

NIW INFO SPEZIAL 1|2015



VERKEHR UND LOGISTIK IN NIEDERSACHSEN

VON EIKE MATTHIES, DANIEL SCHILLER UND STEPHAN L. THOMSEN

Im Jahr 2015 geht der Beteiligungs- und Abstimmungsprozess zur Erarbeitung eines neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) in seine entscheidende Phase. Das vorliegende niw info spezial stellt wesentliche Fakten, Argumente und Handlungserfordernisse im Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur und Logistikwirtschaft Niedersachsens in kompakter Form vor. Der Güterverkehr in Niedersachsen ist in den letzten Jahren schneller gewachsen als der Bundesdurchschnitt. Trotz dieses Anstiegs waren die letzten zwei Jahrzehnte preisbereinigt von einem deutlichen Rückgang der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gekennzeichnet. In vielen Bereichen ist dadurch Nachhol- und Ersatzbedarf entstanden. Die Logistikwirtschaft in Niedersachsen ist nicht nur aufgrund der hohen Beschäftigtenzahl ein wichtiger Wirtschaftszweig. Durch ihr Angebot innovativer Logistikdienstleistungen sichert sie zusammen mit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur die Wettbewerbsfähigkeit der anderen niedersächsischen Schlüsselbranchen. Zukünftig besitzt die Logistikwirtschaft trotz neuer Herausforderungen weiteres Wachstums- und Innovationspotenzial. Das NIW ist mit seiner einzigartigen und unabhängigen Expertise vertrauensvoller Partner des Landes und seiner Regionen für diese Themenbereiche. Es leistet mit seiner Arbeit einen wesentlichen Beitrag und Mehrwert für die wirtschaftliche Entwicklung Niedersachsens.

Die Diskussion über die Verkehrsinfrastruktur genießt aktuell eine hohe Aufmerksamkeit in Deutschland: Das Jahr 2015 ist die entscheidende Phase der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans. Er bildet die Grundlage, auf der über wesentliche Infrastrukturprojekte in den kommenden Jahren entschieden wird. Die kurzfristigen Schließungen von Brücken oder Schleusen haben gezeigt, dass der Ersatz- und Sanierungsbedarf aufgrund unzureichender Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur ein kritisches Ausmaß erreicht hat. Dies begrenzt die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems nachhaltig. Schließlich ist die Diskussion um zusätzliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland eng verbunden mit der Debatte um die Bedeutung der deutschen Investitionsschwäche für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union.

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und die gezielte Weiterentwicklung der Logistikwirtschaft sind in gleicher Weise auch für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Niedersachsen unerlässlich. Die niedersächsischen Schlüsselindustrien sind auf leistungsstarke Verkehrssysteme und effiziente Logistikdienstleistungen angewiesen. Darüber hinaus hat sich die Logistikbranche zu einem wichtigen Wirtschaftszweig entwickelt. Die zentrale Lage im deutschen Verkehrssystem und die Funktion als Hafenhinterland für die norddeutschen Seehäfen machen die

Verkehrsinfrastruktur und Logistikwirtschaft Niedersachsens zu zentralen Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft insgesamt. Hinzu kommt die wichtige Funktion als Gateway für Verkehre von und nach Osteuropa und Skandinavien. Die Möglichkeit zur Kombination verschiedener Verkehrsträger besitzt einen hohen Stellenwert und das Land verfügt durch eine Vielzahl trimodaler Güterverkehrszentren (Straße, Schiene, Wasserstraße) über ein Alleinstellungsmerkmal im Bereich der logistischen Infrastruktur. Logistikstandorte befinden sich allerdings in einer weltweiten Standortkonkurrenz. Für Niedersachsen heißt das konkret, dass die natürlichen Lagevorteile durch gezielte Maßnahmen zur Verbesserung des Wettbewerbsumfelds für Logistikunternehmen weiterhin konsequent genutzt werden müssen.

Wir beginnen mit einer kurzen Bestandaufnahme der Entwicklung des Güterverkehrs in Niedersachsen und der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur für die verschiedenen Verkehrsträger. Hier zeigt sich, dass der deutliche Anstieg des Verkehrsaufkommens in Niedersachsen in den vergangenen 20 Jahren nicht mit entsprechenden Investitionen hinterlegt wurde. Anschließend werden wir die Bedeutung der Logistikwirtschaft für das Land diskutieren. Einerseits werden die Entwicklung der Branche selbst und ihre Standortstruktur betrachtet, andererseits wird die Bedeutung der Logistikwirtschaft für andere niedersächsische Schlüsselbranchen dargestellt. Abschließend werden Entwicklungspotenziale der Logistikwirtschaft benannt.

GÜTERVERKEHR UND VERKEHRSDINFRASTRUKTUR IN NIEDERSACHSEN

Auf den Verkehrswegen Straße, Schiene und Wasserstraße wurden laut Statistischem Bundesamt (2013) im Jahr 2011 in Deutschland 4,4 Milliarden Tonnen Güter befördert. Davon entfielen 71 % der beförderten Güter auf die Straße, die ihren Anteil gegenüber dem Jahr 2000 um drei Prozentpunkte steigern konnte. Auf der Schiene wurden 18 % der Güter transportiert, zwei Prozentpunkte mehr als im Jahr 2000. Die Binnenschifffahrt verlor vier Prozentpunkte und besitzt nur noch einen Anteil von 9 %. Die Beförderungsleistung, gemessen in Tonnenkilometern, stieg auf der Straße um 37 %, auf der Schiene um 48 % und im Seeverkehr um 35 %. Lediglich bei der Binnenschifffahrt gab es bei der absoluten Beförderungsleistung einen Rückgang um 12 %. Die besondere Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland für die EU wird durch den Anteil Deutschlands an der Beförderungsleistung der EU unterstrichen. Er beträgt auf Straße und Schiene jeweils fast 30 %, auf den Binnenwasserstraßen sogar mehr als 40 %.

