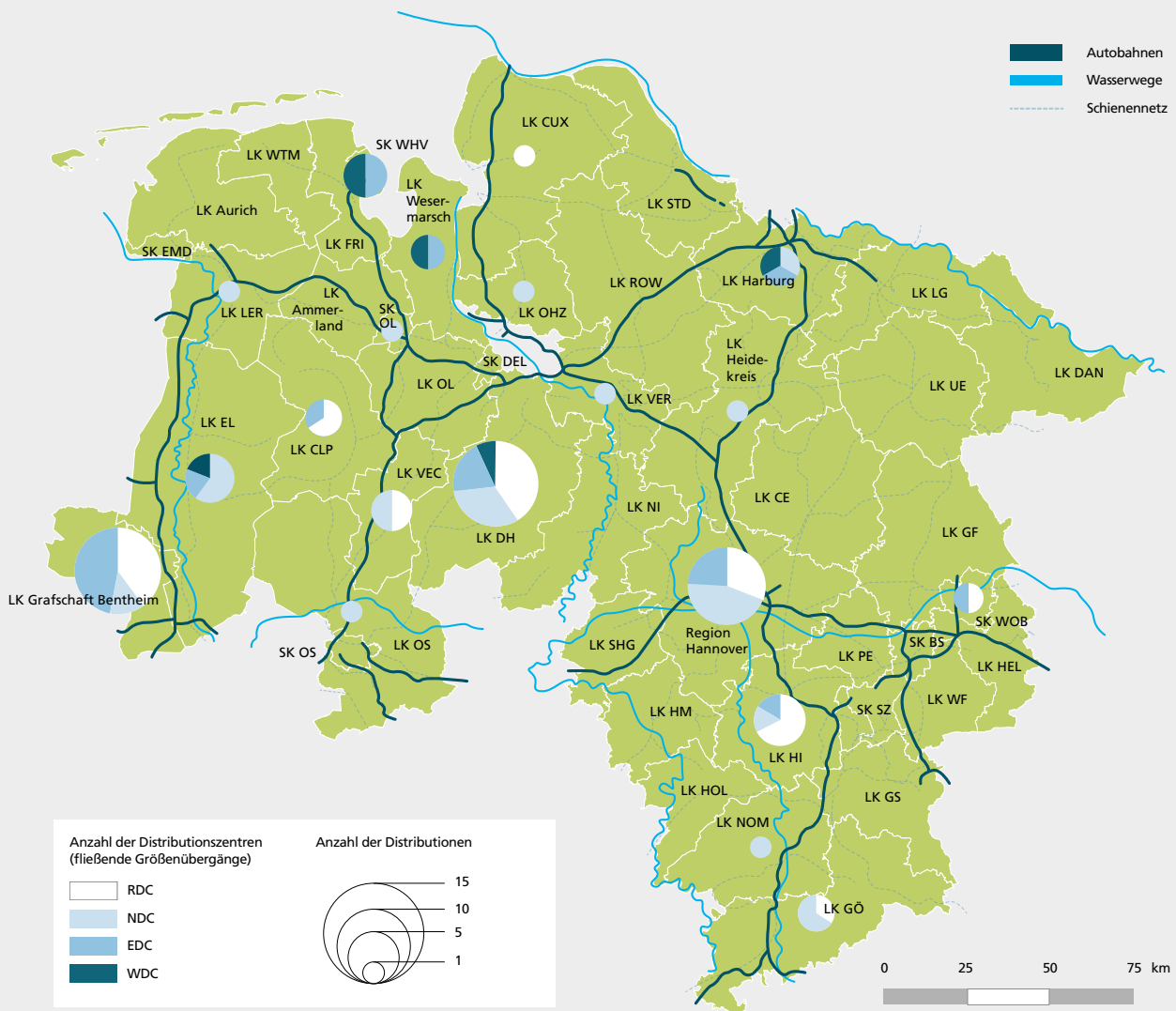


ABBILDUNG 6 | Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2020 (nach Erschließungsfunktion)

Auch dies ist als eine Reaktion auf die CORONA-Pandemie zu verstehen. Durch die starke infrastrukturelle Verflechtung in das europäische Liefernetzwerk konnte sich Niedersachsen als ein krisensicherer Logistikstandort und verlässlicher Partner beweisen.

Im Jahr 2020 ist somit das ausgewogene Verhältnis der Investitionsaktivitäten, bezogen auf die Distributionsfunktionen des letzten Jahres, nicht mehr zu erkennen. Im Vorjahr 2019 wiesen nur etwa die Hälfte der Investitionen einen regionalen oder nationalen Fokus auf, und dementsprechend die andere Hälfte der Investitionen einen internationalen Fokus. Es wird deutlich, dass der Schwerpunkt im aktuellen Untersuchungsjahr auf der regionalen bzw. nationalen Warendistribution liegt.

Wie auch in den Vorjahren sind vor allem die internationalen Distributionszentren in der Hansalinie und dem Emsland vertreten (vgl. Abb. 6). Weiterhin treten diese Art Investitionen mit internationaler Reichweite an den wesentlichen niedersächsischen Schlüsselpositionen wie Flughäfen (bspw. Flughafen Hannover-Langenhagen) und Seehäfen (bspw. Wilhelmshaven) auf.

Im Vergleichszeitraum 2000 bis 2019 wird deutlich, 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

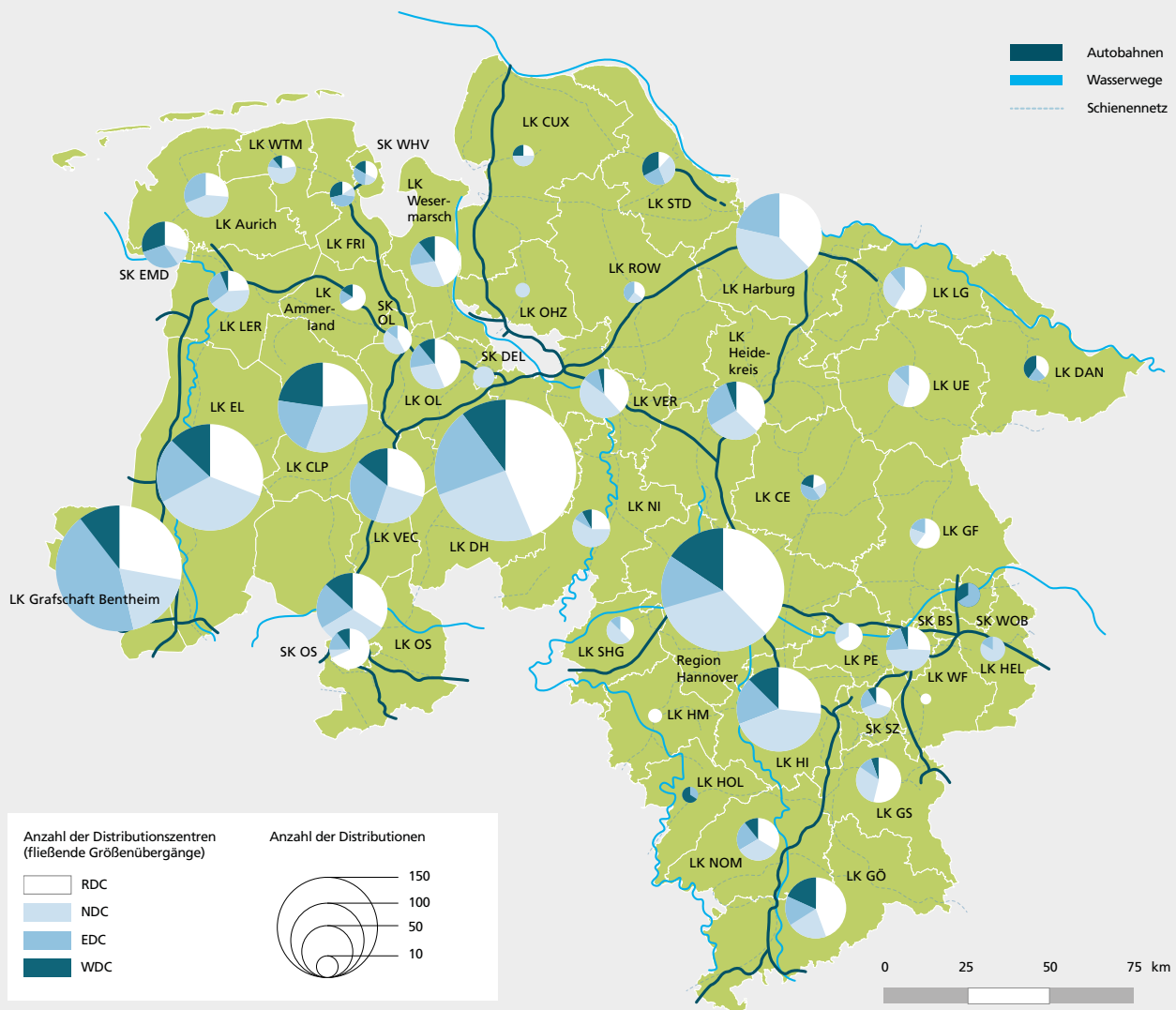
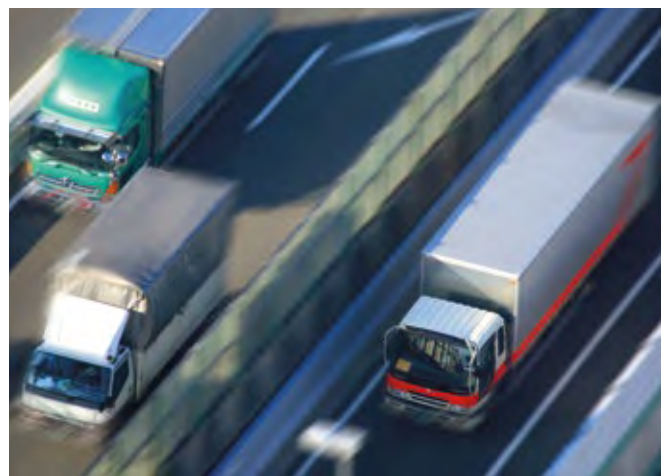


