



# Marktspiegel Logistik

Logistikaффine Investitionen  
in Niedersachsen 2022/2023



**Niedersachsen**





## Inhalt

|                                                                            |    |
|----------------------------------------------------------------------------|----|
| Vorwort .....                                                              | 5  |
| Einleitung .....                                                           | 6  |
| Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen 2022 .....                   | 8  |
| Räumliche Verteilung und Schwerpunktregionen .....                         | 10 |
| Branchenmix .....                                                          | 12 |
| Räumliche Erschließungsfunktion der Investitionen .....                    | 14 |
| Flächenbedarf und Größenstrukturen der Investitionen .....                 | 18 |
| Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik .....                        | 21 |
| Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen in Niedersachsen ..... | 24 |
| Zusammenfassung und Ausblick .....                                         | 26 |

## Abbildungsverzeichnis

|                                                                                                   |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abb. 1: Entwicklung der logistikaffinen Investitionen 2006–2022 .....                             | 9  |
| Abb. 2: Verteilung des Investitionsvolumens 2022 nach Landkreisen .....                           | 10 |
| Abb. 3: Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung 2013–2022 .....                        | 12 |
| Abb. 4: Verteilung des Investitionsvolumens 2022 (nach Branchen) .....                            | 13 |
| Abb. 5: Erschließungsfunktion 2022 im Vergleich zu 2000–2021 .....                                | 15 |
| Abb. 6: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2022 (nach Erschließungsfunktion) .....      | 16 |
| Abb. 7: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2000–2021 (nach Erschließungsfunktion) ..... | 17 |
| Abb. 8: Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2022 .....                                | 18 |
| Abb. 9: Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EURO pro ha und Jahr von 2010–2022 .....     | 19 |
| Abb. 10: Beurteilung der zukünftigen Voraussetzungen für logistikaffine Investitionen .....       | 22 |
| Abb. 11: Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen .....                                | 25 |





**Herausgeber:**

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

**Ansprechpartner:**

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

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

**Stand:** November 2023

**Fotonachweis:**

Titel [iStock.com/1195392846](https://www.istock.com/1195392846), [iStock.com/1255745297](https://www.istock.com/1255745297), [iStock.com/1173116341](https://www.istock.com/1173116341),  
S. 3 [Ingimage.com/ING\\_33594\\_252038](https://www.ingimage.com/ING_33594_252038), S. 4 [iStock.com/1208067405](https://www.istock.com/1208067405),  
S.5 [MW/ShinoPhotography](https://www.mw/ShinoPhotography), S. 6 [Ingimage.com/ING\\_19064\\_06361](https://www.ingimage.com/ING_19064_06361),  
S. 8 [iStock.com/466199893](https://www.istock.com/466199893), S. 11 [Ingimage.com/ING\\_57997\\_00068](https://www.ingimage.com/ING_57997_00068),  
S. 14 [Ingimage.com/ISS\\_3050\\_02879](https://www.ingimage.com/ISS_3050_02879), S. 15 [iStock.com/875007844](https://www.istock.com/875007844),  
S. 17 [iStock.com/671800510](https://www.istock.com/671800510), S. 18/19 [iStock.com/1208067405](https://www.istock.com/1208067405),  
S. 20 [iStock.com/144350488](https://www.istock.com/144350488), S. 21 [iStock.com/902975120](https://www.istock.com/902975120),  
S. 22 [istock.com/153865140](https://www.istock.com/153865140), S. 23 [iStock.com/875007738](https://www.istock.com/875007738),  
S. 24 [Ingimage.com/ING\\_33594\\_156017](https://www.ingimage.com/ING_33594_156017), S. 26 [iStock.com/956347192](https://www.istock.com/956347192),  
S. 27 [iStock.com/1207343424](https://www.istock.com/1207343424), S. 28 Goldbeck, S. 29 Mahr



## Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

Europa, Deutschland und Niedersachsen befindet sich mitten in der größten Transformation seit der industriellen Revolution! Wie das in einer neuen Deutschlandgeschwindigkeit gehen kann, haben wir mit dem innerhalb von vier Monaten errichteten LNG-Terminal in Wilhelmshaven bewiesen. Niedersachsen hat damit deutlich gezeigt, dass es das energiepolitische Herz der Republik ist und wir bereit sind, Verantwortung zu übernehmen. Mit unserer leistungsbereiten Infrastruktur und einem starken Logistiksektor tragen wir maßgeblich dazu bei, die Energieversorgung in Deutschland zu sichern.

Niedersachsen ist aufgrund der strategisch günstigen Lage mit seinen leistungsfähigen Seehäfen sowie seinen vielseitigen Logistik- und Güterverkehrszentren das logistische Zentrum Europas. Moderne und flexible Umschlags- und Lagereinrichtungen, hervorragende Anbindungen durch das multimodale Verkehrsnetz mit dem Hinterland in Deutschland, den Niederlanden, Skandinavien und vielen mittel- und osteuropäischen Ländern sowie ausreichende Flächenreserven für Neuansiedlungen machen Niedersachsen zu einem attraktiven Logistikstandort.

Seit einigen Jahren steht die Logistikbranche jedoch vor großen Herausforderungen. Hierzu zählen insbesondere die infolge der Corona-Pandemie entstandenen Störung der Lieferketten, der sich weiter verstärkende Fachkräftemangel sowie zunehmende Verwerfungen aufgrund des russischen Angriffskrieges. Und nicht zuletzt natürlich ist die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen als Treiberin der Transformation für den gesamten Verkehrssektor eine zentrale Aufgabe. Diese Einflüsse haben unmittelbare Auswirkungen auf die Investitionsbereitschaft der Branche.

Für langfristige Investitionsentscheidungen braucht es ein solides Fundament in Wirtschaft und Politik. Zur Unterstützung veröffentlicht die Landesregierung jährlich den Marktspiegel Logistik. Auf Basis umfangreicher Erhebungen in Zusammenarbeit mit Wirtschaftsförderern, Kommunen sowie Projektentwicklern und Multiplikatoren aus ganz

Niedersachsen werden sowohl alle realisierten logistikaffinen Investitionen in dem jeweiligen Berichtsjahr (rückwirkend) als auch geplante und noch nicht realisierte Investitionsvorhaben erfasst. Neben der hohen Rücklaufquote auf Anfragen gehen zusätzliche umfangreiche Recherchen in den Marktspiegel ein. Dadurch können Vergleiche über einen Zeitraum von inzwischen 17 Jahren gezogen werden. Eine so kontinuierliche und langjährige Marktbeobachtung ermöglicht die Darstellung langfristiger Trends und Effekte.

Die Logistik ist weiterhin ein wichtiger Standort- und Wettbewerbsfaktor für die Gesamtwirtschaft und eine der Schlüsselbranchen in Niedersachsen, selbst wenn das sehr gute Ergebnis des Vorjahres nicht wieder erreicht werden konnte. Im Berichtsjahr 2022 wurden in Niedersachsen 640 Mio. EURO in Logistikk Immobilien investiert. Mit rund 4.400 neuen Arbeitsplätzen konnte aber eine deutliche Steigerung gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden. Dieses zeigt eindrucksvoll die wichtige Rolle der Logistikbranche als einer der größten Arbeitgeber in Niedersachsen.

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

Ich danke allen Beteiligten für die Mithilfe. Denn zur Bewältigung der vielfältigen Herausforderungen in der Logistik benötigen wir auch weiterhin den Marktspiegel als eine wertvolle Datenbasis.

**Olaf Lies**

Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung





## Einleitung

Die Steuerung von Waren- und Informationsflüssen aber auch der Transport der Güter und ihre Lagerung sind bedeutende Wirtschaftsfunktionen, die zum einen zur Wertschöpfung beitragen und zum anderen für das Funktionieren einer Volkswirtschaft elementar sind. Dies wird durch den in der Logistik branchenübergreifend erwirtschafteten Jahresumsatz deutlich, der im Jahr 2022 deutschlandweit bei rund 319 Mrd. EURO lag. Das entspricht im Vergleich zum Jahr 2021 einem Wachstum von rund 8,5 %, welches auch von steigenden Kosten entlang der Lieferketten getrieben ist (BVL). Die Logistik ist in Deutschland der größte Wirtschaftsbereich nach der Automobilwirtschaft und dem Handel und rangiert mit mehr als 3 Mio. Beschäftigten noch vor der Elektrobranche und dem Maschinenbau und übertrifft deren Beschäftigtenzahl um das Dreifache. Reine Anbieter von Logistikdienstleistungen erwirtschafteten einen geschätzten Anteil von knapp 50 % (einschließlich Transport und Umschlag) vom Gesamtumsatz der Branche. Etwas mehr als die Hälfte des Umsatzes erbrachten die Unternehmen der verladenden Wirtschaft in Eigenleistung.

Die Wirtschaft ist mit ihrer hochgradigen Arbeitsteilung auf eine leistungsfähige Logistik angewiesen und die Speditionen- und Logistikbranche hat sich in den vergangenen Jahren zunehmend darauf eingestellt. War 1995 erst jedes vierte Unternehmen in der Absatz – und jedes fünfte in der Beschaffungslogistik tätig, hat sich dieses Bild innerhalb weniger Jahre vollständig verändert. Rund 83 % der Speditionen erbringen mittlerweile logistische Dienstleistungen (DSLVL).

Die Bedeutung der Logistik ist seit Jahrzehnten kontinuierlich gestiegen und hat sich zu einem wesentlichen Bestandteil der zunehmend globalisierten Wertschöpfung entwickelt. Unternehmen sehen in der Logistik die Chance, ihre Wettbewerbsposition zu verbessern und eine nachhaltigere Ausrichtung zu erreichen.

Im Jahr 2022 hat sich die Logistikbranche in Deutschland weiterentwickelt und ist noch stärker auf Digitalisierung und Nachhaltigkeit ausgerichtet. Die fortschreitende Automatisierung und Vernetzung der Lieferketten haben zu einer höheren Effizienz und Transparenz geführt. Die Einführung neuer Techniken (bspw. autonome Fahrzeuge) hat dazu beigetragen, Lieferzeiten zu verkürzen und Kosten zu senken, die Verwendung von Blockchain-Technologie hat die Sicherheit und Nachverfolgbarkeit von Warenströmen verbessert. Die Nachhaltigkeit ist ein wichtiger Faktor in der Logistik geworden. Unternehmen setzen vermehrt auf umweltfreundliche Transportmittel wie Elektro-Lkw und Fahrradkuriere. Auch die Vermeidung von Verpackungsmüll und die Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen stehen im Fokus. Eine klimaneutrale Logistik wird daher auch in Zukunft wesentliches Ziel sein. Die Logistikbranche hat sich zudem auf die gestiegene Nachfrage durch den E-Commerce-Versand eingestellt. Die Lagerhaltung und Distribution von Waren erfolgen zunehmend automatisiert und flexibel. Die Kunden können ihre Bestellungen in Echtzeit verfolgen und erhalten ihre Waren schnell und zuverlässig.

Seit Beginn der 2020er Jahre hat die Logistik große Herausforderungen zu bewältigen, hierzu zählen insbesondere die



Folgen der COVID-19-Pandemie und damit Störungen der Lieferketten, der sich verstärkende Fahrermangel, Rekordpreise für Kraftstoffe, der russische Angriffskrieg sowie die Inflation. All diese Faktoren haben die Marktvolatilität in den letzten Jahren stark erhöht.

Die COVID-19-Pandemie hat die Verwundbarkeit globaler Liefer- und Wertschöpfungsketten sowie unserer Mobilität deutlich gemacht. Allerdings spielt die Logistikbranche eine wichtige Rolle für das Funktionieren der Wirtschaft und hat eine große systemische Bedeutung. Die Pandemie hat Lieferketten und globale Warenströme gestört, beispielsweise durch Fabrikschließungen und Produktionsrückgänge in China. Es wurde erkannt, wie wichtig es ist, Lieferketten zu diversifizieren und mehr Lieferanten und Hersteller aus verschiedenen Ländern und Regionen heranzuziehen. Trotz der COVID-19-Pandemie hat die Branche überraschend gut reagiert. Logistiker finden oft kostengünstige Lösungen, um die Lieferung sicherzustellen.

