

**Hessisches Ministerium für
Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung**

HESSEN



Ansiedlungsleitfaden Logistik



HessenAgentur

HA Hessen Agentur GmbH

An Hessen führt kein Weg vorbei.



HessenAgentur

HA Hessen Agentur GmbH

Ansiedlungsleitfaden Logistik

Dr. Bernd Werner

Report Nr. 747
Wiesbaden 2008

Eine Veröffentlichung der

HA Hessen Agentur GmbH

Postfach 1811

D-65008 Wiesbaden

Abraham-Lincoln-Straße 38-42

D-65189 Wiesbaden

Telefon 0611 / 774-81

Telefax 0611 / 774-8313

E-Mail info@hessen-agentur.de

Internet <http://www.hessen-agentur.de>

Geschäftsführer:

Martin H. Herkströter

Dr. Dieter Kreuziger

Vorsitzender des Aufsichtsrates:

Dr. Alois Rhiel,

Hessischer Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit Quellenangabe gestattet. Belegexemplar erbeten.

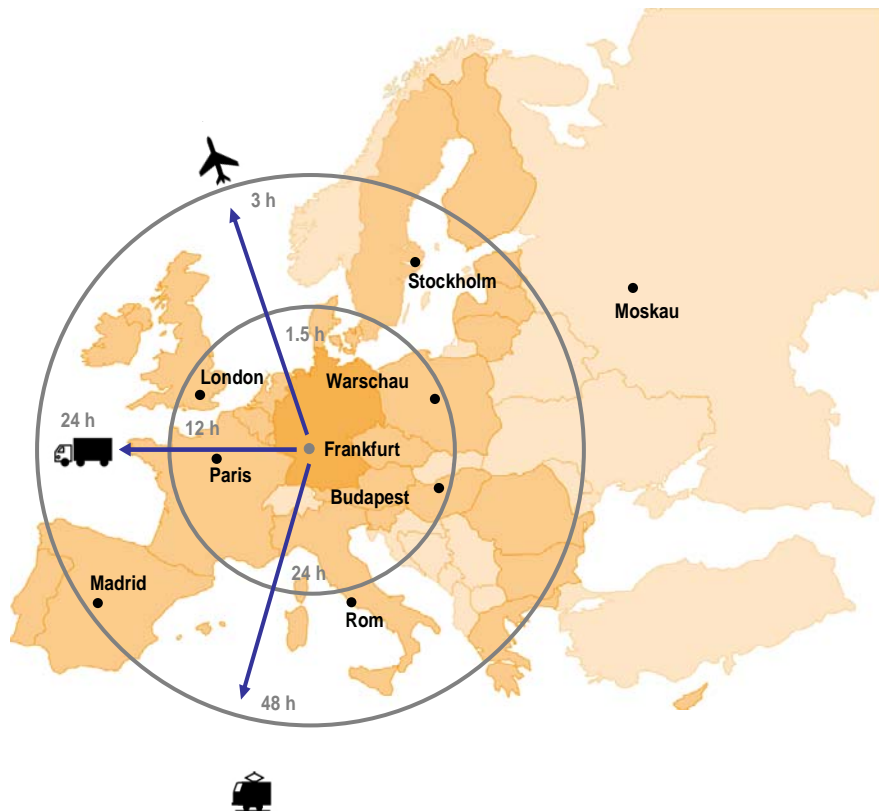
Ansiedlungsleitfaden Logistik

Inhalt	Seite
1 Einleitung	1
2 Aufbau der Studie	5
3 Beschäftigungsmotor Logistik	7
4 Profile der hessischen Logistikregionen	15
5 Anforderungen an Logistikstandorte	20
6 Förderung von Ansiedlungen aus dem Bereich der Logistik	24
7 Logistikansiedlungen in Hessen: Best-practice Beispiele	27
7.1 Nordhessen	28
7.2 Mittelhessen	33
7.3 Südhessen	37
7.4 Zusammenfassung	41
8 Checkliste für Logistikansiedlungen	42
9 Ansprechpartner	45
Abbildungsverzeichnis	55
Literaturverzeichnis	57

1 Einleitung

An Hessen führt kein Weg vorbei, denn Hessen ist das einzige Bundesland, das über zwei national bedeutsame Cluster im Bereich der Logistik verfügt. Nicht nur die zentrale Lage in Europa sondern vor allem auch die sehr gute Verkehrsinfrastrukturausstattung sind die Stärken und Alleinstellungsmerkmale des Logistikstandortes Hessen. So hat sich die Region Nordhessen aufgrund ihrer Lagegunst zum nationalen Distributionszentrum entwickelt und kein anderer Standort in Deutschland verfügt über ein so leistungsfähiges Luftfrachtdrehkreuz wie Hessen. Zu den harten Standortfaktoren, die den Logistikstandort Hessen deutlich profilieren, zählen darüber hinaus ein leistungsfähiges Autobahnnetz sowie die gute Anbindung an die Verkehrsträger Schiene und Schiff. Das „Logistikland“ Hessen zeichnet sich zudem durch eine sehr gute Bildungsinfrastruktur aus.

Abbildung 1: Erreichbarkeit Hessens in Europa



Quelle: Darstellung der Hessen Agentur.

Die Logistikbranche lässt sich nur schwer abgrenzen, da sich hinter logistischen Dienstleistungen und Prozessen eine Vielzahl von Querschnittstätigkeiten verbirgt, die sich nicht eindeutig einzelnen Wirtschaftszweigen oder Berufen zuordnen lassen.¹ In der vorliegenden Untersuchung zählen wir zur Logistik „alle Aktivitäten und Tätigkeiten des Transports, des Umschlags und der Lagerung von Gütern und die damit verbundenen Informationen sowie die mit dem Management des Güter- und Informationsflusses direkt verbundenen administrativen Aktivitäten und Tätigkeiten der Planung, Disposition, Steuerung und Optimierung und Kontrolle“.²

Das Angebots- und Leistungsspektrum von Unternehmen aus dem Bereich der Logistik hat sich in den vergangenen Jahren stark verändert. Während früher die Tätigkeiten auf den Bereich Gütertransport, -lagerung und -umschlag fokussiert waren, übernehmen heute Logistiker zum Teil den das Management der gesamten Wertschöpfungskette von Unternehmen. Logistikanbieter sind heute Partner in global agierenden Wertschöpfungsnetzwerken, die beispielsweise im Rahmen der Kontraktlogistik eine Vielzahl von mehrwertorientierten Tätigkeiten (value-added-services) wie Veredelung Kommissionierung, After-Sales-Services übernehmen. Prinzipiell lassen sich heute grob vier Logistikkonzepte unterscheiden:

- First party Logistics (1PL): Unternehmen übernehmen in Eigenregie den Transport, Umschlag und Lagerung der Güter.
- Second party Logistics (2PL): externe Logistiker übernehmen mit eigenen Kapazitäten die klassischen Funktionen: Transport, Umschlag und Lagerung der Güter für die Unternehmen.
- Third party Logistics (3PL): externe Logistiker übernehmen mit eigenen Kapazitäten - über die klassischen Funktionen - hinaus Dienstleistungen, wie Mehrwertdienste für die Unternehmen.
- Fourth party Logistics (4PL): externe Logistikunternehmen übernimmt das komplette Management der Wertschöpfungskette für die Unternehmen und nutzt dabei neben eigenen Kapazitäten auch unabhängige Subunternehmer.³

1 Vgl. hierzu die Definition der Bundesvereinigung Logistik e.V.: „Logistik umfasst die ganzheitliche Planung, Steuerung und Durchführung aller Informations- und Güterflüsse von Unternehmen und Wertschöpfungsketten (Supply Chains) mit maßgeblichem Einfluss auf den Unternehmenserfolg“ sowie auch die weiteren auf der Internetseite der BVL dargestellten Definitionen unter: www.bvl.de.

2 Distel, Stefan (2005), S. 12.

3 Vgl. Ehmer, Philipp; Heng, Stefan; Heymann, Eric(2008), S 2.

Zwei ausgewählte Daten zeigen exemplarisch die Bedeutung dieser Branche: So ist die Logistik mit einem Umsatzvolumen von rund 190 Mrd. Euro nach Handel und Automobilbau die größte Branche in Deutschland. Sie bietet darüber hinaus bundesweit über 2, 6 Mio. Menschen einen Arbeitsplatz.⁴

Der Bereich der Logistik ist nicht nur einer der größten in der Volkswirtschaft, er weist auch ein überdurchschnittliches Wachstum auf.⁵ In den nächsten Jahren wird der Markt für Logistikdienstleistungen – Schätzungen zufolge - um durchschnittlich rund 3 % pro Jahr wachsen, einzelne Teilbereiche wie die Kontraktlogistik, werden nach den Ergebnissen der Prognosen jährliche Wachstumsraten von 10 bis 13 % aufweisen.⁶ Die entscheidenden Determinanten für diese positive Entwicklung sind nach Ansicht von Experten:

- die weitere Zunahme der internationalen Arbeitsteilung, welche zur Steigerung des Transportvolumens führt,
- die Senkung von Handelsbarrieren durch den Abbau von Zollschranken,
- der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, welcher die Transportkosten senkt,
- der steigende Anteil kleiner Sendungen am Transportvolumen.

Trotz der oben genannten Daten wird die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Branche oftmals unterschätzt und nicht ausreichend wahrgenommen. Dies kann daran liegen, dass dieser Wirtschaftsbereich nicht klar in der amtlichen Statistik abgebildet werden kann. Ein Blick auf den Nutzen der logistischen Funktionen ändert jedoch das Bild.

So sind logistische Dienstleistungen die Voraussetzung für die räumliche Arbeitsteilung und dienen der Erschließung neuer Märkte. Zudem ermöglichen sie die Bildung von Wertschöpfungsnetzwerken und steigern somit die Wettbewerbsfähigkeit im Außenhandel. Diese Faktoren machen klar, dass das Angebot von qualitativ hochwertigen Logistikdienstleistungen einen wichtigen Standortfaktor für die Unternehmen aller Branchen darstellt. So können hessische Unternehmen dank des Angebots an Verkehrsinfrastruktur und spezialisierten Logistikunternehmen Wettbewerbsvorteile und eine höhere Kundenzufriedenheit erlangen, etwa bei der Versorgung mit zeitkritischen Ersatzteilen. Dies gilt insbesondere für Hessen, das eng in die globale Arbeitsteilung eingebunden ist und im Jahr 2007 Waren im Wert von rund 50 Mrd. Euro exportiert hat.

4 Die Umsatzgröße beruht auf einer fortgeschriebenen Schätzung von Klaus, Peter; Kille, Christian (2006). Die Ergebnisse können nicht auf einzelne Länder disaggregiert werden.

5 Vgl. Prognos AG (2006), S. 274 f.

6 Vgl. IKB Deutsche Industriebank (2007), S. 4.

Aufgrund dieses dynamischen Wachstums kommt der Bereitstellung von geeigneten Ansiedlungsflächen für Unternehmen aus der Logistikbranche ein hoher Stellenwert zu. Hieraus ergeben sich in der Praxis - aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit von geeigneten Flächen - aber auch Konflikte durch die Konkurrenz zu anderen Nutzungen. Bei der Diskussion über die Ausweisung von Flächen speziell für Logistikunternehmen spielen auch Vorbehalte eine Rolle, die auf den potenziell hohen Flächenverbrauch, die Belastung durch Lärm und eine geringe Arbeitsplatzdichte hinweisen. Dem gegenüberzustellen sind jedoch die hohe Beschäftigungsdynamik und die Tatsache, dass es sich um „robuste“ Arbeitsplätze handelt, da die personalintensiven Beschaffungs- und Distributionslogistik-Aktivitäten an den Wohnort der deutschen Konsumenten gebunden sind.

Ziel des vorliegenden Ansiedlungsleitfadens ist es, auf der Grundlage von erfolgreichen Praxisbeispielen die wesentlichen Kriterien für die Ansiedlung von Unternehmen aus der Logistikbranche erläutert. Zudem wird die besondere Bedeutung der Branche für den hessischen Arbeitsmarkt herausgearbeitet.

2 Aufbau der Studie

Der Leitfaden gliedert sich in sieben Kapitel. Zunächst folgt die Präsentation der Ergebnisse einer Sonderauswertung der Beschäftigtenstatistik, um die Daten der Studie „Logistikstandort Hessen“⁷ zu aktualisieren und damit die Bedeutung der Logistik für den Arbeitsmarkt insgesamt sowie die Beschäftigungsdynamik des Sektors in Hessen und seinen Regionen abzubilden.

Im vierten Teil des Ansiedlungsleitfadens sind die einzelnen hessischen Logistikregionen mit ihren jeweiligen spezifischen Profilen kurz dargestellt. In diesem Abschnitt sind zudem die Standortvorteile der Regionen und wichtige Infrastruktureinrichtungen bzw. Institutionen genannt. Hierbei werden nur besonders bedeutsame Faktoren dargestellt, um die spezifischen Alleinstellungsmerkmale der hessischen Regionen im Bereich der Logistik zu identifizieren.

Unternehmen aus dem Bereich der Logistik stellen klare Anforderungen und Erwartungen an einen Standort. Im fünften Kapitel des Ansiedlungsleitfadens sind die spezifischen Kriterien für die Standortwahl von Unternehmen aus dem Bereich der Logistik wie Flächen, Verkehrsanbindung, regionalplanerische Anforderungen, Umweltverträglichkeit etc. dargestellt. Dieses Kapitel basiert auf der Auswertung themenverwandter Literatur und auf den Ergebnissen der leitfadengestützten Expertengespräche.

Im sechsten Kapitel ist die Fördergebietskulisse zur Unterstützung von Unternehmensansiedlungen in Hessen und seinen Regionen kurz dargestellt. Beispielhaft werden im siebten Kapitel erfolgreiche Projektentwicklungen und Unternehmensansiedlungen aus dem Bereich der Logistik dargestellt. Hierzu wurden im Rahmen von leitfadengestützten Expertengesprächen mit den jeweiligen Akteuren aus der Wirtschaftsförderung und den Investoren/ Nutzern die maßgeblichen Faktoren erfasst, welche ausschlaggebend für die Ansiedlung waren. Ein Schwerpunkt dieser Gespräche war es, auf jene wirtschaftspolitischen Handlungsoptionen einzugehen, die helfen, den Standort für Logistikunternehmen noch attraktiver zu gestalten. Die Auswahl der Best-practice-Beispiele erfolgte in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber.

Der letzte Teil des Ansiedlungsleitfadens beinhaltet eine Checkliste, in der die wesentlichen Kriterien für eine Ansiedlung von Logistikunternehmen wie Verkehrsanbindung, Fläche, Arbeitskräftepotential, zusammengefasst sind. Diese Checkliste richtet sich primär an die Wirtschaftsförderer der Kommunen und soll eine praxisorientierte Hilfestellung bieten.

7 Vgl. Werner, Bernd (2007a).

Zum Abschluss des Ansiedlungsleitfadens sind die Kontaktdaten aus dem Bereich der Wirtschaftsförderung in Hessen aufgeführt. Hierbei sind neben den Ansprechpartnern auf der Ebene des Landes die jeweiligen regionalen bzw. lokalen Wirtschaftsförderinstitutionen in einem Anhang aufgelistet.

3 Beschäftigungsmotor Logistik

Die Logistikbranche ist ein bedeutender und dynamischer Wirtschaftsfaktor. Unternehmen aus dem Bereich der Logistik bieten deshalb Chancen für die regionale Entwicklung und stehen aufgrund der hohen Beschäftigungsdynamik im Fokus der Ansiedlungsbemühungen der lokalen und regionalen Wirtschaftsförderung.

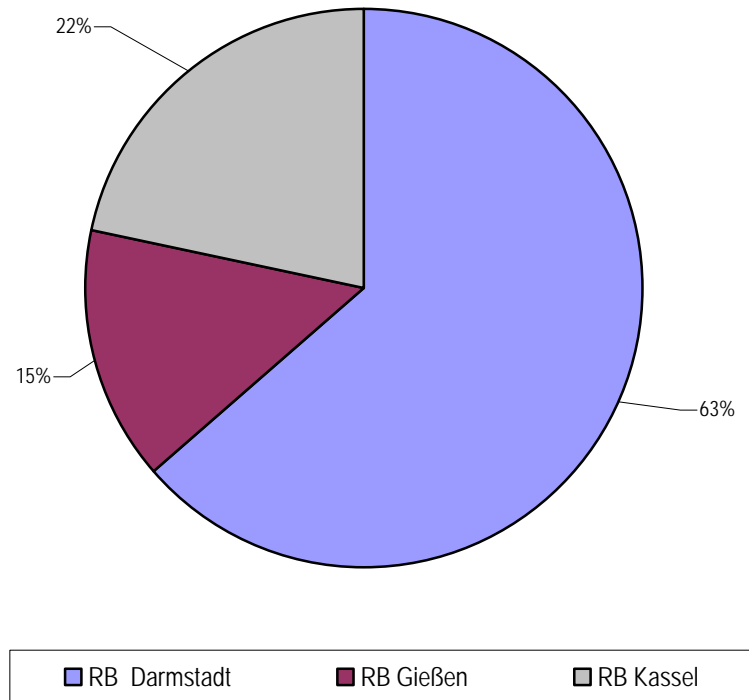
Da es sich bei der Logistik um eine Querschnittsfunktion handelt bedarf es einer Abgrenzung des Logistiksektors, um die Beschäftigung insgesamt und ihre Dynamik abzubilden. In dieser Untersuchung erfolgt eine Abgrenzung funktional nach den ausgeübten Tätigkeiten der Beschäftigten und damit übergreifend für alle Wirtschaftszweige.⁸

Durch eine Sonderauswertung der Beschäftigtenstatistik lässt sich der Beschäftigungsfaktor Logistik in Hessen darstellen. Die Bedeutung der Branche für den hessischen Arbeitsmarkt ist leicht daran abzulesen, dass die Logistik rund 8 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf sich vereint. Damit hat die Logistikbranche im Jahr 2007 mit ihren rund 175.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten einen größeren Stellenwert für den Arbeitsmarkt als das hessische Kredit- und Versicherungsgewerbe oder das Baugewerbe. Im Zeitraum von 2005 bis zum Jahr 2007 war auf der Ebene Hessens im Bereich der Logistik eine Beschäftigungszunahme von rund 5 % zu verzeichnen.