ABBILDUNG 7 | Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2000 - 2019 (nach Erschließungsfunktion)

auf, die auf internationale Warenströme ausgelegt sind. So profitiert insbesondere der Westen Niedersachsens von den rückgelagerten Warenströmen zu den Niederlanden.

Abschließend lässt sich für das Jahr 2020 ein enormer Zuwachs der Investitionen in regionale und nationale Distributionszentren verzeichnen. Der Anteil global ausgerichteter Distributionszentren ist stark gesunken. Im Fokus der Investitionen des Jahres 2020 stehen die Sicherstellung von kurzen Lieferketten und eine sichere Versorgung der Bevölkerung und der Unternehmen. Damit zeigt sich ein deutlich anderes Bild als im letzten Untersuchungsjahr, in dem internationale Logistikaktivitäten in Niedersachsen einen enormen Wachstumsschub erlangten.



Flächenbedarf und Größenstrukturen der Investitionen

Für das Jahr 2020 liegen für fast $\frac{2}{3}$ der getätigten logistikaffinen Investitionen Angaben zur Gesamtfläche vor. Die sich daraus ergebene Flächeninanspruchnahme beträgt 229 ha und erhöhte sich dadurch, im Vergleich zum Vorjahr, um knapp über 80 ha. Der Mittelwert des Flächenbedarfs der Investitionen im Erhebungsjahr 2020 steigt stark an. Betrug dieser Wert 2019 noch 2,3 ha, beläuft er sich im Jahr 2020 auf 3,4 ha. Dieser Anstieg ist vor allem dadurch begründet, dass im Jahr 2020 der Fokus deutlich stärker auf großen flächenintensiven Investitionen der Unternehmen lag. So konnten für knapp $\frac{1}{5}$ der identifizierten Investitionen Flächenbedarfe von über 5 ha festgestellt werden.

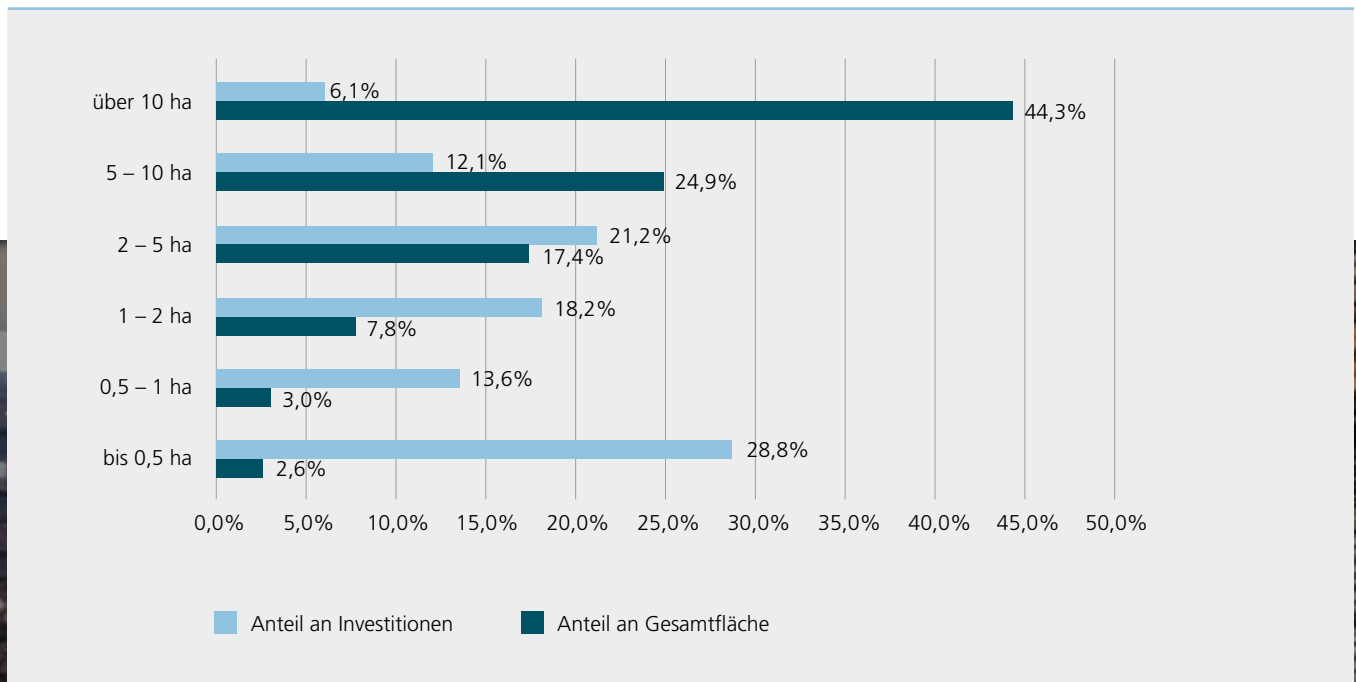
Abbildung 8 gibt einen Überblick zu den unterschiedlichen Größenklassen, wobei als Vergleich sowohl die

Investitionsanzahl als auch die Gesamtfläche herangezogen werden.

Während im Jahr 2019 das Fundament die Investitionen in der Größenordnung zwischen 1 bis 2 ha bildeten, zeigt sich im Berichtsjahr 2020, dass mehr als 40 % der Investitionen in der Größenordnung bis 1 ha getätigt wurden. Damit also in dem Segment der Kleininvestitionen, was auf einen hohen Anteil von Erweiterungsinvestitionen hindeutet.

