

# MARKTSPIEGEL LOGISTIK

## Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen



2010/2011



# ANSPRECHPARTNER

Logistikinitiative Niedersachsen  
Breite Str. 7  
30159 Hannover

Tel.: 0511 35 77 92-0  
Fax: 0511 35 77 92-20

E-Mail: [info@logistikportal-niedersachsen.de](mailto:info@logistikportal-niedersachsen.de)  
[www.logistikportal-niedersachsen.de](http://www.logistikportal-niedersachsen.de)

# IMPRESSUM

Marktspiegel Logistik 2010/2011  
Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen  
Veröffentlichung: Dezember 2011

Ein Projekt im Rahmen der Logistikinitiative Niedersachsen  
im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft,  
Arbeit und Verkehr.

Geschäftsstelle Logistikinitiative Niedersachsen  
Breite Str. 7  
30159 Hannover

Dipl.-Oec. Michael Moehlmann (Projektleitung)  
Dipl.-Geograf Helge Spies  
Dipl.-Geograf Thomas Möller

Gestaltung:  
Ahlers Heinel Werbeagentur GmbH  
[www.ahlersheinel.de](http://www.ahlersheinel.de)



# INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung .....	7
Logistikaffine Investitionen 2010 .....	8
Räumliche Verteilung und Schwerpunktregionen .....	9
Branchenmix .....	10
Räumliche Erschließungsfunktion der Investitionen .....	11
Flächenbedarf/Größenstrukturen der Investitionen .....	14
Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik .....	15
Container-Tiefwasserhafen und GVZ JadeWeserPort Wilhelmshaven .....	15
Anfragenentwicklung .....	17
Zusammenfassung/Ausblick .....	18

# ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1 Entwicklung der logistikaffinen Investitionen seit 2000 .....	8
Abb. 2 Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2010 .....	9
Abb. 3 Branchenmix - Vergleich der Investitionsverteilung .....	10
Abb. 4 Erschließungsfunktionen 2010 und im Vergleich 2000 bis 2010 .....	11
Abb. 5 Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2010 (nach Erschließungsfunktion) .....	12
Abb. 6 Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2000–2010 (nach Erschließungsfunktion) .....	13
Abb. 7 Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2010 .....	14
Abb. 8 JadeWeserPort und GVZ .....	16
Abb. 9 Zusammenfassung und Ausblick .....	18



# EINLEITUNG

Die weltweiten Handels- und Warenströme aller beteiligten Wirtschaftsakteure und die damit verbundenen Logistik- und Transportketten, die aktuell und auch in Zukunft über Niedersachsen organisiert und durchgeführt werden, bieten weitere Wachstumspotenziale an der Küstenregion und im Hinterland. Norddeutschland und damit insbesondere Niedersachsen kann von seinen logistischen Qualitäten und Funktionen profitieren.

Sei es als Drehscheibe, Gateway, Transitraum oder über die Ver- und Entsorgungsfunktion mit nationalem und europäischem Charakter, alle Funktionen übt Niedersachsen aus und kann seine Wettbewerbsfähigkeit hierüber weiter stärken. Dieses setzt nicht nur Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, sondern auch Investitionen in neue Lösungen für innovative und intelligente Dienstleistungen und logistische Systeme voraus. Die Leistungsfähigkeit des Standortes und damit die Attraktivität für weitere logistikaffine Investitionen der Akteure wird hierüber gesichert. Dies belegt auch der Marktspiegel Logistik, der seit 2005 jährlich auf Basis umfangreicher Erhebungen der Logistikinitiative Niedersachsen in Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsförderern, den Landkreisen, Städten und Gemeinden in ganz Niedersachsen sowie mit Standort- und Projektentwicklern erarbeitet wird.

Hierbei werden alle realisierten logistikaffinen Investitionen in dem jeweiligen Berichtsjahr (rückwirkend) sowie geplante bzw. noch nicht realisierte Investitionsvorhaben in der Befragung erfasst und analysiert.

Auch in diesem Jahr ist die Rücklaufquote außerordentlich gut und liegt bei über 70%. Damit ist der Marktspiegel nicht nur das zentrale Element zur Darstellung der Bedeutung der Logistik in den Regionen Niedersachsens, sondern auch Ausdruck der sehr guten und etablierten Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure. Der Marktspiegel stellt damit eine flächendeckende und repräsentative Erhebung dar und ist ein wichtiger Gradmesser für die Attraktivität des Wirtschafts- und Logistikstandortes Niedersachsen. Die Erfassung sowie die Bewertung der logistikaffinen Investitionen werden nach folgenden Kriterien differenziert:

- Anzahl, Art, Herkunft und räumliche Verteilung der Investitionen
- Investitionsvolumen
- Flächenbedarf
- Branchenmix
- Schwerpunktregionen
- Räumliche Erschließungsfunktionen
- Beschäftigungseffekte
- Trends und Marktperspektiven

Neben den Investitionen, die direkt durch den Marktspiegel erfasst werden, sind in Niedersachsen an verschiedenen Standorten beträchtliche Investitionen in die Infrastruktur und in die logistischen Knoten getätigt worden, um die Standortqualität des Logistiklandes Niedersachsen zu verbessern. Vor diesem Hintergrund ist in der diesjährigen Ausgabe das derzeit größte niedersächsische und norddeutsche Logistikinvestitionsvorhaben mit einem Sonderbeitrag vertreten:

Der Container-Tiefwasserhafen und das GVZ JadeWeserPort Wilhelmshaven. Mit dem JadeWeserPort, der im August 2012 seinen Betrieb aufnehmen wird, verfügt Niedersachsen über den einzigen deutschen Tiefwasserhafen. Zusammen mit dem sich unmittelbar an den Hafen anschließenden Güterverkehrszentrum (GVZ) wird der JadeWeserPort nicht nur die logistische Standortqualität erhöhen, sondern auch wichtige Impulse für logistikaffine Investitionen in der Nord-West Region setzen.

Die Logistikinitiative Niedersachsen dankt allen Umfrageteilnehmern und Interviewpartnern, die die Erstellung des diesjährigen Marktspiegels durch ihre Angaben und Hinweise ermöglicht haben.

Ihre Geschäftsstelle der Logistikinitiative Niedersachsen

Michael Moehlmann  
Projektleiter

# LOGISTIKAFFINE INVESTITIONEN 2010

Die Logistik in Niedersachsen ist wieder auf einem Wachstumspfad angelangt. So lässt sich komprimiert das Ergebnis des diesjährigen Marktspiegel Logistik wiedergeben. Konnten im letzten Jahr 86 logistikaffine Investitionen in Niedersachsen aufgrund der landesweiten Befragung bei den niedersächsischen Wirtschaftsförderern und Multiplikatoren festgestellt werden, so konnte für das Jahr 2010 mit 106 Investitionen die zweithöchste Anzahl von Investitionen in den letzten 10 Jahren verzeichnet werden.

Die im letzten Jahr prognostizierte Zahl von über 100 Investitionen konnte erreicht werden, und auch die Qualität der identifizierten Investitionen zeigt, dass das Logistikland Niedersachsen wieder zunehmend als Standort für hochwertige Investitionstätigkeiten in den Fokus der Akteure rückt.

Besonderes positiv ist, dass vor allem technologie- und kapitalintensiven Vorhaben umgesetzt wurden. Insbesondere die Investitionsvorhaben, die noch für das Berichtsjahr 2009 aufgrund der Wirtschafts- und Finanzkrise zurückgestellt wurden, sind nun mit zeitlicher Verzögerung in 2010 realisiert worden.

Vor dem Hintergrund der wieder steigenden Gütermengen – insbesondere im Bereich des Seeverkehrs über die deutschen Seehäfen und hier vor allem des Containerverkehrs – kann davon ausgegangen werden, dass der Bedarf an qualifizierten Standorten in der Nähe der Seehäfen wie auch verstärkt an geeigneten Hinterlandstandorten wieder zunehmen wird. Dies zeigt sich auch in den verschiedenen Anfragen, die für das laufende und kommende Jahr 2012 vorliegen. So erreichte der Hamburger Hafen in den ersten drei Monaten des Jahres 2011 im Bereich des Containerumschlags ein überdurchschnittliches Wachstum von fast 20%. Der Gesamtumschlag in Bremen und Bremerhaven nahm gegenüber den ersten sechs Monaten des Jahres 2010 um 16,5% zu, wobei vor allem der Container- sowie der Automobilumschlag besonders stark zulegen konnten. Im Bereich des Containerumschlags betrug das Wachstum fast 25% und stieg auf fast 3 Mio. t. Auch die niedersächsischen Häfen haben eine positive Entwicklung verzeichnen können. Mit

Ablauf der ersten drei Quartale 2011 sind in den niedersächsischen Seehäfen 34,1 Mio. t. (34,6 Mio. t. in 2010) umgeschlagen worden. Das Gesamtergebnis bewegt sich damit in etwa auf Vorjahresniveau. In den Seehäfen Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham und Papenburg konnten zum Teil hervorragende Einzelergebnisse realisiert werden.

