

Marktspiegel Logistik

Logistikaffine Investitionen
in Niedersachsen 2013/2014



Niedersachsen



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

Ansprechpartner:
 Niedersächsisches Ministerium
 für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
 Referat 40
 Friedrichswall 1
 30159 Hannover
www.mw.niedersachsen.de

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

Stand: November 2014

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

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	5
Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen 2013	6
Räumliche Verteilung und Schwerpunktregionen	8
Branchenmix	10
Räumliche Erschließungsfunktion der Investitionen	12
Flächenbedarf und Größenstrukturen der Investitionen	14
Ansätze zum sorgsamem Umgang mit Flächenverbrauch und Umweltschutz	15
Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik	17
Zusammenfassung und Ausblick	18
Der Verein Logistikportal Niedersachsen e.V. (LPN)	19
Mitgliedsregionen	20
Ansprechpartner	23

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Entwicklung der logistikaffinen Investitionen 2006-2013	6
Abb. 2: Entwicklung des Investitionsvolumens im Zeitraum 2006-2013	7
Abb. 3: Verteilung des Investitionsvolumens 2013	9
Abb. 4: Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung	11
Abb. 5: Erschließungsfunktionen 2013 und im Vergleich 2000 bis 2013	12
Abb. 6: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2013 (nach Erschließungsfunktion)	13
Abb. 7: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2000-2013 (nach Erschließungsfunktion)	13
Abb. 8: Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2013	14
Abb. 9: Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EUR pro Hektar und Jahr	16
Abb. 10: Ergebnisse	18



Einleitung

Von Niedersachsen aus werden weltweite Logistik- und Transportketten, organisiert, gesteuert und durchgeführt, die hohe Wachstumspotenziale für die niedersächsische Küstenregionen sowie das Hinterland bieten. Im deutschlandweiten Vergleich verfügt das Bundesland Niedersachsen über beste Voraussetzungen für die Realisierung und Umsetzung von multimodalen Konzepten: ein flächendeckendes Netz von acht Güterverkehrszentren, ein engmaschiges Binnenwasserstrassennetz mit leistungsfähigen Binnenhäfen, über neun niedersächsische Seehäfen, sowie direkte Anbindung an die Seehäfen in Hamburg und Bremen und den einzigen deutschen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven. Ergänzt wird dieses Angebot durch eine hochflexible sowie leistungsfähige Logistikwirtschaft, die die Umsetzung von nachhaltigen Logistikkonzepten ermöglichen.

Norddeutschland und damit insbesondere Niedersachsen profitiert von seinen logistischen Qualitäten und Funktionen, sei es als Drehscheibe, Gateway, Transitraum oder über die Ver- und Entsorgungsfunktion mit nationalem und europäischem Charakter. Niedersachsen vereint alle Funktionen und ist in der Lage, die Wettbewerbsfähigkeit hierüber weiter auszubauen. Dieses setzt nicht nur Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, sondern auch Investitionen in neue Lösungen für innovative und intelligente Dienstleistungen und logistische Systeme voraus.

Mit der Vielzahl von logistikaffinen Investitionen seit dem Jahr 2000, mit unterschiedlicher Ausprägung, zählt die Logistikwirtschaft heute und auch zukünftig zu den führenden Wachstumsbranchen in Deutschland. An dieser Entwicklung hat Niedersachsen mit seinen mehr als 260.000 Beschäftigten in der Logistik einen maßgeblichen Anteil. Alle Akteure finden in Niedersachsen ideale Bedingungen und für jede Anforderung geeignete Standorte, Flächen und Partner, um internationale Transportketten abzuwickeln und zu steuern.

Dies belegt auch der Marktspiegel Logistik, der seit 2005 jährlich auf Basis umfangreicher Erhebungen bei den niedersächsischen Wirtschaftsförderern, den Landkreisen, Städten und Gemeinden in ganz

Niedersachsen sowie mit Standort- und Projektentwicklern erarbeitet wird. Ergänzt werden die Befragungsergebnisse durch gezielte Einzelinterviews mit branchenbedeutsamen Baurägern, Immobilienexperten und Projektentwicklern sowie durch eine Auswertung von Sekundärmaterialien. Hierbei werden alle realisierten logistikaffinen Investitionen in dem jeweiligen Berichtsjahr (rückwirkend) sowie geplante und noch nicht realisierte Investitionsvorhaben in der Befragung erfasst. Der Marktspiegel macht deutlich: Logistik ist eine Kernbranche und gleichzeitig auch ein wichtiger Standort- und Wettbewerbsfaktor für die Gesamtwirtschaft: Investitionen in Logistikzentren stärken überproportional den Gesamtstandort und sind gleichzeitig ein Garant für die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen.

Auch die diesjährige Rücklaufquote der Erhebung ist mit rund 70 Prozent außerordentlich hoch und macht deutlich, dass der Marktspiegel das zentrale Element zur Darstellung der Bedeutung und Dynamik der Logistikbranche in den einzelnen Logistikregionen in Niedersachsen und ein wichtiger Seismograph für die Attraktivität des Wirtschafts- und Logistikstandorts Niedersachsen ist. Die Erfassung sowie die Bewertung der logistikaffinen Investitionen werden nach folgenden Kriterien differenziert:

- Investitionsvolumen,
- Branchenstrukturen,
- räumlichen Erschließungsfunktionen der Verteilung der Logistikzentren,
- Beschäftigungseffekten,
- resultierenden Flächenbedarf der Investitionen,
- sowie eine Prognose über die aktuellen Entwicklungen und Marktperspektiven.

Der Marktspiegel gibt allen Akteuren in Niedersachsen und darüber hinaus einen differenzierten und konkreten Einblick über die standortspezifische Dynamik der Logistik in Niedersachsen.



Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen 2013

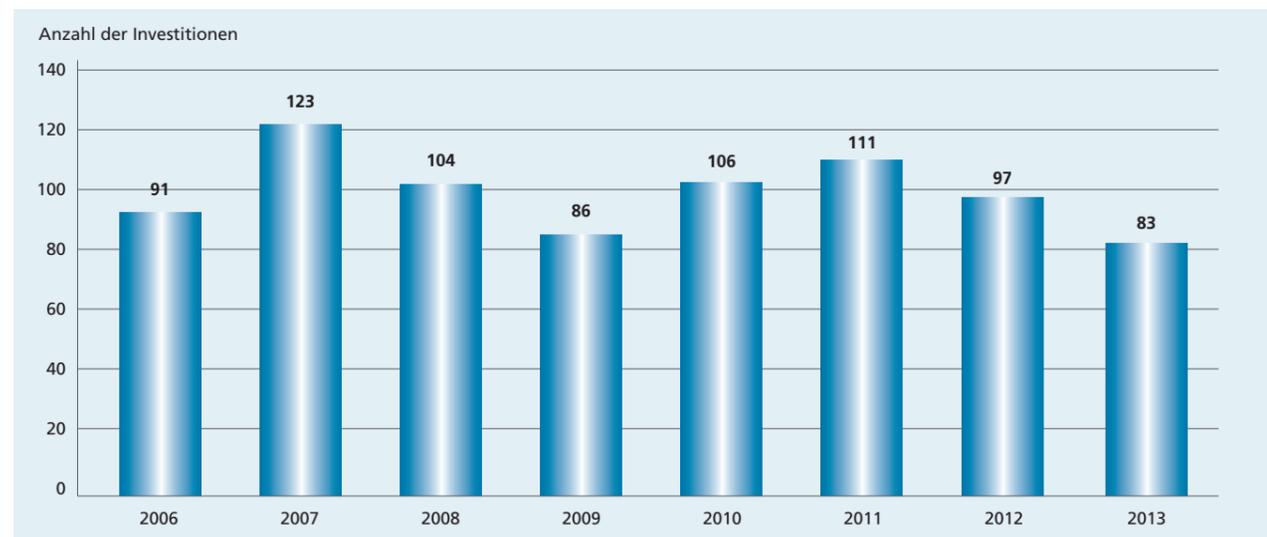
Deutschland ist innerhalb Europas der Top-Logistikstandort. Gemäß der aktuellen Studie „Top 100 in European Transport and Logistics Services 2014/15“, die vom Fraunhofer SCS herausgegeben wird, wuchs die Logistikwirtschaft innerhalb Deutschlands im vierten Jahr in Folge. Die Logistikbranche hat 2013 in Deutschland 3,9 Mrd. Tonnen abgewickelt und mit 2,89 Mio. Beschäftigten ein Marktvolumen von 230 Mrd. EUR erwirtschaftet. Dabei profitiert der Standort Deutschland nach wie vor von der starken Exportindustrie sowie einer zunehmenden Verzahnung mit Osteuropa. Mittelfristig werden sich weitere Warenströme in Richtung neuer Wachstumsmärkte in Osteuropa und Asien verschieben, da Produktion und Sourcing zunehmend vor Ort erfolgen und weniger Vorprodukte aus Europa geliefert werden. Konsequenterweise bietet sich vor allem für mittel-

große Logistiker an, ggf. über Kooperationen nachzudenken und diese Veränderungen zu antizipieren und sich daraus ergebene Chancen, die insbesondere in höherwertigen Leistungen liegen, zu nutzen.

Nach wie vor ist es vor allem die Zentralität eines Standortes, die für eine effiziente und leistungsstarke Logistik wichtig ist. In der erweiterten Europäischen Union bietet der Standort Niedersachsen ein Höchstmaß an Zentralität, unter anderem begründet in seiner Eigenschaft als Kreuzungspunkt der bedeutendsten transeuropäischen Verkehrskorridore und -netze.

Trotz der hervorragenden Kennzahlen der vergangenen Jahre wurde im Logistikland Niedersachsen, im Gegensatz zur letztjährigen Einschätzung,

Abb. 1: Entwicklung der Investitionen im Zeitraum 2006-2013



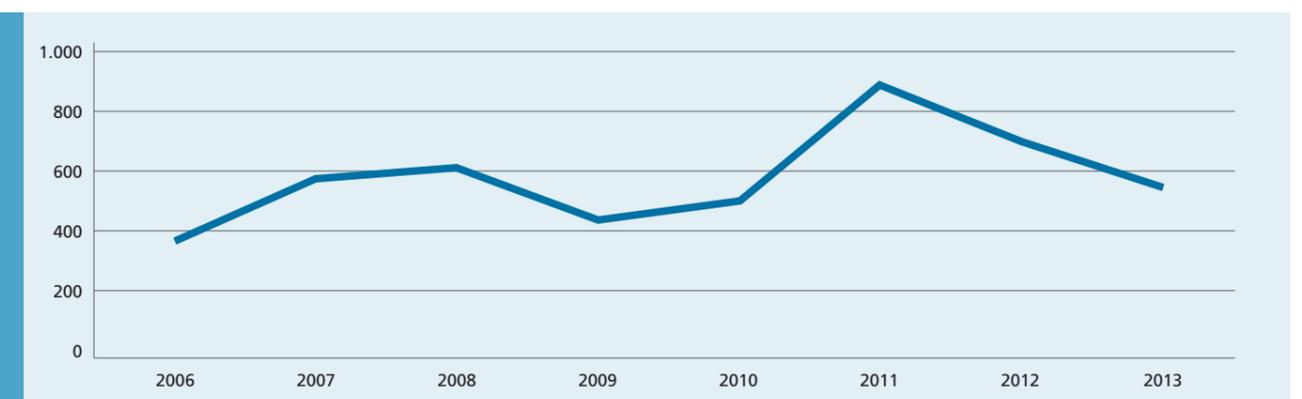
eine vergleichsweise geringe Anzahl an logistikaffinen Einzelinvestitionen im Jahr 2013 erhoben. Mit 83 erfassten Investitionen wurden gegenüber dem Erhebungsjahr 2012 rund 15 Prozent weniger erfasst. Innerhalb der vergangenen sieben Jahre ist das der niedrigste Wert (siehe Abb. 1).

