



Marktspiegel Logistik

Logistikkaffine Investitionen
in Niedersachsen 2017/2018



Niedersachsen. Klar.



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
Einleitung	6
Logistikkaffine Investitionen in Niedersachsen 2017	8
Räumliche Verteilung und Schwerpunktregionen	10
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 logistikkaffinen Investitionen 2006 – 2017	9
Abb. 2: Verteilung des Investitionsvolumens 2017 (nach Landkreisen)	13
Abb. 3: Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung	15
Abb. 4: Verteilung des Investitionsvolumens (nach Branchen)	15
Abb. 5: Verteilung der logistikkaffinen Investitionen 2017 (nach Erschließungsfunktion)	16
Abb. 6: Verteilung der logistikkaffinen Investitionen 2000 – 2016 (nach Erschließungsfunktion)	17
Abb. 7: Erschließungsfunktion 2017 im Vergleich zu 2000 – 2016	17
Abb. 8: Flächenverteilung logistikkaffiner Investitionen 2017	20
Abb. 9: Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EUR pro ha und Jahr	21
Abb. 10: Beurteilung der zukünftigen Voraussetzungen für logistikkaffine Investitionen	25
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

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

Stand: Dezember 2018

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



Vorwort



Die Logistik ist eine wichtige Wachstumsbranche in Niedersachsen. Mit dem neuen Marktspiegel Logistik wird diese Entwicklung eindrucksvoll belegt. Mit rd. 765 Mio. Euro Investitionsvolumen in 2017 wurde das zweitbeste Ergebnis seit Erhebung erreicht. 75 Logistikinvestitionen wurden getätigt und damit rund 3.650 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Auch die nähere Betrachtung der einzelnen Regionen Niedersachsens zeigt, dass Logistik sehr unterschiedlich ausgeprägt sein kann. Für die neue Landesregierung ist die Logistik eine Schlüsselbranche, die wir unterstützen und weiter entwickeln werden. Um diesen hohen Stellenwert zu erhalten, sind neben Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auch neue Lösungen für innovative und intelligente Dienstleistungen sowie logistische Systeme notwendig.

Die digitale Vernetzung von Transportprozessen, Infrastrukturen und Informationen trägt erheblich dazu bei, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur effizienter zu nutzen und die zunehmenden Transportströme optimal zu bewältigen. Eine gut funktionierende Logistikkette ist zudem wichtig für eine florierende Wirtschaft. Die Entwicklung und der Einsatz von digitalen Technologien dienen dazu, logistische Ketten zu optimieren sowie Abläufe sicherer und transparenter zu gestalten. Insbesondere Leerfahrten können so besser vermieden werden. Das Land Niedersachsen unterstützt und begleitet diese Entwicklung auf verschiedene Weise, u.a. in enger Zusammenarbeit mit dem landesweiten Netzwerk Logistikportal Niedersachsen e. V. . Das große Potenzial der Digitalisierung für die Logistik findet hier den Resonanzboden für künftige Strategien.

Auch die Veröffentlichung des Marktspiegels ist ein Beitrag der Landesregierung, die Attraktivität des Logistikstandortes zu erhalten und weiter zu stärken. Denn er ist ein solides Fundament für langfristige Entscheidungen in Wirtschaft und Politik. Auf Basis umfangreicher Erhebungen in Zusammenarbeit mit Wirtschaftsförderern, Kommunen, Projektentwicklern und Multiplikatoren aus ganz Niedersachsen werden alle realisierten logistikaffinen Investitionen in dem jeweiligen Berichtsjahr (rückwirkend) sowie geplante und noch nicht realisierte Investitionsvorhaben erfasst. Die Rücklaufquote ist außerordentlich hoch und liegt bei rd. 70%.

Der Marktspiegel Logistik ist damit Ausdruck einer etablierten und vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft, Verwaltung und Politik und stellt eine flächendeckende und repräsentative Erhebung dar. Er spiegelt in anschaulicher Weise die Dynamik der Logistikwirtschaft wider und liefert zudem wichtige Hinweise für die künftige Entwicklung der Branche in Niedersachsen. Darüber hinaus können Vergleiche über einen Zeitraum von inzwischen mehr als zehn Jahren gezogen werden. Eine so kontinuierliche und langjährige Marktbeobachtung ermöglicht nicht nur die Beschreibung kurzfristiger Veränderungen von Jahr zu Jahr, sondern auch die Darstellung langfristiger Trends und Effekte.

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 Logistik ist in Deutschland der größte Wirtschaftsbereich nach der Automobilwirtschaft und dem Handel. Sie rangiert noch vor der Elektronikbranche und dem Maschinenbau, mit rund 3 Millionen übertrifft sie dessen Beschäftigtenzahl um das Dreifache. Die Steuerung der Waren- und Informationsflüsse aber auch der Transport der Güter und ihre Lagerung sind wichtige Wirtschaftsfunktionen, die hohe Werte schaffen. Rund 263 Mrd. EUR Umsatz wurden im Jahr 2017 branchenübergreifend erwirtschaftet. Dies macht der Logistikflächenumsatz deutlich, der sich im Jahr 2017 sehr dynamisch zeigte. Nie zuvor wurde so viel in deutsche Industrie- und Logistikimmobilien investiert wie im vergangenen Jahr.

Mit einem Transaktionsvolumen von rund 8,7 Mrd. EUR erweisen sich logistikaffine Investitionen zunehmend als Motoren der Standortentwicklung. Die Ansiedlung einer Logistikimmobilie hat eine Vielzahl von Effekten. Es entstehen nicht nur Arbeitsplätze im Bereich der Logistik innerhalb (Lagerung, Handling etc.) und außerhalb der Immobilie (Transport, Zustellung etc.), sondern darüber hinaus auch zusätzliche Arbeitsplätze in weiteren Bereichen (notwendige die Logistik unterstützende Tätigkeiten und Dienstleistungen). Logistikimmobilien sind der Dreh- und Angelpunkt der Supply Chain 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.

Sei es als Drehscheibe, Gateway, Transitraum oder über die Ver- und Entsorgungsfunktion mit nationalem und europäischem Charakter, Niedersachsen ist aufgrund seiner leistungsfähigen logistischen Kompetenzen eines der wenigen Bundesländer, das alle Funktionen ausübt. Dieses setzt aber nicht nur Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, sondern auch Investitionen in neue Lösungen für innovative und intelligente Dienstleistungen und logistische

Systeme voraus. Die Leistungsfähigkeit des Standortes und damit die Attraktivität für weitere logistikaffine Investitionen der Akteure wird hierüber gesichert.

Niedersachsen ist in diesem Kontext gut aufgestellt, muss aber weiterhin die vorhandenen Potenziale und Funktionen der Logistikwirtschaft nutzen, um Wertschöpfung zu generieren sowie die vorhandenen Systeme (Kombinierter Verkehr, Güterverkehrszentren und Maritime Wirtschaft) weiterzuentwickeln. Gleichfalls müssen technologischer Fortschritt und Innovationen für alle Verkehrsträger forciert werden.

Eine der zentralen Herausforderungen für den Standort Niedersachsen besteht darin, auch weiterhin die Potenziale und Funktionen der Logistikwirtschaft zu nutzen, um Wertschöpfung zu generieren und die vorhandenen leistungsfähigen Intermodalsysteme Systeme (Kombinierter Verkehr, Güterverkehrszentren und Maritime Wirtschaft) weiterzuentwickeln und zu vernetzen. Darüber hinaus gilt es, Trends frühzeitig zu erkennen und deren Entwicklung durch geeignete Maßnahmen flankierend zu unterstützen, um die Etablierung nachhaltiger Logistikzweige zu forcieren. Ferner gewinnen Themen wie die Digitalisierung und der E-Commerce rasant an Bedeutung. Auch die sich immer weiterentwickelnden Kundenanforderungen wie In-Time-Delivery oder Umweltschutz führen zu neuen Herausforderungen in der Logistikbranche.

Eine spannende Frage hierbei ist, ob sich die Logistikwirtschaft – als Treiber von Innovationen – in Niedersachsen im Jahr 2017 auch weiterhin so dynamisch entwickelt wie in den Jahren zuvor und als Motor der Standortentwicklung angesehen werden kann. Ab dem Jahr 2014 konnte für Niedersachsen eine Zunahme bei der Anzahl der logistikaffinen Investitionen verzeichnet werden. Ob dieses auch für das Jahr 2017 gilt soll der vorliegende „Marktspiegel Logistik

– Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen“ beantworten. Seit seinem erstmaligen Erscheinen hat sich der Marktspiegel Logistik zu einem etablierten Marketinginstrument für den Logistikstandort Niedersachsen und seine Teilregionen entwickelt.

Der Marktspiegel Logistik berücksichtigt alle realisierten logistikaffinen Investitionen in dem jeweiligen Berichtsjahr (rückwirkend) sowie geplante und noch nicht realisierte Investitionsvorhaben. Darüber hinaus werden die Zahlen vor dem Hintergrund der Entwicklung in den Vorjahren eingeordnet und sind geeignet, langfristige Trends und Effekte abzuleiten. Basis sind umfangreiche Erhebungen in Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsförderern, den Landkreisen, Städten und Gemeinden in ganz Niedersachsen sowie spezifischen Interessengruppen.

Auch in diesem Jahr ist die Rücklaufquote außerordentlich gut und liegt bei knapp über 70 %. Damit ist der Marktspiegel nicht nur charakteristisch, sondern auch Ausdruck der etablierten Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure in Niedersachsen und stellt damit eine flächendeckende sowie repräsentative Erhebung dar.

Der Marktspiegel stellt somit 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 Niedersachsen. Neben den Investitionen, die direkt durch den Marktspiegel erfasst werden, sind in Niedersachsen an verschiedenen Standorten beträchtliche Investitionen in die Infrastruktur und in die logistischen Knoten getätigt worden, um die Standortqualität des Logistiklandes Niedersachsen zu verbessern.

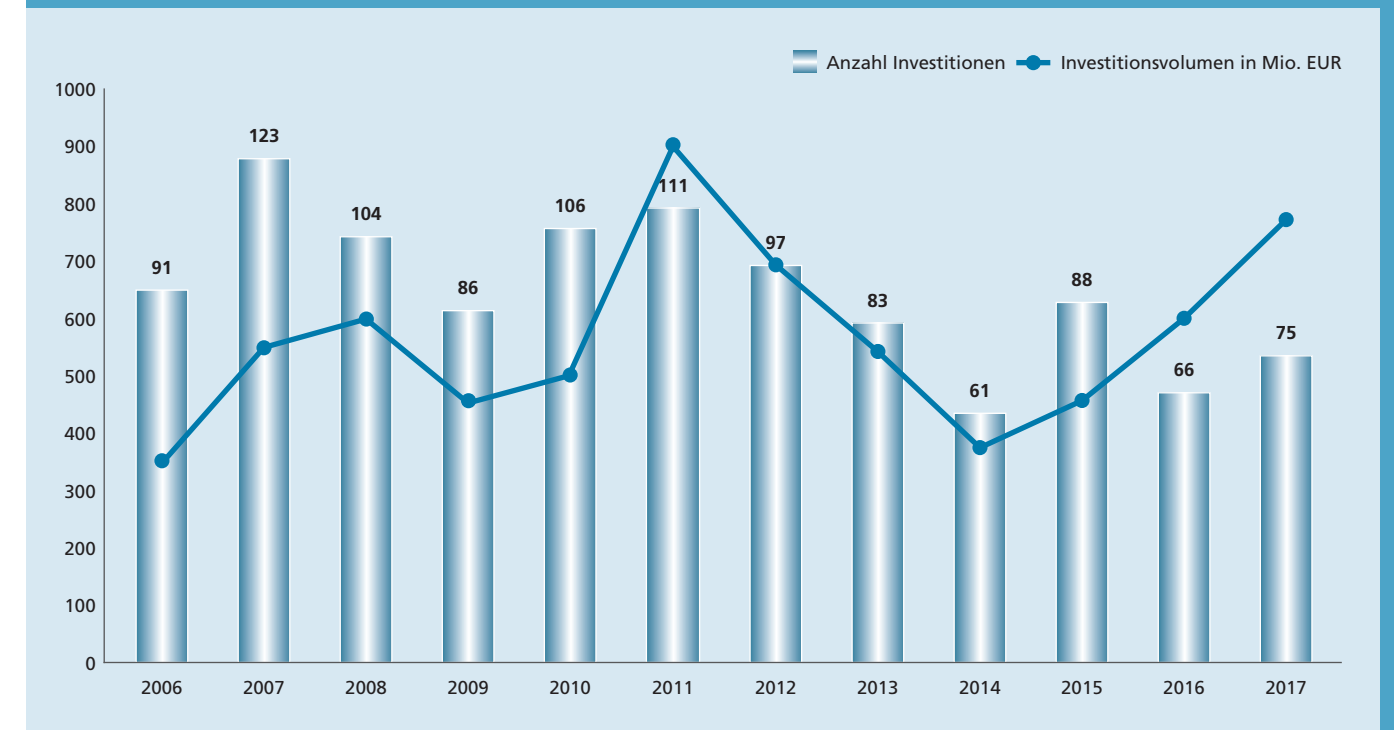


Abb. 1: Entwicklung der logistikaffinen Investitionen 2006 – 2017

Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen 2017

Das deutsche Bruttoinlandsprodukt (BIP) ist 2017 um 2,2 % gewachsen, womit das stärkste Wachstum seit 2011 verzeichnet wurde. Als stark exportorientiertes Land profitiert Deutschland von der Globalisierung. Dies spiegelt sich auch in der Logistikbranche wider. Rund 263 Mrd. EUR Umsatz wurden im Jahr 2017 branchenübergreifend erwirtschaftet.

Deutschland zählt innerhalb Europas zu einem der Top-Logistikstandorte und vereinigt 25 % des geschätzten europäischen Marktvolumens der Logistikbranche von etwa 1 Billion EUR auf sich und erzielt damit innerhalb der Europäischen Gemeinschaft den höchsten Logistikumsatz. Die gute Konjunktur beflügelt auch die Logistikmärkte. Steigende Beschäftigung bei gleichzeitig rückläufiger Arbeitslosigkeit und ein sich weiter dynamisch entwickelnder E-Commerce bilden Rahmenbedingungen, von denen die Logistikbranche in hohem Maße profitiert. Bereits zum zweiten Mal hintereinander konnte ein Flächenumsatz von über 6-Mio. qm erzielt werden.

