



Dr. Heuser AG

Logistikwirtschaft im

**rhein
kreis
neuss**

Bedeutung, Analyse und
zukünftige Entwicklung

Abschlussbericht
Dortmund, 7. Dezember 2011

Inhaltsverzeichnis:

1. Definition und Bedeutung der Logistikwirtschaft	3
1.1. Definition Logistik	3
1.2. Bedeutung der Logistik für andere Wirtschaftszweige	4
1.3. Bedeutung der Logistik für den Arbeitsmarkt	5
1.4. Aktuelle Lage der Logistikwirtschaft	7
1.5. Standortfaktoren für Logistiksiedlungen	9
2. Logistikstandort Deutschland und Nordrhein-Westfalen	10
3. Logistikstandort Rhein-Kreis Neuss	11
3.1. Ausgangslage	11
3.1.1. Häfen	13
3.1.2. Schienennetz	15
3.1.3. Autobahnnetz	16
3.2. Logistikflächen	16
3.3. Logistikarbeitsmarkt	18
3.4. Bildungs- und Forschungseinrichtungen	22
3.5. EU-Ziel2 Projekt „Weiterentwicklung der Logistikregion Rheinland – Niederrhein/Köln“	25
4. Regionale Initiativen	27
4.1. Nordrhein-Westfalen	27
4.2. Kreise, Städte und Regionen	28
5. Ausblick und Handlungsempfehlung	29

1. Definition und Bedeutung der Logistikwirtschaft

1.1. Definition Logistik

Die Geschichte der Logistik beginnt mit dem Sesshaft werden der Menschen. Schon mit den ersten Handelsbeziehungen zwischen Stämmen und Völkern mussten umfangreiche Transportprobleme gelöst werden. Später entwickelte sich die Logistik im Militärwesen als Organisation des Nachschubs. Ab Mitte des 20. Jahrhunderts wurde die Gestaltung des innerbetrieblichen Materialflusses der wesentliche Aufgabenbereich der Logistik.

Die Logistik umfasst heute in Unternehmen die ganzheitliche Planung, Steuerung, Koordination, Durchführung und Kontrolle aller unternehmensinternen und unternehmensübergreifenden Güter- und Informationsflüsse. Sie stellt für Gesamt- und Teilsysteme in Unternehmen, Konzernen, Netzwerken und sogar virtuellen Unternehmen prozess- und kundenorientierte Lösungen bereit. Die Beschaffungs-, Lager-, Transport-, Produktions-, Distributions-, Entsorgungs- und Verkehrslogistik sind dabei wichtige Teilgebiete der Logistik, die in alle Prozessketten und -kreisläufe einfließen.¹ Dies beinhaltet neben dem Transport auch die Absatzplanung, betriebliche Wertschöpfungsstufen (z. B. Produktions- und/oder Distributionsstufen), die Beschaffung von Produkten bis zur Auslieferung beim Kunden sowie die Abfallentsorgung und das Recycling.

Nach der Seven-Rights-Theorie von Plowmann besteht der logistische Auftrag darin, das richtige Gut in der richtigen Menge, im richtigen Zustand, am richtigen Ort, zur richtigen Zeit, für den richtigen Kunden, zu den richtigen Kosten zur Verfügung zu stellen.²

Logistik ist folglich mehr als nur der Transport von Waren.

Die Ziele der Logistik liegen in der Kostensenkung der logistischen Aktivitäten, der Verbesserung von Wert und Nutzen von physischen Produkten und Dienstleistungen sowie in der Verbesserung der Flexibilität logistischer Systeme bezüglich Veränderungen in den Umfeld Bedingungen. Kostensenkungen können beispielsweise durch das Zusammenfassen von Transporten, durch Warenwirtschaftssysteme oder das Auslagern von Montage- und Wertschöpfungsleistungen an logistische Dienstleister erreicht werden.

1 Bundesvereinigung Logistik e.V. (BVL), in Anlehnung an Baumgarten

2 Seven-Rights-Definition nach Grosvenor E. Plowman (1964)

Die Komplexität hat zur Folge, dass sich die Logistikbranche zunehmend vom reinen Transporteur hin zu einem umfassenden Logistikdienstleister, der die gesamte logistische Prozesskette anbietet, gewandelt hat. Dies umfasst auch wertschöpfende Zusatzdienstleistungen wie (Um-)Verpackung und Etikettierung, Warenbereitstellung und Fakturierung oder Montage.

Von entscheidender Bedeutung für die Standortwahl von Logistikunternehmen sind die verkehrliche Anbindung, die Möglichkeit eines 24-Stunden-Betriebes, die Verfügbarkeit ausreichend qualifizierter Arbeitskräfte sowie die Nähe zu den Absatzmärkten. Bei der verkehrlichen Anbindung gewinnen aufgrund der zunehmend stärkeren Belastung der Straßen und des steigenden Kostendruckes neben einer direkten Autobahnnähe bzw. einer möglichst beschränkungsreichen Zufahrt auch Standorte mit Hafen- und Schienenanbindung an Bedeutung.