Knapp zwei Drittel der Logistikbeschäftigten, d.h. 111.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, sind im Regierungsbezirk Darmstadt (Süd Hessen) tätig. Im Regierungsbezirk Gießen (Mittel Hessen) arbeiten in diesem Sektor mehr als 25.000 sozialversicherungspflichtige Personen, dies entspricht einem Anteil von 15 % aller Logistikbeschäftigten. Rund jeder fünfte Logistikbeschäftigte in Hessen, d.h. mehr als 38.000 Personen hat einen Arbeitsplatz im Regierungsbezirk Kassel (Nord Hessen) (vgl. Abbildung 2).

8 Vgl. hierzu Werner, Bernd (2007), S. 3 ff. Die Abgrenzung beruht auf den zentralen Ergebnissen der Studie von Distel, Stefan (2005), S. 130-148.

Abbildung 2: Beschäftigungsanteile in der Logistik (2007)



Quelle: Sonderauswertung Beschäftigtenstatistik, Darstellung der Hessen Agentur.

Werden die Daten der Sonderauswertung der Beschäftigtenstatistik auf die Erwerbstätigen hochgerechnet, dann wird der Stellenwert dieses Sektors noch deutlicher.⁹ Demnach sind in Hessen rund 204.000 Erwerbstätige in der Logistik insgesamt tätig (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Erwerbstätige in der Logistik im Jahr 2007

	Erwerbstätige
Darmstadt	129.769
Gießen	29.864
Kassel	44.131
Hessen gesamt	203.764

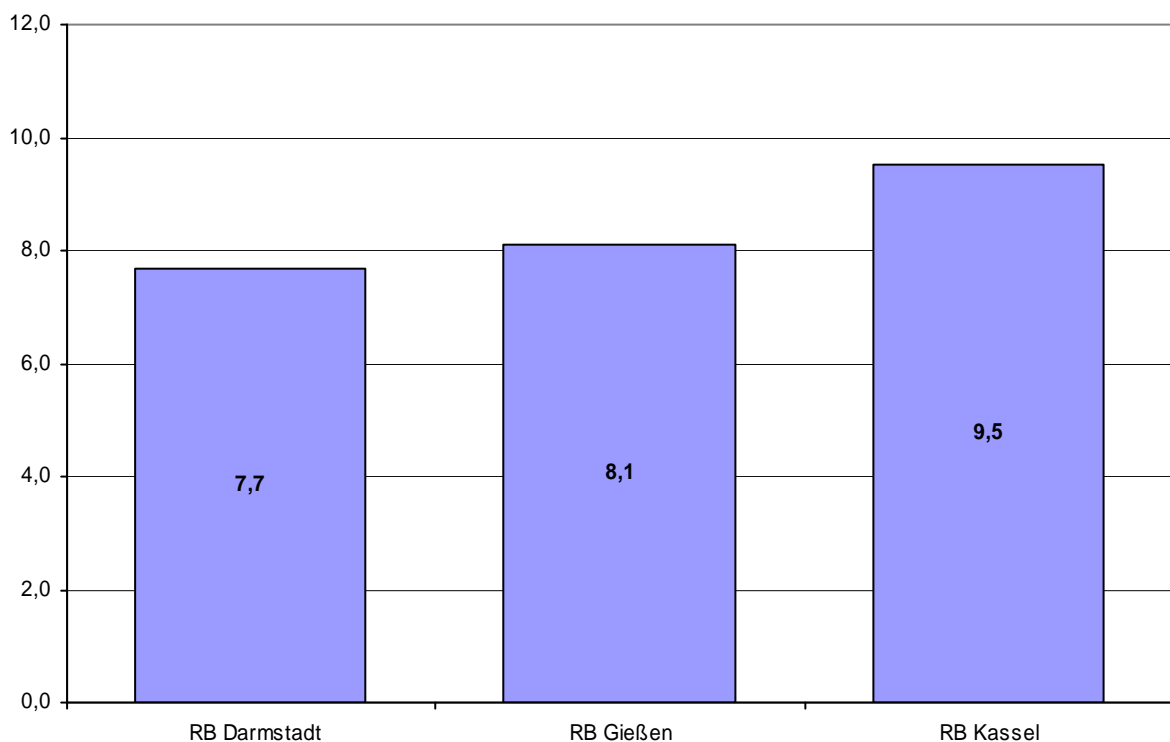
Quelle: Sonderauswertung Beschäftigtenstatistik. Berechnungen der Hessen Agentur.

Ein Blick auf die Ebene der Regierungsbezirke macht klar, dass die Bedeutung der Logistikbranche unterschiedlich groß ist. So sind im Regierungsbezirk Kassel mehr

⁹ Vgl. zur Methodik der Hochrechnung Distel, Stefan (2005), S. 119 f.

als 9,5 %, d.h. knapp jeder Zehnte Beschäftigte (gemessen an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten) in der Logistik tätig. Im Regierungsbezirk Darmstadt liegt der Anteil der Logistikbeschäftigten bei 7,7 % und im Regierungsbezirk Gießen liegt der Anteil der Beschäftigten an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bei 8,1 % und damit im hessischen Landesdurchschnitt.

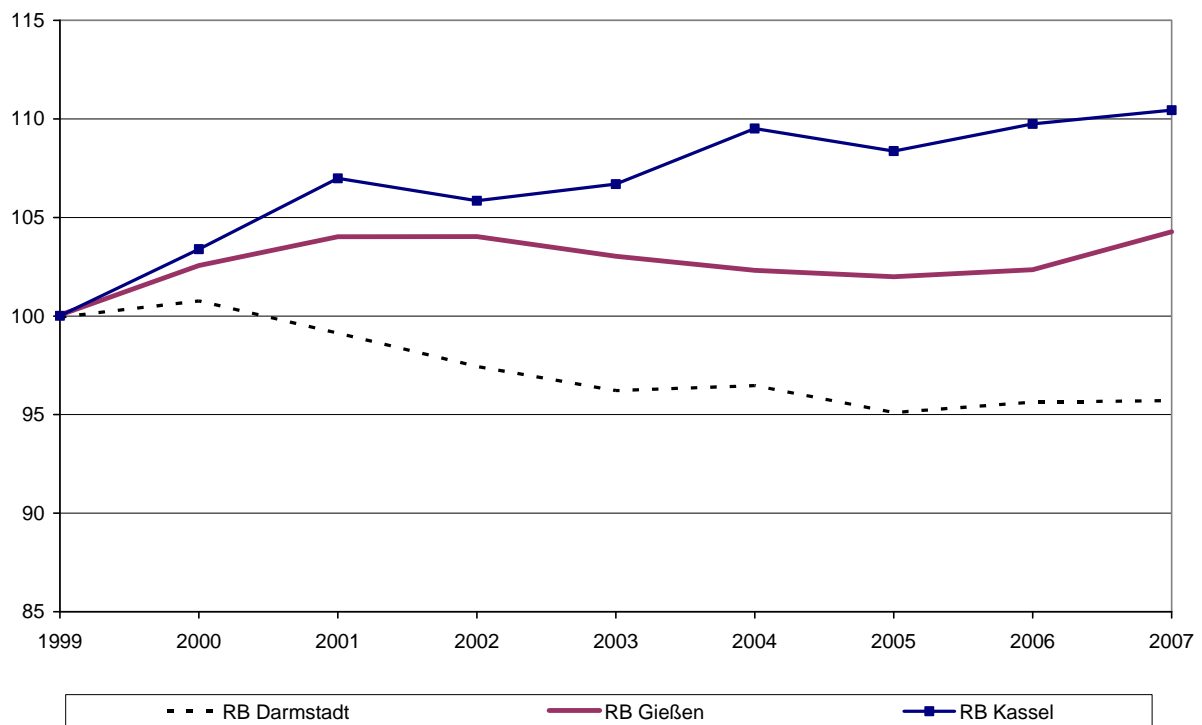
Abbildung 3: Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Logistik an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (in %) im Jahr 2007



Quelle: Sonderauswertung Beschäftigtenstatistik, Darstellung der Hessen Agentur.

Aufgrund der unterschiedlichen Dynamik der Beschäftigungsentwicklung hat sich der Stellenwert der Logistik für den regionalen Arbeitsmarkt verändert. So hat der Sektor Logistik - gemessen am Anteil der Beschäftigten dieses Sektors an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten - im Regierungsbezirk Kassel in den letzten Jahren deutlich an Bedeutung gewonnen (vgl. Abbildung 3). Hintergrund ist die Veränderung der Marktbedingungen, denn Nordhessen hat aufgrund der deutschen Wiedervereinigung sowie der Öffnung der osteuropäischen Märkte deutlich an La-gegunst gewonnen und diese Chance zielgerichtet genutzt.

Abbildung 4: Entwicklungsdynamik der Logistik auf der regionalen Ebene (1999 = 100)



Quelle: Sonderauswertung Beschäftigtenstatistik, Darstellung der Hessen Agentur.

Betrachtet man die aktuelle Entwicklung in den Jahren von 2005 bis 2007, so zeigt sich sehr deutlich, welche Beschäftigungsimpulse durch die Logistik ausgelöst worden sind. Während in Hessen die Wachstumsrate der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bei 4 % lag, war im Bereich der Logistik hessenweit eine Wachstumsrate von 4,8 % zu verzeichnen. Besonders positiv entwickelte sich die Beschäftigungszunahme im Regierungsbezirk Gießen (+ 8,6 %) und im Regierungsbezirk Kassel (+ 8,3 %). Im Regierungsbezirk Darmstadt verlief die Beschäftigungszunahme in den Jahren von 2005 bis 2007 mit 2,9 % unterdurchschnittlich (vgl. Abbildung 5).

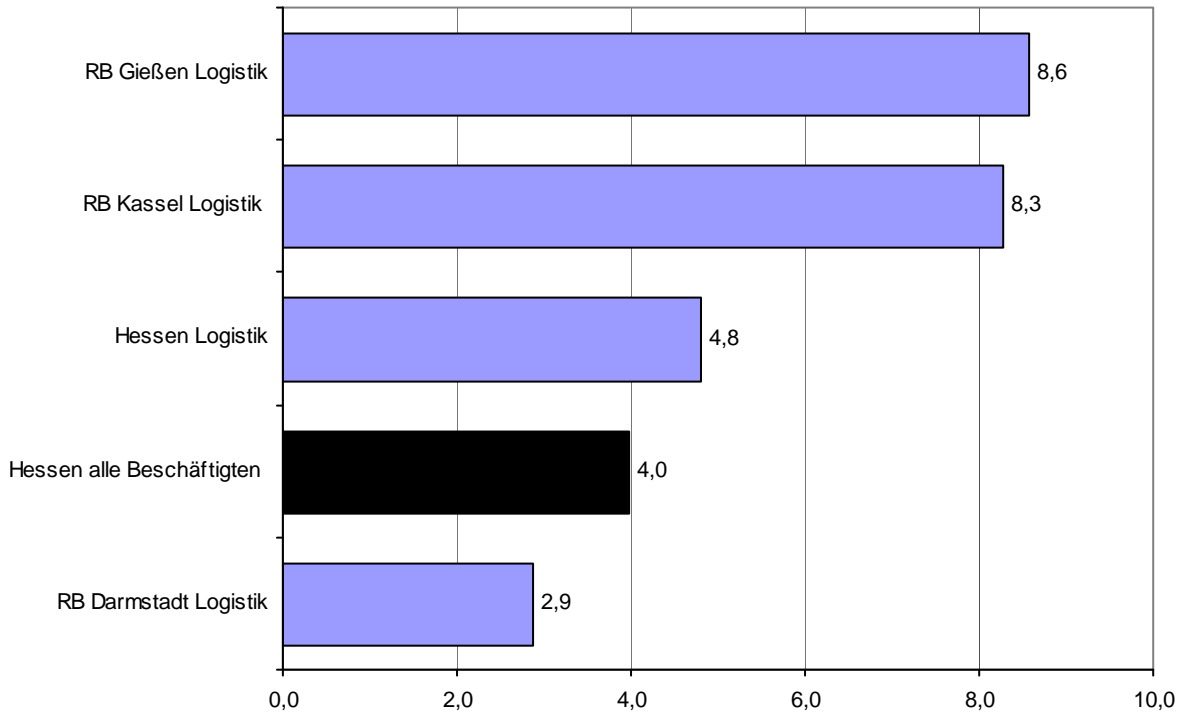
Hierbei gilt es zu betonen, dass die Beschäftigungszunahme in dieser Branche trotz des effizienzsteigernden Einsatzes moderner Technik und des Outsourcing von Tätigkeiten erfolgte, der in der Tendenz eine Einsparung von Arbeitsplätzen zur Folge hat.¹⁰ Auch ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des hohen Anteils an Selbständigen und Subunternehmen im Bereich des Transports¹¹ die Beschäftigungsstatistik

10 So hat nach einer Untersuchung der Fraunhofer Arbeitsgruppe für Technologien der Logistikdienstleistungswirtschaft (ATL) das Outsourcing zum Abbau von Arbeitsplätzen in den letzten Jahren geführt. Vgl. Nehm, Alexander (2007), S. 28 f.

11 Nach qualifizierten Schätzungen beläuft sich der Anteil der Subunternehmer, die auf eigenes Risiko und mit geleasten Fahrzeugen Transportaufträge erledigen, auf über 80 %.

die positive Entwicklung im Bereich der Logistik eher unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund ist die in Abbildung 4 dargestellte Beschäftigungsdynamik auf der Ebene Hessens und der beiden Regierungsbezirke Gießen und Kassel besonders hervorzuheben.

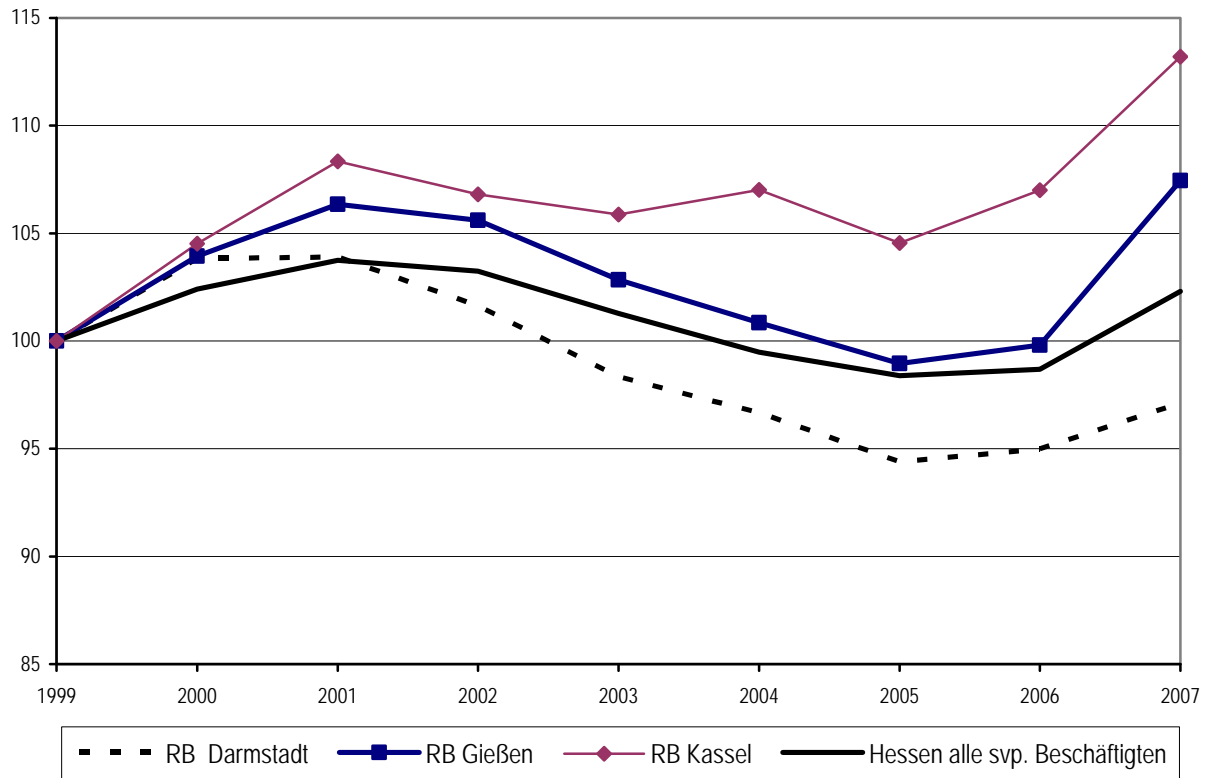
Abbildung 5: Beschäftigungszunahme im Bereich der Logistik von 2005 bis 2007 (in %)



Quelle: Sonderauswertung Beschäftigtenstatistik, Darstellung der Hessen Agentur.