Während im vergangenen Berichtsjahr der größte Anteil an der Gesamtfläche aller logistikaffiner Investitionen in der Größenordnung von 5 bis 10 ha festzustellen war, entfällt im Jahr 2020 der größte Flächenanteil in den Bereich über 10 ha (Anteil ca. 44 %), also auf das Segment der

ABBILDUNG 8 | Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2020*



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

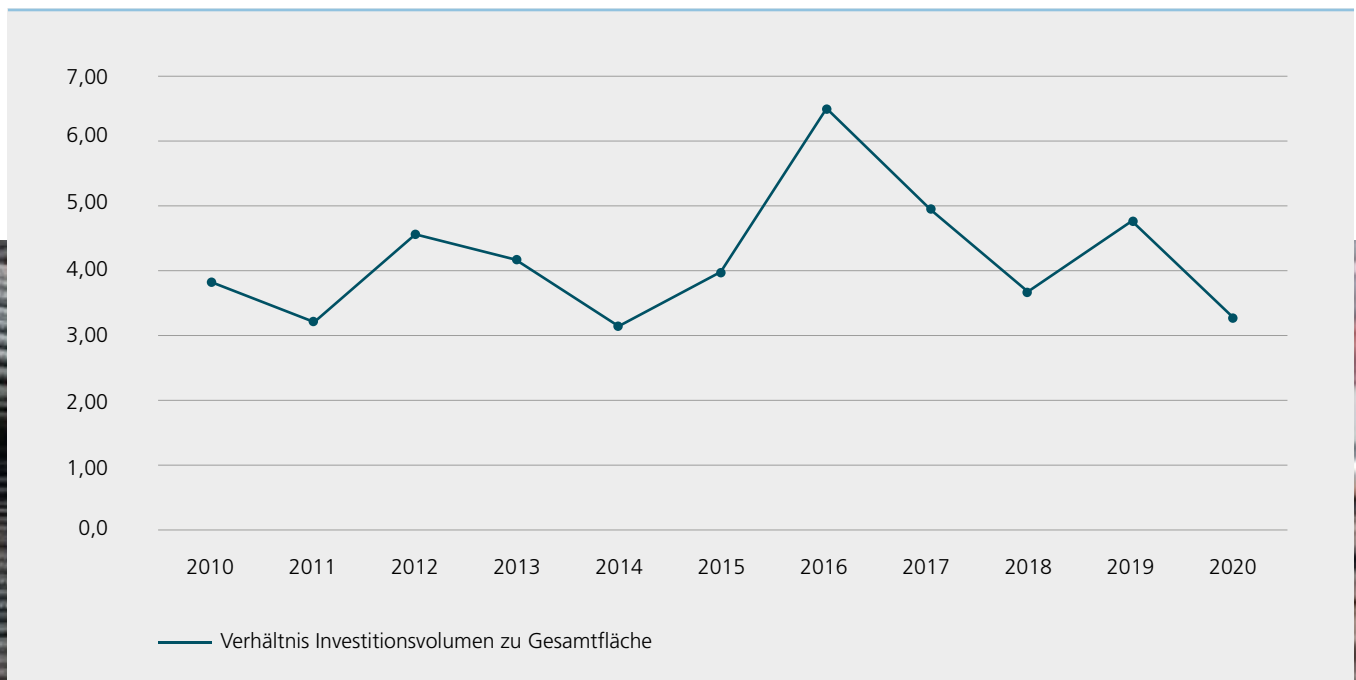
Großinvestitionen. Damit wurde an das Rekordjahr 2017 angeknüpft, als Großprojekte mit einer beanspruchten Fläche von mehr als 10 ha die Verteilung dominierten. In der Klasse von 2 ha bis 5 ha betrug der Anteil der Investitionen ca. 20 % und liegt damit auf dem ungefähren Wert des Vorjahres.

Die größten Herausforderungen für die zukünftige Entwicklung des Logistikstandorts Niedersachsen werden in der zeitnahen Entwicklung und Bereitstellung von markt- und nutzergerechten Logistikflächen gesehen. Bereits seit längerem kann im Rahmen der Erhebung festgestellt werden, dass der Anteil der Befragten, die das verfügbare Flächenangebot als „zu gering“ einschätzen, hoch ist. Diese Einschätzung wird von knapp über 50 % der Befragten geteilt. Die Gründe hierfür sind unterschiedlich, decken sich jedoch größtenteils

mit den in den Vorjahren genannten Aspekten: Fehlende Flächenverfügbarkeit, eingeschränkte Nutzungsarten und zu hohe Marktpreise werden als Hauptgründe aufgeführt. Ein Rückgang in der Einschätzung eines ausreichenden Flächenangebotes zeigt auch die aktuelle Erhebung: Nur noch 32 % der Befragten schätzen das verfügbare Flächenangebot als ausreichend ein (im Vorjahr noch 38 %), ein Flächenüberhang wurde nur von 3 % der Befragten genannt.

Die ungebrochene hohe Nachfrage nach verfügbaren Flächen konnte durch die Erhebung bestätigt werden: Demnach rechneten im Jahr 2020 insgesamt knapp 60 % der Befragten mit einer Zunahme der Nachfrage nach neuen Logistikflächen, wobei rund 16 % sogar von einer starken Zunahme ausgingen. Knapp 27 % gehen von gleichbleibenden

ABBILDUNG 9 | Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EURO pro ha und Jahr von 2010 – 2020



Nachfrageverhältnissen aus und eine sinkende Nachfrage wird von keinem der Teilnehmer gesehen. Anders verhält es sich bei der Einschätzung der Nachfrage bei Bestandsimmobilien. Hier gehen rund 40 % der Befragten von einer steigenden bzw. gleichbleibenden Nachfrage aus, was sich grob mit den erhobenen Werten der letzten Jahre deckt.

In den Mittelpunkt von nachhaltigen Nutzungskonzepten rückt zunehmend die Minimierung der Flächeninanspruchnahme oder kurz des Flächenverbrauchs. Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, bis 2030 weniger als max. 30 ha neue Flächenneuanspruchnahme pro Tag zu erreichen. Für Niedersachsen wird aufgrund seines Flächenanteils am Bundesgebiet ein Zielwert von 4 ha maximaler täglicher Flächenneuanspruchnahme angestrebt (NMU 2020). Maßnahmen für eine Minimierung des Flächenverbrauchs sind die Revitalisierung und Aufbereitung von Industriebrachen, damit wird die Innenentwicklung vor der Außenentwicklung priorisiert.

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 bei Immobilien können bspw. aus dem Verhältnis von der Nutzfläche zur Grundfläche (Gesamtfläche der Immobilie) abgeleitet werden. Im Rahmen des Marktspiegel Logistik und der damit erhobenen Daten vergangener Jahre ergibt sich für das Land Niedersachsen im langjährigen Mittel ein Verhältnis von Nutzfläche zu Grundfläche von 0,43. Nach dem der Wert der Flächeneffizienz im letzten Marktspiegel weit über dem Wert des langjährigen Mittels lag (0,53) und damit den höchsten Wert seit 2005 ausmachte, ist im aktuellen Berichtsjahr ein Wert von 0,41 zu verzeichnen, der damit dem Wert des langjährigen Mittels entspricht. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass in den vergangenen Jahren das Verhältnis zwischen Grund- und Nutzfläche stark variierte, so dass keine eindeutigen Aussagen über künftige Entwicklungen möglich sind. Hinzu kommt, dass die Bandbreite und Qualität der erhobenen Daten stark variieren, so dass in Einzelfällen erhebliche Abweichungen verzeichnet wurden.