1.2. Bedeutung der Logistik für andere Wirtschaftsbereiche

Die Logistikbranche erwirtschaftet Deutschlandweit einen Umsatz von jährlich 205 Milliarden Euro, was einem Anteil von 7 % am Bruttosozialprodukt entspricht. Hinter der Automobilbranche liegt sie damit im Branchenvergleich auf Platz 2.³ Sie hat somit für Deutschland eine gesamtwirtschaftlich herausragende Position. Diese verstärkt sich noch weiter, wenn man die Bedeutung der Logistik für andere Branchen betrachtet.

Die Logistik übernimmt zahlreiche Aufgaben im Umfeld des Warentransportes für Unternehmen anderer Branchen und ermöglicht diesen dadurch, sich auf ihr Kerngeschäft zu konzentrieren. Die Einschaltung eines Logistikers soll dem Kunden Kostenvorteile, Zeitersparnis, Effizienz, Risikovermeidung sowie organisatorische Erleichterung bringen. Über den eigentlichen Transport hinaus übernimmt sie dabei zahlreiche wertschöpfende Aufgaben, wie z.B. Montage und Verpackung von Gütern.

Die Entwicklung, logistische Dienstleistungen auszugliedern führte ebenso wie die fortschreitende Globalisierung zu einem Bedeutungswachstum der Logistikbranche. Mittlerweile werden in Deutschland 49 % aller Logistikdienstleistungen an externe Logistiker vergeben.⁴

³ Quelle: Fraunhofer SCS

⁴ Quelle: Fraunhofer SCS

Die Logistik hat den weltweiten Handel und die Globalisierung aber auch erst ermöglicht und ist hierfür ein unverzichtbarer Bestandteil. Sie ermöglicht den weltweiten Warenhandel und ist somit gerade für stark exportorientierte Standorte von großer Bedeutung. Eine leistungsfähige Logistik stärkt die Wettbewerbsfähigkeit eines Standortes und die der dort ansässigen Unternehmen. Folglich wird die Logistik ihrem Ruf als Wachstumstreiber und Schlüsselbranche einer Volkswirtschaft gerecht.

Eine gute logistische Infrastruktur ist für zahlreiche Wirtschaftszweige ein entscheidender Faktor bei der Standortwahl, da diese für den weltweiten Vertrieb ihrer Waren auf eine leistungsfähige Logistik angewiesen sind und dies einen nicht unerheblichen Kostenfaktor darstellt.

1.3. Bedeutung der Logistik für den Arbeitsmarkt

Die Bedeutung dieses Sektors für den Arbeitsmarkt wird oftmals unterschätzt, da die Logistik eine Querschnittsbranche darstellt und Informationen nicht direkt aus einer amtlichen Statistik der Bundesagentur für Arbeit abgelesen werden können.

Deutschlandweit sind in der Logistikbranche 2,75 Millionen Menschen beschäftigt.⁵ Einige Schätzungen gehen bereits davon aus, dass die Logistik gemessen am Umsatz die drittgrößte Branche in Deutschland ist.⁶ Dabei erweisen sich diese Arbeitsplätze weitgehend „robust“ gegenüber Verlagerungen ins Ausland, da die personalintensiven Beschaffungs- und Distributionslogistik-Aktivitäten an den Wohnort der deutschen Konsumenten gebunden sind.

Die Logistik zeichnet sich auch durch höhere Arbeitsplatzeffekte aus, als oftmals angenommen wird. Die Arbeitsplatzdichte des jeweiligen Betriebes unterscheidet sich dabei nach Berechnungen je nach Form des jeweiligen Ansiedlungsmodells (Mittelwerte, die im konkreten Einzelfall auch stark nach oben oder unten abweichen können):⁷

⁵ Quelle: Bundesvereinigung Logistik

⁶ Vgl. Granzow, Axel (2006)

⁷ Quelle: Logistik.NRW

Ansiedlungstyp	Durchschnittliche Grundstücksgröße	Durchschnittliche direkte Mitarbeiterzahl	Durchschnittliche indirekte Mitarbeiterzahl
Umschlaghallen	1,5 Hektar	30 – 50	30 – 55
Lagerhallen	1 Hektar	30 – 50	21 – 35
Regionale Distributionszentren	1 Hektar	50 – 70	35 – 51
Europäische Distributionszentren	6 Hektar	400 – 600	22 – 35
Hochregallager	2 Hektar	80 – 150	33 – 57
Speziallager	1 Hektar	30 – 100	22 - 37

