

Wenn eins zum andern passt:
die Logistikregion Hannover



Logistik in der Region Hannover

70
Investitionsvorhaben
in der Logistik
(seit 2003)

5.000
neu geschaffene Arbeitsplätze in der Logistik
(seit 2003)



180
ha Logistikflächenumsatz
(seit 2003)

1,7
Mrd. € an Wertschöpfung durch Logistik in der Region Hannover
(seit 2003)

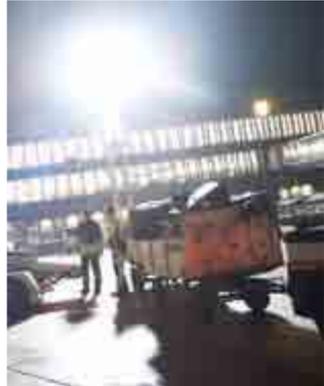


40.000
Beschäftigte in der Logistik

800 Mio. €
Investitionsvolumen in
Logistikflächen und -immobilien



90 Mio.
potenzielle Kunden in direkter Reichweite



Michael Krantz
Team Standortentwicklung und Marketing

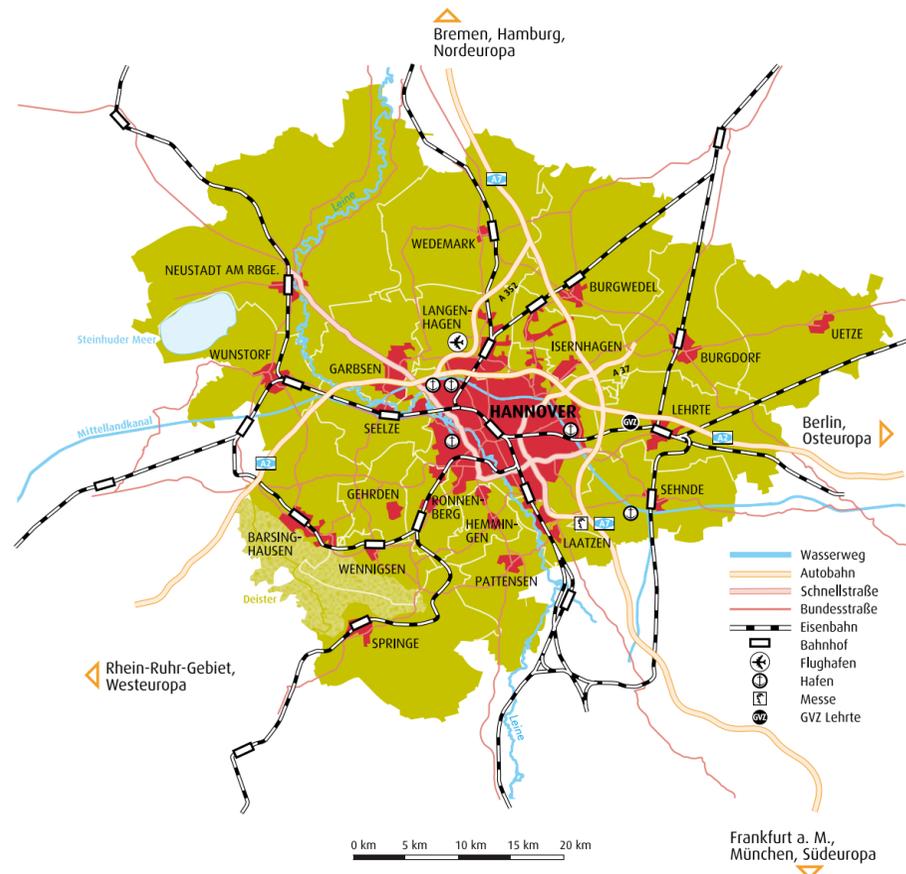
Anschrift bis Ende September 2011
Haus der Wirtschaftsförderung
Prinzenstraße 12
30159 Hannover

Ab Anfang Oktober 2011
Vahrenwalder Straße 7
30165 Hannover
Telefon +49 (0) 511 616 23 416
Telefax +49 (0) 511 616 23 453
michael.krantz@region-hannover.de
www.unternehmerbuero-hannover.de

April 2011 www.hms.de

Logistikprofil der
Region Hannover

Wirtschafts- und
Beschäftigungsförderung



Logistikregion Hannover im Überblick

Lage und Anbindung	Infrastruktur	Logistische Knoten	Logistische Kompetenz	Marktpotenzial
++ sehr gut	++ sehr gut	+ gut	++ sehr gut	++ sehr gut

Infrastruktur/Anbindung	Kompetenzen	Funktionen/Schnittstellen
<p>Die Region Hannover verfügt über eine leistungsfähige Infrastruktur mit hervorragender Anbindungs- und Vernetzungsqualität. Die Region liegt im Schnittpunkt der transeuropäischen Achsen.</p> <p>Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> Schnittpunkt der wichtigen Nord-Süd- (BAB 7) und Ost-West-Verbindungen (BAB 2) Insgesamt vier Bundesautobahnen (BAB 2, BAB 7, BAB 37 und BAB 352) Flächendeckende Erschließung durch neun Bundesstraßen Jahresaufkommen von ca. 37 Mio. t (2008) <p>Schiene</p> <ul style="list-style-type: none"> Zentraler Verknüpfungspunkt der West-Ost-Verbindung (Rhein-Ruhr-Gebiet und Berlin) sowie der Nord-Süd-Verbindung zwischen Hamburg und München Sehr gute Anbindung nach Ost- und Westeuropa sowie Nord- und Südeuropa Jahresaufkommen von ca. 3,7 Mio. t (2008) <p>Wasser</p> <ul style="list-style-type: none"> Vier Binnenhafenstandorte mit spezifischen Kompetenzen Über den Mittellandkanal Anbindung an das nationale/internationale Binnenwasserstraßennetz Regelmäßiger Container- und RoRo-Verkehr in die Tiefseehäfen Einsatz von Großmotorgüterschiffen ist möglich (bis zu 2.000 t) Jahresaufkommen von ca. 1,7 Mio. t (2009) <p>Luft</p> <ul style="list-style-type: none"> Internationaler Flughafen Direkte Autobahnbindung und S-Bahn-Anschluss 24-Stunden-Betrieb ohne Kapazitätsbegrenzung Jahresaufkommen von ca. 150.000 t (2009) 	<p>Logistikdienstleister</p> <ul style="list-style-type: none"> Neun von zehn Top-Logistikdienstleistern sind in der Region vertreten Niederlassungen aller bedeutenden KEP-Dienstleister Systemlogistiker vor Ort mit Einbindung in die entsprechenden Netzwerke Anforderungsgerechte Cut-off-Zeiten Mittelständisch geprägte Logistikdienstleister mit überregionaler Bedeutung <p>Breites Spektrum von Kompetenzen (Auswahl)</p> <ul style="list-style-type: none"> Automotive Ersatzteillistik Kontraktlogistik E-Logistik Lebensmittellogistik Handelslogistik Textillogistik Gefahrgutlogistik Telematik <p>Hochschulen und Forschung</p> <ul style="list-style-type: none"> Leibniz Universität Hannover – Forschungs- und Beratungskompetenz in der Intra-, Produktions- und Lagerlogistik Institut für Fabrikanlagen und Logistik Institut für Fahrerlose Transportsysteme Institut für Integrierte Produktion Hannover Institut für Transport- und Automatisierungstechnik Fachhochschule Hannover – Lehre des innerbetrieblichen Materialflusses im Fachgebiet Förder- und Handhabungstechnik, Logistik und Materialflusstechnik <p>Messen und Kongresse</p> <p>Standort weltweit führender Veranstaltungen mit Logistikbezug: CeBIT, CeMAT, Hannover Messe Industrie sowie IAA Nutzfahrzeuge.</p>	<p>Die Region Hannover ist ein Logistikstandort mit europäischer Gatewayfunktion und einem hohen Logistikattraktivitätsindex. Führender Standort unter den Top-18-Logistikregionen in Deutschland (Quelle: Fraunhofer Arbeitsgruppe SCS)</p> <p>Die Region Hannover fungiert als Hub für Norddeutschland, Deutschland und Europa. Sie besitzt Brückenkopffunktion nach Skandinavien und Osteuropa.</p> <p>Intermodale Schnittstellen und GVZ:</p> <ul style="list-style-type: none"> Container Terminal Hannover (CTH) im Nordhafen Rail Terminal Hannover (RTH) im Lindener Hafen DUSS-Terminal in Linden Rangierbahnhof Seelze (einer der modernsten Rangierbahnhöfe Europas mit täglich 6.000 rangierten Güterwagen) Perspektivisch: Kombiniertes Verkehr (KV)-Megahub-Anlage im GVZ Lehrte <p>Der Logistikstandort Hannover erfüllt alle Voraussetzungen für einen Seehafenhinterlandstandort.</p>

Impressum

Region Hannover Der Regionspräsident

Studie im Auftrag der Region Hannover

Text: LogisticsNetwork Consultants GmbH, Hannover (LNC)

Verantwortlich, Redaktion: Fachbereich Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung der Region Hannover, Team Standortentwicklung und Marketing

Bildverzeichnis:

BSN Medical GmbH S. 46

Dachser GmbH & Co KG S. 27

Krage Speditionsgesellschaft mbH S. 36

Städtische Häfen Hannover S. 10, 18, 25

Verband der Automobilindustrie e.V. S. 39

Lyreco Deutschland GmbH S. 41

Netrada Management GmbH S. 45

Region Hannover: Titel, S. 3, 14, 16, 18 (GVZ), 21, 31, 32, 33, 44, 49, 51

Karten: Team Gestaltung Region Hannover, hms69 kommunikation gmbh

Konzeption und Gestaltung: hms69 kommunikation gmbh

Druck: Druckerei Biewald

Ausgabe: 5.11/1

Stand: 4/2011



Zusammenfassung

Die Region zählt zu den bedeutendsten Logistikstandorten in Deutschland. Sie profitiert von ihrer zentralen Lage am Schnittpunkt der West-Ost- sowie Nord-Süd-Verkehrsachsen und ihrer Vernetzungsqualität. Logistik sichert 40.000 Arbeitsplätze in der Region und leistet einen maßgeblichen Beitrag zur Wirtschaftsentwicklung. In einer Querschnittbranche wie der Logistik tragen zudem indirekte sowie induzierte Effekte erheblich zur regionalen Wertschöpfung bei.

Investitionen überdurchschnittlich

Hannover ist der führende Investitionsstandort in Niedersachsen für Unternehmen der Logistikwirtschaft: Seit 2003 wurden 70 Investitionen mit einem Volumen von 800 Mio. € getätigt. Mehr als jeder dritte Euro, der in Niedersachsen in Logistikansiedlungen fließt, wurde in der Region Hannover investiert. Bei logistischen Großinvestitionen mit mehr als 10 Mio. € ist es fast jeder zweite Euro (rd. 46 %), der in der Region investiert wird. Im Landesvergleich überdurchschnittlich ist zudem der Besatz mit Distributionszentren für den weltweiten Versand (WDC).

Europäisches Gateway

Die Region Hannover ist im Vergleich mit anderen Regionen in Deutschland ein Standort mit europäischer Gatewayfunktion. Sie ist wichtiger Produktions- und Distributionsstandort für Norddeutschland, Deutschland und Europa und fungiert als Brückenkopf für die logistische Anbindung an die skandinavischen Länder sowie an Osteuropa.

Die Prognosen des Güteraufkommens für die Region Hannover zeigen, dass die Potenziale bei weitem nicht ausgeschöpft sind: Bei nationalen Verkehren werden die Gütermengen bis 2025 um 21 % auf ca. 52,6 Mio. t steigen, auf internationaler Ebene um 77 % auf 8,6 Mio. t. Vor allem die Verbindungen Richtung Ost- und Nordeuropa werden künftig an Bedeutung gewinnen.

Beste Voraussetzungen als Seehafenhinterlandstandort

Die Region Hannover ist trimodal angebunden und verfügt über ein System von KV-Umschlaganlagen. Wichtige Korrespondenzstandorte wie die norddeutschen Seehäfen, aber auch die Schweiz, Österreich und Italien werden regelmäßig mit Ganzzugverbindungen bedient. Allein über den Nordhafen mit seinem Container-Terminal wurden 2009 rd. 25.000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) umgeschlagen. Aufgrund der infrastrukturellen Ausstattung, der Anbindungsqualität und der Nähe zu den Seehäfen ist die Region als Seehafenhinterlandstandort prädestiniert.

Perfekte Anbindung über Straße, Wasser und Luft

Die Region Hannover profitiert von der unmittelbaren Anbindung an vier Bundesautobahnen, wichtige Korrespondenzstandorte werden innerhalb eines Tages erreicht. So können die Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven (JadeWeserPort) in einer Fahrerschicht bedient und innerhalb von drei Fahrstunden Dänemark im Norden, die Niederlande und das Ruhrgebiet im Westen, die Hauptstadtregion Berlin im Osten sowie Frankfurt a. M. im Süden erreicht werden. Die späten Cut-off-Zeiten, also der späteste Annahmezeitpunkt für Sendungen, sind ein weiterer Wettbewerbsvorteil für den Distributionsstandort. Unternehmen nutzen diese Standortvorteile im Rahmen ihrer weltweiten Distributionsaktivitäten.

Der Hafen Hannover ist über den Mittel-landkanal in das transeuropäische Netz der Wasserstraßen eingebunden und bei Großmotorgüterschiffen bis 2.000 t Tragfähigkeit nutzbar. Die Erreichbarkeit wichtiger See- und Binnenhafenstandorte per Schiff ist da-

mit garantiert. Über die Wasserseite werden rd. 1,7 Mio. t Güter umgeschlagen.

Der internationale Flughafen Hannover schafft die Voraussetzungen für den schnellen Versand hochwertiger Güter, z. B. weltweit dringend benötigter Ersatzteile. Ein Großteil der konsolidierten Fracht (ca. 150.000 t jährlich) wird über die etablierten Truckingverbindungen in alle wichtigen Airline-, Speditions- und Integrator-Netzwerke eingespeist. Damit nimmt der Flughafen Hannover eine Hub-Funktion für Luftfrachtersatzverkehre ein. Der 24-Stunden-Betrieb ohne Gewichtsbeschränkung ist ein erheblicher Wettbewerbsvorteil für den Standort und die ansässigen Unternehmen.

Logistische Kompetenz

Infrastruktur allein ist eine notwendige, aber keine hinreichende Voraussetzung für einen Logistikstandort. Erst im Verbund mit den logistischen Kompetenzen der ansässigen Unternehmen können die Potenziale einer Logistikregion ausgeschöpft werden.

Die verladende Wirtschaft der Region kann auf die Leistung von spezialisierten Dienstleistungsunternehmen bzw. Kontraktlogistikern zurückgreifen – vom spezialisierten Mittelstand bis zum weltweit operierenden Carrier. Von den Top-10-Lo-

gistikunternehmen in Deutschland sind neun mit eigenen Niederlassungen in der Region vertreten. Alle bedeutenden KEP-Dienstleister sowie Systemverbünde haben Niederlassungen in der Region. Zudem gibt es zahlreiche Fulfillment-Lösungen für Branchen, die in ihrem Mix prägend für ganz Niedersachsen sind. Dazu gehören vor allem der Bereich Handel, Automobil(zuliefer)industrie und Maschinenbau (Ersatzteillistik). Mittelständische Logistikdienstleister offeriert ihren Kunden individuelle Lösungen an.

Die Region Hannover bietet vielfältige Möglichkeiten der Ausbildung und Qualifizierung, vor allem im Bereich der Intralogistik. Die ansässigen Hochschulen und Institute garantieren fachliche Unterstützung bei individuellen logistischen Fragestellungen für Unternehmen in der Region.

Marktgerechte Logistikflächen - und immobilien

Durch zahlreiche Investitionen in Erweiterungs- und Neubauvorhaben der letzten Jahre sind Bestandsflächen und weitere Flächenpotenziale mit hoher logistischer Eignung knapp geworden. Die Region Hannover verfügt über ein Logistikflächenkonzept, um auf die Anforderungen des Marktes reagieren zu können und neue Logistikflächen zu entwickeln. Die Mieten für Logistikimmobilien in der Region Han-

nover sind seit Jahren stabil. Die Spitzenmiete bei hervorragend ausgestatteten Neubauobjekten mit optimaler Anbindung beträgt 4,50 €/qm. Die Durchschnittsmieten für gute Logistikobjekte liegen je nach Lage und Qualität in einem Korridor von 3,00 €/qm bis 3,20 €/qm.

Das dynamische Ansiedlungsgeschehen der vergangenen Jahre mit vielen Erweiterungs- und Neubauvorhaben belegt die hohe Attraktivität der Region Hannover im bundesweiten Vergleich. Unternehmen der Logistikwirtschaft, aus Handel und Industrie sind von den vorhandenen Standortqualitäten überzeugt.

1*

Logistik als Standortfaktor

Logistik ist ein entscheidender Faktor für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit von Industrie- und Wirtschaftsstandorten. Sie ist Grundlage der industriellen Fertigung, des Güterverkehrs und der lokalen, regionalen, nationalen und internationalen Vernetzung von Unternehmen. Die moderne arbeitsteilige Wirtschaft ist ohne Logistik nicht mehr denkbar. Logistik hat sich zunehmend zu einem bedeutenden eigenständigen Wirtschaftszweig entwickelt, der verstärkt Funktionen und Aufgaben aus Industrie und Handel übernommen hat.

Der Transport- und Logistiksektor gilt als Motor der deutschen Wirtschaftsleistung. Mehr noch: Eine leistungsfähige Logistik ist die Voraussetzung für das Wirtschaftswachstum in anderen Branchen. Das starke Wachstum der Logistikwirtschaft lässt sich sowohl auf die zunehmende internationale Arbeitsteilung und Vernetzung als auch auf die verstärkte Auslagerung von Logistikaufgaben von Unternehmen zu Logistikdienstleistern erklären. Ihre Integration in weltweite Wertschöpfungsketten führt dazu, dass Logistikdienstleister zunehmend in globalen Netzwerken agieren, neue Märkte im Ausland erschließen und dadurch zusätzliche Arbeitsplätze in Deutschland entstehen (vgl. Abb. 2).

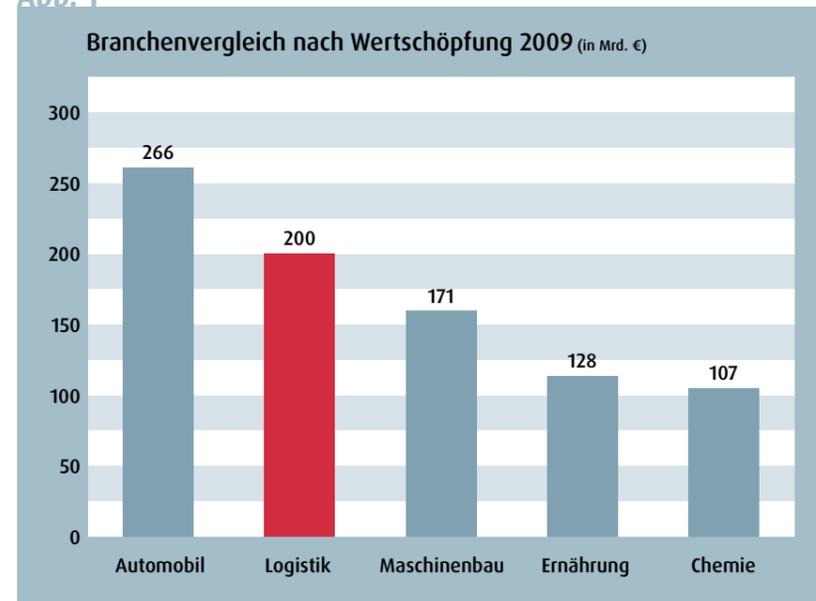
Deutschland als führender europäischer Logistikstandort

Im Jahr 2009 erbrachte die Logistik mit insgesamt 2,65 Mio. Beschäftigten eine Wertschöpfung von 200 Mrd. € in Deutschland (vgl. Abb. 1). Damit ist Deutschland der bedeutendste Logistikstandort in Europa. Mit deutlichem Abstand folgen Frank-

reich (113,8 Mrd. €), Großbritannien (98,1 Mrd. €), Spanien (81,2 Mrd. €) und Italien (80,3 Mrd. €). Die Logistik in Deutschland bleibt ein starker Wirtschaftszweig mit hohen Wachstumsraten. Für 2011 wird ein Marktwachstum zwischen 4 % und 5 % erwartet.