Abbildung 9 gibt einen Überblick zur Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EURO pro ha im Erhebungszeitraum 2010 bis 2020. Im Jahr 2016 wurde ein Spitzenwert von 6,5 Mio. EURO pro ha erreicht, der in den Folgejahren auf knapp unter 4 Mio. EURO sank und im Jahr 2019 wieder auf einen Wert von knapp über 4 Mio. EURO anstieg. Im Berichtsjahr 2020 konnte ein Rückgang der Investitionsintensität pro ha Fläche auf einen Wert von 3,3 Mio. EURO festgestellt werden. Der Rückgang ist ein Indikator dafür, dass mit den identifizierten Großprojekten im Erhebungsjahr oftmals keine hohen Investitionsvolumina verbunden waren.





Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik

Durch die 102 getätigten Einzelinvestitionen wurde in den Logistikstandort Niedersachsen im Jahr 2020 eine Summe von rund 750 Mio. EURO investiert. Anders als im Vorjahr konnten 2020 wieder Kleininvestitionen (unter 100.000 EURO Investitionsvolumen) beobachtet werden. Viele der Großinvestitionen in dem aktuellen Untersuchungsjahr stammen von großen international agierenden Unternehmen wie UPS, Amazon und VW. Besonders viel wurde dieses Jahr in die Logistikregion Hannover-Hildesheim investiert. Zudem sollten explizit Großinvestitionen in die Landkreise Vechta und Verden hervorgehoben werden. Doch auch KMU's investierten erhebliche Summen in das logistikstarke Bundesland Niedersachsen.

Auch unterscheidet sich das aktuelle Untersuchungsjahr von den vorangegangenen Jahren dadurch, dass die Bedeutung von Nachhaltigkeitsaspekten einen extrem hohen Stellenwert bei den Befragten einnimmt. Während 2019 75 % der Befragten angaben, dass bei den getätigten Investitionen Nachhaltigkeitsaspekte berücksichtigt wurden, gaben dies 2020 ganze 86 % an. Dabei wurden Energieeffizienz im Allgemeinen, die Installation von Photovoltaikanlagen und die Wärmedämmung von Logistikimmobilien als gleich wichtig erachtet. Insbesondere wird auf eine energieeffiziente Beleuchtung gesetzt, um nicht nur den Bau der Immobilien, sondern auch die Instandhaltung so nachhaltig wie möglich zu gestalten. Dabei sind meist höhere Anschaffungskosten einzuplanen. Diese rentieren sich jedoch durch den geringeren Stromverbrauch und die damit verbundene Kostenersparnis langfristig. Es wird deutlich, dass ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit kein Widerspruch darstellen, sondern ein Erfolgskonzept sein können. Ein weiterer Schwerpunkt wird darin gesehen, genutzte Flächen durch Dachbegrünung wieder auszugleichen. Auch die Haltung von Bienen – den Logistikern unter den Insekten - wird immer beliebter. Die

regionale Flora und Fauna profitiert und die Unternehmen vor Ort können den gewonnenen regionalen Honig und Wachs als Marketinginstrument nutzen.

Durch die logistikaffinen Investitionen konnten in Niedersachsen über 4.500 neue Arbeitsplätze im Jahr 2020 geschaffen werden. Dies stellt den dritthöchsten Wert seit Beginn der Erhebung dar und knüpft an das bereits starke Ergebnis im Vorjahr 2019 von knapp 4.400 neuen Arbeitsplätzen an. Es wird deutlich, dass die Logistikbranche als Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Niedersachsens auch in einer der größten globalen Wirtschafts- und Pandemiekrise ein verlässlicher bzw. zukunftssicherer Arbeitgeber ist.



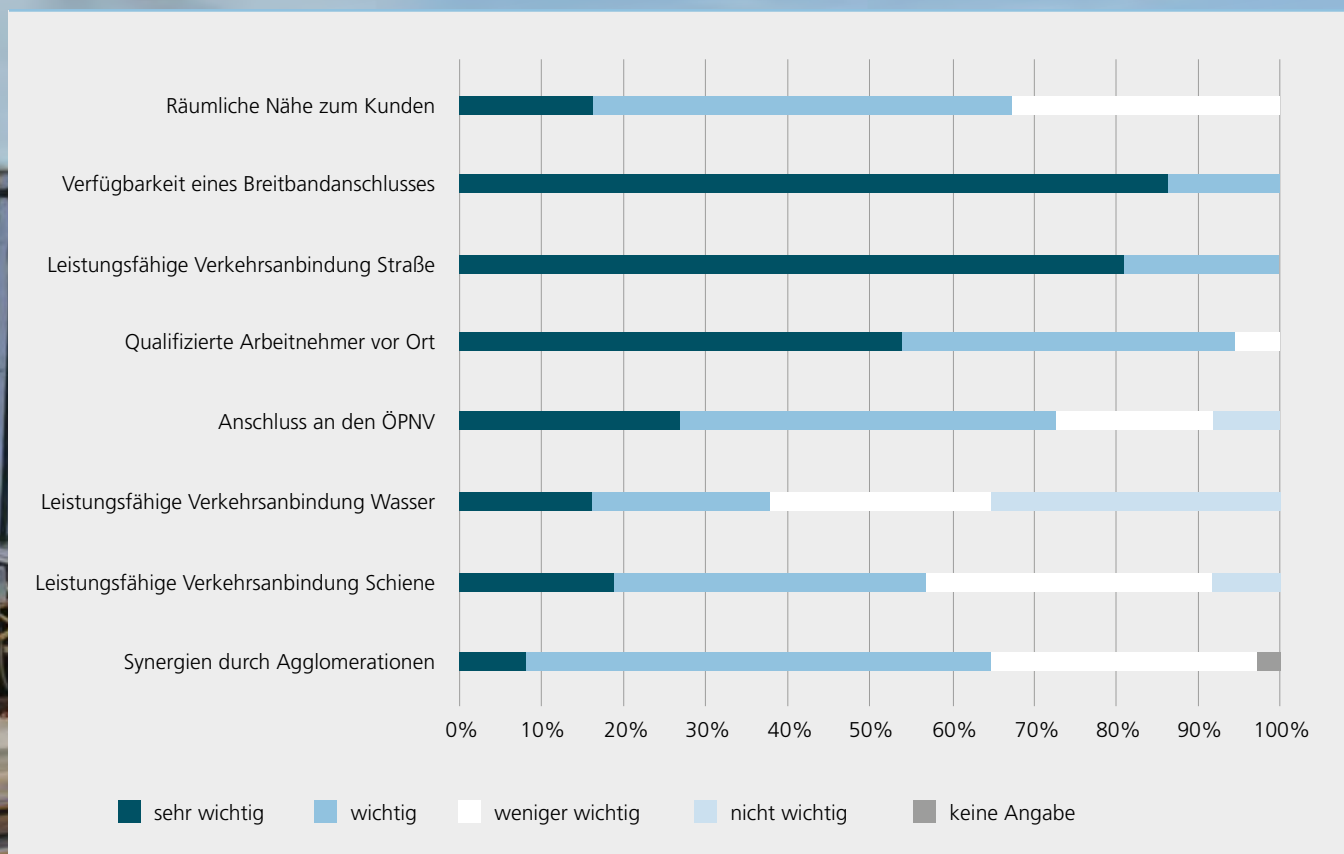
Äquivalent zu der prozentualen Verteilung des Investitionsvolumens stellen die Logistikdienstleister fast 50 % der durch die logistikaffinen Investitionen geschaffenen Arbeitsplätze. Dies stellt einen deutlichen Anstieg im Vergleich zum Vorjahresergebnis von lediglich 28 % dar. Der hohe Anteil entspricht den Ergebnissen der vorherigen Untersuchungsjahre vor 2019, wo ebenfalls noch fast die Hälfte aller neuen Stellen durch Logistikdienstleister geschaffen wurden. 35 % der zusätzlichen Arbeitsplätze entfallen auf sonstige Unternehmen. Investitionen durch Industrie- und Handelsunternehmen sind im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesunken und weisen einen Anteil von 9 % bzw. 7 % auf.