Die Gründe für die Entwicklung sind vielfältig: Zum einen wurde mit einer Rücklaufquote von ca. 70 Prozent zwar ein verhältnismäßig guter Wert erreicht, jedoch konnten teilweise keine Rückläufe aus Landkreisen verzeichnet werden, die in der Vergangenheit eine entsprechend hohe Anzahl an Einzelinvestitionen angaben. Auf der anderen Seite wächst der Wettbewerbsdruck der einheimischen Unternehmen im klassischen Ladungsverkehr durch ausländische Konkurrenten, wodurch die finanziellen Spielräume in der Preispolitik sinken und Mittel für bauliche oder materielle Investitionen fehlen. Des Weiteren verstärkt sich der Trend, dass immer mehr kleine Unternehmen als Subunternehmen für große Logistikdienstleister tätig sind und dadurch Verhandlungsmacht verlieren und damit geringe Margen erzielen. Neben qualitativen und quantitativen Engpässen in der Infrastrukturpolitik, bspw. beim Schiffshebewerk Scharnebeck, sind es vor allem steigende Personal- und Energiekosten, die den Margendruck der Unternehmen zusätzlich erhöhen und somit zu einer geringeren Investitionstätigkeit führen.

Im Berichtsjahr 2013 sind durch die 83 logistikaffinen Investitionen mehr als 500 Mio. EUR am Standort Niedersachsen investiert worden. Verglichen mit den Vorjahren bedeutet dies einen deutlichen Investitionsrückgang. Bezugnehmend auf die Investitionsentwicklung des Zeitraums 2006 bis 2013 wird zum einen die Ausnahmestellung der vergangenen Jahre 2011 und 2012 deutlich, begründet durch kapitalintensive Großprojekte insbesondere des Großhandels. Zum anderen ist der 2013 erreichte Wert als Durchschnittswert einzuordnen und pendelt sich auf ähnlichem Niveau wie bei den Vorkrisenjahre 2007 und 2008 ein (siehe Abb. 2).

Auch das Erhebungsjahr 2013 ist vor allem durch Bestands- und Erweiterungsinvestitionen gekennzeichnet. Ein Beispiel hierfür ist die Investition des Unternehmens J.Müller in Brake, das am Standort durch den Bau eines 22,5 Mio. EUR teuren Silos die größte Einzelinvestition in der Unternehmensgeschichte der J. Müller Aktiengesellschaft realisiert hat. Durch den Bau des 90 m hohen Silos baut der Standort seine führende Rolle als der Agrarlogistik-Standort in Europa weiter aus. Dieses Ergebnis zeigt, dass vorhandene Standortqualitäten für zusätzliche Expansionen entsprechend genutzt werden und somit Impulse für die regionale Entwicklung und das Logistikland Niedersachsen generiert werden. Damit einhergehend wurden 2013 knapp 3.500 neue Arbeitsplätze geschaffen. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind das zwar 600 Arbeitsplätze weniger, jedoch ist der prozentuale Rückgang mit 15 Prozent deutlich weniger, als beim Investitionsvolumen zwischen 2013 und 2012. Daraus lässt sich ableiten, dass 2013 durch ein geringes Investitionsvolumen anteils-

Abb. 2: Entwicklung des Investitionsvolumens im Zeitraum 2006-2013



Investitionsbeispiel

Unternehmensgruppe J.MÜLLER

Investitionsstandort: Seehafen Brake (Unterweser)
 Bezeichnung der Investition: Silo 6
 Branche: Seehafenlogistik für die Agrar- und Ernährungswirtschaft
 Lagerkapazität: 47.000 Tonnen
 Beschäftigte: 450 Mitarbeiter
 Investitionsvolumen: 22,5 Mio. Euro

www.jmueller.de

mäßig mehr Arbeitsplätze geschaffen wurden und somit auf eine intensivere Nutzung der neu errichteten Logistikimmobilien durch neue Arbeitskräfte zu schließen ist.

Wie in den vergangenen Jahren auch, stammen rund 80 Prozent der Investitionen aus Niedersachsen. Weitere 15 Prozent stammen aus anderen Bundesländern, wovon elf Prozent Ihren Unternehmenssitz in angrenzenden Bundesländern, vor allem in Nordrhein-Westfalen, haben. Dem Trend der vergangenen Jahre folgend, liegt der Anteil an ausländischen Investitionen bei fünf Prozent.

Ein wichtiger Indikator im Bereich des Planungsprozesses von logistikaffinen Investitionen ist die Einschätzung der Befragungsteilnehmer in Bezug auf die Anfragenentwicklung. Entstehung, Konkretisierung, Planung und Entwicklung sind dabei entscheidende Schlagworte. Grundsätzlich gilt, dass viele Großprojekte aus der jüngeren Vergangenheit bereits realisiert sind und für das Jahr 2014 mit wenigen Projekten mit einem Investitionsvolumen von mehr als 50 Mio. EUR zu rechnen ist. Für das Jahr 2014 ist es nach wie vor die stagnierende Industrieproduktion in Deutschland, die nicht auf eine erhöhte Nachfrage nach Logistikleistungen schließen lässt. Zusätzliche Impulse werden vorwiegend in den kurz- bis mittelfristigen Erwartungen des Außenhandels gesehen, wobei hier die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Euroraum entscheidend ist.



Abb. 3: Verteilung des Investitionsvolumens 2013

Räumliche Verteilung und Schwerpunktregionen

Die Bedeutung der Anbindungsqualität zum überregionalen Straßennetz und die Nähe zu logistischen Drehscheiben sind auch in der diesjährigen Betrachtung entscheidende Determinanten von Investitionsentscheidungen. Dementsprechend ist die räumliche Dichte an getätigten Investitionen sowohl im Umfeld logistischer Knoten als auch entlang von Autobahnen signifikant höher. Abbildung 3 zeigt eine Übersichtskarte der Verteilung des Investitionsvolumens auf Landkreisebene für das Berichtsjahr 2013.

Bereits im letzten Berichtsjahr 2012 wurde eine Verschiebung der getätigten Investitionen von der Logistikregion Hannover/Hildesheim/Peine Richtung Westen registriert. Knapp die Hälfte aller getätigten Investitionen wurde 2012 in der Hansalinie erhoben. In der diesjährigen Ausgabe setzt sich der „westwertige Trend“ fort, so dass der Spitzenwert von 34 Prozent aller getätigten Investitionen entlang der Ems-Achse zu verzeichnen ist. Die Ems-Achse zwischen Emden und Rheine ist trimodal (A31, Dortmund-Emskanal) ausgebildet und weist mit dem GVZ in Dörpen in ihrem Mittelpunkt und dem grenzüberschreitenden GVZ Coevorden-Emlichheim leistungsfähige trimodale Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr auf. Insbesondere die Seehafenstandorte Emden und Papenburg sowie die etablierten Binnenhäfen in Lingen, Spelle (Spelle-Venhaus) und Haren (Eurohafen Emsland) sind diesjährige Kristallisationspunkte für logistikaffine Investitionen und bieten der regionalen Wirtschaft Möglichkeiten zur weiträumigen Distribution. Die Ems-Achse etabliert sich damit als logistische Kompetenz und Wachstumsregion im Westen Niedersachsens. Im Berichtsjahr 2013 wurde etwa ein Drittel des Gesamtinvestitionsvolumens in der Ems-Achse generiert, was einer Steigerung von neun Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht.

Etwa 23 Prozent aller Investitionen wurden im Landkreis Emsland registriert. Die territoriale Struktur der getätigten Investitionen ist entlang der A31 und 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.

Die Investitionstätigkeit in der Hansalinie geht im Berichtsjahr 2013 stark zurück und liegt bei 28 Prozent aller getätigten Investitionen. Das ist der niedrigste Wert seit fünf Jahren. Ein Grund sind fehlende Großinvestitionen, wie sie in den vergangenen Jahren typisch waren. Untermauert wird diese Aussage mit dem verhältnismäßig geringen Anteil am Gesamtinvestitionsvolumen, welches mit 16 Prozent nur knapp der Hälfte dem der Ems-Achse entspricht und sich größtenteils aus kleinen (weniger als 5 Mio. EUR) Investitionsvolumina zusammensetzt. Zwar erreicht der Landkreis Diepholz mit knappen 16 Prozent der Gesamtinvestitionen den zweithöchsten Wert auf Landkreisebene, jedoch konnten aus dem Osnabrücker Raum, Vechta und Oldenburg nur sehr wenige bis keine Tätigkeiten registriert werden.

In der Logistikregion Hannover/Hildesheim/Peine wurde in der diesjährigen Betrachtung 17 Prozent aller getätigten Investitionen registriert, was einem Anstieg von vier Prozentpunkten gegenüber dem Vergleichsjahr 2012 entspricht. Der Anteil am Gesamtinvestitionsvolumen entspricht mit 15 Prozent in etwa dem gleichem Niveau der Hansalinie. Es zeigt sich, dass aufgrund des fast gleichen Investitionsniveaus, aber anteilmäßig weniger Investitionen, das Preisniveau in der Logistikregion Hannover/Hildesheim/Peine je getätigter Einzelinvestition höher ist als in der Hansalinie. Die Region Hannover/Hildesheim/Peine zählt nach wie vor, hinsichtlich Neubauaktivitäten von Logistikkommobilien, als eine der dynamischsten Logistikregionen in Niedersachsen und Deutschland. Die höchsten Logistikintensitäten in der Region befinden sich um den Kern der Stadt Hannover. Bevorzugte Standorte sind vor allem im Norden, in der Nähe des Flughafens Hannover-Langenhagen. Weitere Logistikzentren finden sich in Lehrte, der Wedemark und in Wunstorf. Seit 2003 wurden in der Region Hannover ca. 180 Hektar Logistikflächen umgesetzt und 850 Mio. Euro in Erweiterungs- und Neubau-

vorhaben investiert. Die Attraktivität und Sichtbarkeit der angrenzenden Landkreise Hildesheim und Peine wird auch im Berichtsjahr 2013 deutlich, die vergleichsweise gute Investitionswerte erreichen.