Die zur Vorbereitung des BVWP 2015 erstellte Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (BVU et al. 2014) kommt zu dem Ergebnis, dass der Güterverkehr auch zukünftig wachsen wird. Von 2010 bis 2030 wird eine Zunahme des Transportaufkommens (gemessen in Tonnen) um 18 % und der Transportleistung (gemessen in Tonnenkilometern) um 38 % erwartet. Die Verkehrsträger Binnenschifffahrt und Schienengüterverkehr werden dabei etwas dynamischer wachsen als der Straßengüterverkehr,

für den allerdings immer noch eine Steigerung des Transportaufkommens um 17 % erwartet wird. Ein besonderer Zuwachs wird bei kombinierten Verkehren und im Seehafenhinterlandverkehr erwartet. Diese Trends sind für Niedersachsen zum einen aufgrund der Lage im Hinterland der wichtigsten deutschen Seehäfen und der Ausstattung mit bi- und trimodalen Güterverkehrszentren von besonderer Bedeutung.

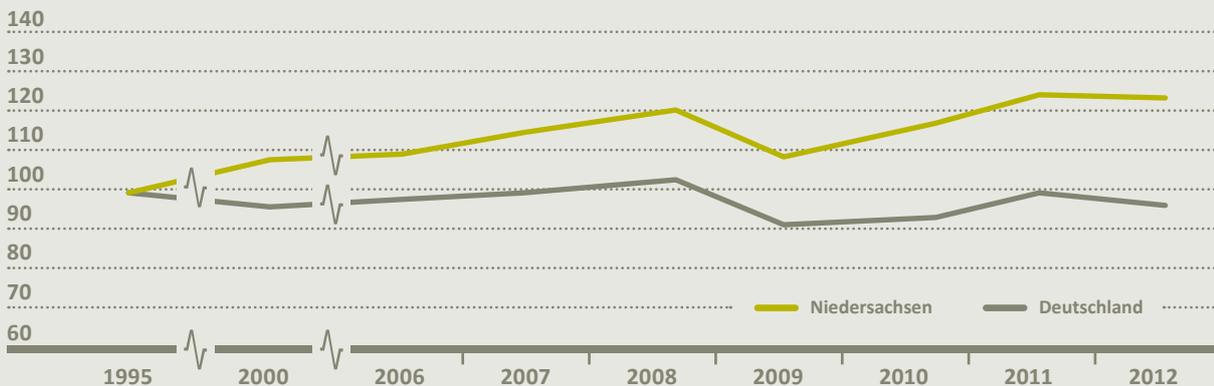
Niedersachsens Transportleistung wächst schneller als der Bundesdurchschnitt

Seit 1995 sind Güterumschlag (ein- und ausgeladene Güter in Tonnen), Transportaufkommen und Transportleistung in Niedersachsen im Vergleich zu den anderen Bundesländern überdurchschnittlich stark gewachsen. Während die transportierten Mengen bundesweit zwischen 1995 und 2012 leicht abgenommen haben, gab es in Niedersachsen einen deutlichen Zuwachs um mehr als 20 % (Abb. 1).

Niedersachsen belegt im Güterverkehr (gemessen am Transportaufkommen auf der Straße und an den Güterumschlägen auf Schiene, Wasserstraßen und Seehäfen) innerhalb Deutschlands den dritten Platz im Vergleich mit den anderen Bundesländern (Abb. 2a). Unter den vier einwohnerstärksten Bundesländern ist es zugleich das einzige, dessen Anteil am gesamtdeutschen Güterverkehr mit 12,5 % größer ist als am (gesamtdeutschen) Einwohneranteil (9,6 %). Auf Platz eins liegt Nordrhein-Westfalen (20,9 % des Güterverkehrs bzw. 21,8 % der Einwohner) gefolgt von Bayern (13,8 % bzw. 15,6 %). Auf Platz vier rangiert das im Vergleich zu Niedersachsen deutlich bevölkerungsreichere Baden-Württemberg (9,9 % bzw. 13,2 %). Eine nach Verkehrsträgern differenzierte Betrachtung der Transportleistung zeigt, dass Niedersachsen auch bei den Verkehrsträgern Straße, Binnen- und Seeschifffahrt den dritten Platz bekleidet, während es im Schienenverkehr sogar den zweiten Platz erreicht.