Die Logistikbranche besitzt insbesondere für das Bundesland Niedersachsen einen hohen Stellenwert und ist maßgeblich für die wettbewerbsfähige und nachhaltige Entwicklung des gesamten Wirtschaftsstandortes verantwortlich. Niedersachsen erfüllt eine Reihe von Rahmenbedingungen, die einen attraktiven und leistungsfähigen Logistikstandort charakterisieren:

- Zentrale Lage, d.h. Nähe zu den relevanten Märkten,
- anforderungsgerechte Flächen zu marktgerechten Preisen,
- leistungsfähige intermodale Verkehrsinfrastrukturen,
- leistungsfähige logistische Knoten,
- gute Anbindungs- und Vernetzungsqualität,
- hohe logistische Kompetenz.

Die niedersächsische Logistikbranche profitiert auch vom bundesdeutschen Wachstum – eine hohe Zunahme bei der Anzahl der logistikaffinen Investitionen und der damit verbundenen

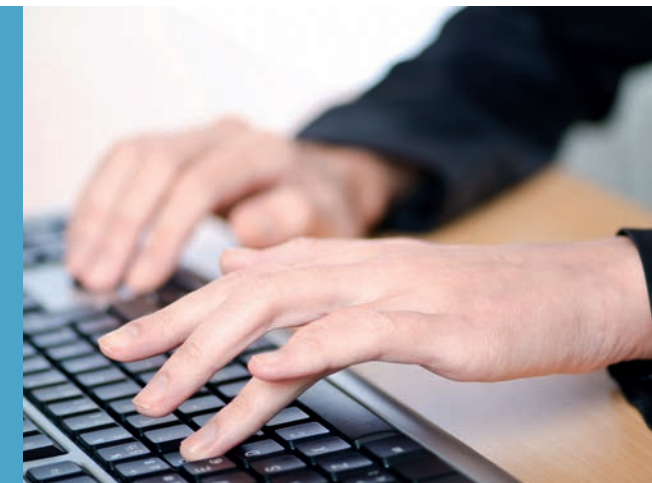
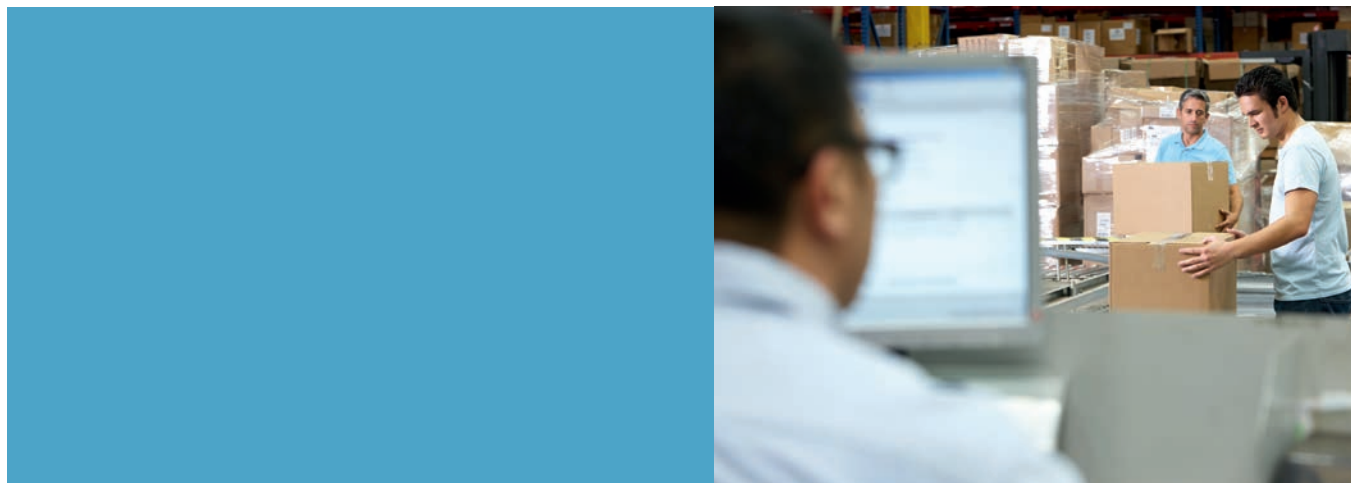
Effekte – so lassen sich die Ergebnisse des diesjährigen Marktspiegel Logistik zusammenfassen

Im Logistikland Niedersachsen konnte im Jahr 2017 mit insgesamt 75 logistikaffinen Einzelinvestitionen der Wert des vorangegangenen Jahres (66) übertroffen werden und zeigt, dass sich die letztjährige Prognose einer erneuten Investitionszunahme bestätigt (vgl. Abb. 1) hat. Nicht nur die Anzahl der Investitionen (+14 Prozentpunkte) hat zugenommen, sondern auch die damit verbundenen wirtschaftlichen Kenndaten. Das Investitionsvolumen stieg auf rund 765 Mio. EUR und hat sich damit im Vergleich zum letzten Jahr um 27 % erhöht und stellt das zweitbeste Ergebnis dar.

Logistik ist nach wie vor ein bedeutender Jobmotor in Niedersachsen. Das gute Ergebnis des hohen Investitionsvolumens spiegelt sich insbesondere auch in der Schaffung neuer Arbeitsplätze wider und untermauert diese These. Insgesamt wurden im Jahr 2017 rund

3.650 neue Arbeitsplätze geschaffen, was einer Steigerung um fast 50 % zum Vorjahr entspricht. Treiber dieser Entwicklung sind im Jahr 2017 die Logistikdienstleister, auf die fast ein Drittel der neu geschaffenen Arbeitsplätze entfällt. Dies unterstützt den schon in den letzten Jahren zu beobachtenden Trend, dass sich Industrie und Handel zunehmend auf ihre Kernkompetenzen konzentrieren und die komplexen logistischen Aktivitäten an hochspezialisierte Logistikdienstleister vergeben werden.

Der langjährige Trend, dass der Hauptanteil der Investitionen von Unternehmen mit Sitz in Niedersachsen getätigt wurde, bestätigt sich auch im Jahr 2017. Von diesen Unternehmen stammen 80 % der realisierten Investitionsprojekte, knapp 13 % der Investitionen wurden aus anderen Bundesländern heraus induziert und nur rund 7 % sind internationalen Ursprungs. Das Jahr 2017 ist gekennzeichnet durch das Wachstum aus dem Bestand, hier insbesondere durch die Aktivitäten der ansässigen mittelständisch geprägten Logistikdienstleister.





Räumliche Verteilung und Schwerpunktregionen

Die Bedeutung der Anbindungsqualität zum überregionalen Straßennetz und die Nähe zu logistischen Drehscheiben sind auch in der diesjährigen Betrachtung entscheidende Parameter für Investitionsentscheidungen. Dementsprechend ist die räumliche Dichte an getätigten Investitionen sowohl im Umfeld logistischer Knoten als auch entlang von Autobahnen signifikant höher. Abbildung 2 zeigt eine Übersichtskarte der Verteilung des Investitionsvolumens auf Landkreisebene für das Berichtsjahr 2017. Die überwiegende Anzahl der realisierten Projekte ist unmittelbar an oder in enger räumlicher Beziehung zu den Hauptachsen BAB 1, BAB 2, BAB 7 und BAB 30/31 getätigt worden.

Bei der Betrachtung der Schwerpunktregionen lässt sich für das Jahr 2017 eine Abweichung von den vergangenen Jahren erkennen. Waren die letzten Jahre durch einen westwärts gerichteten Investitionstrend mit dem Fokus auf die Ems-Achse und die Hansalinie gekennzeichnet, so sind im Jahr 2017 die Logistikregionen Hannover-Hildesheim und die südliche Metropolregion Hamburg in den Mittelpunkt der Investitionstätigkeiten gerückt.

Dies bedeutet nicht, dass das westliche Niedersachsen in diesem Jahr als Investitionsregion absolut an Bedeutung verloren hat – immerhin sind fast 50 % der Anzahl der Investitionen in den beiden Logistikregion Ems-Achse und Hansalinie getätigt worden – vielmehr haben die Regionen Hannover/Hildesheim und Südliche Metropolregion Hamburg im Vergleich zu den letzten Jahren massiv aufschließen können. Auf diese beiden Regionen entfallen im Jahr 2017 knapp über ein Drittel der logistikaffinen Investitionen.

War in den vergangenen Jahren die Region Hansalinie einer der Kristallisationspunkte der logistischen Investitionen in Niedersachsen – sowohl bei der Anzahl der getätigten Investitionen als auch bei dem damit verbundenen Investitionsvolumen – konnte in 2017 an diese Entwicklung nicht angeknüpft werden. Bei der Anzahl der Investitionen verringerte sich der Anteil um rund 10 % im Vergleich zum Vorjahr, das Investitionsvolumen verringerte sich demgegenüber sogar um rund 15 %. Dies kann jedoch nur als eine Momentaufnahme angesehen werden, da die Hansalinie mit international bedeutenden logistischen Akteuren und einem Angebot

an marktgerechten Investitionsstandorten alle Voraussetzungen für künftiges Wachstum aufweist.

Mit den beiden Gewerbegebieten entlang der BAB 1, dem Niedersachsenpark und dem EcoPark, verfügt die Region über überregional bedeutende Gewerbestandorte, in denen in den letzten Jahren zahlreiche logistikaffine Investitionen – insbesondere Großinvestitionen (z.B. adidas, PSA Konzern, Grimme Landtechnik) – verzeichnet werden konnten.

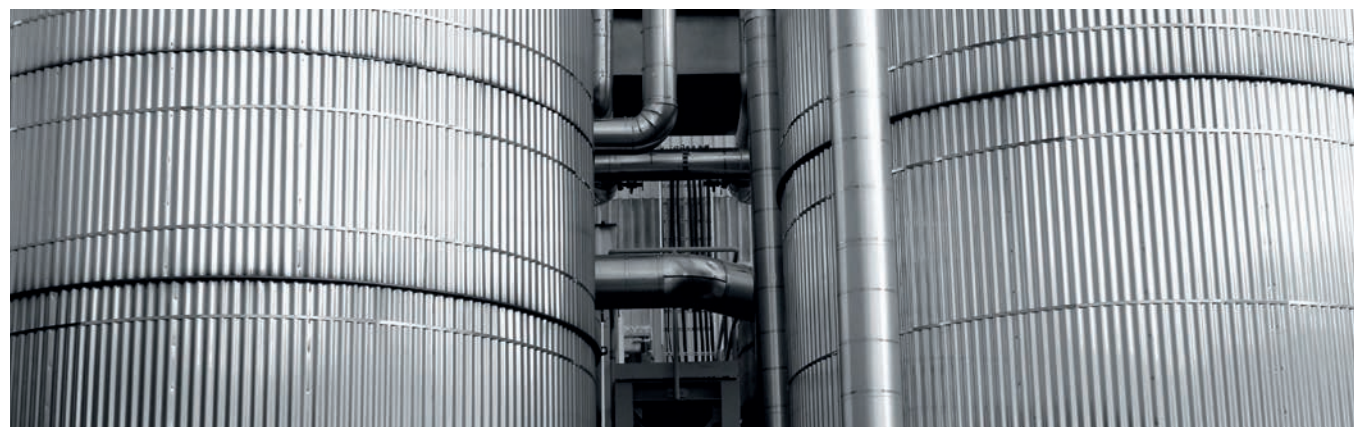
Beispiel der Attraktivität sind die Logistikaktivitäten von international agierenden Unternehmen. So investierten die AMAZONEN Werke – Spezialist für Landmaschinen mit einem Exportanteil von 80 % – rund 16 Mio. EUR. Auf einem 24 ha großen Gelände in unmittelbarer Nähe zur BAB1 entstehen auf 16.000 qm neue Montage- und Lagerhallen.

Die zweite traditionell starke Logistikregion im westlichen Niedersachsen ist die Logistkachse Ems, die das hohe Niveau der

vergangenen Jahre halten konnte. Hier wurden rund 20 % der gesamten Investitionen getätigt. Die Investitionen sind überwiegend durch Ausbau- und Erweiterungstätigkeiten von klein- und mittelständischen Unternehmen geprägt. Bestätigt wird dieser Umstand durch die Tatsache, dass die monetären Aufwendungen vor allem durch kleine Investitionssummen (weniger als 5 Mio. EUR) gekennzeichnet sind.

Dies zeigt deutlich, dass die Logistkachse Ems zu einem der dynamischsten Teilräume für logistische Aktivitäten in Niedersachsen gehört. Gründe hierfür sind – neben der anforderungsgerechten Ausstattung mit logistischen Infrastrukturen und -knoten – eine leistungsfähige Logistikwirtschaft, die großes Wachstumspotenzial aufweist und dementsprechend in der Region bzw. am Standort investiert. Unterstützt wird dies durch die aktive Gestaltung von attraktiven Rahmenbedingungen durch die öffentliche Hand. Kurze Realisierungszeiträume, schnelle Genehmigungsverfahren in Verbindung mit einem starken regionalen Netzwerk schaffen ein positives Klima für logistische Aktivitäten.