Mit elf Prozent an den Gesamtinvestitionen schneidet die Südliche Metropolregion Hamburg ähnlich ab wie im Vorjahreszeitraum. Hervorzuheben ist das vergleichsweise hohe Investitionsvolumen der Einzelinvestitionen. 21 Prozent des Gesamtinvestitionsvolumens wurde in der südlichen Metropolregion generiert. Hierbei stechen vor allem die Landkreise Uelzen, Cuxhaven und Harburg hervor, wo Investitionen mit mehr als 10 Mio. EUR registriert wurden. Der im Hamburger Stadtgebiet herrschende Mangel an Freiflächen hat in den letzten Jahren zu einer vermehrten Ansiedlungstätigkeit außerhalb der Stadt geführt. In enger räumlicher Nähe zueinander befinden sich Umschlagmöglichkeiten zwischen Schiene, Wasser und Straße, welche besonders die südliche Metropolregion gut vernetzt und eine effiziente Verteilung der Waren im Hinterland ermöglicht.

Wie auch in den vergangenen Jahren sind das östliche und südliche Niedersachsen in der Erfassung von logistikaffinen Aktivitäten unterrepräsentiert und können nur sehr wenige Investitionen verzeich-

nen. Die Gründe hierfür sind vielfältig: Im Falle Ostniedersachsens ist es unter anderem die fehlende Erschließung durch die BAB 39 von Lüneburg nach Wolfsburg. Im südlichen Niedersachsen ist es die Nähe zum Konkurrenzstandort Kassel, mit seiner starken und logistikaffinen Industrie. Dennoch konnte in der Region Südniedersachsen in den letzten Jahren eine zunehmende Dynamik von logistikaffinen Investitionen verzeichnet werden und deutlich machen, dass beide niedersächsischen Regionen für Logistikaktivitäten interessant sind und auch genutzt werden. So errichtete bspw. das Unternehmen Wessels & Müller am Standort Hann. Münden-Hedemünden im Jahr 2011 ein neues Logistikzentrum inkl. Hochregallager mit einem Investitionsvolumen von ca. 60 Mio. EUR.

Ein weiteres Beispiel für die zunehmende Bedeutung der Region als Logistikstandort ist die Investition vom Logistikdienstleister Zufall und dem Technologiekonzern Sartorius im Logistikpark Siekanger der Gemeinde Göttingen, wo im Jahr 2013 der Spatenstich für ein 15 Mio. EUR teures Logistikzentrum erfolgte. In dem 15.000 m² großen Logistikzentrum, das in seiner Funktion ein WDC darstellt, werden ca. 10.000 Produkte gelagert und in 140 Länder versandt.





Investitionsbeispiel



Georg Ebeling Spedition GmbH

Investitionsstandort: Wedemark
 Bau der vierten Logistikhalle
 Branche: Transport und Logistikdienstleistungen
 Gesamtfläche: 8.500 m² (neue Halle), 33.500 m² (Gesamthallenfläche)
 Beschäftigte: 400 Beschäftigte, davon 20 Neueinstellungen für den Betrieb der neuen Halle
 Investitionsvolumen: 4,2 Mio. Euro

www.ebeling-logistik.de

Branchenmix

Die Verteilung der logistikaffinen Investitionen in 2013 weist im Gegensatz zum Vorjahr signifikante Unterschiede bei der Branchenstruktur auf. Für das Berichtsjahr 2013 konnte eine ausgewogene Verteilung der branchensektoralen Investitionen festgestellt werden. Die Anteile der vom Großhandel, der Industrie und den Logistikdienstleistern vorgenommenen Investitionen verteilen sich nahezu gleichwertig zu je einem Drittel.

Im Jahr 2012 belief sich der Anteil der vom Großhandel getätigten Investitionen auf rund 43 Prozent, mit weitem Abstand folgten damals die industrieinduzierten Investitionen, die einen Anteil von 29 Prozent an den gesamten Investitionen verzeichnen konnten (vgl. Abb. 4). Der hohe Anteil der vom Großhandel getätigten Investitionen im Jahr 2012 konnte auf die Restrukturierung der Logistiknetzwerke mit der damit einhergehenden Neuerrichtung von Distributionsstandorten zurückgeführt werden. Diese Prozesse konnten in vielen Fällen im Jahr 2012 abgeschlossen werden, sodass im Berichtsjahr 2013 der Anteil der vom Großhandel getätigten Investitionen nachgelassen hat. Trotzdem hat auch der Großhandel in 2013 noch nennenswert investiert. Charakteristisch für die Investitionen des Großhandels im Jahr 2013 sind verstärkte Aktivitäten im Bereich der regionalen und nationalen Distributionszentren, hier wurde vielfach in die Modernisierung bzw. Technisierung bestehender Objekte investiert.

Der Anteil der industriegetriebenen Investitionen beläuft sich im Berichtsjahr 2013 auf 31 Prozent und pendelt sich damit im langjährigen Mittel ein. Der in 2013 mit 30 Prozent hohe Anteil von Investitionen aus dem Bereich der logistischen Dienstleistungen zeigt einen positiven Trend. Konnten in der Vergangenheit als

Gründe für die starke Zurückhaltung der Investitionsfreudigkeit dieser Gruppe insbesondere der Preisverfall sowie unvorhersehbare Mengenentwicklungen und daraus resultierende Überkapazitäten angeführt werden, blicken die Logistikdienstleister wieder optimistisch in die Zukunft. Beispiel hierfür ist das Engagement des Unternehmens Georg Ebeling Spedition GmbH aus der Wedemark, nördlich von Hannover.

Das Unternehmen investiert rund 4,2 Mio. Euro auf dem Firmengelände in eine 8.500 m² große Logistikhalle, die nicht nur die modernsten gebäudetechnischen Standards aufweist, sondern auch die notwendige Zulassung für die Lagerung von wassergefährdenden Stoffe erfüllt. In der neuen Halle mit elf Metern Höhe entstehen auf zwei Etagen 360 m² Bürofläche sowie ein Hochregallager für bis zu 20.000 Paletten.

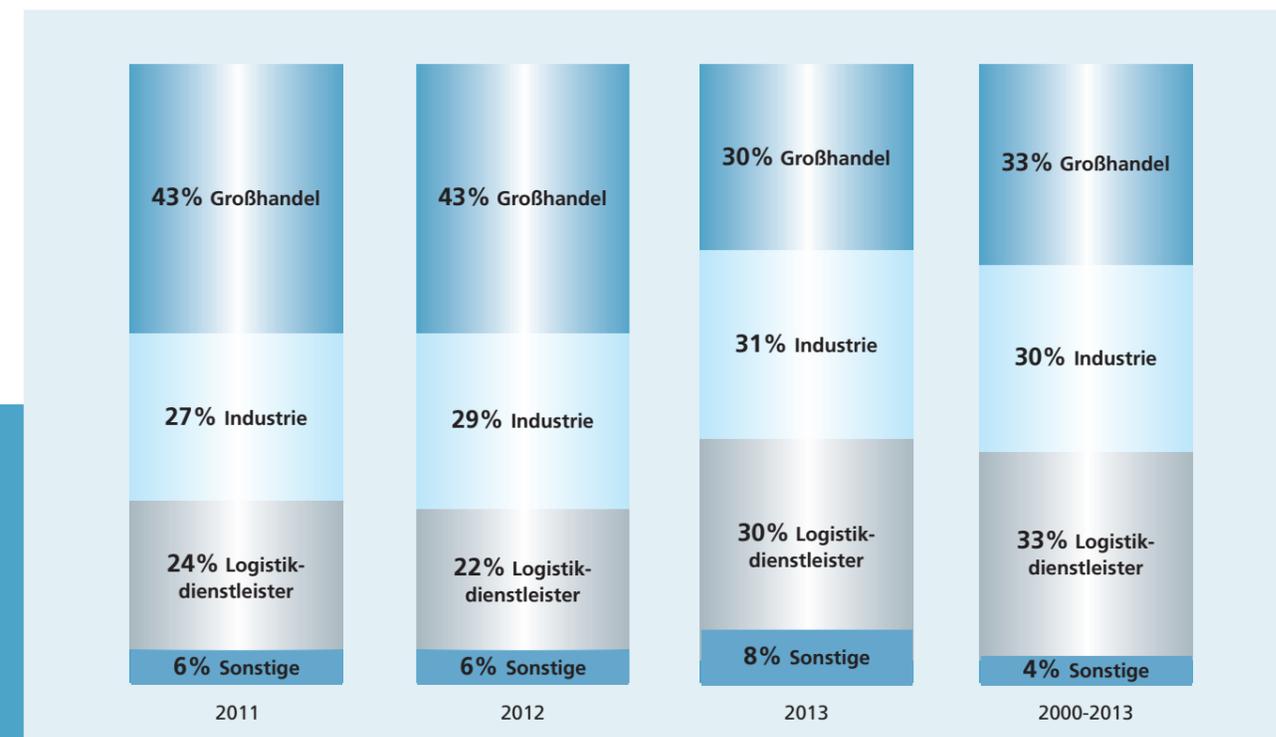
Bei der Gruppe „Sonstige“, die vor allem durch Projektentwickler geprägt ist, konnte im Jahr 2013 eine leichte Zunahme der Aktivitäten festgestellt werden. Der Anteil liegt mit knapp acht Prozent



rund doppelt so hoch wie im langjährigen Mittel von vier Prozent. 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. Dieses gilt es, durch geeignete Maßnahmen auch künftig zu unterstützen.