Die Bedeutung des Logistikstandorts Deutschland spiegelt sich auch auf globaler Ebene wider. Die Weltbank misst alle zwei Jahre mit dem „Logistics Performance Index“ die Attraktivität der Logistik in 155 Ländern. Deutschland wurde 2010 im weltweiten Vergleich zum ersten Mal

Abb. 1



Quelle: Die Top 100 der Logistik, Ausgabe 2010/2011, Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS

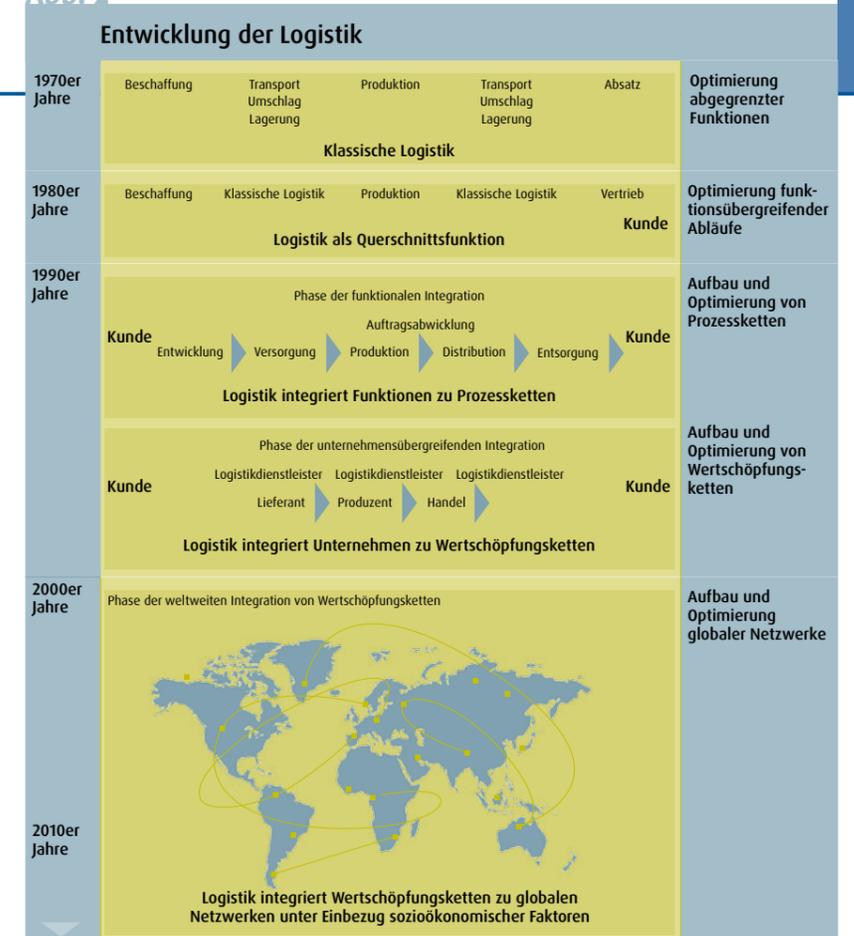
Logistikstandort Nr. 1. Zu den Kategorien mit der besten Wertung gehören Infrastruktur, Pünktlichkeit und Zollabfertigung.

Standortfaktor Logistik

Die Qualität der Logistik wird geprägt durch die vorhandene regionale logistische Kompetenz, die Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetzwerke und die daraus resultierende Erreichbarkeit von Rohstoffen, Zulieferern und Märkten. Die Optimierung der Prozesse durch eine leistungsfähige Logistikwirtschaft trägt in entscheidendem Maße zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit einer Region bei.

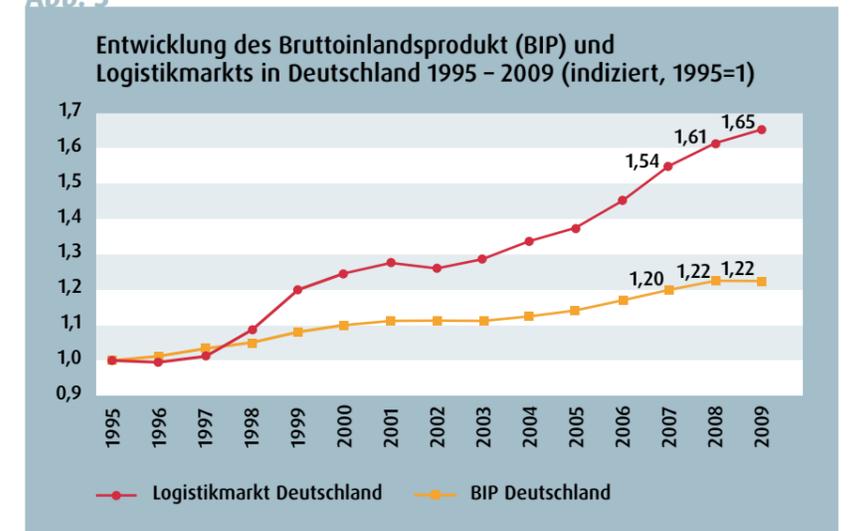
Bei unternehmerischen Standortentscheidungen stehen nicht nur die Kosten im Vordergrund, sondern auch die Frage, inwieweit Standorte mit anderen Produktionsstätten und Distributionszentren optimal vernetzt werden können. Aus diesem Grund sind Regionen, die über eine leistungsfähige Anbindungsqualität verfügen und in nationale, europäische sowie globale Netzwerke eingebunden sind, gefragte Zielregionen für Direktinvestitionen. Eine leistungsfähige Logistik sichert Mobilität, die Verfügbarkeit von Waren, sie generiert Arbeitsplätze und trägt zur Sicherung von Wohlstand und Lebensqualität des Standortes bei. Eine funktionierende Logistik ist somit elementarer Standortfaktor.

Abb. 2



Quelle: Baumgarten/Walter, 2003

Abb. 3



Quelle: Die Top 100 der Logistik, Ausgabe 2010/2011, Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS

Zentralität und Marktnähe

Die Region Hannover ist in Deutschland ein Standort mit europäischer Gatewayfunktion. Darüber hinaus ist sie wichtiger Produktions- und Distributionsstandort für Norddeutschland, Gesamtdeutschland und Europa. Die Region Hannover fungiert als Brückenkopf nach Osteuropa sowie in die skandinavischen Länder. Sie umfasst eine Gesamtfläche von 2.291 qkm mit 1,13 Mio. Einwohnern. In direkter Distributionsreichweite befinden sich 90 Mio. potenzielle Kunden.

Bedeutende Industrie- und Handelsunternehmen beliefern von der Region aus ihre Kunden weltweit oder beziehen global Vorprodukte zur Weiterverarbeitung.

Die Region ist eng verknüpft mit europäischen Korrespondenzregionen. Für jeden Verkehrsträger werden in Tab. 1 die wichtigsten fünf Korrespondenzstandorte der

Region Hannover für 2025 entsprechend der transportierten Tonnage dargestellt. Die Straße ist und bleibt der wichtigste Verkehrsträger für die Region Hannover, die sich im Schnittpunkt der nationalen und europäischen Verkehrsachsen befindet: In Hannover kreuzen sich die von Norden nach Süden verlaufende BAB 7 (E 45) sowie die von Westen nach Osten

verlaufende BAB 2 (E 30). Wichtige Korrespondenzstandorte sind innerhalb eines Tages erreichbar. Die Bedeutung des Autobahnnetzes lässt sich daran ablesen, dass die Investitionsschwerpunkte im Bereich Logistik vor allem an der BAB 2 (E 30) liegen und dass die Nähe zur Autobahn für straßenaffine Logistikdienstleister der entscheidende Standortfaktor ist.

Tab. 1

Verflechtungen der Region Hannover (2025)		Straße	Schiene	Binnenschiffe	Kombinierter Verkehr
Benelux	Niederlande	+		+	●
	Frankreich	+		●	
	Belgien	●	+	+	
Skandinavien	Dänemark	●			
	Schweden		●		
Osteuropa	Polen	+	+	●	
	Slowakei				+
	Slowenien		●		
	Russland		+		
Südliches Europa	Schweiz			+	●
	Österreich				+
	Italien				+

6 + Unter den Top-3-Ländern (gemessen in Tonnen)

● Unter den Top-5-Ländern (gemessen in Tonnen)

Abb. 4

Zentralität der Region Hannover



Abb. 5
Reichweite nach Fahrzeiten für Fahrzeugklassen bis 3,5 t und über 7,5 t (innerhalb einer Fahrerschicht)

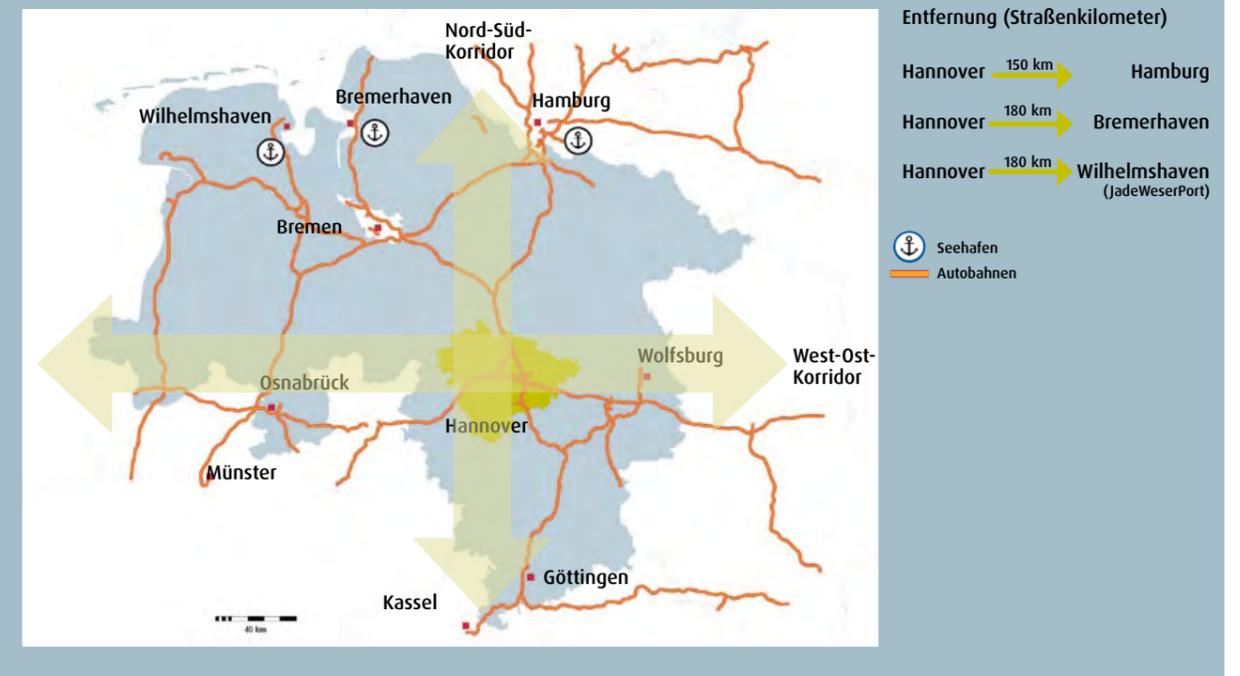


Abb. 5 zeigt die Reichweite für verschiedene Fahrzeugtypen. Wichtige Zielmärkte können innerhalb von wenigen Stunden erreicht werden: Innerhalb von drei Fahrstunden erreicht ein Fahrzeug bis 3,5 t (zulässiges Gesamtgewicht) im Norden die dänische Grenze, im Süden Frankfurt a. M., im Westen das Ruhrgebiet und die Niederlande und im Osten die Hauptstadtregion Berlin. Die Seehäfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Wilhelmshaven können in einer Fahrerschicht bedient werden.

Der Logistikstandort Region Hannover bietet sich damit für die regionale, nationale und europäische Distribution an.

Abb. 6

Autobahnanbindung der Region Hannover



Die Region Hannover besitzt alle Voraussetzungen für einen Seehafenhinterlandhub. Zu den Leistungskriterien gehören intermodale Umschlaganlagen, eine gute nationale und internationale Vernetzung, ein breites logistisches Dienstleistungsspektrum mit Distributionszentren, Kontraktlogistik, Lagerung und Umschlag, Vor- und Nachlauf-

organisation, Serviceleistungen „rund um den Container“ und ausreichend logistikaffine Flächenpotenziale. Hannover ist Knotenpunkt im Seehafenhinterlandverkehr. 80 % des Güterverkehrs aus den deutschen Nordseehäfen werden bereits heute über Hannover transportiert. Über reine Durchgangsverkehre hinaus erfolgt in Hannover

auch die Bündelung von Verkehrsströmen aus und zu den Seehäfen. In Hannover werden Güter konsolidiert, damit wird Wertschöpfung generiert.

2*



Abb. 7
Schieneranbindung der wichtigen deutschen Seehäfen an die Region Hannover (Hafenhinterlandanbindung der Region Hannover)



hört werden. Nach Fertigstellung könnten etwa 200 bis 260 zusätzliche Trassen täglich für den Güterverkehr zur Verfügung stehen. Mittelfristig würden der geplante dreigleisige Ausbau der Strecke Lüneburg-Uelzen und der zweigleisige Ausbau der Strecken Stendal-Uelzen, Uelzen-Langwedel und Rotenburg-Verden mehr Kapazitäten für den Schienengüterverkehr schaffen.

Neben den oben genannten Maßnahmen würde das European Rail Traffic Management System ERTMS, ein innovatives Schienenverkehrsleitsystem, die Kapazität und Sicherheit der vorhandenen Schienenwege erhöhen. Die Region Hannover liegt an einem der wichtigsten europäischen Frachtkorridore (Nord/Süd), die bis 2015 mit diesem neuen Verkehrsleitsystem ausgerüstet werden sollen.

Hannover: Schienenkreuz im Nord-Süd- und West-Ost-Verkehr
 Hannover ist der zentrale Verknüpfungspunkt der wichtigen schienenbezogenen West-Ost-Verbindung (Verbindung Rhein-Ruhr-Gebiet und Berlin) sowie der Nord-Süd-Strecke zwischen Hamburg und München. Auch über den Verkehrsträger Schiene ist die Region hervorragend an die deutschen Seehäfen angebunden (vgl. Abb. 6).

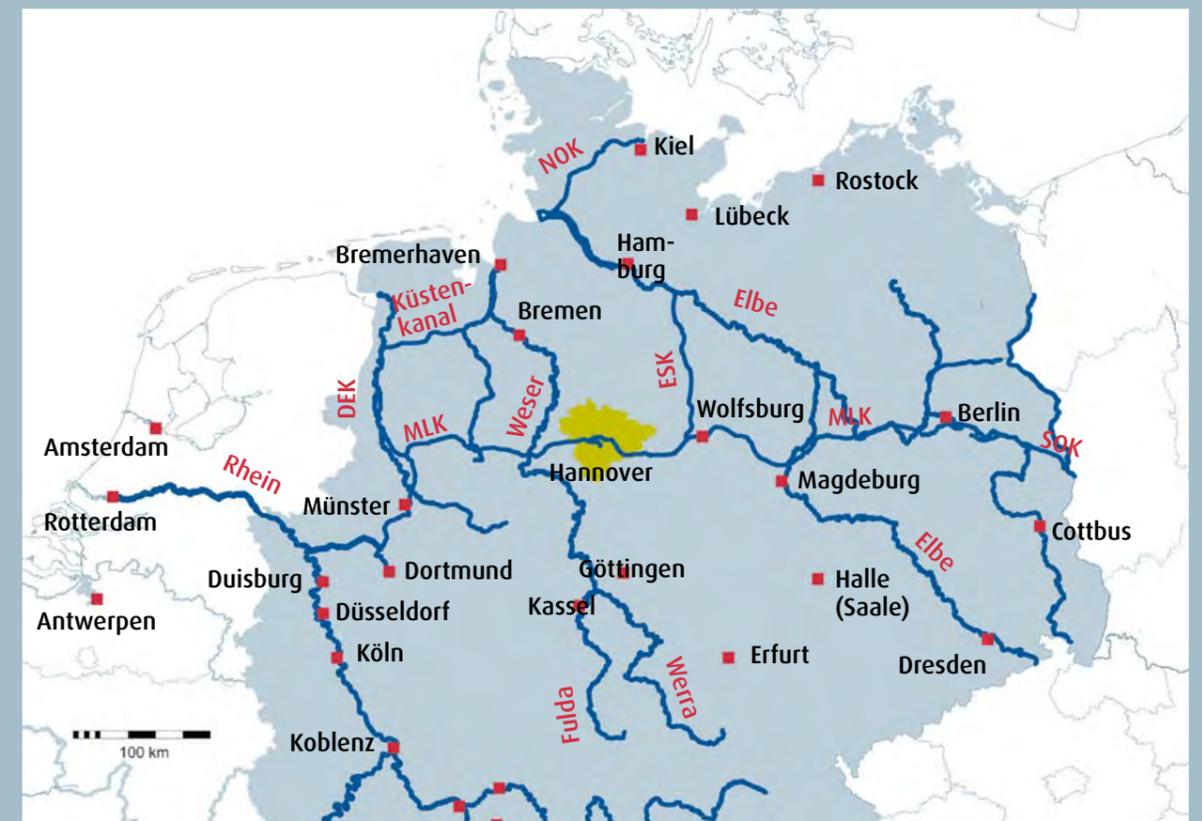
Trotz der hohen Leistungsfähigkeit operieren die Verkehrsträger nahezu an ihrer Kapazitätsgrenze. Aktuell wird für die deutschen Nordseehäfen bis 2015 ein jährliches Transportvolumen auf der Schiene von ca. 6 Mio. TEU und ein Gesamtaufkommen von 1.800 Zügen pro Woche erwartet. Die Kapazitäten sollen durch unterschiedliche Infrastrukturausbaumaßnahmen wie die sogenannte Y-Trasse er-

Wasserverbindung ins transeuropäische Netz
 Die Region Hannover ist über den Mittel-landkanal, eine der Hauptmagistralen für

den Wirtschaftsverkehr auf dem Wasser, in das transeuropäische Netz eingebunden (vgl. Abb. 8). Der Kanal stellt die Verbindung zwischen Rhein und Elbe her. Per

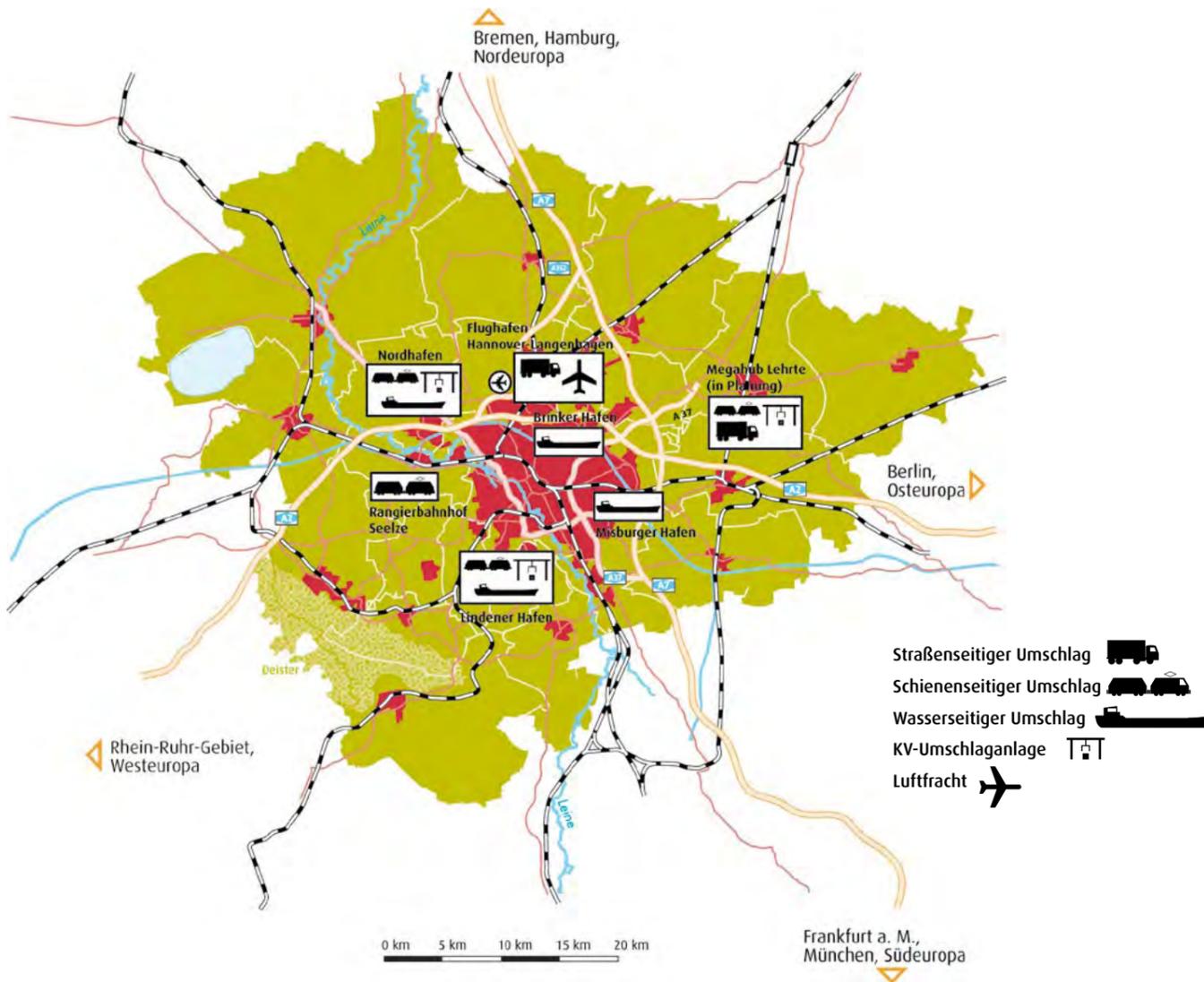
Schiff sind die wichtigsten Seehäfen Bremerhaven, Hamburg, Rotterdam und Antwerpen sowie die Binnenhäfen im Ruhrgebiet und in Berlin erreichbar.