**// IN REALEN PREISEN BEDEUTET
DIE STAGNIERENDE ENTWICKLUNG
EINEN DEUTLICHEN RÜCKGANG DER
INVESTITIONEN IN DIE STRASSEN-
VERKEHRSDINFRASTRUKTUR //**

Abbildung 1: Entwicklung von Transportaufkommen und Güterumschlag in Niedersachsen und Deutschland (Index: 1995 = 100)



Anmerkung: Summe aus Transportaufkommen im Straßengüterverkehr und Güterumschlägen in Binnenschifffahrt, Schienengüter- und Seeverkehr
Quelle: eigene Berechnung und Darstellung des NIW nach Daten des Statistischen Bundesamtes und des Kraftfahrtbundesamtes

Dieser Entwicklungstrend ist bei allen Verkehrsträgern mit Ausnahme des Seeverkehrs zu erkennen. Hier schrumpfte der quantitative Umschlag an niedersächsischen Seehäfen gegen den bundesweiten Trend: Niedersachsen musste den zweiten Platz an das Land Bremen abgeben. Seit 2010 hat sich die Entwicklung stabilisiert (Abb. 2b). Im Schienenverkehr gab es – getrieben durch eine Zunahme der Hafenhinterlandverkehre – zwischen 1995 und 2012 nahezu eine Verdoppelung des Güterumschlags, während in vielen anderen Bundesländern der Güterumschlag auf der Schiene stagnierte oder zurückging (Abb. 2c). Ebenfalls gegen den Trend sind die beförderten Gütermengen im Straßenverkehr zwischen 1995 und 2012 um 17 % angestiegen, während das Transportaufkommen deutschlandweit im gleichen Zeitraum um 9 % sank (Abb. 2d).

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sinken preisbereinigt

Im Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 hat der Bund für die Verkehrsinfrastruktur insgesamt rund 50 Mrd. Euro (bzw. ca. 10 Mrd. Euro pro Jahr) vorgesehen. Davon entfallen 24,8 Mrd. Euro auf die Bundesfernstraßen, 20,6 Mrd. Euro auf die Schienenwege und 4,6 Mrd. Euro auf die Bundeswasserstraßen. Dazu kommen Investitionen der Länder und Kommunen in etwa gleicher Höhe. Jährlich werden somit etwa 20 Mrd. Euro in Deutschland in die Verkehrsinfrastruktur investiert.

Ein Großteil der Investitionen in die niedersächsischen Verkehrswege kommt dem Erhalt und der Kapazitätserweiterung zu Gute. Das Straßennetz selbst wuchs zwischen 1992 und 2012 nur um 0,6 % auf insgesamt 28.271 km. Die Autobahnkilometer nahmen dabei mit 14 % auf nunmehr 1.433 km am deutlichsten zu. Gleichzeitig sank allerdings die Länge der Bundesstraßen um etwa 1 % auf 4.796 km. Da im gleichen Zeitraum die Verkehrsmenge um 17 % gestiegen ist, muss von einer deutlichen Zunahme der Belas-

tung der Straßen ausgegangen werden. Dies impliziert eine höhere Abnutzung der Straßen und einen erhöhten Bedarf an Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen. Im Gegensatz dazu ist das Schienennetz in Niedersachsen um 7 % auf 4.114 km erweitert worden. Der Anstieg des Güterumschlags verlief aber auch auf der Schiene deutlich dynamischer als der Netzausbau. Bundesweit verringerte sich die Länge des Schienennetzes hingegen um 8 % auf 37.941 km.

Für Niedersachsen stellt die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) differenzierte Zahlen zu den Bau- und Erhaltungsmaßnahmen im Straßenbau zur Verfügung. Die Investitionen in die niedersächsische Straßenverkehrsinfrastruktur haben zwischen 1990 und 2008 jährlich etwa 600 Mio. Euro betragen (Abb. 3). Ein Großteil der Mittel wurde vom Bund finanziert und für Bundesautobahnen und Bundesstraßen eingesetzt. In den Jahren 2009 und 2010 wurden aufgrund der Konjunkturpakete höhere Investitionen von in der Spitze fast 800 Mio. Euro erreicht. In den Jahren 2012 und 2013 lagen die Investitionen wieder bei Werten um 700 Mio. Euro.

In realen Preisen bedeutet die stagnierende Entwicklung einen deutlichen Rückgang der Investitionen in die Straßenverkehrsinfrastruktur: Der Verbraucherpreisindex in Deutschland ist zwischen 1990 und 2013 um mehr als 50 % gestiegen. Preisbereinigt hätten daher im Jahr 2013 mindestens 900 Mio. Euro für den Straßenbau in Niedersachsen aufgewendet werden müssen, um real eine konstante Entwicklung zu erreichen. Das ifo Institut (2013) weist allerdings darauf hin, dass durch die nicht veröffentlichte Investitionssumme in öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) tatsächlich mehr investiert wurde, als in den amtlichen Zahlen zum Ausdruck kommt. Außerdem sei ein Teil des Rückgangs der Investitionsquote auch auf die moderate Preisentwicklung bei Investitionsgütern in der Folge der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise zurückzuführen.

Abbildung 2a: Entwicklung von Transportaufkommen und Güterumschlag (in 1.000 t) in ausgewählten Bundesländern