In der Nordwest Region konnte im Jahr 2017 – wie auch im vergangenen Jahr – nur eine geringe Investitionsdynamik verzeichnet werden. Erste Anzeichen einer positiven Entwicklung lassen sich an den verstärkten Aktivitäten am Containerterminal in Wilhelmshaven mit dem angeschlossenen Güterverkehrszentrum (GVZ) erkennen. Mitte 2017 hat die Rhenus-Gruppe im GVZ Wilhelmshaven in unmittelbarer Nachbarschaft zum Container Terminal eine Lagerfläche mit rund 4.000 qm Fläche und einer Stellplatzkapazität für 120 Standardcontainer eröffnet. Auch der größte Autobauer der Welt, der Volkswagen Konzern, wird sich im JadeWeserPort ansiedeln und den Hafen zum Drehkreuz nach Asien machen, um somit auf die steigende Nachfrage nach Fahrzeugen in Übersee zu reagieren. Volkswagen wird auf einem 10 ha großen Grundstück vier Hallen mit einer Gesamtfläche von 40.000 qm errichten. Für die Marken Audi, Volkswagen und





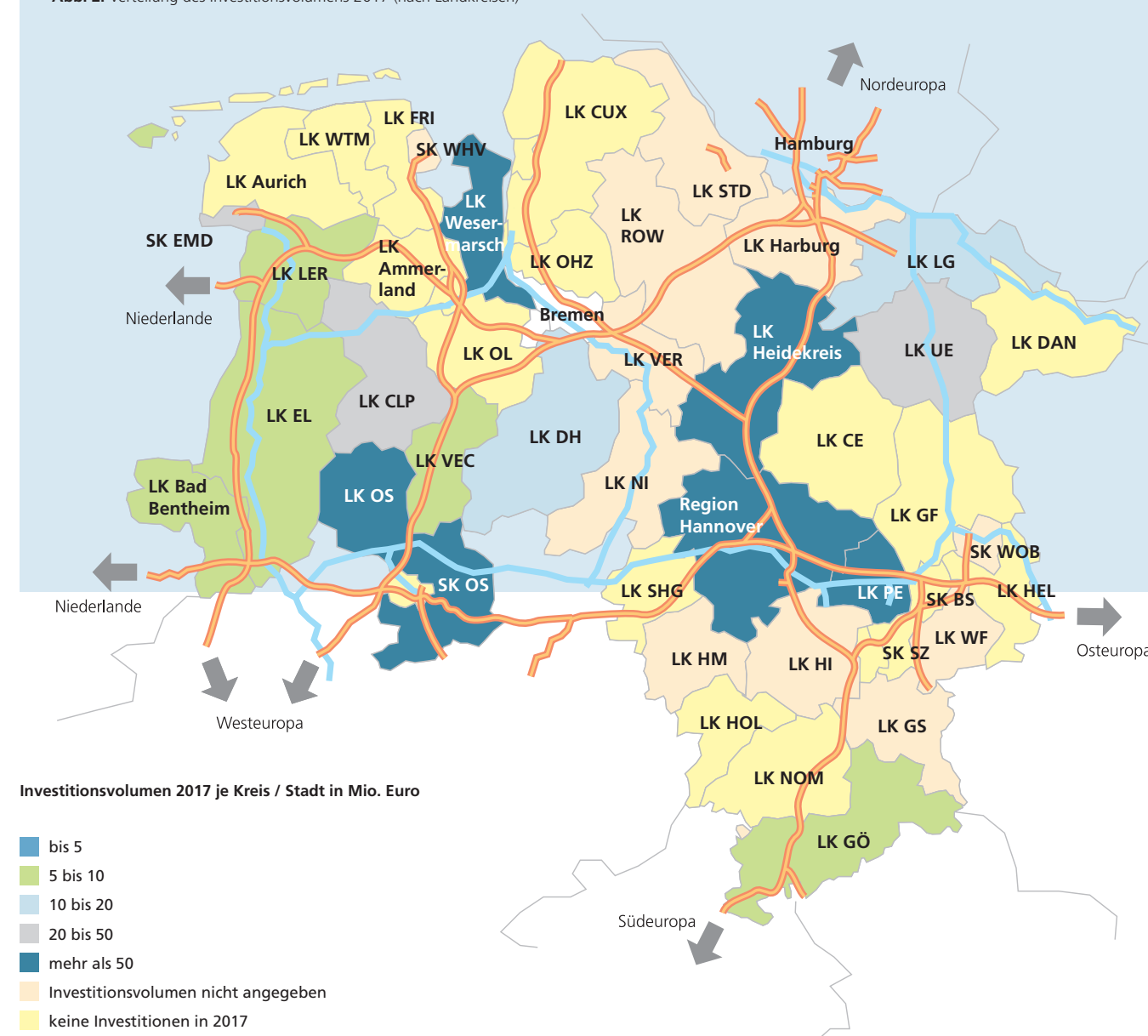
VWN sollen künftig ca. 7.000 Fahrzeugteile nach Wilhelmshaven geliefert und jede Woche in 250 Container verpackt werden. Weitere Aktivitäten sind nach Angabe des Geschäftsführers Andreas Bullwinkel aus der Neuformierung von Allianzen in der weltweiten Containerschifffahrt zu erwarten. Neben dem 2M Verbund von Maersk und MSC wird die Ocean Alliance künftig den Standort Wilhelmshaven nutzen.

Einen deutlichen Anstieg an Investitionen im Berichtsjahr 2017 konnte die Logistikregion Hannover/Hildesheim/Peine verzeichnen. In der traditionell starken Region konnten die schlechten Ergebnisse aus dem Vorjahr deutlich verbessert werden. Im Vergleich zu 2016 stieg der Anteil an logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen von rund 12 % auf 19 %. Getragen wird diese Dynamik vor allem durch Investitionen in Großprojekte. In Peine errichtete die niederländische Discountkette Action zusammen mit der Dietz AG ein 92.000 qm großes Distributionszentrum, welches den deutschen und polnischen Markt bedienen soll. In Garbsen startete der Online-Versandhändler Amazon mit dem Betrieb des rund 70 Mio. EUR teuren Sortierzentrums, dessen Kapazitäten nun Schritt für Schritt hochgefahren werden sollen. Die große Aktivität im Bereich der Großprojekte spiegelt sich im Anteil am gesamten Investitionsvolumen wider. Mit einem rund 36 %-igen Anteil am Gesamtinvestitionsvolumen ist die Region Spitzenreiter im Berichtsjahr 2017 (Vorjahr 13 %).

Mit einem Anteil von 17 % konnte für das südliche Umland der Metropolregion Hamburg 2017 ein leichter Anstieg an der Gesamtzahl der getätigten Investitionen verzeichnet werden. Das Gesamtvolumen der in der Region getätigten Investitionen beläuft sich auf knapp unter 100 Mio. EUR, was einem Anteil von 16 % an den gesamten Investitionen 2017 entspricht. Damit sank der Anteil am Gesamtinvestitionsvolumen im Vergleich zum Vorjahr um 28 Prozentpunkte. Grund hierfür ist vor allem die größte Einzelinvestition 2016, als Amazon 90 Mio. EUR in ein Logistikzentrum in Winsen investierte. Dazu kommt, dass in den Landkreisen südlich von Hamburg zwar Investitionen getätigt wurden, allerdings keine Informationen bzgl. des Investitionsvolumens erhoben werden konnten.

Wie in den vergangenen Jahren konnten auch im Jahr 2017 insbesondere die im östlichen Niedersachsen gelegenen Landkreise Lüchow-Dannenberg, der Landkreis Gifhorn und der Landkreis Helmstedt nicht an dem Wachstum partizipieren und weisen eine geringe Investitionsdynamik auf. Ein Grund hierfür ist vermutlich der im Gegensatz zu anderen Landkreisen geringere Besatz mit logistikaffinen Unternehmen. Ein weiterer limitierender Faktor für logistische Aktivitäten in der Region Ostniedersachsen ist der in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewinnende Faktor der Verfügbarkeit von freien Personalressourcen, um logistische Aktivitäten an einem Standort anforderungsgerecht abwickeln zu können,

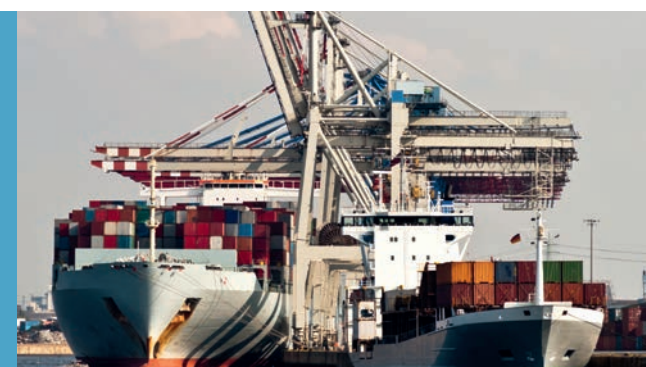
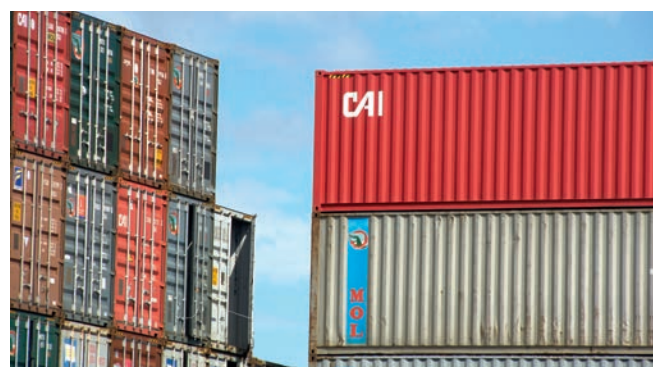
Abb. 2: Verteilung des Investitionsvolumens 2017 (nach Landkreisen)

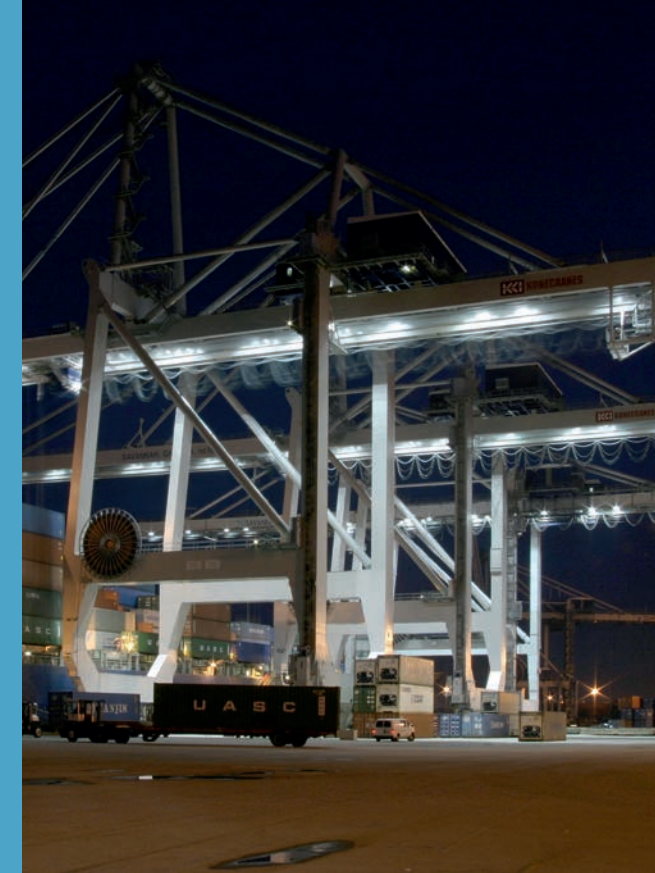


In der Region Südniedersachsen, im Speziellen in Göttingen, konnte in 2017 – wie auch in den letzten Jahren – eine hohe Investitionsdynamik verzeichnet werden. Dies bestätigt der zu beobachtenden Trend, dass sich insbesondere der Logistikstandort Göttingen zu einem – auch für internationale Aktivitäten – zunehmend bedeutenden Logistikstandort entwickelt. Mit dem in Göttingen vorausschauend entwickelten 34 ha umfassenden GVZ Logistikpark

Siekanger bietet der Standort anforderungsgerechte Flächen für Nutzer und Investoren.

In einem ersten Schritt wurde eine 40.000 qm große Multi-User-Halle errichtet, die durch einen ersten Ankermieter bereits genutzt wird. Die Attraktivität des Standortes wird auch dadurch unterstrichen, dass der GVZ Logistikpark Siekanger inzwischen komplett vermarktet ist.





Branchenmix

Die branchenspezifische Verteilung der Investitionen des Jahres 2017 zeigt signifikante Unterschiede zum Vorjahr. Gab es 2016 eine deutliche Verschiebung der Anteile in Richtung der Logistikdienstleister, stellt sich die sektorale Verteilung im Jahr 2017 ausgewogener dar. Trotzdem stellen die Logistikdienstleister mit über 40 % der logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen weiterhin die aktivste Branche hinsichtlich der Investitionsaktivitäten dar. Nach einem Anteil von 50 % im Vorjahr ist dies der höchste Wert im Betrachtungszeitraum 2012 – 2017. Dies macht deutlich, dass die Logistikdienstleister insbesondere in Folge der gestiegenen Outsourcingquote im Bereich der Industrie und des Handels profitieren und entsprechend in den Ausbau ihrer Kapazitäten investiert haben.

Die Investitionsbereitschaft der Logistikdienstleister wird auch in der Verteilung des Investitionsvolumens deutlich. Hier konnte der Anteil von 20 % auf 27 % gesteigert werden. Im Vergleich zu den anderen Branchen sind die Investitionen der Logistikdienstleister durch geringe Volumina gekennzeichnet. Der Grund hierfür sind die verstärkten Aktivitäten der Unternehmen im Bereich des Ausbaus und der Modernisierung bestehender Unternehmensstandorte, die in der Regel einen geringeren finanziellen Einsatz als Neuansiedlungen erfordern.

Nach dem letztjährigen Tiefstand von 15 % konnte für die Industrie im Jahr 2017 ein Anteil von 33 % an den getätigten Investitionen verzeichnet werden, wodurch sie diesbezüglich die zweitstärkste Branche darstellt. Die zurückgewonnene Stärke der Industrie zeigt sich besonders deutlich beim getätigten Investitionsvolumen. Stammten 2016 nur 4 % des Investitionsvolumens aus der Industrie, waren es 2017 39 % und damit der höchste Wert aller Branchen. Grund hierfür ist u.a. das immer mehr Unternehmen in vernetzte Technologien für die Produktion und die damit verbundene Logistik investieren. Als Beispiel kann das Unternehmen REHAU AG in Brake angeführt werden.

Hier wurden 100 Mio. EUR in die Erweiterung und Modernisierung des Standortes investiert und damit das größte Einzelvorhaben 2017 realisiert.

Die aktuellen Zahlen bestätigen den Trend der letzten beiden Jahre, dass sich der Großhandel aufgrund der abgeschlossenen Restrukturierung von Logistiknetzwerken und der damit verbundenen Errichtung von Distributionsstandorten in den Vorjahren aktuell weniger investitionsfreudig zeigt. Der Anteil an der absoluten Anzahl an Investitionen stieg im letzten Jahr zwar von 17 % auf 19 %, der Anteil am Investitionsvolumen sank allerdings von 27 % auf 19 %.

Anders als in den letzten Jahren konnte sich die steigende Tendenz der Gruppe „Sonstiges“ bezogen auf die Anzahl der getätigten Investitionen in diesem Jahr nicht bestätigen. 2016 kamen 18 % der Investitionen aus dieser Gruppe und machten fast die Hälfte des Investitionsvolumens aus. Im Jahr 2017 sank der Anteil auf 7 % und der Anteil am getätigten Investitionsvolumen belief sich auf 15 %.