Abb. 8
Einbindung der Region Hannover in das nationale Binnenwasserstraßennetz



DEK = Dortmund-Ems-Kanal NOK = Nord-Ostsee-Kanal
 ESK = Elbe-Seitenkanal SOK = Spree-Oder-Kanal
 MLK = Mittellandkanal

Abb. 9
Logistische Knoten in der Region Hannover



Logistikknoten – multimodale Verknüpfung

Logistische Knoten sind Kristallisationspunkte für den Umschlag von Güterströmen. Zusammen mit ergänzenden Dienstleistungen führen sie zur Bildung effizienter Transportketten im Güterverkehr. Die Verknüpfung von logistischen Knoten zu einem effizienten Netzwerk ermöglicht höherwertige Logistikleistungen und stärkt somit die Wettbewerbsfähigkeit. Die Region Hannover verfügt über alle wichtigen logistischen Knoten, die für eine leistungsfähige Vernetzung der Verkehrsträger erforderlich sind.

Umschlaganlagen für Schienengüterverkehr und Kombinierten Verkehr

Leistungsfähige Umschlaganlagen im Kombinierten Verkehr sind die Voraussetzung dafür, die Region Hannover zukünftig als Seehafen hinterlandhub etablieren zu können. Einen Überblick gibt Abb. 9.

Über den Rangierbahnhof (Rbf) Seelze werden bis zu 20 % des deutschen Schienengüterverkehrs abgewickelt. Er zählt zu den größten und wichtigsten Drehkreuzen für den Schienenverkehr in Europa. Seine Kennzahlen: Gesamtlänge 5,5 km, Breite 350 m, 135 km Gleise sowie 510 Weichen und 52 Richtungsgleise. Die Abfertigungskapazität beträgt bis zu 6.000 Waggons pro Tag.

Daneben sind die folgenden drei Terminals für den Kombinierten Verkehr (KV) relevant:

- Rail Terminal Hannover (RTH) Leinetor im Lindener Hafen

- Container Terminal Hannover (CTH) im Nordhafen
- Deutsche Umchlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS)-Terminal in Linden

Seit 2003 wird das Rail Terminal Hannover (RTH) Leinetor im Lindener Hafen von den Städtischen Häfen Hannover betrieben. Verschiedene Relationen nach Nord-italien und Schweden werden dort im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße im Auftrag von unterschiedlichen Operateuren abgefertigt. Das gesamte Gelände (Umschlag- und Depotfläche) erstreckt sich über eine Fläche von 20.000 qm und bietet vier parallele halbzuglange Ladegleise. Im Auftrag der KV-Operateure HUPAC und Kombiverkehr bietet das RTH Verbindungen nach Busto Arsizio und Verona in Italien an. Von Kombiverkehr werden beide Ziele fünfmal pro Woche angefahren. HUPAC bedient die Strecke nach Busto Arsizio fünfmal in der Woche. Seit 2010 existiert eine neue Relation zwischen dem RTH und Malmö. Diese wird durch den schwedischen Operateur Green Cargo angeboten. Zurzeit werden ca. zwölf Züge pro Woche abgefertigt. Seit

2011 hat die Kali-Transport Gesellschaft mbH (KTG) den Betrieb der neuen Baltic-Train-Containerzuglinie Hamburg zum Nordhafen Hannover aufgenommen. Es sind drei Abfahrten pro Woche und Richtung vorgesehen.

Auch das Container Terminal Hannover (CTH) im Nordhafen wird durch die Städtischen Häfen Hannover betrieben. Von dort aus wickelt die Continental AG ihre Verkehre in das Werk in Puchov in der Slowakei mit drei Direktzügen pro Woche ab. Das CTH wurde im September 2006 eröffnet und erstreckt sich über eine Fläche von 21.300 qm. Es bietet in der ersten Baustufe eine Kapazität von maximal 60.000 TEU. Mit der Inbetriebnahme der fest installierten Containerbrücke konnten die Umschlagmengen signifikant gesteigert werden. Im Jahr 2004 wurden am Nordhafen insgesamt 6.200 TEU umgeschlagen, vier Jahre später lag der Containerumschlag bereits bei 30.000 TEU.

Die dritte Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße ist

2*



Abb. 10
Relationen des Kombinierten Verkehrs aus der Region Hannover



Quelle: eigene Darstellung, LNC

das Terminal der DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße) in Linden. Das Terminal wird u. a. von den KV-Operateuren Hellmann Rail Solutions und Transfracht genutzt. Es bietet eine Umschlagkapazität von ca. 25.000 Ladeeinheiten jährlich.

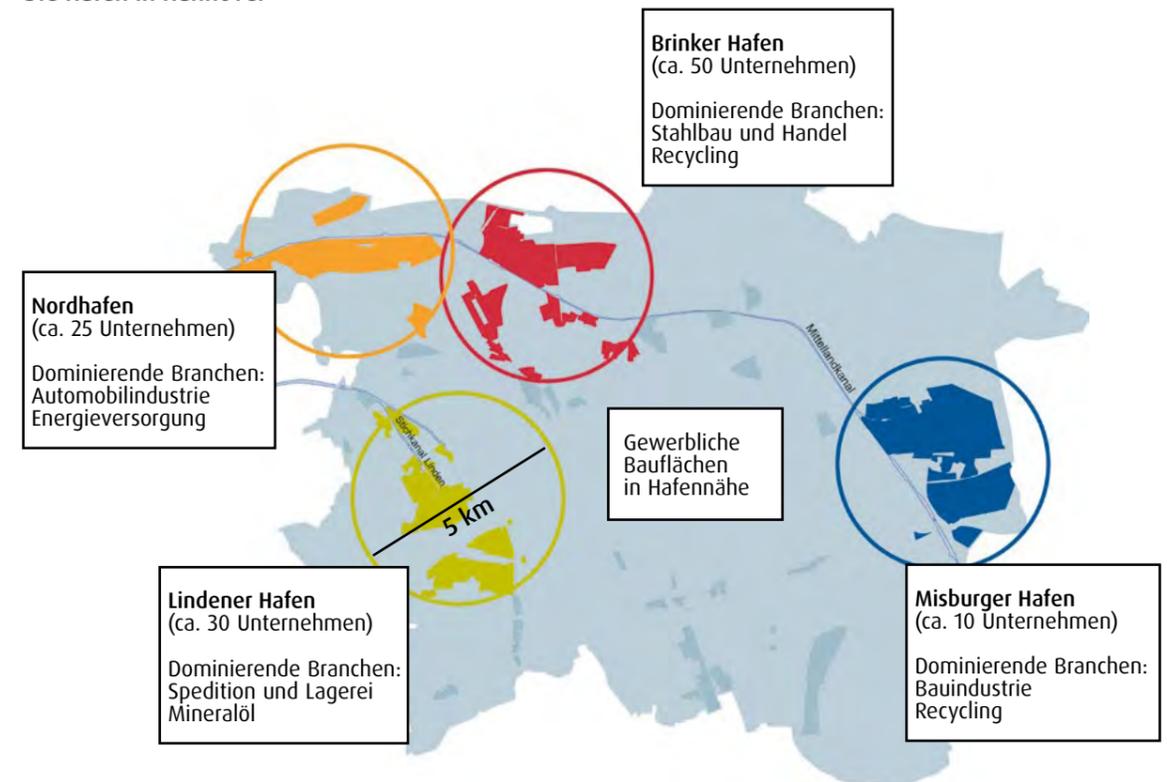
Binnenhafenstandorte

Der Hafen Hannover verfügt mit den Standorten Brink, Linden, Misburg und Nordhafen über ein Netzwerk mit unterschiedlichen Leistungsschwerpunkten, logistischen Funktionen und Branchenaus-

richtungen (vgl. Abb. 11). Die Häfen bilden als trimodale Drehscheibe zwischen Binnenschiff, Straße und Schiene einen wichtigen Wirtschafts- und Standortfaktor für die Region Hannover. Neben dem Schiffs- und Bahnumschlag bieten sie ihren Kun-

den weitere Logistikdienstleistungen: LKW- Vor- und -Nachläufe, Packing, Lagerung, Distribution etc. Darüber hinaus wird der Hafen Hannover zukünftig auch als Eisenbahnverkehrsunternehmen aktiv werden.

Abb. 11
Die Häfen in Hannover

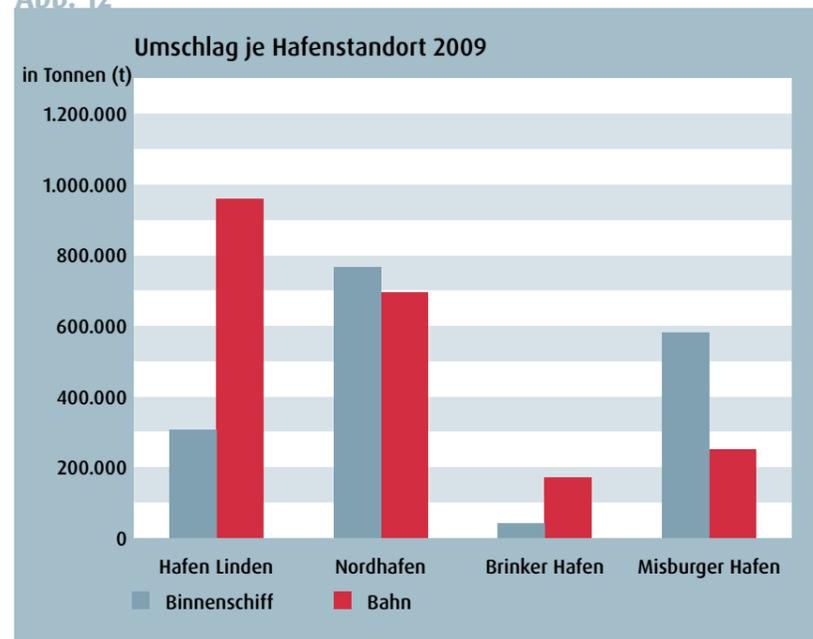


Quelle: Städtische Häfen Hannover

Im **Hafen Hannover** mit seinen vier Standorten wurden im Jahr 2009 rd. 1,69 Mio. t Güter auf dem Binnenschiff und rd. 2,07 Mio. t Güter auf der Schiene umgeschlagen (Umschlag je Standort vgl. Abb. 12). Im Kombinierten Verkehr wurden im gleichen Zeitraum 24.408 TEU mit dem Binnenschiff und 16.128 Ladeeinheiten (LE) mit der Bahn befördert. Die vier Häfen Hannovers bilden damit den aufkommenstärksten Hafenstandort im norddeutschen Binnenland.

In Tab. 2 werden die einzelnen Häfen anhand ihrer Infrastrukturdaten und logistischen Kompetenzen dargestellt. Die Verkehre verteilen sich dabei etwa hälftig auf die Schiene und das Binnenschiff.

Abb. 12



Quelle: Städtische Häfen Hannover, November 2010



Nordhafen und Werk Volkswagen Nutzfahrzeuge (VWN)

Tab. 2

Überblick: Häfen in Hannover				
Hafen	Infrastrukturdaten	Logistische Kompetenz	Logistische Funktion	Logistische Bedeutung
Brinker Hafen	<ul style="list-style-type: none"> Hafenareal: 22 ha Kailänge: 350 m Umschlaggeräte Bagger: 2 Gleislänge: 17.140 m Lokomotiven: 2 Wasserseitige Anbindung: Mittellandkanal 	<ul style="list-style-type: none"> Massengutlogistik Recyclinglogistik 	Lager- und Distributionsstandort für Stahlprodukte in Norddeutschland	Standort für Industrieunternehmen und Logistikdienstleister, die Lager- und Distributionsfunktionen, u. a. für weiße Ware, Pappen und Elektroprodukte wahrnehmen
Lindener Hafen	<ul style="list-style-type: none"> Hafenareal: 70 ha Kailänge: 2.065 m Umschlagkrane: 4 Reachstacker: 2 Gleislänge: 16.180 m Lokomotiven: 2 Wasserseitige Anbindung: Mittellandkanal über Stichkanal Linden 	<ul style="list-style-type: none"> Gefahrgutlogistik (u. a. Mineralöl) Kontraktlogistik Recyclinglogistik Citylogistik RTH-Terminal 	Bedeutender Produktions- und Logistikstandort (Lager-/Distribution) mit direkter Anbindung KV	Zukünftig steigende überregionale Bedeutung durch Ausbau und Vernetzung mit Leinotor. Geplanter Ausbau des Stichkanals, um künftige Entwicklung des Hafens und der ansässigen Unternehmen sicherzustellen
Misburger Hafen	<ul style="list-style-type: none"> Hafenareal: 20 ha Kailänge: 420 m Umschlagkrane: 1 Gleislänge: 6.840 m Lokomotiven: 2 Wasserseitige Anbindung: Mittellandkanal 	<ul style="list-style-type: none"> Massengutlogistik Gefahrgutlogistik Recyclinglogistik Projektlogistik 	Distributionszentrum für Schüttgüter sowie Logistikzentrum für die Zementindustrie	Heute und Zukünftig geringe überregionale Bedeutung durch Monostrukturierung
Nordhafen	<ul style="list-style-type: none"> Hafenareal: 63 ha Kailänge: 2.335 m Umschlagkrane: 6 (Krankapazität bis zu 400 t) Reachstacker: 2 Gleislänge: 23.800 m Lokomotiven: 4 Wasserseitige Anbindung: Mittellandkanal 	<ul style="list-style-type: none"> Automotive Gefahrgutlogistik Recyclinglogistik Kontraktlogistik Containerlogistik Massengutlogistik Schwergutlogistik 	Wichtigster Industrie- und Handelshafen für Hannover; Abwicklung der Containerverkehre und Vernetzung mit Bremerhaven und Hamburg über Binnenschiffslinien	Hohe regionale Bedeutung für den Standort Hannover, zukünftig steigende überregionale Bedeutung durch Ausbau und Vernetzung im Bereich des Containerverkehrs

2*



Entwicklungsperspektiven

Im Container-Terminal im Nordhafen könnte die Kapazität auf 100.000 bis 120.000 TEU pro Jahr erweitert werden, wenn die vier geplanten Baustufen realisiert werden.

Zusätzliche Entwicklungsmöglichkeiten bietet der im Logistikflächenkonzept der Region Hannover ausgewiesene Schwer-

punktstandort Wunstorf, vor allem durch die Erweiterung des Gewerbeparks Süd mit trimodaler Anbindung (Straße, Gleisanschluss und Zugang zum Mittellandkanal).

Zentrales Logistikprojekt von überregionaler Bedeutung ist die **KV-Megahub-Anlage** in Hannover-Lehrte. Mit innovativer Umschlagtechnologie sollen dort Züge im

direkten Schiene-Schiene-Umschlag verknüpft werden. Über spürbare Zeitvorteile hinaus ermöglicht die auch die optimierte Anbindung der norddeutschen und niedersächsischen Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr. Für die KV-Megahub-Anlage gibt es einen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss; die Realisierung des Projektes hängt von der Finanzierung ab.



Das Güterverkehrszentrum Lehrte ist an das Autobahnkreuz BAB 2/BAB 7 angebunden. Die vorhandenen GVZ-Serviceeinrichtungen bieten optimale Betriebsmöglichkeiten rund um die Uhr. Durch den Bau einer KV-Megahub-Anlage wird es möglich sein, Container- und Wechselbrückenumschlag Schiene-Schiene bzw. Schiene-Straße auf Ganzzügen im Nachtsprung durchzuführen. Die Anlage würde der in der Region Hannover boomenden Logistikbranche einen weiteren Schub verleihen.

Hannover Airport

Auf dem Gelände des Flughafens Hannover-Langenhagen einschließlich des Airport Business Parks sind ca. 160 Unternehmen mit 8.800 Mitarbeitern tätig. Der Flughafen ist einer der größten Arbeitgeberin der Region Hannover und ein bedeutender Logistikdienstleister. Er zählt zu den wichtigsten Verkehrsflughäfen in

Norddeutschland mit nationalen und internationalen Destinationen (vgl. Abb. 13). Zahlreiche Relationen bestehen in den osteuropäischen Raum: Kroatien, Kasachstan, Weißrussland, Tschechien und Russland. Der innerdeutsche Flugverkehr findet vorwiegend zu den großen Luftverkehrsdrehscheiben Frankfurt a. M. und München statt, ein nennenswerter Anteil nach

Stuttgart. Insgesamt werden vom Flughafen Hannover etwa 105 Zielorte von ca. 45 verschiedenen Luftfahrtgesellschaften angefliegen. Im Jahr 2010 wurden über fünf Mio. Passagiere abgefertigt, davon knapp 30 % im Geschäftsreiseverkehr und 70 % im Privatreiseverkehr einschließlich Touristik.

Abb. 13

Flugangebot Hannover Airport





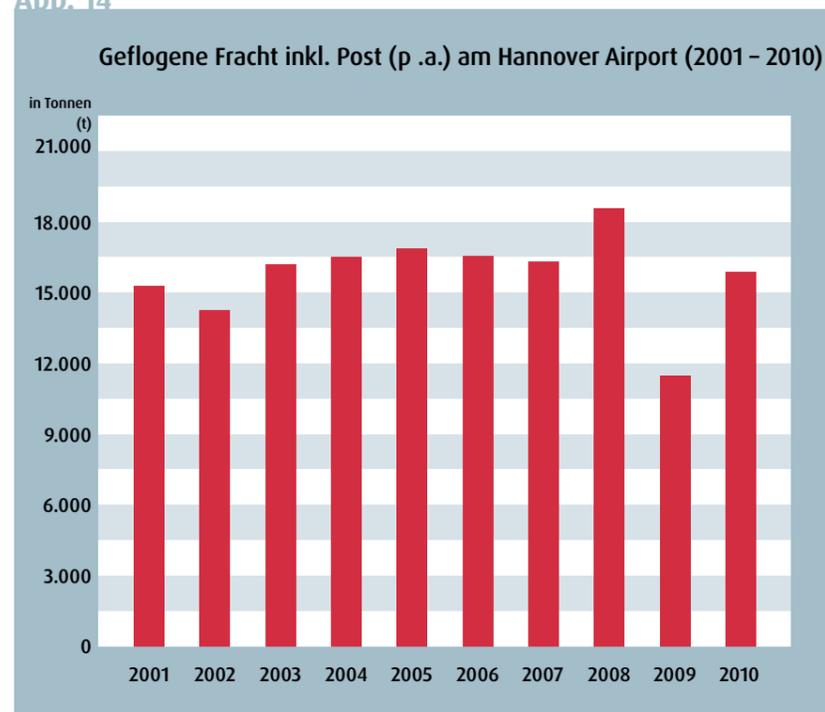
Der Flughafen verfügt über eine direkte Anbindung an das übergeordnete Straßennetz. Über die BAB 352 sind die in West-Ost-Richtung verlaufende BAB 2 und die in Nord-Süd-Richtung verlaufende BAB 7 unmittelbar erreichbar.