Abb. 4: Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung



Anzahl der Distributionszentren

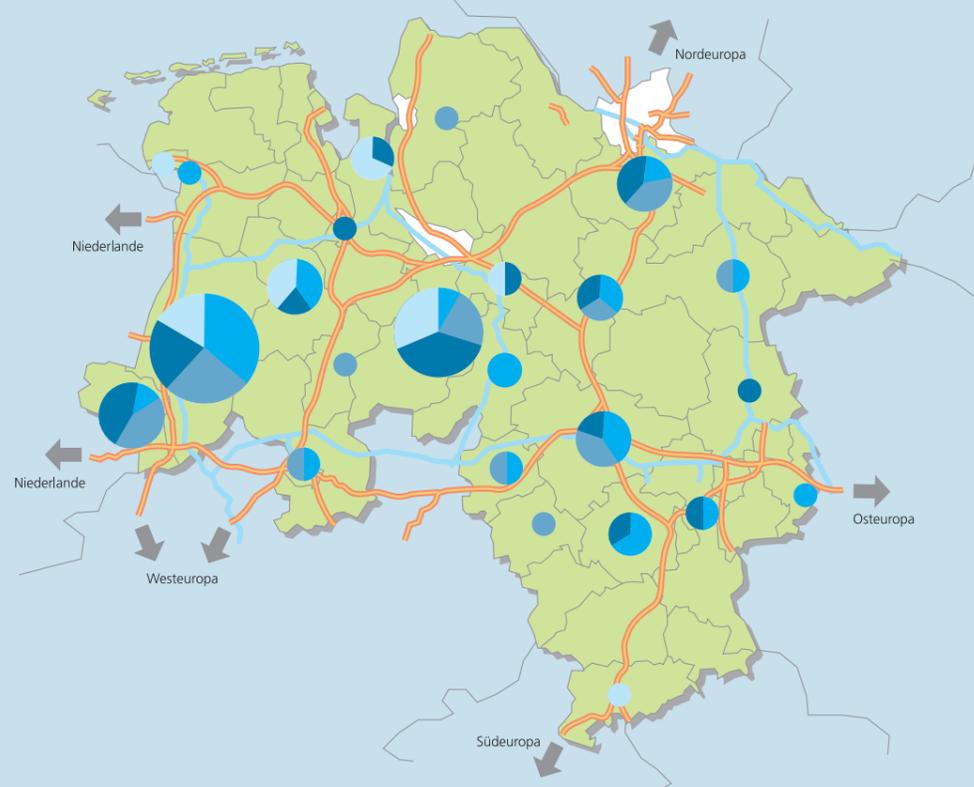


Abb. 5: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2013 (nach Erschließungsfunktion)

Anzahl der Distributionszentren

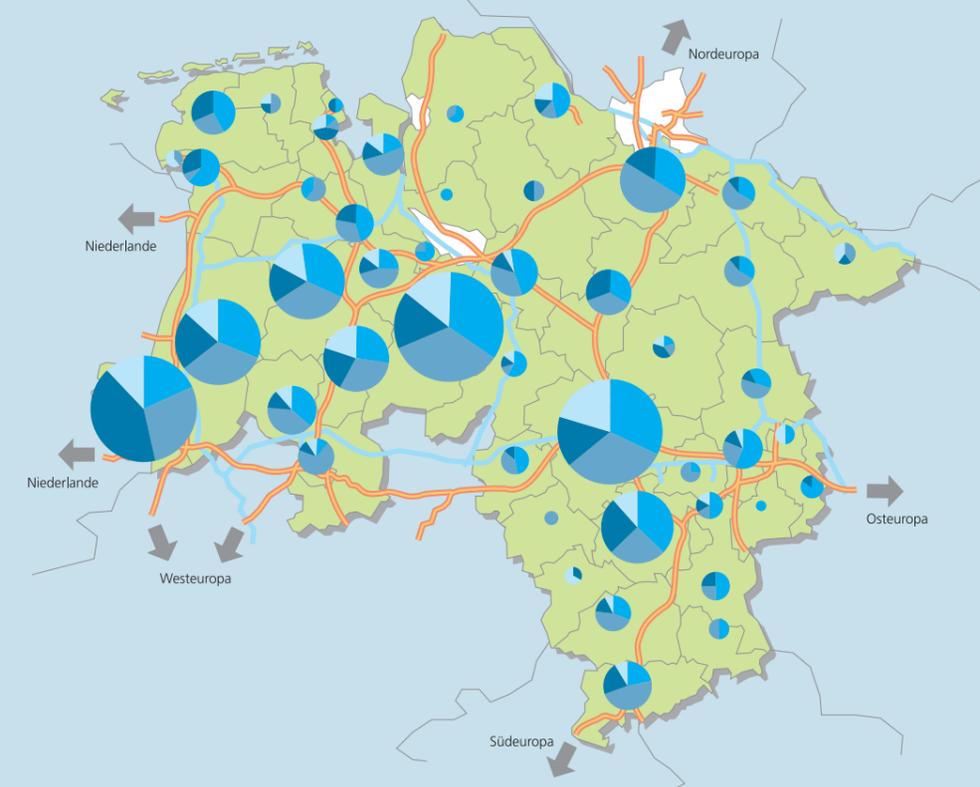
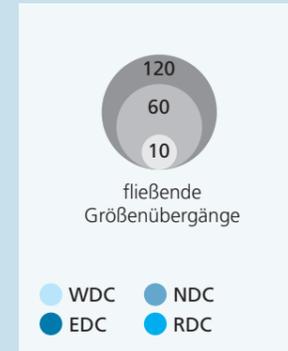


Abb. 6: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2000-2013 (nach Erschließungsfunktion)

Räumliche Erschließungsfunktion der Investitionen

Die räumliche Erschließungsfunktion hat sich als geeigneter Indikator für das logistische Profil bzw. die funktionale Eignung eines Standortes oder einer Region erwiesen. Wesentliche Parameter hierfür sind die Erreichbarkeit und die Leistungsfähigkeit von Verkehrswegen und -knoten sowie die Einbindung des Standortes in bestehende Transport- und Logistiknetzwerke.

Ein Ziel dieses Indikators ist, die logistische Bedeutung des Standortes Niedersachsens im Kontext nationaler und internationaler Verflechtungen am Besatz unterschiedlich klassifizierter Distributionszentren hervorzuheben. Zukünftige „Leuchtturmprojekte“ erhöhen nicht nur die niedersächsische Leistungsfähigkeit, sondern verstärken die Integration umliegender Standorte in das globale Netzwerk und erhöhen damit auch zukünftig die Qualitäten dieser Distributionszentren. Die Klassifizierung wird in folgende Kategorien unterschieden

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 Analyse hat es sich bewährt, auch Logistikinvestitionen einer der oben genannten Erschließungskategorien zuzuordnen, die zwar nicht ein Distributionszentrum im klassischen Sinne darstellen,

jedoch aufgrund ihrer funktionalgeographischen Ausrichtung – Einzugs- und/oder Verteilgebiet – eine analoge Funktion wahrnehmen. So werden beispielsweise in unmittelbarer räumlicher Nähe zu Produktionsstandorten ausgerichtete Ersatzteil- oder Warenlager als Regionale Distributionszentren klassifiziert.

Hinsichtlich der teilträumlichen Verortung ist festzustellen, dass sich insbesondere das westliche Niedersachsen zunehmend als Standortregion etabliert, an denen in internationale Distributionszentren investiert wird (vgl. Abb. 5). Waren in der Vergangenheit vor allem die Grafschaft Bentheim Gildehaus mit dem Gewerbepark Bad Bentheim – Gildehaus sowie die BAB 1 entlang der Hansalinie Kristallisationspunkte für internationale Distributionszentren, konnte in den letzten Jahren beobachtet werden, dass der Landkreis Emsland zunehmend als Standort für internationale Aktivitäten in den Fokus rückt. Die internationale Ausrichtung der Investitionsaktivitäten in der Region Hannover/Hildes-



heim/Peine war im Jahr 2013 nicht ganz so ausgeprägt wie in den Jahren zuvor. Es konnten keine Investitionen in Weltweite Distributionszentren verzeichnet werden. In der südlichen Metropolregion Hamburg, die in den letzten Jahren vornehmlich durch Investitionen in nationale Distributionszentren gekennzeichnet war, sind die Aktivitäten im Jahr 2013 stärker international ausgerichtet. Im östlichen Niedersachsen hat sich der in den letzten Jahren zu beobachtende Trend der geringen Investitionsdynamik fortgesetzt.

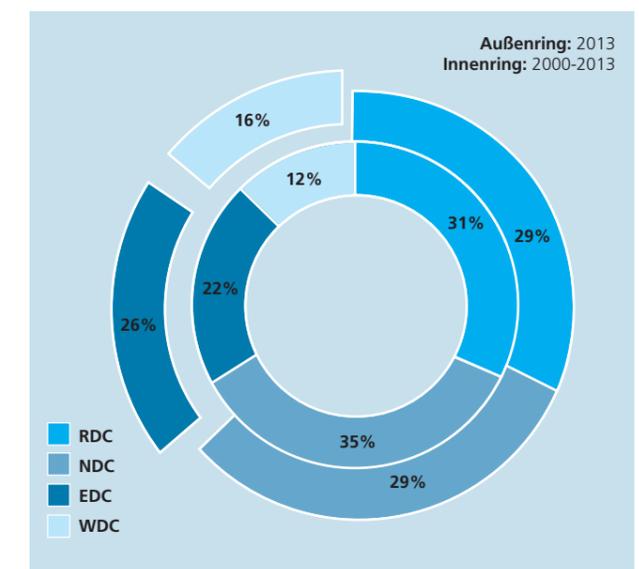
Abbildung 6 zeigt die logistikaffinen Investitionen nach Erschließungsfunktionen der Jahre 2000 bis 2013 und verdeutlicht die Distributionsfunktion einzelner Standorte bzw. Regionen. Im langjährigen Mittel wird deutlich, dass sich der Großteil der internationalen Investitionen vor allem an den Nord-Süd-Korridoren BAB 31, BAB 1 und BAB 7 erstrecken. Diese dienen nicht nur der Erschließung des Norddeutschen Raumes, sondern unterstreichen die Hub- und Gateway Funktion des Logistiklandes Niedersachsen für Deutschland und den zentral Europäischen Raum.

Abbildung 7 zeigt die Anteile der Kategorien räumlicher Erschließungsfunktion für das Berichtsjahr 2013 (Außenring) sowie die prozentuale Verteilung der räumlichen Erschließungsfunktionen in den Jahren 2000 bis 2013. Die Verteilung der Regionalen Distributionszentren im Berichtsjahr weicht mit 29 Prozent nur geringfügig vom langjährigen Mittel von knapp über 30 Prozent ab. Signifikante Verschiebungen ergeben sich bei den übrigen Klassen der Distributionszentren.

Während der Anteil der Distributionszentren mit nationaler Reichweite (NDC) im Jahr 2013 im Vergleich zum langjährigen Mittel stark zurückgegangen ist (von 35 Prozent auf 29 Prozent), konnte bei internationalen Distributionszentren eine rege Investitionszunahme verzeichnet

werden. Hier beträgt der prozentuale Zuwachs jeweils vier Prozent. Treiber der verstärkten internationalen Ausrichtung sind Investitionen aus dem Bereich der Logistikdienstleister, wohingegen der Anteil der industrieinduzierten Investitionen in Logistikzentren mit internationaler Reichweite relativ gleich geblieben ist. Der Großhandel hat im Jahr 2013 nicht nur insgesamt wesentlich weniger investiert (vgl. Anteil am Branchenmix), diese Investitionen flossen auch zum größten Teil in RDC- bzw. NDC- Investitionen.

Abb. 7: Erschließungsfunktion 2013 und im Vergleich 2000 bis 2013





Flächenbedarf und Größenstrukturen der Investitionen

Im Berichtsjahr 2013 liegen aus dem vorhandenen Datensatz rund 71 Prozent auswertbare Flächenangaben vor, was einer Flächeninanspruchnahme von 130 ha entspricht. Daraus ergibt sich ein durchschnittlicher Flächenbedarf pro Einzelinvestition von 2,3 ha. Im Vergleich zum Berichtsjahr 2012 sind das 15 ha weniger Flächeninanspruchnahme, jedoch ist der diesjährige Mittelwert am Flächenbedarf um 0,2 ha je Einzelinvestition höher.