In 2010 konnte nach den Jahren 2007 und 2008 wieder eine dreistellige Anzahl von logistikaffinen Investitionen verzeichnet werden. Mit 106 Investitionen – das entspricht einer Zunahme von knapp über 20% zum letzten Jahr – konnte an den positiven Trend der „Vorkrisenjahre“ angeknüpft werden. Herauszuheben ist das mit den Vorhaben verbundene Investitionsvolumen, das mit mehr als 500 Mio. Euro nahezu an das Investitionsvolumen des Rekordjahres 2007 heranreicht. Dass die Logistik auch in diesem Jahr als Jobmotor bezeichnet werden kann, wird an der Anzahl der durch logistikaffine Investitionen geschaffenen Arbeitsplätzen deutlich: Rund 3.000 neue Arbeitsplätze wurden durch die erfassten Investitionen geschaffen und 9.500 gesichert.

Auch in 2010 setzte sich der in den vergangenen Jahren zu beobachtende Trend fort, dass der weitaus größte Teil der Investitionen aus dem Bestand stammt. Knapp mehr als 80% der investierenden Unternehmen stammen aus Niedersachsen. In dieser Gruppe sind es vor allem die mittelständisch geprägten Unternehmen, die in den Ausbau ihrer Standorte investierten. Die weiteren Investitionen (rund 14%) kommen vor allem aus den an Niedersachsen grenzenden Bundesländern und rund 5% der Investitionen sind internationalen Ursprungs, wobei hier schon traditionell der Löwenanteil der Investitionen aus den Niederlanden kommt. Auch der sich in den letzten Jahren abzeichnende Trend der verhältnismäßig hohen Anzahl an Investitionen in Erweiterungsvorhaben (Ausbau des schon bestehenden Standortes) gegenüber Neuinvestitionen konnte durch die aktuelle Erhebung bestätigt werden.

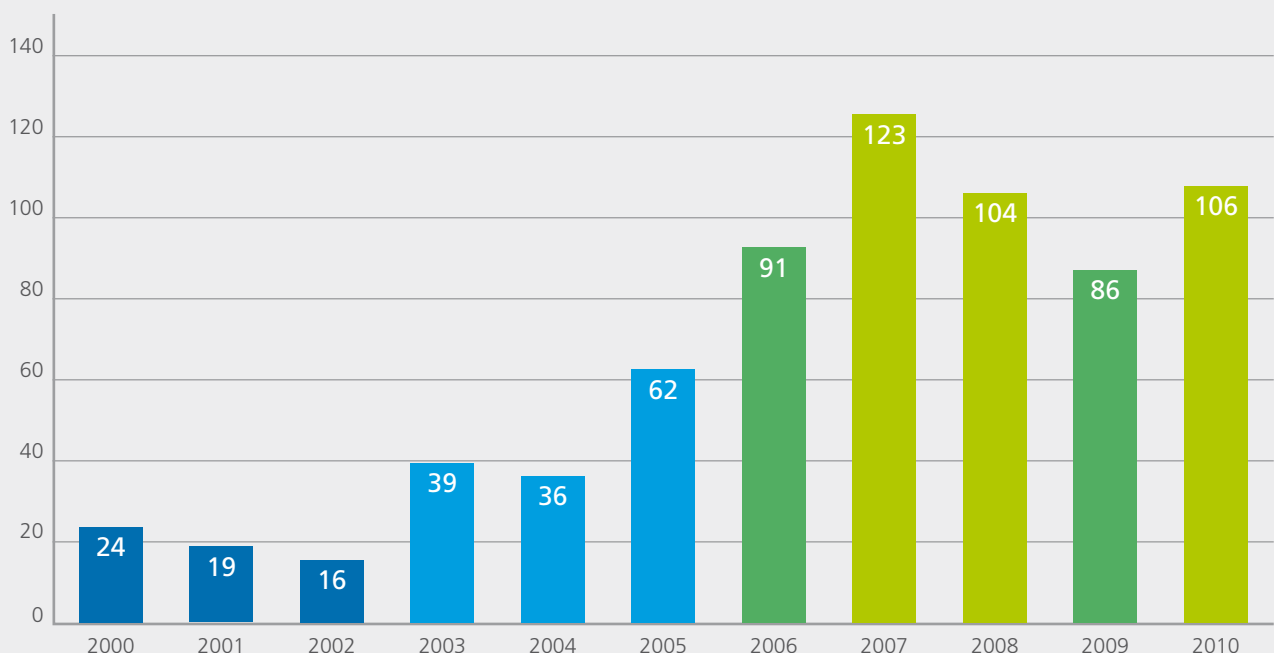


Abb. 1: Entwicklung der logistikaffinen Investitionen seit 2000



# RÄUMLICHE VERTEILUNG UND SCHWERPUNKTREGIONEN

Wie auch in den vergangenen Jahren orientieren sich die logistikaffinen Investitionen im Jahre 2010 stark an der Qualität der infrastrukturellen Anbindung und an der räumlichen Nähe bzw. am restriktionsfreien Zugang zum überregionalen Straßennetz. Eine Clusterung von logistikaffinen Investitionen ergibt sich im Umfeld des Autobahnkreuzes BAB 30/BAB 31, entlang der BAB 1 am südlichen Stadtrand Bremens (nördl. Landkreis Diepholz) sowie in räumlicher Nähe zu den Hauptverkehrsachsen in den Metropolräumen südliches Hamburg und Hannover/Hildesheim.

Mit knapp einem Drittel der getätigten Investitionen ist West-Niedersachsen einer der Schwerpunktregionen für logistikaffine Investitionen im Jahr 2010. Hierbei fällt auf, dass die Investitionstätigkeiten über West-Niedersachsen nicht gleichverteilt sind. Einen Ansiedlungsschwerpunkt stellt – wie auch in den vergangenen Jahren – die Grafschaft Bentheim mit dem direkt an der Grenze liegenden Gewerbepark Bad Bentheim-Gildehaus dar. In der Nord-West Region konnten im Jahr 2010 rege Investitionstätigkeiten verzeichnet werden, die insbesondere in Ausbavorhaben von Unternehmen aus der Industrie getätigt worden sind. Mit fast 30% aller getätigten Investitionen bildet die Hansalinie eine weitere

Schwerpunktregion. Mit einem Abstand folgt die Logistikregion Hannover-Hildesheim mit rund 21% der identifizierten Investitionen. Eine hohe Investitionsdynamik war 2010 in der südlichen Metropolregion Hamburg zu verzeichnen. Mit einem Anteil von rund 16% an den getätigten Investitionen zählt diese Region 2010 zu den Schwerpunktregionen und konnte ihren Anteil im Vergleich zum Vorjahr nahezu verdoppeln.

Besonders auffällig ist die Konzentration – mit fast 18% am Gesamtanteil – von Investitionen im Landkreis Grafschaft Bentheim. Dem gegenüber steht aber nur ein deutlich geringerer Anteil an den Gesamtinvestitionskosten. Hier nimmt die Region Hannover-Hildesheim mit 26% mit etwas weniger als ein Drittel der Gesamtinvestitionen die Spitzenposition ein. Weitere kapitalintensive Investitionen, rund 22% gemessen am Gesamtinvestitionsvolumen, wurden innerhalb der Hansalinie und 20% innerhalb der südlichen Metropolregion Hamburg umgesetzt. Im Vergleich zu den vergangenen Jahren lässt sich für das Jahr 2010 ein eher heterogenes Bild der räumlichen Verteilung und Schwerpunktregionen an logistikaffinen Investitionen im Land Niedersachsen erkennen.