Eine weitere große Herausforderung ist der Mangel an BerufskraftfahrerInnen in Deutschland. ExpertInnen gehen davon aus, dass allein in Deutschland jährlich zwischen 45.000 und 60.000 Lkw-FahrerInnen fehlen – Tendenz steigend. Außerdem nähern sich viele LKW-FahrerInnen dem Rentenalter. Viele Unternehmen versuchen, den Beruf durch höhere Löhne attraktiver zu machen und arbeiten daran, Transporte einfacher und weniger zeitaufwändig zu gestalten.

Die Unternehmen erholen sich langsam von der COVID-19-Pandemie und den damit verbundenen Störungen ihrer Lieferketten. Der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine führt aber seit Beginn im Februar 2022 zu neuen Verwerfungen. Als Reaktion darauf verhängten die westlichen Länder Sanktionen gegen russische Importe, darunter Öl, Kohle, Eisen, Stahl, Holz, Zement, Kunststoff und Gold. Diese Sanktionen haben große Auswirkungen auf die einzelnen Fracht- und Transportwege. Deutsche Unternehmen bspw. Autohersteller schließen ihre Produktionen aufgrund fehlender Teile aus der Ukraine und es kommt hier langfristig zu Lieferengpässen. Viele der BerufskraftfahrerInnen in der Transportbranche stammen zudem aus Osteuropa, was zu zusätzlichem Personalmangel und damit Lieferengpässen führt. Eine hohe Anzahl ukrainischer FahrerInnen arbeitet für EU-Unternehmen und sind infolge des Angriffskrieges in ihre Heimat zurückgekehrt.

Auswirkungen des Ukraine Krieges zeigen sich auch auf dem Segment der Logistikimmobilien. Bereits Mitte des Jahres zeichnete sich ab, dass der russische Angriffskrieg und die damit einhergehende Inflation auch auf dem Logistikimmobilienmarkt ihre Spuren hinterlassen werden. So zeigten sich laut Logivest gerade in den gesättigten Märkten die wirtschaftlichen Unsicherheiten ab dem dritten Quartal 2022. Wer es wirtschaftlich vertreten konnte, verschob sein Projekt auf 2023. In Anbetracht der Lage mit massiv gestiegenen Baukosten, einer sehr dynamischen Zinsentwicklung und niedrigen Verkaufsfaktoren, kann aber noch von "einem stabilen Markt gesprochen werden" so Kuno Neumeier, CEO der Logivest Gruppe ([www.logivest.de](http://www.logivest.de)).

Der diesjährige Marktspiegel beantwortet die Frage, wie der Logistikstandort Niedersachsen den Herausforderungen begegnet und gibt einen umfassenden Überblick über die Entwicklung der Logistikwirtschaft in Niedersachsen im Jahr 2022. Kennzahlen hierfür bilden die Investitionsaktivitäten, das Investitionsvolumen und die durch logistikaffine Investitionen neu geschaffenen Arbeitsplätze im Land Niedersachsen. Der Marktspiegel Logistik berücksichtigt hierbei 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 über 50 %, zusätzlich wurden umfangreiche Internetrecherchen 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 zu verbessern.



## Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen 2022

Logistikaffine Investitionen spielen eine bedeutende Rolle in Niedersachsen und tragen maßgeblich zur Entwicklung des Logistiksektors bei. Diese Investitionen sind eng mit den Herausforderungen und Treibern der Branche verbunden und es ist wichtig, diese zu verstehen und zu analysieren. Besonders im Kontext der globalen COVID-19-Pandemie sind die Auswirkungen auf Lieferketten zu einem entscheidenden Faktor geworden. Zudem stehen Unternehmen bei logistikaffinen Investitionen vor weiteren Herausforderungen. Dazu gehören beispielsweise die effiziente Nutzung von Ressourcen, die Einhaltung von Umweltauflagen und Nachhaltigkeitszielen, die Optimierung der Lieferkettenprozesse sowie die Steigerung der Effizienz und Rentabilität der logistischen Aktivitäten.

Als Transitland in Europa und mit guten Anbindungen an die Häfen und internationalen Verkehrsrouten zieht Niedersachsen Unternehmen an, die von einer strategischen geografischen Positionierung profitieren wollen. Darüber hinaus spielen vorhandene Infrastrukturen, wie leistungsfähige Verkehrswege und Logistikzentren, eine bedeutende Rolle bei der Entscheidung von Unternehmen, in die Region zu investieren. Die Nähe zu wichtigen Absatzmärkten

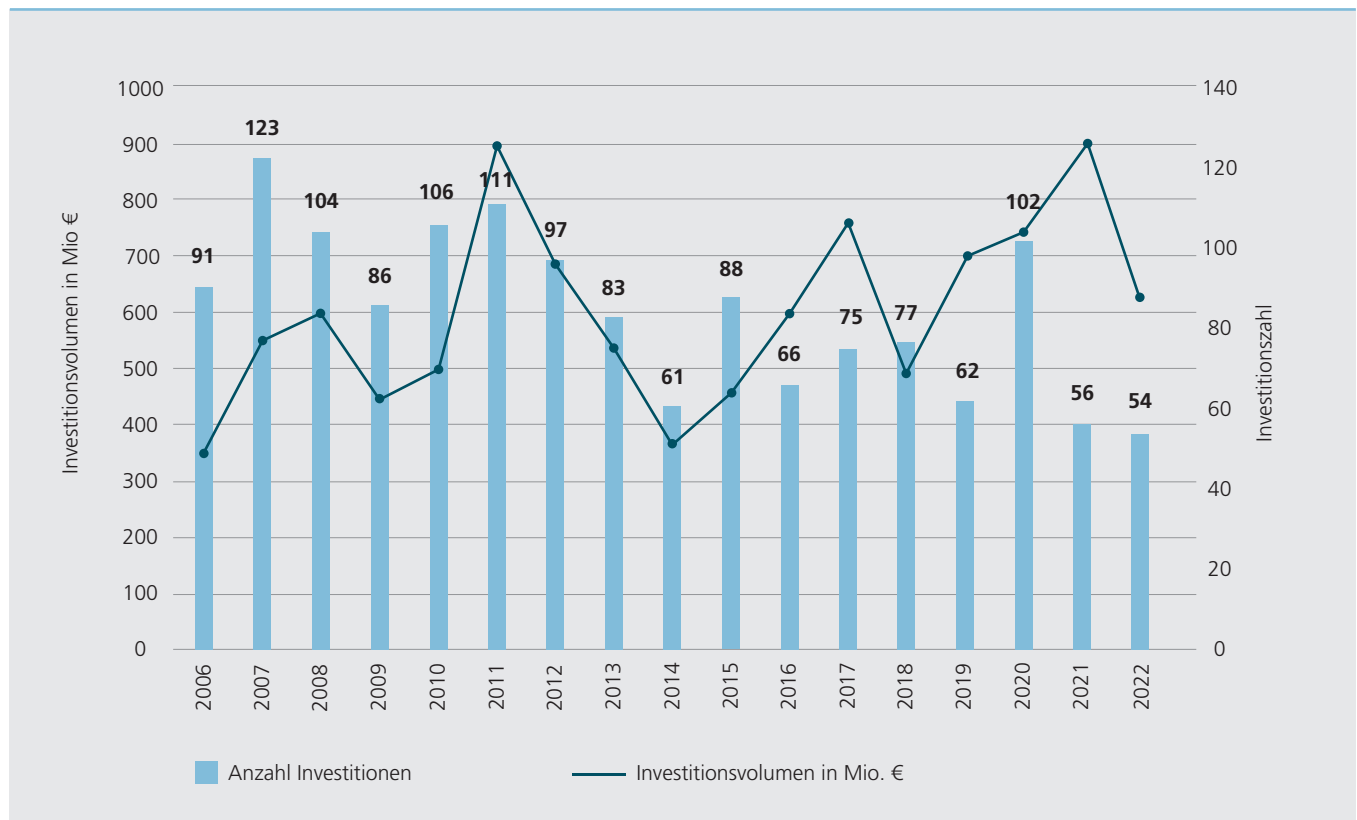
und Produktionsstandorten in Deutschland und Europa ist ein weiterer treibender Faktor.

Mit rd. 640 Mio. EURO Investitionsvolumen konnte das Berichtsjahr 2022 nicht an das gute Vorjahr anknüpfen. Damit konnte der Wachstumstrend der letzten Jahre nicht weiter fortgeführt werden. Dieses Ergebnis spiegelt das zyklische Verhalten in den Investitionsvolumina wider und könnte ein Indiz dafür sein, dass sich der in den letzten Jahren deutlich positive Trend abschwächt und sich der Kurvenverlauf normalisiert (siehe Abb. 1). Die Anzahl der Einzelinvestitionen nahm nur leicht ab von 56 (2021) auf 54 (2022). Wie im Vorjahr wurden in diesem Jahr wenige Investitionen mit sehr hohen Investitionsvolumen getätigt. Dies setzt die bisherige Entwicklung fort und verdeutlicht, welche Auswirkungen die COVID-19-Pandemie sowie neue nachhaltige Baustandards auf den niedersächsischen Logistikmarkt haben.

Die hohe Bedeutung der Logistik als einer der Hauptarbeitgeber in Niedersachsen wurde erneut in diesem Jahr bestätigt. Mit rund 4.400 neuen Arbeitsplätzen liegt die Zahl an fünfter Stelle seit Beginn der Datenerhebung für



ABBILDUNG 1 | Entwicklung der logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen 2006-2022



den Marktspiegel und stellt eine deutliche Steigerung gegenüber den 3.300 neuen Arbeitsplätzen des Vorjahres dar. Es ist jedoch anzunehmen, dass im aktuellen Berichtsjahr eine tendenzielle Unterbewertung des Investitionsvolumens und der Schaffung neuer Arbeitsplätze besteht und die tatsächlichen Werte höher liegen. In einigen Fällen konnten beispielsweise die Kennzahlen von den befragten Unternehmen nicht angegeben werden, da es Verzögerungen bei den Baustarts gab und wachsende Immobilien- und Baupreise zu kalkulatorischen und bauplanerischen Unsicherheiten führten.

Die Logistikdienstleister führen deutlich bei der Schaffung neuer Arbeitsplätze und machen knapp über 60 % der neu geschaffenen Stellen aus. Im Jahr 2021 lag ihr Anteil ebenfalls bei rd. 60 %. Es zeigt sich im langjährigen Vergleich der starke Bedeutungszuwachs dieser Kategorie. So lag ihr Anteil bspw. im Jahr 2010 bei nur 28 %. Im Großhandel konnte ein Anstieg von 10 % auf 12 % verzeichnet werden, während sich der Anteil der Industrieunternehmen auf 8 % halbierte. Die Kategorie „Sonstige“ verlor im Vergleich zum Vorjahr einen Prozentpunkt und liegt im Berichtsjahr bei 20 %.

Wie in den Vorjahren wurde auch in diesem Jahr die überwiegende Anzahl von logistikaffinen Investitionen von Unternehmen mit Sitz in Niedersachsen getätigt. Der Anteil niedersächsischer Unternehmen beträgt ca. 76 %, was einer Zunahme von 10 Prozentpunkten entspricht.

Dies setzt den Trend des Vorjahres fort. Der Anteil der Investoren aus anderen Bundesländern sank von 20 % im Jahr 2021 auf 9 % und auch der Anteil internationaler Unternehmen ist deutlich gesunken, von 13 % auf 9 %. Es ist jedoch zu beachten, dass die internationalen Investitionen ein überdurchschnittliches Investitionsvolumen aufweisen. Die Daten zeigen somit, dass Niedersachsen als attraktiver Investitionsstandort sowohl für regionale als auch für Unternehmen außerhalb der niedersächsischen Grenzen angesehen wird.

Besonders investitionsfreudig zeigten sich die angrenzenden Bundesländer, insbesondere Unternehmen aus Nordrhein-Westfalen und Bremen. Es gab auch verstärkte Investitionen von US-amerikanischen und niederländischen Unternehmen in den Logistikstandort Niedersachsen, ähnlich wie in den Krisenjahren 2020/21.