Über den Flughafen Hannover werden aktuell über 15.000 t direkt geflogene Fracht und Post p. a. abgewickelt (vgl. Abb. 14). Ein Großteil der konsolidierten Fracht (ca. 150.000 t p. a.) wird allerdings über die etablierten Truckingverbindungen in alle wichtigen Airline-, Speditions- und Integrator-Netzwerke eingespeist (Flughäfen Frankfurt, Leipzig, Brüssel und Amsterdam). Daher nimmt der Flughafen Hannover eine Hub-Funktion für Luftfrachtersatzverkehre ein.

Entwicklungsperspektiven

Zwei parallel verlaufende Landebahnen ohne Gewichtsbeschränkungen, eine 24-Stunden-Betriebsgenehmigung, freie Slotkapazitäten und Gewerbeflächen in unmittelbarer Flughafennähe sind Voraussetzungen für die Weiterentwicklung des Flughafens Hannover. Zudem besitzt der Flughafen Hannover langfristig Expansionspotenzial für Luftfracht und logistikaffine Nutzungen sowie Flächen mit unmittelbarem Vorfeldanschluss.

Abb. 14



Quelle: Hannover Airport, Darstellung LNC

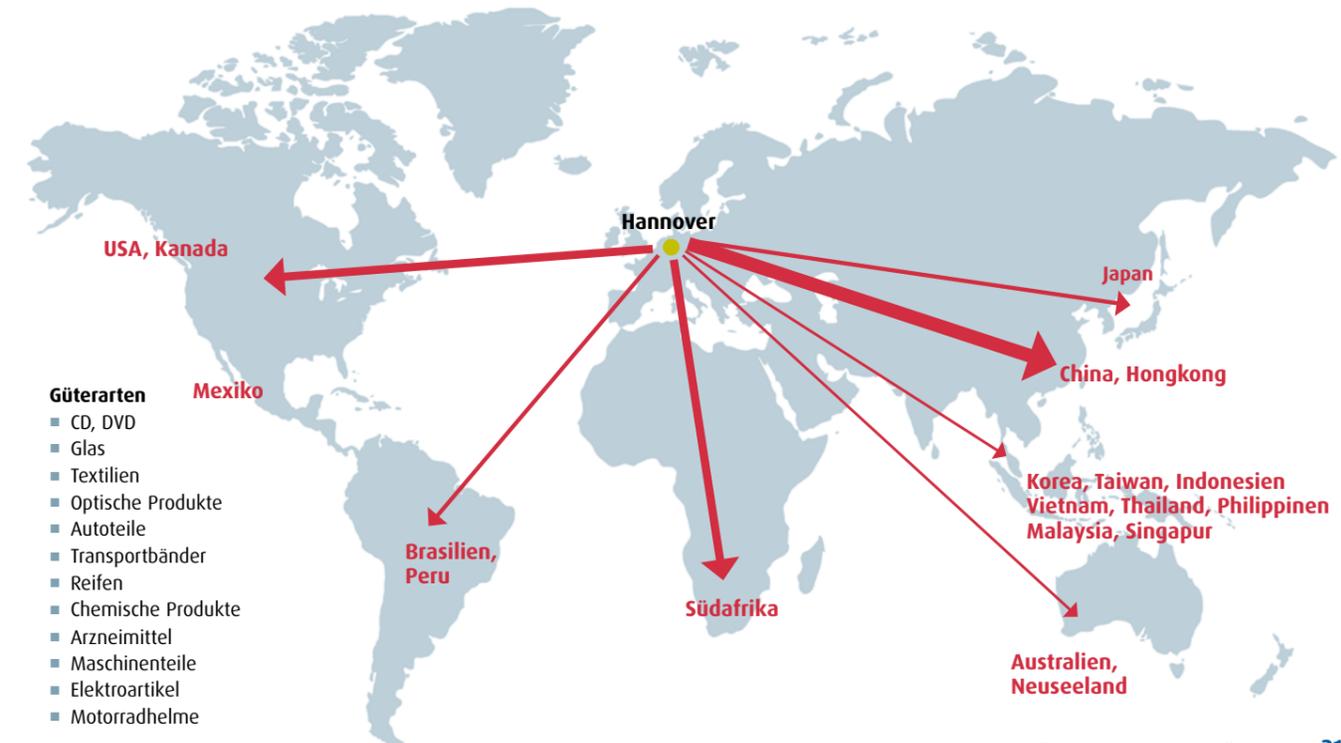
Die weitere Expansion wird dadurch begünstigt, dass sich das norddeutsche Marktumfeld sowohl auf starke exportals auch importorientierte Versender und Empfänger stützen kann. Im Exportbereich dominieren die Branchen Automotive, Luftfahrt, Maschinenbau und Elektronik; auf der Importseite IT/Elektronik und Konsumgüter (vgl. Abb. 15)

Hohes Luftfrachtpotenzial bieten insbesondere die Märkte mit Automobilproduktion wie die USA (zukünftig Atlanta oder Chattanooga), Mexiko, Südamerika, Brasilien, China und Indien. China ist mit Abstand der bedeutendste Exportmarkt (vgl. Abb. 15). Der Hannover Airport investiert 110 Mio. € aus eigenen Mitteln in ein Ausbauprogramm zur Erweiterung des Fracht- und Lo-

gistikbereiches. Zentraler Bestandteil ist der Anschluss des gesamten westlichen Areal durch einen Straßentunnel an die übrigen Bereiche des Flughafens. Damit wird Raum für zusätzliche Cargo- und Logistikeinrichtungen geschaffen. In diesem Bereich investiert die Garbe Logistik AG in das 20.000 qm große Luftfrachtzentrum „Air Cargo Terminal.“

Abb. 15

Luftfrachtrelationen des Hannover Airport

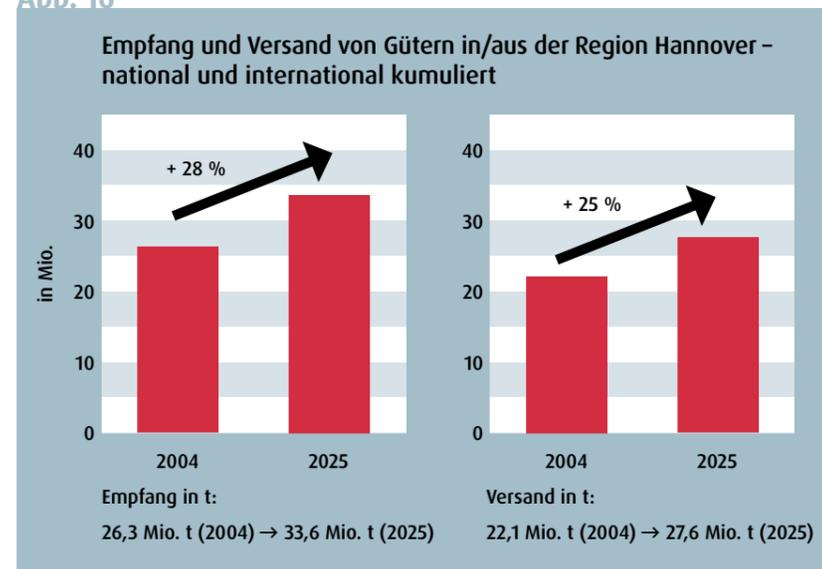


Quelle: Hannover Airport, Darstellung LNC

Verkehrsträger – Aufkommen und Modal Split

Das nationale Gesamtaufkommen im Güterverkehr der Region Hannover wird im Zeitraum von 2004 bis 2025 um 21 % auf ca. 52,6 Mio t steigen.¹

Abb. 16



Quelle: BVU 2007, Darstellung LNC

Das Gesamtaufkommen in der Region Hannover betrug 2004 im nationalen Güterverkehr über 43 Mio. t und im internationalen Verkehr knapp 5 Mio. t.¹ Das Verhältnis zwischen Empfang und Versand sowohl im nationalen als auch internationalen Verkehr für die Jahre 2004 und 2025 ist laut BVU relativ ausgeglichen (vgl. Abb. 16).

Nachfolgend ist das nationale Gesamtaufkommen der Region Hannover verkehrsträgerspezifisch für die Jahre 2004 und 2025 dargestellt. Es wird ersichtlich, dass

sich die prognostizierten Anteile der einzelnen Verkehrsträger im nationalen Güterverkehr von 2004 auf 2025 nur marginal verschieben (vgl. Abb. 17).

Bedeutung der verschiedenen Verkehrsträger

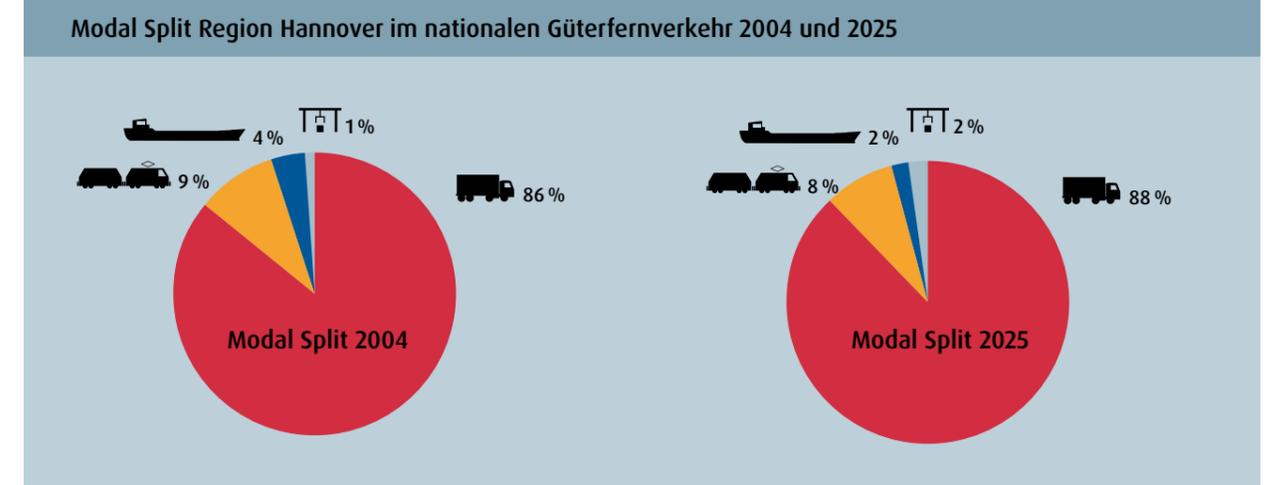
Die Straße bleibt mit Abstand der wichtigste Verkehrsträger; die Anteile der Binnenschiffahrt halbieren sich, während sich der kombinierte Verkehr in dem Zeitraum verdoppelt. Die absoluten Zahlen des Gesamtaufkommens im nationalen

Güterverkehr für 2004/2025 nach Verkehrsträgern finden sich in Tab. 3.

Beim **Straßengüterfernverkehr** dominieren die Relationen mit geringeren Entfernungen von unter 200 km, in erster Linie Relationen in Niedersachsen. Wichtig sind zudem die Verbindungen zu deutschen Ballungszentren und den Seehäfen Hamburg, Bremerhaven sowie zukünftig Wilhelmshaven. Vor allem für die Seehäfen wird bis 2025 ein starker Anstieg des Aufkommens erwartet. Allein von und nach Hamburg soll das Aufkommen im Straßengüterverkehr von 1,8 Mio. t im Jahr 2004 auf 3,4 Mio. t im Jahr 2025 steigen. Es würde sich dadurch nahezu verdoppeln; Hamburg würde der mit Abstand bedeutendste Korrespondenzstandort für die Region Hannover werden.

Im **Schienengüterverkehr** für nationale Relationen liegt das Aufkommen für die Region Hannover 2004 bei rd. 3,8 Mio. t. Auch dabei dominiert Hamburg als Korrespondenzstandort im nationalen Verkehr mit rd. 1 Mio. t.

Abb. 17



Quelle: BVU 2007, Darstellung LNC

Tab. 3

Gesamtaufkommen	2004			2025			
	in Mio. t	Empfang	Versand	Gesamt	Empfang	Versand	Gesamt
Straße	37,30	19,54	17,76	46,06	24,45	21,61	46,06
Schiene	3,81	2,52	1,29	4,38	2,75	1,63	4,38
KV Schiene-Straße	0,62	0,26	0,36	0,91	0,42	0,49	0,91
Binnenschiff	1,67	1,07	0,60	1,29	0,83	0,46	1,29

Quelle: BVU 2007, Darstellung LNC

Auf der **Wasserstraße** bestehen die wichtigsten Relationen für Hannover entlang der Oberelbe (Hamburg), der Weser (Bremen) und Richtung Rhein-Ruhr. Auf diese Relationen entfallen 2004 rd. 45 % des gesamten Aufkommens.

Internationale Verkehre wachsen stärker als nationale

Im nationalen Kombinierten Verkehr liegen die wichtigsten Korrespondenzstandorte für die Region Hannover in Süddeutschland. Insgesamt soll das nationale Güterverkehrsaufkommen der Region

Hannover von 2004 bis 2025 um 45 % zunehmen. Laut BVU-Prognose wird das internationale Verkehrsaufkommen der Region von 2004 bis 2025 um 77 % auf ca. 8,6 Mio. t steigen. Damit würde der internationale Güterverkehr deutlich stärker wachsen als der Nationale.

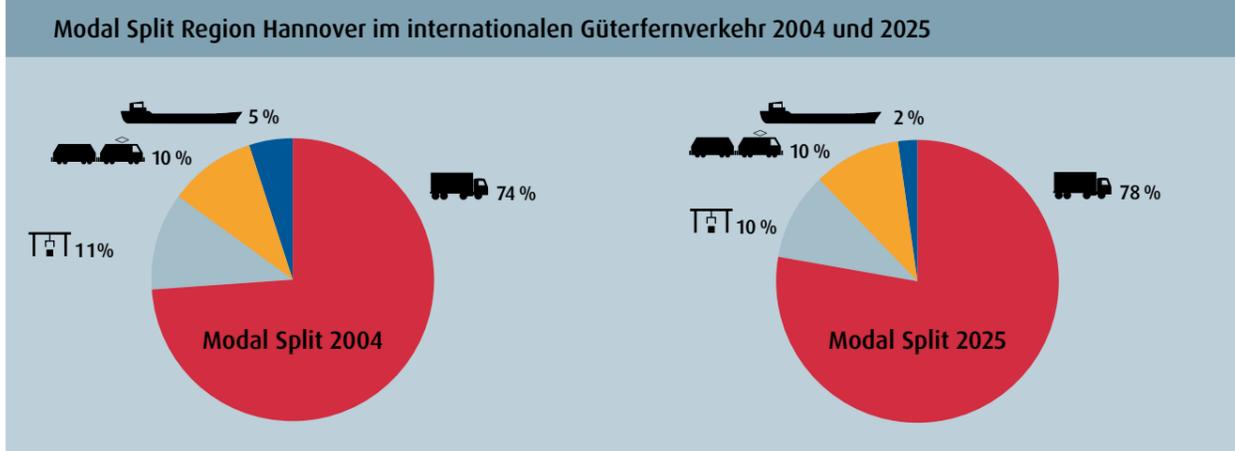
¹ Die Güterstromanalyse basiert auf Auswertungen der Studie „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, die die BVU (Beratergruppe Verkehr- und Umwelt) 2007 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erarbeitet hat. 2004 ist das Bezugsjahr der Studie. Auf Grundlage dieser Zahlen wurde eine Güterstromanalyse durchgeführt, um Aussagen zu den künftigen Aufkommenspotenzialen für die Region Hannover zu treffen.

Tab. 4

Internationales Güteraufkommen der Region Hannover für 2004 und 2025							
Gesamtaufkommen in Mio. t		2004			2025		
		Empfang	Versand	Gesamt	Empfang	Versand	Gesamt
Straße		1,49	2,14	3,63	2,56	4,23	6,79
Schiene		0,18	0,31	0,49	0,36	0,48	0,84
KV Schiene-Straße		0,32	0,24	0,56	0,44	0,38	0,82
Binnenschiff		0,06	0,17	0,23	0,06	0,08	0,14

Quelle: BVU 2007, Darstellung LNC

Abb. 18



Quelle: BVU 2007, Darstellung LNC

Abb. 18 stellt das internationale Gesamtaufkommen der Region Hannover nach Verkehrsträgern für die Jahre 2004 und 2025 dar.

Größte Zuwächse auf Straße und Schiene in Richtung Osteuropa zu erwarten

Im internationalen Straßengüterfernver-

kehr dominierten 2004 die Güterströme in die und aus den Niederlanden mit rd. 1 Mio. t. Dies entsprach knapp 30 % des internationalen Aufkommens auf der Straße. Bis 2025 soll dieses Aufkommen gemäß der BVU-Prognose um rd. 60 % auf 1,6 Mio. t ansteigen. Damit blieben die Niederlande die wichtigste internationale Korrespondenzregion für die Region Han-

nover. Die größten Zuwächse sind bei den Verbindungen nach Osteuropa (Polen, Slowakei und Russland) zu verzeichnen: Auf der Schiene haben Güter aus Polen einen Anteil von ca. 25 %, 10 % werden nach Russland versandt. Wachstumstreiber bis 2025 sollen die Verkehre nach Russland (+ 300 %; 167.000 t) und aus Polen (+ 70 %; 225.000 t) sein, die zusammen

über 50 % des Aufkommens 2025 darstellen.

Entwicklung der Binnenschifffahrt

2004 entfielen auf die Niederlande fast 75 % des internationalen Aufkommens (225.000 t). Die BVU prognostiziert einen Rückgang vor allem im Versand aus der Region Hannover in die Niederlande.

Dem prognostizierten Abwärtstrend in der Binnenschifffahrt stehen jedoch mehrere Argumente entgegen: Dazu zählen zunehmende Kapazitätsengpässe auf der Straße und der Schiene, aber auch die enorme – bisher kaum ausgeschöpfte – Kapazität des Binnenschiffs, die kurzfristig zur Verfügung steht. Obwohl das Binnenschiff heute einen niedrigen Anteil am Gütertransport hat, könnte dieser Verkehrsträger zukünftig für die Region Hannover als Hafenhinterlandstandort interessante Wachstumspotenziale bieten.

Im internationalen Kombinierten Verkehr nimmt Italien eine führende Position mit



Umschlag Lindener Hafen

über 50 % des Aufkommens ein, gefolgt von Österreich. Damit wird das Wachstum auf den internationalen KV-Relationen etwas höher sein als auf den nationalen.

Kombinierter Verkehr – Potenzial für die Region Hannover

Der Anteil der Gütergruppen mit einer hohen KV-Affinität wie Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren soll bis 2025 deutlich zunehmen. Zudem steigt generell der Anteil von Gütern, die im Container transportiert werden.

Das Potenzial des Kombinierten Verkehrs ist in der Region noch längst nicht ausgeschöpft. Durch Verlagerungen auf die Schiene und das Binnenschiff kann der

Anteil am Kombinierten Verkehr bis 2025 deutlich gesteigert werden. Die höchsten Zuwachsraten verzeichnen laut BVU-Prognose dabei Relationen von und zu den deutschen Seehäfen, vor allem Hamburg.

Diese Prognosen verdeutlichen, welche Bedeutung ein Ausbau der überregionalen Infrastruktur für die weitere logistische Entwicklung der Region Hannover hat. Mit der Realisierung der geplanten KV-Mega-hub-Anlage in Lehrte würde die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs zusätzlichen Schub bekommen.