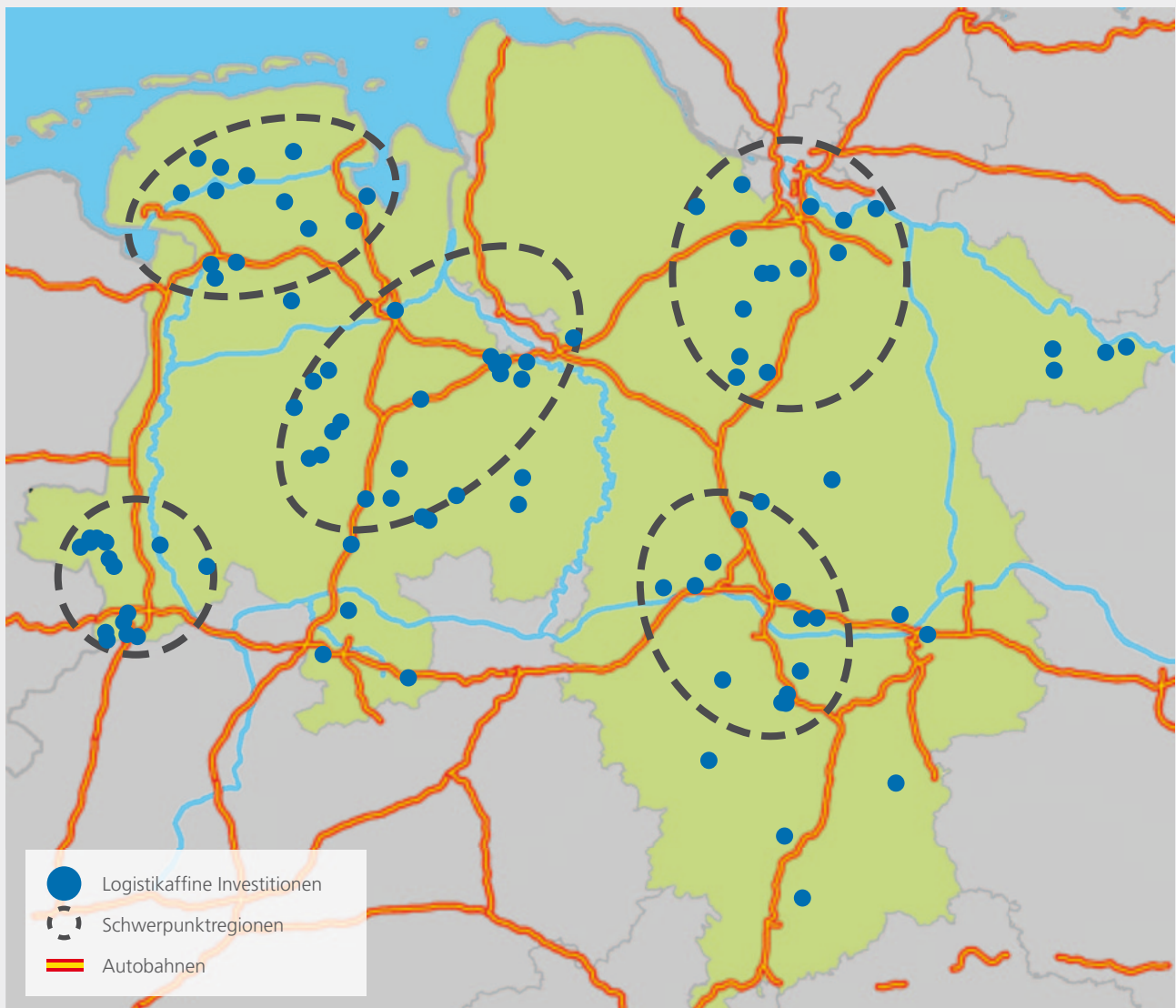


Abb. 2: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2010

# BRANCHENMIX

Im Berichtsjahr weist die Verteilung der logistikaffinen Investitionen signifikante Unterschiede zum Vorjahr auf. Hierbei sind in besonderem Maße die industriegetriebenen Investitionen zu nennen.

Fast die Hälfte aller Investitionen (48%) fällt in diesen Bereich und bildet damit den Schwerpunkt. Im Vergleich zum Vorjahr war dieser Bereich mit 19% deutlich reduziert. Hintergrund dieser Entwicklung ist der Ausbau neuer Geschäftsfelder sowie die Sicherstellung der Material- und Warenverfügbarkeit. Dieses kann auch als Indiz gewertet werden, dass durch die sich schnell verändernden Märkte die Rückkehr zur Lagerhaltung eine wichtige Größe zur Ausfallsicherheit der Produktion und damit Sicherung der Liefertreue darstellt.

Im Wirtschaftsbereich des Handels, insbesondere des Großhandels, ist ein Rückgang von rund 15% zu verzeichnen. Lag der prozentuale Anteil 2009 noch bei 40%, ist dieser im Berichtsjahr auf 25% zurückgegangen. Der Handel hat sich nach teilweise deutlich gesunkenen Umsätzen wieder spürbar erholt, ist aber immer noch verhalten in Bezug auf die Investitionsbereitschaft in Logistikanlagen. Dennoch sind wichtige Projektvorhaben realisiert worden. Als Beispiel ist hier die Fertigstellung des neuen Logistikzentrums der Firma MaiMed GmbH im Landkreis Heidekreis (ehemals Landkreis Soltau-Fallingb.ostel) zu nennen. Für rund sechs Millionen Euro sind Logistikflächen von knapp 7.700 m<sup>2</sup> als Hochregallager ent-

standen. Die MaiMed GmbH ist heute einer der größten Hersteller von Verbandmitteln, Hygiene-, Pflege- und Medizinprodukten in Deutschland.

Ein ähnlicher Rückgang ist bei der Gruppe der Logistikdienstleister zu erkennen. Im letzten Jahr mit einem guten Mittelwert von rund 36% platziert, ist in 2010 nur noch ein Wert von 22% erzielt worden. Auch hier ist eine deutliche Zurückhaltung in der Investitionsbereitschaft zu spüren. Preisverfall sowie unvorhersehbare Mengenentwicklung und daraus resultierende Überkapazitäten sind die Argumentationspfeiler. Allerdings sind auch in diesem Bereich bedeutende Projekte verwirklicht worden. Anfang 2010 hat die Schenker Deutschland AG eine hochmoderne Logistikanlage in Hildesheim übernommen. Das Multi-User-Logistics-Center besitzt alle Voraussetzungen, um anspruchsvolle Logistikprozesse rund um Lager, Distribution, Versand & Co. sicher abzubilden. Auf einer Gesamtlagerfläche von 22.500 m<sup>2</sup> befinden sich derzeit 14.000 Palettenstellplätze, in der vollautomatischen Hochregalanlage 14 Gassen sowie ca. 10.000 m<sup>2</sup> Blocklagerfläche.

„Sonstige“ bilden den konstantesten Bereich, der vor allem durch Projektentwickler geprägt wird. Hier wurde das Vorjahresniveau gehalten. Dies zeigt, dass Niedersachsen auch weiterhin im Fokus der international agierenden Projektentwicklungsgesellschaften steht.