Zurückzuführen war dies auf die hohe Anzahl von Großprojekten. Charakteristisch für den Bereich „Sonstige“ sind insbesondere Projektentwickler, die vor allem Projekte mit einem Multi-User-Ansatz umsetzen. Dies zeigt, dass der Logistik- und Investitionsstandort Niedersachsen bei den oftmals international agierenden Projektentwicklern als attraktiver Investitionsstandort bewertet wird und aufgrund der zur Verfügung stehenden anforderungsgerechten Flächen, in Verbindung mit einer leistungsfähigen Logistikwirtschaft und leistungsfähigen logistischen Knoten, vermehrt in den Fokus der Aktivitäten rückt. Projektentwickler profitieren hierbei vor allem davon, dass sich Unternehmen verstärkt auf ihre Kernkompetenzen fokussieren und insbesondere mittelständische Unternehmen Vorteile eines modernen und multifunktionalen Zentrallagers nutzen. Um Kosten und das Finanzierungsrisiko zu minimieren und um

Entwicklungsarbeit zu reduzieren, mieten sich Unternehmen verstärkt bei von Entwicklern speziell errichteten Immobilien ein oder stimmen gemeinsam das Bauvorhaben mit ihnen ab.

Abb. 3: Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung

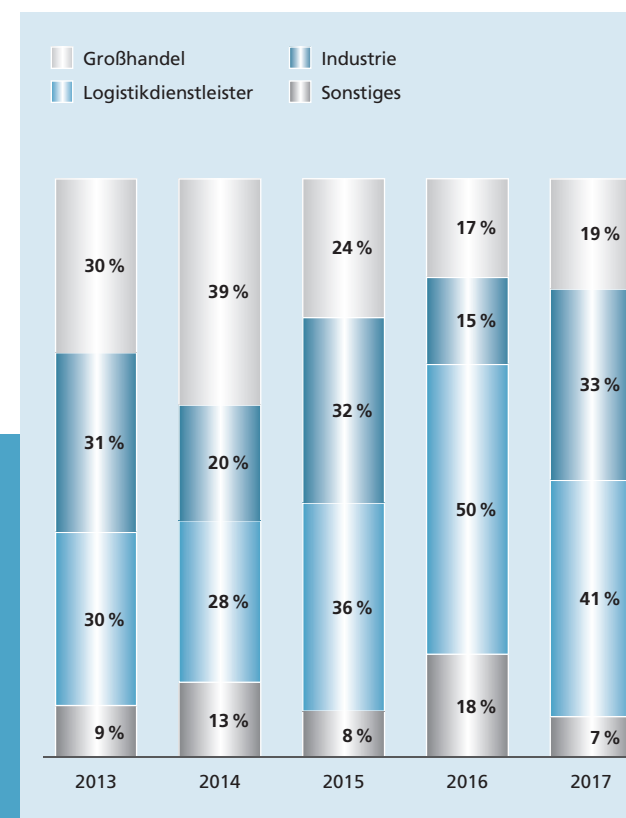
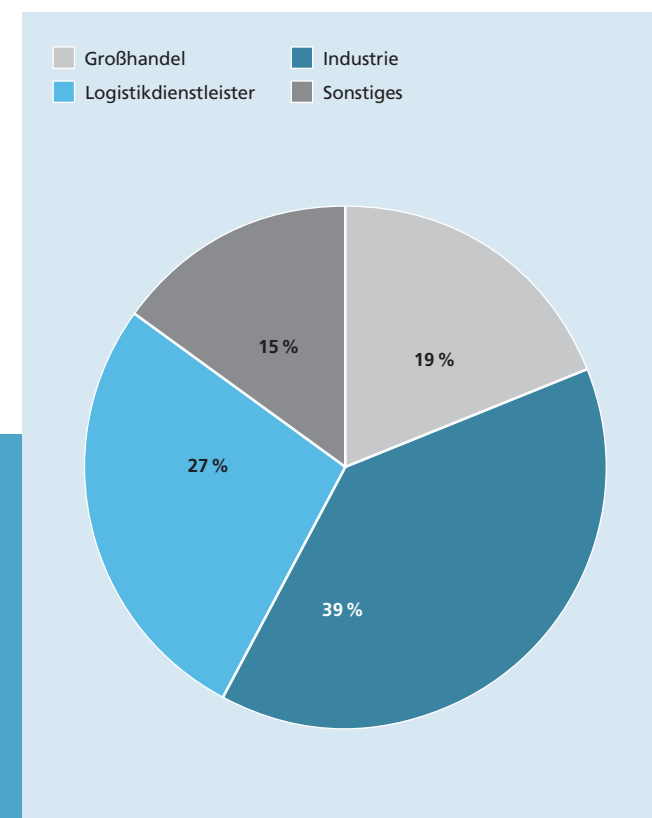


Abb. 4: Verteilung des Investitionsvolumens (nach Branchen)



Anzahl der Distributionszentren

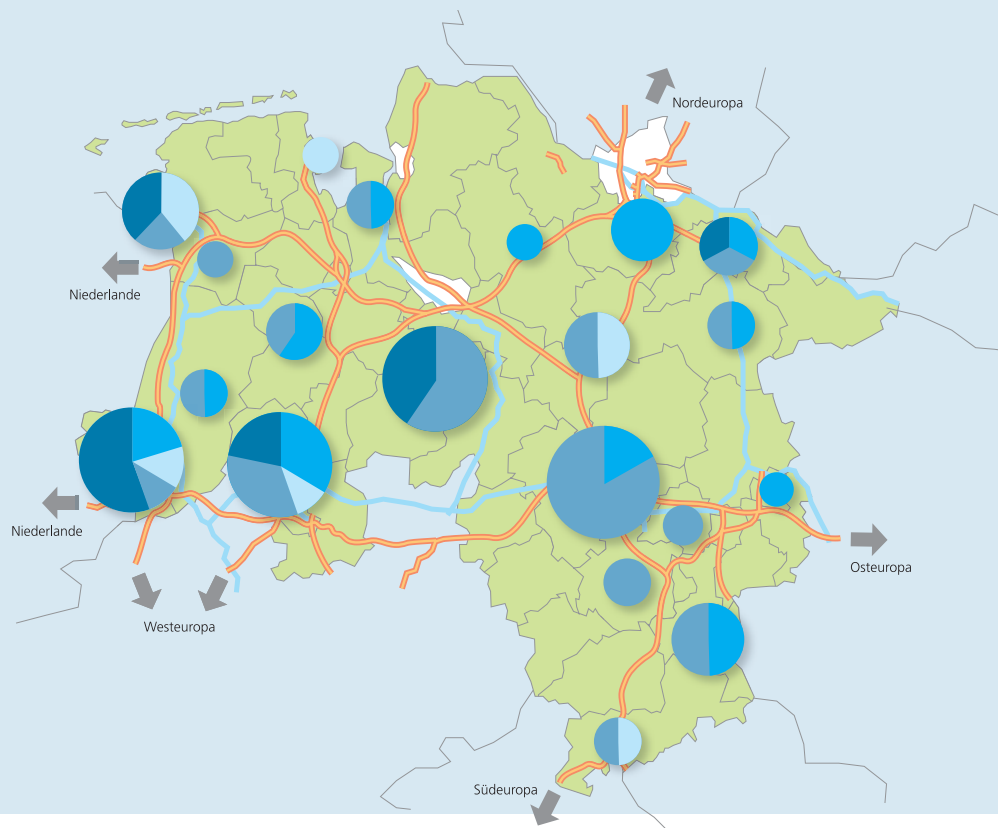
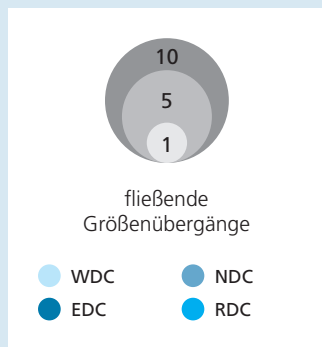


Abb. 5: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2017 (nach Erschließungsfunktion)

Anzahl der Distributionszentren

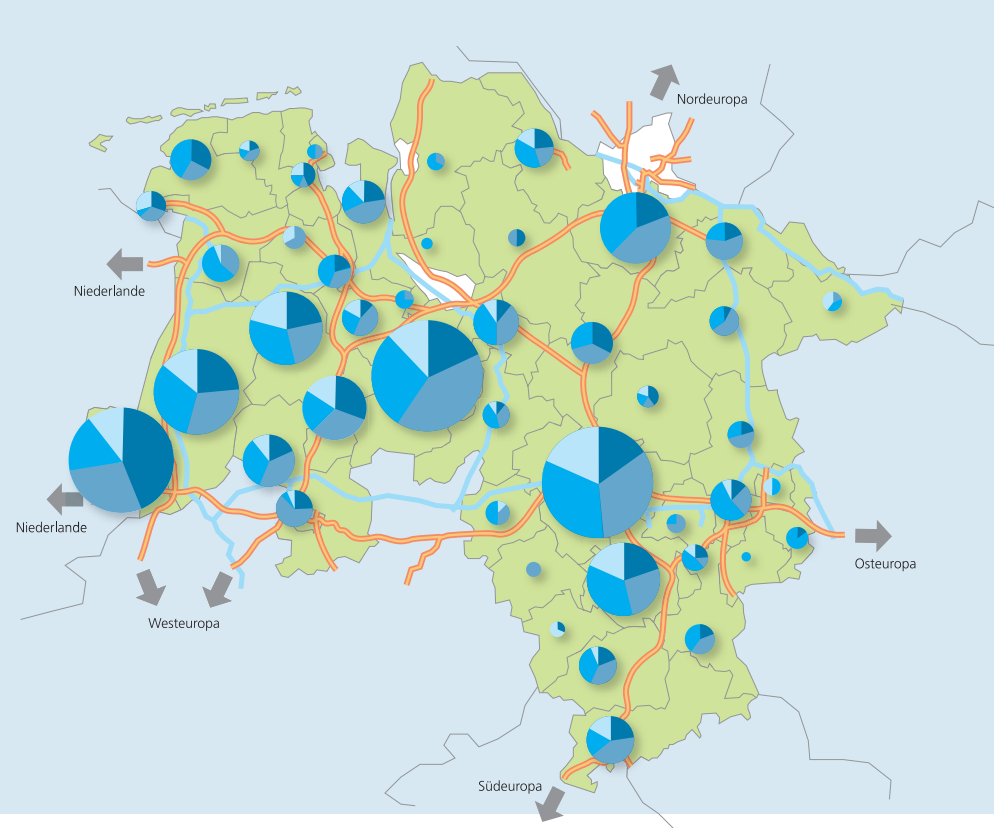
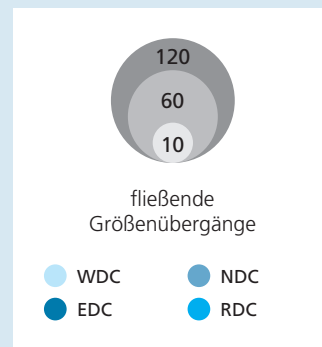


Abb. 6: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2000 – 2016 (nach Erschließungsfunktion)

Räumliche Erschließungsfunktion der Investitionen

Für die funktionale Einordnung von Logistikregionen hat sich die räumliche Erschließungsfunktion von logistikaffinen Investitionen in der Vergangenheit 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 Verteilung der Anteile auf die unterschiedlichen Kategorien der räumlichen Erschließungsfunktion im Vergleich zwischen den Ergebnissen des Jahres 2017 (Außenring) mit den Durchschnittswerten des Zeitraumes 2000 bis 2016 (Innenring). In Summe bezieht sich die Klassifizierung auf mehr als 1.000 logistikaffine Investitionen in Niedersachsen seit dem Jahr 2000.

Auch das Jahr 2017 ist durch einen konstant hohen Anteil der vorrangig regionalen und norddeutschen Distributionszentren geprägt, deren Anteil jährlich um 1-2 % schwankt und der sich dieses Jahr auf 27 % belief. Die Investitionen in Distributionszentren mit internationaler Reichweite weicht im Berichtsjahr signifikant von den im letzten Jahr ermittelten Werten ab. War das Jahr 2016 gekennzeichnet von hohen Investitionsaktivitäten in Distributionszentren mit

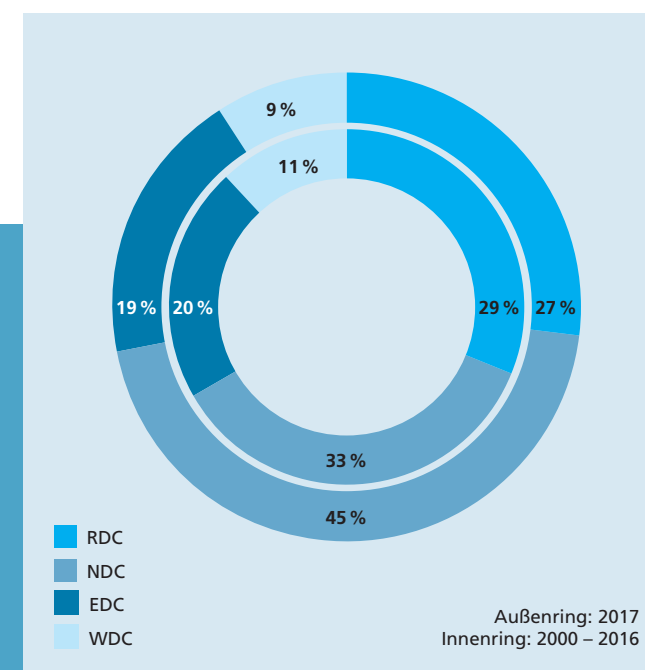


internationaler Reichweite, Anteil 2016 über 40 %), so reduzierte sich der Anteil im Berichtsjahr 2017 auf knapp unter 30 % der gesamten Investitionen. Hierbei war die Gruppe der EDC besonders betroffen. Der im Jahr 2016 besonders hohe Anteil von Europäischen Distributionszentren (29 %) konnte für das vorliegende Berichtsjahr nicht erzielt werden und fiel um 10 Prozentpunkte geringer aus. Bei den Investitionen mit internationaler Ausrichtung dominieren vor allem Investitionen der Industrie.