Seit dem Jahr 2000 konnten in Niedersachsen insgesamt mehr als 63.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden und damit stellt die Logistikbranche weiterhin einen der bedeutendsten Wirtschaftssektoren Niedersachsens dar und bleibt Wachstumstreiber und wesentlicher Multiplikator für den Wirtschaftsstandort Niedersachsen. Durch ihre Querschnittfunktion sorgt die Logistik dafür, dass sich das Rad der Wirtschaft weiterdreht und alle anderen Branchen überhaupt operativ tätig werden können.

Der Abbildung 10 ist die Beurteilung über die Relevanz bestimmter Voraussetzungen für zukünftige logistikaffine Investitionen in Niedersachsen zu entnehmen. Wie auch in den Vorjahren stellen die wesentlichen Multiplikatoren das Vorhandensein eines Breitbandanschlusses und die Qualität der Anbindung an den Straßenverkehr dar. Diese werden von allen Befragten mindestens als wichtig eingeschätzt. Die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitnehmern/innen vor Ort wird ebenfalls von über 90 % aller Befragten als eine Grundvoraussetzung für logistikaffine Investitionen gesehen. Der ÖPNV-Anschluss wird von fast 30 % der Experten/innen für sehr wichtig und von fast 50 % als wichtig erachtet. Besonders für die Akquise neuer Mitarbeiter/innen im ländlichen Raum stellt eine gute und verlässliche Anbindung an das ÖPNV-Netz ein grundsätzliches Anforderungsmerkmal dar, das zunehmend im Fokus von Logistikunternehmen steht.

Noch stärker als im Vorjahr zeigt die Befragung, dass besonders der Bedarf an gewerblichen Arbeitskräften in Zukunft weiter steigen wird. Über 70 % der befragten Experten gaben an, eine stark steigende oder zumindest steigende Entwicklung zu erwarten. Damit liegt das aktuelle Ergebnis über 10 % im Vergleich zum Vorjahr.

ABBILDUNG 10 | Beurteilung der zukünftigen Voraussetzungen für logistikaffine Investitionen



Bei der Beurteilung des kaufmännischen Bereiches gehen fast 50 % von einer Zunahme des Bedarfs aus. Während im Vorjahr nur 10 % der Befragten von einem steigenden Bedarf ausgingen, sehen im Jahr 2020 über 40 % eine zunehmende Nachfrage an Akademiker/innen in der Logistik. Auch der Bedarf an geringqualifizierten Beschäftigten wird nach der Mehrheit der Experten/innen (60%) ansteigen. Weniger als 10 % der Befragten erwarten abnehmende Tendenzen bei dieser Qualifikationsgruppe. Die Besonderheit in der Befragung des letzten Jahres lag in der hohen Anzahl der Enthaltungen in Bezug auf die Frage nach den Bedarfsentwicklungen der einzelnen Qualifikationen am Arbeitsmarkt. Diese Unsicherheiten sind in diesem Jahr deutlich weniger vorhanden und der Anteil der Enthaltungen hat sich qualifizierungsübergreifend reduziert.

Insgesamt sehen über 70 % der Befragten eine positive, 25 % eine stagnierende und nur 5 % eine abnehmende Gesamtentwicklung der logistikbezogenen Arbeitsplätze. Für die Entstehung machen über 60 % der Befragten sowohl Investitionen aus Neuansiedlungen als auch aus Erweiterungsinvestitionen verantwortlich.

Wie bereits in den Vorjahren werden eine leistungsfähige Verkehrsabbindung an das Wasser bzw. an die Schiene als weniger entscheidend als die anderen Anforderungen betrachtet. Diese Anforderungen, insbesondere die Wasseranbindung, bleiben weiterhin eine geographische Besonderheit in Niedersachsen. Die Bedeutung von Synergien durch Agglomerationen wird weiterhin von $\frac{2}{3}$ der Befragten als bedeutsam angesehen. Ergänzend zu den Anforderungen der Vorjahre wurde in diesem Jahr zusätzlich die räumliche Nähe zum Kunden in die Untersuchung mit einbezogen. Fast 70 % der Befragten gaben an, dies als einen wesentlichen Standortvorteil für logistikaffine Investitionen – besonders im urbanen KEP-Bereich - zu sehen.

Neben den wesentlichen Anforderungen wurden die befragten Experten/innen um Ihre erste Einschätzung zu den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Logistikbranche gebeten. Auf die Frage wie sich die Pandemie auf die Entwicklung von Logistikimmobilien ausgewirkt hat, berichteten 28 % über positive oder sogar sehr positive Bestandszunahmen. Nach eigenen Angaben wurden an vielen Standorten Investitionsentscheidungen, insbesondere in Lagermöglichkeiten/Mikro-Depots vorgezogen, um schnellstmögliche Pufferkapazitäten zu schaffen. Zudem wurde eine



steigende Nachfrage im Bereich E-Commerce, Citylogistik sowie ein Trend zum Nearshoring (Nahverlagerung, aus europäischer Sicht die Verlagerung in östlich gelegene Länder) beobachtet. Zudem wurde festgestellt, dass die Logistiker/innen vor Ort die hohe Nachfrage für boomende Branchen wie den Lebensmitteleinzelhandel, Gartenholzprodukte, Fahrräder und sonstige Konsumgüter bedienen. 49 % der Befragten sehen keine konkreten Auswirkungen durch die Pandemie auf Ihre Region, oder Hinweise darauf, dass es auch in der Logistikbranche Gewinner und Verlierer der Pandemie gibt.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die niedersächsischen Logistikunternehmen in diesem schweren Jahr die Herausforderungen angenommen und durch Ihre hohe Anpassungsfähigkeit die Chancen genutzt haben. Nur 8 % sahen negative Konsequenzen für die örtlich ansässigen Logistiker/innen. Dass 25 % keine genauen Angaben machen konnten, zeigt jedoch auch, dass eine Abschätzung der Auswirkungen der Pandemie noch ganz am Anfang steht.

Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen in Niedersachsen

Die Akzeptanz der Bevölkerung für Logistiksiedlungen ist ein bedeutsames Kriterium für die Zukunftsfähigkeit des Logistikstandortes und daher ein elementarer Faktor für die Standortwahl von investitionswilligen Unternehmen.

In Abbildung 11 ist veranschaulicht, wie die Akzeptanz innerhalb der Landkreise für logistikaffine Investitionen und auch die Anzahl der Bauanfragen für das Jahr 2021 aufgeführt sind. Daraus ergibt sich ein umfassendes Bild, welches einen Ausblick auf das nächste Berichtsjahr gewährt. Es wird zwischen einer hohen, mittleren und geringen Akzeptanz klassifiziert.

Wie in den Vorjahren, ist die Akzeptanz für logistikaffine Investitionen in Niedersachsen im Jahr 2021 durchaus als hoch zu bewerten. Das Untersuchungsjahr trotz dem stetigen Akzeptanzverlust der Vorjahre. So steigt die positive Logistikakzeptanz erstmalig seit dem Jahr 2018 wieder an. Etwa 48,6 % der Befragten schätzen die Akzeptanz in ihrer Region als entweder sehr gut oder gut ein, während knapp 43 % der Befragungsteilnehmer/innen von einer mittleren Akzeptanz ausgehen. Rund 9 % der Befragten gaben an, dass in ihrer Region eine geringe Akzeptanz gegenüber logistikaffinen Investitionen zu verzeichnen ist. Damit sank der Anteil der Negativbewertungen im Vergleich zum Vorjahr leicht. Dies bestätigt erneut, dass die rückläufigen Akzeptanzwerte gegenüber logistikaffinen Investitionen, die seit dem Befragungsjahr 2018 aufkamen, wieder sinken.