Die unterschiedlich ausgeprägte Beschäftigungsdynamik im Bereich der Logistik zeigt sich auch deutlich wenn die absolute Anzahl der Logistikbeschäftigten über einen Zeitraum von 1999 bis 2007 betrachtet wird. In Abbildung 6 wird erkennbar, dass die Entwicklung des Logistiksektors eng an die allgemeine konjunkturelle Entwicklung und damit an die Gesamtentwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten geknüpft ist. So stieg die Beschäftigung in der Logistikbranche bis zum Jahr 2001 leicht an, bevor aufgrund der Rezession ein Beschäftigungsrückgang bis zum Jahr 2005 zu verzeichnen war. Dieser Arbeitsplatzabbau fiel insbesondere in Nordhessen geringer aus als in den beiden anderen Regionen. Seit dem Jahr 2005 ist in Hessen insgesamt vor allem in Nord- und Mittelhessen eine deutliche Zunahme der Beschäftigung festzustellen.

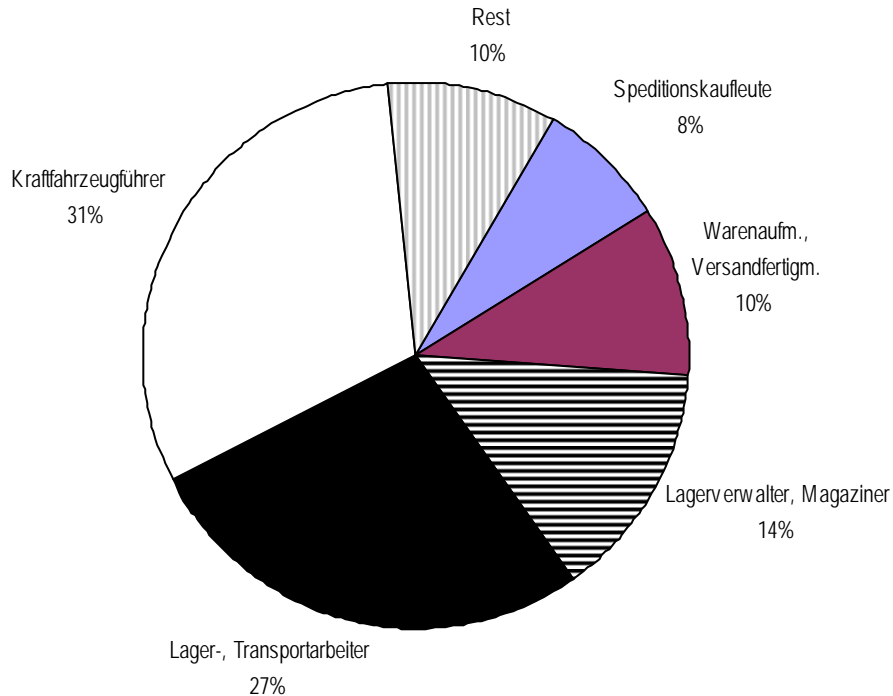
Abbildung 6: Beschäftigungsentwicklung auf der regionalen Ebene (1999 = 100)



Quelle: Sonderauswertung Beschäftigtenstatistik, Darstellung der Hessen Agentur.

Die Logistikbeschäftigten konzentrieren sich auf fünf Berufsgruppen, welche rund 90 % der Beschäftigten auf sich vereinen. Der größte Anteil der Beschäftigten entfällt dabei auf die Berufsgruppen der Kraftfahrzeugführer, Lager- und Transportarbeiter sowie Lagerverwalter und Magaziner, die im Jahr 2007 insgesamt über 70 % der beschäftigten Personen in diesem Sektor stellen (vgl. Abbildung 7). In der Berufsgruppe der Warenaufmacher und Versandfertigmacher sind rund 10 % der Beschäftigten in der Logistik tätig. Auf die „klassische“ Berufsgruppe Speditionskaufleute entfallen etwa 8 % aller Beschäftigten im Logistiksektor. Die restlichen 10 % der Beschäftigten verteilen sich auf 15 andere Berufsgruppen.

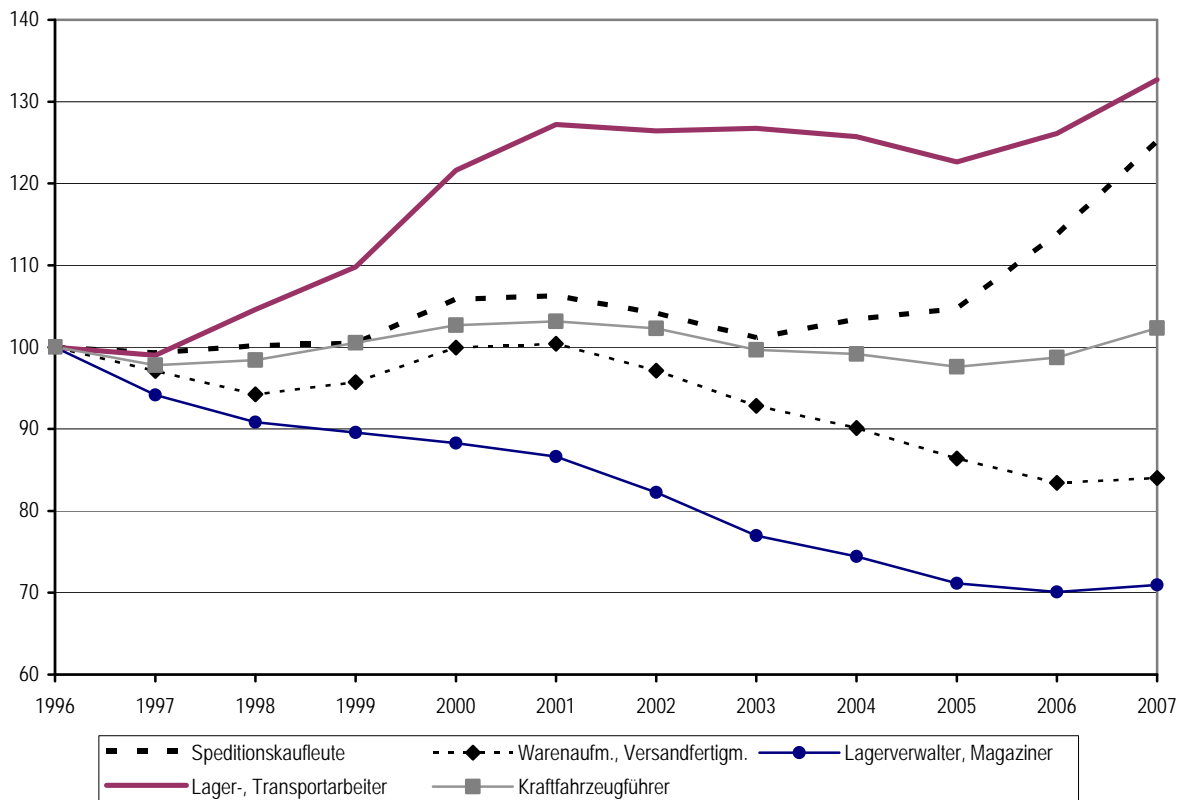
Abbildung 7: Die größten Berufsgruppen in der Logistik im Jahr 2007



Quelle: Sonderauswertung Beschäftigtenstatistik, Darstellung der Hessen Agentur.

Innerhalb der Berufsgruppen sind deutliche Verschiebungen auszumachen. Wird die Beschäftigungsentwicklung indiziert (1996 = 100) dargestellt, so wird klar, dass die Beschäftigung in den Berufsgruppen Lagerverwalter und Magaziner sowie Warenaufmacher und Versandfertigmacher deutlich gesunken ist. Als zentraler Grund für diese Entwicklung gilt die fortschreitende Automatisierung in den Tätigkeitsbereichen dieser Berufsgruppen. Demgegenüber ist insbesondere in der Berufsgruppe Lager- und Transportarbeiter eine deutliche Zunahme der Beschäftigung festzustellen. In den Berufsgruppen der Speditonskaufleute und der Kraftfahrzeugführer ist in den Jahren von 1996 bis 2005 zunächst eine relativ konstante Entwicklung der Beschäftigung abzulesen. Am aktuellen Rand ist seit dem Jahr 2005 eine sehr starke Beschäftigungszunahme, insbesondere im Bereich der Berufsgruppe Speditonskaufleute abzulesen (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Beschäftigungsentwicklung der bedeutenden Berufsgruppen



Quelle: Sonderauswertung Beschäftigtenstatistik, Darstellung der Hessen Agentur.

Tätigkeiten im Bereich der Logistik erfordern wegen steigenden Anforderungen und der hohen Komplexität der Dienstleistungen eine verstärkte Spezialisierung und eine hochqualifizierte Ausbildung. Allerdings kann die Dynamik im Bereich der logistischen Tätigkeiten, die mit der Planung und Steuerung von komplexen Wertschöpfungsnetzwerken verbunden sind aufgrund des methodischen Ansatzes nur sehr eingeschränkt abgebildet werden. Hessen ist jedoch nicht nur „Logistikland“, sondern ein bedeutender Standort für unternehmensnahe Dienstleistungen auch im Bereich der Logistik.¹² Deswegen ist davon auszugehen, dass die zuvor dargestellte Beschäftigungsdynamik eher die untere Grenze abbildet.

12 Vgl. hierzu die Bestandsaufnahme von Jahns, Christopher; Walter, Stefan; Benke, Carsten (2005).

4 Profile der hessischen Logistikregionen

Aufgrund der zentralen Lage und der damit verbundenen Lagegunst hat sich Hessen zu einem Standort für logistische Aktivitäten aller Art entwickelt. Neben der guten Lage sind die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen, d.h. der Flughafen Frankfurt am Main, das Autobahnnetz, die gute Anbindung an den Schienenverkehr und leistungsfähige Binnenhäfen die wichtigsten Charakteristika des Logistikstandortes Hessen. Aus diesen Gründen ist es auch nicht verwunderlich, dass Hessen das einzige Land ist, welches über zwei national bedeutsame Logistikcluster verfügt.¹³

Hessen hat ein engmaschiges Autobahnnetz und mit dem Frankfurter Kreuz das am stärksten frequentierte Autobahnkreuz in Deutschland. Durch den weiteren Ausbau der Autobahnen A 44 und A 49 sowie dem Lückenschluss der A 66 ist zudem mittelfristig mit einer weiteren Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur zu rechnen. Verkehrspolitische Maßnahmen wie das von der hessischen Landesregierung ins Leben gerufene Programm „Staufreies Hessen 2015“, sorgen neben dem Ausbau der Infrastruktur darüber hinaus dafür, dass die Mobilität, trotz des prognostizierten Zuwachses des Güterverkehrsaufkommens, langfristig gesichert ist.

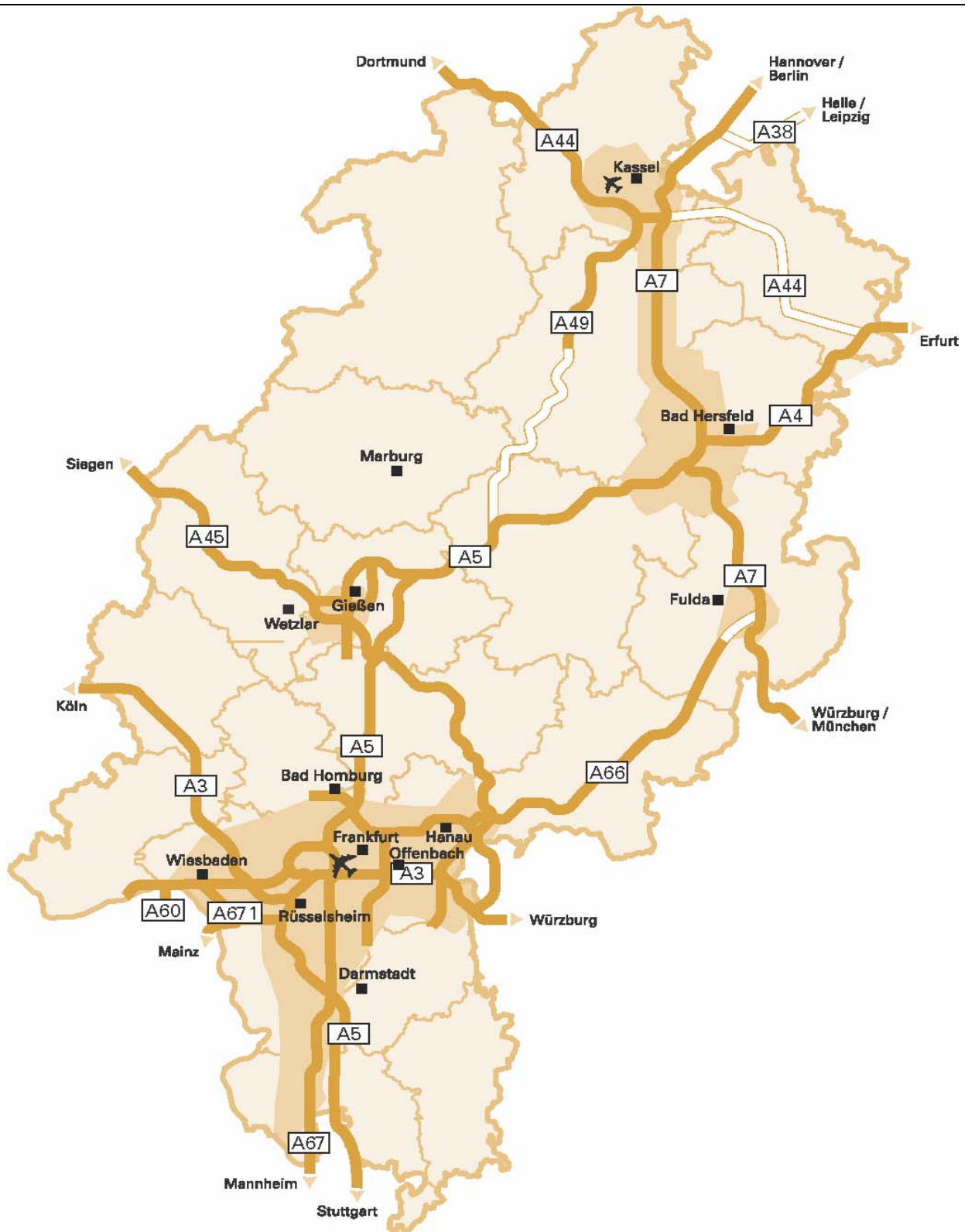
Mit den Binnenhäfen in Hanau, Frankfurt-Ost, dem Trimodalport in Frankfurt Höchst und dem Hafen in Gernsheim ist das Land Hessen zudem sehr gut an die europäischen Wasserwege und die holländischen Seehäfen angebunden. Dass der Frankfurter Hauptbahnhof ein wichtiger Knotenpunkt im Bahnreiseverkehr und mit über 350.000 Passagieren pro Tag der größte europäische Personenbahnhof ist, unterstreicht ebenfalls den beachtlichen Stellenwert der hessischen Verkehrsinfrastruktur. Als wichtiges Alleinstellungsmerkmal verfügt Hessen mit dem Frankfurter Flughafen nicht nur über einen bedeutenden Hub im internationalen Passagierverkehr. Der Frankfurter Flughafen ist darüber hinaus einer der weltweit bedeutendsten Frachtflughäfen, mit über 2 Mio. Tonnen Luftfracht pro Jahr.

Neben den „harten“ Standortfaktoren zeichnet sich Hessen durch eine sehr gute Bildungsinfrastruktur aus. Die hohe Dichte an Forschungs- und Weiterbildungseinrichtungen ist vor dem Szenario einer weiteren Zunahme der höherqualifizierten Tätigkeiten im Bereich der Logistik ein bedeutender Standortvorteil.

Abbildung 9 gibt einen Überblick über die zentralen Verkehrsachsen sowie über die Logistikcluster in Hessen, die sich in Nordhessen (Raum Kassel, entlang der A 7 bis Bad Hersfeld) in Mittelhessen um die Stadt Gießen sowie in Südhessen (Rhein-Main-Gebiet und Rheinschiene) befinden.