Die mittlere Arbeitsplatzdichte einer Logistikansiedlung liegt demnach bei bis zu 140 Mitarbeitern pro Hektar. Damit ist die Logistik in diesem Bereich nicht schlechter aufgestellt als andere, insbesondere die produzierenden Branchen. Bei den indirekten Mitarbeitern wurden Arbeitsplätze erfasst, die durch die Ansiedlung in anderen Branchen und Sektoren in der Immobilie oder deren direkter Nachbarschaft geschaffen wurden. Hierzu zählen vor allem Wach- und Sicherheitsdienste, EDV-Dienstleister, Gebäudereinigung, Instandhaltung der Gebäude und Anlagen, Telekommunikation, Kantinen, Tankstellen, Schnellimbisse, Werkstätten und LKW-Fahrer.

Dabei bietet die Logistikbranche ein weites Beschäftigungsfeld, welches neben gering qualifizierten Arbeitsplätzen, die gerade auch für die Integration von Langzeitarbeitslosen in den Arbeitsmarkt geeignet sind, auch zahlreiche Tätigkeiten in höher qualifizierten Berufen bietet.

Die Logistik umfasst folgende Ausbildungsberufe:⁸

- Berufskraftfahrer/in
- Binnenschiffer/in
- Eisenbahner/in
- Fachkraft für Hafenlogistik
- Fachkraft für Kreislauf- und Abfallwirtschaft

⁸ Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung

- Fachkraft für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen
- Fachkraft für Lagerlogistik
- Fachlagerist/in
- Hafenschiffer/in
- Kaufmann/frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen
- Kaufmann/frau für Spedition und Logistikdienstleistung
- Kaufmann/frau im Eisenbahn- und Straßenverkehr
- Luftverkehrskaufmann/frau
- Servicefahrer/in
- Schifffahrtskaufmann/frau

Das Fachwissen von hochqualifizierten Absolventen eines Logistikstudiums ist für die vielseitigen und komplexen Aufgaben in der Logistik unentbehrlich. Daher wurden deutschlandweit in den vergangenen Jahren vermehrt speziell auf die Anforderungen der Logistik ausgerichtete Bachelor- und Master-Studiengänge entwickelt. Im Jahr 2007 haben rund 11.600 Studierende ein Logistikstudium bzw. ein Studium mit logistischem Ausbildungshintergrund abgeschlossen. Darunter waren 1.300 Akademiker mit einem Abschluss in einem reinen Logistikstudiengang. Es wird erwartet, dass zukünftig die Zahl von Absolventen mit logistischem Ausbildungshintergrund konstant ansteigen wird. Denn viele Studierende der seit kurzem neu eingerichteten Logistikstudiengänge und Logistik-Fachgebiete werden in Kürze das Studium abschließen.⁹

Allerdings beginnt die Logistikbranche unter einem zunehmenden Fachkräftemangel zu leiden. Für die Unternehmen wird es immer schwerer gut ausgebildete Fachkräfte zu finden, so dass die Logistikbranche zu den Branchen gehört, die die höchste Stellenvakanz aufweisen. Sollte der Fachkräftemangel weiter zunehmen, kann der Mangel an geeigneten Arbeitskräften zu einem Wachstumshemmnis zunächst für die Branche und auf Grund ihrer Querschnittsfunktion in einem späteren Schritt auch für die Gesamtwirtschaft werden.

1.4. Aktuelle Lage der Logistikwirtschaft

Die zunehmende Globalisierung hat dazu geführt, dass in den letzten 10 Jahren viele wertschöpfende Tätigkeiten ins Ausland verlagert wurden. In der ersten Welle nach

⁹ Quelle: Studium Logistik, Akademische Ausbildung und Führungskräftenachwuchs in der Zukunftsbranche Logistik, Baumgarten/Hildebrand, Berlin 2008

Osteuropa und anschließend nach Asien, vorwiegend nach China. Dadurch gingen in Deutschland schätzungsweise über 4 Mio. Arbeitsplätze verloren. Diese Entwicklungen werden voraussichtlich, wenn auch in abgeschwächter Form, weitergehen.

Die Logistik hat von diesen Entwicklungen im besonderen Maße profitiert. Waren, vorwiegend der Konsumgüterindustrie müssen jetzt in verstärktem Maße von Asien nach Europa transportiert werden. In die umgekehrte Richtung hat der Transport von Gütern der Investitionsgüterindustrie erheblich zugenommen.

Die Logistikwirtschaft hat sich in den vergangenen Jahrzehnten vom reinen Transport zu einem vielfältigen Dienstleistungssektor mit herausragender Bedeutung für die Gesamtwirtschaft entwickelt. Einhergehend ist die Logistikwirtschaft in den vergangenen Jahren von einem steten und starken Wachstum geprägt. Seit vielen Jahren hat sie wesentlich höhere Wachstumsraten als das deutsche Bruttoinlandsprodukt. Dadurch wird der Anteil der Logistikwirtschaft an der gesamten Wirtschaftsleistung in Deutschland immer größer.