Kennzeichnend für das Jahr 2017 ist die Fokussierung der Investitionsaktivitäten in Distributionszentren von denen der regionale bzw. nationale Markt versorgt wird. Diese Gruppe der RDC und NDC dominieren im Jahr 2017 die räumlichen Erschließungsfunktionen und konnten im Vergleich zum Vorjahr einen signifikanten Zuwachs verzeichnen. Mit 45 % machen nationale Logistikzentren fast die Hälfte aller Distributionszentren aus. Dies entspricht einem Zuwachs von 16 % im direkten Vergleich zum Vorjahr.

Aus der diesjährigen Verteilung der logistikaffinen Investitionen (vgl. Abbildung. 6) können folgende Rückschlüsse gezogen werden. Wie auch in den letzten Jahren wird ein hoher Teil der Investitionen mit internationalen Distributionsfunktionen im westlichen Niedersachsen realisiert, wenngleich die Distributionszentren mit regionaler und nationaler Reichweite nach wie vor einen hohen Stellenwert aufweisen. Von den Investitionen mit internationaler Reichweite im westlichen Niedersachsen wird der überwiegende

Abb. 7: Erschließungsfunktion 2017 im Vergleich zu 2000 – 2016





Teil in der Logistikkachse Ems realisiert und bestätigt den in den letzten Jahren zu beobachtenden Trend, dass die Logistikkachse Ems zu den bedeutendsten Regionen für international Distributionsaktivitäten in Niedersachsen zählt.

Die Investitionen in der Region Hannover weisen überwiegend nationale Distributionsaktivitäten auf. Der hohe Anteil an Investitionen mit regionaler und nationaler Reichweite zeigt einen deutlichen Trend zu der zunehmenden Regionalisierung von Distributionsnetzwerken der Unternehmen, getrieben durch die wachsende Bedeutung von Kunden-nähe (Servicequalität) und steigenden Transportkosten. Bestätigt wird dadurch auch die Erschließungsfunktion Niedersachsens im norddeutschen Raum, deutlich am Landkreis Diepholz zu erkennen, in dem seit Jahren eine hohe Fokussierung auf die Gruppe der nationalen und regionalen Distributionszentren zu erkennen ist. Die Daten für die südliche Metropol region Hamburg bestä-tigen das Bild der hohen Bedeutung der letztgenannten Gruppe. Rund drei Viertel der in dieser Region getätigten Investitionen sind nationalen und regionalen Distributionszentren zuzuordnen.

Die räumliche Verteilung der erfassten Distributionszentren im Vergleichszeitraum 2000 bis 2016 zeigte die Bedeutung der trans-europäischen Achsen für Distributionsaktivitäten mit internationaler Reichweite. Die für internationale bzw. globale Warenströme ausgelegten Distributionszentren befinden sich in unmittelbarer Nähe zu den Hauptverkehrsachsen A30/A31, A1, A7 und A2.

Zusammenfassend lässt sich für das Jahr 2017 ein Rückgang von Investitionen in Distributionszentren mit internationaler Reichweite feststellen, während der Anteil der Distributionszentren mit regionaler/nationaler Reichweite im Jahr 2017 an Bedeutung gewonnen hat. Lag der Anteil der Investitionen mit internationaler Reichweite in 2016 noch bei 42%, so betrug der Anteil dieser beiden Gruppen im Jahr 2017 nur noch 28%. Dies zeigt, dass der Fokus der logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen – zumindest in 2017 – vorrangig auf dem Segment von regionalen/nationalen Transportketten gelegen hat. Die spannende Frage wird sein, ob dieser Trend sich in den nächsten Jahren fortsetzen wird oder ob Niedersachsen als Standort für internationale Logistikaktivitäten wieder stärker genutzt wird.



Flächenbedarf und Größenstrukturen der Investitionen

Für das Jahr 2017 liegen für knapp über 70 % der logistikaffinen Investitionen Flächenangaben vor. Die sich daraus ergebene Flächeninanspruchnahme beträgt 155 ha, was einer Zunahme von über 60 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Damit stieg die Flächeninanspruchnahme erstmalig seit dem Jahr 2013 wieder an. Zugleich zählt die Flächeninanspruchnahme 2017 zu den größten seit dem Jahr 2011. Gleichzeitig stieg der Mittelwert des Flächenbedarfs der Investitionen von rund 1,9 ha im Jahr 2016 auf 3,6 ha im Erhebungsjahr 2017.

Abbildung 8 gibt einen Überblick zu den unterschiedlichen Größenklassen wobei als Vergleich sowohl Investitionsanzahl als auch die Gesamtfläche herangezogen werden.

Der Anteil an Kleininvestitionen nahm 2017 wie schon im Vorjahr ab. Machten Investitionen in Flächen unter einem Hektar in der Vergangenheit einen hohen Anteil aus, so sank der Wert dieser Größenklasse im Jahr 2017 bezogen auf die Gesamtfläche auf rund 5 % (2016: Anteil rd. 11 %). Ihr Anteil an der Investitionsanzahl ist jedoch auch – wie in den vergangenen Jahren – relativ hoch: Rund 39 % der Investitionen entfallen auf diese Größenklasse. Dies zeigt den weiterhin hohen Stellenwert von Investitionen von kleinen und mittelständischen Unternehmen, die die Basis für ein kontinuierliches und nachhaltiges Wachstum des Wirtschafts- und Logistikstandortes Niedersachsen bilden.

Der Anteil der Größenklasse von 1 ha bis 5 ha steigt im Vergleich zum Vorjahreswert um 3 Prozentpunkte auf 43 %, wobei rund 32 % der Gesamtfläche auf diese Investitionsklasse entfällt.

Einen signifikanten Unterschied stellen die Großprojekte im Vergleich zu den Vorjahren mit einem Flächenbedarf von über 5 ha dar. Ihr Anteil an den getätigten Investitionen stieg auf knapp 18 % an (2016 rund 13 %). Der Gesamtanteil an der Fläche liegt ungefähr

auf dem Niveau des Vorjahres und weist einen Anteil von mehr als 40 % auf. Eindeutig dominiert wird die Gruppe von Investitionen mit einer Flächeninanspruchnahme von mehr als 10 ha. Diese Zahlen machen deutlich, dass die einzelnen Investitionen im Berichtsjahr 2017 stärker als in den vergangenen Jahren von großer Flächenintensität geprägt waren.

In der Erhebung konnte zum wiederholten Male ermittelt werden, dass das verfügbare Flächenangebot am Standort als „zu gering“ eingeschätzt wird. Dieser Anteil stieg im Jahr 2017 um 10 % auf 41 % an. Die Ursachen hierfür liegen laut den Angaben der Befragten, wie auch im letzten Jahr an einem fehlenden Flächenangebot, fehlender Flächenverfügbarkeit und der Schwierigkeit bei der Neuausweisung von Flächen. Kernproblem bleibt, dass die Nachfrage das Angebot. Nur 41 % der Befragten bewerten das Flächenangebot als „ausreichend“. Dies unterstreicht die Flächenknappheit in großen Teilen Niedersachsens. Vor diesem Hintergrund besteht die Herausforderung für die weitere erfolgreiche Entwicklung des Logistiklandes Niedersachsen als Investitionsstandort darin, markt- und nutzergerechte Flächen für den Kunden zu entwickeln und diese zeitnah anzubieten.

Im Rahmen der Erhebung bewerteten mehr als 55 % der Befragten die Nachfrage nach Neuflächen als „leicht steigend“, was ein Zuwachs von 4 % bedeutet. Begründet wird diese – wie auch im letzten Jahr – erkennbare optimistische Erwartungshaltung durch eine positive Entwicklung der Logistikbranche, insbesondere im E-Commerce, mit dem Anschluss und Ausbau von Infrastruktur und mit den Neuausweisungen geeigneter Flächen. Rund 18 % der Befragten gehen von einer gleichbleibenden Entwicklung der Nachfrage für Neuflächen aus. Bei den Bestandsimmobilien gehen rund 29 % der Befragten von einer gleichbleibenden Entwicklung aus, rund 46 % rechnen mit einer steigenden Nachfrage. Mit einer sinkenden Nachfrage wird indes nicht gerechnet.

Von immer wichtigerer Bedeutung werden nachhaltige Nutzungskonzepte, um den Flächenverbrauch zu minimieren. 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 Ausnutzung von gemeinsam genutzten Verkehrsflächen oder Entwässerungssystemen sein.

Aussagen zur Flächeneffizienz bei Immobilien lassen sich unter anderem aus dem Verhältnis von der Nutzfläche zu Grundfläche (Gesamtfläche der Immobilie) ableiten. 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 0,4.

Nachdem das Verhältnis im Vorjahr (0,3) vom Jahresmittelwert der vergangenen Jahre abwich, nähert sich der Wert für das Jahr 2017 (0,38) wieder dem langjährigen Mittel an. Daraus lässt sich für das Jahr 2017 eine gestiegene Nutzungsintensität der Gesamtflächen ableiten. Dabei 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. Zwischen den Regionen sind zum Teil deutliche Unterschiede hinsichtlich der Flächennutzung zu erkennen. Mit einem Verhältnis von Nutzfläche zu Grundfläche von 0,87 zählt die Logistikachse Ems zu den Spitzenreitern. Die Werte der weiteren Regionen liegen in etwa auf dem Niveau des Landesdurchschnitts, lediglich in den Logistikregionen Hansalinie und im östlichen Niedersachsen wurden geringere Werte erzielt.

Abbildung 9 gibt einen Überblick zur Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EUR pro ha im Erhebungszeitraum 2010 bis 2017. Nachdem die Summe von gut 3 Mio. EUR im Jahr 2014 auf mehr als das Doppelte im Jahr 2016 anstieg, liegt der Wert für 2017 bei rund 5 Mio. EUR und über dem Mittelwert der letzten Jahre und stellt den zweithöchsten Wert des gesamten Betrachtungszeitraumes 2010 – 2017 dar. Wie im letzten Jahr kann dies ein Indikator für hohe Baukosten und hohe Investitionsvolumina einzelner Bauvorhaben sein, als auch ein Indiz dafür, dass zunehmend die Flächen mit kostenintensiven Gebäuden, resultierend aus modernerer und intensiverer Nutzung, bebaut werden. Zu beobachten ist in den letzten Jahren, vor allem bei den umgesetzten Großprojekten der vergangenen vier Jahre, die Entwicklung zu umwelt- und ressourcenschonendem Bauen und Betreiben von Logistikimmobilien.



Abb. 8: Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2017

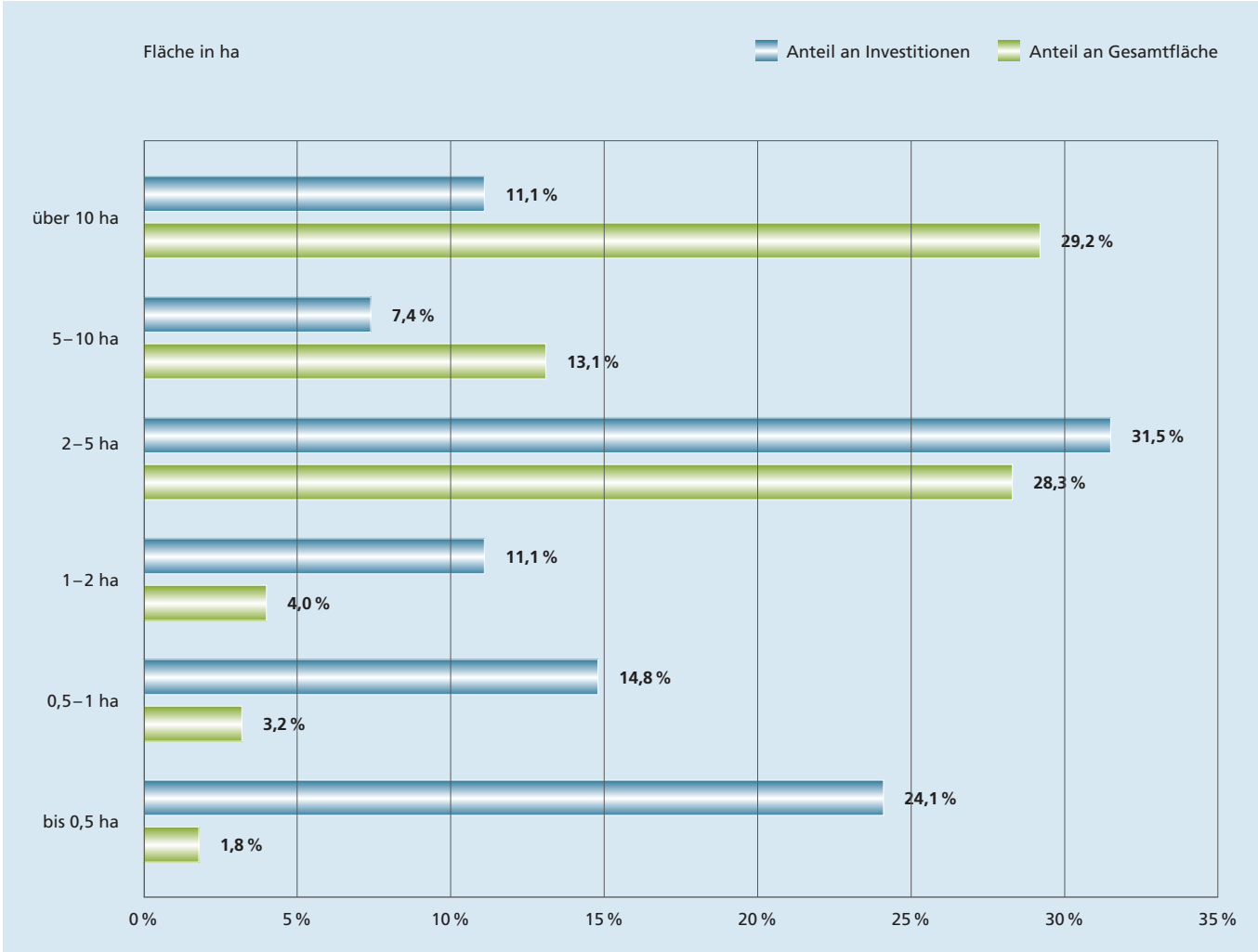
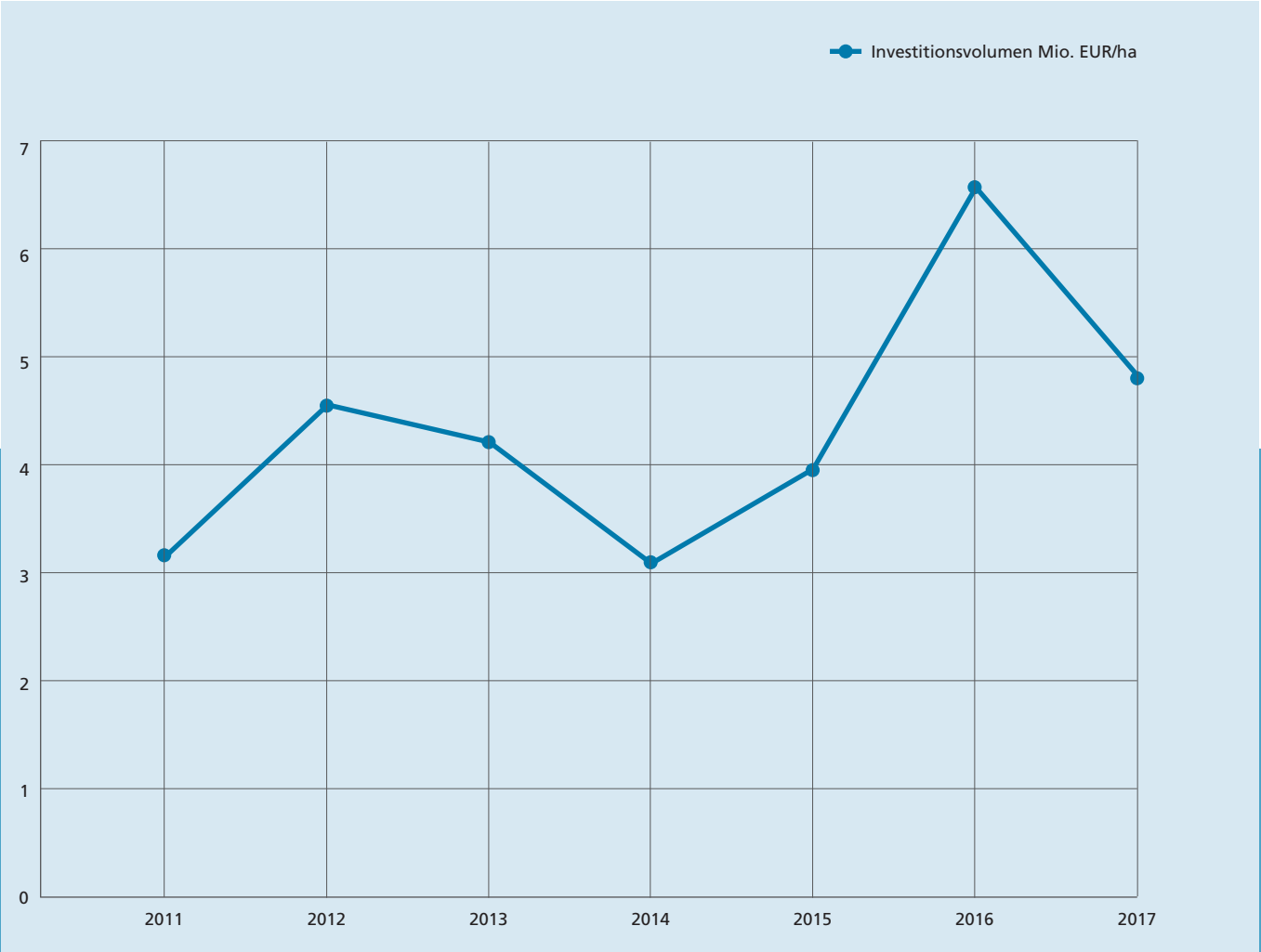