Was die Darstellung zeigt ist, dass das Bild der Logistikbranche vielerorts weiterhin positiv bleibt und die Befragten die Logistik in einigen Regionen als Wirtschaftstreiber ansehen, der viele langfristige Arbeitsplätze schafft und gleichzeitig auch den Bedarf an Logistikern in ihrer Region deckt. Auch ist positiv, dass somit eine traditionelle Verankerung an den regionalen Logistikstandorten erreicht wird.

Die Beweggründe, die für eine geringe Akzeptanz gegenüber logistikaffinen Investitionen angeführt werden, sind vielschichtig. Während die Bevölkerung hauptsächlich ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, zunehmende Vermüllung der Landschaft durch parkende und wartende LKW, verstärkte Lärm- und Schadstoffemissionen aufgrund solcher



Investitionen fürchtet, sind auch bei vielen Kommunen Unsicherheiten und Vorurteile zu erkennen. Insbesondere das Verhältnis zwischen den geschaffenen Arbeitsplätzen zum Flächenverbrauch wird kritischer hinterfragt als früher. Zudem werden niedrige Steuereinnahmen befürchtet, was zu einer grundlegenden Skepsis gegenüber der Branche führt.

Der Abbildung 11 sind neben der Akzeptanz von logistikaffinen Investitionen in den Gebietskörperschaften auch die konkreten Bauanfragen für das kommende Jahr zu entnehmen. Dabei wird folgender Zusammenhang deutlich: Mit Ausnahme des Landkreises Oldenburg, weisen alle Landkreise mit mehreren Bauanfragen für 2022 eine Akzeptanz auf, die als mittel einzustufen ist. Neben dem Landkreis Oldenburg weisen nur die Landkreise Peine und Harburg eine geringe Logistikakzeptanz auf.

Insbesondere im Westen und Norden Niedersachsens konzentrieren sich hohe Akzeptanzwerte koaliert mit einer hohen Zahl an Bauanfragen. Die Anzahl der Bauanfragen ist für 2022 leicht gesunken, was jedoch an dem starken Vorjahr 2019 liegt. Insgesamt wurden für das nächste Untersuchungsjahr 82 konkrete Bauanfragen in 17 niedersächsischen Gebietskörperschaften erfasst. Durch die Verteilung der Bauanfragen ist in den nächsten Jahren erneut mit einer erhöhten Investitionszahl im westlichen, nördlichen aber auch südlichen Teil Niedersachsens zu rechnen.

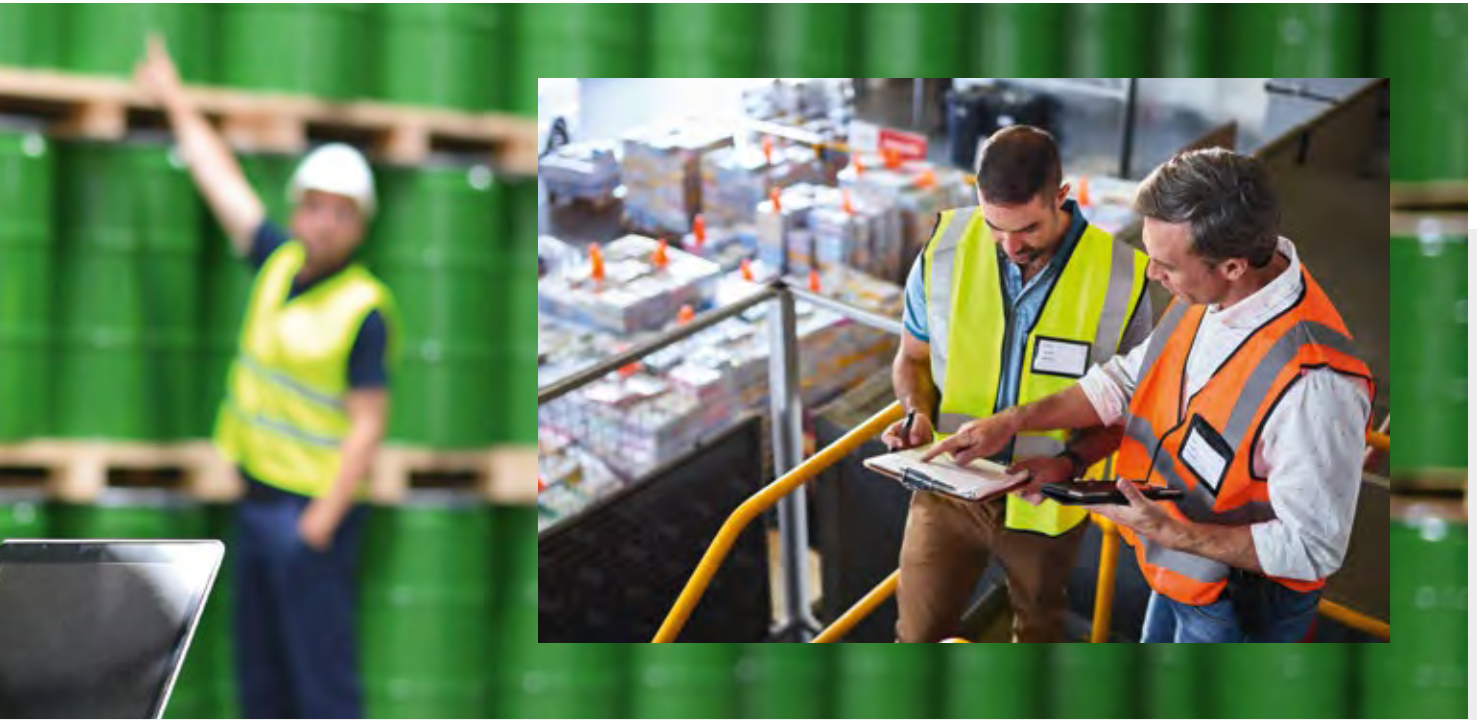
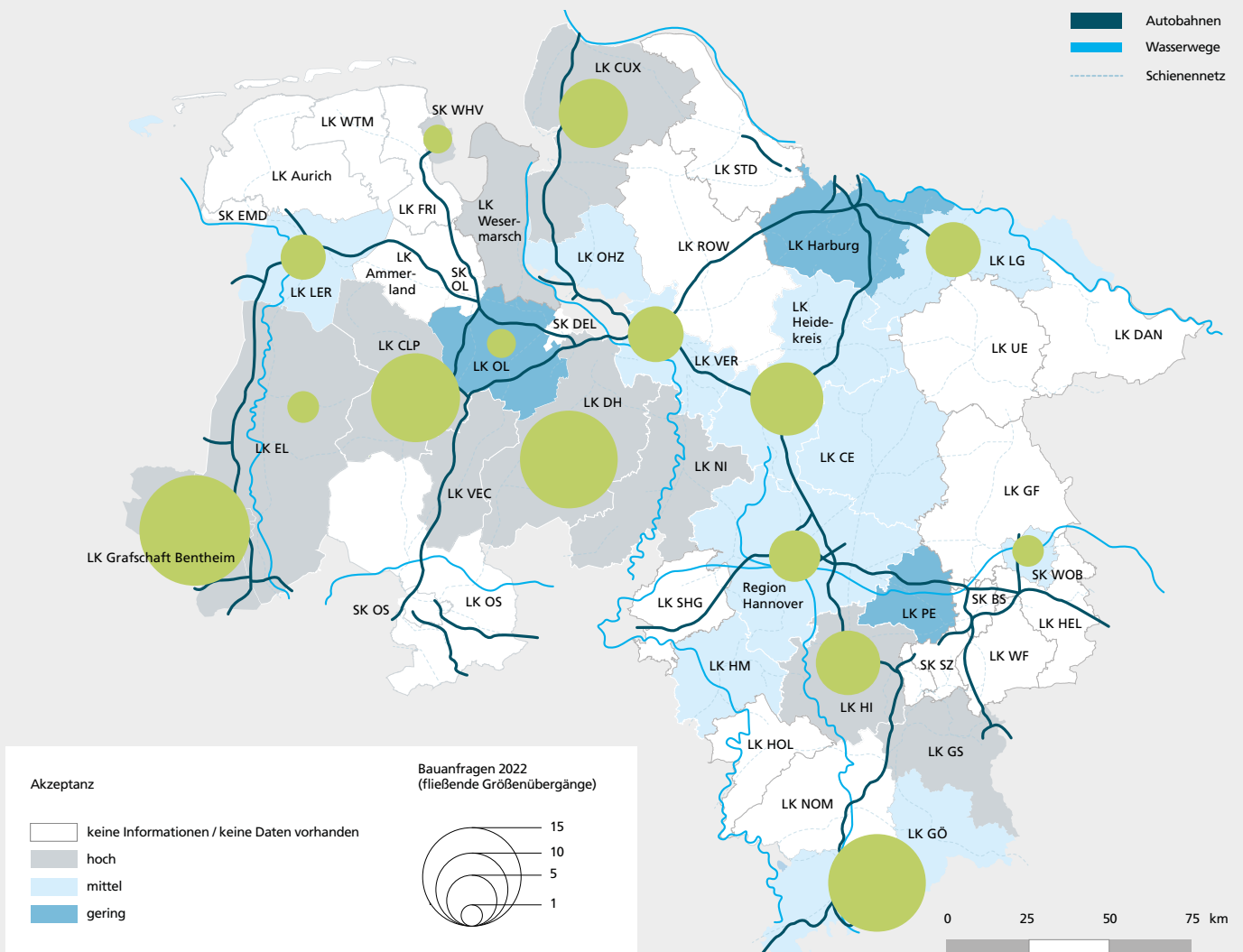