Logistikflächen und -immobilien

Die Anforderungen an Logistikunternehmen haben sich durch neue Logistikkonzepte und durch die Übernahme von Kernfunktionen aus Industrie und Handel deutlich erhöht. Damit sind auch die Qualitätsansprüche an Flächen und geeignete Immobilien gestiegen. Historisch gewachsene Standorte sind von Lage, Zuschnitt und Anbindung an die Verkehrsträger häufig nicht mehr geeignet, diesen Anforderungen gerecht zu werden. Die Region Hannover verfügt aufgrund ihrer Größe und Heterogenität über ein sehr differenziertes Angebot an Gewerbeflächen und -immobilien für unterschiedliche logistische Funktionen mit hohen Qualitätsansprüchen.

Große Dynamik beim Logistikflächenumsatz

Flächenpotenziale für logistische Nutzungen und Ansiedlungsschwerpunkte befinden sich in einem Entwicklungsband parallel zur BAB 2 (E 30) zwischen Barsinghausen und Lehrte und an der BAB 7 (E 45) in der Nähe des Autobahnkreuzes Ost (vgl. Abb. 19).

In der Region Hannover lassen sich ca. 40 % aller gewerblichen Grundstücksverkäufe der letzten Jahren auf logistische Nutzungen zurückführen. Die Entwicklung verlief sehr dynamisch, logistikrelevante Ansiedlungen und Expansionen führten zu einem Flächenverbrauch von 180 ha seit 2003. Als Folge ist das Angebot sofort vermarktungsreifer Flächen mit Logistikqualität kontinuierlich gesunken.

Langfristige Planungssicherheit durch Logistikflächenkonzept

Um Flächenengpass zu begegnen, hat die Region Hannover das „Logistikflächenkon-

zept 2020“ aufgestellt. Ziel des Konzepts ist es, marktgerechte und gleichzeitig raumordnerisch verträgliche Standorte zu entwickeln, die Mindeststandards der Logistikeignung erfüllen. Die Kriterien lauten:

- Bruttobaufläche mindestens 5 ha
- Entfernung zur nächsten Autobahnanschlussstelle maximal 5 km
- Uneingeschränkter LKW-Verkehr und -umschlag zumindest tagsüber (GI-Gebiet oder uneingeschränktes GE-Gebiet nach BauNVO)

Darüber hinaus wurden im Konzept sowohl ein guter ÖPNV-Anschluss als auch optional intermodale Verkehrsverbindungen (Straße, außerdem Gleis- und/oder Binnenwasserstraßenanbindung) berücksichtigt. Beide Aspekte haben für Logistikansiedlungen an Bedeutung gewonnen.

Das Logistikflächenkonzept identifiziert drei regional und überregional bedeut-

same Logistiksicherpunktstandorte in der Region Hannover (Typ A):

- Logistiksicherpunktstandort West (Barsinghausen/Wunstorf)
- Logistiksicherpunktstandort Ost (Lehrte-Ahlten/Sehnde-Höver/Hannover-Anderten)
- Logistiksicherpunktstandort Lehrte-Immensen (wird zzt. nicht umgesetzt)

Logistiksicherpunktstandorte besitzen Bruttobauflächen von 50 ha und mehr, GI-Qualität, eine direkte Autobahnanbindung (maximal 2 km ohne Ortsdurchfahrt), darüber hinaus Flächentiefen von mindestens 140 m sowie optional eine intermodale Verkehrsanbindung. Sie eignen sich sowohl für große Einzelansiedlungen als auch für die Entwicklung von Logistikzentren mit mehr als 5 ha Gesamtfläche.

Weiterhin wurden 15 **Ergänzungsstandorte** (Typ B) identifiziert, die jeweils Flächenpotenziale von mindestens 20 ha bie-



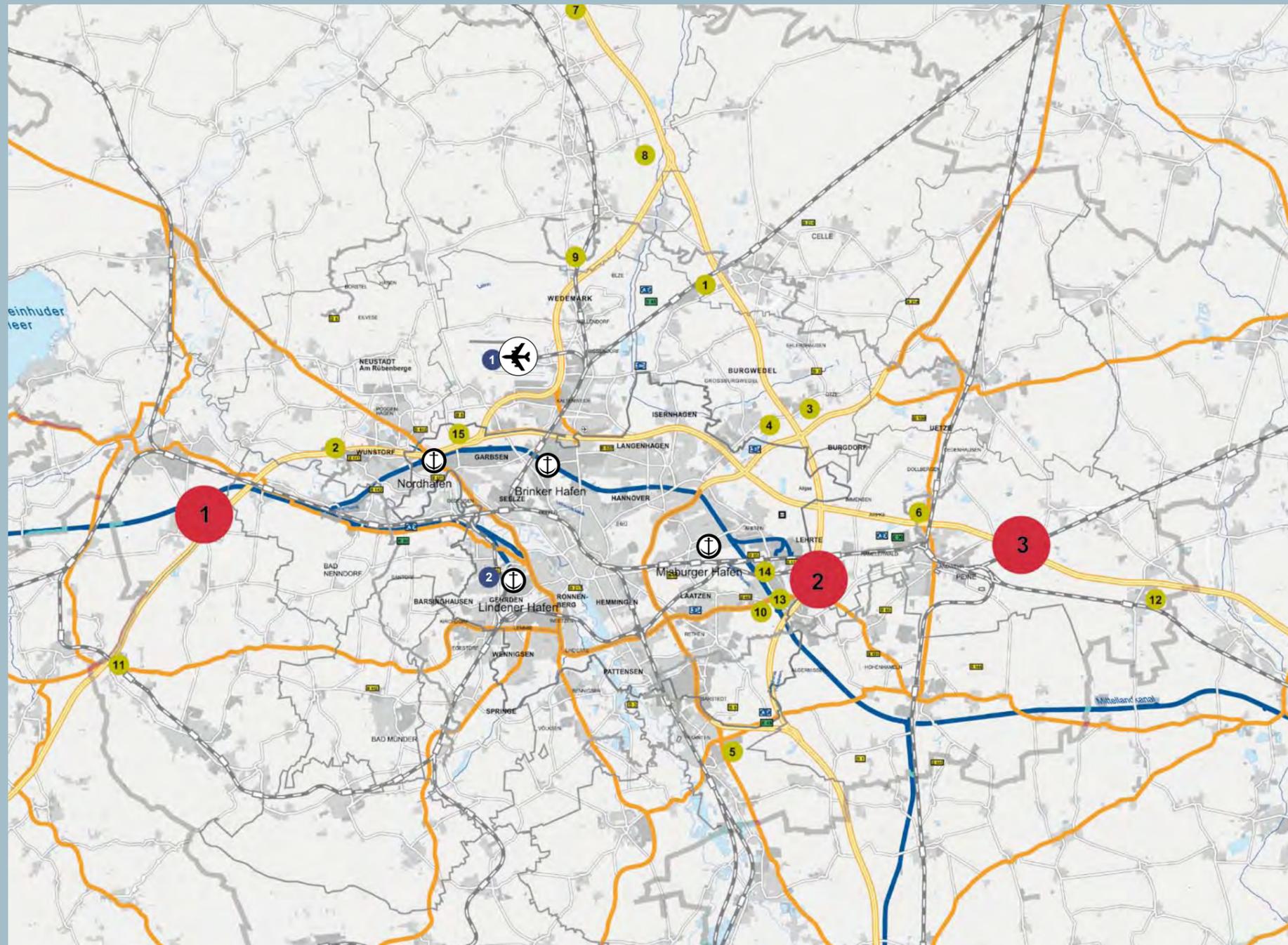
„ Fallbeispiel: Dachser

Dachser GmbH und Co. KG zählt zu den führenden Transport- und Logistikdienstleistern Europas mit weltweit 310 Standorten, 19.250 Mitarbeitern und einem Umsatz von 3,8 Mrd. €. Am Standort Hannover-Langenhagen und den angeschlossenen Aussenlagern sind 400 Vollzeitbeschäftigte und 30 Auszubildende in den Geschäftsbereichen European Logistics, Food Logistics und Air & Sea Logistics tätig. Dachser hat sich in Langenhagen niedergelassen, da der Standort optimal an die verschiedenen Verkehrswege angebunden ist. Die Niederlassungsleitung von Dachser hebt hervor, dass neben den Anbindungen an die Autobahnen BAB 7 (Nord-Süd) und BAB 2 (West-Ost) die Nähe zum Flughafen Hannover und den Seehäfen in Hamburg und Bremerhaven ausschlaggebend für die Unternehmensansiedlung war. Die in der Region möglichen Container Vor- und -nachläufe per Binnenschiff und Bahn bieten beste Voraussetzungen als Logistikgateway und Hub, insbesondere für die Distributionslogistik. Dachser hofft auf die zeitnahe Realisierung des Megahubs Lehrte mit wettbewerbsfähigen Dienstleistungen der Bahn, um ausgewählte Transporte auf die Schiene verlagern zu können.“

ten. Dies sind im Norden z. B. Großburgwedel, Wedemark-Gailhof und -Berkhof, im Westen Garbsen (westlich der Gutenbergstraße), im Süden Laatzen-Ost und im Osten, Isernhagen-Kirchhorst (südlich Trennemoor) sowie Lehrte-Nord/Aligse. Hinzu kommen Restflächen im Bestand, die allerdings keine großflächigen Logistikansiedlungen zulassen.

An allen genannten Logistikstandorten stehen insgesamt ca. 250 ha Gewerbefläche zur Verfügung (bereits in B-Plänen oder F-Plänen ausgewiesen). Weitere 230 ha sind als Entwicklungsflächen einzustufen, die noch kein Planungsrecht besitzen.

Abb. 19
Logistikstandorte der Region Hannover (mit Bestandsflächen)



Logistikschwerpunktstandorte (Typ A)

- 1 Barsinghausen/Wunstorf
- 2 Ahlten/Höver/Anderten
- 3 Lehrte/Immensen-Tönjeskamp
(wird zzt. nicht umgesetzt)

Ergänzungsstandorte (Typ B)

- 1 Burgwedel/Großburgwedel, westlich der A 7
- 2 Garbsen/West, westlich Gutenbergstraße
- 3 Isernhagen/Kirchhorst, südlich Trennemoor
- 4 Isernhagen/Kirchhorst, westlich der A 7
- 5 Laatzen/Ost, südlich der B 443
- 6 Lehrte/Nord 3, Aligse
- 7 Wedemark/Berkhof, Wieckenberger Straße
- 8 Wedemark/Gailhof, Celler Straße (Erweiterung)
- 9 Wedemark/Schlage-Ickhorst
- 10 Stadt Hannover/Nord-Kronsberg
- 11 Barsinghausen/Bantorf
- 12 Lehrte/Sievershausen, Gewerbestraße
- 13 Stadt Hannover/Anderten, Höversche Straße
- 14 Stadt Hannover/Anderten, Osterfeld-Hägenstraße
- 15 Stadt Hannover/Stöcken, Schwarze Heide

Sonderentwicklungsstandorte

- 1 Entwicklungsfläche Flughafen
- 2 Entwicklungsfläche Lindener Hafen

- ⊕ Lindener Hafen
- ⊕ Nordhafen
- ⊕ Brinker Hafen
- ⊕ Misburger Hafen

- ✈ Flughafen Hannover-Langenhagen

- Wasserstraße
- Autobahn
- Eisenbahn
- Bahnhof

Stand: Juni 2010
Quelle: Logistikflächenkonzept Region Hannover 2010
Kartengrundlage: ATKIS-Daten der LGN

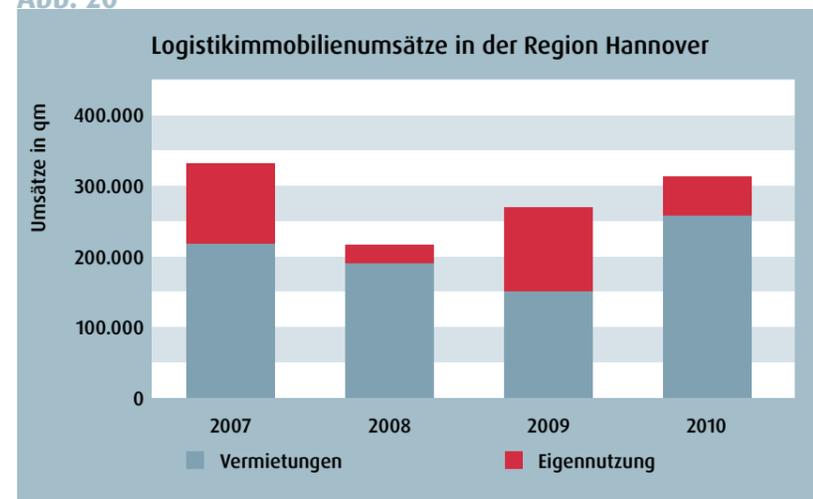


Darüber hinaus gibt es **Sonderentwicklungsflächen** an den logistischen Knoten: Der **Airport Business Park West** wurde durch ein Tunnelbauwerk unterhalb der Rollbahnen des Flughafens erschlossen. Auf rd. 5 ha wird die Garbe Group dort ihr Air Cargo Terminal (ACT) mit Vorfeldanschluss entwickeln. Ferner erfolgt in diesem Bereich kurzfristig die Baurechtschaffung für ein weitere 8,3 ha großes Industriegebiet, das hervorragend für Cargo- und Logistikbetriebe geeignet ist. Mittelfristig soll ein zusätzliches Expansionspotenzial von 20 bis 25 ha Logistikflächen bereitgestellt werden. Darüber hinaus stehen im Airport Business Park Ost 15 ha Gewerbe- und Sonderflächen zur Verfügung. Zweiter Sonderentwicklungsstandort ist der **Lindener Hafen**. Er verfügt über Umstrukturierungsflächen von ca. 34 ha.

Logistikimmobilien: Rekordumsätze trotz Wirtschaftskrise

Die Logistikflächenumsätze in der Region Hannover werden außer durch Eigennutzungen zunehmend von großflächigen Projektentwicklungen mit entsprechenden Mietflächen geprägt. Dies spiegelt den Nachfragetrend des Marktes: Neubauten bestimmter Qualitäts- und Größenstandards – Logistikimmobilien ab 10.000 qm Lagerfläche mit hoher Drittverwendungsfähigkeit und 24-Stunden-Nutzbarkeit (GI-

Abb. 20



Quelle: Immobilienmarktberichte 2007 - 2010, Region Hannover

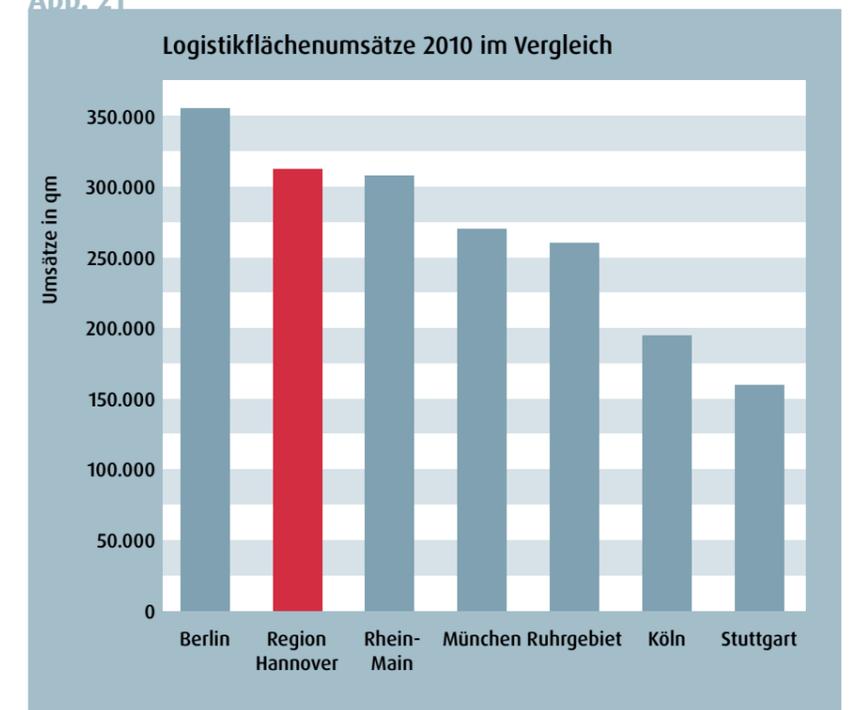
Ausweisung) bei bester Autobahnanbindung – spielen eine immer größere Rolle. Diese Kriterien sind vor allem für die Kontraktlogistik und zentralen Distributionsfunktionen relevant, deren Anteil am Flächenumsatz deutlich gestiegen ist. Der anhaltende Konzentrationsprozess in der Logistik durch Akquisitionen und Fusionen bewirkt eine verstärkte Nachfrage nach größeren und moderneren Logistikimmobilien. Diese Immobilien werden nicht nur auf die Bedürfnisse der Mieter ausgerichtet, sondern müssen für Investoren eine Drittverwendungsfähigkeit garantieren, die nur an Top-Standorten gegeben ist.

Die Region Hannover erwies sich beim Flächenumsatz für Logistikimmobilien als krisenresistent (vgl. Abb. 20). Trotz Wirtschaftskrise stieg der Flächenumsatz 2009 um 24 % auf 270.000 qm. Damit hob sich die Region Hannover positiv von der allgemeinen Marktentwicklung ab, denn der Flächenumsatz von Logistikimmobilien sank 2009 bundesweit um durchschnittlich 4 %. 2010 konnte die Region erneut eine Steigerung um 16 % auf 313.000 qm verzeichnen, begünstigt durch das Anziehen der konjunkturellen Entwicklung und entgegen allen Prognosen. Knapp 257.000 qm des Gesamtumsatzes 2010 entfielen

auf Vermietungen, etwa 56.000 qm auf Eigennutzungen. Im Vergleich mit allen Logistikregionen im Binnenland nimmt Hannover bei den Flächenumsätzen eine führende Position ein (vgl. Abb. 21).

Die Mieten für Logistikimmobilien in der Region Hannover sind seit Jahren stabil. Die Spitzenmiete bei hervorragend ausgestatteten Neubauobjekten mit optimaler Standortbindung beträgt 4,50 €/qm. Die Durchschnittsmieten für gute Logistikobjekte liegen je nach Lage und Qualität in einem Korridor von 3,00 €/qm bis 3,20 €/qm.

Abb. 21



Quelle: Jones Lang LaSalle 2011, eigene Erhebungen Region Hannover



Neubau des Nordhub von Hermes in Langenhagen 2010



Logistische Kompetenz der Region Hannover

Die Region Hannover verfügt im Bereich Logistik und Mobilität sowohl markt- als auch standortseitig über eine hohe Kompetenz. Zu den Stärken zählen Unternehmen mit differenzierten und innovativen Produkten der gesamten logistischen Wertschöpfung. Darüber hinaus bietet der Standort die effiziente Verknüpfung von Transportketten, vielseitige Qualifizierungsangebote und transparente, offene Marktzugangsmöglichkeiten.

Tab. 5

Top-10-Logistikunternehmen in der Region Hannover			
Rang	Unternehmen	Umsatz 2009 in Mio. €	Niederlassung in der Region Hannover
1	Deutsche Post DHL	6.416	●
2	DB Mobility Logistics AG	5.852	●
	DB Schenker Rail GmbH	2.954	
	Schenker Deutschland AG	2.898	
3	Kühne + Nagel (AG & Co.) KG	3.089	●
4	Dachser GmbH & Co. KG	2.294	●
5	Rhenus AG & Co. KG	1.500	●
6	United Parcel Service Deutschland Inc. & Co. OHG	1.400	●
7	DPD GeoPost (Deutschland) GmbH	1.305	●
8	arvato logistics services GmbH	1.230	
9	Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG	1.100	●
10	Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG	1.092	●

Quelle: Die Top 100 der Logistik, Ausgabe 2010/2011, Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS



Logistikdienstleister und logistikrelevante Unternehmen

Die national bedeutendsten Logistikunternehmen, die teilweise auch international zu den Top-Unternehmen der Logistikbranche zählen, sind fast alle in der Region Hannover vertreten (vgl. Tab. 5).

Tab. 6 zeigt die Vielfalt der in Hannover vertretenen logistischen Lösungen und

Anbieter. Die hiesigen Unternehmen haben einen hohen Stellenwert im Bereich der europa- und weltweiten Distributionslogistik (EDC und WDC), zudem auch eine Brückenkopf-Funktion für die logistische Anbindung der skandinavischen Länder sowie Osteuropas (Distributionszentrum und Transshipment-Point (TSP)).

In der Region Hannover sind alle bedeutenden KEP-Dienstleister bzw. KEP-Integratoren (vgl. Abb. 22), Systemlogistiker (vgl. Abb. 23), Kontraktlogistiker sowie spezialisierte Logistikdienstleister vertreten.