Abb. 9: Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EUR pro ha und Jahr





Investitionsbeispiel

VGP Industriebau GmbH (für Schnellecke Group AG & Co. KG)

Investitionsort: Soltau
Neubau weltweites Distributionszentrum
Branche: Logistikdienstleister
Gesamtmietsfläche: 55.811 qm
Beschäftigte neu: k.A.
Investitionsvolumen: k.A.

Kontakt: www.vgpparks.eu

Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik

Im Jahr 2017 konnten am Wirtschaftsstandort Niedersachsen laut Erhebung rund 3.650 neue Arbeitsplätze in der Logistikbranche geschaffen werden. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einer Steigerung um fast 50 %. Die Logistikbranche hat nach den verhaltenen Jahren 2014 – 2016 wieder zurück in die Erfolgsspur gefunden. Auch bundesweit zählt die Logistikbranche mit rund 3 Mio. Arbeitsplätzen zu den Beschäftigungsmotoren.

Logistik ist eine der Erfolgsbranchen in Deutschland, die inzwischen rund 263 Mrd. EUR Umsatz erwirtschaftet und auch dank global bedeutender Unternehmen wie der Post-Tochter DHL oder der Bahn-Tochter Schenker seit Jahren zu den globalen Big Playern in der Logistikwelt gehört. Dies wurde auch wieder von der Weltbank bestätigt. Deutschland wurde 2016 zum dritten Mal hintereinander Logistikweltmeister und führt die Rangliste des Logistics Performance Index (LPI) an. Neben Deutschland gehören Luxemburg, Schweden, die Niederlande und Singapur zu den Top Ten des LPI. Der Index wird von der Weltbank ermittelt und stellt die Leistungsfähigkeit im Bereich

der Logistik von 160 Ländern auf einer Skala von eins (schlecht) bis fünf (gut) dar. Zur Ermittlung des LPI werden von der Weltbank über 1.200 Logistikexperten befragt, die die Beschaffenheit der Logistik des eigenen Landes und die anderer Staaten bewerten.

Die Logistikbranche hat insbesondere für das Mobilitätsland Niedersachsen seit Jahren einen herausragenden Stellenwert. Dies zeigt sich zum einen an der Zahl 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. Vor diesem Hintergrund spiegeln die 75 Investitionen im Jahr 2017, mit einem Investitionsvolumen von etwa 765 Mio. EUR im Vergleich zu den Vorjahrsergebnissen ein sehr gutes Ergebnis wider und machen das Jahr 2017 – gemessen am Investitionsvolumen – zu einem der erfolgreichsten Jahre im Rahmen der Erhebung zum Marktspiegel Logistik. Mehr als 260.000 Beschäftigte arbeiten im Kernsektor der Logistikbranche in Niedersachsen, damit ist die Branche eine der bedeutendsten

Arbeitgeber im Land Niedersachsen. Kennzeichnend ist, dass die Logistikbranche in den letzten Jahren einen wesentlichen Anteil an der erfolgreichen Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Niedersachsen hatte. 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 hier nicht berücksichtigt sind. Es muss also davon ausgegangen werden, dass die Bedeutung der Logistik als Wirtschafts- und Arbeitsplatzmotor deutlich stärker ist als vielfach angenommen.

Hierbei ist zu beachten, dass der Fokus der im Marktspiegel erfassten logistikaffinen Investitionen auf solchen Investitionen liegt, die direkt durch entsprechende Unternehmen am Standort Niedersachsen getätigt werden. Neben Investitionen in entsprechende Logistikzentren sind auch Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sowie in den Ausbau und die Entwicklung der logistischen Knoten

in Niedersachsen geflossen, mit denen auch entsprechende Effekte verbunden sind.

Nach wie vor erstreckt sich die Bandbreite an Investitionen von Klein- bzw. Kleininvestitionen mit einem Volumen von 100.000 EUR bis hin zu kapitalintensiven Investitionen von mehr als 10 Mio. EUR Investitionssumme. Kleine und mittelständische Unternehmen investieren in die bereits genutzte Logistikimmobilie oder greifen verstärkt auf Bestandsimmobilien zurück. Vermehrte Investitionen in die eigene Logistikimmobilie bestätigen, dass sich die Rahmenbedingungen für Logistikimmobilien geändert haben. Die Ansprüche an die technische Ausstattung sind angesichts der wachsenden Anforderungen an die Logistiker weiter gestiegen. Flexibilität bei der Nutzung, Größe und technischen Ausstattung, wie auch Sicherheits- und Nachhaltigkeitskriterien sind Charakteristika einer modernen Logistikimmobilie.

Neben Schnelligkeit und Zuverlässigkeit der logistischen Prozesse sind zunehmend auch die geforderten Servicequalitäten von Seiten



der beauftragenden Wirtschaft Faktoren, die die Logistik zu einem Vorreiter bei der Anwendung und schnellen Umsetzung zahlreicher Schlüsseltechnologien macht. Hierdurch sichert Logistik hochwertige Kernkompetenzen am Entwicklungs- und Produktionsstandort Deutschland und damit auch in Niedersachsen.

Den Löwenanteil machen kleine Investitionen im Bereich bis 5 Mio. EUR aus (71 %). Umso erstaunlicher ist, dass diese 71 % der Investitionen gerade einmal 7 % des Gesamtinvestitionsvolumens ausmachen. Einen wesentlich größeren Anteil nehmen die Investitionen mit einem Einzelvolumen von 5 bis 20 Mio. EUR ein, welche mit 20 % aller getätigten Investitionen knapp ein Drittel der Gesamtsumme abdecken. Die größten logistikaffinen Investitionen im Jahr 2017 machen – bezogen auf das Investitionsvolumen – einen Anteil von 61 % aus, bezogen auf die Gesamtanzahl aller in Niedersachsen getätigten Investitionen jedoch weniger als 10 %.

Ein Vergleich der Branchen hinsichtlich der Schaffung neuer Arbeitsplätze zeigt, dass jeweils etwa ein Drittel der neuen logistikaffinen Arbeitsplätze in der Industrie und bei den Logistikdienstleistern geschaffen wurden. Somit kann ein direkter Bezug zu den insgesamt getätigten Investitionen gezogen werden, denn Logistikdienstleister und Industrie kann ein Anteil von zwei Dritteln des Investitionsvolumens zugeschrieben werden. Die im Vergleich zum Vorjahr geringe Zahl an neuen Arbeitsplätzen im Großhandel (13 %) kann damit begründet werden, dass die Unternehmen schon in den vergangenen Jahren auf die veränderten Bestellgewohnheiten des E-Commerce reagiert haben und eine Vielzahl neuer Arbeitsplätze geschaffen wurde.

Je nach logistischer Funktion weist die Logistik – bezogen auf die Arbeitsplatzeffekte – in Relation zum Flächenverbrauch eine breite Streuung auf. Die Effekte, die mit der Errichtung von Logistikzentren einhergehen, weichen je nach ihrer spezifischen Funktion stark

voneinander ab. Logistisch induzierte Investitionen werden häufig sehr kritisch gesehen, da oftmals der Gedanke vorherrscht, dass diese Ansiedlungen eine geringere Arbeitsplatzwirkung als andere Wirtschaftszweige im Vergleich zum Flächenbedarf aufweisen. Erfreulich ist, dass für das Jahr 2017 wieder eine gestiegene Nutzungsintensität zu erkennen ist. 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 ha 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. Andere Ansiedlungstypen (Produktions-, Ballungsraumversorgung) weisen Werte zwischen 37 und 43 Beschäftigten pro ha auf. Eine Ausnahme stellen Logistikzentren von Onlinehändlern dar, die besonders beschäftigungsintensiv sind. Gründe hierfür sind oftmals geringere Automatisierungsgrade sowie die von stark saisonalen Schwankungen (z.B. Weihnachtsgeschäft) betroffenen Betriebsabläufe. 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 (Logistix Studie 2017).

Insgesamt wurden seit dem Jahr 2000 im Logistikland Niedersachsen mehr als 55.000 neue Arbeitsplätze geschaffen. Mit mehr als 260.000 Beschäftigten ist die Logistik eine der tragenden Säulen des Wirtschaftsstandortes Niedersachsen. Vor diesem Bewusstsein ist Nachwuchsausbildung und Förderung in Niedersachsen ein wichtiges Thema, das in Niedersachsen durch verschiedene Programme unterstützt wird.

Besonders nachgefragt sind Arbeitskräfte im gewerblichen Bereich. Fast 70 % der Befragten erwarten in diesem Bereich einen steigenden Bedarf. Wie auch im letzten Jahr wird bei gering qualifizierten Arbeitskräften (49 %) und im kaufmännischen Bereich (63 %) ebenfalls mit einem steigenden Bedarf für die Logistik gerechnet. Für Arbeitskräfte mit akademischem Schwerpunkt wird (wie prognostiziert) ein gleichbleibendes Niveau bei der Nachfrage angegeben.

Abbildung 10 zeigt eine grobe Einschätzung von Wirtschaftsförderern und Multiplikatoren über die Voraussetzungen für die Ansiedlung von logistikaffinen Investitionen an ihrem Standort/ in ihrer Region. Die wichtigsten Voraussetzungen sind nach wie vor eine leistungsfähige Straßenverkehrsanbindung und ein Breitbandanschluss. Beide Aspekte wurden im Vergleich zum Vorjahr als nochmal deutlich wichtiger eingestuft. Als dritt wichtigste Voraussetzung werden die Verfügbarkeit und die Nähe von ausgebildeten Arbeitskräften vor Ort angegeben. Dies zeigt, dass der Bedarf an Fachkräften und die Ausbildung von Arbeitskräften einen bedeutenden Standortfaktor für Unternehmen darstellt und Treiber für eine erfolgreiche Entwicklung einer Region sind. Eine verfügbare ÖPNV-Anbindung wurde von knapp unter 30 % der Befragten als sehr wichtig erachtet. Verkehrsanbindungen wie Schiene und Wasser erzielten bei der Befragung im Vergleich zum Vorjahr ein leicht besseres Ergebnis mit einer positiven Bewertung von 68 % bzw. 51 %. Leicht gestiegen ist auch die Beurteilung von Synergien. 68 % der Befragten bewerten Synergien als wichtige bzw. sehr wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Realisierung von logistikaffinen Investitionen.