13 Vgl. Fraunhofer Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft (2005), S. 85 f.

Abbildung 9: Autobahnnetz und Logistikcluster in Hessen

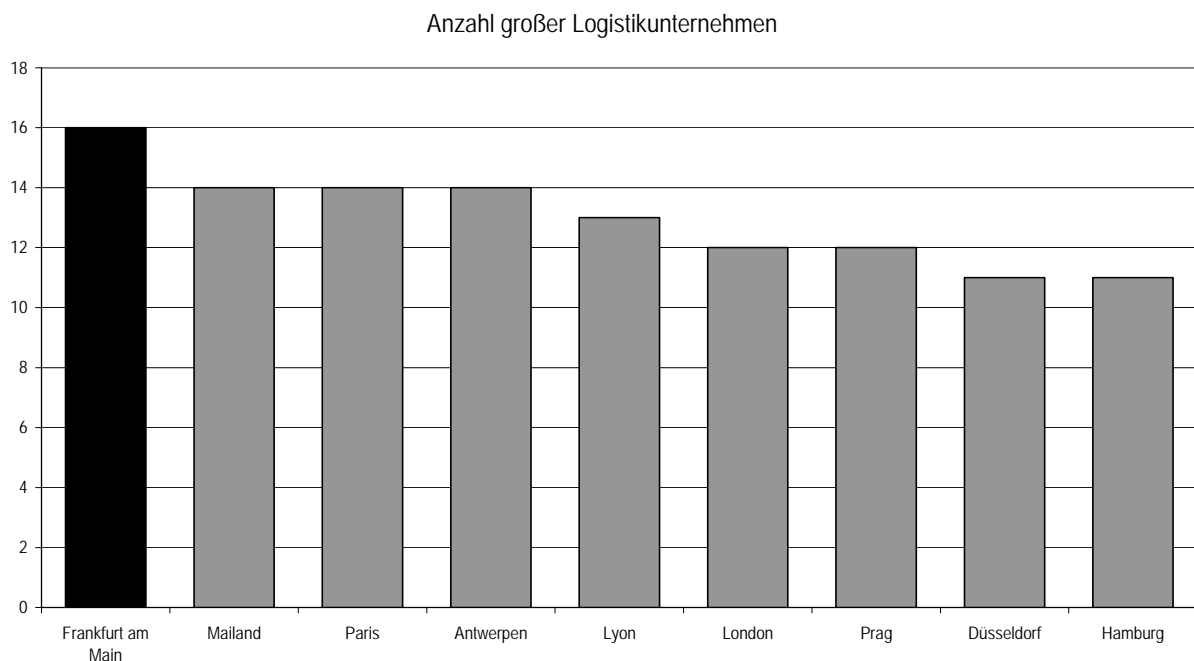


Quelle: Darstellung der Hessen Agentur.

Innerhalb Hessens weist die Logistikbranche unterschiedliche Schwerpunkte auf.¹⁴ In **Südhessen** haben sich Logistikunternehmen mit Schwerpunkt Distribution angesiedelt, um die Region mit Waren zu versorgen. Aufgrund des Frankfurter Flughafens, dem bedeutendsten Frachtflughafen Europas, haben sich in der Rhein-Main-Region hochspezialisierte Dienstleister aus dem Luftfrachtbereich niedergelassen. Zu nennen ist hier beispielsweise das Areal der CargoCity Süd, welches auf einer Fläche von rund 150 ha mehr als 9.500 Menschen einen Arbeitsplatz bietet. Darüber hinaus ist die Region ein Standort für unternehmens- und wissensorientierte Dienstleistungen. Dies gilt nicht nur für den Finanzbereich, sondern vor allem auch für den Bereich der Logistik. Hier haben sich Dienstleister angesiedelt, welche Logistikkonzepte erstellen, Lager – und Distributionsflächen planen und für Unternehmen die komplette Abwicklung aller Transportleistungen koordinieren.

Aufgrund der guten Standortvoraussetzungen ist die Region eine der besten Adressen für Logistiker, wie die Ergebnisse einer Studie von DEGI zeigen. Demnach ist die Rhein-Main-Region auf Platz eins, was die Standortwahl der bedeutendsten international agierenden Unternehmen aus dieser Branche anbelangt (vgl. Abbildung 10).

Abbildung 10: Die Rhein-Main-Region als Standort großer Logistikunternehmen



Quelle: DEGI Research (2006), S. 26. Darstellung der Hessen Agentur. Grundlage der Untersuchung war die Verteilung der umsatzstärksten 42 international agierenden Logistikunternehmen.

14 Vgl. für eine aktuelle Darstellung der einzelnen „Logistikregionen“ Langhagen-Rohrbach (2008), S. 49 ff.

Die Entwicklungsdynamik in Südhessen ist ungebrochen und lässt erwarten, dass aufgrund der Realisierung von Logistikprojekten wie dem Neubau eines weiteren Frachtzentrums der Lufthansa Cargo, der Realisierung des neuen Logistik Center im Industriepark Höchst sowie den später noch näher dargestellten Projekten Mönchhof-Gelände und „An der Gehespitz“ seine Spitzenposition auf der „logistischen“ Landkarte Deutschlands verteidigt.

Dazu wird als bedeutender Standortfaktor die gut ausgebaute Wissensinfrastruktur mit der Universität Frankfurt und der Technischen Hochschule Darmstadt, der European Business School in Wiesbaden, den Fachhochschulen in Frankfurt und Idstein sowie den Berufsakademien in Rödermark und Bad Homburg beitragen.¹⁵ Aufgrund der Dichte an exzellenten Forschungseinrichtungen existiert mit der Logistikinitiative RheinMain zudem eine Plattform, welche die Entwicklung der Region als Standort für Logistikkompetenz zielgerichtet fördert. Neben dem Ausbau des Frankfurter Flughafens liegt hier eine große Chance, sich nicht nur als Finanzplatz sondern auch als Standort für Logistik national und international zu positionieren. Deshalb sollen zukünftig die handelnden Akteure und Institutionen noch besser vernetzt werden, der Aufbau eines Kompetenzzentrums „Haus der Logistik“ ist geplant.¹⁶

Die **Region Mittelhessen** hat sich bisher noch nicht so eindeutig als Logistikregion positionieren können, obwohl die Beschäftigungsdynamik in Mittelhessen beachtlich ist (vgl. Abbildung 6). In der Region Mittelhessen haben Unternehmen aus der Speditionsbranche und regionale Verteilerlager einen hohen Stellenwert.¹⁷ Darüber hinaus haben sich an den Produktionsstandorten einzelne Kontraktlogistiker angesiedelt. Mittelhessen weist dank der zentralen Lage und den Autobahnen A 5 und A 45 eine gute Erreichbarkeit aus allen Richtungen auf, die sich durch die Fertigstellung der A 49 sowie den geplanten Ausbau der A 4 von Olpe in Richtung Hattenbacher Dreieck zu einer leistungsfähigen Ost-West-Straßenverbindung noch weiter verbessern wird. Auch sind mit den Universitäten Gießen und Marburg sowie der Fachhochschule Gießen-Friedberg Ausbildungseinrichtungen vor Ort, die – im logistischen Sprachgebrauch – für den „Nachschub“ an hochqualifizierten Arbeitskräften sorgen. Darüber hinaus leisten diese Einrichtungen einen Beitrag für den Wissenstransfer im Bereich der Logistik von der Hochschule in die Praxis. Zudem besteht mit dem Regionalmanagement MitteHessen e.V. eine Plattform der regional handelnden Akteure, welche die Bedeutung der Logistik erkannt haben und den Standort Mittelhessen auch in diesem Bereich verstärkt positionieren wollen.

15 Eine gute Übersicht über die Forschungsinfrastruktur der Region bietet der Branchenreport vom Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/ Rhein-Main (2007), S. 19 ff.

16 Vgl. Rietsamen, Hans (2008), S.47.

17 Vgl. Bähr, Javier (2008), S. 6.

Auch verfügt Mittelhessen – im Vergleich zu Südhessen – über preislich attraktive Gewerbeflächenareale, die sich für logistische Nutzungen eignen. So ist es nicht überraschend, dass auf dem Markt für Logistikimmobilien aktuell viel Bewegung festzustellen ist. Zu nennen sind hierbei neben der Fertigstellung eines vom Projektentwickler ProLogis fertig gestellten Objekts in Wetzlar auch die Projekte Magna Park Butzbach und Logistik- und Dienstleistungs Center Mittelhessen in Pohlheim, die später noch ausführlich dargestellt werden.

Durch die Öffnung der Grenzen in Osteuropa hat sich die Lagegunst der **Region Nordhessen** deutlich erhöht. Die Lage ist gut und der Standortvorteil der guten Erreichbarkeit mit der damit verbundenen spätesten „cut off“-Zeit¹⁸ hat die Region zielstrebig genutzt und durch die Ausweisung von verkehrsgünstig gelegenen und gut erschlossenen Gewerbeflächen die Voraussetzungen für das Entstehen des nationalen Distributionsclusters Nordhessen geschaffen. Beispielsweise ist im aktuellen Regionalplanentwurf ein deutliches Bekenntnis zur Logistik zu entnehmen. So sollen aufgrund der besonderen Eignung in den verkehrsgünstig gelegenen Gewerbegebieten vorrangig verkehrsbezogene und -abhängige Betriebe aus dem Bereich Logistik, Speditionen etc. angesiedelt werden.

Aufgrund der dynamischen Entwicklung hat sich auch der Stellenwert der Branche in Nordhessen erhöht, wo mittlerweile rund jeder Zehnte in der Logistikbranche tätig ist. In Nordhessen hat eine Vielzahl von Unternehmen ihre Distributionszentren errichtet und profitiert bei der Verteilung der Waren an die Endkunden von der zentralen Lage. Den Vorteil der guten Erreichbarkeit nutzen auch andere Unternehmen, die hier ihren Hub, d.h. ganz allgemein ein Umschlagszentrum, eingerichtet haben. Zu nennen sind bedeutende Stückgutkooperationen, Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) als auch Global Player wie das Unternehmen Schenker, dass seine europäischen Landverkehre in Friedewald abwickelt.

Auch die Wissensinfrastruktur ist in Nordhessen sehr gut ausgebaut. Hier sind neben der Universität Kassel besonders die auf Logistik spezialisierte Berufsakademie Bad Hersfeld hervorzuheben. In Nordhessen gibt es darüber hinaus mit dem Regionalmanagement und dem Clustermanagement der „Mobilitätswirtschaft“ Institutionen, welche den Logistikstandort länderübergreifend als einen erfolgreichen Standort für Logistikunternehmen positionieren. Zu denken ist hierbei zum Beispiel an die erfolgreiche Implementierung der Veranstaltungsreihe „Logistiktag“, welche im zweijährigen Rhythmus Hunderte von Branchenvertreter in die Region zieht.

18 Jeder Ort in Deutschland kann in rund fünf LKW-Stunden erreicht werden. Damit ist gewährleistet, dass Bestellungen noch sehr spät angenommen werden können und die Sendungen am nächsten Tag innerhalb Deutschlands ausgeliefert werden.

Die Anforderungen an einen Logistikstandort sind im Vergleich zu anderen Unternehmen komplex und was die Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur anbelangt anspruchsvoller. Bei der Standortwahl der Unternehmen aus dem Bereich der Logistik steht naturgemäß die Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur im Vordergrund. Hierbei ist die Nähe zu Autobahnen das wichtigste Kriterium. Darüber hinaus spielt die Nähe zu den Absatzmärkten und den Partnern aus den Wertschöpfungsnetzwerken eine große Rolle.

Die Kriterien bei der Standortwahl differieren was den Typ der Logistikimmobilie angeht; d.h. ob eine Lagerhalle, ein Hochregallager, ein regionales Warenverteilzentrum oder ein Logistikpark errichtet werden soll und werden von den konkreten Bedürfnissen der Endnutzer bestimmt.²⁰

Unabhängig von der Art der Logistikimmobilie lassen sich im Kern jedoch folgende Anforderungskriterien zusammenfassen:²¹

- Anbindung an möglichst mehrere Verkehrsträger, insbesondere Straßennetz,
- Nähe zum Ballungsraum oder Verkehrsknotenpunkt,
- Offenheit der Kommunen für Logistikentwicklungen,
- Kosten für Immobilien, Energie, Abwasser,
- Störungsfreie Zu- und Abfahrt zur Autobahn und zum Grundstück (keine Ampeln, keine Ortsdurchfahrten),
- Ausweisung als Gewerbe- oder Industriegebiet mit 24-Stunden-Betrieb,
- Logistikspezifischer Zuschnitt der Gewerbeflächen,
- 45 bis 60 % überbaute Grundstücksfläche,
- Rangier-/ Verladefläche mit einer Mindestlänge von 35 m,
- Ausreichende Anzahl von LKW-Stellplätzen,
- Langfristige Expansionsmöglichkeiten,
- Umfahrbarkeit der Immobilie,

20 Vgl. DEGI Research (2006), S. 37 ff. sowie Börner-Kleindienst, Michael (2006), S. 453 ff.

21 Eigene Zusammenstellung auf Basis der Untersuchungen von DEGI Research (2006), S. 45. Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2005), S. 43. Jones Lang Lasalle (2006), S. 12. sowie Busch, Roland; Sikorski, Serena (2006), S. 73. sowie Schröder, Stefan (2003), S. 8.

- Keine Konfliktpotenziale mit umliegenden gewerblichen Nutzungen sowie Wohnen,
- Gutes Arbeitskräftepotenzial, d.h. ausgebildete Fachkräfte über alle Qualifikationsstufen mit spezifischem Logistik-Wissen,
- Planungssicherheit und Schnelligkeit der zuständigen Behörden vor Ort.

Neben diesen idealtypischen Standortvoraussetzungen gilt es von Seiten der kommunalen Akteure weitere Kriterien und Anforderungen zu beachten, um erfolgreich Logistikunternehmen anzusiedeln. Hierbei gilt es insbesondere die „klassischen“ Konflikte im Bereich Verkehr, Lärm und Naturschutz zu vermeiden. Aufgrund der durch Logistikan siedlungen induzierten Verkehrsströme kann es auch zu Konflikten mit der Raumverträglichkeit kommen. Zu nennen sind hier Verkehrsbelastungen ausgelöst durch Engpässe in den lokalen Verkehrsnetzen, aber auch Lärmbelastungen, eine visuelle Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes eines Gebietes sowie parkende LKWs in den Nachbarschaften.

Aus dem letztgenannten Grund sind die Kommunen aufgefordert bei ihren Planungen für ein Gewerbe- oder Industriegebiet, insbesondere wenn es für Logistikan siedlungen geeignet sein soll, auf eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen für LKWs zu achten. Ein unkontrolliertes „Zuparken“ anderer Flächen und die damit verbundenen Konflikte mit konkurrierenden Nutzungen können so vermieden werden.

Für die Kommunen bedeutet dies, dass - in Abhängigkeit vom konkreten Einzelfall - im Vorfeld der Ansiedlungen Verkehrs- und Lärmgutachten erstellt werden müssen, um beispielsweise die Aufnahmekapazität der vorhandenen Straßennetze zu überprüfen. Weitere Maßnahmen sind eine Überprüfung der Stellplatzforderungen sowie die verkehrlichen Auswirkungen auf bestehende Wohngebiete.²² Durch eine vorausschauende Planung können somit Konflikte im Vorfeld beseitigt bzw. minimiert werden und die Wertigkeit der Logistikflächen langfristig sichern.

Allerdings ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass die Kriterien der Raumverträglichkeit für die Logistikunternehmen „artfremde Anforderungen“²³ darstellen: Ihre Priorität liegt auf der Funktionalität und Rentabilität, da der Wettbewerbsdruck in der Branche gar keine andere Wahl lässt. So wählen Unternehmen ihre Standorte in einem ersten Schritt nach den Logistikkosten und dem Servicegrad (Erreichbarkeit der Kunden) und nicht auf der Basis stadt- und raumplanerischer Kriterien.²⁴ Die Umsetzung von städtebaulichen Mindestanforderungen gelingt deshalb im Regelfall

22 Vgl. hierzu die empirischen Ergebnisse der Studie von Flämig, Heike (2006), S. 92 ff.

23 Hesse, Markus (2006), S. 49.

24 Vgl. Vastag, Alex; Bernsmann, Arnd; Kuchenbecker, Michael (2006), S. 45.

nur, wenn der Nutzen für die Unternehmen evident ist und sich beispielsweise durch die Umsetzung von städtebaulichen Kriterien die Vermarktungschancen einer Fläche deutlich erhöhen.²⁵

Lokale und regionale Wirtschaftsförderer können kurz- und mittelfristig den zentralen Standortfaktor Verkehrsanbindung, vor allem die Nähe zur Autobahn nicht beeinflussen. Allerdings gibt es eine Reihe von Wettbewerbsparametern, um Unternehmen aus der Logistikbranche anzusiedeln. So wurde im Rahmen der Expertengespräche ein zentraler Punkt angesprochen, welcher besonders zu beachten ist. Logistikunternehmen wollen „willkommen“ sein. Dies beinhaltet nicht nur eine Grundsatzentscheidung, ob der Standort langfristig für Logistikansiedlungen geeignet ist und keine Nutzungskonflikte zu erwarten sind. Vielmehr erwarten Unternehmen aus der Logistikbranche heutzutage von den beteiligten Akteuren auf der kommunalen Seite ein gewisses Grundverständnis über die Logistikbranche und wollen nicht mit der einem reinen („klassischen“) Transportunternehmen verwechselt werden. Für Logistikansiedlungen gilt im besonderen Maße, dass schnelle Entscheidungswege und eine zügige Erteilung der Baugenehmigung, ein ganz wichtiger Faktor bei der Ansiedlung sind, da die Projektlaufzeiten für die Realisierung von Logistikunternehmen in der Regel kurz sind. So ist die schnelle Realisierung eines Bauprojekts insbesondere für Kontraktlogistiker entscheidend, um Aufträge zügig umsetzen zu können.²⁶

Aufgrund der Erfahrung, die hessische Kommunen mit der Ansiedlung von Logistikunternehmen sammeln konnten, hat sich mittlerweile eine professionelle Routine eingespielt und die handelnden Akteure agieren sehr zeitnah. Insbesondere bei größeren Standortanfragen, hat sich - so die Meinung der Experten - die koordinierte Zusammenarbeit zwischen der Kommune (als Träger der Bauleitplanung), der regionalen oder lokalen Wirtschaftsförderung, den Naturschutzbehörden, den Versorgungsunternehmen, den Straßenverkehrsämtern etc. erfolgreich bewährt.