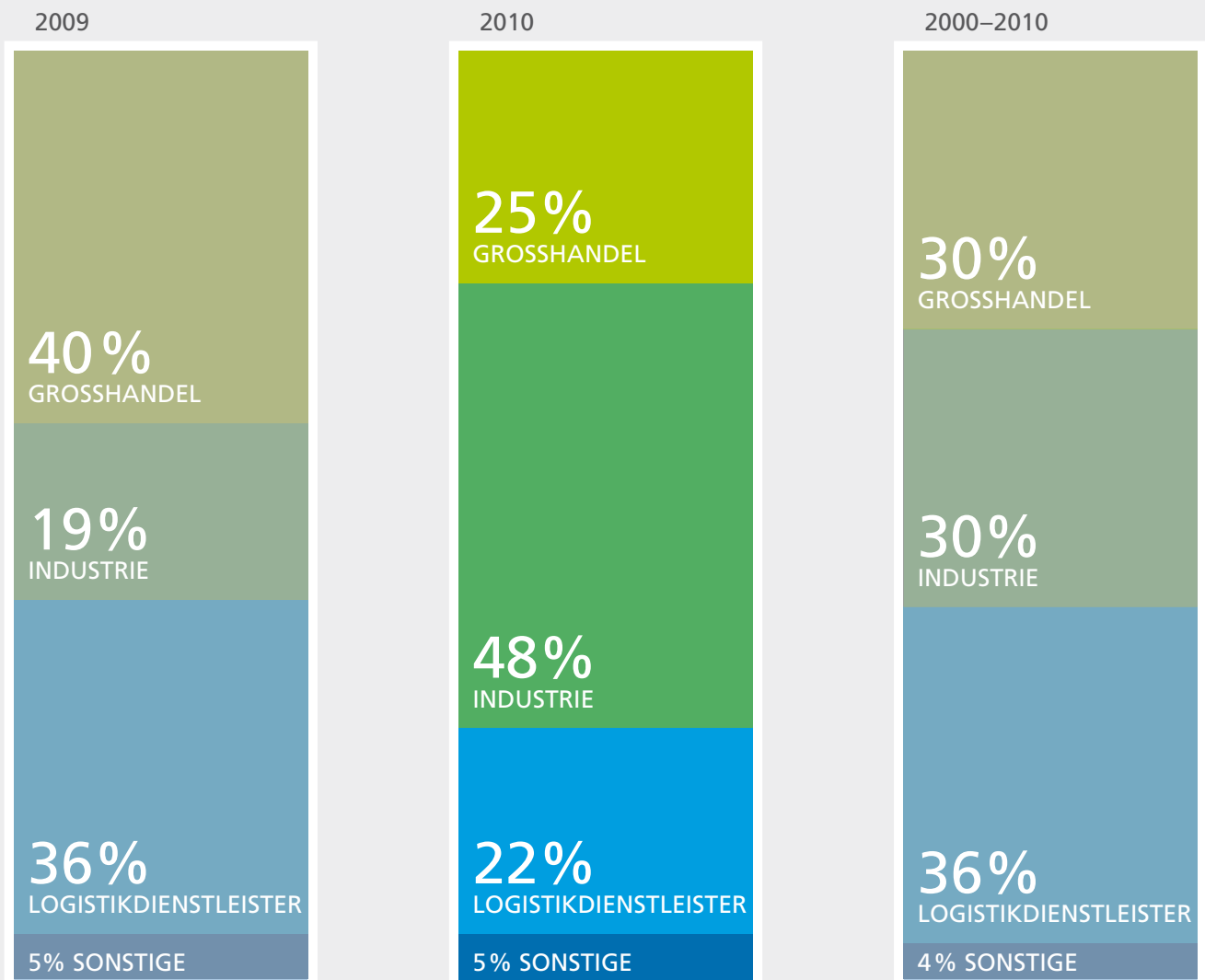


Abb. 3: Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung

# RÄUMLICHE ERSCHLIESSUNGSFUNKTION DER INVESTITIONEN

Seit einigen Jahren erweist sich die räumliche Erschließungsfunktion als geeigneter Indikator für das logistische Profil bzw. die funktionale Eignung eines Standortes oder einer Region. Ein Ziel dieses Indikators ist, die logistische Bedeutung des Standortes Niedersachsen im Spektrum nationaler und internationaler Verflechtungen am Besatz unterschiedlich klassifizierter Distributionszentren hervorzuheben. Zukünftige „Leuchtturmprojekte“ wie der JadeWeserPort 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

Aus Gründen der Veranschaulichung werden für den Marktspiegel 2010 auch diejenigen Logistikprojekte einer räumlichen Erschließungsfunktion zugeordnet, die zwar nicht primär ein Distributionszentrum im klassischen Sinne darstellen, jedoch betreffend ihres Einzugs- bzw. Verteilgebietes eine vergleichbare Funktion wahrnehmen. Beispielsweise werden Ersatzteil- und Warenlager, die sich auf nahegelegene Produktionsstandorte ausrichten als RDC klassifiziert.

In Abbildung 4 ist die Verteilung der logistischen Erschließungsfunktion zum einen im Jahr 2010 (äußerer Ring) und zum anderen in komprimierter Form des Zeitraumes 2000 bis 2009 (innerer Ring) dargestellt. Insgesamt wurden im Zeitraum 2000-2010 mehr als 700 Investitionen einbezogen.

Auffällig im Vergleich zu den Vorjahren ist der signifikant gestiegene Anteil der internationalen Distributionen. Damit nehmen die WDC und EDC etwa ein Drittel – in der Abbildung hervorgehoben – der niedersächsischen Gesamtinvestitionen ein.

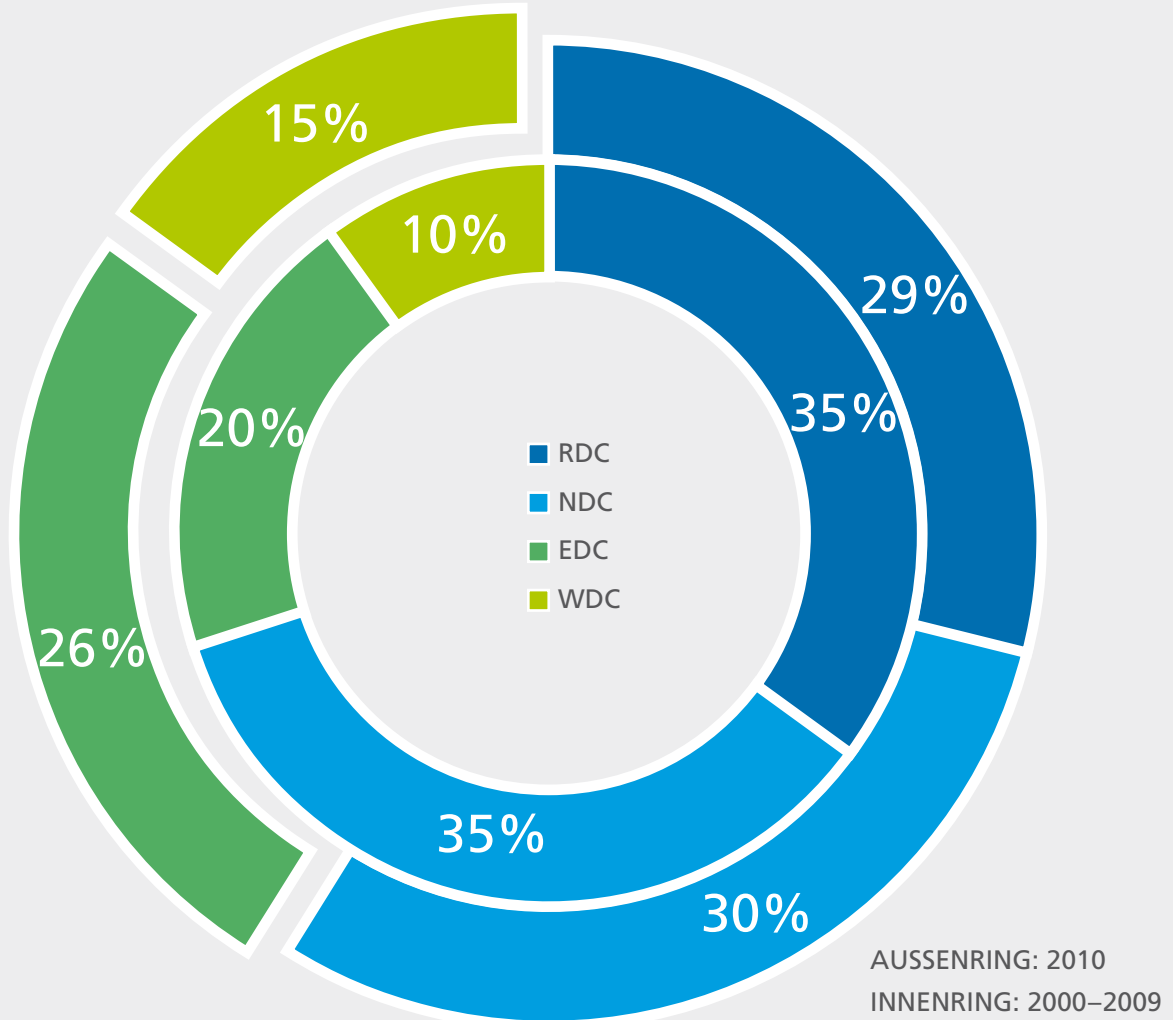


Abb. 4: Erschließungsfunktionen 2010 und im Vergleich 2000 bis 2010

Gegenüber dem Zeitraum 2000 bis 2009 hat der Anteil der EDC im Jahr 2010 um 6 % zugenommen und bestätigt damit die Entwicklung aus dem Jahr 2009. Tendenziell setzt sich das im Marktspiegel 2009 beschriebene Allzeithoch für die internationalen Distributionen auch im Jahr 2010 fort.

Dem gegenüber haben die RDC und NDC zu Gunsten der internationalen Distributionen im Vergleich zu den Vorjahren an Anteil verloren. Trotzdem beträgt der Anteil der RDC und NDC weiterhin weit über 50 % der Gesamtinvestitionen. Konnten 2009 noch rund 27 % an NDC registriert werden, stieg der Anteil im Jahr 2010 zwar wieder auf 30 % an, ist aber im Vergleichszeitraum 2000 bis 2009 um 5 % niedriger. Mit 30 % sind im Jahr 2010 Investitionen mit nationalem Distributionsgebiet weiterhin die größte Gruppe. Der Gesamtanteil an RDC ist seit drei Jahren konstant fallend und pendelt sich 2010 bei 29% ein und liegt damit 2 Prozentpunkte niedriger als im Vorjahreszeitraum. Begründet in der zunehmenden internationalen Bedeutung der niedersächsischen Wirtschaft ist diese Trendentwicklung ein Indiz für die wachsende Verflechtung der Logistikbranche innerhalb Europas. Dieses steht in einem engen

Sachzusammenhang mit der Lagegunst Niedersachsens in den trans-europäischen Achsen und den regionalen Zugängen zu den großen internationalen See- und Binnenhäfen und den Flughäfen. Besonders die Funktion Niedersachsens als Standort für nordeuropäische Distributionszentren gewinnt weiter an Bedeutung.

Dieses gilt auch für die Entwicklung der Luftfracht am Standort Hannover-Langenhagen. Dies belegen auch verschiedene Projekte in Niedersachsen, die in 2011 und voraussichtlich in 2012 realisiert wurden bzw. werden.