Die Akzeptanz bei der niedersächsischen Bevölkerung für logistikaffine Investitionen ist nach Einschätzung der Wirtschaftsförderer durchaus vorhanden und liegt nur knapp unter den guten Ergebnissen des Vorjahres. Demnach bewerten knapp zwei Drittel der Befragten



Investitionsbeispiel

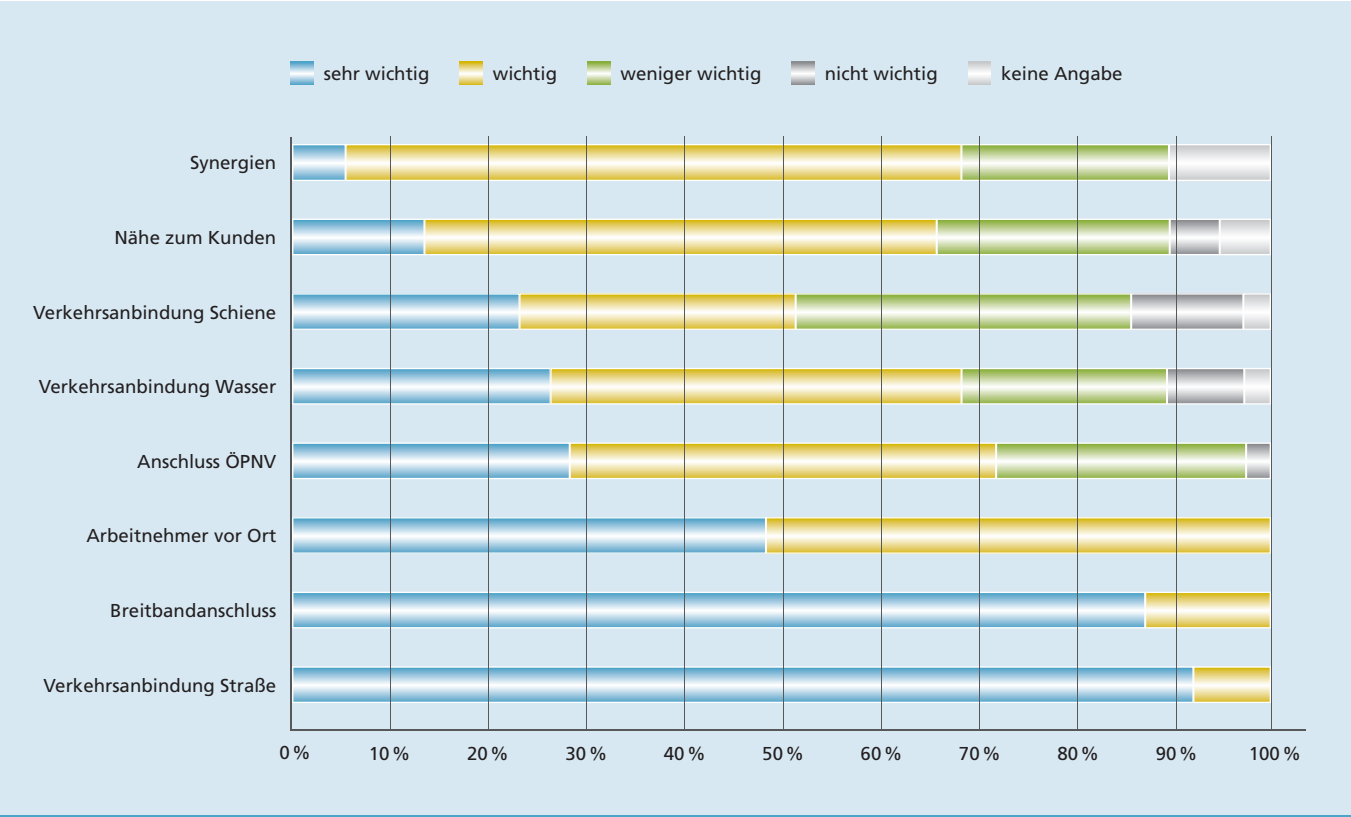
BAUM Unternehmensgruppe / Mieter Amazon

Investitionsort: Garbsen
Neubau eines Sortier- und Verteilzentrums
Branche: E-Commerce / Großhandel
Gesamtfläche Grundstück: ca. 130.000 qm
Hallen- und Bürofläche: ca. 34.500 m²
Befestigte Außenfläche: ca. 64.000 m²
Beschäftigte neu: 700
Investitionsvolumen: ca. 80 Mio. EUR

Kontakt: www.baum-gruppe.com

die Akzeptanz bezüglich Logistikansiedlungen als „gut“ bzw. „sehr gut“ (ein Minus von 4 Prozentpunkten). Knapp 32 % stehen Logistikansiedlungen neutral gegenüber und gerade einmal 3 % bewerten die Akzeptanz für Logistikansiedlungen als „schlecht“.

Abb. 10: Beurteilung der zukünftigen Voraussetzungen für logistikaffine Investitionen





Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen in Niedersachsen

Die Akzeptanz der einzelnen niedersächsischen Landkreise für Logistikinvestitionen stellt nicht nur ein bedeutsames Kriterium für die Zukunftsfähigkeit des Logistikstandortes dar, sondern kann für investitionswillige Unternehmen bei der Standortwahl das ausschlaggebende Kriterium darstellen.

Abbildung 11 verdeutlicht die Akzeptanz der Landkreise für logistikaffine Investitionen, wobei zwischen einer hohen, mittleren und geringen Akzeptanz differenziert wird. Zusammen mit den Bauanfragen für das Jahr 2018 ergibt sich ein umfangreiches Bild der logistikaffinen Regionen Niedersachsens sowie ein Ausblick in das nächste Berichtsjahr.

Logistik ist in vielen Landkreisen/Städten in Niedersachsen willkommen. Deutlich wird dies dadurch, dass die Akzeptanz in vielen Landkreisen als hoch und ansonsten in den übrigen Landkreisen und kreisfreien Städten als mittel angegeben wurde. In diesem Kontext muss darauf hingewiesen werden, dass damit die Angaben

des Vorjahres größtenteils bestätigt wurden. Die kartographische Darstellung verdeutlicht darüber hinaus, dass vor allem im westlichen Teil Niedersachsens eine durchweg hohe Akzeptanz von Logistikinvestitionen vorhanden ist. Die im Norden im letztjährigen Marktspiegel flächendeckend gemeldete mittlere Akzeptanz für logistikaffine Investitionen wurde mit Ausnahme des Landkreises Stade und des Landkreises Uelzen bestätigt, in diesen beiden Landkreisen wurde in der aktuellen Erhebung eine hohe Akzeptanz angegeben.

Im Osten bzw. Südosten von Niedersachsen wurde die Akzeptanz von Logistikinvestitionen sehr unterschiedlich eingeschätzt. Während im LK Göttingen und Goslar die Akzeptanz als hoch bewertet wird, im LK Wolfenbüttel als „mittel“ bewertet wird, ist Wolfsburg die einzige Gebietskörperschaft, in der eine geringe Akzeptanz von Logistikinvestitionen angegeben wurde. Demnach führt die kreisfreie Stadt Wolfsburg an, dass das hohe Verkehrsaufkommen, parkende LKW, entstehende Lärmbelastung und Verschmutzung die wesentlichen Gründe für die Einschätzung sind.

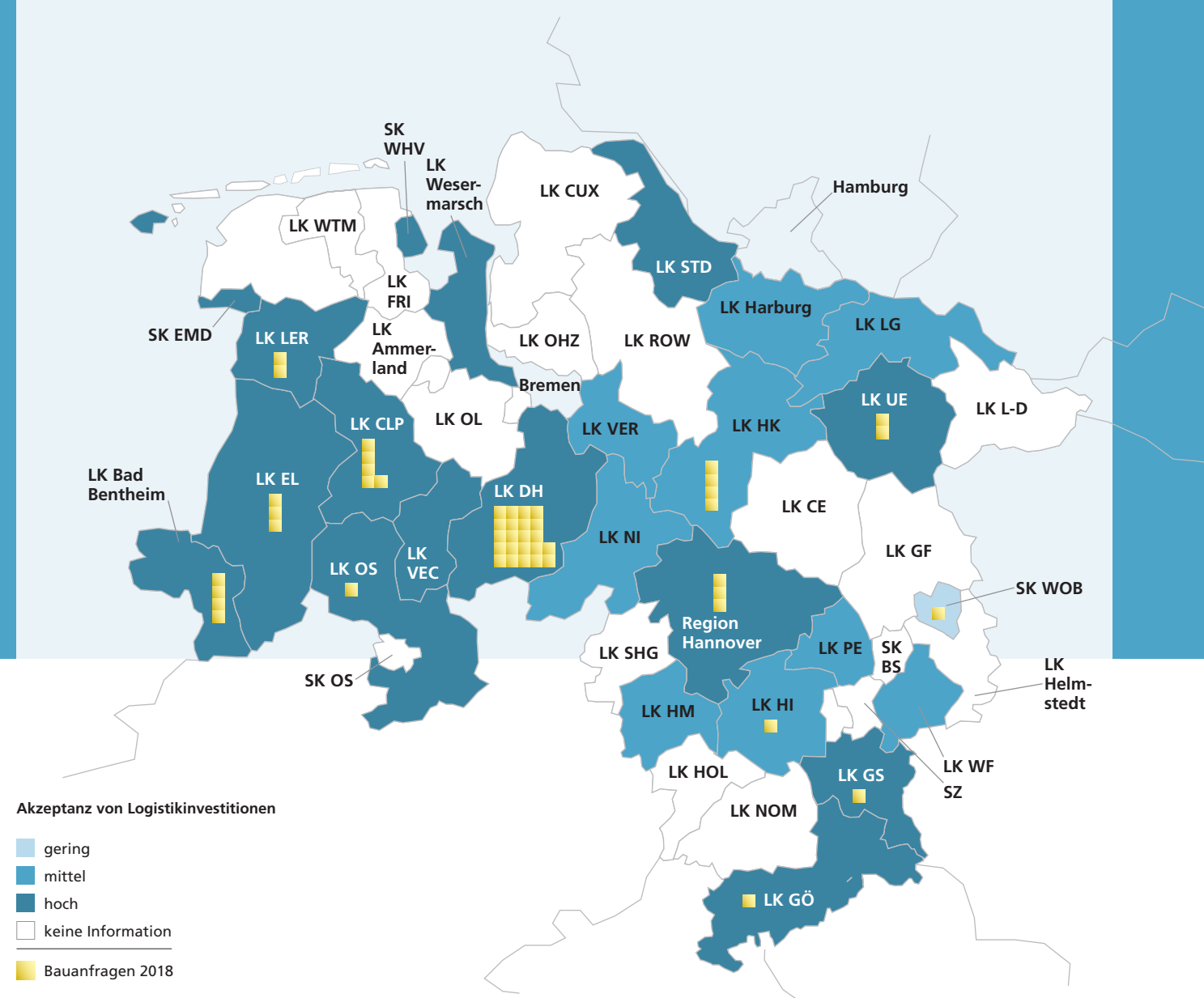


Abb. 11: Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen

Die Gründe, die für die Einschätzung einer geringen Akzeptanz gegenüber Logistikinvestitionen angeführt werden, sind vielfältig. Hierzu zählen neben standort- und regionalspezifischen Faktoren auch übergeordnete Gründe. Zu den regionalspezifischen Gründen zählen bspw. fehlende leistungsfähige Anbindungen und Ortsumgehungen sowie die notwendige Querung von Wohnquartieren und die damit verbundene Lärmbelastung der Anwohner und die immer

noch weitverbreitete Meinung des hohen Flächenverbrauchs von Logistikinvestitionen, verbunden mit der geringen Schaffung von Arbeitsplätzen. Auch die zunehmende Belastung durch erhöhten LKW-Verkehr und die damit verbundenen Ausweichverkehre werden als limitierende Faktoren angesehen.

Positiv hingegen wird von Teilen der Befragten der positive Beitrag von Logistikinvestitionen zur Stärkung der regionalen Wirtschaftskraft beurteilt. Weitere Gründe sind ein vorausschauendes Flächenmanagement, da bereits bei der Planung von Gewerbearealen die Bedarfe der Logistikbranche integriert werden. Insbesondere im westlichen Niedersachsen (Hansalinie, Logistikachse Ems) rührt die hohe Akzeptanz daher, dass die Logistik auch zukünftig als bedeutende Wachstumsbranche für die Region angesehen wird.

Bezieht man die Bauanfragen für das Jahr 2018 in die Betrachtung mit ein, wird der zu erwartende Zusammenhang mit der Akzeptanz für logistikaffine Investitionen deutlich. Abbildung 11 veranschaulicht, dass in einigen Landkreisen mit einer hohen Akzeptanz gleichzeitig viele Anfragen vorliegen. In diesem Zusammenhang sind der LK Diepholz, der LK Cloppenburg, die Emsachse und die Region Hannover zu nennen.





Zusammenfassung und Ausblick

Die Ergebnisse des Marktspiegel Logistik 2017 zeigen, dass der Logistikstandort Niedersachsen auch weiterhin ein attraktiver Investitionsstandort ist, um mit seinen verschiedenen Logistikregionen, logistischen Knoten, anforderungsgerechten Flächen und nicht zuletzt durch die starke Logistikwirtschaft vor Ort optimale Voraussetzungen für logistikaffine Investitionen zu bieten.

Im Jahr 2017 konnten im Land Niedersachsen 75 logistikaffine Investitionen identifiziert werden. Dieser Wert übertrifft die im letzten Jahr abgegebene Prognose. Im Vergleich zum Erhebungsjahr 2016 eine Zunahme bei der Anzahl von Investitionen um rund 14 % zu verzeichnen. Äußerst positiv ist in diesem Zusammenhang, dass der Wirtschafts- und Logistikstandort Niedersachsen mit einem Investitionsvolumen von rund 765 Mio. EUR gestärkt wurde. Dies bedeutet, dass nicht nur die Zahl der Investitionen angestiegen ist, sondern insbesondere das damit verbundene Investitionsvolumen um rund 27 % zugenommen hat.

Gemessen am Investitionsvolumen zählt das Investitionsjahr 2017 zu den erfolgreichsten Jahren seit Erscheinen des Marktspiegels. „Logistik als Beschäftigungsmotor“ gilt uneingeschränkt auch für das Berichtsjahr 2017. Durch die Investitionen wurden knapp rd. 3.650 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.

Bemerkenswert ist weiterhin die große Standortverbundenheit der ansässigen Unternehmen in Niedersachsen. Der größte Teil der logistikaffinen Investitionen wird weiterhin aus dem Bestand getätigt, insbesondere die kleinen und mittelständischen Unternehmen machen das Fundament der Investitionen aus. Dies zeigt einmal mehr, welchen Stellenwert die Logistik insbesondere bei diesen Unternehmen hat. Die Investitionsaktivitäten sind Beleg, dass diese Unternehmen positiv in die Zukunft blicken und ihre Strategie auf Wachstum ausgerichtet ist.