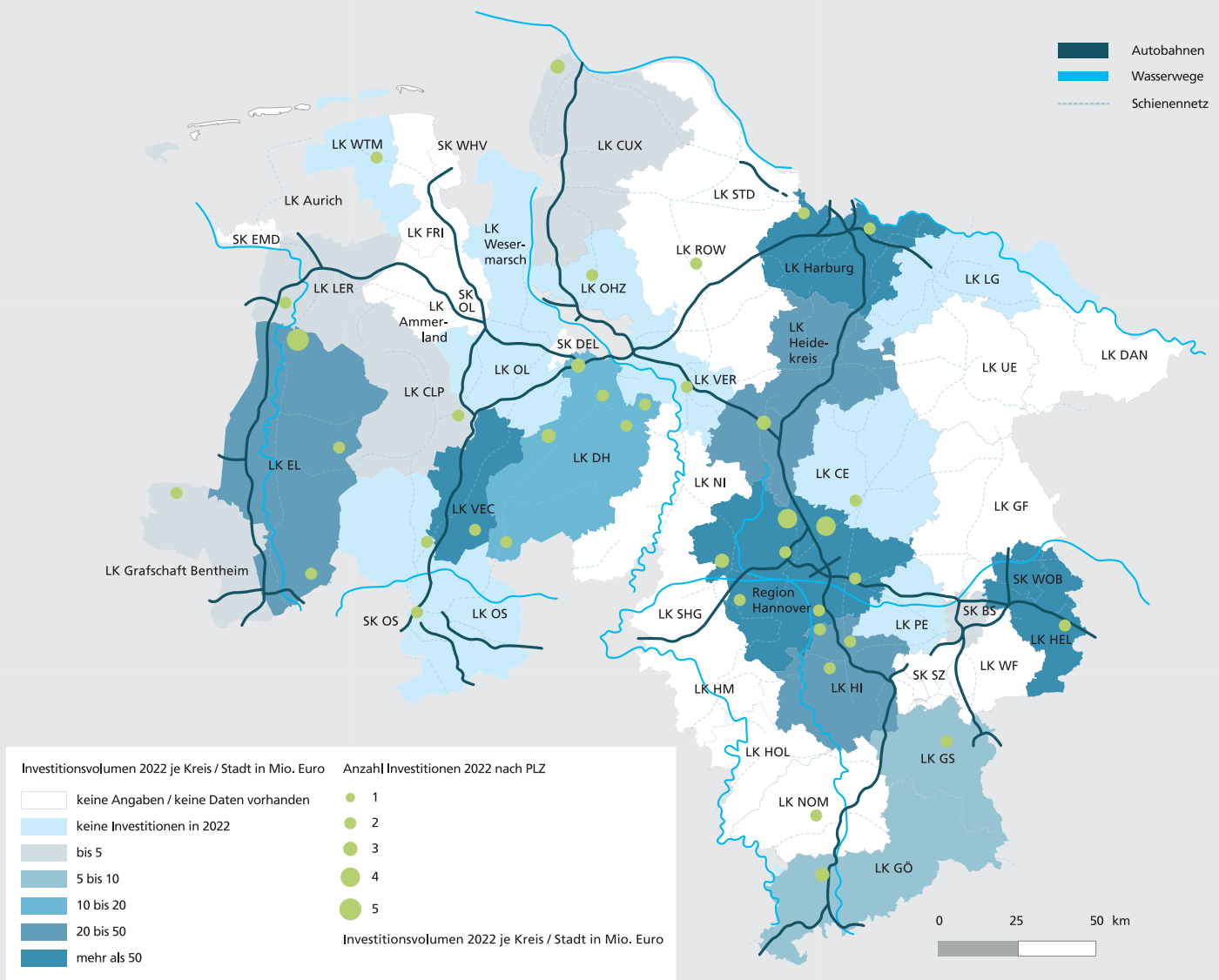


ABBILDUNG 2 | Verteilung des Investitionsvolumens 2022 nach Landkreisen

## Räumliche Verteilung und Schwerpunktregionen

Die räumliche Verteilung der logistikaffinen Investitionen folgt zum Großteil dem Trend des Vorjahres und orientiert sich an der Qualität der infrastrukturellen Anbindung sowie am Zugang zum überregionalen Straßennetz. Die Investitionsballungsräume sind – wie im Vorjahr – Hannover-Hildesheim sowie die Hansalinie. Über 50 % des Gesamtinvestitionsvolumens stammen aus diesen beiden Logistikregionen.

Standortmerkmale stellen neben dem überregionalen Straßennetz auch die logistischen Schnittpunkte (bspw. GVZ-Standorte, Binnenhäfen, Autobahnkreuze) aber auch die räumliche Nähe zu den Endkunden im B2C-Geschäft dar.

Viele Investitionen liegen – wie bereits im Vorjahr – deshalb an der Nord-Süd-Verkehrsachse BAB 7 und zwischen dem Kreuz der BAB 1 und BAB 27 bzw. BAB 28 (im nördlichen Landkreis Diepholz).

Die Hansalinie als Logistikregion zeigt traditionell eine hohe Investitionsaktivität. Im diesjährigen Ranking belegt die **Hansalinie** den dritten Platz bei der Höhe des Investitionsvolumens. Bei der Anzahl der Investitionen konnte sie den zweiten Platz erfolgreich verteidigen, obwohl diese leicht zurückging. Die Region ist bekannt für ihre überdurchschnittlich hohe Investitionstätigkeit mit kleinen regionalen Beständen. Der Landkreis Diepholz bleibt – wie in den Vorjahren – weiterhin der Schwerpunkt für die meisten Investitionen im logistischen Bereich.



Die Logistikregion **Ems-Achse** konnte das Investitionsvolumen des letzten Jahres nicht aufrechterhalten. Allerdings stieg die Anzahl der Investitionen stark an und verdoppelte sich sogar. Im Vergleich zum Vorjahr, das von wenigen Investitionen mit hohem Volumen geprägt war, hat sich die Situation im Berichtsjahr 2022 umgekehrt. Die Ballungszentren sind erneut die Landkreise Bentheim und Emsland. Aufgrund der Grenze zum Nachbarland Niederlande finden hier viele grenzüberschreitende Logistikaktivitäten statt, insbesondere in Bezug auf nachgelagerte Warenströme.

In der logistischen **Nordwest-Region** konnte erneut kein Wachstum beim Investitionsvolumen verzeichnet werden. Die Haupttreiber sind – wie bereits im Vorjahr – Wilhelmshaven sowie die Landkreise Wesermarsch und Verden. Der Rückgang im Volumen korreliert – wie auch im Vorjahr – mit der Reduzierung der Investitionsanzahl. Dennoch liegt die Zahl weiterhin über dem Durchschnitt der letzten Jahre. Im Jahr 2019 gab es beispielsweise nur eine einzige Investitionsaktivität in der gesamten Logistikregion.

Wie bereits im Vorjahr wurde in der Logistikregion **Hannover-Hildesheim-Peine** das größte Investitionsvolumen mit über 170 Mio. EURO verzeichnet. Die Anzahl der Investitionen ging – im Vergleich zum Vorjahr – leicht zurück, während das Gesamtinvestitionsvolumen abnahm und sich wieder dem Niveau von 2020 annäherte.

Das Investitionsvolumen in der **südlichen Metropolregion Hamburg** unterliegt traditionell starken Schwankungen. Nachdem es sich von 2018 auf 2019 verdreifacht hatte, fiel es im Jahr 2020 wieder auf das Niveau von 2018 zurück. Im letzten Berichtsjahr verstärkte sich dieser Trend und es wurde eine Vervierfachung der Investitionssumme verzeichnet. Im aktuellen Berichtsjahr gibt es diese Schwankungen nicht mehr. Das Investitionsvolumen reduzierte sich leicht auf 127 Mio. EURO (im Vergleich zu 143 Mio. EURO im Vorjahr), während die Anzahl der Investitionen anstieg. Maßgeblich dafür sind Investitionen in den Standort Cuxhaven sowie in die Landkreise Heidekreis und Harburg.

In **Südniedersachsen** ist eine positive Entwicklung der Investitionsaktivitäten zu verzeichnen. Nachdem im Vorjahr das Investitionsvolumen stark abnahm, konnte im Berichtsjahr 2022 fast eine Verdoppelung festgestellt werden, wobei die Anzahl der Investitionen konstant blieb. In **Südost-niedersachsen** konnte das bereits hohe Investitionsvolumen des Vorjahres übertroffen werden. Ein großer Teil der rund 155 Mio. EURO wurde in die logistischen Ballungszentren Wolfsburg und Helmstedt investiert.



## Branchenmix

Im Vergleich zu den Vorjahren hat sich die Verteilung der Investitionen in unterschiedlichen Branchen verändert. Logistikdienstleister stellen mit einem Anteil von 30 % nicht mehr die bedeutendste Gruppe dar. Der Anteil der Industrieunternehmen ist um 7 Prozentpunkte gesunken und beträgt nun insgesamt 11 %. Dagegen konnte die Gruppe der Großhandelsunternehmen einen Anstieg von 10 Prozentpunkten verzeichnen und erreicht damit fast das Niveau des Vorkrisenjahres von 2019.

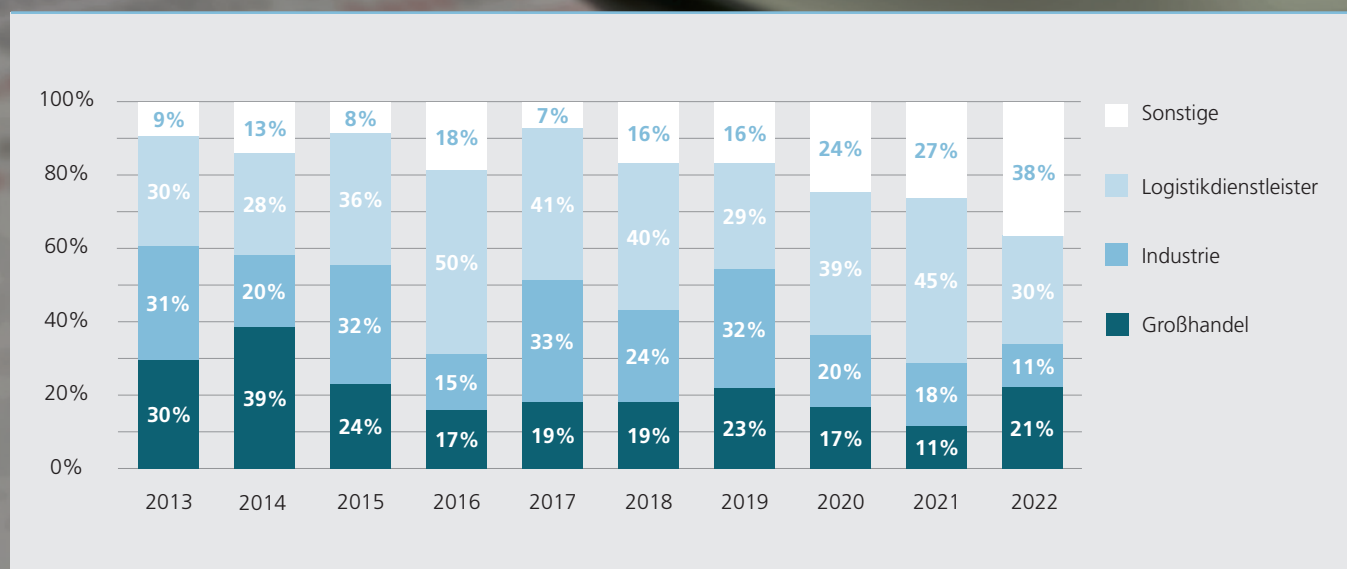
Der bisherige Trend in der Industriebranche, bei dem der Anteil in einem Jahr abnimmt und im darauffolgenden Jahr wieder steigt, wurde nun im zweiten Jahr gebrochen. Diese Schwankungen waren für die Industriebranche seit Beginn der Datenerhebung typisch.