ABBILDUNG 11 | Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen





Zusammenfassung und Ausblick

Die Ergebnisse des Marktspiegels Logistik belegen: Der Logistikstandort Niedersachsen ist auch in schwierigen Zeiten ein attraktiver Investitionsstandort, der sich durch seine marktfähigen Logistikregionen, eine starke regionale Logistikwirtschaft und optimale Infrastrukturen mit entsprechenden Vernetzungsqualitäten der Verkehrsträger auszeichnet. Dieses wird durch die hohe Zahl der Investitionen und der neu geschaffenen Arbeitsplätze belegt. Die Prognose für das Berichtsjahr ist deutlich übertroffen worden und zeigt die hohe Attraktivität und die nachhaltige Entwicklung Niedersachsens als einer der Top-Investitionsregionen in Europa.

Mit 102 Investitionen konnte der beste Wert seit 2011 registriert werden und – was für den Wirtschafts- und Logistikstandort Standort Niedersachsen noch erfreulicher ist – mit einem Investitionsvolumen von knapp 750 Mio. EURO konnte an die Erfolgsjahre angeknüpft werden. Gemessen am Investitionsvolumen zählt das Investitionsjahr 2020 zu den erfolgreichsten Jahren seit Erscheinen des Marktspiegels.

Im Jahr 2020 wurden 4.500 neue Arbeitsplätze durch die getätigten Investitionen geschaffen und eine Vielzahl in den Unternehmen gesichert. Die Logistikindustrie in

Niedersachsen ist damit weiterhin ein Garant für Wachstum und eine tragende Säule für den Wirtschaftsstandort. Hierbei ist deutlich geworden, dass sowohl die neu geschaffenen als auch die gesicherten Arbeitsplätze sämtliche Qualifikationsniveaus beinhalten. Umso wichtiger wird es, auch zukünftig qualifizierte Arbeitskräfte durch entsprechende Maßnahmen für den Standort zu gewinnen und auszubilden. „Sturmfest und Erdverwachsen sind die Niedersachsen“ in Anlehnung an das Niedersachsenlied von Hermann Grote. Nicht nur wurde in der Krise investiert, sondern vor allem durch die ansässigen Unternehmen in Niedersachsen, die damit ihre Standortverbundenheit zum Ausdruck bringen und von den Standortqualitäten überzeugt sind. Dieses schreibt den langjährigen Trend fort, wonach der Hauptteil der Investitionen von Unternehmen mit Sitz in Niedersachsen getätigt wurde.

Die Zukunftsperspektiven werden positiv gesehen, das Wachstum stößt bereits heute jedoch an seine Grenzen. Das Ressourcenthema Humankapital und qualifizierte Ansiedlungsflächen stehen nicht immer ausreichend zur Verfügung. Neben den notwendigen Investitionen in Digitalisierung und Nachhaltigkeit, müssen diese Themen seitens des Landes prioritär unterstützt werden. Der aktuelle Fahrermangel in

England, die extremen Lieferkettenprobleme weltweit, insbesondere im Containertransport, führen neben den anderen Herausforderungen im internationalen Handel und dem Strukturwandel der Wirtschaft zu steigenden Nachfragen nach Logistiklösungen, die vor allem geeignete Flächen und das notwendige Personal benötigen. Der aktuelle Druck auf Schaffung und Bereitstellung von regionalen Lager- bzw. Ansiedlungsflächen, insbesondere aus der Elektronik-, Maschinenbau- und Automobilindustrie wie auch im Rohstoffbereich bei Stahl und Holz, als Antwort auf die derzeitigen Probleme nimmt weiter zu. Vor allem der Mittelstand versucht seine Lieferfähigkeit über zusätzliche Waren und damit Lagerbestände aufrecht zu erhalten. Das damit verbundene Wachstum wird vor allem aus Industrie und Handel, speziell dem Online-Handel, kommen.

Niedersachsens Stärke als universeller, intermodaler und regionaler Standort mit internationaler Gateway- und Drehscheibenfunktion gilt es weiter zu nutzen und auszubauen, wenn der Erfolg auch zukünftig gesichert werden soll. Notwendig ist eine noch stärkere regionale Vernetzung und der Ausbau bzw. die Anbindung der Logistikknoten der Verkehrsträger, um bestehende und neue internationale Vernetzungsqualitäten zu schaffen und durch Verlagerungen auf Schiene und Wasserstraße eine nachhaltige Logistik zu ermöglichen. Der Schlüssel liegt in der kooperativen Entwicklung eines gemeinsamen „Logistiksystems Niedersachsens“, in dem die jeweiligen Stärken gewinnbringend eingebracht werden können. Damit können innovative Lösungen von der ersten bis zur letzten Meile realisiert werden. Im „Pakt für Logistik“, der gemeinsam vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung und dem Logistikportal Niedersachsen geschlossen wurde, sind die wesentlichen zukunftsgerichteten Maßnahmen aufgeführt. Die notwendige Umsetzung wird weiter intensiviert. Dieses gilt speziell für die Nutzung der Potenziale der großen Drehscheiben der Verkehrsträger – JadeWeserPort, Megahub Lehrte und Flughafen Hannover – in Kooperation und Koordination mit den vielen kleineren leistungsfähigen Logistikknoten in Niedersachsen.

Wie bereits erwähnt, ist die Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte ein Schlüsselthema und damit ein wesentlicher Standortfaktor. Moderne „Logistik made in Niedersachsen“ braucht qualifiziertes Personal in allen Teilbereichen der Logistik. Die untersuchten logistikaffinen Investitionen zeigen eine sehr hohe Bandbreite bezüglich der Arbeitsplatzintensität und der Bandbreite der geforderten Qualifikationsniveaus.