Darüber hinaus ist – wie bei anderen Standortansiedlungen – ein hohes Maß an Vertraulichkeit und Verlässlichkeit in der Kommunikation gegenüber den Investoren bedeutsam. So beschreibt ein verantwortlicher kommunaler Akteur sehr treffend einen vermeidbaren Kardinalfehler wie folgt: „Versuchen Sie niemals, die kommunale politische Willensbildung in der Gemeinde zu erklären oder etwas damit zu rechtfertigen. Das Interesse des Kunden daran ist äußerst begrenzt. Besser: geht oder geht nicht!“²⁷

25 Vgl. Flämig, Heike (2006), S. 96.

26 Vgl. hierzu Busch, Roland; Sikorski, Serena (2006), S. 74.

27 Gröll, Martin (2008), Folie 20.

6 Förderung von Ansiedlungen aus dem Bereich der Logistik

Wie bereits in Kapitel 5 dargelegt, ist die Verfügbarkeit einer ausreichend dimensionierten, verkehrsgünstig gelegenen und preislich attraktiven Fläche die zentrale Grundvoraussetzung für eine Ansiedlung von Unternehmen aus dem Bereich der Logistik. Mit Maßnahmen der regionalen Wirtschaftspolitik, der Infrastrukturpolitik sowie der Wirtschaftsförderung können diese Voraussetzungen langfristig geschaffen werden. Neben der Bereitstellung der „harten“ Infrastruktur kommt es insbesondere im Zuge der Vermarktung der Flächen ebenfalls auf die Unterstützung der Wirtschaftsförderung an. Wichtig ist hierbei immer die Maxime: Logistikunternehmen sind in Hessen willkommen.

Die Grundlage für die Förderung von Ansiedlungen aus dem Bereich der Logistik bilden die Richtlinien des Landes Hessen zur Förderung der regionalen Entwicklung.²⁸ Die für die Ansiedlung von Logistikunternehmen relevanten Förderinstrumente bestehen in der Förderung von betrieblichen Investitionen und dem Ausbau der Infrastruktur für die Ansiedlung und Entwicklung von Unternehmen. Ein wichtiges Förderinstrumentarium ist das Operationelle Programm für die Förderung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung in Hessen aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) 2007 bis 2013. Hier ist insbesondere an die Maßnahmen zum Ausbau spezifischer Entwicklungspotenziale und Abbau regionaler Disparitäten entsprechend der Prioritätsachse 3 zu denken.

So können beispielsweise in den Vorranggebieten²⁹ mit Fördermitteln Industrie-, Militär- und Verkehrsbranchen für die Ansiedlung von Unternehmen hergerichtet werden. Auch können insbesondere interkommunale Vorhaben finanziell unterstützt werden, die dem Ausbau der Infrastruktur für die Ansiedlung von Unternehmen dienen. Förderfähig sind auch die Regionalmanagementaktivitäten, wie das Regionalmanagement Nordhessen, das sich sehr erfolgreich für die Ansiedlung von Logistikunternehmen eingesetzt hat und somit regionale Beschäftigungs- und Wachstumspotenziale mobilisiert. Zentrale Ansprechpartner für die Förderung ist neben dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung die Investitionsbank Hessen (IBH) sowie die Hessen Agentur.

Die Anbindung von Logistikflächen an den Schienenverkehr kann in Hessen neben dem seit 2004 bestehenden Bundesprogramm zur Förderung des Neu- und Ausbaus von Gleisanschlüssen durch ein eigenes Landesprogramm finanziell unterstützt werden. Die Landesförderung kommt insbesondere für ergänzende Maßnah-

28 Die Richtlinien können unter www.wirtschaft.hessen.de abgerufen werden.

29 Zu den Vorranggebieten in Hessen gehören der Regierungsbezirk Kassel und Gießen sowie die Odenwaldregion. Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (2007), S. 122 ff.

men, die mit einer vom Bund geförderten Maßnahme in Zusammenhang stehen, zum Einsatz.

Ansiedlungswillige Unternehmen erhalten durch ein breit gefächertes Angebot eine Unterstützung bei der Standortwahl. Die Standortberatung der Hessen Agentur bietet in- und ausländischen Unternehmen eine kompetente Unterstützung bei der Standortsuche. Wer sich in Hessen neu ansiedeln, seinen Betrieb verlagern oder erweitern will, ist beim Team der Standortberatung an der richtigen Stelle. Das Leistungsspektrum umfasst die gemeinsame Erarbeitung von maßgeschneiderten Lösungen für Logistikprojekte - vom Nachweis zur Verfügung stehender Gewerbeflächen und -objekte bis hin zur Erstellung von detaillierten Standortprofilen.

Außerdem bietet die Hessen Agentur als zentrale Anlaufstelle in allen Fragen der Wirtschaftsförderung in Hessen weitere Beratungs- und Finanzdienstleistungen. Mit dem Standortinformationssystem steht eine kontinuierlich aktualisierte Datenbank in Zusammenarbeit mit Landkreisen, Kommunen und Wirtschaftsförderern im gesamten Bundesland Hessen zur Verfügung. Dieses Angebot ermöglicht potenziellen Investoren bei Fragen der Standortwahl eine Suche nach individuellen Auswahlkriterien sowie einen Überblick über die verfügbaren Flächen und Standortbedingungen in Hessen. Mit Hilfe zoombarer Karten ist es möglich, den genauen Standort verfügbarer Gewerbeflächen und Immobilien klein- bis großräumig einzuordnen. Für Logistikansiedlungen bietet dies den Vorteil, dass sich Investoren sehr schnell anhand der Suchkriterien wie Größe der Gewerbefläche, Nähe zur Autobahn und Nähe zum Frankfurter Flughafen geeignete Flächen auflisten lassen können. Ein direkter Verweis auf die jeweiligen Wirtschaftsförderinstitutionen einschließlich der Möglichkeit der direkten Kontaktaufnahme rundet das Angebot ab.

Selbstverständlich besteht darüber hinaus in allen hessischen Landkreisen die Möglichkeit, nach gewerblichen Bestandsimmobilien zu recherchieren. Beispiele sind zum einen das Angebot der Wirtschaftsförderung Rhein-Main, die eine Gewerbeflächendatenbank für Südhessen mit spezifischen Suchfunktionen für Logistikansiedlungen bereithält,³⁰ zum anderen das Angebot des Regionalmanagements Nordhessen, in dem ausgewählte „TopLogistikflächen“ näher dargestellt sind.³¹

Neben diesen Angeboten, die primär auf die Verbesserung der Informationen und der Erhöhung der Markttransparenz dienen, hält die Hessen Agentur noch weitere Beratungsleistungen für Investoren aus dem Logistikbereich parat. So ist das Beratungszentrum für Wirtschaftsförderung der Hessen Agentur auf die monetären Förderangebote des Landes und des Bundes spezialisiert. Investoren werden über in-

30 Die Angebote dieser Gewerbeflächendatenbank sind unter: <http://www.region-frankfurt-rheinmain.de/> abrufbar.

31 Vgl. Regionalmanagement Nordhessen (2006). Die Angebote können auch unter: <http://www.regionnordhessen.de> abgerufen werden.

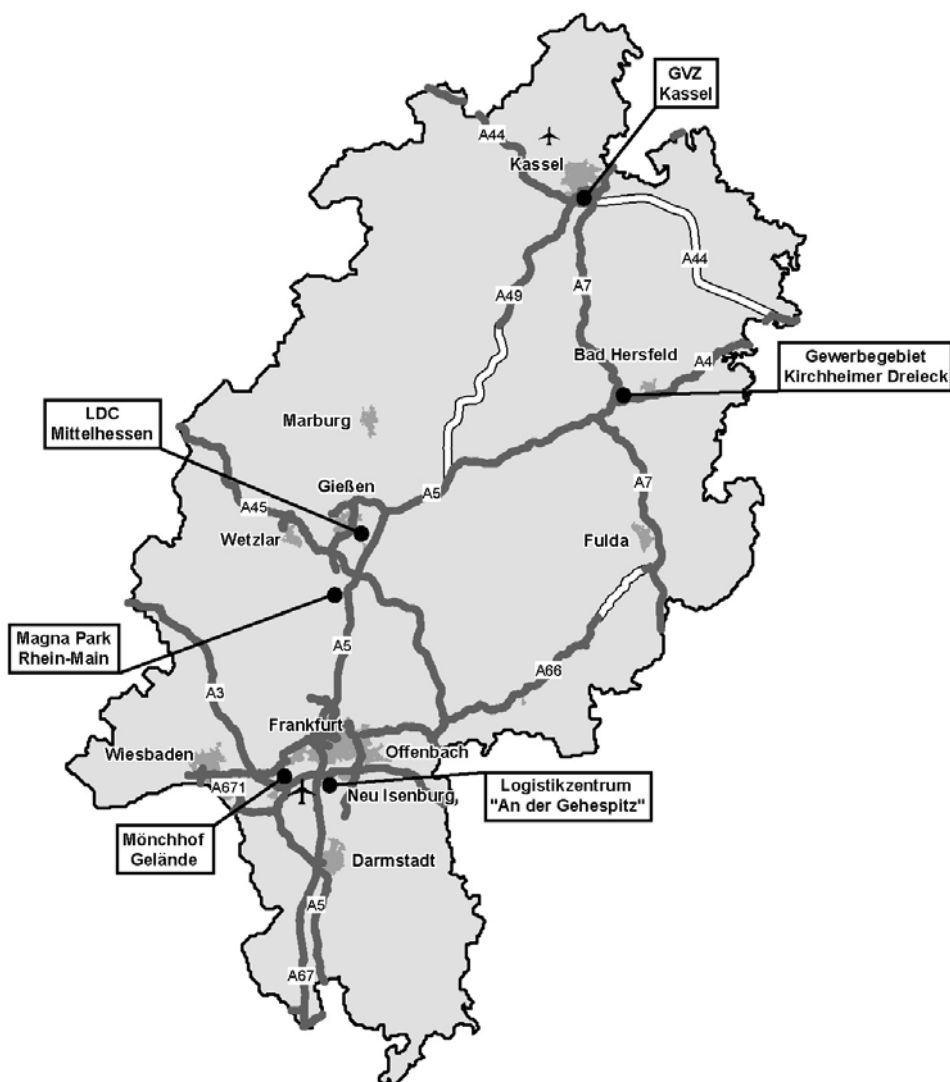
dividuell geeignete Finanzierungsmöglichkeiten beraten und erhalten eine Hilfestellung, neue Finanzierungsstrategien unter Einbindung der Instrumente Zuschüsse, Darlehen, Bürgschaften und Beteiligungen zu entwickeln. Zum Leistungsspektrum gehört auch die Vermittlung von allen Leistungen, die eigene und externe Einrichtungen anbieten. Das Beratungszentrum unterhält dafür ein Netzwerk zu den zentralen Institutionen der monetären Wirtschaftsförderung, der Investitionsbank Hessen, der KfW-Mittelstandsbank, den Wirtschaftsförderungen des Landes, der Regionen und der Kommunen, dem RKW, dem Wirtschaftsministerium, den Kammern, zu Business-Angel-Netzwerken, Transferstellen und Vereinen. Das Beratungszentrum ist als unabhängiger Informationsgeber, der seine Leistungen kostenlos anbietet, in Hessen an den Standorten Wiesbaden, Wetzlar und Kassel vertreten.

Neben diesen Unterstützungsangeboten auf Landesebene ist auf die Logistikkompetenz der regionalen und kommunalen Wirtschaftsförderer hinzuweisen. Diese kennen die spezifischen Anforderungen der Logistikunternehmen, sprechen die „Sprache“ der Logistiker und können die Ansiedlungsanfragen von Unternehmen kompetent beantworten und wertvolle Unterstützung bei der Ansiedlung leisten. Die Institutionen der hessischen Wirtschaftsförderung - sowohl auf der Ebene des Landes als auch auf der kommunalen Ebene - sind in Kapitel 9 aufgelistet.

7 Logistiksiedlungen in Hessen: Best-practice Beispiele

Erfolgreich umgesetzte Logistiksiedlungen zeichnen den Logistikstandort Hessen aus. Im Folgenden sind einzelne Logistiksiedlungen und -projekte aus Hessen exemplarisch vorgestellt. Aufgrund der Vielzahl der Projekte im Logistikland Hessen wird sich hierbei auf ausgewählte Projekte in den einzelnen Regionen Hessens beschränkt. Folgende Übersichtskarte zeigt die Lage der ausgewählten Logistikprojekte in Hessen.

Abbildung 12: Ausgewählte Logistikprojekte in Hessen



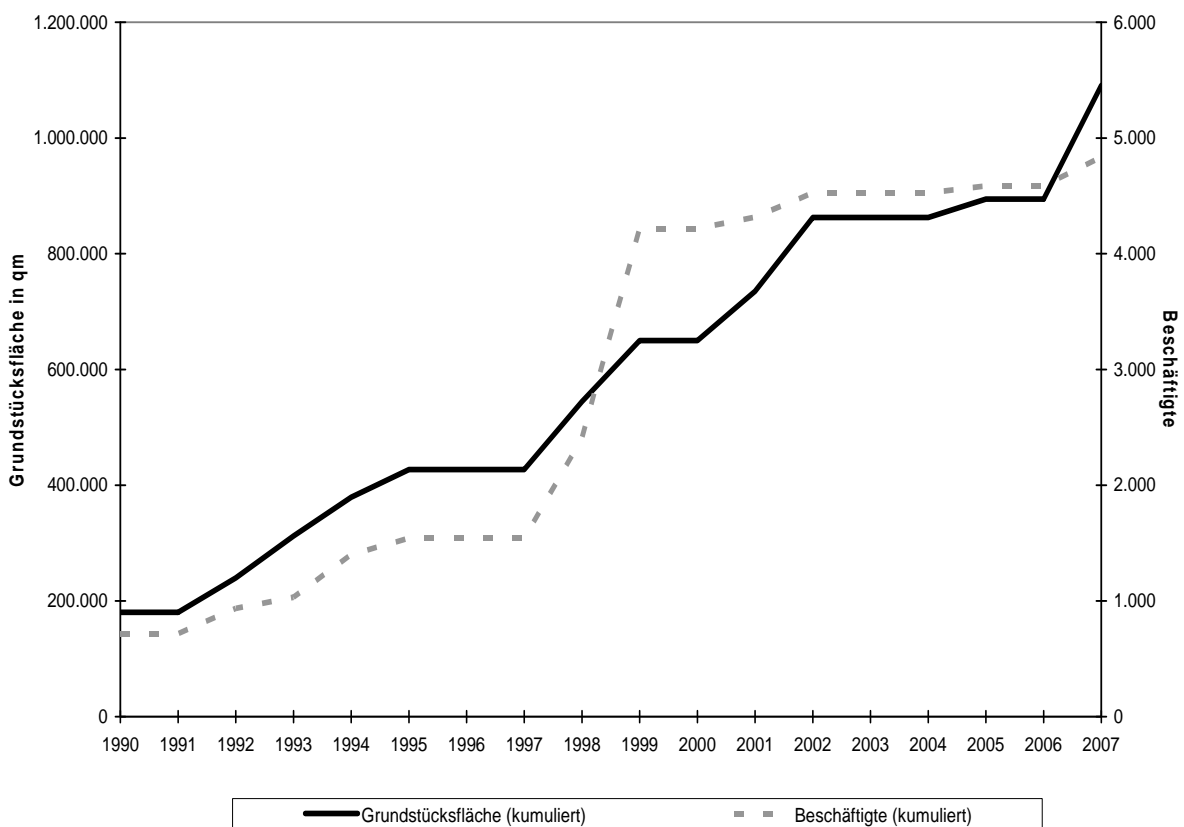
Quelle: Darstellung der Hessen Agentur.

7.1 Nordhessen

Gewerbegebiet Kirchheimer Dreieck

Dass die Region um Bad Hersfeld nicht nur aufgrund der „großen Namen“ wie Amazon, Libri, DHL, GLS und Hermes zu einem 1A-Standort für Distributionslogistik geworden ist, liegt an der hohen Lagegunst der Region, welche die späteste „cut-off“ Zeit gewährleistet. Der Landkreis Bad Hersfeld bewirbt sich selbstbewusst als „Logistiknoten“, was nur zu verständlich ist, wenn die Flächenvermarktung und die Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Vergangenheit näher betrachtet werden. So sind seit Beginn der 90er Jahre rund 1Mio. qm Grundstücksfläche an Logistikunternehmen vermarktet und rund 5.000 neue Arbeitsplätze im Landkreis Hersfeld-Rotenburg geschaffen worden (vgl. Abbildung 13).