Zum ersten Mal seit Beginn der Datenerhebung ist die Branchengruppe „Sonstige“ die stärkste im Branchenmix

und übertrifft erneut das beste Ergebnis der letzten Jahre. Ihr Investitionsanteil ist um 11 Prozentpunkte auf 38 % gestiegen. Besonders Unternehmen aus der Immobilienbranche und der Projektentwicklung haben mit ihren Aktivitäten zu diesem Anstieg beigetragen.

Das Investitionsvolumen zeigt im aktuellen Berichtsjahr ein deutlich anderes Bild im Vergleich zum Vorjahr. Logistikdienstleister dominieren zwar weiterhin mit einem Anteil von über 42 % das Investitionsvolumen. Jedoch ist dieser Anteil im Vergleich zum Vorjahr, als er die Summe sämtlicher übrigen Branchengruppen übertraf, gesunken. Während der Anteil der Industrieunternehmen in der Anzahl der Investitionen nur geringfügig gesunken ist, zeigt sich ein starker Rückgang in der anteiligen Investitionssumme. Hier reduzierte sich der Anteil der Industrie von 18 Prozentpunkten auf 7 %.

ABBILDUNG 3 | Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung 2013 – 2022

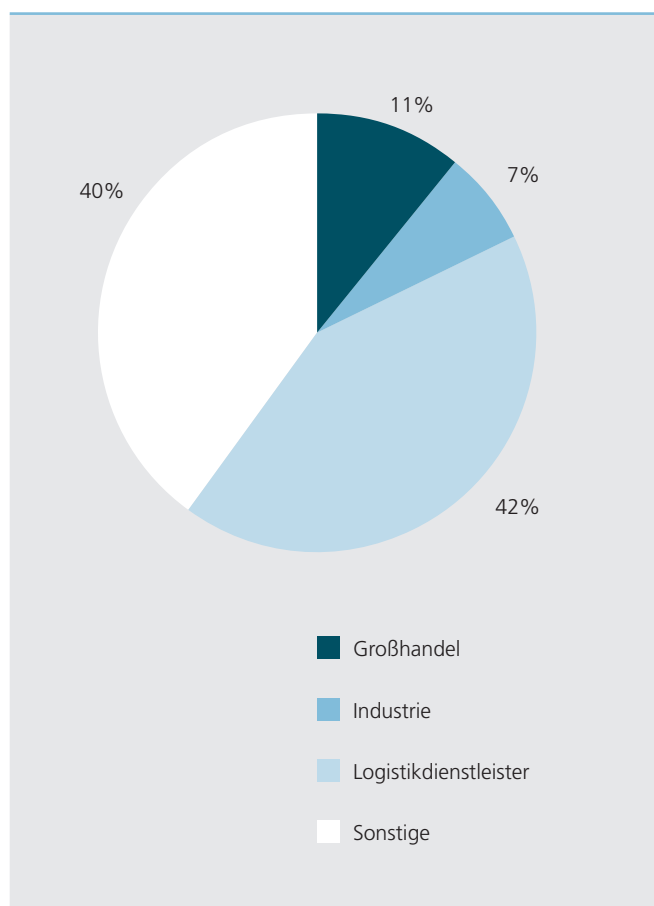


Die Branchengruppe „Sonstiges“ belegt den zweiten Platz im Investitionsvolumen-Ranking, hat ihren Anteil deutlich von 26 % auf 40 % erhöht und liegt damit knapp hinter den Logistikdienstleistern. Der Anteil der Großhandelsunternehmen am Investitionsvolumen konnte einen Zuwachs verzeichnen und liegt mit 11 % an dritter Stelle.

Als Beispiel im Jahr 2022 ist die Investition der Firma Schnellecke zu nennen, die einen besonderen Fokus auf ökologische, soziale und auch ökonomische Nachhaltigkeit setzt. Diese Investition zeigt, dass die Nachhaltigkeit, auf den gesamten Lebenszyklus betrachtet, einen enormen Mehrwert aufweist:

„Wir bauen in den kommenden neun Monaten ein modernes Logistikzentrum mit 30.000 qm Hallen- und Büroflächen“, erklärt Ludwig Büttenbender, Geschäftsführer der Schnellecke Grundbesitz GmbH & Co. KG.

**ABBILDUNG 4 |** Verteilung des Investitionsvolumen 2022 (nach Branchen)



Bei der Bewertung eines Gebäudes bezieht das DGNB-Zertifikat neben ökologischen auch ökonomische und sozio-kulturelle Aspekte mit ein. Dabei betrachtet das Zertifikat den gesamten Lebenszyklus eines Bauwerks. „Wir haben diese Kriterien bereits in der Planungsphase berücksichtigt und konnten umso konsequenter die Qualität des Bauwerks beeinflussen“, so Büttenbender. „Wir haben beispielsweise weniger nachhaltige Materialien durch ökologisch wertvollere ersetzt. In einer lückenlosen digitalen Dokumentation erfassen wir alle für die Nachhaltigkeitsanalyse relevanten Kennzahlen des Gebäudes, darunter auch gestalterische Aspekte sowie die Prozessqualität.“

„Auf dem Bauschild wird deutlich, dass dies keine typische Logistikhalle wird“, erklärt Büttenbender. „Wir nutzen höherwertige Paneele für die Fassade, darüber hinaus haben wir ein Farbgestaltungskonzept entwickelt und prüfen auch noch einen Bewuchs der Fassade. Außerdem gibt es mehr Fenster als üblich, sodass mehr Tageslicht in die Halle gelangt.“

Eine ansprechende und mitarbeitergerechte Gestaltung war auch ein wichtiges Anliegen für Rolf Schnellecke, der sein Unternehmen in einer besonderen Verantwortung gegenüber der Stadt Wolfsburg sieht. So soll das Gebäude nicht nur einen ästhetischen Akzent setzen, sondern auch ein Ort sein, an dem sich die Mitarbeitenden wohlfühlen. Im Außenbereich wird ein begrünter Erholungs- und Pausenbereich geschaffen. Ebenerdig wird es Flächen mit üppiger Vegetation, z. B. mit Obstbäumen und einer Streuwiesenfläche speziell für Bienen sowie Ruheinseln mit Bänken geben. Geplant ist auch, das anfallende Regenwasser zu sammeln und für die Bewässerung des Grundstückes zu nutzen. Das gesamte Gebäude wird zudem durchgängig mit verbrauchsarmen LED-Leuchten ausgestattet. „Der innerbetriebliche Transport wird ausschließlich von E-Staplern durchgeführt“ so Büttenbender.





## Räumliche Erschließungsfunktion der Investitionen

Die funktionale Charakterisierung von Logistikregionen basiert auf der Analyse der räumlichen Erschließung durch logistikaffine Investitionen. Diese Investitionen dienen als geeignete Indikatoren und berücksichtigen wesentliche Parameter wie die Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit von Verkehrswegen und -knotenpunkten sowie die Integration in bestehende Transport- und Logistiknetzwerke. Durch diese Klassifizierung lässt sich die nationale und internationale Verflechtung des Logistikstandorts Niedersachsen und seiner Regionen veranschaulichen. Zudem ermöglicht sie eine klare Unterscheidung der verschiedenen Arten von Distributionszentren.

Die Erschließungsfunktionen logistikaffiner Investitionen werden in die folgende Kategorien 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 des Marktspiegels Logistik werden auch logistikaffine Investitionen erfasst, die nicht unbedingt als Distributionszentren im klassischen Sinne gelten, aber dennoch eine vergleichbare Funktion hinsichtlich ihres Einzugs- und Distributionsgebiets erfüllen. Beispielsweise werden Ersatzteil- oder Warenlager, die räumlich nahe auf Produktionsstandorte ausgerichtet sind, als regionale Distributionszentren (RDC) klassifiziert.

Abbildung 5 zeigt die Anteile der verschiedenen räumlichen Erschließungsfunktionen im Vergleich zu den Ergebnissen des aktuellen Berichtsjahres 2022 (Außenring) und den Durchschnittswerten des Zeitraums von 2000 bis 2021 (Innenring). Dabei wurden mehr als 1.500 getätigte logistikaffine Investitionen in Niedersachsen berücksichtigt.

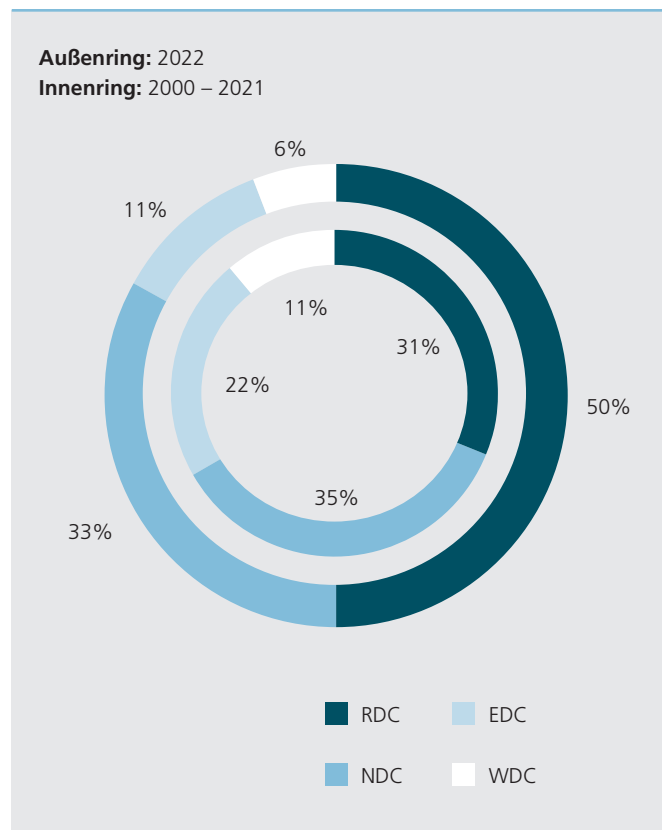
Im Vergleich zum Vorjahr ist der Anteil der Investitionen in nationale Distributionszentren (NDC) von 39 % auf 33 % aller logistikaffinen Investitionen gesunken und liegt damit auf dem gleichen Niveau wie 2020. Hingegen hat der Anteil der regionalen Distributionszentren (RDC) in diesem Jahr deutlich zugenommen und erreicht einen überdurchschnittlichen Wert von 50 %, was einem Anstieg von 9 Prozentpunkten entspricht.

Entgegen früheren Prognosen, die bis 2019 stets einen Rückgang der Investitionsaktivitäten in RDC und NDC

vorhersagten, zeigt sich nun eine völlig andere Situation. Der Anteil von regionalen und nationalen Distributionszentren ist so hoch wie nie zuvor. Die Unsicherheiten aufgrund von massiven Störungen in globalen Lieferketten, der Pandemie und weltweiten Konflikten sollen durch die Sicherheit, die regionale Anbieter bieten, verringert werden. Während weltweite Distributionszentren (WDC) im Jahr 2019 noch fast ein Viertel aller logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen ausmachten, ist ihr Anteil bereits 2021 deutlich auf einen unterdurchschnittlichen Wert von 5 % gesunken. Im aktuellen Berichtsjahr konnte sich ihr Anteil um einen Prozentpunkt auf 6 % erhöhen. Die europaweiten Distributionszentren (EDC) machen mit einem Gesamtanteil von 11 % weit weniger aus als die 25 % des Vorjahres, und auch langfristig betrachtet ist dieser starke Rückgang auffällig.

Der seit dem Jahr 2020 zu beobachtende Trend setzt sich auch im aktuellen Berichtsjahr fort und zeigt eine klare Konzentration auf regionale und nationale Investitionsaktivitäten. Das ausgewogene Verhältnis der Distributionsfunktionen in den Vorjahren vor der Krise ist nicht mehr erkennbar. Die Neuaufstellung von Lieferketten führt weiterhin zu einem deutlich reduzierten Anteil von international ausgerichteten Distributionszentren.