Im Allgemeinen orientiert sich die Anzahl der Investitionen primär an der geographischen bzw. logistischen Lagegunst. Darüber hinaus resultiert die Verteilung der Erschließungsfunktionen aber auch aus gewachsenen Strukturen vor Ort. Branchensegmente wie beispielsweise die Baustofflogistik, der Einzelhandel oder landwirtschaftliche Erzeugnisse werden vorwiegend innerhalb der Region transportiert, wohingegen Maschinen, Textilien und andere Waren meist darüber hinaus distribuiert werden. Daraus folgt, dass der Branchenbesatz am Standort ein bedeutender Faktor für die Verteilung der Erschließungsfunktion ist.

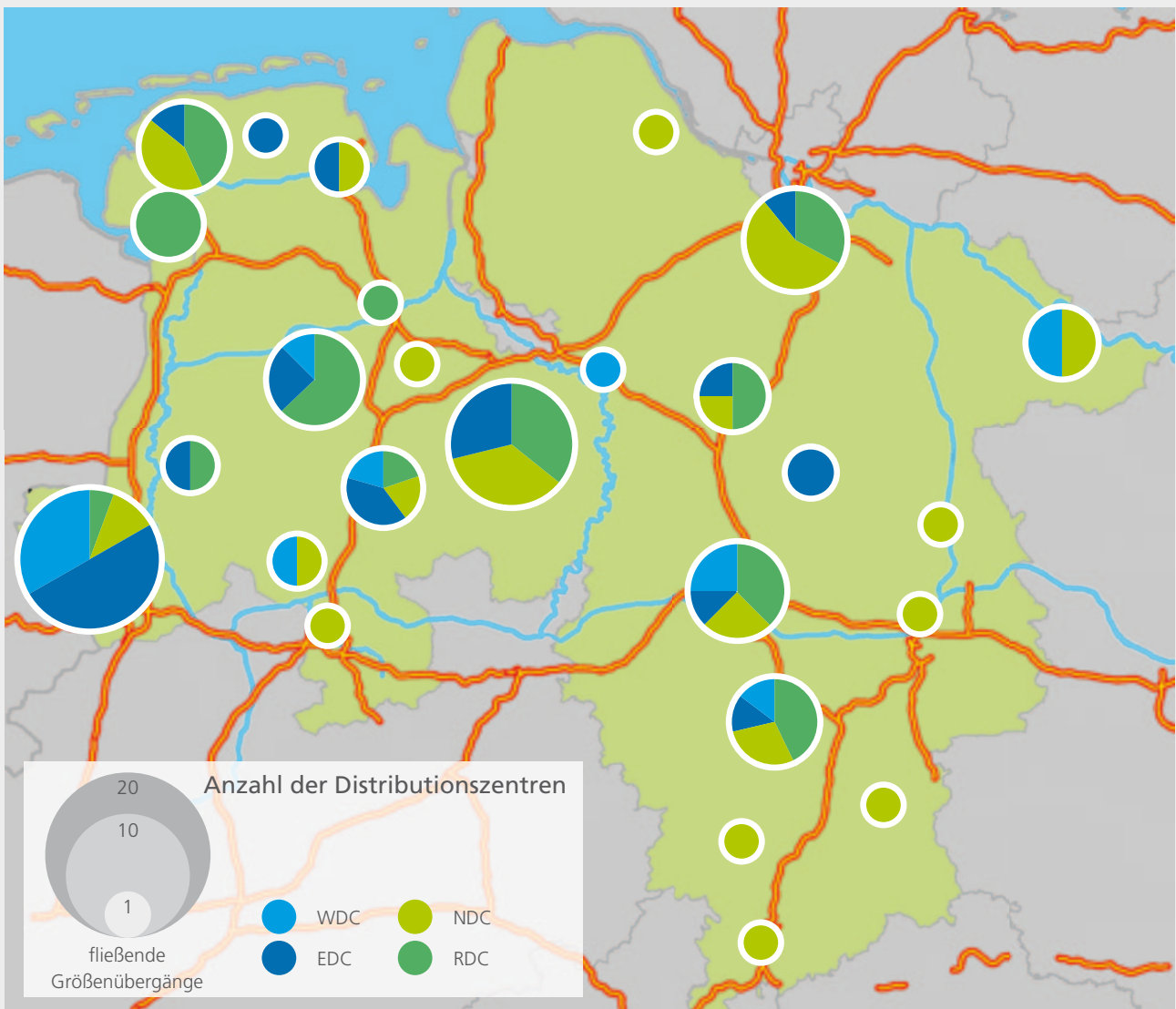


Abb. 5: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2010 (nach Erschließungsfunktion)

Abbildung 5 zeigt die logistikaffinen Investitionen nach Erschließungsfunktion für das Jahr 2010. Bezogen auf die teilräumliche Verortung sticht hier besonders die Grafschaft Bentheim hervor, wo weit mehr als drei Viertel der getätigten Investitionen aus der internationalen Distribution kommen und wovon die Hälfte der Kategorie EDC zuzuordnen ist. Neben der Grafschaft Bentheim ist wie in den letzten Jahren auch die Hansalinie durch verhältnismäßig viele internationale Distributionen charakterisiert. Auch hier ist der Anteil der EDC besonders hoch. Es wird deutlich, dass sich der Großteil der vor allem internationalen Investitionen an den Nord-Süd-Korridoren BAB 31, BAB 1 und BAB 7 befinden. Diese dienen nicht nur der Erschließung des norddeutschen Raumes, sondern unterstreichen die Hub- und Gatewayfunktion des Logistiklandes Niedersachsen für Deutschland und den zentral europäischen Raum.

Abbildung 6 zeigt die logistikaffinen Investitionen nach Erschließungsfunktionen der letzten 10 Jahre und verdeutlicht die Distributionsfunktion einzelner Standorte bzw. Regionen innerhalb des definierten Zeitraums.

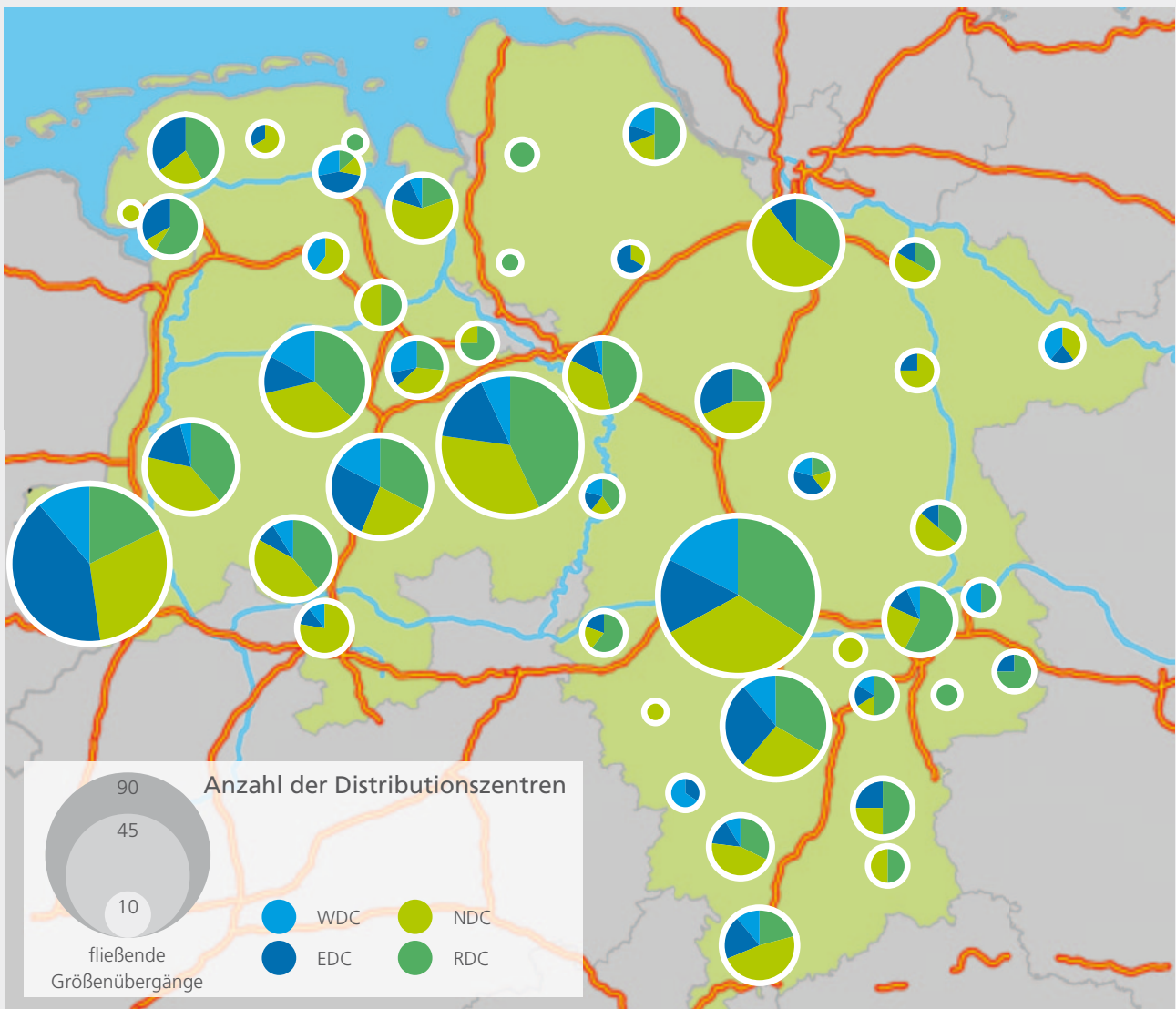


Abb. 6: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2000–2010 (nach Erschließungsfunktion)