Abbildung 8 zeigt eine Übersicht der Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen für das Jahr 2013. Auffällig ist, dass 60 Prozent aller Investitionen auf einer Fläche von weniger als 2 ha umgesetzt wurden. Dies bestätigt den Trend einer erhöhten Bauaktivität von kleinen und mittelständischen Unternehmen, die vorwiegend in Erweiterungen und Neubauten von unter 2 ha investieren. Mit mehr als 19 Prozent an der Gesamtfläche ist in dieser Größenklasse im dritten Jahr in Folge ein Anstieg zu verzeichnen und zeigt eine positive Entwicklung von Expansionsaktivitäten von klein- und mittelständischen Unternehmen. Die Branchenstruktur setzt sich dabei in etwa zu gleichen Teilen aus Industrie, Handel und Logistikdienstleister zusammen.

Investitionstätigkeiten mittlerer Größe, also 2 ha bis 5 ha, nehmen etwas mehr als 27 Prozent aller Investitionen ein und liegen damit auf ähnlichem Niveau wie im Berichtsjahr 2012. Der Anteil an der Gesamtfläche ist im Vergleich zum Berichtsjahr 2012 leicht gesunken, jedoch ist er mit 40 Prozent deutlich höher als in anderen Größenklassen. Hervorzuheben ist, dass diese Größenklasse vorwiegend durch Aktivitäten von Logistikdienstleistern und dem Handel gekennzeichnet ist. Die Nachfrage nach Flächen in der Größenordnung von 5 ha bis 10 ha ist mit zehn Prozent verhältnismäßig hoch, worin sich ebenfalls der hohe Wert von 29 Prozent an der Gesamtfläche begründet. Die Branchenzusammensetzung in dieser Größenklasse ist zwischen Industrie, Handel und Logistikdienstleister ausgeglichen.

Die Nachfrage nach sehr großen Flächen, mehr als 10 ha, ist im dritten Jahr in Folge gesunken, so dass im Berichtsjahr 2013 nur sehr wenige Investitionen in der Größenordnung von mehr 10 ha registriert wurden. Ebenfalls gesunken ist der Anteil an der Gesamtfläche. Zum Vergleich mit dem Jahr 2011, wo besonders viele Großinvestitionen umgesetzt wurden, lag der Anteil an der Gesamtfläche bei mehr als 40 Prozent und nahm bei 111 getätigten Investitionen fast sieben Prozent der Gesamtinvestitionen ein.

Nach Aussagen der Befragten ist die Einschätzung über das verfügbare Flächenpotenzial am eigenen Standort bzw. in der Region von 60 Prozent mit „ausreichend“ bewertet. Im Vergleich zum vergangenen Jahr sind das fünf Prozentpunkte weniger, die sich zum Teil im Bewertungskriterium „zu wenig“ wiederfinden. Hier ist ein Anstieg auf 28 Prozent zu ver-

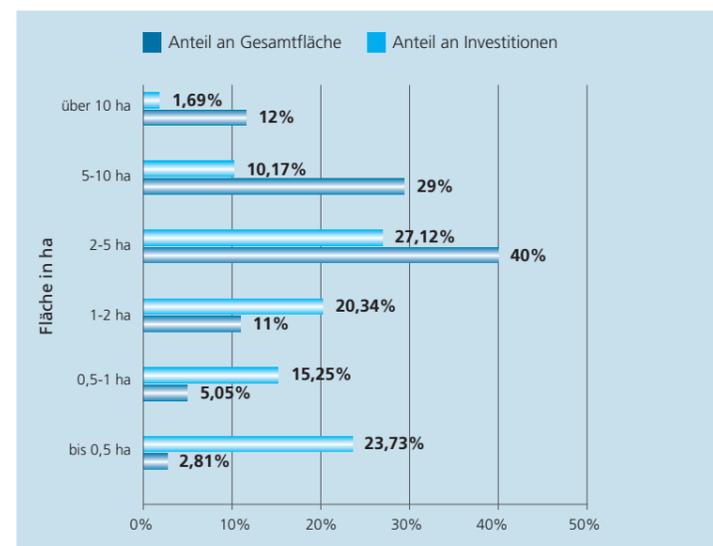
zeichnen, die das relevante Flächenpotenzial am eigenen Standort als nicht ausreichend beurteilen. Hauptgründe sind fehlende Ausweisungen/Verfügbarkeit von logistikrelevanten Flächen wie auch eine fehlende Anbindung an das überregionale Straßennetz. Einen Überhang an Fläche gibt es bei keinem Teilnehmer der Befragung.

Zukünftige Einschätzungen zur Entwicklung von Neuf Flächen und aus dem Bestand heraus sind unterschiedlich bewertet. Während bei Neuf Flächen mehr als die Hälfte der befragten Teilnehmer einen leichten Anstieg erwartet, sind es beim Bestand nur etwa ein Drittel. Hauptgründe für diese Einschätzungen sind die Entwicklung des E-Commerce wie auch die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz. Eine „gleichbleibende“ Entwicklung beim Bestand wird von 44 Prozent der Teilnehmer beurteilt und bei Neuf Flächen von 28 Prozent. Gründe für diese Stagnation liegen vor allem in der defizitären Anbindung wie auch in der fehlenden Ausweisung relevanter Flächen.

Der Flächenbedarf der Investitionen spiegelt sich auch in der Distributionsfunktion wider. Logistikaffine Investitionen mit internationaler Distribution haben einen durchschnittlichen Flächenverbrauch von 2,7 ha, während nationale und regionale Distributionen einen Flächenverbrauch von 1,9 ha aufweisen.

Eine aktuelle Übersicht von Gewerbeflächen und Immobilien in Niedersachsen ist unter www.komsis.de abrufbar.

Abb. 8: Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2013



Ansätze zum sorgsamem Umgang mit Flächenverbrauch und Umweltschutz

Bodenversiegelung gehört als Teilaspekt des Flächenverbrauchs zu den Hauptbelastungsfaktoren des Ökosystems Boden. Damit ist die Bodenversiegelung als Teil der Flächeninanspruchnahme durch urban-industrielle Überformung in den letzten Jahren zunehmend zum Thema deutscher Nachhaltigkeitspolitik geworden.

In der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung wurde vereinbart, dass bis 2020 bundesweit die Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlung und Verkehr auf 30 ha pro Tag zu reduzieren ist. Das Land Niedersachsen unterstützt das Ziel der Bundesregierung, den Flächenverbrauch bis 2020 auf maximal 3 ha pro Tag zu senken. Forciert wird dabei, die Inanspruchnahme neuer Flächen so weit wie möglich zu reduzieren sowie kompakte Siedlungsstrukturen und die Innenentwicklung der Städte zu fördern. Im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung wird der Wiedernutzung städtebaulicher Brachen und leer stehender Gebäude Vorrang vor der Ausweisung neuer Flächen gegeben. Hinweise und Informationen zu formellen und informellen Instrumenten, im Sinne einer flächenschonenden



Investitionsbeispiel

CA·Brill
FÜR INDUSTRIE UND HANDWERK

CA Brill GmbH

Investitionsstandort: Nordhorn, Landkreis Graftschaft Bentheim
Neubau (Anbau) eines Logistikzentrums
Branche: Technischer Großhandel / Logistik
Gesamtfläche: 5.200 m² neu - Gesamtlagerfläche 10.000 m²
Beschäftigte: 125
Investitionsvolumen: 6 Mio. Euro

www.cabrill.de

Entwicklung, bietet www.umwelt.niedersachsen.de. Beispielsweise schafft die Landesregierung durch Belohnungen und die Gewährung von Fördermitteln für Leistungen zum Naturschutz und Flächenschonung Anreize zum sparsamen Umgang mit Fläche.

Im Jahr 2000 lag der Flächenverbrauch in Deutschland bei 130 ha pro Tag und ist seitdem kontinuierlich zurückgegangen. In Zeiten verhaltenen Wirtschaftswachstums und sinkender Bevölkerungszahlen ist die Flächeninanspruchnahme im Jahr 2012 auf einen durchschnittlichen Verbrauch von 74 ha täglich gesunken. In Niedersachsen ist im Zeitraum von vier Jahren (2006-2009) im Mittel 10,3 ha pro Tag an Flächen in Anspruch genommen. Davon fielen täglich 3,5 ha auf Gewerbe- und Betriebsflächen sowie 2,8 ha pro Tag auf Verkehrsflächen (vgl. NIKiS – Niedersächsische Initiative für Klimaschutz und in der Siedlungsentwicklung).

Ein wichtiges Instrument zur Messung nachhaltigen Bauens ist die Flächeneffizienz. Sie beschreibt die Ausnutzung von Fläche einer Immobilie und hat das Ziel, neben einer prinzipiellen Einschränkung der Inanspruchnahme neuer Flächen, die Steigerung der effizienten Nutzung bereits versiegelter Flächen zu erhöhen. Die Flächeneffizienz bei Immobilien setzt sich aus dem Verhältnis von Grundfläche (Gesamtfläche der Immobilie) zu Nutzfläche zusammen. Der langjährige Mittelwert im Rahmen der erhobenen Daten des Marktspiegel Logistik ergibt für Niedersachsen ein Verhältnis von 2,4 zu 1. Im diesjährigen Berichtsjahr liegt das Verhältnis mit 2,05:1 deutlich unter dem langjährigen Mittel und hat sich zum Berichtsjahr 2012 noch einmal verkleinert. Damit setzt sich der letztjährige positive Trend einer steigenden Nutzungsintensität fort und zeigt, dass niedersächsische Logistikimmobilien immer mehr im Sinne des nachhaltigen Bauens realisiert werden. Es ist jedoch zu beachten, dass die Bandbreite und



Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik

Die Logistik ist in Deutschland der größte Wirtschaftsbereich nach der Automobilwirtschaft und dem Handel. Rund 230 Mrd. Euro Umsatz wurden im Jahr 2013 branchenübergreifend erwirtschaftet und damit rangiert die Logistik noch vor der Elektronikbranche und dem Maschinenbau. Mit mehr als 2,8 Millionen übertrifft sie dessen Beschäftigtenzahl um das Dreifache. Der Logistikmarkt Europa wird auf 930 Milliarden Euro geschätzt (2012). Daran hat Deutschland mit gut 20 Prozent einen europaweit einzigartig hohen Anteil (Quelle BVL 2014).

Die Logistik bleibt auch für den Wirtschaftsstandort Niedersachsen nach wie vor einer der zentralen Wachstumsmotoren. Dies belegen die mit den Investitionen verbundenen Investitionsvolumen. Durch 83 logistikaffine Investitionen in Niedersachsen konnte ein Investitionsvolumen von mehr als 500 Mio. Euro nachgewiesen werden. Hierdurch wurden erneut mehr als eine halbe Milliarde Euro in den Wirtschaftsstandort Niedersachsen investiert und die einzelnen Standorte gestärkt. Auch in diesem Jahr erstreckte sich die Bandbreite der Investitionen von Kleinst- bzw. Kleininvestitionen mit einem Volumen bis zu 100.000 Euro bis hin zu kapitalintensiven Investitionen mit einem Volumen von mehr als 10 Mio. Euro. Im Bereich der Kleininvestitionen lässt sich beobachten, dass der überwiegende Anteil weniger in Neubauten geflossen ist, sondern verstärkt die genutzte Logistikimmobilie durch Einbau von technischen Komponenten den aktuellen Anforderungen angepasst wurde.