**ABBILDUNG 5 |** Erschließungsfunktion 2022 im Vergleich zu 2000–2021\*



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



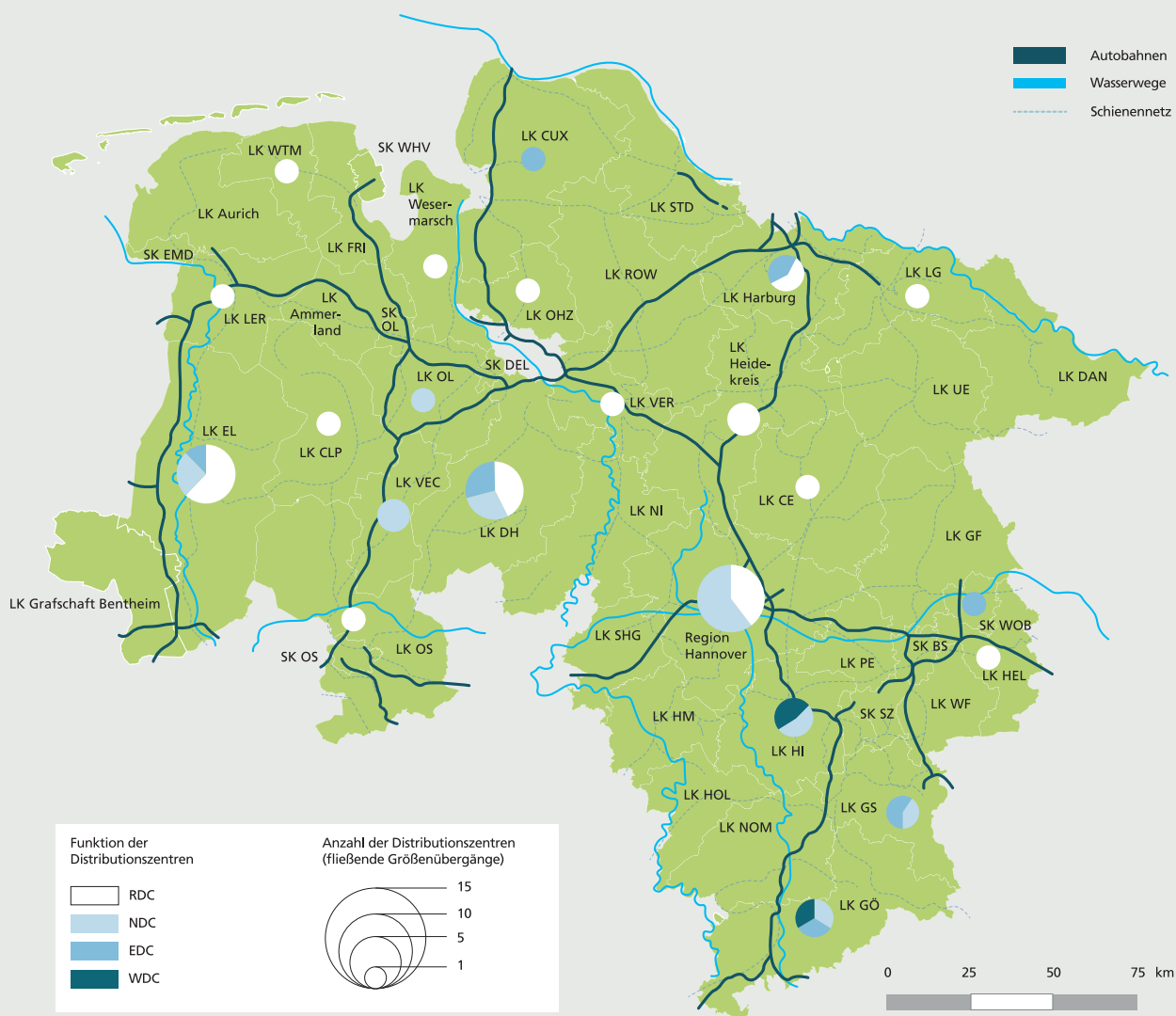


ABBILDUNG 6 | Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2022 (nach Erschließungsfunktion)

Die Abbildung 6 verdeutlicht, dass sich internationale Distributionszentren in diesem Jahr über ganz Niedersachsen erstrecken. Ein charakteristisches Merkmal dieser Art von Investitionen ist ihre Nähe zu logistischen Knotenpunkten wie Flughäfen (z. B. Flughafen Hannover-Langenhagen) und Seehäfen (z. B. Wilhelmshaven), welche die Schnittstellen zu anderen Ländern bilden.

Wie in den letzten beiden Jahren konnte auch im aktuellen Berichtsjahr 2022 ein signifikanter Anstieg von Investitionen in regionale Distributionszentren verzeichnet werden. Erkennbar ist ein Netzwerk von regionalen Verteilungszentren in weiten Teilen Niedersachsens. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Anteil global ausgerichteter Distributionszentren weiter gesunken ist. Der Schwerpunkt der Investitionen liegt weiterhin darauf, immer kürzere

Lieferketten durch eine regionale Präsenz in Gemeinden, Städten und Landkreisen vor Ort zu gewährleisten.

Neben den transeuropäischen Verbindungen sind auch Distributionsaktivitäten in andere Bundesländer von Bedeutung. Warenströme aus den Niederlanden werden insbesondere über Autobahnen wie die BAB 30/31, BAB 1, BAB 7 und BAB 2 durch Niedersachsen in den Rest der Bundesrepublik verteilt. Insbesondere der westliche Teil Niedersachsens (in der Nähe der Niederlande), der nord-östliche Teil (in der Nähe von Hamburg/Bremen) und der südliche Teil (in der Nähe von NRW) profitieren von ihrer Grenznähe und den grenzüberschreitenden Warenströmen. Dies wird durch den Vergleichszeitraum 2000-2022 in Abbildung 7 deutlich.





## Flächenbedarf und Größenstrukturen der Investitionen

Für das Jahr 2022 liegen für nahezu alle getätigten logistikaffinen Investitionen Angaben zur Gesamtfläche vor. Die sich daraus ergebene Flächeninanspruchnahme beträgt 160 ha und verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um rund 40 ha. Der Mittelwert des Flächenbedarfs von Investitionen im Berichtsjahr 2022 liegt bei ca. 3,8 ha und hat sich ebenfalls leicht verringert. Dieses ist dadurch begründet, dass im Jahr 2022 der Fokus deutlich stärker auf Investitionen lag, deren Flächengröße sich lediglich auf bis zu 1 ha erstreckte. Damit wurde der in den letzten Jahren kontinuierlich zu beobachtende Trend von großen flächenintensiven Investitionen im Berichtsjahr 2022 gestoppt. Für fast 40 % der identifizierten Investitionen konnten Flächenbedarfe in der Klasse bis 1 ha festgestellt werden.

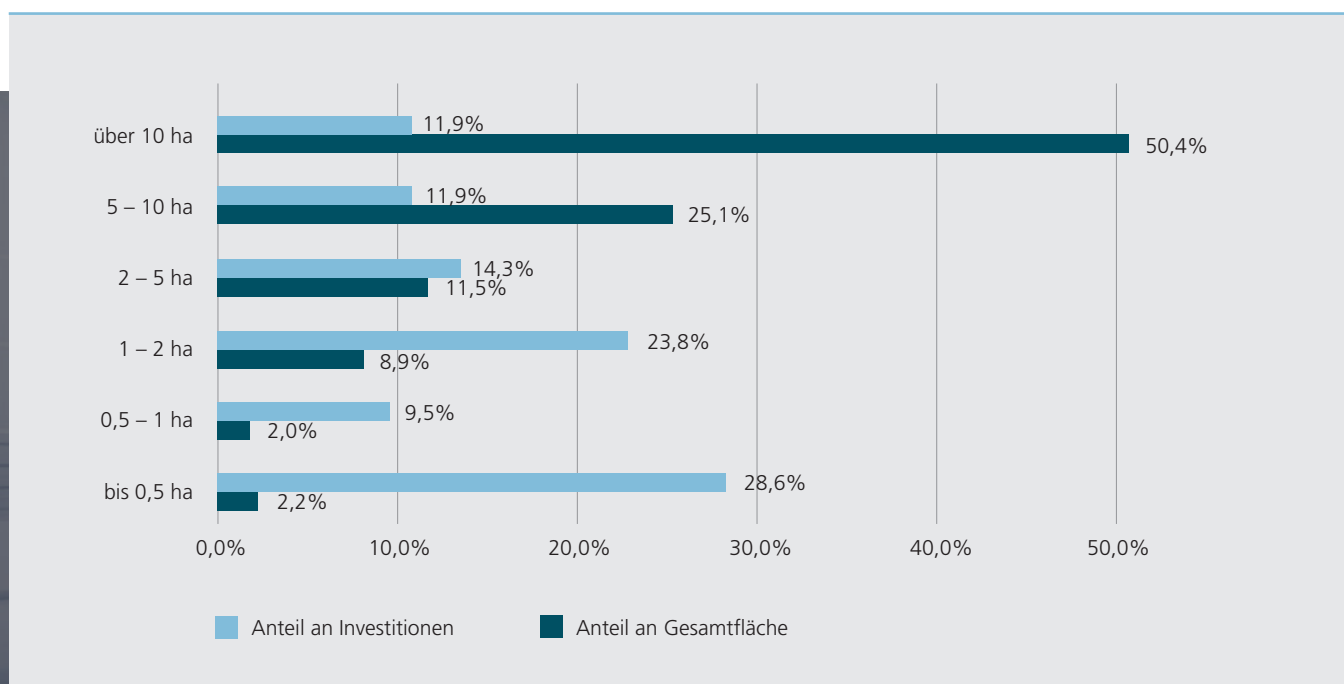
Abbildung 8 gibt einen Überblick zu den unterschiedlichen Größenklassen, wobei als Vergleich sowohl die Investitionsanzahl als auch die Gesamtfläche herangezogen werden. Während im Jahr 2021 die Investitionen in der Größenordnung zwischen 2 bis 5 ha das Fundament bildeten, zeigt sich im Berichtsjahr 2022 eine gegenläufige Beobachtung.

Die flächenmäßig Klein- und Kleinstinvestitionen (bis 1 ha) dominieren und stellen einen fast 40 %-igen Anteil der Investitionen dar. Dieses lässt auf einen hohen Anteil von Erweiterungsinvestitionen schließen.

Im vergangenen Berichtsjahr lag der größte Anteil der Investitionen an der Gesamtfläche aller logistikaffinen Investitionen in der Größenordnung über 10 ha. Dieser Wert konnte im Jahr 2022 sogar noch gesteigert werden: Im Berichtsjahr entfällt rund die Hälfte (50,4 %) in den Bereich über 10 ha, also auf das Segment der Großinvestitionen. Damit wurde das Jahr 2021 übertroffen, 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. 12 % und liegt damit weit unter dem Wert des Vorjahres (22 %).

Die größten Herausforderungen für die zukünftige Entwicklung des Logistikstandorts Niedersachsen werden in der zeitnahen Entwicklung und Bereitstellung von markt- und nutzergerechten Logistikflächen gesehen.