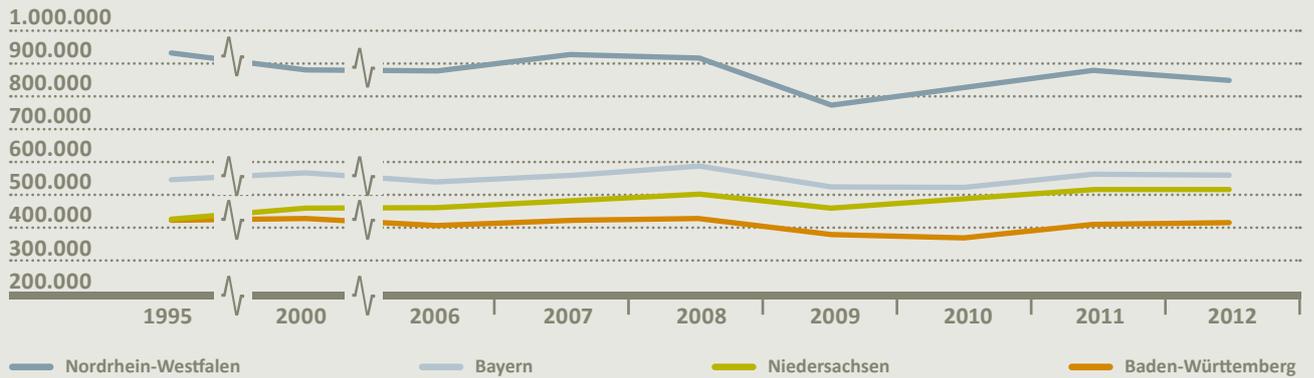


Abbildung 2b: Entwicklung des Güterumschlags (in 1.000 t) in der Seeschifffahrt in ausgewählten Bundesländern

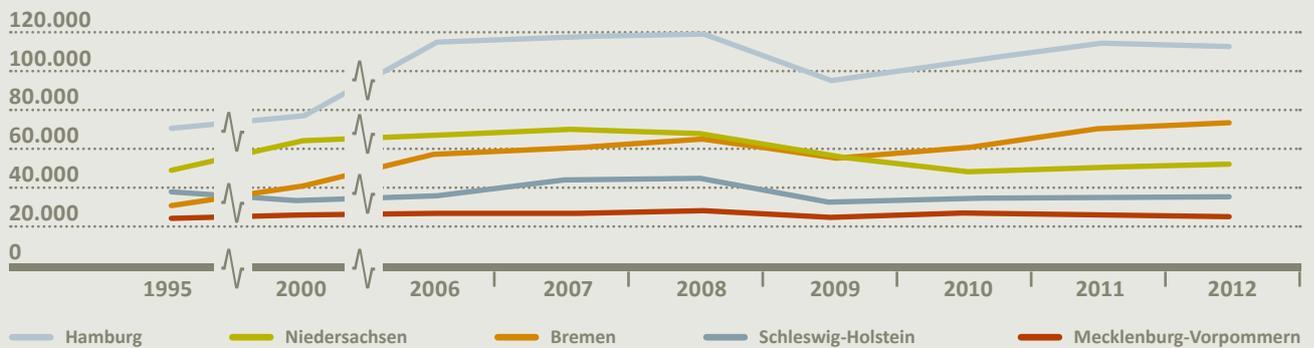


Abbildung 2c: Entwicklung des Güterumschlags (in 1.000 t) im Schienengüterverkehr in ausgewählten Bundesländern



Abbildung 2d: Entwicklung des Transportaufkommens (in 1.000 t) im Straßengüterverkehr nach ausgewählten Bundesländern



Anmerkung: Summe aus Transportaufkommen im Straßengüterverkehr und Güterumschlägen in Binnenschifffahrt, Schienengüter- und Seeverkehr
 Quelle: eigene Berechnung und Darstellung des NIW nach Daten des Statistischen Bundesamtes und des Kraftfahrtbundesamtes

Verschiedene Studien haben versucht, den jährlichen Finanzbedarf für die Verkehrsinfrastruktur zu beziffern. So errechnete beispielsweise die Daehre-Kommission (2012) zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung mit 7,2 Mrd. Euro den höchsten jährlichen Bedarf an zusätzlichen Investitionen bezogen auf alle Verkehrswege und Finanzierungsträger. Fast zwei Drittel dieser zusätzlichen Summe entfällt dabei auf den Ersatzbedarf. BDI und DGB (2014) gehen in einer gemeinsamen Erklärung alleine von 4 Mrd. Euro zusätzlichem jährlichem Investitionsbedarf für die Bundesverkehrswege aus. Auch wenn sich die Ergebnisse in den Details unterscheiden, konstatieren alle Studien einen höheren Finanzbedarf als die momentan vom Bund eingesetzten 10 Mrd. Euro.