Dies wird für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Logistikunternehmen zunehmend zu einem entscheidenden Wettbewerbsfaktor. Neben Schnelligkeit und Zuverlässigkeit der logistischen Prozesse sind es zunehmend geforderte Servicequalitäten von Seiten der beauftragenden Wirtschaft, die die Logistik zu einem Vorreiter bei der Anwendung und schnellen Umsetzung zahlreicher Schlüsseltechnologien – z. B. RFID, Echtzeitmanagement von Logistikketten oder vollautomatisierte Lagersysteme, macht. Hierdurch sichert Logistik hochwertige Kernkompetenzen am Entwicklungs- und Produktionsstandort Deutschland und damit auch in Niedersachsen. Parallel führen veränderte Rahmenbedingungen der Logistik insbesondere bei Logistikimmobilien zu neuen Anforderungen. Die Ansprüche an die technische Ausstattung einer modernen Logistikimmobilie sind vor dem Hintergrund wachsender Anforderungen an die Logistik in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Wurden früher oftmals reine Lagerhallen ohne besondere Ausstattungsmerkmale benötigt, werden heute hohe technische Standards und Funktionen gefordert, die eine Logistikimmobilie erfüllen muss. Eine idealtypische Immobilie muss hinsichtlich Flexibilität bei Nutzung, Größe und technischer Ausstattung sowie bei den Kriterien Sicherheit und Nachhaltigkeit z.B. beim Einsatz regenerativer Energien entsprechende Kriterien erfüllen.

Durch die logistikaffinen Investitionen im Jahr 2013 wurden in Niedersachsen rund 3.500 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Insgesamt trugen logistikaffine Investitionen seit dem Jahr 2000 somit zur Schaffung von mehr als 40.000 neuen Arbeitsplätzen bei und unterstreichen damit die herausragende Bedeutung der Logistik für Niedersachsen. Mit insgesamt weitaus mehr als 260.000 Beschäftigten im Kernsektor Logistik ist die Logistik eine der tragenden Säulen des Wirtschaftsstandortes Niedersachsen.

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 Ent-



Investitionsbeispiel

Distribo GmbH

(Joint-Venture von Sartorius und Zufall, besteht seit 2003)

Investitionsstandort: Göttingen
 Neues Logistikzentrum von Zufall und Sartorius
 Branche: Biopharma/Labor (Sartorius), Logistik (Zufall)
 Gesamtfläche: 3,5 Hektar Grundstück, 15.000 m² Logistikhalle, 3.000 m² Büros, Sozialräume und Service Center
 Beschäftigte: 70 Mitarbeiter
 Investitionsvolumen: 15 Mio. Euro

www.sartorius.de, www.zufall.de

wicklung der logistischen Knoten in Niedersachsen geflossen, mit denen auch entsprechende Effekte verbunden sind. Ein Beispiel für eine Investition, die in Niedersachsen getätigt wurde, im Rahmen des Marktspiegels aber nicht berücksichtigt wird, ist der Bau einer hochmodernen Erdgas-speicheranlage in Jemgum, durch die Unternehmen EWE und Astora. Erdgaspeicher sind entscheidend für eine sichere Energieversorgung und ermöglichen den Ausgleich zwischen Gasproduktion und Gasverbrauch. Durch das Großprojekt – Gesamtvolumen rund 300 Mio. Euro – fließen 60 Mio. Euro in die Region Nordwest.

Die geographische Verteilung der Investitionsvolumina zeigt im Vergleich zu den letzten Jahren signifikante Unterschiede. Belegte in der Vergangenheit die Region Hannover/Hildesheim/Peine regelmäßig den Spitzenplatz beim Investitionsvolumen, zeigt sich im Jahr 2013 ein vollkommen anderes Bild. Wurden 2012 noch rund 25 Prozent des gesamten Investitionsvolumens in der Region Hannover/Hildesheim/Peine investiert, so hat sich dieser Wert im Jahr 2013 signifikant verringert und liegt nur noch bei rund 15 Prozent der gesamten Investitionssumme. Größter Gewinner ist die Region Ems-Achse, in der rund ein Drittel der gesamten Investitionssumme getätigt wurden. Mit deutlichem Abstand folgt die Süderelbe Region, die rund 20 Prozent des investierten Kapitals auf sich vereinigen konnte. In der Hansalinie – in den letzten Jahren ebenfalls einer der Top-Standorte – halbierte sich der gemessene Investitionsanteil von rund 33 Prozent im Jahr 2012 auf nunmehr 16 Prozent.



Qualität der erhobenen Daten stark variieren, so sodass es in Einzelfällen erhebliche Abweichungen gibt.

Einen Überblick über die Entwicklung des Investitionsvolumens pro Hektar der logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen der vergangenen acht Jahre zeigt Abbildung 9. Das Investitionsvolumen pro Hektar hat sich in der Entwicklung mehr als verdoppelt und spiegelt nicht nur die steigenden Baukosten und hohen Investitionsvolumina wider, sondern ist auch ein Indiz für kostenintensive Baumaßnahmen, für moderne, innovative und intensive Nutzungskonzepte.

Grundsätzlich muss der Eigennutzer von Logistikimmobilien, auch vor dem Hintergrund eines längeren Amortisationszeitraums, die Bereitschaft haben, in Nachhaltigkeit zu investieren. Neben dem Ziel des allgemeinen Umweltschutzes etabliert sich in der Logistikbranche

immer mehr der Gedanke, durch die realisierten Nachhaltigkeitskomponenten Wettbewerbsvorteile am Markt zu erlangen.

Damit Aspekte des nachhaltigen Bauens in einem Projekt realisiert werden, müssen vorher unterschiedliche Rahmenbedingungen verifiziert werden. Dazu zählen zum Beispiel Betriebszeiten, gesetzliche Vorschriften, Kundenanforderungen oder Amortisierungszeiten. Des Weiteren ist innerhalb jeder Rahmenbedingung jede einzelne Maßnahme im Hinblick auf Umsetzbarkeit zu qualifizieren und zu quantifizieren. Bezugnehmend auf die Aussagen der Befragten im Berichtsjahr 2013, ob und welche Aspekte der Nachhaltigkeit beim Bau der Immobilie berücksichtigt wurden, sind es hauptsächlich die Bereitstellung von Installationsflächen für Photovoltaikanlagen, wie auch die Installation von Wärmedämmung und energiesparender Beleuchtung. Mehr als die Hälfte der auswertbaren Antworten gaben Nachhaltigkeitsaspekte an.

Auf die Frage, ob nachträgliche Baumaßnahmen im Sinne des Umweltschutzes an den bereits realisierten Immobilien bekannt sind, konnten nur sehr wenige auswertbare Antworten bzw. eine geringe Anzahl an nachträglichen Baumaßnahmen registriert werden. Die häufigsten Nennungen sind die Installation von Wärmedämmung und Lüftungsanlagen, sowie die Installation von Photovoltaikanlagen.

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

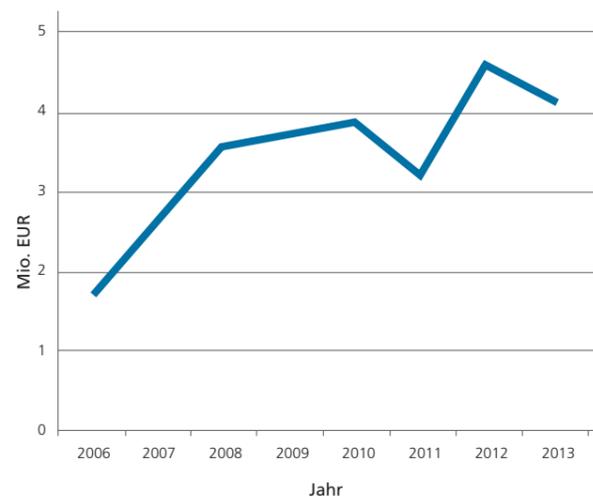




Abb. 10: Ergebnisse



Zusammenfassung und Ausblick

Die Ergebnisse des Marktspiegel Logistik 2013/2014 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 bietet.

Zwar wurde die letztjährig prognostizierte Anzahl von knapp 100 Investitionen nicht erreicht, wichtiger ist jedoch die Erkenntnis, dass die Qualität der logistikaffinen Investitionen im Jahr 2013 nicht gesunken ist. Durch 83 logistikaffine Investitionen in Niedersachsen konnte erneut ein Investitionsvolumen von mehr als 500 Mio. Euro nachgewiesen werden. Dies bedeutet, dass mehr als eine halbe Milliarde Euro in den Wirtschaftsstandort Niedersachsen investiert und dadurch die einzelnen Standorte gestärkt wurden. Durch die logistikaffinen Investitionen im Jahr 2013 wurden in Niedersachsen rund 3.500 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Insgesamt trugen logistikaffine Investitionen seit dem Jahr 2000 somit zur Schaffung von mehr als 40.000 neuen Arbeitsplätzen bei und unterstreichen damit die herausragende Bedeutung der Logistik für Niedersachsen. Mit insgesamt mehr als 260.000 Beschäftigten ist die Logistik eine der tragenden Säulen des Wirtschaftsstandortes Niedersachsen.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch, dass das Fundament des Erfolgs wieder die Bestandsinvestitionen ausmachen. Dies zeigt deutlich die Leistungsfähigkeit der niedersächsischen Logistikindustrie und – viel wichtiger – dass die Akteure optimistisch in die Zukunft blicken und durch heutige Investitionsentscheidungen den Grundstein für nachhaltige Erfolge legen.

Aber auch hier gilt: Standortbedingungen zu schaffen und zu optimieren reicht bei weitem nicht aus. Für den Logistikmarkt zählen neben Vernetzungsqualität und Infrastruktur insbesondere Faktoren wie Lage und Kundennähe. Vor dem Hintergrund geänderter Rahmenbedingungen und globaler Wertschöpfungsketten übernimmt Niedersachsen hier zunehmend neue Aufgaben. Es werden künftig die Standorte an Bedeu-

tung gewinnen, denen es gelingt, den Wettbewerb aktiv anzunehmen und zu gestalten. Der weitere zukunftsorientierte Ausbau der logistischen Knoten wie See- und Binnenhäfen, Güterverkehrszentren und Flughäfen bietet hierfür die entscheidenden Grundlagen. Neue Wachstumsimpulse kommen durch die jetzigen und zukünftigen Investitionsvorhaben in die logistischen Knoten und deren Anbindung. Das Land Niedersachsen hat dies erkannt und in den vergangenen Jahren unterstützt und sollte sich im Rahmen seiner Aktivitäten auch weiterhin dafür einsetzen, dass die Logistikwirtschaft optimale Bedingungen vorfindet.