ABBILDUNG 8 | Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2022\*



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

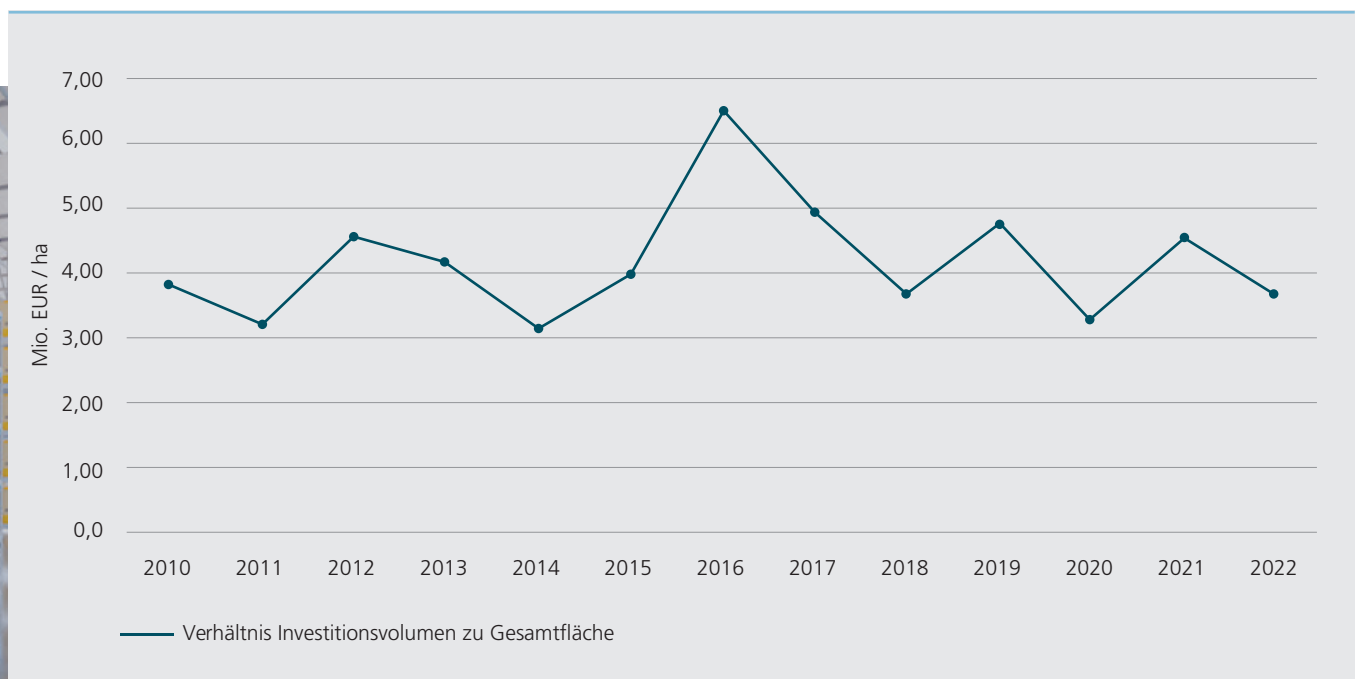
Bereits seit längerem kann im Rahmen der Erhebung festgestellt werden, dass der Anteil der Befragten, die das verfügbare Flächenangebot als „zu gering“ einschätzen, hoch ist. Diese Einschätzung wird von rund 65% der Befragten geteilt. Die Ursachen hierfür liegen, wie auch im letzten Jahr, an einem fehlenden Flächenangebot bzw. -verfügbarkeit und der Schwierigkeit bei der Neuausweisung von Flächen. Kernproblem bleibt, dass die Nachfrage das Angebot übersteigt. Nur 21 % 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.

Zunehmende Bedeutung haben nachhaltige Nutzungskonzepte, um dadurch 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.

Die Bundesregierung hat im Rahmen ihrer nationalen Nachhaltigkeitsstrategie das Ziel ausgegeben, den Flächenverbrauch von derzeit durchschnittlich 81 ha pro Tag auf weniger als 30 ha täglich zu senken. Für Niedersachsen wird, aufgrund seines Flächenanteils am Bundesgebiet, ein Zielwert von 4 ha maximaler täglicher Flächenneuinanspruchnahme angestrebt (NMU 2020). Maßnahmen für eine Minimierung des Flächenverbrauchs sind die Revitalisierung und Aufbereitung von Industriebrachen, damit wird die Innenentwicklung vor der Außenentwicklung priorisiert.

**ABBILDUNG 9** | Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EURO pro ha und Jahr von 2010-2022





Der Verbrauch von bislang unbebauten Flächen für Neubauten ist in einem dicht besiedelten Land wie Deutschland zunehmend ein Problem. Ist mit einer Umwandlung eines solchen Greenfields nicht eine „prestigeträchtige“ und „emissionsfreie“ Hightech-Ansiedlung verbunden, sondern eine eher flächenintensive Logistikansiedlung, sind lokale Genehmigungsbehörden eher zurückhaltend und das Vorhaben stößt in der Bevölkerung zunehmend auf Ablehnung. Die Konversion und Nutzung ehemaliger Industrieflächen wird daher – auch aufgrund fehlender geeigneter Flächen – für die Logistikbranche zunehmend interessanter. Künftig wird es verstärkt auch darauf ankommen, mehr Akzeptanz für die Logistik zu schaffen. Dies ist eine Kommunikationsaufgabe, bei der es gilt, schon frühzeitig die beteiligten Akteure bspw. Kommunen, Investoren, Projektentwickler und Mieter an einen Tisch zu holen.

Aussagen zur Flächeneffizienz bei Immobilien können bspw. aus dem Verhältnis von der Nutzfläche zur Grundfläche (Gesamtfläche der Immobilie) abgeleitet werden. Im Rahmen des Marktspiegels 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. Mit einem Wert von 0,73 konnte sowohl

der Wert des Vorjahres – als auch der langjährige Mittelwert weit übertroffen werden. Dieser hohe Wert ist ein Indikator dafür, dass im Berichtsjahr 2022 eine außerordentlich hohe Nutzungsintensität der Gesamtflächen der Investitionen zu verzeichnen war. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass in den vergangenen Jahren das Verhältnis zwischen Grund- und Nutzfläche stark variierte, sodass keine eindeutigen Aussagen über künftige Entwicklungen möglich sind. Hinzu kommt, dass die Bandbreite und Qualität der erhobenen Daten stark variieren, sodass in Einzelfällen erhebliche Abweichungen verzeichnet wurden.

Abbildung 9 gibt einen Überblick zur Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EURO pro ha im Erhebungszeitraum 2010 bis 2022. 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 2021 erneut über 4 Mio. EURO lag. Im Berichtsjahr 2022 konnte ein Rückgang der Investitionsintensität pro ha Fläche auf einen Wert von 3,7 Mio. EURO festgestellt werden. Der Rückgang ist ein Indikator dafür, dass mit den identifizierten Projekten im Berichtsjahr oftmals geringere Investitionsvolumina verbunden waren.





## Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik

Im Berichtsjahr 2022 wurden in Niedersachsen durch 54 Logistikinvestitionen rund 4.400 neue Arbeitsplätze geschaffen. Damit liegt dieser Wert deutlich über dem des Vorjahres (3.300). Es kann davon ausgegangen werden, dass der durch die COVID-19 Pandemie bedingte Einbruch eine Momentaufnahme darstellte. Die Verteilung zeigt, dass Logistikdienstleister mit fast 42 % den Großteil der durch logistikaffine Investitionen geschaffenen Arbeitsplätze ausmachen, im letzten Jahr lag der Anteil bei 61 %. In diesem Berichtsjahr entfallen 21 % der zusätzlich geschaffenen Arbeitsplätze auf die Gruppe „Sonstige“. Der Anteil von Handelsunternehmen ist im Vergleich gesunken und liegt nur noch bei 11 %. Die Industrie konnte nur noch einen Anteil von 7 % an den neuen Arbeitsplätzen verzeichnen, das Ergebnis zeigt also einen deutlichen Rückgang, da der Wert im vorherigen Berichtsjahr 16 % betrug. Besonders auffällig in diesem Jahr ist, dass 40 % der logistikaffinen Investitionen aus sonstigen Branchen stammen, so viel wie noch nie zuvor.

Seit dem Jahr 2000 wurden in Niedersachsen insgesamt mehr als 70.000 neue Arbeitsplätze geschaffen, wobei die Logistikbranche traditionell einer der wichtigsten Wirtschaftsbereiche des Bundeslandes ist. Aufgrund ihrer Querschnittsfunktion fungiert die Logistik als Treiber des Wachstums und als wertvoller Multiplikator und fester Bestandteil für Niedersachsen auf regionaler, nationaler und internationaler

Ebene. Angesichts dieser Bedeutung sind Ausbildung und Gewinnung von Nachwuchskräften wichtige Themen für Niedersachsen, für die es zahlreiche Unterstützungs- und Fördermöglichkeiten gibt.

Wie in den Vorjahren auch, gaben die Teilnehmenden an, dass mit einer Zunahme an Arbeitsplätzen zu rechnen ist. Somit setzt sich der Trend bereits seit mehreren Jahren fort. Letztes Jahr erwarteten 75 % eine Zunahme bei der Entwicklung der Arbeitsplätze, in diesem Jahr beläuft sich der Wert auf knapp über 80 %.

Insbesondere der Bedarf an gewerblichen und kaufmännischen Arbeitskräften soll in naher Zukunft stark zunehmen. Fast 40 % sehen eine zunehmende Nachfrage nach AkademikerInnen in der Logistik. Auch der Bedarf an geringqualifizierten Beschäftigten wird nach Meinung der Mehrheit der ExpertInnen (60 %) ansteigen. Keiner der Teilnehmenden erwartet eine abnehmende Tendenz bei diesen Qualifikationsgruppen.

Das Gesamtbild zeigt, dass 82 % mit einer positiven Gesamtentwicklung für die logistikbezogenen Arbeitsplätze und nur knapp 14 % mit einer stagnierenden Entwicklung rechnen. Wie auch bereits im Vorjahr, erwartet keiner der Teilnehmenden eine abnehmende Entwicklung.

Das Investitionsvolumen beläuft sich auf rund 640 Mio. EURO. Im Vergleich dazu war das Jahr 2021 mit 56 Einzelinvestitionen und einer Gesamtsumme von etwa 900 Mio. EURO ein außergewöhnliches Jahr. Große Investitionen kommen, ähnlich wie in den vorherigen Untersuchungsjahren, insbesondere von international tätigen Unternehmen.

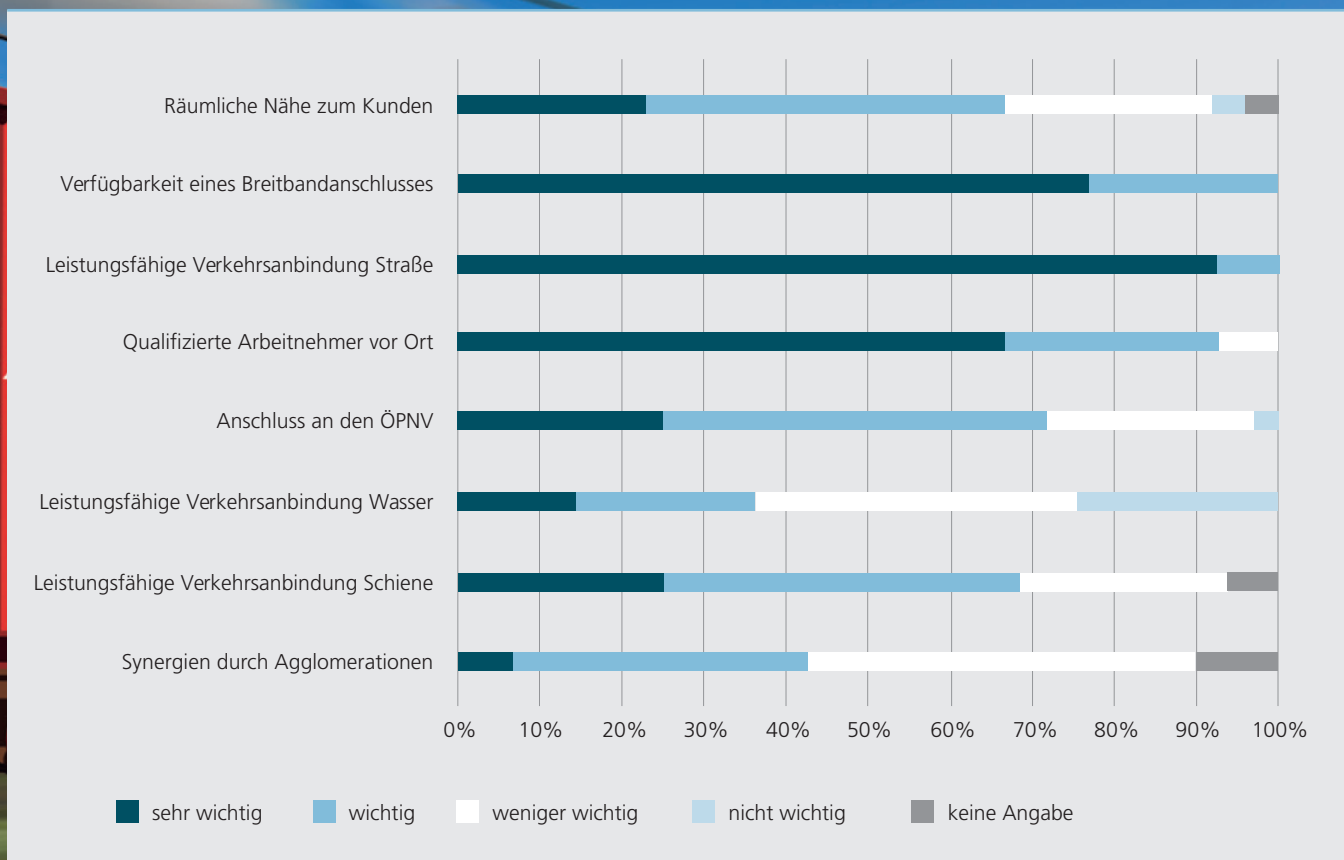
Die Bedeutung von Nachhaltigkeitsaspekten hat in diesem Jahr einen noch höheren Stellenwert bei den Befragten als bisher. 2021 gaben knapp 80 % an, dass bei den vorgenommenen Investitionsaktivitäten Aspekte der Nachhaltigkeit beachtet wurden, in diesem Berichtsjahr sind es über 95 %.