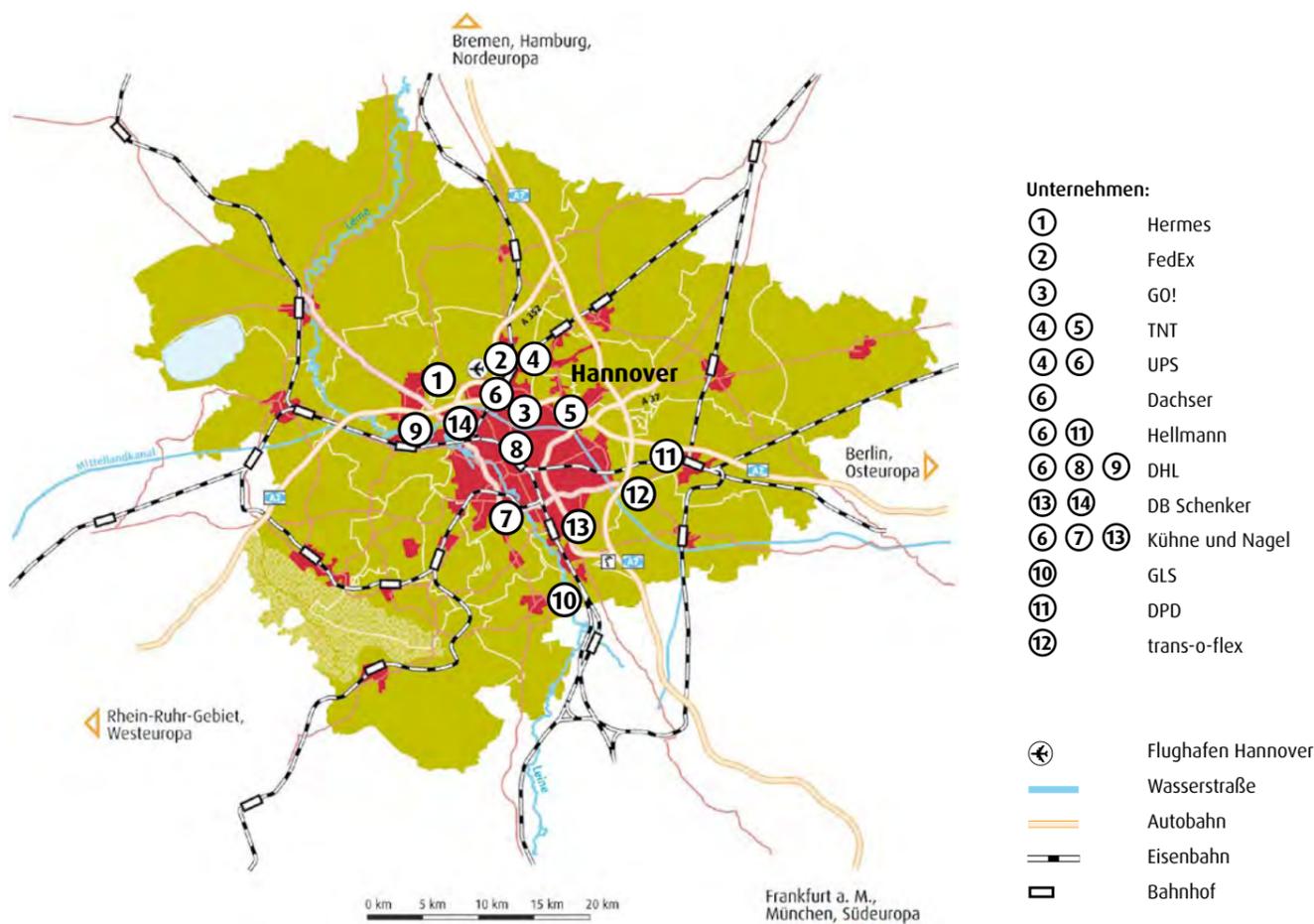
Tab. 6

Logistikkompetenz der Region Hannover						
	Nachfrager (exemplarisch)			Anbieter (exemplarisch)		
NDC	Sonepar	Lyreco		IDS	24 plus	System Alliance
EDC/WDC	Entertainment Distribution Company, Reemtsma, Sennheiser	Rexroth Bosch Group, Mercedes-Benz, BSN medical	Continental MTU	Krage	Ebeling	DHL
Intermodale Verkehre	Continental	Volkswagen Nutzfahrzeuge	Hartmann	Wortmann DUSS	Hannover Häfen, Hellmann Rail Solution	Kombiverkehr
Brückenkopf	Mercedes-Benz	Toyota Material Handling		Dachser	Hellmann	
Ersatzteillogistik	Buderus, Mercedes	Junkers, Vaillant	Bizerba, MTU	Ebeling		
Handelslogistik	Kamps, Rossmann	Spar, Aldi	Rewe, Lidl, Hornbach	Fiege	Pralle	
Messelogistik	(Aussteller Deutsche Messe AG)			Geologistics	DB Schenker	Kühne & Nagel
KEP-Dienstleister	Rexroth Bosch Group	Lyreco	Sonepar	UPS, TNT	DPD	Hermes
E-Commerce	Netrada	Delticom	Visions	DPD	trans-o-flex	DHL

NDC = Nationales Distributionszentrum, EDC = Europäisches Distributionszentrum, WDC = Weltweites Distributionszentrum

Quelle: LNC

Abb. 22
Standorte bedeutender KEP- und Logistikdienstleister



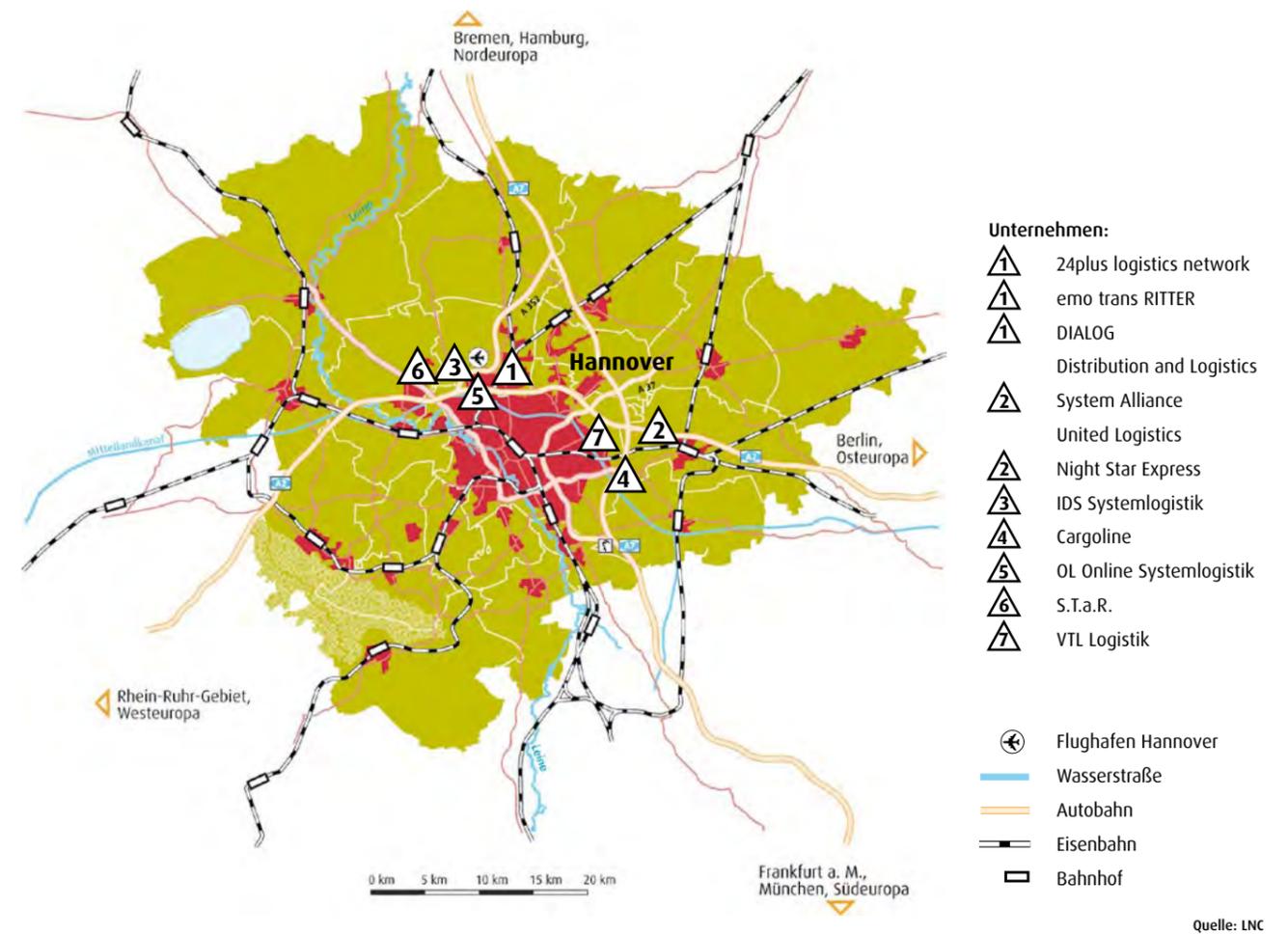
Bedeutende Nachfrager logistischer Leistungen in der Region Hannover sind Großverlader wie Industrie-, Einzel- und Großhandelsunternehmen.

Aufgrund ihrer großen Transportmengen und ihrer international ausgerichteten Prozessketten stellen **Großverlader** hohe An-

forderungen an ihre Logistikdienstleister. Eine Vielzahl von logistisch relevanten Industrieunternehmen wie Volkswagen Nutzfahrzeuge, Continental und Reemtsma, die in der Region Hannover vertreten sind, bieten im Rahmen des Outsourcings ein attraktives Marktpotenzial für spezialisierte Logistikdienstleister an.

Die Region Hannover verfügt außerdem über diverse **Handelsdistributionszentren**. Diese übernehmen die regionale und überregionale Versorgung des norddeutschen Raumes. Zu den größeren Unternehmen, die Handelsdistributionszentren in der Region betreiben, zählen REWE, Aldi, Rossmann, Lidl und zukünftig Kaufland. Unter-

Abb. 23
Standorte von Systemlogistikern in der Region Hannover



nehmen wie z. B. Lyreco, Sonepar und die Igepa Group zeigen, dass auch der Großhandel in der Region Hannover eine hohe wirtschaftliche Bedeutung hat. Die logistische Kompetenz der Region Hannover ist geprägt durch **mittelständische und inhabergeführte Logistik- und Speditionsunternehmen**. Diese sind in Systemver-

kehre eingebunden, die i. d. R. deutschland- und europaweit aktiv sind. Das Speditionsunternehmen Heinrich Scheffler wickelt bspw. Aufträge für den Systemverbund online ab. Der Logistikdienstleister Ritter ist in den Systemverbänden 24plus, Dialog sowie Emotrans aktiv. Zudem werden qualifizierte Dienst-

leistungen im Bereich Kontraktlogistik angeboten.

Die Region Hannover verfügt durch die bestehende Integration in die Systemverkehre aller wichtigen Anbieter über attraktive Ladeschluss- und Bereitstellungszeiten für Verlader und Empfänger. Ausgewählte

3*

Branchen (z. B. Ersatzteile, Maschinenkomponenten) benötigen möglichst späte Ladeschlusszeiten, um eine optimale Servicequalität zu gewährleisten. Diese sog. Cut-off-Zeit ist ein wichtiger Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit. In der Region Hannover können aufgrund der guten Anbindungen späte Cut-off-Zeiten realisiert werden. Unternehmen können so Lieferbereitschaft und Service verbessern, ihre

Laufzeiten verringern und zeitliche Abläufe entzerren.

Beispiel dafür ist die Reifendistribution der Delticom AG, europäischer Marktführer im Internet-Reifenhandel. Das Unternehmen beliefert im Online-Reifenverkauf 3,4 Mio. Kunden in 35 Ländern von zwei Standorten in der Region Hannover aus. Delticom AG kann eine hohe Service- und Liefer-

qualität garantieren, weil das Unternehmen hervorragend vernetzt ist und KEP-Dienstleister sich in unmittelbarer Nähe befinden. Diese Standortfaktoren waren entscheidend für die Ansiedlung dieses erfolgreichen Unternehmens.

„ Fallbeispiel: Krage

Die Krage Speditionsgesellschaft mbH ist ein inhabergeführtes mittelständisches Dienstleistungsunternehmen, das sich seit Jahrzehnten auf Logistik und Transport spezialisiert hat. 2008 expandierte das Unternehmen und zog auf ein 130.000 qm großes Grundstück am Airport Business Park in Langenhagen. Auf einer Hallenfläche von insgesamt 47.000 qm betreibt das Unternehmen modernste Kontraktlogistik für international renommierte Marken. Deutschland- und europaweite Systemverkehre im IDS-Verbund werden über die 10.000 qm große Umschlaganlage abgewickelt. Mit diesem Regionalhub kann Krage seinen Industrie- und Handelskunden späte Cut-off-Zeiten für deutsche Destinationen anbieten. Krage beschäftigt an zwei Standorten in der Region Hannover insgesamt 350 Mitarbeiter mit unterschiedlichsten Qualifikationen. Der Standort im Airport Business Park bietet dem Unternehmen entscheidende Wettbewerbsvorteile wie Kundennähe, eine hervorragende Verkehrsanbindung und eine zentrale Lage zu allen wichtigen logistischen Zielen in Deutschland und in die wirtschaftlich wichtigen Nachbarländern.“



Qualifizierung und Dienstleistung

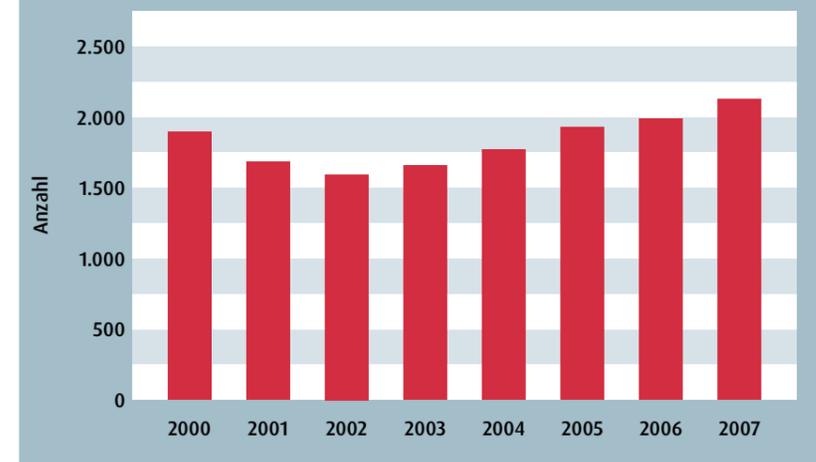
Logistik übernimmt zunehmend Querschnittsfunktionen von unternehmensstrategischer Bedeutung. Die produzierende Wirtschaft konzentriert sich stärker auf ihre Kompetenzen und lagert an spezialisierte Dienstleister vermehrt Prozesse aus, die nicht zu ihren Kernkompetenzen zählen. Daraus resultiert ein erhöhter Bedarf an (hoch-)qualifizierten Fach- und Führungskräften bei Logistikdienstleistern.

Dies bestätigt auch das Weiterbildungspanel Niedersachsen² in seiner aktuellen Befragung. Niedersächsische Logistikunternehmen erwarten einen signifikant höheren Qualifizierungsbedarf ihrer Fach- und Führungskräfte sowie ihrer an- und ungelernten Arbeitskräfte im gewerblich-technischen Bereich.

In der Region Hannover wird in neun Logistikberufen ausgebildet. Über die berufliche Ausbildung hinaus gibt es ein breites Spektrum an Weiterbildungsmöglichkeiten für Logistiker, im Folgenden exemplarisch benannt: Das Bildungswerk Verkehrsgewerbe Niedersachsen bietet Fort- und Weiterbildungen für angehende Speditionskaufleute und für Güterkraftfahrer sowie Gefahrgutlehrgänge an. Die IHK Hannover bildet zum/zur Geprüften Verkehrsfachwirt und Verkehrsfachwirtin (IHK) weiter. Am LEB Bildungszentrum Hannover gibt es die Möglichkeit, sich zum Fachreferenten und Fachreferentin Einkauf und Logistik schulen zu lassen. Die WBS Training AG bietet neben dem Gabelstapler-

Abb. 24

Entwicklung der Ausbildungsverhältnisse in Logistikberufen in der Region Hannover (2000 – 2007)



Quelle: Region Hannover, Ausbildung in der Logistikbranche – Potenzialanalyse für die Region Hannover (2007)



führerschein auch ein breites Spektrum an Qualifizierungsmöglichkeiten mit SAP-Programmen.

Die Region Hannover gehört zu den bedeutendsten Wissenschaftsstandorten Deutschlands. 35.000 Studierende gibt es

dort, davon 20.000 an der Leibniz Universität. Es beschäftigen sich vier Institute mit Themen der Produktions- und Intralogistik (vgl. Tab. 7). Sie bieten Unternehmen aus der Region fachspezifische Unterstützung an.

Tab. 7

Übersicht über logistiknahe Forschungseinrichtungen an der Leibniz Universität Hannover

	Institut für Fabrikanlagen und Logistik (IFA)	Institut für Fahrerlose Transportsysteme (FTS)	Institut für integrierte Produktion Hannover gemeinnützige GmbH (IPH)	Institut für Transport- und Automatisierungstechnik (ITA)
Gründung	1966	1983	1988	2001
Ansprechpartner	Prof. Dr.-Ing. Peter Nyhuis	Prof. Dr.-Ing. Lothar Schulze	Dr.-Ing. Rouven Nickel	Prof. Dr.-Ing. Ludger Overmeyer
Weiterführende Informationen	www.ifa.uni-hannover.de	www.pslt.uni-hannover.de	www.iph-hannover.de	www.ita.uni-hannover.de
Tätigkeitsfelder	Erforschung und Anwendung grundlegender Gesetzmäßigkeiten industrieller Produktionsabläufe und der Vermittlung von Lehrinhalten der Fachgebiete Fabrikplanung, Produktionslogistik, Handhabungs- und Montagetechnik sowie Arbeitswissenschaft.	Am FTS arbeiten Wissenschaftler und Studierende an der Automatisierung des innerbetrieblichen Materialflusses. Im dortigen Fachgebiet Planung und Steuerung von Lager- und Transportsystemen, (PSLT) liegt der Forschungsschwerpunkt bei FTS Anlagen und fahrerlosen Flurförderzeugen.	Forschungs- und Entwicklungsdienstleister für Produktionstechnik. Schwerpunkte im Bereich Logistik liegen auf der Gestaltung von Produktionsnetzen, dezentraler Steuerung der Produktion, sicherem Materialfluss in Produktionsnetzen sowie auf Logistikeffizienz und Ressourceneinsatz.	Das ITA ist im Oktober 2001 aus dem Institut für Förder-technik hervorgegangen. Traditionell befasst sich das Institut mit dem Bewegen, dem Fördern und dem Transport von Gütern. Das Institut ist auch auf dem Gebiet der Gurtfördertechnik und der RFID-Technik tätig.

Messen und Kongresse

Die Branchenleitmesse CeBIT, CeMAT, die Hannover Messe Industrie (HMI) sowie die IAA Nutzfahrzeuge geben als Informationsplattformen und Marktplätze Industrie-, Handels- und Logistikunternehmen wichtige Impulse für die Entwicklung der Logistik in der Region Hannover.