# FLÄCHENBEDARF/GRÖSSENSTRUKTUREN DER INVESTITIONEN

Von den 106 logistikaffinen Investitionen liegen für 74 verwertbare Flächenangaben vor. Insgesamt beträgt die Flächeninanspruchnahme für das Jahr 2010 ca. 131 ha. Daraus ergibt sich ein durchschnittlicher Flächenbedarf pro Investition von rund 1,4 ha. Der langjährige Mittelwert liegt bei etwa 2,0 ha je Investition. Damit unterschreitet der diesjährige Wert den Mittelwert aus den vergangenen Jahren deutlich.

Betrachtet man die Anteile der unterschiedlichen Größenklassen an den getätigten Investitionssummen werden weit mehr als zwei Drittel aller Investitionen im Größenbereich unter 2 ha umgesetzt. Darüber hinaus sind die Anteile der mittleren und kleinen Klassen an Investitionssummen fast ausgeglichen. Als Ausreißer sind hier aber die sehr kleinen Investitionen zu nennen, die fast 30 % der Gesamtinvestitionen ausmachen, aber nur 6,3 % der Gesamtfläche

einnehmen. Anders als im Vorjahr nehmen die Investitionen der Klasse größer als 5 ha mit knapp 4 % einen relativ kleinen Anteil an den Gesamtinvestitionen ein.

Investitionsprojekte in mittlerer Flächengröße, also 2 ha bis 5 ha, haben sich im Vergleich zum Jahr 2009 mit knapp 46 % am Gesamtanteil fast verdoppelt. Bei Investitionen von über 5 ha ist der Anteil an der Gesamtfläche im Vergleich zum Vorjahr mit fast 19 % deutlich geringer. Im Jahr 2009 betrug der Anteil von großflächigen Investitionen (größer als 5 ha) an der Gesamtfläche über 50 %. 41 % entfielen dabei auf Investitionen in einer Größenordnung von über 10 ha. Dementsprechend ist der Anteil der großflächigen Investitionen von 4 % an den Gesamtinvestitionen im Vergleich zum Vorjahr um mehr als die Hälfte gesunken.

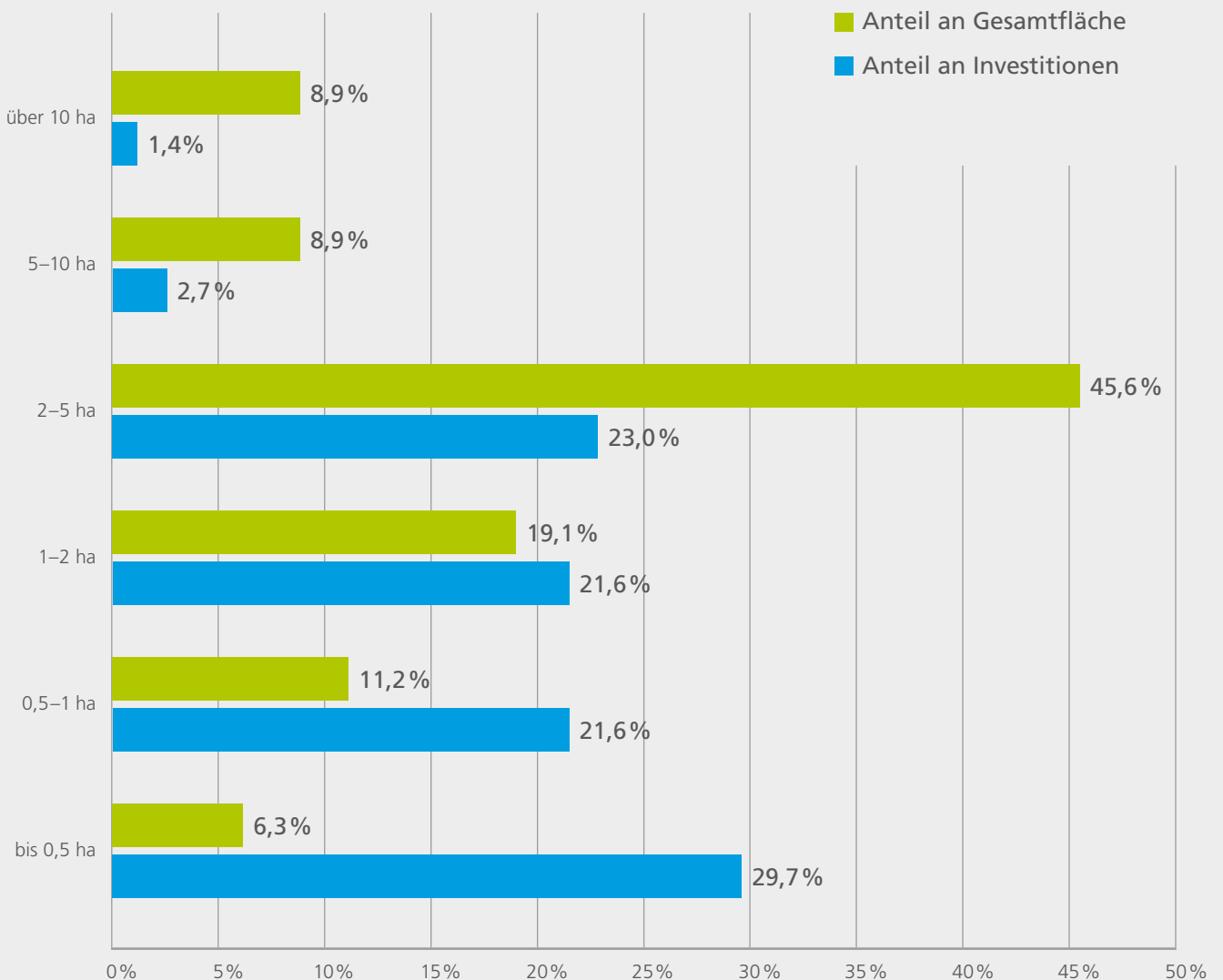


Abb. 7: Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2010

# WIRTSCHAFTS- UND BESCHÄFTIGUNGSMOTOR LOGISTIK

Die Logistik ist zurück auf dem Wachstumspfad. Dies zeigt sich eindrucksvoll an dem mit den Investitionen verbundenen Investitionsvolumen. Durch 106 logistikaffine Investitionen in Niedersachsen konnte ein Investitionsvolumen von mehr als 500 Mio. Euro nachgewiesen werden. Hiermit wurde zum zweiten Mal seit Erscheinen des Marktspiegel Logistik mehr als eine halbe Milliarde Euro in entsprechende Vorhaben investiert. 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.

Veränderte Rahmenbedingungen für die Logistik führen insbesondere bei Logistikimmobilien zu neuen Anforderungen. Die Ansprüche an die technische Ausstattung einer modernen Logistikimmobilie sind angesichts der wachsenden Anforderungen an die Logistiker in den letzten Jahren gestiegen: Früher wurden vielfach reine Lagerhallen ohne besondere Ausstattungsmerkmale benötigt; heute dagegen wird eine hohe technische Ausstattung gefordert. Eine idealtypische Immobilie muss verschiedene Voraussetzungen hinsichtlich Flexibilität bei Nutzung, Größe und technischer Ausstattung sowie bei den Kriterien Sicherheit und Nachhaltigkeit z.B. beim Einsatz regenerativer Energien erfüllen. Dies zeigt sich insbesondere bei den kapitalintensiven Investitionen.

Ein Beispiel für eine erfolgte Großinvestition ist das von bauwo Grundstücks AG realisierte Projekt am Standort Höver bei Hannover. Der Projektentwickler hat hier eine ca. 65.000 m<sup>2</sup> große Halle errichtet, die komplett an einen Nutzer vermietet ist. Nutzer ist das Unternehmen DELTICOM AG, Europas führender Internet-Reifenhändler, der von diesem Standort aus seine Servicepartner beliefern wird. Das Logistikzentrum besteht aus fünf Hallensegmenten mit jeweils 10.000 m<sup>2</sup> und einem vorgeständerten Bürotrakt, wodurch

es in den Hallen keine Innenbauten gibt und diese für multifunktionale Nutzungen geeignet sind.