Abbildung 13: Dynamik der Logistikansiedlungen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg



Quelle: Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg mbH, Darstellung der Hessen Agentur.

Das Projekt „Gewerbegebiet Kirchheimer Dreieck“ zeigt, warum sich die Region so deutlich als erfolgreicher Logistikstandort positionieren konnte. So liegt die Fläche von 20 ha in unmittelbarer Nähe zum Autobahnkreuz Kirchheim. Maßnahmen des

Lärmschutzes sind frühzeitig bei der Planung berücksichtigt worden, auch wenn aufgrund der Lage in unmittelbarer Nähe zur Autobahn und die direkte Anbindung an das Autobahnkreuz Kirchheim keine Nutzungskonflikte vorliegen.

Der Standort bietet aufgrund der großzügigen Dimensionierung der Flächen ansiedlungswilligen Unternehmen ausreichende Expansionsmöglichkeiten. Ein Vorteil, den der Projektentwickler ProLogis erkannt und die größte Fläche des interkommunalen Gewerbegebietes erworben hat.

Abbildung 14: Gewerbegebiet Kirchheimer Dreieck



Quelle: Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg mbH.

Dank der guten interkommunalen Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden Niederaula und Kirchheim und der Förderung durch Bundes- und EU-Mittel bei der Entwicklung des Logistikstandortes Kirchheimer Dreiecks ist davon auszugehen, dass in Zukunft bis zu 500 neue Arbeitsplätze auf dem Areal entstehen werden.

Als Erfolgsfaktor hat sich herausgestellt, dass die Ansiedlung über die Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Landkreises Hersfeld-Rotenburg koordiniert wurde. So wird die Kommunikation mit den Investoren mit „einer Stimme“ geführt und dank der umfassenden Erfahrung mit Ansiedlungen aus der Logistikbranche sowie abgestimmter Verfahrensabläufe können sehr schnell Entscheidungen gefällt werden.

Steckbrief Gewerbegebiet Kirchheimer Dreieck

Projekt	Gewerbegebiet Kirchheimer Dreieck
Lage	Nordhessen, BAB-Dreieck Kirchheim
Verkehrswege	über B 454 direkte Anbindung an Anschlussstelle Kirchheim
Größe	20 ha
noch verfügbare Fläche	12 ha
Nutzungsart	GE-Gebiet
Andienung	24 h bzw. 3-Schicht-Betrieb ist uneingeschränkt möglich
Planungsstand	B-Plan
Erschließungsstand	voll erschlossen
Arbeitsplätze	400 bis 500 Arbeitsplätze
qm-Preis	auf Anfrage
Investitionsförderung	-
Alleinstellungsmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> • verkehrstechnisch optimaler Standort an den Autobahnen A 4, A 5 und A 7 • Lagegunst: alle Orte in Deutschland „overnight“ erreichbar
Ansprechpartner	Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg mbH Herrn Erhard Berleth Geschäftsführer Leinenweberstraße 1 36251 Bad Hersfeld Tel. 06621-944-110 Fax 06621-944-101 www.industriepark-mecklar-meckbach.de www.wfg-hef-rof.de buero@wfg-hef-rof.de

Güterverkehrszentrum Kassel

Mit einer Gesamtfläche von rund 75 ha stellt das Güterverkehrszentrum Kassel eine optimale Ausgangsbasis für die Ansiedlung von Logistikunternehmen dar. Die Standortvorteile zentrale Lage, direkte Anbindung über das Autobahnen A 7, A 44 und A 49 und attraktive, ausreichend dimensionierte Flächen kennzeichnen dieses Projekt, welches in unmittelbarer Nähe zum Industriepark Kassel-Waldau liegt. Als Alleinstellungsmerkmal weist das Güterverkehrszentrum zudem einen Umschlagbahnhof für den kombinierten Ladungsverkehr auf, der eine Anbindung an die Seehäfen garantiert.

Kern des Güterverkehrszentrums ist der vom Projektentwickler Gazeley entwickelte Magna-Park, in dem VW OTC über 100.000 qm Lagerfläche als Mieter belegt. Namhafte Logistikunternehmen wie DHL, TNT, Spedition Zufall, Kühne & Nagel, um nur einige zu nennen, haben sich dort innerhalb kurzer Zeit angesiedelt und profitieren von den Vorzügen der zentralen Lage. Darüber hinaus haben sich weitere logistikaffine Unternehmen am Standort GVZ Kassel niedergelassen und zur Entstehung von rund 800 Arbeitsplätzen beigetragen.

Abbildung 15: Güterverkehrszentrum Kassel



Quelle: Zweckverband Raum Kassel.

Das Güterverkehrszentrum ist ein Beispiel für eine erfolgreiche interkommunale Zusammenarbeit durch den Zweckverband Raum Kassel. Nur aufgrund der engen Kooperation und gemeinsamen Finanzierung der beteiligten Kommunen war es möglich, eine ausreichend dimensionierte Fläche speziell für transport- und logistikintensive Unternehmen zu entwickeln. Auch konnten dank der interkommunalen Zusammenarbeit umfassend ökologische Ausgleichsmaßnahmen noch vor Abschluss der kompletten Vermarktung umgesetzt werden. Die Ausgleichsmaßnahmen wurden bereits im Jahr 1997 durch Grundstücksankäufe und Extensivierungsmaßnahmen begonnen. In den darauf folgenden Jahren wurden verschiedene Projekte wie die Fertigstellung eines Fuldaseitenarms umgesetzt.

Als weiterer Vorteil hat sich bei der Vermarktung herausgestellt, dass die Flächen im Eigentum des Zweckverbands sind. Aus diesem Grund können die Flächen sehr schnell vermarktet und genutzt werden, ohne dass die potenziellen Investoren mit einer Vielzahl von Grundstückseigentümern verhandeln müssen.

Knapp 10 Jahre nach Beginn der Erschließung stellt das GVZ Kassel heute mit dem angrenzenden Industriepark eine der Premiumflächen für Ansiedlungen aus dem Bereich der Logistik dar. Die Erweiterung des Containerterminals mit seinem Servicebereich ist Zeichen für eine dynamische Entwicklung und lässt positiv in die Zukunft blicken, da sich die Standortvorteile des Güterverkehrszentrums immer klarer durchsetzen.

Steckbrief: Güterverkehrszentrum Kassel

Projekt	Güterverkehrszentrum Kassel
Lage	Nordhessen, südlich von Kassel
Verkehrswege	<ul style="list-style-type: none"> • direkte Anbindung an die A 7, A 44 und A 49 • eigener Umschlagbahnhof • ICE Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe 15 Minuten • Regionalflughafen Kassel-Calden 25 Minuten
Größe	75 ha insgesamt, davon 60 ha vermarktbar
noch verfügbare Fläche	20 ha
Nutzungsart	Sondergebiet GVZ
Andienung	24 h bzw. 3-Schicht-Betrieb uneingeschränkt möglich
Planungsstand	B-Plan
Erschließungsstand	voll erschlossen und sofort verfügbar
Arbeitsplätze	<ul style="list-style-type: none"> • aktuell knapp 800 Arbeitsplätze • nach kompletter Vermarktung rund 1.500 Arbeitsplätze
qm-Preis	ab 55,- Euro
Investitionsförderung	Förderung nach Einzelfallprüfung möglich
Alleinstellungsmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> • Lagegunst: alle Orte in Deutschland „overnight“ erreichbar • über Container-Terminal direkte Anbindung an die Seehäfen
Ansprechpartner	<p>Zweckverband Raum Kassel Ständeplatz 13 34117 Kassel Herr Henrik Krieger +49 (0) 561-10970-0</p> <p>Wirtschaftsförderung Region Kassel Kurfürstenstr. 9 34117 Kassel Herr Jan Hüttner +49 (0) 561-70733-0</p>

7.2 Mittelhessen

Logistik & Dienstleistungs Center Mittelhessen:

Das Logistik & Dienstleistungs Center Mittelhessen bei Pohlheim unterscheidet sich von den anderen Projekten, da es sich um die Reaktivierung einer Bestandsimmobilie in einen modernen Logistikpark handelt. Was die Verkehrsanbindung angeht weist dieses Projekt die gleichen Vorzüge wie die anderen Projekte auf: Das Logistik & Dienstleistungs Center Mittelhessen liegt in unmittelbarer Nähe zur Autobahn A 5 und A 45 die ohne Ortdurchfahrten zu erreichen sind. Darüber hinaus besteht die Option eines Gleisanschlusses.

Auf einer Gesamtfläche von rund 23 ha sind insgesamt rund 80.000 qm Hallenfläche und 13.000 qm Büroflächen vorhanden. Somit sind dank der zentralen Lage und der Flächenverfügbarkeit alle Voraussetzungen für die Ansiedlungen von logistischen Aktivitäten vorhanden. Das LDC Mittelhessen ist einer der attraktivsten Logistikstandorte in der Region und bietet für Logistikunternehmen gute Standortbedingungen und ausreichende Expansionsmöglichkeiten.

Abbildung 16 Logistik & Dienstleistungs Center Mittelhessen



Quelle: Logistik & Dienstleistungs Center Mittelhessen GmbH.

Schon nach kurzer Zeit haben sich mehrere Unternehmen im LDC Mittelhessen angesiedelt. Durch die zügige Vermarktung sind bisher rund 100 Arbeitsplätze entstanden. Nach Schätzungen des Projektentwicklers kann in Zukunft mit weiteren 300 bis 500 Arbeitsplätzen gerechnet werden.

Steckbrief: Logistik & Dienstleistungs Center Mittelhessen

Projekt	LDC Mittelhessen
Lage	Mittelhessen
Verkehrswege	<ul style="list-style-type: none"> • direkte Anbindung an die A 5, A 45 und A 485 • optionaler Gleisanschluss
Größe	23 ha insgesamt
noch verfügbare Fläche	<ul style="list-style-type: none"> • 60.000 qm Lagerfläche • 10.000 qm Bürofläche
Nutzungsart	GI-Gebiet
Andienung	24 h Betrieb uneingeschränkt möglich
Planungsstand	B-Plan
Erschließungsstand	voll erschlossen und sofort verfügbar
Arbeitsplätze	aktuell knapp 100 Arbeitsplätze, nach der kompletten Vermarktung rund 300 - 500 Arbeitsplätze
qm-Preis	auf Anfrage
Investitionsförderung	-
Alleinstellungsmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> • direkte Autobahnanbindung • flexibles Nutzungskonzept
Ansprechpartner	Logistik- und Dienstleistungscenter Mittelhessen GmbH Am Pfahlgraben 4-10 35415 Pohlheim-Garbenteich www ldc-mittelhessen.de Herr Grundwald +49 (0) 6404 – 6987-0

Magna Park Rhein-Main

Nördlich von Frankfurt am Main liegt eine der interessantesten Logistikflächen in Hessen: Der Magna Park Rhein-Main. Die ehemalige Militärfläche wird durch den Projektentwickler Gazeley zu einem modernen Logistikpark umgewandelt. Die Standortvoraussetzungen sind gut: Direkte Anbindung - ohne Ortsdurchfahrten - über die A 485 an das Autobahnkreuz Gambach, den Schnittpunkt der Autobahnen A 5 und A 45. Darüber hinaus besteht die Option eines Gleisanschlusses.

Der Magna Park weist eine Fläche von rund 50 ha aus und erlaubt flächenintensive Ansiedlungen. Die erste Logistikhalle mit 20.000 qm steht für die Vermarktung bereit. Aufgrund der günstigen Lage eignet sich der Standort insbesondere für Unternehmen aus der Distributionslogistik, denn nicht nur der Wirtschaftsraum Rhein-Main sondern auch das bevölkerungsreiche Ruhrgebiet ist gut zu erreichen. Nach derzeitigen Planungen werden bis zu 600 neue Arbeitsplätze im Magna Park Rhein-Main entstehen und den Logistikstandort Mittelhessen deutlich aufwerten.

Abbildung 17: Magna Park Rhein-Main



Quelle: Gazeley Germany GmbH.

Für die Entwicklung des Areals war – wie bei der Mehrzahl der hier vorgestellten Projekte - die gute interkommunale Zusammenarbeit zwischen der Stadt Butzbach und der Gemeinde Langgöns ein wesentlicher Faktor. Das Projekt Magna Park Rhein-Main ist auch beispielgebend für die Berücksichtigung und Umsetzung von Umweltstandards. So gehört der Einsatz erneuerbarer Energien, die Regenwassernutzung und eine konsequente Ausrichtung der Gebäude auf eine hohe Energieeffizienz im Magna Park Rhein-Main zum Standard. Darüber hinaus ist zu erwähnen, dass durch eine spezielle Fassadengestaltung und ein abgestimmtes Farbkonzept die Integration in das Landschaftsbild erreicht wird.

Steckbrief Magna Park Rhein-Main

Projekt	Magna Park Rhein-Main
Lage	45 km nördlich von Frankfurt am Main
Verkehrswege	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung über A 485 an das Gießener Südkreuz • direkt (3 km) am Gambacher Kreuz • Gleisanschluss
Größe	55 ha
noch verfügbare Fläche	45 ha
Nutzungsart	GI-Gebiet
Andienung	24 h-Betrieb uneingeschränkt möglich
Planungsstand	B-Plan
Erschließungsstand	erschlossen
Arbeitsplätze	ca. 400 bis 600 Arbeitsplätze nach der kompletten Vermarktung
qm-Preis	auf Anfrage
Investitionsförderung	-
Alleinstellungsmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> • größte sofort verfügbare Grundstücksfläche im Rhein Main Gebiet für Logistik • Gleisanschluss.
Ansprechpartner	Gazeley Germany GmbH Michael Gerke Development Director Skyper – 18. OG Taunusanlage 1 D-60329 Frankfurt am Main + 49 (0) 69-256 129 910

7.3 Südhessen

Mönchhof-Gelände

Die Entwicklung des Mönchhof-Geländes hin zu einem modernen Dienstleistungs- und Logistikstandort wird von der Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG gesteuert.

Der Standort Mönchhof-Gelände ist konzipiert für Logistik-Unternehmen, Handel, Büroflächen und flughafen-affine Unternehmen. Aufgrund der Größe des Mönchhof-Geländes von ca. 110 ha und des Nutzungskonzepts kann flexibel auf die spezifischen Standortanforderungen von Logistikunternehmen eingegangen werden. Darüber hinaus ist die Expansionsmöglichkeit für die Unternehmen am Standort langfristig gesichert. Die direkte Lage an einem der wichtigsten Verkehrsknoten Europas zeichnet die Fläche aus.

Das Mönchhof-Gelände ist direkt über die Autobahnen A 3 und A 67, die Bundesstraße 43, den nahe gelegenen Flughafen sowie das gut ausgebaute Schienennetz schnell und unkompliziert zu erreichen. Für Unternehmen aus der Logistikbranche ist zudem die unmittelbare Nähe zur CargoCity Süd und Nord mit den Abfertigungseinrichtungen und den spezialisierten Luftfrachtunternehmen sowie Luftverkehrsgesellschaften ein entscheidender Standortvorteil.

Abbildung 18: Mönchhof-Gelände



Quelle: Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG.

Neben der exzellenten Verkehrsanbindung zeichnet sich das Areal positiv durch die direkte Lage am Main, die großzügigen Grünflächen und das damit verbundene landschaftlich angenehme Umfeld aus. Weiteres Kennzeichen des Projektes ist die gute interkommunale Zusammenarbeit mit den beiden Kommunen Raunheim und Kelsterbach, welche durch ihre kurzen Entscheidungswege das Entwicklungstempo des Projekts mit befördern.

Im Rahmen der bereits erfolgreich laufenden Ansiedlungen wird ein hoher Wert auf die Qualität sowie Architektur der gewerblichen Gebäude gelegt wodurch eine hohe Gestaltungsqualität gewährleistet wird. Den Kunden wird somit langfristig die Sicherheit gegeben, dass die Wertigkeit der einzelnen Flächen sowie die des Gesamtareals in Zukunft nicht durch eine unkoordinierte Ansiedlung negativ beeinträchtigt werden. Positiv hervorzuheben ist, dass im Zuge der bereits erfolgten Grundstücksveräußerungen in kurzer Zeit bereits die Grundlagen für die Schaffung von bis zu 2.000 neuen Arbeitsplätzen gebildet wurden. Nach Abschluss der Vermarktung wird das Mönchhof-Gelände eine bedeutende Arbeitsstätte für rund 6.500 Menschen sein.