Zwischenfazit

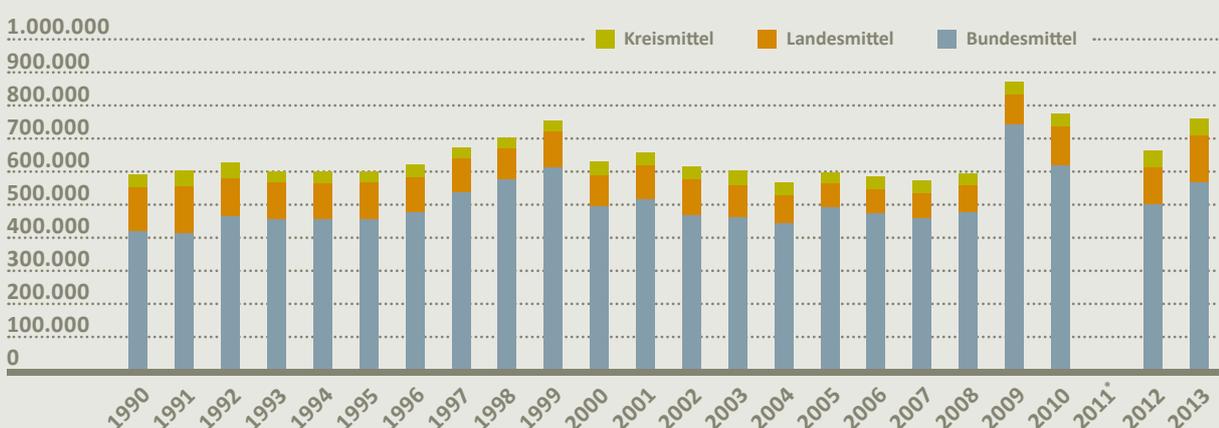
Die Ergebnisse zur Entwicklung der Verkehrsleistung zeigen einen deutlichen Anstieg in den vergangenen Jahren, dessen Fortsetzung in ähnlicher Form für die Zukunft erwartet wird. Gleichzeitig stagnieren die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bzw. sind preisbereinigt sogar rückläufig. Die daraus resultierenden Probleme zeigen sich vor allem bei Hafenhinterlandverbindungen, Verkehrsknotenpunkten und Brücken. Hierbei sind jedoch weniger ein Mangel an Strecken, als vielmehr qualitative Aspekte der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit maßgeblich. Dies gilt nach wie vor auch für die Erreichbarkeit einiger ländlicher Räume des Landes, wie z. B. den Landkreis Holzminden. Dementsprechend kommen auch Erhalt und Ausbau zentrale Rollen zu. Laut Konjunkturumfrage des Instituts der Deutschen Wirtschaft (2014) fühlen sich im Straßenverkehr bereits heute mit 70 % besonders viele Unternehmen beeinträchtigt. Flächendeckend herrscht in Niedersachsen zwar keine so hohe Belastung der Strecken wie in den dichter besiedelten Räumen Süddeutschlands, dennoch kommt es gerade auf den Bundesautobahnen 1, 2 und 7 regelmäßig zu

Überlastungssituationen. Im Schienenverkehr führt u. a. die Nutzungskonkurrenz zwischen Güter- und Personenverkehr zu Ausbaubedarfen. Hier werden die Begriffe Engpassbeseitigung und Hafenhinterlandanbindung von Branchenexperten besonders häufig genannt.

Die Investitionsschwäche zieht mittel- und langfristig weitere negative Folgen nach sich: Ersatzbedarfe werden verschoben und müssen in der Zukunft in noch größerem Umfang und kürzerer Zeit abgearbeitet werden. Die Wettbewerbsfähigkeit von Schlüsselbranchen, die in besonderer Weise von einer leistungsfähigen Logistik abhängig sind, wird beeinträchtigt. Der Wirtschaft in Deutschland und Europa fehlt der Wachstumsimpuls, der durch Infrastrukturinvestitionen in Deutschland ausgelöst werden könnte. In diesem Zusammenhang mahnt auch das ifo Institut (2013) an, dass in hochentwickelten Ländern Sättigungseffekte bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur erkennbar sind, da gerade die Wachstumswirkungen von gezielten Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen häufig unterschätzt werden.

Die wissenschaftliche Debatte über Infrastrukturinvestitionen gestaltet sich dabei kontrovers: Die Schwierigkeit einer gleichzeitigen Optimierung im Hinblick auf verkehrspolitische Rahmenbedingungen, wirtschaftlichen Nutzen und ökologische Folgen steht im Mittelpunkt der Diskussion. Im Spannungsfeld zwischen geringen finanziellen Spielräumen, Investitionsbedarfen und der Bedeutung von Verkehr und Logistik als Standortfaktor wird die Akzeptanz für Verkehrsprojekte und die Logistikwirtschaft in der Bevölkerung zukünftig von entscheidender Bedeutung sein. Deutschland hat für Infrastrukturprojekte eine auch im internationalen Vergleich sehr geringe Akzeptanz (Gabriel und Meyer 2012). Nur durch geeignete Beteiligungsformen, eine intensive Aufklärung über Kosten und Nutzen der Projekte und einen entsprechenden Interessenausgleich wird es gelingen, die Umsetzung von Verkehrsprojekten erfolgreich zu gestalten.

Abbildung 3: Bau- und Erhaltungsleistungen für die Straßenverkehrsinfrastruktur in Niedersachsen nach Mittelherkunft (Investitionen in 1.000 EUR)



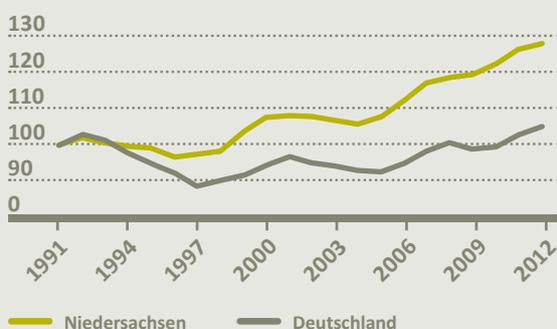
Anmerkung: Mittel in der technischen Verwaltung der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, * Daten für 2011 nicht verfügbar
Quelle: eigene Berechnung und Darstellung des NIW nach Daten der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

LOGISTIKWIRTSCHAFT IN NIEDERSACHSEN

Die Logistikwirtschaft bildet gemeinsam mit dem Fahrzeugbau und der Luft- und Raumfahrtindustrie die Kernkompetenz Niedersachsens im Bereich Mobilität. Aufgrund der hohen Dynamik der letzten Jahre zählt sie auch deutschlandweit zu den Wachstumsmotoren der Mobilitätswirtschaft. Die Logistikwirtschaft wird in der amtlichen Statistik als Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ ausgewiesen. Dieser umfasst die Wirtschaftsabteilungen Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen, Schifffahrt, Luftfahrt, Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr, Post-, Kurier- und Expressdienste. Damit werden allerdings nur die Beschäftigten erfasst, die bei reinen Logistikunternehmen tätig sind. Interne logistische Dienstleistungen bei Unternehmen anderer Wirtschaftszweige werden nicht berücksichtigt. Trotz der vergleichsweise engen Abgrenzung liegen die Vorteile in der statistischen Exaktheit, der guten Datenverfügbarkeit und der interregionalen Vergleichbarkeit der Ergebnisse.