Bei nachhaltigem Bauen in der Logistikbranche spielen verschiedene Faktoren eine bedeutende Rolle. Energieeffizienz im Allgemeinen und speziell die Installation von

Photovoltaikanlagen werden hier als bedeutende Bausteine angesehen. Eine hohe Wärmedämmung von Logistikimmobilien wird insbesondere mit den Zertifizierungen GNB-Gold und Platin in Verbindung gebracht. Zudem wird darauf geachtet, lokale und nachhaltige Baustoffe zu verwenden.

Auch in diesem Berichtsjahr wurde ein besonderes Augenmerk auf die Verwendung energieeffizienter Beleuchtung gelegt, um eine möglichst nachhaltige Gestaltung von Gebäuden im Logistikbereich zu erreichen. Obwohl dies in der Regel mit höheren Anschaffungskosten verbunden ist, zahlt sich dies langfristig aus, da der geringere Stromverbrauch zu Kosteneinsparungen führt. Es wird zunehmend deutlich, dass ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit sich nicht widersprechen, sondern ein erfolgreiches Konzept darstellen können.

ABBILDUNG 10 | Beurteilung der zukünftigen Voraussetzungen für logistikaffine Investitionen





Weitere wichtige Faktoren für die Implementierung von Photovoltaikanlagen, Mikrowindanlagen und Wärmepumpen sind der zunehmende Trend zur Elektromobilität und steigende Kosten fossiler Brennstoffe. Dies trägt wesentlich zur Entscheidung bei, auf erneuerbare Energien umzusteigen.

Die Relevanz ausgewählter Voraussetzungen für die zukünftigen Logistikinvestitionen in Niedersachsen zeigt Abbildung 10. Die leistungsfähige Verkehrsanbindung an die Straße stellt sich hierbei, wie bereits in den Vorjahren, als wesentlicher Punkt heraus. Alle Teilnehmenden der Befragung gaben dies als mindestens wichtig an, ein Großteil sogar als sehr wichtig. Auch die Verfügbarkeit eines Breitbandanschlusses wird von Teilnehmenden als mindestens wichtig bewertet.

Auffällig ist, dass sich bei der Einstufung der Relevanz an den Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr der Trend des Vorjahrs nicht fortsetzt. Letztes Jahr gaben nur rund 18 % aller Teilnehmenden an, dass es als „sehr wichtig“ einzuordnen ist, dieses Jahr sind es wieder 25 %. Der Wert ist nicht so hoch wie vor Krisenzeiten (30 %), dieses könnte darauf hindeuten, dass die Arbeitsmodelle wie Home-Office, flexible Arbeitsplätze oder Telearbeit nun in vielen Unternehmen verstärkt etabliert sind.

Ähnlich wie in den Vorjahren, wird eine leistungsfähige Verkehrsverbindung über Wasser oder Schiene im Vergleich zu anderen Anforderungen als weniger entscheidend angesehen. Dieses Ergebnis kann durch regionale Besonderheiten und geografische Unterschiede erklärt werden. Eine direkte Anbindung an Wasserwege wird nach wie vor als weniger bzw. nicht wichtig beurteilt.

Bei der Bedeutung von Synergien durch Agglomerationen ist erneut ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. So gaben im Untersuchungsjahr 2020 rund 65 % der Teilnehmenden noch an, dass es als wesentliches Merkmal einzuordnen ist. Im vergangenen Jahr waren es nur noch 50 %. In diesem Befragungsjahr erreicht das Merkmal knapp über 40 % und ist somit aus Sicht der Befragten als weniger wichtig zu betrachten.

Seit 2019 wird die räumliche Nähe zum Kunden als wesentlicher Bestandteil der Befragung aufgenommen. Besonders auffällig ist, dass im Vergleich zum Vorjahr, das Ergebnis wieder positiver ausfällt. So gaben im letzten Untersuchungsjahr 2021 nur rund 50 % der Befragten an, dass es ein wesentlicher Standortvorteil für logistikaffine Investitionen ist.



In diesem Untersuchungsjahr erreichte die Angabe fast 70 %, ungefähr so viel wie im Jahr 2019 zu vorpandemischen Zeiten.

Auch in diesem Berichtsjahr wurde die Einschätzung zu den Auswirkungen der COVID-19 Pandemie erfragt. Es lässt sich feststellen, dass es keine negativen oder sehr negativen pandemischen Auswirkungen auf die Logistikbranche vor Ort gegeben hat. Daher lässt sich der Trend des letzten Jahres bestätigen und die regionalen niedersächsischen Logistikstrukturen konnten die Herausforderungen der COVID-19 Pandemie bewältigen und sich dementsprechend adaptieren. Auch zeigt sich, dass im Vergleich zum Vorjahr nur etwa 18 % keine Angabe zu den genauen Auswirkungen treffen konnten, das sind 13 % weniger als zum Berichtsjahr 2021.

## Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen in Niedersachsen

Die zukünftige Leistungsfähigkeit des Logistikstandortes Niedersachsen hängt maßgeblich von der Akzeptanz der Bevölkerung für Investitionen in die Logistik ab. Diese Akzeptanz ist für Unternehmen ein wichtiges Kriterium in Bezug auf lokale Arbeitsplätze, Imagebildung und Kundenzufriedenheit im B2B-Bereich.

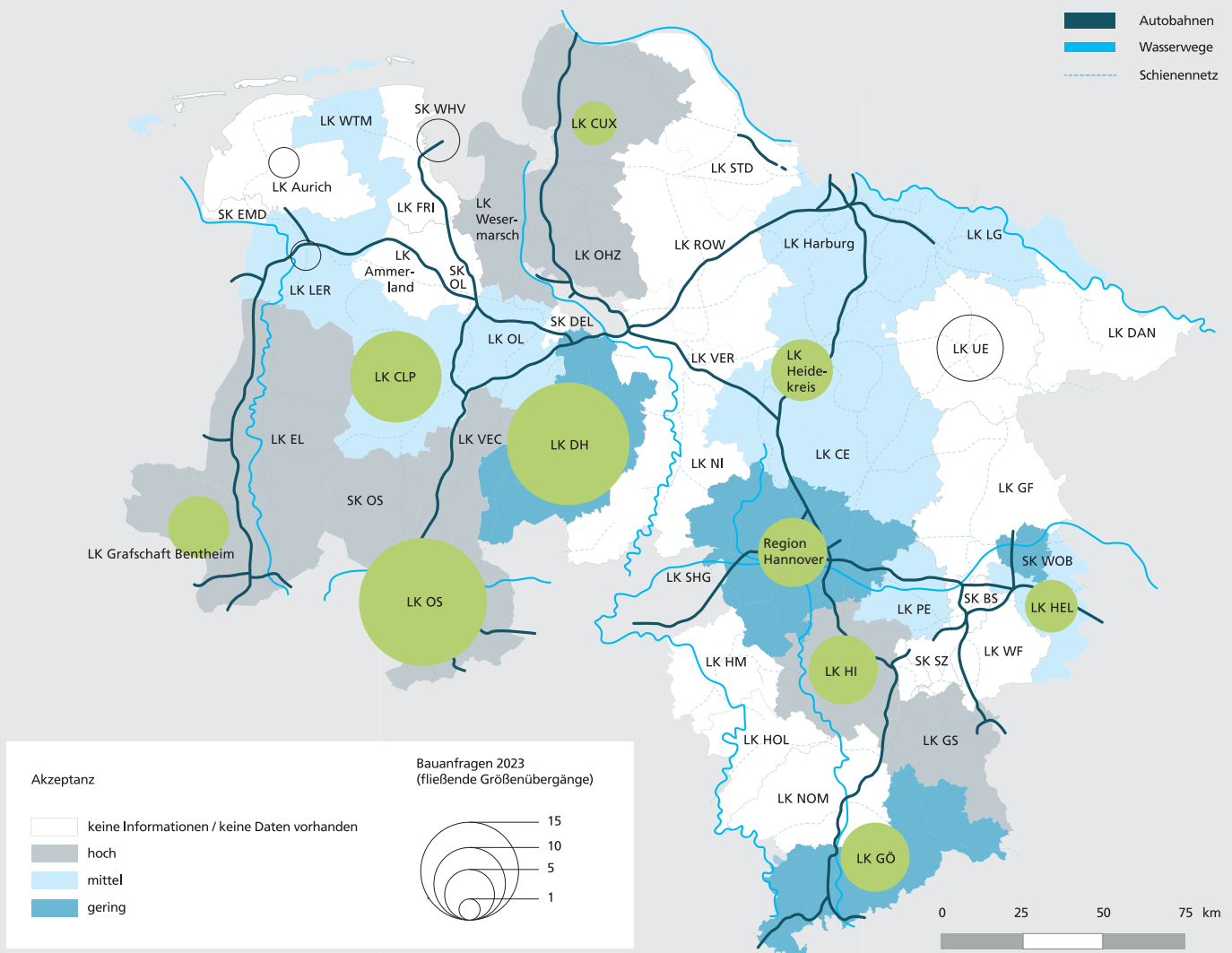


Das aktuelle Berichtsjahr macht deutlich, dass im Gesamtbild die Akzeptanz von Logistikansiedlungen in Niedersachsen einen erheblichen Rückgang erleidet und sich wieder in vorpandemische niedrigere Akzeptanz entwickelt. Zwar gehen knapp 22 % der Befragten von einer "sehr guten", oder einer "guten" Akzeptanz an ihrem Logistikstandort aus, aber fast ein Fünftel (18 %) beurteilen die Akzeptanz als "schlecht". Fast 46 % hingegen gehen von einer mittleren Akzeptanz in ihrer Region aus. Dadurch zeigt sich, dass der positive Trend der Vorjahre sich nicht fortsetzt. Es gibt verschiedene Gründe, die eine geringe Akzeptanz gegenüber Investitionen in die Logistik seitens der Bevölkerung erklären. Dazu gehören vor allem erhöhtes Verkehrsaufkommen, erhöhte Lärm- und Schadstoffemissionen sowie niedrige Löhne. Auf kommunaler Ebene wird insbesondere das Verhältnis zwischen den geschaffenen Arbeitsplätzen und den Gewerbesteuerereinnahmen in Bezug auf den Flächenverbrauch kritisch betrachtet. Insbesondere der hohe Verbrauch an Flächen wurde in diesem Jahr besonders hervorgehoben.

Im Gesamtbild wird die Logistikbranche von der Bevölkerung eher durchschnittlich bewertet. Die Befragten sehen zwar die Logistik als einen wesentlichen Multiplikator und Bindeglied der regionalen Wirtschaft, insbesondere die Schaffung neuer Arbeitsplätze wurde positiv bewertet. Doch ist auch eine deutlich negative Akzeptanz von logistikaffinen Investitionen in vielen Gebietskörperschaften festzustellen. Dieses wird insbesondere auf das schlechte Image der Logistikbranche zurückgeführt.