Hierfür hat die Landesregierung im Sommer 2014 die „Fachkräfteinitiative Niedersachsen“ gestartet und unterstützt im Rahmen dieser Initiative Projekte mit rund 200 Mio. Euro. Schwerpunkte der Vereinbarung zur Fachkräftesicherung sind eine Stärkung des Systems der dualen Berufsausbildung, die so genannte MINT-Förderung sowie die Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

Niedersachsen sollte auch weiterhin auf den Wachstums- und Beschäftigungsmotor Logistik setzen. Neben dem starken Wachstum aus dem Bestand und der dafür erforderlichen Unterstützung von Seiten der Politik sollte insbesondere die Erschließung neuer internationaler Marktpotenziale im Vordergrund der künftigen Aktivitäten der Landesregierung stehen.

Die aktuellen Einschätzungen der Befragten zeigen, dass der Logistikstandort Niedersachsen insgesamt gut aufgestellt ist, um den Herausforderungen auf allen Standortebenen zu begegnen. Für das kommende Berichtsjahr 2014 kann von einer ähnlichen Investitionsdynamik ausgegangen werden. Treiber hierfür können insbesondere Investitionen aus den Bereichen der Industrie und dem Handel sein: Die Industrie wird zur Sicherstellung der Produktionsversorgung in entsprechende Logistikzentren investieren und die verstärkte Nutzung des Online Handels erfordert neue Logistikprozesse, für deren Realisierung zusätzliche Logistikzentren notwendig sein werden. In der Gesamtschau der Investitionsdynamik für 2013 wird deutlich: Trotz geringerer Anzahl von Investitionen konnte das Qualitätsniveau hinsichtlich Investitionsvolumen und wirtschaftlicher Effekte gehalten werden. Dieses lässt positive Aussichten für das kommende Berichtsjahr erwarten.

Der Verein Logistikportal Niedersachsen e.V. (LPN)

Der Verein Logistikportal Niedersachsen e.V. wurde im Jahr 2008 gegründet, um die Landesinitiative Logistik Niedersachsen zu unterstützen und um diese mit einer langfristigen Perspektive zielgerichtet weiterzuführen. Nach dem Auslaufen der vom Land finanzierten Landesinitiative Logistik Niedersachsen am 31.12.2011 fiel dem Verein Logistikportal Niedersachsen die Aufgabe zu, ein wichtiger „Akteur/ Multiplikator“ der niedersächsischen Logistikwirtschaft und des Standortes Niedersachsen zu sein. Seit dem 01.01.2012 ist der Verein Logistikportal die einzige Logistikorganisation mit dem Land Niedersachsen als Wirkungs-/Geltungsbereich.

Der Verein Logistikportal Niedersachsen ist als zentrale Dachorganisation zum Thema Logistik in Niedersachsen konzipiert. Er ist der zentrale Ansprechpartner für alle Fragen und Themen der Logistik aus und in Niedersachsen. Die niedersächsischen Logistikstandorte bieten gemeinsam mit der niedersächsischen Logistikindustrie maßgeschneiderte Lösungen für regionale, nationale und internationale Märkte für Transport, Distribution und Mehrwertdienstleistungen an.

Der Verein richtet sich an alle mit Logistik betrauten Akteure in Niedersachsen/Norddeutschland und bringt Logistikwirtschaft, Verladerschaft (Industrie, Handel), logistische Regionen und Standorte sowie entsprechende Fachleute im Rahmen eines gemeinsamen Netzwerkes zusammen.

Ziele und Aufgaben des Logistikportal Niedersachsen e.V.

Der Verein Logistikportal Niedersachsen bündelt die unternehmerischen und regionalen Interessen und versteht sich als Impulsgeber sowie als Partner für alle an der Weiterentwicklung der Logistik in Niedersachsen beteiligten Akteure.

Die Stärkung der vorhandenen Logistikkompetenzen am Wirtschaftsstandort Niedersachsen, die Profilierung des Logistikstandortes Niedersachsen, die Herbeiführung eines positiven „Logistik – Klimas“ sowie die Schaffung von geeigneten Marktzugängen auf überregionaler, bundesdeutscher und internationaler Ebene sind zentrale Zielsetzungen und Aufgaben des Vereins.

Niedersachsen unterstützt den Verein Logistikportal Niedersachsen

Das Land Niedersachsen unterstützt den Verein bei seinen Aufgaben und trägt auch dazu bei, dass dieser aktiv an der Vermarktung des Logistiklandes Niedersachsen mitwirken kann.

Die Arbeitsschwerpunkte des Vereins sind in einem Thesenpapier zusammengefasst worden, das zur weiteren Förderung der Logistikbranche und des Logistikstandortes dient. Es zeigt den Stellenwert, die wesentlichen Herausforderungen, Handlungsbedarfe und Lösungsansätze für den Wirtschaftsstandort Niedersachsen im Bereich Logistik auf:

Der LPN e.V. setzt sich dafür ein, dass auch künftig verstärkt politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen so gestaltet werden, dass die Belange der Logistikstandorte und -industrie ausreichend berücksichtigt werden und Niedersachsen von seinen Standortvorteilen und den Marktentwicklungen profitiert. Dieses um Arbeitsplätze zu sichern und neue zu schaffen. Leistungsfähige Logistik sichert den Wirtschaftsstandort Niedersachsen in allen Bereichen.

E LOGISTIKPORTAL
NIEDERSACHSEN

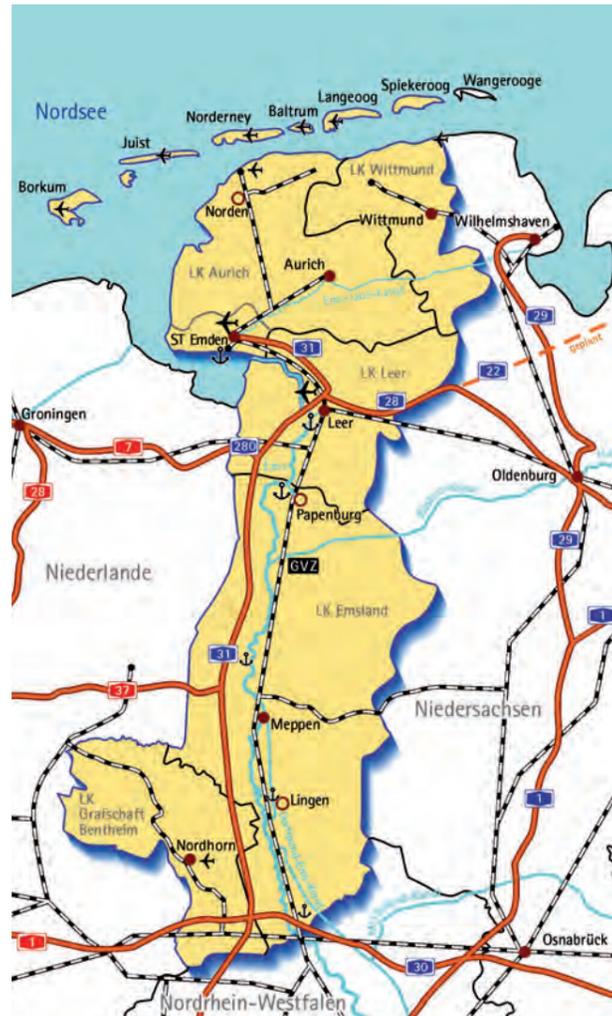
Mitgliedsregionen

Logistikachse Ems

Die Ems-Achse ist einer der wichtigsten europäischen Verkehrsachsen. Im Zuge der wachsenden internationalen Warenströme wird sie künftig weiter an Bedeutung gewinnen. Entsprechend wird auch die Bedeutung der Ems-Achse sowohl als Logistikstandort, als auch als Transitregion erheblich zunehmen. Die Unternehmen und Logistikknoten an der Ems setzen erfolgreich auf übergreifende Zusammenarbeit. Durch die enge Vernetzung ihrer spezifischen Kompetenzfelder entsteht entlang der Ems eine logistische Schwerpunkregion mit überregionaler Strahlkraft und guten Integrationsmöglichkeiten in multi-nationale oder interkontinentale Logistikketten.

Die wichtigste Straßenverkehrsader der Region ist die Autobahn A31, die Emden direkt und auf dem kürzesten Weg mit den industriellen Ballungszentren an Rhein und Ruhr verbindet. Ihre durch Privatinitiative realisierte Fertigstellung – lange bevor es der Bundesverkehrswegeplan vorgesehen hatte – ist ein Paradebeispiel für die Mitwirkungskraft aller regionalen Akteure, wenn es um die Zukunft der Region geht.

Wachstumsregion Ems-Achse



Die Seehäfen in Emden, Leer und Papenburg bilden den westlichsten deutschen Zugang zu den Märkten in Übersee. Ein gut ausgebautes Netz von Wasserstraßen mit leistungsfähigen Binnenhäfen bietet beste Voraussetzungen für den Transport mit Binnenschiffen. Insbesondere der Dortmund-Ems-Kanal ist für die gesamte Region von herausragender Bedeutung. Ähnlich wie bei der A31 wird auch hier der vorzeitige Ausbau durch die Initiative einer „regionalen Allianz“ vorangetrieben. Die Eisenbahnlinie von Emden über Münster ins Ruhrgebiet ist doppelseitig für Schwerlasten ausgelegt und vollständig elektrifiziert. Eine zweite Trasse führt über Bremen nach Hamburg und Hannover.

Eine intakte Infrastruktur ist ein wesentlicher Faktor für den wirtschaftlichen Erfolg der Region. Die Optimierung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen entsprechend aktueller und künftiger Anforderungen ist deshalb nicht zuletzt auch ein aktiver Beitrag zur Sicherung bestehender und Schaffung neuer Arbeitsplätze am Standort Ems-Achse. Die Logistikknoten an der Ems-Achse, aufgereiht wie Perlen einer Kette, setzen erfolgreich auf übergreifende Zusammenarbeit.

Die Logistikachse Ems ist auch das effiziente Netzwerk, in dem regionale Logistikakteure partnerschaftlich und zielorientiert zusammenwirken. Zur Stärkung der Unternehmen und zur Sicherung der Arbeitsplätze der Region. Stärken bündeln – Synergien nutzen. Die intelligente Vernetzung aller regionalen Logistikakteure und Logistikknoten schafft eine hervorragende Infrastruktur und verbindet die Region mit den Wirtschaftszentren in Deutschland, Europa und der Welt. Ein wesentlicher Faktor für den wirtschaftlichen Erfolg der Region: Globales Denken und regionales Handeln. Die Logistikknoten mit ihren leistungsfähigen Hafen-Hinterlandbeziehungen fördern die kostengünstige Gestaltung von Logistikprozessen und schaffen beste Voraussetzungen für die verstärkte Ansiedlung zukunftsfähiger Branchen.