In Niedersachsen ist die Beschäftigung in der Logistikwirtschaft in der Abgrenzung des Statistischen Bundesamtes zwischen 1991 und 2012 deutlich gestiegen (Abb. 4). Die Entwicklung war in diesem Zeitraum mit fast 30 % Zuwachs deutlich stärker als im Bundesdurchschnitt, der bei etwa 5 % lag. Aktuell sind ca. 132.000 Personen beschäftigt. Dies entspricht einem Anteil von 5 % an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Der Anteil des Wirtschaftszweiges an der Bruttowertschöpfung ist genauso hoch. Deutschlandweit werden für die Beschäftigung ähnliche Werte erreicht (4,8 %), während der Anteil an der Bruttowertschöpfung aber geringer ausfällt (3,9 %). Dies kann als Hinweis auf die höhere Produktivität der niedersächsischen Logistikwirtschaft im Vergleich zum Bundesdurchschnitt interpretiert werden.

Abbildung 4: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ 1991 – 2012 (Index: 1991=100)



Anmerkungen: Die Abgrenzung des Wirtschaftszweigs „Verkehr und Lagerei“ hat sich im betrachteten Zeitraum mehrfach leicht verändert. Die Daten entstammen der Berufszählung 1970 bzw. den Abgrenzungen nach WZ93, WZ03 und WZ08
Quelle: eigene Berechnung und Darstellung des NIW nach Daten des Statistischen Bundesamtes und der Bundesagentur für Arbeit

Exakte Angaben zur Gesamtbeschäftigung in der Logistik in Niedersachsen über die Definition des Statistischen Bundesamtes hinaus sind mit großer Unsicherheit behaftet, da die Beschäftigungsanteile in logistischen Tätigkeiten in den anderen Branchen nur durch Erfahrungswerte abgeschätzt werden können. Im Marktspiegel Logistik 2013/14 des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr wird eine Zahl von 260.000 Beschäftigten genannt.

Die Summe logistikaffiner Investitionen schwankte im betrachteten Zeitraum zwischen 350 Mio. Euro und 900 Mio. Euro (2013: 500 Mio. Euro) (Marktspiegel Logistik 2013/14). Am Beispiel der Weltwirtschaftskrise im Jahr 2009 wurde besonders deutlich, dass die Entwicklung stark von der konjunkturellen Lage abhängig ist. Durch die Investitionen wurden laut Marktspiegel Logistik jährlich zwischen 2.100 und 5.000 Arbeitsplätze geschaffen (2013: 3.500). Im Jahr 2013 sanken die Investitionssumme und die geschaffenen Arbeitsplätze. Grund dafür war vor allem ein Rückgang der Investitionen des Großhandels. Das Gewicht verschob sich dadurch hin zu den Logistikdienstleistern. Die Logistikwirtschaft in Niedersachsen ist stark von einheimischen Unternehmen geprägt, darunter viele familiengeführte Unternehmen. Ihr Anteil an den logistikaffinen Investitionen betrug regelmäßig zwischen 70 und 80 %, während ausländische Investoren nur auf Anteile zwischen 5 und 10 % kamen. Dies kann einerseits als Vorteil aufgrund der starken regionalen Verankerung der Unternehmen interpretiert werden. Andererseits könnten aufgrund der Standortvorteile Niedersachsens für Logistikunternehmen noch Potenziale für zusätzliche ausländische Investitionen bestehen. Wichtige Determinanten für die dynamische Entwicklung der Investitionen sind die räumliche Nähe zu Logistikdrehscheiben, die infrastrukturelle Anbindung und die gute Flächenverfügbarkeit. Die meisten investierenden Unternehmen stammen aus dem Großhandel, gefolgt von der Industrie und spezialisierten Logistikdienstleistern.

Als besondere Schwerpunktregionen der logistikaffinen Investitionen sind Hannover/Hildesheim, die Hansalinie (Landkreise Cloppenburg, Diepholz, Oldenburg, Osnabrück und Vechta), die Emsachse (Landkreise Wittmund, Aurich, Leer, Emsland und Grafschaft Bentheim sowie die kreisfreie Stadt Emden) und die südliche Metropolregion Hamburg hervorzuheben. Weitere Logistikregionen sind die Nordseeküste und das Küstenhinterland im Nordwesten, die Industrieregion um Wolfsburg, Braunschweig und Salzgitter, die Region Südniedersachsen mit Göttingen und die Region Soltau-Fallingb. Jede dieser Regionen zeichnet sich durch bestimmte Schwerpunkte und Kompetenzen aus. Die regionale Spezialisierung der Wirtschaft und lagebezogene Standortfaktoren bestimmen Logistikbedarfe und -ansiedlungen.