Die Logistikindustrie insgesamt, wie auch in Niedersachsen, stehen vor erheblichen Umbrüchen und Herausforderungen. Transformation benötigt Raum und Menschen, um über entsprechende Innovationen geeignete Lösungen zu entwickeln und umzusetzen.

Digitalisierung, Dekarbonisierung, Disruption und Dezentralisierung sind die Treiber für diese Veränderungen. Immer schnellere und billigere Logistik wird es nicht mehr geben. Die Komplexität hat zugenommen und damit einher gehen Veränderungen in Logistikkonzepten und –systemen der Unternehmen. SMARTE Distributionszentren, die neue Logistikinnovationen ermöglichen und auf Nachhaltigkeit setzen, sind Ausdruck dieser Entwicklung. Niedersachsen bietet durch seine unterschiedlichen Profile in den jeweiligen Logistikregionen passgenaue Möglichkeiten. Dieses ist die Grundlage für einen positiven Ausblick auf die Entwicklung der logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen. Es wird nicht alleine auf die Anzahl der Investitionen ankommen, sondern bedeutsam ist auch ihre Funktion in Logistiknetzwerken, verbunden mit ihrer räumlichen Erschließungsfunktion und den daraus resultierenden Effekten auf das Investitionsvolumen und die Arbeitsplätze.

Eine stärkere Technologienutzung (Digitalisierung), vermehrte Investitionen aus dem E-Commerce (Disruption), eine weiterhin landesweite Verteilung der Investitionen (Dezentralisierung) und die wieder steigende Attraktivität von intermodalen Standorten (Dekarbonisierung) sind bereits heute Ausdruck diese Entwicklung.

Zentralität spielte schon immer eine große Rolle in Standortentscheidungen. Diese Zentralität ist jedoch nicht nur eine Frage der Verortung sondern auch der Verfügbarkeit von Flächen, Personal, Anbindung und Leistungsfähigkeit der Verkehrsträger sowie Lage zu den Quellen und Senken der Verkehre. Steigende Energiepreise und Mautkosten, verbunden mit den Anforderungen an Nachhaltigkeit, verstärken den Trend in Standorte zu investieren, die eine hohe Funktionalität und Wirtschaftlichkeit ermöglichen. Logistik muss nicht nur gewollt, sondern auch willkommen sein - dieses ist in Niedersachsen gegeben.

Auch der nächste Marktspiegel wird von den CORONA-Auswirkungen geprägt sein. Es ist eine geringere Investitionstätigkeit zu erwarten, die bisherige Qualität und die damit verbundenen positiven Effekte auf den Arbeitsmarkt werden jedoch weiter steigen.

Modernes Familienunternehmen investiert kräftig trotz Pandemie

Im Lauf der über 125-jährigen Geschichte hat sich das inhabergeführte Unternehmen **Obermann Logistik GmbH** mit seinen Standorten in Osterode, Northeim, Gittelde und Nordhausen stets positiv entwickelt und bietet heute europaweite Logistik- und Speditionslösungen aus der Mitte Deutschlands an. Als Anbieter von logistischen Fullservice-Dienstleistungen passt das Unternehmen seine Kapazitäten nicht nur flexibel an die Anforderungen seiner Kunden an, sondern optimiert mit seinen insgesamt 350 Mitarbeitern auch die Abläufe für seine Kunden direkt vor Ort.

„Wichtig für unser Kundenangebot ist, dass wir in den Logistikprojekten immer mit eigenen Assets arbeiten wollen. Wir wollen keine Abhängigkeit von Dritt- oder Subunternehmern, sondern werden große Teile des Projektes immer mit eigenen Kapazitäten abbilden; egal ob Personal, LKW oder Logistikhallen. Bei unserem größten Projekt arbeiten wir zum Beispiel mit 30 Mitarbeitern im Werk des Kunden und übernehmen ab fest definierten Schnittstellen die Ware.“, führt der geschäftsführende Gesellschafter Lars Obermann aus.

Die Projekte entwickeln sich für unsere Kunden, wie u.a. die Marktführer im Bereich Druckplatten, Druckfarbe, Verpackungen und medizinische Laborausstattungen permanent weiter. Neben der Datenintegration werden hierbei auch Dienstleistungen im Werk des Kunden erbracht. Die Ver- und Entsorgung läuft hierbei 24/7 an 360 Tagen im Jahr.

Hier hilft die Erfahrung als Fuhrbetrieb. Durch die Einbindung eigener Transportkapazitäten von Auflieger bis Jumbo-Wechselbrücke, Shuttle-Konzepte zur Werksbelieferung und -entsorgung werden in Osterode Hightech-Lagerlösungen großgeschrieben. Der Kunde findet ein Angebot vom modernen Block- und Hochregal-Lager über einen separaten gekühlten Bereich, ein Wärmelager mit 45 Grad bis hin zum Luftfrachtsicherheitslager – über das Obermann als reglementierter Beauftragter ebenso verfügt - hier laufen alle logistischen Motoren zusammen. So ist selbst die Kommissionierung und Konfektionierung von Kleinstsendungen problemlos möglich.

Erweiterung einer Immobilie für Hightech-Lagerlösungen

„Unsere Entscheidung für weitere Investitionen in Osterode begründet sich durch eine in der Region einmalige Kombination aus der Verfügbarkeit von Flächen und Personal und eine direkte autobahngleiche Anbindung an die zentralen Nord-Süd und Ost-West-Verbindungen im Herzen Europas“ erklärt Lars Obermann.

Die neue Halle dockt direkt an eine bestehende Logistikimmobilie an und ist für die Lagerung wassergefährdender Stoffe konzipiert. Mit einer Investition von 3,5 Millionen Euro wird die bestehende Kapazität um rund 4.700 qm Hallenfläche erweitert. Daneben wird am Standort in Gittelde eine ältere Halle mit weiteren 4.000 qm wieder für logistische Zwecke nutzbar gemacht.

Mit dann insgesamt 70.000 qm Hallenflächen für Logistikdienstleistungen ist Obermann bereit für den zusätzlichen Bedarf, der durch die zunehmend fragilen Lieferketten entsteht.

„Investitionen in die Weiterentwicklung der Logistik geben wichtige Impulse für die Zukunft des Logistikstandortes Göttingen und die Region Südniedersachsen“

Weitere Informationen unter www.obermann.de

Kontakt:

Jens Düwel
L|MC Logistik und MobilitätsCluster Göttingen | Südniedersachsen
c/o GWG Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung Göttingen mbH
Bahnhofsallee 1B
37081 Göttingen
Telefon: 0551 547 430 0
Mail: jens.duewel@gwg-online.de
Web: www.gwg-online.de

obermann
UNTERNEHMENSGRUPPE

obermann
logistik plus



Bildnachweis: Obermann Logistik



Zentraler Ansprechpartner

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

Telefon: 0511 515 190 61
E-Mail: info@logistikportal-niedersachsen.de
Web: www.logistikportal-niedersachsen.de

Weitere Ansprechpartner *

KV-Operateure

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

KV-Umschlaganlagen

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

Land Niedersachsen

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

Seehäfen

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

Güterverkehrszentren

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

Flughafen

- Flughafen Hannover-Langenhagen
www.hannover-airport.de

Regionale Netzwerke Logistik

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

Logistics made in Niedersachsen

Starke Netzwerke

Logistische Lösungskompetenzen

Globale Vernetzung

Qualifiziertes Logistikpersonal

Attraktiver Investitionsstandort

Leistungsfähiger intermodaler Standort

Logistische Lösungskompetenzen aus Niedersachsen:

Mit Unterstützung der Logistikregionen:



Dieses Projekt wird aus Mitteln des Landes Niedersachsen gefördert.

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