Durch die logistikaffinen Investitionen im Jahr 2010 wurden in Niedersachsen rund 3.000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen und ca. 9.500 gesichert. Insgesamt trugen logistikaffine Investitionen seit dem Jahr 2000 somit zur Schaffung von rund 25.000 neuen Arbeitsplätzen bei und unterstreichen damit die herausragende Bedeutung der Logistik für Niedersachsen. Mit insgesamt weitaus mehr als 220.000 Beschäftigten ist die Logistik eine der tragenden Säulen des Wirtschaftsstandortes Niedersachsen. Neben Investitionen in entsprechende Logistikzentren sind auch Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sowie in den Ausbau und die Entwicklung der logistischen Knoten in Niedersachsen geflossen, mit denen auch entsprechende Beschäftigungseffekte verbunden sind.

Vergleicht man die Branchen, in denen die meisten Arbeitsplätze geschaffen wurden, lässt sich feststellen, dass die meisten logistikaffinen neuen Arbeitsplätze durch industrieinduzierte Investitionen geschaffen wurden.

Hier liegt der Anteil bei rund 39 %, gefolgt vom Großhandel mit einem Anteil von rund 25 %. Auf die Gruppe der Logistikdienstleister entfielen knapp unter 20 % sowie auf den Bereich „Sonstige“ 20 % der neu geschaffenen Arbeitsplätze. Dieses bedeutet vor allem, dass Neuvorhaben, sogenannte Greenfield Investitionen, weiterhin die größten Potenziale zur Schaffung neuer Arbeitsplätze bieten. Im Vergleich zur letztjährigen Erhebung fällt auf, dass insbesondere der Anteil logistikrelevanter Beschäftigter in der Industrie stark angestiegen ist. Ausschlaggebend hierfür war die Umsetzung von Vorhaben, die aufgrund der Krise im letzten Jahr nicht realisiert wurden und die sich abzeichnende rasante Erholung der Konjunktur. Der deutliche Rückgang der bei der Gruppe der Logistikdienstleister geschaffenen Arbeitsplätze wird voraussichtlich eine Momentaufnahme sein, da auch das in der Vergangenheit zu beobachtende verstärkte Outsourcing von Logistikleistungen sich weiter fortsetzen wird.

# CONTAINER-TIEFWASSERHAFEN UND GVZ JADEWESERPORT WILHELMSHAVEN

Mit dem Container-Tiefwasserhafen JadeWeserPort Wilhelmshaven ist eines der größten norddeutschen Infrastrukturprojekte der letzten 50 Jahre realisiert worden. Als Gemeinschaftsprojekt der Länder Niedersachsen und Freie Hansestadt Bremen mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 1 Mrd. Euro wird der JadeWeserPort nach der Inbetriebnahme am 5. August 2012 das Leistungsangebot der deutschen Seehafenwirtschaft nachhaltig stärken. Mit seiner strategischen Lage in der Deutschen Bucht ist er der östlichste Tiefwasserhafen der Nordrange.

Der herausragende Standortvorteil des künftigen deutschen Container-Tiefwasserhafens: Durch die vorhandene Fahrwassertiefe

der Jade von 18 Meter LAT (Seekartennull) und die kurze Revierfahrt von 23 Seemeilen wird er den nautischen Anforderungen insbesondere der Großcontainerschiffe gerecht. Bei dieser Wassertiefe können selbst vollbeladene Großcontainerschiffe mit einer Länge von bis zu 430 Meter den JadeWeserPort Tide unabhängig und ohne Wartezeiten problemlos erreichen. An der 1.725 Meter langen Stromkaje können zeitgleich bis zu vier Großcontainerschiffe oder Feederschiffe mit 16 Containerbrücken, die jeweils über eine Ausladung von 78 Meter verfügen, abgefertigt werden. Für das Common User Terminal des JadeWeserPort ist eine Kapazität von rund 2,7 Mio. TEU pro Jahr geplant.

## PERFEKTE LAGE: GÜTERVERKEHRSZENTRUM AUF DEM GELÄNDE DES JADEWESERPORT

Im JadeWeserPort Wilhelmshaven, dem einzigen deutschen Tiefwasserhafen, entsteht auf 160 ha zusammenhängender Fläche ein modernes Güterverkehrszentrum (GVZ) inklusive Truck-Service- und Dienstleistungszentrum. Logistiker aller Art ebenso wie logistikintensive Großhandels- und Produktionsunternehmen finden an der Schnittstelle der Verkehrsträger Containerschiff, Bahn und LKW einen optimalen Standort in der Global Supply Chain zwischen Asien und Europa. Der Hafen verfügt über eine einzigartige Verkehrsanbindung. In keinem europäischen Container-Seehafen sind die Wege zwischen den Verkehrsträgern Schiff, LKW und Schiene so kurz und auf optimale Prozesse ausgelegt. Eine 6-gleisige Anlage für den Kombinierten Verkehr und eine 16-gleisige Vorstellgruppe verbindet den JadeWeserPort mit dem Schienennetz der Deutschen

Bahn. So profitieren Ansiedler und Verlager von einer einmaligen Infrastruktur: trimodal, effizient und schnell.

Alle Unternehmen im GVZ werden nach einem Masterplan prozessorientiert angesiedelt. So können auch Standortwünsche in direkter Nähe des Containerterminals oder des Truck-Service-Centers bedarfsgerecht berücksichtigt werden. Dabei entwickelt sich ein typischer Branchenmix aus hafenbezogenen Dienstleistern, Verlager- und Stauereiunternehmen, Speditoren und anderen Logistikern, denen optimale Flächenzuschnitte und Nachbarschaften angeboten werden können, ebenso wie die Möglichkeit eines eigenen Gleisanschlusses. Derzeit stehen noch ca. 100 ha für Ansiedlungsinteressenten zur Verfügung.



Abb. 8: JadeWeserPort und GVZ



## INVESTITIONEN

Das öffentliche Investitionsvolumen für die Infrastruktur, die örtlichen Verkehrsverbindungen sowie die Flächen des Containerterminals und des GVZ beträgt ca. 650 Mio. Euro. Die private Betreibergesellschaft investiert etwa 350 Mio. Euro in die Suprastruktur des Hafens und wird in Wilhelmshaven die weltgrößten Containerbrücken, welche bis zu 25 Containerreihen bedienen können, einsetzen. Der JadeWeserPort Wilhelmshaven wird der Nord-West-Region einen starken wirtschaftlichen Impuls geben. Mit dem Betrieb des Containerterminals werden ca. 1.000 neue Arbeitsplätze geschaffen. Mindestens weitere 1.000 Beschäftigte werden im Bereich der Logistikzone erwartet, sobald diese durch angesiedelte Unternehmen gefüllt ist. Die Bauarbeiten am JadeWeserPort sind weitestgehend abgeschlossen. Knapp 46 Mio. Kubikmeter Sand sind eingespült worden, mehr als 4.300 Trag- und Füllbohlen

sowie Schräg-, Fender- und Pierplattenpfähle sind zur Verankerung der Kaje positioniert worden und 80.000 Kubikmeter Beton an der 1.725 Meter langen Hauptkaje verbaut. Die Straßenanbindung des Hafens bis zur Hauptdeichlinie ist abgeschlossen, sodass eine ampelfreie Zufahrt über die BAB 29 zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Terminals möglich ist. Ebenfalls fertig gestellt sind die 4 Kilometer lange Bahnzuführung sowie die Vorstellgruppe mit 16 parallelen Gleisen. Im August haben die Bauarbeiten zur Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit der DB-Hauptstrecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven begonnen. Weitere Informationen zum Projekt finden Sie unter: [www.jadeweserport.de](http://www.jadeweserport.de)



## ANFRAGENENTWICKLUNG

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 hier die entscheidenden Schlagworte.

Bei der Fragestellung nach Anfragen von logistikaffinen Investitionen haben 63 % der Befragten diese bejaht. Davon kamen 78 % der Anfragen direkt über das interessierte Unternehmen, 17 % durch eigene Kontakte der Wirtschaftsförderer auf Messen und Veranstaltungen. Weitere Anfragen kamen von Maklern und sonstigen Multiplikatoren.

Interessant ist auch hierbei die Fragestellung nach nicht realisierten Anfragen aus den letzten zwei Jahren sowie deren Begründung:

- 46% der Anfragen sind noch aktuell
- 36% sind auf einen späteren und nicht definierten Zeitraum verschoben
- 32% benötigen ein anderes Flächenangebot
- 14% nennen andere Gründe

Die logistikrelevanten Flächenangebote der Befragten an ihrem Standort bzw. in ihrer Region wurden sehr differenziert eingeschätzt. Mehr als die Hälfte (54 %) sehen das aktuelle Angebot als genau richtig und 30% als zu gering an. Keiner der Befragten sieht einen Überhang des Flächenangebotes.