Zu den spezifischen Standortfaktoren zählt allen voran die Lage zu den norddeutschen Seehäfen. Viele Standorte profitieren darüber hinaus vom Zugang zur Binnenschifffahrt und

der dadurch möglichen Trimodalität. Auch die Lage an den Autobahnen spielt eine große Rolle. Sie führt z. B. in der Region Hannover/Hildesheim dazu, dass alle Vorteile des kombinierten Verkehrs genutzt werden können und spätere Cut-Off-Zeiten möglich sind. Cut-Off-Zeit ist der späteste Annahmezeitpunkt für Sendungen mit der Zusicherung, dass diese am nächsten Tag an jedem Ort in ganz Deutschland pünktlich beim Adressaten sind. Spätere Cut-off-Zeiten als im Bundesvergleich prägen aufgrund der zentralen Lage zu den wichtigen Verkehrsachsen viele niedersächsische Logistikstandorte. Die Unternehmen der Region können dadurch länger produzieren und erhalten einen Standortvorteil.

Eine besondere Ausrichtung der Logistikstandorte ergibt sich aus der regionalen Verteilung der niedersächsischen Schlüsselindustrien, zu denen die Bereiche Mobilität mit Fahrzeugbau, Logistik und Luftfahrt, Ernährungswirtschaft, Hafengewirtschaft und Spezialschiffbau, Maschinenbau, carbonfaserverstärkter Kunststoff (CFK) und Leichtbau, erneuerbare Energien und Medizintechnik zählen. Für einen Großteil der Industriebranchen sind Logistikdienstleistungen von großer Bedeutung. So ist z. B. die Automobilindustrie durch die just-in-time Produktion in besonderem Maße von zuverlässigen Lieferungen abhängig. Fünf von neun Schwerpunktregionen der Logistik sind daher auch auf die Bedarfe der Automobilindustrie spezialisiert. Ganz andere Anforderungen an Logistikdienstleister stellen sich in der Ernährungsindustrie. Hier sind vor allem Kompetenzen bei Umschlag und Lagerung verderblicher Lebensmittel sowie dem Transport von dezentralen Produktionsstätten zu den Absatzmärkten gefragt. In der Chemie-, Pharma- und Kunststoffindustrie ist hingegen der Transport von sensiblen Waren und Gefahrgütern, die spezielle Kompetenzen auf Seiten der Logistiker erfordern, entscheidend. Auch darauf haben sich viele Standorte spezialisiert. Es wird erwartet, dass erneuerbare Energien durch das erwartete Wachstum zukünftig neue Nachfrage erzeugen werden. Gerade in den Seehäfen an der Nordseeküste ruhen die Hoffnungen auf der Offshore- Windenergie, die sowohl in den Häfen selbst als auch im Hinterland spezifische Kompetenzen beim Transport großer Teile erfordert.

Key Trends der Logistikbranche definieren zukünftige Herausforderungen und Potenziale

Neben einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur ist es von mindestens ebenso großer Wichtigkeit, dass die Logistikwirtschaft in Niedersachsen weiterhin innovative Dienstleistungen anbietet. Hier wird es entscheidend sein, Lösungen für die aktuellen und zukünftigen Entwicklungstrends anbieten zu können (Handfield et al. 2013).

Neue Kundenwünsche: Veränderungen im Bestell- und Konsumentenverhalten sind eng mit dem demographischen Wandel und seinen Auswirkungen auf die Versorgung in der Fläche verknüpft. Logistikunternehmen eröffnen sich neue Marktpotenziale durch vorgelagerte Wertschöpfungsaktivitäten, z. B. durch das Angebot von Dienstleistungen bezüglich Verpackung und Konfektionierung.

Vernetzte Wirtschaft: Kooperationen mit Unternehmen der Informations- und Kommunikationstechnologie besitzen besonderes Innovationspotenzial, z. B. in Bereichen wie cloud computing, eSecurity, eSafety, Radiofrequenz-Identifikation (RFID), der Entwicklung neuer Logistiksysteme und einer weiter zunehmenden Bedeutung von E-Commerce.

Kostendruck: Bei der Logistik wird derzeit seitens der Auftraggeber Einsparpotenzial vermutet. Aufgrund der globalen Standortkonkurrenz in vielen Bereichen ist der Kostenfaktor entscheidend.

Globalisierung: Die wachsenden globalen Verflechtungen machen die Entwicklung neuer Logistikkonzepte erforderlich. Niedersachsen ist durch seine Lage im Hinterland der norddeutschen Seehäfen besonders eng in diesen weltweiten Vernetzungsprozess eingebunden.

Fachkräftemangel: Derzeit fehlen bereits in vielen Logistikberufen Fachkräfte. Diese Situation wird sich durch den demographischen Wandel und die zunehmende Wissensorientierung der Logistikbranche zukünftig weiter verstärken. Probleme werden aus der Binnenschifffahrt und bei Lkw-Fahrern berichtet. Auch bei den Lokführern gibt es aufgrund höherer Gehälter in der Schweiz und in Österreich Abwanderungstendenzen. Bei den Logistikkaufleuten wird eine stärkere Ausrichtung der Ausbildung für den Schienengüterverkehr gewünscht.

Volatilität: Die Logistikbranche ist stark abhängig von der konjunkturellen Entwicklung. Für den Logistikstandort Niedersachsen ist es daher wichtig, sich weiterhin diversifiziert aufzustellen, um Schwankungen auf den Weltmärkten abfedern zu können.