Abbildung 11 bietet eine geografische Darstellung der Akzeptanz von Investitionen im Logistikbereich in den verschiedenen Gebietskörperschaften im Berichtsjahr 2022. Darüber hinaus werden die spezifischen Bauanfragen für das Jahr 2023 dargestellt. Anhand dieser Informationen lässt sich eine erste Prognose für die Untersuchungsergebnisse und Trends der nächsten Periode ableiten. Die Akzeptanz wird dabei in "gering", "mittel" und "hoch" klassifiziert. Die Abbildung zeigt, dass gerade in den stark besiedelten Gebieten, wie der Region Hannover oder dem Landkreis Göttingen, die Akzeptanz logistikaffiner Investitionen sehr gering ist.

ABBILDUNG 11 | Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen



Ein möglicher Grund könnten Lärm- und Schadstoffbelästigungen sein. Besonders in den westlichen Gebietskörperschaften ist dagegen eine hohe Akzeptanz festzustellen.

Aufgrund der großen Anzahl an Bauanfragen ist in den kommenden Jahren mit einer verstärkten Investitionsaktivität insbesondere im westlichen Teil Niedersachsens zu rechnen, das gleiche gilt – ähnlich wie im Vorjahr – auch für die nördlichen und südlichen Gebietskörperschaften.

Für das Jahr 2023 wurde eine leichte Abnahme der Anzahl der konkreten Bauanfragen von knapp über 80 in 20

niedersächsischen Gebietskörperschaften prognostiziert. Allerdings konnte diese Prognose bereits in diesem Jahr nur teilweise erreicht werden, was hauptsächlich auf verzögerte Baustarts und die zunehmende Knappheit von Baustoffen zurückzuführen ist.





## Zusammenfassung und Ausblick

Die Ergebnisse des Marktspiegels Logistik 2022 zeigen, dass der Logistikstandort Niedersachsen auch weiterhin ein attraktiver Investitionsstandort ist. Mit seinen verschiedenen Logistikregionen, logistischen Knoten, anforderungsge-rechten Flächen und nicht zuletzt durch die starke Logistik-wirtschaft vor Ort bietet er optimale Voraussetzungen für logistikaffine Investitionen.

Wenngleich das im Vorjahr erzielte Investitionsvolumen nicht erreicht wurde, ist die Logistik auch weiterhin eine der dynamischsten Branchen in Niedersachsen und trägt maßgeblich zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes bei.

Mit 54 logistikaffinen Investitionen konnte - bezogen auf die Anzahl der Investitionen – ein nahezu gleiches Ergebnis wie im Vorjahr erzielt werden. Hervorzuheben ist, dass dadurch rund 4.400 neue Arbeitsplätze geschaffen werden konnten. Diese umfassten sämtliche Qualifikationsniveaus. Verbunden hiermit wurden rund 640 Mio. EURO investiert, die in den Aus- und Neubau der Standorte in Niedersachsen geflossen sind.

Bemerkenswert ist die schon seit Jahren zu verzeichnen-de große Standortverbundenheit der in Niedersachsen ansässigen Unternehmen. Der größte Teil der logistikaffinen Investitionen wird weiterhin aus dem Bestand getätigt,

insbesondere die kleinen und mittelständischen Unter-nehmen bilden das Fundament der Investitionen. Dies zeigt einmal mehr, dass die Unternehmen der Logistikbranche mittelständisch geprägt sind.

Weiterhin wird deutlich, dass logistikaffine Investitionen sehr vielseitig ausgerichtet sind, auch resultierend aus den unterschiedlichen Anforderungen, die an die moderne Logistik gestellt werden. Die Investitionsaktivitäten sind damit Beleg, dass diese Unternehmen positiv in die Zukunft blicken und ihre Strategie auf Wachstum ausgerichtet ist.

Für den Logistikmarkt zählen neben Vernetzungsqualitäten und Infrastrukturen insbesondere Faktoren wie Lage und Kundennähe. Hierbei gewinnt Niedersachsen im Zuge geänderter Standortstrategien (weg von einem zentralen Distributionsstandort hin zu zwei oder auch mehreren Standorten) an Bedeutung. Durch die sehr gute Lage Niedersachsens innerhalb Europas entstehen neue Poten-ziale, deren Realisierung in den kommenden Jahren zusätz-liche Ansiedlungen generieren werden.

Nach einer Studie der Ernst & Young Real Estate GmbH fragen Unternehmen stärker als in den Vorjahren Lager- und Produktionsflächen nach, um den zahlreichen Heraus-forderungen (Störung der Lieferketten und Lockdowns in



chinesischen Häfen durch die Corona-Pandemie, Verwerfungen durch den Ukraine-Krieg, E-Commerce Wachstum) zu begegnen und um Produktionsausfälle oder Engpässe bei der Versorgung der Bevölkerung zu verhindern. Ziel ist es, Produktionsstandorte wieder näher an die heimischen Märkte zu verlagern oder aber Pufferlager für eine fristgerechte Versorgung von Industrie und Bevölkerung aufzubauen. Der Studie zufolge reagiert der Markt auf die anhaltenden Störungen der weltweiten Supply Chain mit einer Verkürzung von Lieferketten, indem weitere Logistikflächen im Inland nachgefragt werden (Asset-Management-Studie 2022 Schwerpunkt: Logistikimmobilien).

Dieses bietet für den Standort Niedersachsen enorme Chancen, da es eines der wenigen Bundesländer ist, das für jegliche logistische Nutzung aus Industrie, Handel und Dienstleistung geeignete Standorte und Logistikkompetenzen bieten kann. Diese starken Veränderungen der Märkte zeigen, dass logistische Infrastrukturen und -kompetenzen für das Funktionieren einer Volkswirtschaft unabdingbar sind und Niedersachsen hierbei entscheidende Vorteile aufweist.

Die in der aktuellen Erhebung bereits für 2023 genannten Projektierungen zeichnen ein positives Bild und werden voraussichtlich dazu führen, dass die Investitionstätigkeit

wieder steigt. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Anzahl der logistikaffinen Investitionen für das nächste Berichtsjahr 2023 die Marke von rund 80 Vorhaben erreichen wird.

Dadurch wird deutlich, dass die Branche optimistisch in die Zukunft blickt und der Logistikstandort auch im kommenden Jahr wachsen wird. Die größte Herausforderung bleibt jedoch das Ziel der Klimaneutralität im Verkehr. Hierfür sind die Randbedingungen in Niedersachsen kontinuierlich zu verbessern, um den Logistikstandort zukunftsgerecht zu gestalten. Ein weiteres zentrales Handlungsfeld ist der sensible Umgang mit den zur Verfügung stehenden Flächen. Flächenbedarf und Akzeptanz sind in Einklang zu bringen.





## Mahr GmbH: Neues Logistikzentrum am Standort Göttingen

Seit Anfang März baut die Mahr GmbH an ihrem Standort Göttingen ein neues Logistikzentrum. Mit der Fertigstellung rechnet das Unternehmen im Oktober 2023, der Einzug ist für Dezember 2023 geplant. Dann bündelt Mahr seine gesamte europäische Logistik im neuen Zentrallager. Generalunternehmer für das Projekt ist die Baufirma Goldbeck.

Das Gebäude weist eine Fläche von rund 4.000 Quadratmetern auf. Vier LKW- und zwei Lieferwagen-Terminals stehen zur Verfügung. „Mit dem neuen Logistikzentrum möchten wir unsere Prozesse optimieren“, sagt Projektleiter Wolfgang Seibold, Vice President Global Production, Purchasing & Logistics bei Mahr. „Dabei haben wir aber auch andere wichtige Themen wie Nachhaltigkeit, Umweltschutz und moderne Arbeitsplätze im Blick.“

So ist das neue Logistikzentrum für die Energieversorgung umweltfreundlich mit einer Photovoltaikanlage auf dem Dach und einem eigenen Transformator ausgestattet. Dies stellt einen wichtigen Baustein im Nachhaltigkeitskonzept

von Mahr dar, denn bis 2030 soll der Standort in Göttingen der CO<sub>2</sub>- Neutralität einen entscheidenden Schritt näherkommen. Außerdem begrünt das Unternehmen alle Flächen rund um das neue Logistikzentrum und pflanzt dazu unter anderem eine Vielzahl neuer Bäume.

Seibold erläutert weiter: „Mit dem neuen Logistikzentrum werden wir einen entscheidenden Schritt in Richtung Komplexitätsreduktion gehen. Denn wir werden hier unsere Logistikkompetenz an einem zentralen Standort in der Mitte Deutschlands bündeln und alle Prozesse deutlich schneller abwickeln. Zusätzlich steigert dies die Zufriedenheit unserer Kunden. Außerdem werden wir durch die optimierte Organisation der logistischen Abläufe Emissionen weiter reduzieren.“

Der Bau des neuen Logistikzentrums ist ein klares Bekenntnis zum Standort Göttingen. „Mahr investiert dafür insgesamt rund acht Millionen Euro“, sagt Manuel Hüsken, CEO und Vorsitzender der Geschäftsführung der Mahr-Gruppe.



## Über Mahr

Höchste Präzision, innovative Technologien und internationale Präsenz – dafür steht der Name Mahr seit mehr als 160 Jahren. Heute ist die Mahr-Gruppe mit ihren drei Geschäftsbereichen Fertigungsmesstechnik, Misch- und Dosiertechnik sowie Kugelführungen weltweit in einer Vielzahl anspruchsvoller Branchen aktiv, beispielsweise Automotive, Maschinenbau, Medizintechnik, Luft- und Raumfahrt, Optik, Elektronik. In allen Produkten stecken die Präzision, Leidenschaft und das Know-how der rund 1.800 Mitarbeiter weltweit.

Weitere Informationen unter: **[www.mahr.com](http://www.mahr.com)**

## Kontakt:

Jens Düwel  
L|MC Logistik und MobilitätsCluster  
Göttingen | Südniedersachsen

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

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



Den symbolischen Ersten Spatenstich für das neue Logistikzentrum von Mahr führten am 8. März 2023 durch (von links nach rechts): Wolfgang Seibold, Vice President Global Production, Purchasing & Logistics Mahr, Manuel Hüskens, CEO und Vorsitzender der Geschäftsführung der Mahr-Gruppe, Petra Broistedt, Oberbürgermeisterin Göttingen, Dr. Lutz Aschke, damaliger CFO Mahr, Lisa Straub, stellvertretende Leiterin Wirtschaftsförderung GWG, Marcello Dubbert, Projektleiter gesamt Goldbeck, Kai Becker, Niederlassungsleitung Kassel Goldbeck und Steffen Rausch, Verkauf Goldbeck. (Foto: Mahr GmbH)



## Zentraler Ansprechpartner

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

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

## Weitere Ansprechpartner \*

### KV-Operateure

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

### KV-Umschlaganlagen

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

### Land Niedersachsen

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

### Seehäfen

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

### Güterverkehrszentren

- ARGE Güterverkehrszentren Niedersachsen/Bremen  
[www.logistikportal-niedersachsen.de](http://www.logistikportal-niedersachsen.de)
- GVZ Emsland  
[www.gvze.de](http://www.gvze.de)
- GVZ Europark Coevorden-Emlichheim  
[www.gvz-europark.eu](http://www.gvz-europark.eu)
- GVZ Göttingen  
[www.gwg-online.de](http://www.gwg-online.de)
- GVZ Hannover-Lehrte  
<https://megahub-lehrte.deutschebahn.com/megahub-lehrte>
- GVZ JadeWeserPort  
[www.jadeweserport.de](http://www.jadeweserport.de)
- GVZ Osnabrück  
<https://ct-os.de/>
- GVZ Salzgitter  
[www.vps-bahn.de](http://www.vps-bahn.de)
- GVZ Wolfsburg  
[www.gvz-wolfsburg.de](http://www.gvz-wolfsburg.de)
- Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH  
[www.gvz-org.de](http://www.gvz-org.de)

### Flughafen

- Flughafen Hannover-Langenhagen  
[www.hannover-airport.de](http://www.hannover-airport.de)

### Regionale Netzwerke Logistik

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







Mit Unterstützung der Logistikregionen:



GWG  
Wirtschaftsförderung  
Stadtentwicklung  
Göttingen



Niedersachsen

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](mailto:info@Logistikportal-Niedersachsen.de)

[Logistikportal-Niedersachsen.de](http://Logistikportal-Niedersachsen.de)