Steckbrief Mönchhof-Gelände

Projekt	Mönchhof-Gelände
Lage	mitten im Rhein-Main-Gebiet
Verkehrswege	<ul style="list-style-type: none"> • direkte Anbindung an die A 3, A 67 und A 643 • direkt an der B 43 • 5 Minuten zum Frankfurter Flughafen
Größe	insgesamt ca. 110 ha Bruttobauland, davon 72 ha vermarktbar
noch verfügbare Fläche	ca. 62 ha (Stand Mitte 2008)
Nutzungsart	GE-Gebiet
Andienung	24 h-Betrieb ist auf vielen Teilflächen möglich
Planungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • für 84 ha bestehen B-Pläne, • bis Ende 2008 werden Satzungsbeschlüsse für B-Pläne für Gesamtfläche erwartet
Erschließungsstand	größtenteils erschlossen
Arbeitsplätze	<ul style="list-style-type: none"> • auf den bereits vermarkteten Flächen werden bis zu 2.000 Arbeitsplätze entstehen • nach der kompletten Vermarktung bis zu 6.500 Arbeitsplätze
qm-Preis	auf Anfrage
Investitionsförderung	-
Alleinstellungsmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> • Lagegunst direkt an der Autobahn und Flughafen • Größe des Geländes, individuelle Flächenzuschnitte, Attraktivität durch Grünflächen am Main
Ansprechpartner	Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG Schieferstein 8 65439 Flörsheim Frau Gitta Mir-Ali +49 (0) 6145-5986-0

Dienstleistungs- und Logistikzentrum „An der Gehespitz“

Herausragendes Beispiel für die gelungene Konversion einer ehemaligen Gewerbebrache (Holzmann-Areal) in einen modernen Logistikpark ist das Dienstleistungs- und Logistikzentrum „An der Gehespitz“. Das rund 53 ha große Areal stellt für Unternehmen aus den Bereichen Logistik, Dienstleistungen und Handel einen attraktiven Standort mit ausreichenden Expansionsmöglichkeiten dar.

Das Dienstleistungs- und Logistikzentrum „An der Gehespitz“ liegt südlich von Frankfurt und weist als herausragendes Standortmerkmal die sehr gute Anbindung über die B 44 an die Autobahnen A 3 und A 5 auf. Darüber hinaus ist die unmittelbare Nähe zum bedeutendsten europäischen Frachtflughafen Frankfurt am Main gegeben, wie Abbildung 19 zeigt. Insbesondere Unternehmen, die auf die Nähe zu Unternehmen der Luftfracht auf der CargoCity Süd angewiesen sind, wissen den Standortvorteil zu schätzen. Die gute Erreichbarkeit des Standorts wird abgerundet durch den S-Bahn-Anschluss Neu-Isenburg.

Abbildung 19: Dienstleistungs- und Logistikzentrum „An der Gehespitz“



Quelle: Dienstleistungs- und Logistikzentrum „An der Gehespitz“ Vermietungsgesellschaft mbH & Co. KG.

Die Entwicklung des modernen Dienstleistungs- und Logistikparks wurde nach Aussage der Projektverantwortlichen durch die gute politische Unterstützung von kommunaler Seite gefördert. Es wurde von Beginn an signalisiert, dass Logistik an diesem Standort „willkommen“ sei.

Die Vermarktung des Areals ist erfolgreich angelaufen. Im Jahr 2007 eröffnete im Logistik- und Dienstleistungszentrum „An der Gehespitz“ das weltweit größte Ersatzteillager für medizinische Geräte, das World Distribution Center der Siemens Medical Solutions, das von dem Kontraktlogistiker Geis Industrie-Service betrieben wird. Aufgrund der hohen Anzahl von zeitkritischen Aufträgen war für die Ansiedlung die unmittelbare Nähe zum Flughafen Frankfurt am Main ausschlaggebend.

Steckbrief Dienstleistungs- und Logistikzentrum „An der Gehespitz“

Projekt	Dienstleistungs- und Logistikzentrum „An der Gehespitz“
Lage	mitten im Rhein-Main-Gebiet
Verkehrswege	<ul style="list-style-type: none"> • direkte Anbindung an die A 3 und A 5 • direkt an der B 44 • 5 Minuten zum Frankfurter Flughafen
Größe	insgesamt ca. 53 ha
Noch verfügbare Fläche	für 210.000 qm Hallenfläche
Nutzungsart	GE-Gebiet
Andienung	24 h-Betrieb uneingeschränkt möglich
Planungsstand	B-Plan
Erschließungsstand	voll erschlossen
Arbeitsplätze	<ul style="list-style-type: none"> • auf den bereits vermarkteten Flächen werden rund 100 Arbeitsplätze entstehen • nach der kompletten Vermarktung bis zu 1.200 Arbeitsplätze
qm-Preis	auf Anfrage
Investitionsförderung	-
Alleinstellungsmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> • Lagegunst direkt an der Autobahn und Flughafen • direkte ÖPNV-Anbindung • Größe der Flächen
Ansprechpartner	<p>Dienstleistungs- und Logistikzentrum „An der Gehespitz“ Vermietungsgesellschaft mbH & Co. KG An der Gehespitz 80 63263 Neu-Isenburg http://www.gehespitz.com</p> <p>Herr Kai Quardon +49 (0) 06102-452261</p>

7.4 Zusammenfassung

Die hier ausgewählten Logistikstandorte stehen stellvertretend für den Logistikstandort Hessen und für eine Vielzahl weiterer bereits erfolgreich umgesetzter bzw. in Planung befindlicher Logistikstandorte. Als wesentliche gemeinsame Merkmale lassen sich die folgenden Faktoren identifizieren:

- Alle Standorte erfüllen aufgrund ihrer exzellenten Verkehrsanbindung das entscheidende Standortkriterium für die Ansiedlung von Logistikunternehmen. Dies gilt für die meisten Projekte sowohl für die Anbindung an die Autobahn als auch an andere Verkehrsträger wie die Schiene (GVZ Kassel) bzw. den Flughafen Frankfurt am Main (Mönchhof-Gelände und „An der Gehespitz“).
- Die Mehrzahl der Projekte zeigt deutlich, welche logistischen Potenziale sich durch die Umnutzung von zivilen und militärischen Brachflächen ergeben. Damit wird die teilweise gegen logistische Ansiedlungen vorgebrachte Kritik einer massiven Flächeninanspruchnahme widerlegt.
- Schon frühzeitig sind Maßnahmen zur Vermeidung von Lärm durch die Verkehrsplanung sowie Lärmschutzmaßnahmen entwickelt worden.
- Einige Projekte zeichnen sich durch anspruchsvolle Gestaltung und Farbkonzepte aus und weisen gegenüber „klassischen“ Gewerbegebieten eine höhere städtebauliche Qualität auf.
- Ökologische Aspekte, wie Regenwassernutzung, Einsatz von Photovoltaik und die Umsetzung von ökologischen Ausgleichsmaßnahmen sind bei vielen Projekten Standard.
- Die hier ausgewählten Beispiele von Logistikstandorten lassen zudem erkennen, wie durch eine abgestimmte interkommunale Zusammenarbeit erfolgreich Unternehmensansiedlungen vorangebracht werden können.
- Die hohe Anzahl von neu geschaffenen hochwertigen Arbeitsplätzen weist zum einen auf die hohe Beschäftigungsdynamik im Bereich der Logistik hin. Zum anderen relativieren die hier ausgewählten Projekte die pauschale Kritik an einer zu geringen Arbeitsplatzdichte von Logistikansiedlungen.

8 Checkliste für Logistiksiedlungen

Die Logistikbranche zeichnet sich durch eine hohe Beschäftigungsdynamik aus. Weiteres Merkmal der Branche ist, dass eine große Bandbreite von Tätigkeiten abgedeckt wird: von der einfachen Hilfstätigkeit im Lager bis hin zum hochqualifizierten Wirtschaftsinformatiker, der Lösungen für die globale Beschaffungsstrategien entwickelt. Aufgrund dieser Faktoren sind Logistikunternehmen eine wichtige Zielgruppe und stehen im Fokus der Ansiedlungspolitik der regionalen und kommunalen Wirtschaftsförderung. Neben der hohen Bedeutung für den Arbeitsmarkt bieten Logistikunternehmen wichtige Dienstleistungen für Unternehmen einer Region an, das Vorhandensein von leistungsfähigen Logistikunternehmen stärkt den Wirtschaftsstandort insgesamt.

Der Darstellung der Standortvorteile für Logistikunternehmen, die Hessen aufgrund der guten Verkehrsinfrastruktur hat, kommt eine bedeutende Rolle zu. Die folgende Checkliste fasst die wesentlichen Kriterien für kommunale Entscheidungsträger zusammen, die an der hohen Dynamik der Logistikbranche partizipieren wollen. Für eine Logistiksiedlung sind folgende Kriterien bzw. Entscheidungen von zentraler Bedeutung:

1. Entwicklung eines klaren logistischen Standortprofils auf Basis einer Stärken-Schwächen-Analyse. Darstellung der entscheidenden Standortfaktoren, insbesondere:
 - Zentralität: geografische Lage in Europa und Deutschlands, insbesondere Erreichbarkeit von Kunden
 - Verkehrsinfrastruktur: Anbindung an die Verkehrsträger Autobahn, Bahn, Flughäfen und Binnenhäfen
 - Vernetzungsqualität (z.B. Nähe zu modalen und trimodalen Umschlagpunkten)
 - regionale Gewerbeflächenportfolios unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen von Logistikunternehmen
 - spezifisches („logistisches“) Fachkräftepotenzial der Region einschließlich der Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten
 - Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen mit Schwerpunkt Logistik.

2. Überprüfung der Flächenpotenziale und der Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur:

- Interkommunale Zusammenarbeit bei der Ausweisung von Gewerbeflächen
- Überprüfung der Umnutzung von zivilen und militärischen Brachflächen für logistische Nutzungen
- Analyse der Aufnahmekapazität der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur
- Gewährleistung einer leistungsfähigen Anbindung des Mikrostandorts an den Verkehrsträger Straße und Schiene
- Aufstellung von Bebauungsplänen unter Berücksichtigung potenzieller Konflikte mit den Bereichen Lärm und Naturschutz
- Flächenausweisung: optimal Sondergebiet Logistik oder GI-Gebiet, alternativ GE-Gebiet wenn 24h-Betrieb gewährleistet ist
- Flächenausweisung/ -zuschnitt: Vorhalten großer (Einzel-)Flächen und Sicherung von Expansionsmöglichkeiten für Unternehmen
- Berücksichtigung besonderer städtebaulicher und ökologischer Aspekte durch die frühzeitige Entwicklung von Mindeststandards unter Berücksichtigung der Vermarktungschancen der Flächen.

3. Maßnahmen der Wirtschaftsförderung:

- ein zentraler Ansprechpartner für Logistikinvestoren
- Einbindung der Vermarktungsaktivitäten in die vorhandenen hessischen Logistikinitiativen und -netzwerke zur gezielten Nutzung von Synergieeffekten
- Überprüfung von Verfahrensabläufen zur Sicherung von kurzen Genehmigungslaufzeiten bei Logistiksiedlungen
- Vertraulichkeit, Verlässlichkeit und einheitliche Kommunikation beim Dialog mit den ansiedlungswilligen Logistikunternehmen.

Die Standortkriterien können nicht an allen bestehenden und zukünftigen hessischen Gewerbestandorten optimal, d.h. zu 100 % erfüllt werden. Deshalb ist abschließend darauf hinzuweisen, dass der grundsätzlichen Positionierung einer Region: „Hier sind Logistiker willkommen“ ein besonders hoher Stellenwert zukommt.

9 Ansprechpartner

Für die erfolgreiche Ansiedlung und Umsetzung von Logistikaktivitäten stehen in Hessen folgende Ansprechpartner zur Verfügung:

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden
Herr Dr. Reinhard Cuny
Telefon: +49 (0)611/815-2295
Fax: +49 (0)611/815-2239

E-Mail: reinhard.cuny@hmwvl.hessen.de
Internet: <http://www.wirtschaft.hessen.de>

HA Hessen Agentur GmbH

Abraham-Lincoln-Str. 38-42
65189 Wiesbaden
Herr Dr. Khaled Snouber
Telefon: +49 (0)611/774-8257
Fax: +49 (0)611/774-8385

E-Mail: khaled.snouber@hessen-agentur.de
Internet: <http://www.hessen-agentur.de>

RKW Hessen

Büro Eschborn
Düsseldorfer Str. 40
65760 Eschborn
Herr Jürgen Müller
Telefon: +49 (0)6196/9702-00
Fax: +49 (0)6196/9702-99

E-Mail: beratung@rkw-hessen.de
Internet: <http://www.rkw-hessen.de/>

RKW Hessen

Büro Kassel
Ludwig-Erhard-Str. 8
34131 Kassel
Herr Thomas Fabich
Telefon: +49 (0)561/930999-0
Fax: +49 (0)561/930999-9

E-Mail: kassel@rkw-hessen.de
Internet: <http://www.rkw-hessen.de>

Regierungspräsidium Darmstadt

Regionale Servicestelle Dez. I 11
Luisenplatz 2
64278 Darmstadt
Herr Bingel
Telefon: +49 (0)6151/12-6298

E-Mail: rpda-service@t-online.de
Internet: <http://www.rp-darmstadt.de>

Regierungspräsidium Gießen

Dezernat Regionalplanung, Raumordnung, Wirtschaft
Landgraf-Philipp-Platz 1-7
35390 Gießen
Herr Wolfgang Wranke, LRD
Telefon: +49 (0)641/303-2430
Fax: +49 (0)641/303-2499

E-Mail: w.wranke@rpgi.hessen.de
Internet: <http://www.rp-giessen.de>

Regierungspräsidium Kassel

Dezernat Wirtschaftsförderung
Steinweg 6
34117 Kassel
Herr Volker Groß
Telefon: +49 (0)561/106-3133
Fax: +49 (0)561/106-1641

E-Mail: volker.gross@rpks.hessen.de
Internet: <http://www.rp-kassel.de>

Logistik-RheinMain - Die Wissensinitiative

Söhnleinstraße 8F
65201 Wiesbaden
Prof. Dr. Christopher Jahns
Telefon: +49 611 – 360 18 800
Telefax: +49 611 – 360 18 802
E-Mail: wissen@logistik-rheinmain.de
Internet: www.logistik-rheinmain.de

MitteHessen e.V.

Regionalmanagement für Mittelhessen
Lonystr. 7
35390 Gießen
Herr Jens Ihle
Telefon: +49 (0)641/7954-2525
Fax: +49 (0)641/7954-52525

E-Mail: info@mittehessen.de
Internet: <http://www.region-mittelhessen.de>

Regionalmanagement Nordhessen GmbH

Ständeplatz 13
34117 Kassel
Herr Holger Schach
Telefon: +49 (0)561/97062-00
Fax: +49 (0)561/97062-22

E-Mail: info@regionnordhessen.de
Internet: <http://www.regionnordhessen.de>

FrankfurtRheinMain GmbH

International Marketing of the Region
Unterschweinstiege 8
60549 Frankfurt am Main
Herr Dr. Hartmut Schwesinger
Telefon: +49 (0)69/686038-20
Fax: +49 (0)69/686038-11

E-Mail: hartmut.schwesinger@frm-united.com
Internet: <http://www.frm-united.com>

Wirtschaftsförderung Region Frankfurt/ Rhein-Main e.V.