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



Süderelbe Region

Der südliche, niedersächsische Teil der Metropolregion Hamburg – mit seinen acht Landkreisen von Cuxhaven im Westen bis nach Lüchow-Dannenberg im Osten – ist aufgrund seiner hervorragenden Standort- und Infrastrukturbedingungen ein Logistikstandort ersten Ranges.

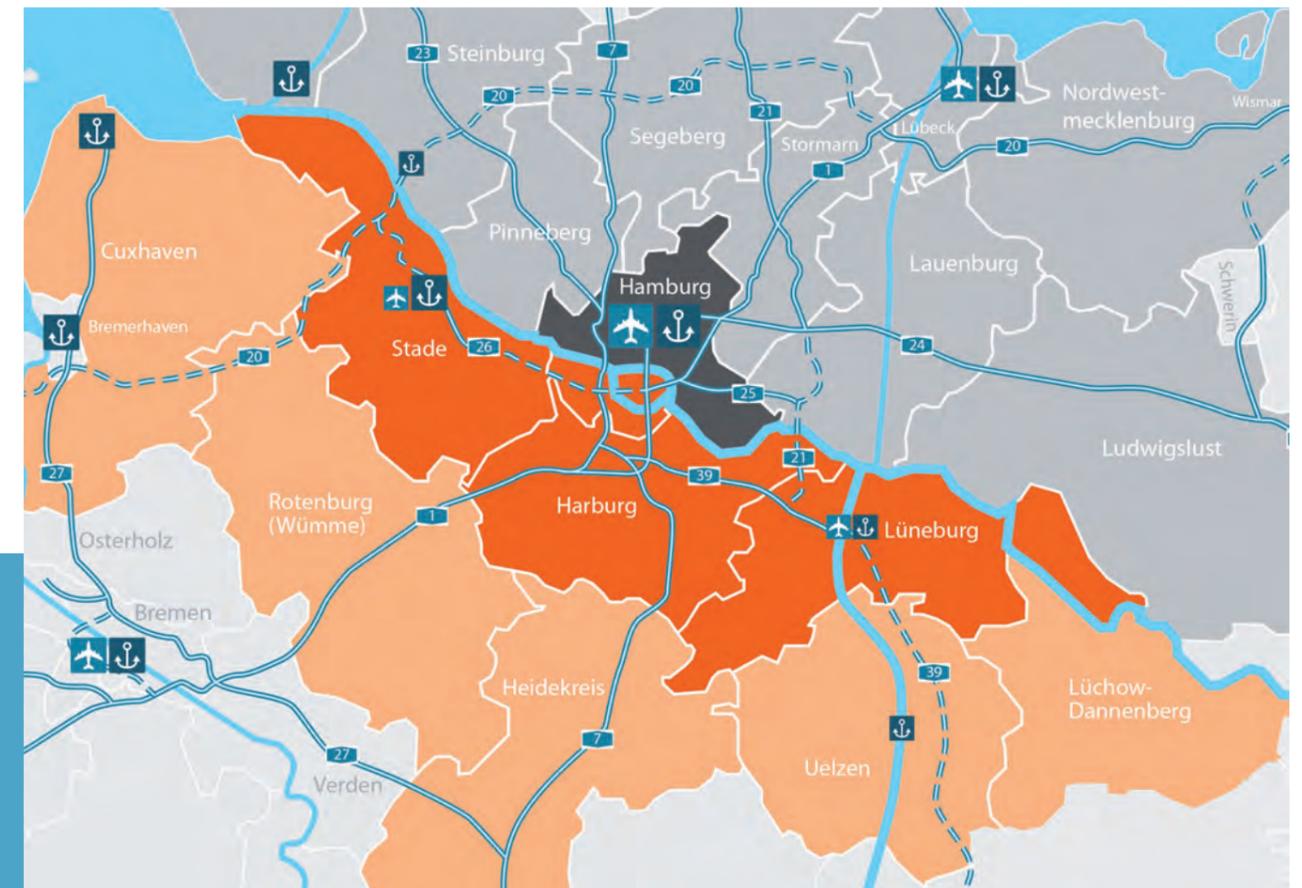
Direkt an Hamburg angrenzend und gut erreichbar zu Wasser, über Straße, Schiene und Luft ist die südliche Metropolregion durch ein engmaschiges Verkehrsnetz und vielfältige Umschlagsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern geprägt: Neben den Seehäfen Cuxhaven und Stade bieten die Binnenhäfen Lüneburg und Uelzen sowie das IBB-Terminal Stade und das Cargo Terminal Soltau einen leistungsfähigen intermodalen Umschlag. Zusätzlich können über den Rangierbahnhof Maschen – dem größten seiner Art in Nordeuropa – Bahnverkehre optimal abgewickelt werden. Auch das gut ausgebaute Autobahnnetz hat die Region zu einem international bedeutenden Industrie-, Handels- und Logistikstandort werden lassen.

Die leistungsfähige Infrastruktur der Region bietet optimale Standortqualitäten für Unternehmen, Investoren und Kunden. Die ansässigen Logistikunternehmen vernetzen nicht nur die Region mit den globalen Wirtschaftsprozessen, sondern bringen auch das regionale Wirtschaftswachstum wesentlich voran. Zu den wichtigsten Wirtschaftszweigen der Region zählen neben der Logistik die Energie-, Ernährungs- und Handelswirtschaft sowie die Luftfahrt und die chemische Industrie. Um die Wirtschaftsregion erfolgreich weiter zu entwickeln und zu vermarkten, arbeitet die Logistikbranche eng mit Industrie und Handel sowie

der öffentlichen Hand partnerschaftlich zusammen. Als das mit über 500 Unternehmen größte Branchennetzwerk der Region trägt die Logistik-Initiative Hamburg durch Initiierung zahlreicher Projekte zur dynamischen Entwicklung der Logistikwirtschaft bei.

Neben einem großen Potenzial an verfügbaren, nachfragegerechten Industrie- und Gewerbeflächen für Logistiksiedlungen, bietet die Region ein großes Angebot an qualifizierten Arbeitskräften sowie eine hohe Lebensqualität. Kaum eine Branche hat in den letzten Jahren so viele Arbeitsplätze geschaffen wie die Logistik. Dieses spiegelt sich insbesondere in der südlichen Metropolregion Hamburg wieder, wo rund 78.000 Menschen in der Logistik erwerbstätig sind. Regional profitieren hiervon v.a. die Landkreise Harburg und Rotenburg (Wümme), die eine besonders dynamische Entwicklung der ansässigen Logistikwirtschaft aufweisen. Die weitere Zunahme der nationalen und internationalen Arbeitsteilung sowie die Standortvorteile der Region sind Garantien für zukünftiges Wachstum in der Region.

Kontakt:
 Dr. Jürgen Glaser
 Süderelbe AG
 Veritaskai 4, 21079 Hamburg
 Telefon: (040) 355103410
 E-Mail: glaser@suederelbe.de
 Internet: www.suederelbe.de



Logistikregion Göttingen – Südniedersachsen

Die verkehrsgeographische Lage in der Mitte Deutschlands, multimodale Anbindungen, leistungsfähige logistische Knoten, attraktive Cut-off Zeiten sowie anforderungsgerechte Flächen prädestinieren die Region Göttingen/Südniedersachsen für Logistikansiedlungen mit überregionaler Distributionsfunktion. Mit der BAB 7, der bedeutendsten europäischen Hauptverkehrsmagistrale für Nord-Süd-Verbindungen und der BAB 44 und 38 (West-Ost-Verkehre) verfügt die Region Göttingen über leistungsfähige Straßenanbindungen. Der weitere Ausbau der Weserumschlagstelle als Verladehafen für Schwertransporte runden das Portfolio ab.

Das GVZ Göttingen ist mit einer Fläche von rund 35 ha, einem hochmodernen Verladekran und der direkten Anbindung an das Autobahnnetz perfekt ausgestattet. Kombinierte Verkehre können genutzt und der umweltfreundliche Gütertransportweg Schiene kann umgesetzt werden. Aufgrund seiner zentralen Lage als Umschlagplatz bietet sich das GVZ als Hinterland-Hub an.

Die renommierte Universität, zwei Hochschulen, fünf Max-Planck-Institute, das Deutsche Primatenzentrum, das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt und ein Fraunhofer Anwendungszentrum für Plasma und Photonic spiegeln das Potenzial und das Qualifikationsniveau der Stadt und der Region wider. Über 150 ICE-Verbindungen täglich sorgen für Göttingens nationalen und internationalen Anschluss. Die ansässigen Unternehmen in Südniedersachsen sind mit ihren Produkten und Dienstleistungen in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Mess- und Regeltechnik, Medizin- und Biotechnologie, Photonic,

Mechatronik, Metallverarbeitung und Verpackungstechnik trafen zum Profil des Wirtschaftsstandorts Göttingen bei uns sind fester Bestandteil der Weltmärkte.

Das Logistik- und MobilitätsCluster Göttingen/Südniedersachsen L.M.C arbeitet vor diesem Hintergrund mit dem Ziel, die Aktivitäten in der Region zu bündeln, Unternehmen zu vernetzen und die Region als Logistikstandort in Deutschland zu etablieren.

Besonderes Merkmal des professionellen Clusters ist seine Zusammensetzung: Ein Branchenmix aus Logistikunternehmen, logistikaffinen Unternehmen und sogenannten "Verladern" (Wirtschafts- und Handelsunternehmen) sind hier gemeinsam stark - in einem Netzwerk! Künftige Schwerpunkte werden im Bereich Qualifizierung, Förderung des Wissenstransfers und einem gezielten Standortmarketing liegen. Regionale Kompetenzen werden gebündelt und geschärft.

Kontakt:

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



Zentraler Ansprechpartner

Geschäftsstelle
Logistikportal Niedersachsen e.V.
Breite Straße 7
30159 Hannover
Telefon: (0511) 35 77 92 - 18
E-Mail: verein@logport-nds.de
Web: www.logport-nds.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-doerpen.de
Emden
– www.evag.com
Göttingen
– www.duss-terminal.de
Hannover Linden
– www.duss-terminal.de
Hannover Nordhafen
– www.hannover-hafen.de
Salzgitter
– www.vps-bahn.de
Soltau
– www.cargo-terminal-soltau.de
Stade
– www.ibb-terminal-stade.de
Wilhelmshaven
– www.eurogate.de
Wolfsburg
– www.gvz-e-wolfsburg.de

Güterverkehrszentren

ARGE Güterverkehrszentren Niedersachsen/Bremen
– www.logistikportal-niedersachsen.de
GVZ Emsland
– www.gvz-e.de
GVZ Europark Coevorden-Emlicheim
– www.gvz-europark.de
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.gvz-sz.de
GVZ Wolfsburg
– www.gvz-e-wolfsburg.de
Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH
– www.gvz-org.de

Seehäfen

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

Land Niedersachsen

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (Referat 40)
– www.mw.niedersachsen.de
Landesinitiative Mobilität Niedersachsen
– www.landesinitiative-mobilitaet.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