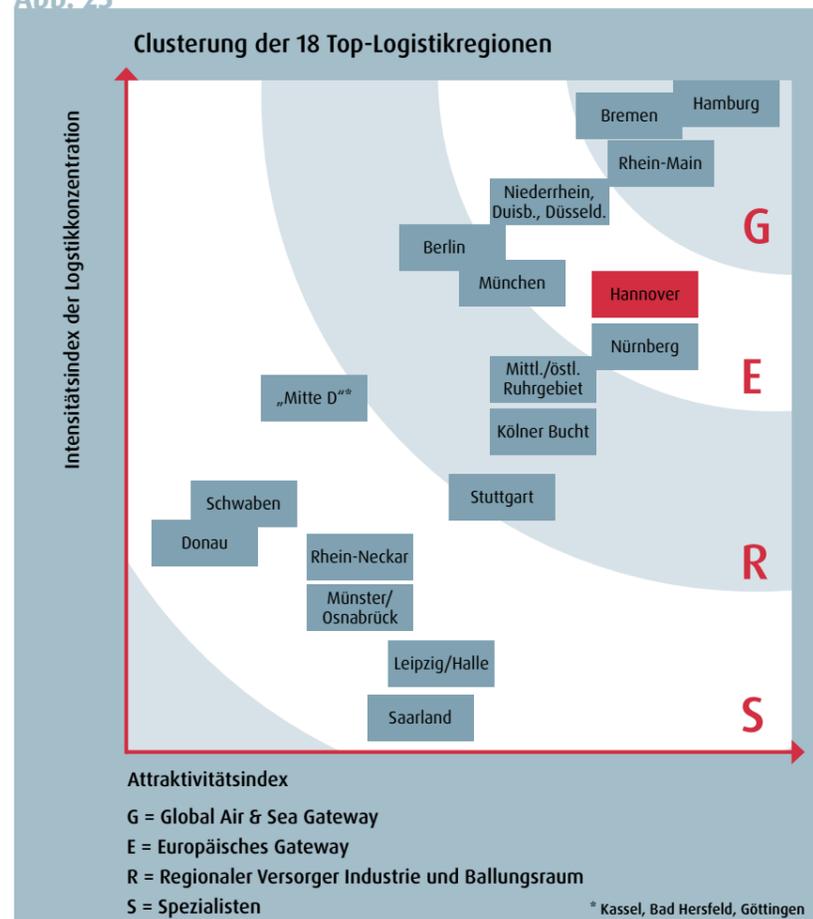
- Die CeMAT ist mit 1.100 Ausstellern und 55.000 Fachbesuchern aus 35 Ländern die weltweit größte und bedeutendste Messe für Intralogistik. Im Fokus der Messe stehen nachhaltige und innovative Produkte sowie ganzheitliche Systemlösungen aus den Bereichen Materialfluss und Logistik.
- Die Hannover Messe Industrie (HMI) ist seit 60 Jahren der führende Marktplatz für wegweisende Technologien, Werkstoffe und Ideen. Von einer klassischen Komponentenmesse entwickelte sie sich zur Plattform für komplette Prozesslösungen. 2011 präsentierten sich auf der HMI mehr als 6.500 Unternehmen aus 65 Ländern; es kamen über 230.000 Besucher aus dem In- und Ausland.
- Die IAA Nutzfahrzeuge findet alle zwei Jahre in Hannover statt. 1.750 Aussteller aus 43 Ländern präsentieren aktuelle Entwicklungen und Trends aus dem Nutzfahrzeugsektor. Knapp 300.000 Besucher aus 110 Ländern verdeutlichen den Stellenwert dieser Leitmesse.
- Die CeBIT ist die weltweit größte Messe der Informations- und Kommunikationsindustrie mit 4.000 Ausstellern aus 68 Ländern und 334.000 Besuchern. Auf der CeBIT werden auch praxisnahe Lösungen für logistische Prozesse vorgestellt: Supply-Chain-Management, Warehouse Management, AutoID und RFID Solutions Park, Tracking and Tracing.
- Der Logistics Network Congress ist der größte Logistik- und Mobilitätskongress in Norddeutschland. Er bietet einen umfassenden Überblick über aktuelle Trends und Entwicklungen in der Logistikwirtschaft und findet alle zwei Jahre in Hannover statt.

Marktposition des Logistikstandorts Region Hannover

Die Fraunhofer-Arbeitsgruppe Supply Chain Services SCS hat 2009 in einer umfassenden Studie die Region Hannover als eine der dynamischsten Logistikregionen in Deutschland eingestuft. Von den 18 in der Studie identifizierten Top-Logistikregionen in Deutschland besitzt die Region Hannover einen sehr hohen Attraktivitätsindex für die Logistik mit europäischer Gatewayfunktion, d. h. überregionaler und internationaler logistischer Bedeutung (vgl. Abb. 25 und Abb. 26).

Zu dieser Top-Bewertung der Region Hannover haben attraktive Rahmenbedingungen für Logistikinvestitionen entscheidend beigetragen: auf der Angebotsseite die gute Infrastrukturausstattung, die Kostensituation sowie die Lage der Region Hannover, auf der Nachfrageseite die hohe regionale Nachfrage nach Logistikdienstleistungen, das Absatzpotenzial an Konsumgütern, die enge regionale Verflechtung, das BIP pro Kopf sowie der hohe Industriebesatz mit Fokus auf exportorientierte Produkten.

Abb. 25



Quelle: Fraunhofer Supply Chains Services SCS, 2009

„ Fallbeispiel: Lyreco

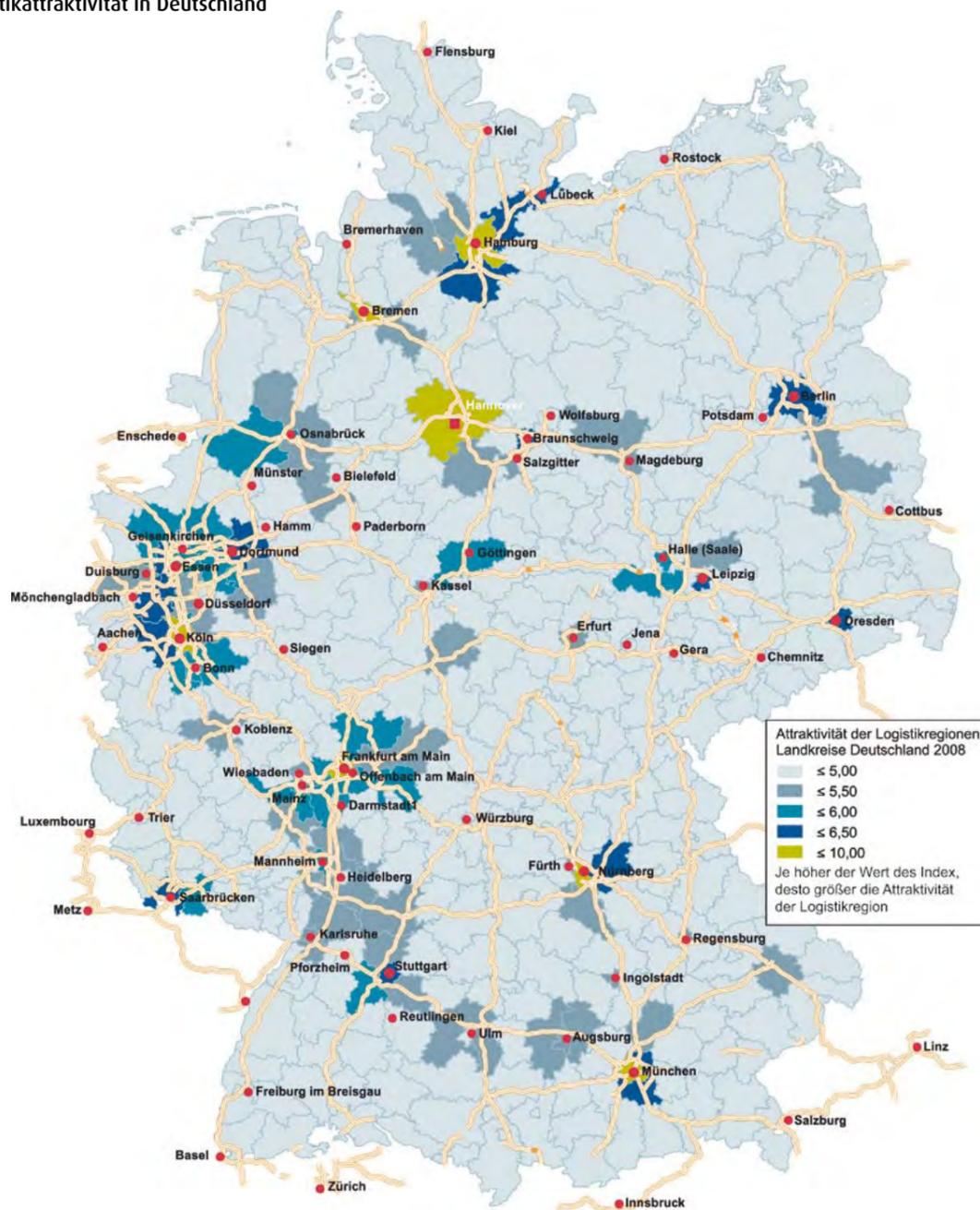
Lyreco ist mit einem Umsatz von 2,2 Mrd. € europäischer Marktführer im Business-to-Business-Bereich für Bürobedarf und IT-Verbrauchsmaterialien. Die zeitnahe und flächendeckende Belieferung Deutschlands wird vom nationalen Logistikzentrum in der Region Hannover sichergestellt. Von diesem Standort aus können im Nachtsprung alle elf Regionalläger erreicht und eine deutschlandweite Belieferung innerhalb von 24 Stunden garantiert werden. Die Lyreco Deutschland GmbH hat ihre Hauptverwaltung 2009 von Böblingen nach Barsinghausen verlegt und damit alle Zentralfunktionen mit der hochmodernen Logistik an einem Standort konsolidiert. Als entscheidende Kriterien für die Standortwahl hebt die Unternehmensleitung die Zentralität, die gute Verkehrsanbindung und die Verfügbarkeit von gut ausgebildeten und motivierten Arbeitskräften hervor. Lyreco Deutschland GmbH beschäftigt in der Region Hannover 280 Mitarbeiter mit unterschiedlichsten Qualifikationen, darüber hinaus 40 – 50 Zeitarbeitskräfte. Das Unternehmen praktiziert konsequent eine regionale Wertschöpfung und pflegt eine hohe soziale Verantwortung gegenüber den Mitarbeitern.“



Die multimodalen Verbindungen auf Straße, Schiene und Binnenwasserstraße bilden die Grundlage für die Anbindungsqualität der Region Hannover. Die zentrale Lage im europäischen Raum prädestiniert Hannover als Bündelungs- und Verteilzentrum (Fraunhofer SCS-Studie), um zuvor in

Deutschland verteilte Logistikaktivitäten dort zu konzentrieren können. Die Region Hannover profitiert weiterhin von der Verlagerung überregionaler Industrie- und Handelsunternehmen auf spezialisierte Logistikdienstleister in der Region.

Abb. 26
Logistikattraktivität in Deutschland



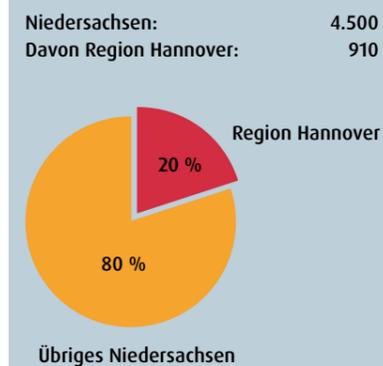
Quelle: Fraunhofer Supply Chains Services SCS

Dynamische Entwicklung der Logistikregion Hannover

Die Region Hannover hat sich in den letzten Jahren zu einem der bedeutendsten Logistikstandorte in Deutschland entwickelt. Bei logistischen Investitionen ist die Region Hannover seit Jahren Spitzenreiter in Niedersachsen und nimmt eine führende Position in Deutschland ein.

Abb. 27

Logistikrelevante Investitionen in Mio. € zwischen 2000 und 2009



Quelle: Marktspiegel Logistik 2009/2010 der Logistikinitiative Niedersachsen

Seit 2003 wurden

- 180 ha Logistikflächen umgesetzt,
- 800 Mio. € in Erweiterungs- und Neubauvorhaben investiert,
- 5.000 neue Arbeitsplätze geschaffen.

Die Region Hannover konnte sich durch konsequente Vermarktung und nachhaltige Standortvorteile im Fokus relevanter Unternehmen, Projektentwickler und Investoren verankern. Die Investitionsschwerpunkte lagen entlang der BAB 2 mit den

Schwerpunkten Barsinghausen, Langenhagen (Airport Business Park) und Lehrte. Im Folgenden wird ein chronologischer Überblick über bedeutende logistische Ansiedlungen seit 2007 gegeben:

Westliche Region

Kaufland trifft 2007 die Standortentscheidung, sein norddeutsches Logistikzentrum in Barsinghausen-Bantorf zu errichten. Im Rahmen eines der größten Logistikprojekte in Deutschland werden auf einem über 36 ha großen Grundstück 150 Mio. € investiert und es sollen nach Unternehmensangaben 250 neue Arbeitsplätze entstehen.

Der Büroartikelgroßhändler Lyreco Deutschland GmbH erweiterte 2007 seinen Standort in Barsinghausen um einen neuen Hallenkomplex und verlegte seine Hauptverwaltung aus Böblingen nach Barsinghausen. Das Unternehmen beschäftigt in dem nationalen Distributionszentrum 300 Mitarbeiter.

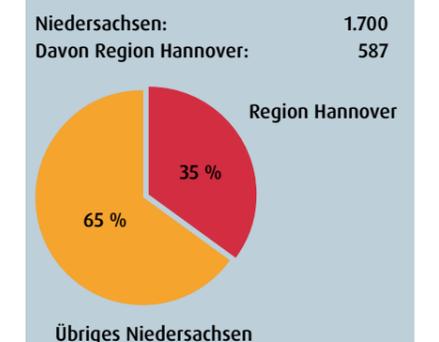
Der Elektrogroßhändler Sonepar Deutschland GmbH, ursprünglich nur ansässig in

der Stadt Hannover, expandierte 2007 mit seiner Logistik nach Garbsen und investierte auf 94.000 qm Grundstücksfläche ca. 20 Mio. €. Derzeit arbeiten in der Hauptverwaltung in der Landeshauptstadt 150 und im Logistikzentrum in Garbsen 200 Personen. Das Distributionsgebiet aus der Region Hannover umfasst 50 % der Fläche Deutschlands.

In Wunstorf errichtete 2010 die Hamburger Garbe Logistics AG in Rekordzeit eine

Abb. 28

Logistikrelevante Großinvestitionen (Einzelinvestitionen > 10 Mio. €) zwischen 2000 und 2009



Quelle: Marktspiegel Logistik 2009/2010 der Logistikinitiative Niedersachsen

20.000 qm große Logistikhalle. Von hier versorgt der Logistikdienstleister **syncreon Deutschland GmbH** die Produktionsversorgung der Audi-Werke in China und Indien im sogenannten CKD-Geschäft. In Wunstorf entstehen 200 neue Arbeitsplätze mit der Option auf weitere 200 im Falle Erweiterung.

Nördliche Region (z. B. Airport Business Park/Langenhagen)

Im Airport Business Park konnte die Hauptschlagbasis der **Hermes Logistik Gruppe** in Norddeutschland angesiedelt wer-

den. Der Projektentwickler **ECE Industries** investierte für diesen Nutzer auf einer Fläche von 80.000 qm ca. 20 Mio. €. In der als klimafreundlich ausgezeichneten Logistikimmobilie mit hochmoderner Sortieranlage entstanden auf 12.500 qm 150 neue Arbeitsplätze.

Der Projektentwickler **bauwo Grundstücks AG** aus Hannover errichtete 2007 ein 54.000 qm großes Logistikzentrum auf einer Fläche von 125.000 qm im Airport Business Park. Die 54.000 qm große Halle wird von **Geodis** und **Reifen.com** genutzt; der

Logistiker **Fiege** schloss 2008 ebenfalls einen Mietvertrag und schuf in seiner Niederlassung durch die mit der Textillogistik für **CBR Fashion Holding** (Marken wie Cecil, Street One) verbundenen Tätigkeiten ca. 400 neue Jobs.

Die **Krage Speditionsgesellschaft GmbH**, mittel-ständischer Logistikdienstleister mit Sitz in Hannover, errichtete 2007 ein neues Logistikzentrum auf einer Gesamtfläche von 130.000 qm in Langenhagen mit einem Investitionsvolumen von 26 Mio. €. In den insgesamt acht Hallen mit

einer Fläche von 47.000 qm sind 330 Mitarbeiter beschäftigt. Neben der Kontraktlogistik für international bedeutende Unternehmen betreibt Krage einen Regionalhub für Systemverkehre (IDS) an diesem Standort. 2008 konnte der Hamburger Immobilienentwickler **Garbe Logistics AG** für den Bau eines modernen Luftfrachtzentrums am Flughafen Hannover-Langenhagen akquiriert werden. Auf einem 57.000 qm großen Grundstück soll nach Verzögerung durch die Wirtschaftskrise – das **Air Cargo Terminal (ACT)** gebaut werden (Investitionsvolumen: 30 Mio. €) Über die Optimierung des bestehenden Frachtzentrums hinaus entstehen durch diese Ansiedlung ca. 250 neue Arbeitsplätze. Zusätzlich investierte Garbe auf einer Fläche von 6,5 ha 17 Mio. € in den Neubau des **Wedemärker Fahrzeugteile Service-Zentrums (FSZM)**.

Der weltweit viertgrößte Ölbohrspezialist **Weatherford Oil Tool GmbH** aus Texas errichtete 2009 seine Europazentrale im Airport Business Park mit einem Investitionsvolumen von 33 Mio. €. Vom neuen Zentrallager beliefert das Unternehmen Märkte in Osteuropa, Afrika und dem mittleren Osten. Zusammen mit dem Mitarbeiterstamm am traditionellen Standort in Langenhagen beschäftigt Weatherford 286 teilweise hoch qualifizierte Personen in der Region Hannover.



Fallbeispiel: Netrada Management GmbH

Die Netrada Management GmbH ist europäischer Marktführer der Mode- und Lifestyle-Industrie für E-Commerce-Solutions. Netrada betreibt für renommierte Markenunternehmen mehr als 60 Onlineshops in über 20 Ländern. Das Unternehmen wurde im Jahr 1997 unter dem Firmennamen Heycom in Hannover gegründet und ist in der Region an drei Standorten vertreten (Garbsen, Langenhagen und Lehrte). Netrada beschäftigt 2.000 Mitarbeiter und hat 60 Auszubildende. Netrada positioniert sich bei seinen Kunden als Fulfillment-Anbieter mit umfangreichem Service: von Onlineshops, Consulting, IT, logistischen Mehrwertdienstleistungen bis hin zur kompletten Abwicklung von Zahlungsmodalitäten. Am Standort Hannover möchte sich Netrada als zentrale B2C-Drehscheibe in Europa etablieren und seine Marktabdeckung und den bereits jetzt hohen Qualitätsstandard ausweiten. Aufgrund der hohen Kundenanforderungen sind die sehr gute Vernetzungsqualität der Region Hannover, die Leistungsfähigkeit ansässiger KEP-Dienstleister in Verbindung mit späten Cut-off-Zeiten entscheidende Standortfaktoren für das Unternehmen. Netrada versendet 22 Mio. Pakete jährlich. Bei der geplanten Ausweitung der Geschäftsaktivitäten nach Nordamerika könnte der Flughafen Hannover mit seinen 24-Stunden-Betriebsmöglichkeiten an Bedeutung gewinnen, wenn es gelingt, interkontinentale Verbindungen zu etablieren.

Der Entwickler von Logistikimmobilien **ProLogis** erwarb im Airport Business Park 125.000 qm Fläche zur Ansiedlung weiterer Logistikunternehmen (Investition von 38 Mio. €). Der Spezialist für Textillogistik **Netrada Management GmbH** aus Garbsen deckt den Platzbedarf seiner dynamischen Expansion (600 neue Arbeitsplätze 2007/2008) in einer Halle von ProLogis (ca. 400 Arbeitsplätze). **Wabco AG** als Sys-

temlieferant der Automobilindustrie optimiert seit 2011 an diesem Standort seine weltweiten logistischen Prozesse.

Der Pharmagroßhandel **Phoenix AG** hatte bereits 2007 für ca. 10 Mio. € seinen bestehenden Standort im Gewerbegebiet „Alter Flughafen“ ausgebaut und durch eine 5.000 qm große Halle ergänzt.

Logistikrelevante Ansiedlungen im Airport Business Park Süd



Fallbeispiel: BSN medical

Die BSN medical GmbH wurde am 1. April 2001 gegründet und hat ihren Hauptsitz in Hamburg. Das Logistikcenter des Unternehmens wurde bereits im Jahr 1985 unter Führung der Beiersdorf AG in der Region Hannover gebaut. BSN medical konzentriert sich auf die Vermarktung hochwertiger Medizinprodukte in den Bereichen Wundversorgung, Orthopädie und Phlebologie und steht für bekannte Marken wie Leukoplast, Leukotape, Elastomull und Jobst.