Hier gilt es auch weiterhin durch die Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen weitere Wachstumsimpulse für die Unternehmen zu setzen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die niedersächsische Hafenlandschaft mit ihren See- und Binnenhäfen zu nennen, die sich durch eine hohe logistische Kompetenz und große Bandbreite an logistischen Dienstleistungen auszeichnet und von herausragender Bedeutung für den Logistikstandort Niedersachsen ist. Der Auf- und Ausbau leistungsfähiger Hinterlandanbindungen und -vernetzungen auf Schiene und Wasserstraße, auch in Kooperation mit Hamburg

und Bremen und den weiteren Küstenländern, sichern zusätzliche Potenziale für die Logistikstandorte im Binnenland, die logistischen Knoten und die logistikaffinen Unternehmen in Niedersachsen. Hierzu gehören auch die Möglichkeiten, die aus der logistischen Abwicklung von maritimen Güterströmen in Zusammenarbeit mit den heute schon teilweise überlasteten Seehäfen resultieren.

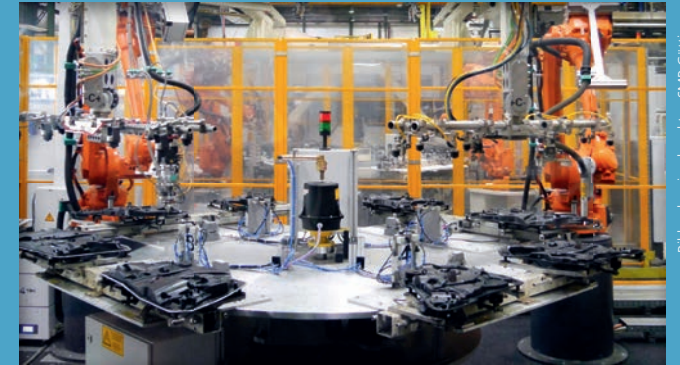
Kapazitäten und Infrastruktur marktnah zu planen und zu entwickeln sind ein Erfolgsrezept, das auch den Blick über die Landes- und Ländergrenzen hinaus erfordert. Länderübergreifende Kooperationen erleichtern die koordinierte Ansiedlung von Unternehmen. Standortbedingungen zu schaffen und zu optimieren reicht aber nicht aus. Für den Logistikmarkt zählen neben Vernetzungsqualität und Infrastruktur insbesondere Faktoren wie Lage und Kundennähe. Vor dem Hintergrund steigender Treibstoffkosten sowie durch neue Betriebsvorschriften (z.B. digitaler Tachograf) kommt Niedersachsen hier im Bereich geänderter Standortstrategien (weg von einem zentralen Distributionsstandort hin zu zwei oder auch mehreren Standorten) eine neue Bedeutung zu. Durch die sehr gute Lage Niedersachsens innerhalb Europas entstehen neue Potenziale, deren Realisierung in den kommenden Jahren zusätzliche Ansiedlungen generieren werden.

In diesem Zusammenhang ist ein Bereich für den Logistikstandort Niedersachsen von besonderer Relevanz: der Bereich des E-Commerce. Die veränderten Bestellgewohnheiten der Kunden stellen aufgrund der omnipräsenten Möglichkeit der Bestellung via Tablet und mobilen Endgeräten an die Logistik bzw. an deren Distributionsstandorte wesentlich komplexere Anforderungen. Für die Abwicklung der E-Commerce Logistik bietet der Standort Niedersachsen beste Voraussetzung. Dies belegen auch die in den letzten Jahren realisierten Investitionen, die von namhaften Online-Unternehmen in Niedersachsen getätigt wurden. Dieser Bereich wird zunehmend noch stärker an Bedeutung gewinnen und für niedersächsische Standorte entsprechende Möglichkeiten und Marktpotenziale bieten. Auch die sich bietenden Chancen der Digitalisierung müssen genutzt werden, um neue Geschäftsmodelle zu entwickeln. Unternehmen müssen die Digitalisierung vorantreiben, sonst gefährden sie nicht nur ihre eigene Zukunftsfähigkeit, sondern auch die des Logistikstandortes Niedersachsen.

Die Zahlen des Marktspiegel Logistik 2017/2018 zeigen eindrucksvoll, dass Niedersachsen mehr denn je ein attraktiver Investitionsstandort für die Logistikwirtschaft ist. Die Zunahme der geschaffenen Arbeitsplätze sowie das deutlich gestiegene Investitionsvolumen lassen optimistisch in die Zukunft blicken.



Bildnachweis: Goldbeck Nordost GmbH



Bildnachweis: charakter: SMP Göttingen

Logistikaffine Investitionen nehmen am Wirtschaftsstandort Göttingen deutlich zu

Neue Logistikimmobilie am GVZ Siekanger Göttingen

Der Projektentwickler VGP Industriebau GmbH hat den Standort Göttingen für sich entdeckt und auf dem GVZ Siekanger eine 40.000 m² große moderne ausgestattete Lager- und Logistikhalle mit hohen Gebäudestandard für seine Mieter errichtet. VGP ist Bauherr und Vermieter in einer Person, bietet den Mietern schlüsselfertige Lösungen an, so dass für die Nutzer keine hohen Investitionskosten für die Immobilie aufgebracht werden müssen.

Erste Ankermieter nutzen heute bereits die Multi-User-Halle, weitere Anfragen aus der Region aber auch von internationalen Unternehmen liegen VGP vor. Überzeugt hat der Standort mit seiner strategisch günstig gelegenen Lage, die exzellente Anbindung an die Autobahnen A7, A38 und die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums von Göttingen.

Inzwischen ist der Siekanger Göttingen komplett vermarktet, so die Geschäftsführerin der GWG Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung Göttingen mbH Frau Haufe. Weitere Wachstumsmöglichkeiten stehen Investoren im angrenzenden „Rosdorfer Gewerbegebiet“ zur Verfügung.

Die belgische VGP Gruppe entwickelt, baut und vermietet qualitativ hochwertige Industrie- und Logistikimmobilien sowie dazugehörige Bürogebäude. VGP ist sowohl in Zentraleuropa als auch in Deutschland mit seinem internationalen Netzwerk an Industrieparks aktiv. In Deutschland wächst VGP nach eigenen Angaben sehr stark. Die Auslastungsquote der Industrieparks liege aktuell bei 99,4 Prozent.

GWG investiert für SMP Deutschland GmbH

Aufgrund von steigendem Wachstum und gestiegenen Kundenanforderungen erhöhte sich der Bedarf an Logistikflächen am Göttinger Standort der SMP Deutschland GmbH. In einer Bauzeit von nur 7 Monaten entstand das neue „Logistikzentrum“ mit Flächen für Fertigware, Leergut, Kommissionierung, Verladung und LKW-Wartebereich auf dem Firmengelände in der Martin-Luther-Straße. Die GWG Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung mbH investierte hier rund 1,8 Mio. Euro in die neue asphaltierte Freifläche von 19.500 m² um eine Entlastung der internen Werkslogistik zu erzielen.

Das Unternehmen beliefert namhafte Automobilhersteller und TIER1-Lieferanten mit Serien- und Nachserienprodukten im Interieur und Exterieur Bereich. Die zentrale Lage in Deutschland und eine direkte Anbindung an das Autobahn- und Schienennetz trägt entscheidend zur Wettbewerbsfähigkeit des Standort Göttingens bei.

Samvardhana Motherson Peguform (SMP) ist ein führendes Unternehmen im Bereich Kunststofftechnologien und Systempartner der Automobilindustrie. Als Spezialist unter anderem für Cockpits, Türverkleidungen, Stoßfängermodule und innovative Fahrzeugteile aus Kunststoff beliefert SMP Automobil-Hersteller in Europa, China, Brasilien, Mexiko und den USA. 12.776 Mitarbeiter in insgesamt 36 Produktions- und Logistikzentren weltweit stellen sich täglich den wachsenden Herausforderungen hinsichtlich Qualität, Sicherheit, Ästhetik und Kosteneffizienz. Das Unternehmen wurde 1959 gegründet. Seit 2011 gehört es zur Samvardhana Motherson Group, die mit über 125.000 Mitarbeitern und einem Umsatz von 10.5 Milliarden US-Dollar zu den 23 weltweit größten Automobilzulieferern zählt.

Mehr Informationen gibt es unter www.smp-automotive.com und www.motherson.com.

Kontakt:

Ursula Haufe
LIMC Logistik und MobilitätsCluster Göttingen | Südniedersachsen
c/o GWG Gesellschaft für Wirtschaftsförderung
und Stadtentwicklung Göttingen mbH
Bahnhofsallee 1B
D-37081 Göttingen
Telefon: (0551) 547 430-0
Email: ursula.haufe@gwg-online.de
Internet: www.gwg-online.de

VGP

SMP
Samvardhana Motherson Peguform



Neues Logistikkonzept in Emden „Interview zum Kombinierten Verkehr“

Mit dem „Kombinierten Verkehr“ wird ein großer Teil des LKW-Verkehrs für das Werk Emden umgestellt, sodass Materialien gebündelt per Bahn angeliefert und nur noch Teilstrecken mittels LKW zurückgelegt werden. Anstelle von 102 LKW werden somit nur noch drei Güterzüge benötigt. Am 21. Juni 2018 fuhren die ersten Züge in Emden ein. Frank Beninga aus der Werklogistik erklärt, wie es zu dieser Veränderung gekommen ist und welche Vorteile sie für das Emder Werk mit sich bringt.

Wie muss man sich den Ablauf des „Kombinierten Verkehrs“ genau vorstellen?

Frank Beninga: Bisher holten LKW die Waren beim Lieferanten ab und fuhren dann knapp 800 Kilometer zu uns in das Werk Emden. Ein Großteil dieser Strecke wird künftig mit dem Zug überbrückt. Im „Kombinierten Verkehr“ wird der Vorlauf mit dem LKW abgewickelt, dieser fährt dann zum Umschlagspunkt in Dresden. An diesem Punkt wird der Anhänger des LKW auf einen Zug umgesetzt. Über Nacht fährt der Zug von Dresden nach Emden in den Industriepark Frisia, hier wird der Anhänger erneut auf einen LKW gesetzt und fahrplan-gesteuert in unser Werk gefahren.

Welche Herausforderungen mussten bei der Planung/Umsetzung eines solchen Logistikkonzeptes berücksichtigt und überwunden werden?

F.B.: Von der Konzepterstellung bis zur finalen Unterschrift gab es viele Herausforderungen. Abstimmungen mit dem Dienstleister, der Konzernlogistik, der Zukunft Emden (Industriepark Emden) und Volkswagen Immobilien waren an der Tagesordnung. Viele Arbeitstreffen und gemeinsame Abstimmungstermine mit unseren Disponenten, der werksinternen LKW Steuerung, dem Dienstleister und den Lieferanten füllten unseren Terminkalender.

Ziel der Umstellung war es, das Konzept als „Green Logistics“ Maßnahme umzusetzen: Die Reduzierung von CO₂-Emission musste erfüllt werden und durfte dabei die IST-Kosten nicht überschreiten. Diese Vorgabe wurde nicht nur erfüllt, sondern noch übertroffen. Die Umsetzung des neuen Konzepts sorgte neben einem schonenderen Umgang mit unserer Umwelt auch für einen rentableren logistischen Prozess.

Die Zukunft Emden GmbH und das Emder Volkswagen Werk haben beide Interesse an diesem Logistikkonzept und daher auch gemeinsam an dessen Umsetzung gearbeitet. Welche Vorteile entstehen aus dieser Verbindung?

F.B.: Die Zukunft Emden GmbH hat vor einigen Jahren die Gleiseinrichtung im Industriepark Frisia neu aufbereiten lassen, um die Attraktivität des Gebietes zu stärken. Für sie ist dieses Projekt eine belebende Maßnahme für die Gleisanlage. Das Werk Emden mietet für mindestens fünf Jahre Areale direkt an den Gleisen, auf deren Fläche auch Sozial- und Büroräume vorhanden sind.

Mit dem neuen Konzept sinkt außerdem die Verkehrsbelastung für die Stadt Emden und die Attraktivität für neue Lieferanten steigt, da die LKW Wartezeiten und das Überbrücken von Wochenenden im LKW verringert wird. Für das Werk bedeutet die Verlagerung des Hauptlaufes von der Straße auf die Schiene konkret eine Einsparung von 5.000 Tonnen CO₂-Emission pro Jahr (ca. 13 Prozent vom Gesamtausstoß des Eingangsverkehrs), was in etwa einem Verbrauch von 2.000 Haushalten pro Jahr entspricht. Zudem können über die Laufzeit Transportkosten eingespart werden. Die Vorteile liegen für beide Seiten auf der Hand und stärken die Zusammenarbeit beider Parteien.

Was sind die nächsten Schritte?

F.B.: Die nächsten Schritte sind es, weitere Lieferanten einzubeziehen und so schnell ein Volumen von fünf Zügen pro Woche zu erreichen. Eine weitere Möglichkeit besteht hier auch in der Kooperation mit Lieferanten, die bereits im Industriepark Frisia angesiedelt sind.

Wie schätzen Sie die Zukunft des LKW-Verkehrs ein?

F.B.: Der LKW-Markt hat sich bereits in den letzten zwei Jahren stark verändert. Steigende Ölpreise, Tarifverhandlungen in den osteuropäischen Ländern und die Verknappung von Transportkapazitäten durch steigende Nachfrage und Fahrermangel führen zu einer Frachtratenentwicklung. Daher werden künftig auch andere Unternehmen einen größeren Fokus auf alternative Konzepte legen.

Vielen Dank für das Gespräch.

Kontakt:
Logistikachse Ems
c/o Zukunft Emden GmbH
Heinrich-Nordhoff-Straße 2
26723 Emden
Tel: (04921) 591 382 6
Mail: weermann@logistikachse-ems.de
Web: www.logistikachse-ems.de

Zentraler Ansprechpartner

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

Weitere Ansprechpartner *

* Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

KV-Operateure

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

KV-Umschlaganlagen

- Braunschweig-Hafen
www.braunschweig-hafen.de
- Coevorden
www.europark-terminal.de
- c-port
c-port-kuestenkanal.de
- Cuxhaven
www.cuxport.de
- Dörpen
www.duk-dorpen.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

Regionale Netzwerke Logistik

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



Logistische Lösungskompetenzen aus Niedersachsen:



Mit Unterstützung der Logistikregionen:



GWG
Wirtschaftsförderung
Stadtentwicklung
Göttingen