Auf die Frage „Wie wird sich nach Ihrer Einschätzung die logistikbezogene Flächennachfrage in Ihrer Region in den nächsten zwei Jahren entwickeln?“ antworten knapp über die Hälfte mit leicht bzw. stark steigend. Im Bereich der Bestandsimmobilien wird davon ausgegangen, dass die Nachfrage auf einem gleichbleibenden Niveau bleibt. Immobilienentwickler gehen sogar davon aus, dass das Interesse an logistischen Nutzungen von Bestandsimmobilien künftig zunehmen wird. Gründe hierfür sind u.a. die kurze Nutzungsdauer aber auch die mit einem Neubau verbundenen hohen baulichen Anforderungen im Bereich der technischen und ökologischen Ausstattung.

# ZUSAMMENFASSUNG/AUSBLICK

Niedersachsen konnte seinen Stellenwert als Logistikstandort weiter ausbauen und kann auch künftig mit einem dynamischen und nachhaltigen Wachstum rechnen. Die durch den Marktspiegel Logistik für das Jahr 2010 nachgewiesenen logistikaffinen Investitionen haben gezeigt, dass der Standort nach der Krise in die Erfolgspur zurückgekehrt ist und nach wie vor einen der bedeutendsten Investitionsstandorte für die Logistikbranche in Norddeutschland und Deutschland darstellt.

Die im letzten Jahr auf Basis der Anfragen veröffentlichte Anzahl von mehr als 100 Investitionsvorhaben wurde im Jahr 2010 erreicht, und ist sogar die zweithöchste Anzahl von Investitionen seit dem Erscheinen des ersten Marktspiegel Logistik.

Insgesamt konnten 106 Investitionen für Niedersachsen nachgewiesen werden, was einem Zuwachs von rund 23% zum letzten Jahr entspricht. Aber nicht nur der Anzahl nach kann 2010 als ein äußerst erfolgreiches Jahr für den Logistikstandort Niedersachsen gewertet werden, sondern auch in Bezug auf die mit den Investitionen verbundenen Effekte. Durch die insgesamt 106 Investitionen wurde eine Investitionssumme von mehr als einer halben Milliarde Euro in den Standort Niedersachsen investiert, wobei – wie schon in den vergangenen Jahren – die Investitionen aus dem Bestand die tragende Säule bilden. Dies belegt einmal mehr den Stellenwert der Logistik insbesondere bei kleinen und mittleren Unternehmen.

Die Bedeutung der Logistik als Beschäftigungsmotor kann auch im Jahr 2010 uneingeschränkt bestätigt werden: Mit den Investitionen wurden ca. 3.000 neue Arbeitsplätze geschaffen und ca. 9.500 gesichert, wobei die mit der Logistik verbundenen Tätigkeiten sich über sämtliche Qualifikationsniveaus erstrecken und nicht nur – wie häufig und fälschlicherweise behauptet – überwiegend Chancen für Geringqualifizierte bieten.

Die Bedeutung des Logistikstandortes Niedersachsen im Rahmen von internationalen Logistiknetzwerken manifestiert sich darin, dass auch im Jahr 2010 ein hoher Anteil (rund 40%) der Investitionen international ausgerichtete Distributionsaktivitäten beinhaltet. Damit setzt sich der in den letzten Jahren erkennbare Trend der verstärkten internationalen Ausrichtung des Logistikstandortes Niedersachsen fort. Ein Beispiel hierfür ist die Ansiedlung des Unternehmens adidas im Niedersachsenpark bei Osnabrück, das an diesem Standort sein weltweit größtes Vertriebszentrum errichtet.

Nach Unternehmensangaben möchte die adidas Gruppe in den kommenden drei Jahren mehr als 100 Millionen Euro investieren und damit rund 200 neue Arbeitsplätze schaffen. Ab 2013 sollen dann von dort Kunden in Westeuropa beliefert werden.

Die Logistik wird auch weiterhin eine tragende Säule für eine erfolgreiche Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Niedersachsen darstellen. Um die hierfür notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, werden schon heute an verschiedenen Standorten im Land Niedersachsen entsprechende Bauvorhaben realisiert.

Hierzu zählen – neben dem schon dargestellten JadeWeserPort – z.B. die Aktivitäten im GVZ Göttingen (Ausweisen/Erschließung neuer Flächen) sowie am Standort Dörpen (Ausbau der KV-Anlage und Erweiterung des Hafens). Weitere wegweisende Planungen zeichnen sich am Standort Wolfsburg ab, an dem ein neuer Binnenhafen entsteht.

Darüber hinaus gibt es noch eine Vielzahl von Aktivitäten an anderen Standorten in Niedersachsen. Die aufgezeigten Planungen sind nur drei Beispiele, die aber deutlich zeigen: Niedersachsen ist auf einem erfolgreichen Weg, den es gilt weiter zu entwickeln bzw. auszubauen.

Die weitere markt- und nutzergerechte Standortentwicklung und -vermarktung Niedersachsens als ein bedeutender Logistikstandort in Deutschland und Europa wird auch weiterhin zentrales Anliegen der Niedersächsischen Landesregierung sein. Die Landesinitiative Logistik hat hierzu die entscheidenden Strukturen geschaffen. Darüber hinaus hat sie Themen sowie Trends gesetzt und aufgezeigt. Der Verein Logistikportal Niedersachsen e.V. soll die geschaffenen Netzwerke nach Auslaufen der Landesinitiative Ende 2011 in Zusammenarbeit mit dem Land fortführen und neue Impulse setzen. Dieses in enger Kooperation und Partnerschaft mit der Logistikwirtschaft und den Logistikregionen in Niedersachsen.

Niedersachsen ist der trimodale Standort in Europa und bietet daher auch zukünftig eine Vielzahl geeigneter Lösungen für die Logistikbranche. Neue Impulse kommen durch die jetzigen und zukünftigen Investitionsvorhaben in die logistischen Knoten und deren Anbindung. Zukunftsgerichtete Konzepte wie das überarbeitete KV/GVZ-Konzept des Landes Niedersachsen und das in der Überarbeitung befindliche Hafenkonzept bieten für Investoren sichere Investitionsmöglichkeiten mit entsprechender Werthaltigkeit.

Ergebnisse seit 2000	Ergebnisse 2010	Kurzfristiger Trend	Mittelfristiger Trend
• Über 700 Investitionen	• 106 Investitionen	++	+
• Mehr als 25.000 neue Arbeitsplätze	• Ca. 3.000 neue Arbeitsplätze	+	+
• Rd. 5 Mrd. Euro Investitionsvolumen	• Mehr als 500 Mio. Euro Investitionsvolumen	+	+
• Rd. 30 % internationale Erschließungsfunktion	• Rd. 40 % internationale Erschließungsfunktion	o	o/+

Abb. 9: Zusammenfassung und Ausblick

# Logistikportal **Niedersachsen e.V.** – ein starkes Netzwerk!



Der Verein Logistikportal Niedersachsen e.V. unterstützt und intensiviert die Arbeiten der Logistikinitiative Niedersachsen.

Sein Ziel ist es, die Zusammenarbeit der Akteure voranzutreiben, logistikaffine Projekte mit hohem Innovationsgehalt anzustoßen und vorhandene Logistikkompetenzen am Wirtschaftsstandort Niedersachsen zu vernetzen, zu sichern und zu mehren.

Nutzen Sie die Vorteile einer Mitgliedschaft im Verein Logistikportal Niedersachsen e.V. und unterstützen Sie uns aktiv bei der Förderung einer markt- und nutzerkonformen Standortentwicklung und -vermarktung des Wirtschaftsstandortes Niedersachsen!

Bringen Sie jetzt Ihre Erfahrungen und Forderungen in das Netzwerk ein und werden Sie Mitglied im Logistikportal Niedersachsen e.V.!

[www.logport-nds.de](http://www.logport-nds.de)

Logistikportal Niedersachsen e.V.  
Geschäftsstelle  
Breite Str. 7  
30159 Hannover

[www.logport-nds.de](http://www.logport-nds.de)  
[verein@logport-nds.de](mailto:verein@logport-nds.de)

**Logistik**  
**portal** **e.V.**  
**Niedersachsen**

# Auto, Tanker, Großhirn.

Wir setzen alles in Bewegung.



Äußerst mobil.

Wir Niedersachsen kommen gern voran: ob mit den meistverkauften Autos, den schönsten Kreuzfahrtschiffen oder den leichtesten Flugzeugen.

[www.innovatives.niedersachsen.de](http://www.innovatives.niedersachsen.de)



**Niedersachsen**

Sie kennen unsere Pferde. Erleben Sie unsere Stärken.