Im Zuge der Globalisierung von BSN medical hat sich das Logistik-center zum weltweit führenden europäischen Zentrallager (EDC) mit wachsendem Direktkundengeschäft in Europa und stark steigendem Exportanteil in außereuropäische Märkte (z. B. USA, Südamerika) innerhalb der BSN-Unternehmensgruppe entwi-



ckelt. Die Firma beschäftigt rund 95 Mitarbeiter in Hannover, wovon 81 in der Logistik und 14 im Customer Service tätig sind. Die Wahl der Region Hannover als Standort des europäischen Zentrallagers wird mit der hohen Zentralität, der Marktnähe und der sehr guten Anbindung an das Straßen-, Bahn-, Schiffs- und Flugverkehrsnetz begründet. Die Netzwerke der zahlreich ansässigen KEP-Dienstleister erweisen sich als vorteilhaft für BSN medical, um ohne eigenen Fuhrpark operierend, die hohen

Kundenanforderungen an großer Liefertreue und -qualität im Rahmen der Warendistribution sicherzustellen.

Aus Sicht des Managements von BSN medical liegt die Zukunft des Logistikstandortes Region Hannover in einer kontinuierlichen Förderung der Transport- und Logistikbranche in Niedersachsen und im angrenzenden Wirtschaftsraum sowie dem nachhaltigen Ausbau der logistischen Infrastruktur.“

BSN medical, weltweit einer der führenden Anbieter von medizinischen Produkten, erweiterte das bestehende Lager in Hannover um 8.000 qm auf insgesamt 14.000 qm Hallenfläche. Das Unternehmen hat sämtliche europäischen Lagerstandorte geschlossen, um seine Distributionsaktivitäten in Hannover zu zentralisieren. Von den 100 Mitarbeitern am Standort sind 84 direkt in der Logistik tätig.

Östliche Region – GVZ Lehrte

Die **Indupark Nibler AG** hat im GVZ Lehrte insgesamt 70.000 qm Gewerbeflächen mit Logistikhallen bebaut und an die Logistikunternehmen **Hellmann Logistics**, **Com-Pass** und **ROL Germany** vermietet – Investitionsvolumen ca. 15 Mio. €. Der amerikanische Entwickler von Logistikimmobilien **ProLogis** hatte 2008 ca. 80.000 qm Gewerbeflächen im GVZ Lehrte von der Hannover Region Grundstücksge-

sellschaft (HRG) erworben und die neu gebaute Logistikhalle an Europas größten Reifenhändler, die **Delticom AG**, langfristig vermietet. 2011 wird das dynamisch wachsende Unternehmen Delticom AG an einen zusätzlichen Standort nach Sehnde/Höver expandieren. Mit einem Investitionsvolumen von 33 Mio. € wird ein 60.000 qm großes Logistikzentrum mit 100 neuen Arbeitsplätzen entstehen.

Tab. 8

Bedeutende logistische Investitionen in der Region Hannover seit 2005

Unternehmen	Branchenfunktion	Logistische Funktion	Fläche in qm	Investition in Mio. €	Arbeitsplätze
bauwo Grundstücks AG	Immobilienentwickler	Nutzerabhängig	125.000	38	durch Nutzer (475)
BSN medical GmbH	Pharmagroßhandel	Weltweite Distribution	20.000	13	100
Dachser GmbH & Co. KG	Logistikdienstleister	Europäische und weltweite Distribution	48.000	14	400
Delticom AG	Handel	Nationale Distribution	120.000 + 78.000	60	160
Hermes Transport Logistics GmbH	Logistikdienstleister	Norddeutsche Distribution	78.000	35	150 (Anlaufphase)
Kaufland Stiftung & Co. KG	Lebensmittelhandel	Norddeutsche Distribution	360.000	180	230 (im 1. Bauabschnitt)
Krage Speditionsgesellschaft mbH	Logistikdienstleister	Europäische und weltweite Distribution	130.000	26	330
Lyreco Deutschland GmbH	Büroartikelgroßhandel	Nationale Distribution/Headquarter	120.000	k. A.	300
Netrada Management GmbH	Handel/E-Logistik	Nationale Distribution	40.000	15	Insgesamt in der Region Hannover 1.500
ProLogis Germany Management GmbH	Immobilienentwickler	Nutzerabhängig	125.000 + 78.000	68	Durch Nutzer (u. a. Netrada, Wabco)
REEMTSMA CIGARETTENFABRIKEN GmbH	Industrie	Weltweite Distribution	4.000	90	20
REWE/Penny Deutsche Supermarkt KGaA	Lebensmittelhandel	Norddeutsche Distribution	110.000	40	100
syncreon Deutschland GmbH	Logistikdienstleister	Weltweite Distribution	80.000	11 (im 1. Bauabschnitt)	200 (optional 400)
Sonepar Deutschland GmbH	Elektrogroßhandel	Nationale Distribution	94.000	20	180

Das neue Zentrallager des Lebensmittelkonzerns **REWE** in Lehrte-Sievershausen wurde 2010 fertig gestellt. Auf einer Lagerfläche von 31.000 qm werden 250 neue Arbeitsplätze die Belieferung der **Penny-Discountmärkte** in Deutschland sicherstellen. Lehrte unterstreicht seine Bedeutung als Logistikstandort mit der Ansiedlung des Internet-Dienstleisters (E-Logistik) **Netrada**

Management GmbH. Das auch an anderen Standorten in der Region stark expandierende Unternehmen schafft durch die Nutzung der frei gewordenen Bestandsimmobilie von DHL 500 neue Arbeitsplätze. Von der Niederlassung in Lehrte werden hochwertige Textilien bundesweit an Kunden von Onlineshops der Markenhersteller versandfertig aufbereitet und ausgeliefert.

Wittrock & Uhlenwinkel, Großhändler für Reinigungsartikel, führt seine bisherigen Standorte Braunschweig und Langenhagen in Lehrte zusammen und beschäftigt insgesamt 90 Mitarbeiter. In der neuen, 7.000 qm großen Lagerhalle werden 12.000 unterschiedliche Artikel gelagert und von dort ausgeliefert.

Regionalökonomische Effekte der Logistik

Die Querschnittsfunktion Logistik hat hinsichtlich Wertschöpfung, Beschäftigung und Multiplikatoreffekten erhebliche regionale Auswirkungen in der Region Hannover: 40.000 logistikrelevant Beschäftigte und eine Bruttowertschöpfung von 1,7 Mrd. €. In der Region Hannover liegt die Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen bei 57.571 € und damit 2.000 € über dem Bundesdurchschnitt.

Die Logistikunternehmen in der Region Hannover nehmen für ihre Leistungserstellung Vorleistungen aus anderen Branchen in Anspruch. Daraus entsteht eine regional-

ökonomische Wirkungskette, die weitere Produktions-, Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte umfasst (vgl. Abb. 29). Dies zeigt, dass eine sehr enge Korrelation

zwischen der ökonomischen Entwicklung in der Region und der ansässigen Logistikwirtschaft besteht.

Aus jedem Euro, der als Wertschöpfung in der Logistik generiert wird, entsteht zusätzlich rd. 1 € Wertschöpfung durch Leistungen in vor- und nachgelagerten Branchen. Die ausgelösten Wertschöpfungseffekte der regionalen Logistikwirtschaft werden in diversen Branchen generiert (vgl. Abb. 30).

Da die Logistik eine branchenübergreifende Querschnittsfunktion hat, ist sie in der amtlichen Statistik nicht als eigener Wirtschaftssektor ausgewiesen. In der Betriebsstättenstatistik lassen sich auf der einen Seite Wirtschaftszweige, z. B. Lagerei oder Güterbeförderung im Schienenverkehr, eindeutig der Logistik zuordnen. Auf der anderen Seite existieren Wirtschaftszweige, die zwar einen engen Logistikbezug aufweisen, jedoch nicht vollständig der Logistik zugerechnet werden können.

Abb. 29



Quelle: LNC

Abb. 30

Induzierte Wertschöpfungskette

Wertschöpfung durch innerbetriebliche Logistik	Wertschöpfung durch außerbetriebliche Logistik	Standortbezogene Wertschöpfung
<ul style="list-style-type: none"> Warehousemanagement Lagerverwaltung Herstellung von flurgebundenen Fördersystemen Herstellung von Gabelstaplern Unternehmensberatung IT-Dienste Unternehmensberatung für Intralogistik 	<ul style="list-style-type: none"> Betreiber von Fuhrparks Vermietung von Transportmitteln und Transportbehältnissen Post- und Kurierdienste Unternehmensberatung für außerbetriebliche Logistik 	<ul style="list-style-type: none"> Zeitarbeitsfirmen Wach- und Sicherheitsdienste Immobilienwirtschaft Finanzdienstleistungen Reinigungsdienste IT-Dienste Messe- und Veranstaltungsbranche Wirtschaftsprüfung Gastronomie/Hotellerie Handwerk

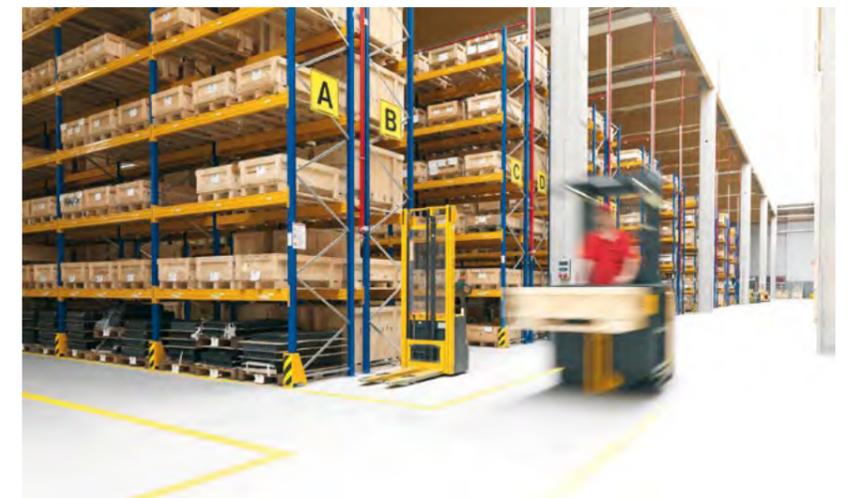
Quelle: LNC

Unternehmen, die Produkte und Dienstleistungen entlang der gesamten logistischen Funktionskette anbieten, bilden den Kernbereich der Logistikwirtschaft in der Region Hannover. Diese der Logistikwirtschaft direkt zuzuordnenden Wirtschaftszweige werden im Folgenden differenziert nach drei Untergruppen betrachtet.

- Logistiknahe Industrie:** Darunter wird die Herstellung von Produkten subsumiert, die für logistische Prozesse notwendig sind. Dazu zählen u. a. für den
- Logistikspezifische Dienstleistungen:** Zu dieser Gruppe zählen alle Dienstleistungen, die im direkten Zusammenhang mit der Wertschöpfungskette Transport-Umschlag-Lagerung und Kontraktlogistik stehen wie u. a. die Wirtschaftszweige Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr und in der Binnenschifffahrt sowie die Erbringung von sonstigen Dienstleistungen im Rahmen des Outsourcing von Industrie-Handel.

Transport benötigte Verpackungsmittel sowie Transportmittel.

- Logistiknahe Dienstleistungen:** Zu den logistiknahen Dienstleistungen zählen unternehmensbezogene Dienstleistungen, die zur Realisierung logistischer Dienstleistungen erforderlich sind, z. B. Softwareherstellung, Vermittlung von Arbeitskräften und Vermietung von Maschinen.



Europäisches Zentrallager Weatherford Oil Tool GmbH

4*

5*

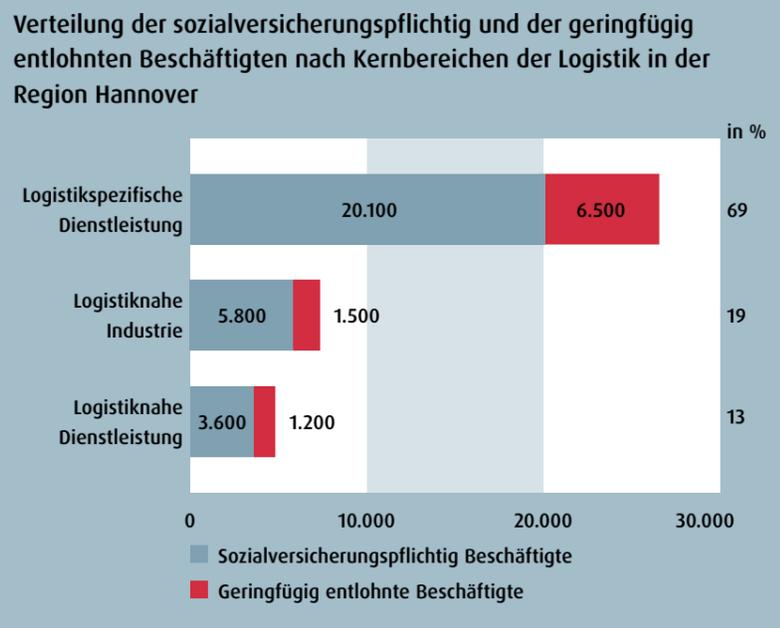


Abb. 31 verdeutlicht die Beschäftigtenverteilung analog zu dieser Differenzierung in der Region Hannover.

Bezogen auf die Arbeitsplatzeffekte weist die Logistik in Relation zum Flächenverbrauch je nach logistischer Funktion und Nutzung eine breite Streuung auf. Die häufig kritisierte geringe Arbeitsplatzdichte bei hohem Flächenverbrauch trifft deshalb nur sehr eingeschränkt zu. Die Beschaffungs- und Distributionsaktivitäten im Rahmen der Kontraktlogistik sind häufig sehr personalintensiv (vgl. Abb. 32).

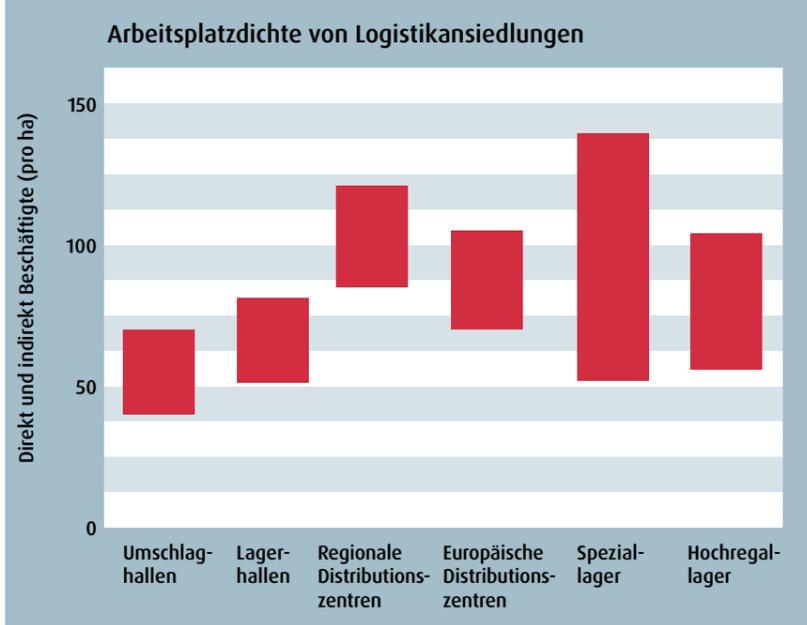
Die mittlere Arbeitsplatzdichte bei Logistikunternehmen kann bis zu 140 Mitarbeitern pro ha betragen. Damit ist die Arbeitsplatzdichte nicht niedriger als im Vergleich mit anderen Wirtschaftszweigen, bspw. dem produzierenden Gewerbe. Bei den ermittelten Arbeitsplatzdichten pro ha handelt es sich um Mittelwerte. Diese können naturgemäß im Einzelfall nach oben oder unten abweichen.

Abb. 31



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand 31. Dezember 2009, eigene Berechnungen LNC

Abb. 32



Quelle: Ansiedlungshandbuch Logistik. NRW 2010, Darstellung LNC

Perspektiven

Die hohe Zentralität, die Marktnähe zu den europäischen Wirtschaftszentren, die hervorragende Anbindungs- und Vernetzungsqualität und die leistungsfähige Infrastruktur stellen wesentliche Standortvorteile dar. Mit der vorhandenen logistischen Kompetenz lassen sich heute in der Region Hannover für Unternehmen Kostenvorteile realisieren, die ein wichtiges Ansiedlungskriterium darstellen. Durch die konsequente Nutzung dieser Standortvorteile hat die Region auch zukünftig die Chance, von der stark wachsenden Querschnittsbranche Logistik zu profitieren. Dies hängt nicht zuletzt von künftigen Marktentwicklungen ab, die abschließend betrachtet werden.

Markttrends und ihre Relevanz für die Region Hannover

Aktuelle Entwicklungen führen zu veränderten Anforderungen an Standorte und zu neuen logistischen Aufgaben und Angeboten. Das frühzeitige Erkennen und Reagieren auf diese Trends sichert die Zukunftsfähigkeit eines Standortes. Im Folgenden werden Trends in der Logistik skizziert und deren Relevanz für die Region Hannover aufgezeigt.

Prozesse/luK-Strukturen

Die Wertschöpfungsketten führen zu einer steigenden Komplexität der Märkte und zu steigender Fragilität der Lieferketten. Es sind immer mehr aktuelle Informationen nötig, um diese Netze wirtschaftlich, effizient

und zuverlässig steuern zu können. Daraus ergeben sich weitere Wertschöpfungs- und Beschäftigungspotenziale in einer Region über die Grenzen der logistischen Kernleistungen hinaus. In der Region Hannover betreibt die DB Schenker das Produktionsversorgungszentrum (PVZ) für Volkswagen Nutzfahrzeuge. Für die reibungslose Synchronisation zwischen der Bereitstellung der Teile und der Abfolge am Verbauort sorgt ein komplexes Datenmanagement zwischen beiden Unternehmen.

Outsourcing/Kontraktlogistik

Die Auslagerung (Outsourcing) von unternehmerischen Funktionen aus Industrie- und Handel an spezialisierte Logistikdienstleister wird als Kontraktlogistik bezeichnet. Nach Schätzungen der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chains Services SCS beträgt das potenzielle Marktvolumen der Kontraktlogistik in Europa 313 Mrd. €, wovon erst 25 % ausgeschöpft sind.

Dieser Trend führt in der Logistik zu einer Vielzahl von neuen Geschäftsmodellen wie Liefersysteme im Cross-Docking-Verfahren oder eine länderspezifische Endmontage von Produkten durch externe Dienstleister. Die Bandbreite der angebotenen Kontraktlogistiklösungen in der Region Hannover ist bereits heute groß und wird in Zukunft weiter zunehmen. Exemplarisch lassen sich die Scherm Gruppe als Systemlieferant für die Automobilindustrie

durch Übernahme logistischer Funktionen der Continental AG oder syncreon mit der Produktionsversorgung der Audi-Werke in China und Indien aus der Region Hannover nennen.

Seehafen- und Containerverkehr

Der Seeverkehr bildet das Rückgrat des Welthandels. Durch das Wachstum ist es in der Vergangenheit vermehrt zu Engpässen in den Seehäfen gekommen. Die schnelle und wirtschaftliche Verteilung der Güter in das Hinterland ist zu einem strategischen Faktor für die Attraktivität und den Erfolg der Seehäfen geworden. Die Region Hannover bietet als Seehafenhinterlandstandort durch die Vernetzung mit den Seehäfen via Binnenwasserstraße, Schiene und Straße ideale Voraussetzungen für die Abwicklung seehafenaffiner Logistik. Über den Containerumschlag hinaus bietet der Standort diverse damit verbundene wertschöpfende Tätigkeiten. Die Fiege Gruppe beschäftigt beispielsweise 400 Mitarbeiter in der Region Hannover, um für bekannte Modelabel wie Cecil und Street One logistische Dienstleistungen zu erbringen. Jährlich werden in der Region Hannover 50 Mio. Kleidungsstücke aus den Produktionsstätten in Asien, die über die deutschen Seehäfen importiert werden, für den Textilhandel aufgearbeitet und kommissioniert.