Am Hauptbahnhof 18
60314 Frankfurt am Main
Herr Jürgen Pielhauer
Telefon: +49 (0)69/2577-1330
Fax: +49 (0)69/2577-1339

E-Mail: juergen.pielhauer@planungsverband.de
Internet: <http://www.region-frankfurt-rheinmain.de>

Magistrat der Stadt Bad Homburg v.d. Höhe

Amt für Wirtschaftsförderung
Rathausplatz 1
61348 Bad Homburg
Herr Stefan Wolf
Telefon: +49 (0)6172/100-6150
Fax: +49 (0)6172/100-6183

E-Mail: stefan.wolf@bad-homburg.de
Internet: <http://www.bad-homburg.de>

Wirtschaftsförderung Bergstraße GmbH

Werner von Siemens Str. 10-12
64625 Bensheim
Herr Dr. Carl-Christian Beckmann
Telefon: +49 (0)6251/18-198
Fax: +49 (0)6251/18-299

E-Mail: carl-christian.beckmann@wf-bergstrasse.de
Internet: <http://www.wf-bergstrasse.de>

Magistrat der Stadt Darmstadt

Wirtschaftsförderung im Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung
Luisenplatz 5a
64283 Darmstadt
Herr Michael Kolmer
Telefon: +49 (0)6151/133-780
Fax: +49 (0)6151/133-455

E-Mail: michael.kolmer@darmstadt.de
Internet: <http://www.darmstadt.de/wirtschaft/index.html>

Kreisausschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg

Abteilung Wirtschaft, Standortentwicklung, Bürgerservice
Jägertorstr. 207
64289 Darmstadt
Herr Ralf Möller
Telefon: +49 (0)6151/881-1012
Fax: +49 (0)6151/881-1019

E-Mail: r.moeller@ladadi.de
Internet: <http://www.ladadi.de>

Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH

Hanauer Landstr. 182
60314 Frankfurt am Main
Herr Peter Kania
Telefon: +49 (0)69/212-36200
Fax: +49 (0)69/212-9819

E-Mail: info@frankfurt-business.de
Internet: <http://www.frankfurt-business.de>

Kreisausschuss des Landkreises Fulda

Amt für Wirtschaftsförderung und Strukturangelegenheiten
Wörthstr. 15
36037 Fulda
Herr Michael Holla
Telefon: +49 (0)661/6006-411
Fax: +49 (0)661/6006-449

E-Mail: Wirtschaftsfoerderung@Landkreis-Fulda.de
Internet: <http://www.Landkreis-Fulda.de>

Magistrat der Stadt Fulda

Sachgebiet Wirtschaftsförderung
Schloßstr. 1
36037 Fulda
Herr Gerhard Werthmüller
Telefon: +49 (0)661/102-1803
Fax: +49 (0)661/102-2803

E-Mail: wirtschaft@fulda.de
Internet: <http://www.fulda-online.de>

Kreisausschuss des Landkreises Gießen

Stabsstelle für Beschäftigungs- und Wirtschaftsförderung
Ostanlage 33-45
35390 Gießen
Frau Gabriele Gotthardt
Telefon: +49 (0)641/9390-767
Fax: +49 (0)641/9390-648

E-Mail: gabriele.gotthardt@LkGi.de
Internet: <http://www.region-giessen.de>

Magistrat der Universitätsstadt Gießen

Abteilung Wirtschaftsförderung
Neuen Bäume 2
35390 Gießen
Frau Sabine Wilcken-Görich
Telefon: +49 (0)641/306-1057
Fax: +49 (0)641/306-2060

E-Mail: sgoerich@giessen.de
Internet: <http://www.giessen.de>

Kreisausschuss des Landkreises Groß-Gerau

Abteilung Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung
Wilhelm-Seipp-Str. 4
64521 Groß-Gerau
Frau Elisabeth Straßer
Telefon: +49 (0)6152/989-250
Fax: +49 (0)6152/989-448

E-Mail: e.strasser@kreisgg.de
Internet: <http://www.kreisgg.de>

Magistrat der Stadt Hanau

Stabsstelle Wirtschaftsförderung
Phillipsruher Allee 45
63454 Hanau
Herr Horst Hupke
Telefon: +49 (0)6181/295-541
Fax: +49 (0)6181/295-451

E-Mail: wirtschaftsfoerderung@hanau.de
Internet: <http://www.hanau.de>

Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg mbH

Leinenweberstr. 1
36251 Bad Hersfeld
Herr Erhard Berleth
Telefon: +49 (0)6621/944-110
Fax: +49 (0)6621/944-101

E-Mail: info@wfg-hef-rof.de
Internet: <http://www.wfg-hef-rof.de>

Kreisausschuss des Hochtaunuskreises

Wirtschaftsförderung
Ludwig-Erhard-Anlage 1-5
61352 Bad Homburg v.d. Höhe
Frau Pamela Ruppert
Telefon: +49 (0)6172/999-9115
Fax: +49 (0)6172/999-9801

E-Mail: pamela.ruppert@hochtaunuskreis.de
Internet: <http://www.hochtaunuskreis.de>

Wirtschaftsförderung Region Kassel GmbH

Kurfürstenstr. 9
34117 Kassel
Herr von Trott zu Solz
Telefon: +49 (0)561/707-3350
Fax: +49 (0)561/707-3359

E-Mail: info@wfg-kassel.de
Internet: <http://www.wfg-kassel.de>

Kreisausschuss des Landkreises Kassel

Amt für Strukturentwicklung, Sport und Kultur
Kasinoweg 22
34369 Hofgeismar
Herr Briel
Telefon: +49 (0)5671/8001-0
Fax: +49 (0)5671/8001-250

E-Mail: gerhard-briel@landkreiskassel.de
Internet: <http://www.landkreiskassel.de>

Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises

Dezernat II Wirtschaftsförderung
Karl-Kellner-Ring 51
35576 Wetzlar
Herr Manfred Orth
Telefon: +49 (0)6441/4071-212
Fax: +49 (0)6441/4071-060

E-Mail: wifoe@lahn-dill-kreis.de
Internet: <http://www.lahn-dill-kreis.de>

Wirtschaftsförderung Limburg-Weilburg-Diez GmbH

Freiherr-vom-Stein-Platz 1
65549 Limburg a.d. Lahn
Herr Dipl.-Geogr. Walter Gerharz
Telefon: +49 (0)6431/9179-0
Fax: +49 (0)6431/9179-20

E-Mail: wfg-stz@t-online.de
Internet: <http://www.wfg-limburg-weilburg-diez.de>

Kreisstadt Limburg a.d. Lahn

Wirtschaftsförderung
Werner-Senger-Str. 10
65549 Limburg a.d. Lahn
Herr Wolfgang Becker
Telefon: +49 (0)6431/203-314

E-Mail: wolfgang.becker@stadt.limburg.de
Internet: <http://www.limburg.de>

Main-Kinzig-Kreis

Referat Wirtschaft und Arbeit
Barbarossastraße 24
63571 Gelnhausen
Frau Susanne Uibel
Telefon: +49 (0)6051/8513712
Fax: +49 (0)6051/8513710

E-Mail: susanne.uibel@mkk.de
Internet: <http://www.wfmkk.de>

Kreisausschuss des Main-Taunus-Kreises

Abteilung Wirtschaftsförderung
Am Kreishaus 1-5
65719 Hofheim
Herr Klaus Kircher
Telefon: +49 (0)6192/2011-328
Fax: +49 (0)6192/2011-735

E-Mail: Klaus.Kircher@mtk.org
Internet: <http://www.mtk.org>

Kreisausschuss des Landkreises Marburg-Biedenkopf

Stabsstelle Wirtschaftsförderung
Im Lichten Holz 60
35043 Marburg
Herr Dr. Frank Hüttemann
Telefon: +49 (0)6421/405-225
Fax: +49 (0)6421/405-647

E-Mail: wifoe@marburg-biedenkopf.de
Internet: <http://www.marburg-biedenkopf.de>

Magistrat der Universitätsstadt Marburg

Referat für Stadt-, Regional- und Wirtschaftsentwicklung
Rathaus
35035 Marburg
Herr Liprecht
Telefon: +49 (0)6421/201-291
Fax: +49 (0)6421/201-293

E-Mail: wirtschaft@marburg-stadt.de
Internet: <http://www.marburg.de/wirtschaft/>

Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH

Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Regionalentwicklung
Marktplatz 1
64711 Erbach
Herr Jürgen Walther
Telefon: +49 (0)6062/9433-20
Fax: +49 (0)6062/9433-22

E-Mail: walther@oreg.de
Internet: <http://www.oreg.de>

Magistrat der Stadt Offenbach a.M.

Wirtschaftsförderung und Liegenschaften
Herrnstr. 61
63065 Offenbach a.M.
Herr Ralf Theisen
Telefon: +49 (0)69/8065-2392
Fax: +49 (0)69/8065-2054

E-Mail: ralf.theisen@offenbach.de
Internet: http://www.offenbach.de/Themen/Standort_Offenbach/Wirtschaft/

Kreisausschuss des Landkreises Offenbach

Regionalbüro und Wirtschaftsförderung
Werner-Hilpert-Str. 1
63128 Dietzenbach
Herr Ralf Hügel
Telefon: +49 (0)6074/8180-3414
Fax: +49 (0)6074/8180-3945

E-Mail: wirtschaft@kreis-offenbach.de
Internet: <http://www.kreis-offenbach.de>

Kreisausschuss des Rheingau-Taunus-Kreises

Stabsstelle Wirtschaftsförderung und Arbeitsmarktkoordination
Heimbacher Str. 7
65307 Bad Schwalbach
Herr Achim Staab
Telefon: +49 (0)6124/510-620
Fax: +49 (0)6124/510-18620

E-Mail: achim.staab@rheingau-taunus.de
Internet: <http://www.rheingau-taunus.de>

Magistrat der Stadt Rüsselsheim

Wirtschaftsförderung
Marktplatz 4
65424 Rüsselsheim
Herr Kurt Röder
Telefon: +49 (0)6142/83-2040
Fax: +49 (0)6142/83-2034

E-Mail: Wirtschaftsfoerderung@ruesselsheim.de
Internet: <http://www.stadt-ruesselsheim.de>

Kreisausschuss des Schwalm-Eder-Kreises

Fachbereich Wirtschaftsförderung
Parkstr. 6
34576 Homberg (Efze)
Herr Hans Georg Korell
Telefon: +49 (0)5681/775-470
Fax: +49 (0)5681/775-469

E-Mail: wirtschaftsfoerderung@schwalm-eder-kreis.de
Internet: <http://www.schwalm-eder-kreis.de>

Vogelsberg Consult GmbH

Vogelsbergstr. 40
36341 Lauterbach
Herr Thomas Schaumberg
Telefon: +49 (0)6641/9646-0
Fax: +49 (0)6641/9646-46

E-Mail: schaumberg@vogelsberg-consult.de
Internet: <http://www.vogelsberg-consult.de>

Wirtschaftsförderung und Regionalmanagement Waldeck-Frankenberg GmbH

Otto-Stoelcker-Str. 21b
35066 Frankenberg
Herr Siegfried Franke
Telefon: +49 (0)6451/7160-80
Fax: +49 (0)6451/7160-81

E-Mail: info@wfg-hessen.de
Internet: <http://www.wfg-hessen.de>

Wirtschaftsförderungsgesellschaft Werra-Meißner-Kreis mbH

Niederhoner Str. 54
37269 Eschwege
Herr Siegfried Rauer
Telefon: +49 (0)5651/7449-12
Fax: +49 (0)5651/7449-20

E-Mail: siegfried.rauer@wfg-werra-meissner.de
Internet: <http://www.wfg-werra-meissner.de>

Wirtschaftsförderung Wetterau GmbH

Hanauer Str. 5
61169 Friedberg
Herr Christian Agne
Telefon: +49 (0)6031/69-2143
Fax: +49 (0)6031/69-2159

E-Mail: wifoe@wirtschaftsfoerderung-wetterau.de
Internet: <http://www.wirtschaftsfoerderung-wetterau.de>

Magistrat der Stadt Wetzlar

Stabsstelle Wirtschaftsförderung
Ernst-Leitz-Str. 30
35578 Wetzlar
Herr Rainer Dietrich
Telefon: +49 (0)6441/99-314
Fax: +49 (0)6441/99-867

E-Mail: rainer.dietrich@wetzlar.de
Internet: <http://www.wetzlar.de>

Landeshauptstadt Wiesbaden

Amt für Wirtschaft und Liegenschaften
Gustav-Stresemann-Ring 15
65189 Wiesbaden
Herr Werner Backes
Telefon: +49 (0)611/31-3181
Fax: +49 (0)611/31-3922

E-Mail: wirtschaft@wiesbaden.de
Internet: <http://www.wiesbaden.de>

Abbildungsverzeichnis

Abbildung		Seite
1	Erreichbarkeit Hessens in Europa	1
2	Beschäftigungsanteile in der Logistik (2007)	8
3	Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Logistik an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (in %) im Jahr 2007	9
4	Entwicklungsdynamik der Logistik auf der regionalen Ebene (1999 = 100)	10
5	Beschäftigungszunahme im Bereich der Logistik von 2005 bis 2007 (in %)	11
6	Beschäftigungsentwicklung auf der regionalen Ebene (1999 = 100)	12
7	Die größten Berufsgruppen in der Logistik im Jahr 2007	13
8	Beschäftigungsentwicklung der bedeutenden Berufsgruppen	14
9	Autobahnnetz und Logistikcluster in Hessen	16
10	Die Rhein-Main-Region als Standort großer Logistikunternehmen	17
11	Bedeutung von Standortfaktoren aus der Sicht von hessischen Unternehmen	20
12	Ausgewählte Logistikprojekte in Hessen	27
13	Dynamik der Logistikansiedlungen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg	28
14	Gewerbegebiet Kirchheimer Dreieck	29
15	Güterverkehrszentrum Kassel	31
16	Logistik & Dienstleistungs Center Mittelhessen	33
17	Magna Park Rhein-Main	35
18	Mönchhof-Gelände	37
19	Dienstleistungs- und Logistikzentrum „An der Gehespitz“	39

Literaturverzeichnis

Bähr, Javier (2008): Logistik in Mittelhessen – Chancen und Potentiale: Analyse des Logistikmarkts am Beispiel regionaler Projekte, Vortrag im Rahmen des Regionalforums „Logistik in Mittelhessen, abrufbar unter: http://www.mitte-hessen.de/fileadmin/documents/logistik_baehr_logicreal.pdf

Börner-Kleindienst, Michael (2006): Logistikimmobilien – Kategorien, Determinanten und Marktteilnehmer -, in: Falk, Bernd; Falk, Momme Thorsten (Hrsg.), Handbuch Gewerbe- und Spezialimmobilien, Köln, S. 447-472.

Busch, Roland; Sikorski, Serena (2006): Raumansprüche und Raumverträglichkeit von Logistikstandorten – Unternehmerische und städtebauliche Anforderungen an Logistikstandorte, in: Clausen, Uwe; Reicher, Christa (Hrsg.), Logistik und Städtebau 2006, Dortmund, S. 66-79.

DEGI Research (2006): Logistikimmobilien – Korridore, Cluster und Märkte, Immobilienwirtschaftliche Trends Nr. 4, Frankfurt am Main.

Distel, Stefan (2005): Vermessung der Logistik in Deutschland – eine quantitative Analyse der wirtschaftsweiten Logistikleistungen auf Basis der volkswirtschaftlichen Input-Output-Darstellung und der Beschäftigtenstatistik, Peter Klaus (Hrsg.), Bobingen.

Ehmer, Philipp; Heng, Stefan; Heymann, Eric(2008): Logistik in Deutschland - Wachstumsbranche in turbulenten Zeiten , Deutsche Bank Research (Hrsg.), Frankfurt am Main.

Flämig, Heike (2006) Steuerung durch Standards: Das Beispiel Logistikansiedlungen, in: Clausen, Uwe; Reicher, Christa (Hrsg.), Logistik und Städtebau 2006, Dortmund, S. 90-97.

Fraunhofer Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft (2005): Logistikstandort Deutschland – eine Studie zu Potenzialen aktiver Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland im europäischen und globalen Wettbewerb, unveröffentlichter Abschlussbericht.

Gröll, Martin (2008): Voraussetzung für die erfolgreiche Vermarktung des „Produktes“ Gewerbegebiet – am Beispiel der Logistikansiedlung in Friedewald, Vortrag im Rahmen des Regionalforums „Logistik in Mittelhessen“, abzurufen unter:http://www.mitte-hessen.de/fileadmin/documents/logistik_gr_ll_friedewald.pdf

Hesse, Markus (2006): Logistikimmobilien: von der Mobilität der Waren zur Mobilisierung des Raumes, in: DISP 167, Heft 4, S. 43-51.

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (2007): Operationelles Programm für die Förderung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung in Hessen aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) 2007 bis 2013, Wiesbaden.

IKB Deutsche Industriebank (2007): Transport und Logistik, IKB Branchenbericht, Düsseldorf.

Jahns, Christopher; Walter, Stefan; Benke, Carsten (2005): Wissen in Wiesbaden - Standortvorteile durch Logistik-Kompetenz, Supply Management Institute SMI (Hrsg.), Wiesbaden.

Jones Lang Lasalle (2006): Logistikimmobilien-Report Deutschland 2006, Frankfurt am Main.

Jones Lang Lasalle (2008): Logistikimmobilien-Report Deutschland 2008, Frankfurt am Main.

Klaus, Peter; Kille, Christian (2006): Die „Top 100 der Logistik“, Deutscher Verkehrs-Verlag (Hrsg.), Hamburg.

Langhagen-Rohrbach (2008): Logistik in Hessen: Strukturen – Standorte – Potenziale, gemeinsame Untersuchung zum Logistikstandort Hessen der Europa-Fachhochschule Fresenius Idstein und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Norderstedt.

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2005): Ansiedlungshandbuch Logistik NRW – Leitfaden für Kommunalplaner, Düsseldorf.

Nehm, Alexander (2007): Jobmotor mit Fremdantrieb, in: LOG.Punkt, Heft 2/ 2007, S 28-29.

Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/ Rhein-Main (2007): Branchenreport Logistik und Verkehr FrankfurtRheinMain, Frankfurt.

Prognos AG (2006), Prognos Deutschland Report 2030 – Textband, Basel u.a.

Regionalmanagement Nordhessen (2006): TopLogistikflächen, Kassel.

Riebsamen, Hans (2008): Land plant Haus der Logistik in Frankfurt, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, vom 10.06.2008, S. 47.

Schröder, Stefan (2003): Logistik als Wirtschaftsfaktor – Unternehmen und Institutionen nutzen ihre Chance, abzurufen unter: www.mariko-ris.de/images/Logistik%20Portal%20Niedersachsen.pdf

Vastag, Alex; Bernsmann, Arnd; Kuchenbecker, Michael (2006): Regionale Logistikansiedlungen als Folge europäischer Netzwerke, in: Clausen, Uwe; Reicher, Christa (Hrsg.), Logistik und Städtebau 2006, Dortmund, S. 42-51.

Werner, Bernd (2007a): Logistikstandort Hessen, Hessen Agentur (Hrsg.), HA-Report Nr. 713, Wiesbaden.

Werner, Bernd (2007b): Regionalwirtschaftliche Effekte des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur in Hessen, Hessen Agentur (Hrsg.), HA-Report Nr. 708, Wiesbaden (unveröffentlicht).