Nachhaltigkeit: Der zunehmende Fokus von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft auf Klima- und Umweltschutz und die sich wandelnde Verfügbarkeit von Ressourcen erzeugen in der Logistikwirtschaft Anpassungsdruck. Ressourcenschonende und umwelteffiziente Logistikkösungen bieten aber auch Chancen für die Entwicklung neuer Technologien und Systeme. Ein für Niedersachsen häufig genanntes Innovationspotenzial besteht im Bereich *green shipping*.

Neue Technologie: Technologische Weiterentwicklungen werden durch zunehmende Globalisierung, Kostendruck und die Notwendigkeit zur Steigerung der Nachhaltigkeit notwendig. Die Aufspaltung von Wertschöpfungsprozessen (Outsourcing) schreitet ebenfalls weiter voran und erfordert flexiblere Lösungen. Die Logistikwirtschaft wird aber auch durch neue Technologietrends verändert werden. Häufig werden von Experten die zunehmende digitale Vernetzung (Industrie 4.0), autonome Fahrzeuge oder Drohnentechnologie genannt. Gerade im Bereich der Digitalisierung und Vernetzung wird ein Nachholbedarf gesehen, in dem zukünftig noch mehr Input aus der Wissenschaft benötigt wird.

QUELLEN

BDI und DGB (2014): *Gemeinsame Erklärung „Unterfinanzierte Verkehrswege nicht länger verantwortlich“*. Pressemitteilung vom 03.11.2014.

BVU, Intraplan, Ingenieurgruppe IVV und Planco (2014): *Verkehrsvflechtungsprognose 2030*. Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Daehre-Kommission (2012): *Bericht der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“*.

Gabriel, J. und Meyer, S. (2012): *Zukunft der Stromerzeugung im europäischen Vergleich*. Arbeitspapier 246. Hans-Böckler-Stiftung.

Handfield, R., Straube, F., Pfohl, H.-Chr., und Wieland, A. (2013): *Trends and Strategies in Logistics and Supply Chain Management – Embracing Global Logistics Complexity to Drive Market Advantage*. Bremen.

ifo Institut (2013): *Öffentliche Infrastrukturinvestitionen: Entwicklung, Bestimmungsfaktoren und Wachstumswirkungen*. Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie. Dresden.

Institut der Deutschen Wirtschaft (2014): *Infrastruktur zwischen Standortvorteil und Investitionsbedarf*. Köln.

Kraftfahrtbundesamt (verschiedene Jahrgänge): *Statistische Mitteilungen. Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge. Verkehrsaufkommen*. Flensburg.

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (2014): *Bau- und Erhaltungsleistungen 1990 – 2013*.

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2014): *Marktspiegel Logistik. Logistikkaffine Investitionen in Niedersachsen 2013 / 2014*. Hannover.

Statistisches Bundesamt (verschiedene Jahrgänge):

» *Verkehr auf einen Blick*

» *Verkehr aktuell - Fachserie 8 Reihe 1.1*

» *Verkehr im Überblick - Fachserie 8 Reihe 1.2*

AUTOREN

**B.SC. EIKE MATTHIES**

Eike Matthies hat Geographie mit den Schwerpunkten Regionalentwicklung und Demografischer Wandel an der Georg-August-Universität Göttingen und der Universität Wien studiert.

Im Rahmen eines Praktikums im NIW beschäftigte er sich mit den Themen Regionalentwicklung, Verkehr und Logistik. Seit September 2014 ist er Studierender im Masterstudiengang „Regionalmanagement und Wirtschaftsförderung“ an der HAWK Göttingen.

**PD DR. DANIEL SCHILLER**

Daniel Schiller hat Geographie mit Schwerpunkt Wirtschaftsgeographie in Hannover und Wien studiert. Von 2003 bis 2012 war er als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Wirtschafts- und Kulturgeographie der

Leibniz Universität Hannover tätig (Promotion 2005, Habilitation 2012). Seit Oktober 2012 ist er am NIW beschäftigt. Seine Forschungsschwerpunkte sind regionale Innovations-tätigkeit, Globalisierung, Entwicklungs- und Schwellenländer sowie öffentliche Finanzen.

**PROF. DR. STEPHAN L. THOMSEN**

Professor Thomsen ist Direktor und Vorsitzender des Vorstands des NIW Hannover und W3-Professor für Angewandte Wirtschaftspolitik an der Leibniz Universität Hannover. Seine

Forschungsschwerpunkte sind die empirische Wirtschaftsforschung und Ökonometrie sowie die Arbeitsmarkt- und Bildungsökonomik. In weiteren Funktionen ist er Research Associate am ZEW Mannheim, Research Fellow des IZA Bonn und Mitglied der Lenkungsgruppe der Expertenplattform Demographischer Wandel im Land Sachsen-Anhalt. Nach seinem Studium der Volkswirtschaftslehre war er von 2001 bis 2006 als wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Frankfurt am Main tätig, wo er im Jahr 2006 promoviert wurde. Im Anschluss war er als wissenschaftlicher Mitarbeiter am ZEW Mannheim beschäftigt. Von 2007 bis 2011 war er Stiftungs juniorprofessor für Arbeitsmarktökonomik an der Universität Magdeburg.

IMPRESSUM

Herausgeber Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung e. V. (NIW) / Königstraße 53 / 30175 Hannover
Telefon: 0511 12 33 16-30 / Fax: 0511 12 33 16-55 / Mail: newsletter@niw.de / Web: www.niw.de

Direktor und Vorstandsvorsitzender Prof. Dr. Stephan Lothar Thomsen **Vereinsregister** Amtsgericht Hannover VR-Nr. 4774

Bildnachweis fotolia