Der aktuell vorliegende Logistik-Indikator¹⁰ weist für die deutsche Logistikkonjunktur eine kräftige Verfassung aus. Er liegt aktuell auf einem Niveau von 156,3 Zählern und damit auf dem zweithöchsten Wert seit Beginn der Erhebungen im Jahr 2006. Vor allem die Einschätzung der aktuellen Lage (157,7 Punkte) trägt zu diesem hohen Wert bei. Aber auch die Konjunkturerwartungen für die kommenden zwölf Monate, die bereits seit vier Quartalen auf einem stabilen hohen Niveau liegen, legten um 5 Punkte auf 154,9 Zähler zu. Diese Ergebnisse lassen auf weiterhin hohe Wachstumsraten in der Logistik schließen, die auch durch den immer stärker zunehmenden Welthandel forciert werden.

Das Thema „Nachhaltigkeit“ gewinnt aktuell auch für die Logistikbranche zunehmend an Bedeutung. Hier tragen besonders der Klimawandel und die damit einhergehende globale Erwärmung mit dazu bei, dass sich die Branche zunehmend ihrer Rolle in der Umweltschutz- und Klimadebatte bewusst wird, zumal sie in vielen Bereichen als CO₂-Produzent in Erscheinung tritt (z.B. Verkehr, IT, Klimatisierung von Lagergebäuden).

¹⁰ Der Logistik-Indikator wird vom Institut für Weltwirtschaft (IfW) an der Universität Kiel für die Bundesvereinigung Logistik e.V. (BVL) berechnet. Konstruktionsgemäß kann der Indikator Werte zwischen 0 und 200 annehmen, wobei ein Wert von 100 eine konjunkturelle Normalsituation kennzeichnet (befriedigende und stabile Geschäfts- und Auftragslage mit normaler Kapazitätsauslastung).

In dieser Folge hat sich der Zukunftstrend „Green Logistics“ herausgebildet. Unter dem Begriff versteht man die kollaborative und ganzheitliche Transformation und Erweiterung von Logistik-Visionen, -Strategien, -Netzwerkstrukturen, -Prozessen und -Systemen in Unternehmen und Unternehmensnetzwerken zur Sicherung des/r Ressourcennachschubs/-regeneration, der Supply Chain und zur Schaffung umweltgerechter und ressourceneffizienter Logistikaktivitäten. In der Praxis stellt sich Green Logistics als ein Bündel von Maßnahmen dar, das sich über eine große Bandbreite erstreckt. Dabei geht es nicht nur darum, einzelne Komponenten (z.B. Antriebe oder Bremssysteme bei Gabelstaplern) energieeffizient zu gestalten, sondern den gesamten logistischen Prozess zu durchleuchten und zu verbessern. Hierzu gehört dann auch die Erhöhung der Energieeffizienz in den für Logistik genutzten Gebäuden.

1.5. Standortfaktoren für Logistikansiedlungen

Das wichtigste Kriterium für Logistikunternehmen bei der Standortsuche ist die Lage der Fläche. Dabei bezieht sich die Bewertung der Lage zunächst auf die verkehrliche Anbindung über Autobahn, Schiene, See- beziehungsweise Binnenhafen und/ oder Flughafen sowie entsprechende Umschlageneinrichtungen. Aber auch die Nähe zu den Absatzmärkten spielt eine große - und aufgrund der steigenden Kosten eine stetig wachsende - Rolle, da durch kürzere Wege Transportkosten gesenkt werden können. Wachsende Bedeutung gewinnt auch, dass die Fläche möglichst gut zu Wohn- und Umweltschutzgründen abgegrenzt sein sollte um hier Beeinträchtigungen und Konflikte zu vermeiden.

Auch an die Fläche selber werden neben der verkehrlichen Anbindung, die selbst auch konfliktfrei im Hinblick auf Lärm- und Umwelteinschränkungen sein sollte, entsprechende Anforderungen gestellt. So sollte diese mindestens 1 Hektar – besser 5-10 Hektar groß sein und in einem Industrie- oder Sondergebiet, zumindest aber in einem Gewerbegebiet mit der Möglichkeit zum 24-Stunden-Betrieb an 7 Tagen in der Woche liegen. Eine große Rolle bei den Unternehmen spielt auch der Grundstückspreis.

Zudem sind die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften und das Lohnkostenniveau entscheidend. Steuerliche Vorteile sowie rechtliche und administrative Rahmenbedingungen spielen eine untergeordnete Rolle, können aber bei einem direkten Standortvergleich den letzten Ausschlag geben.

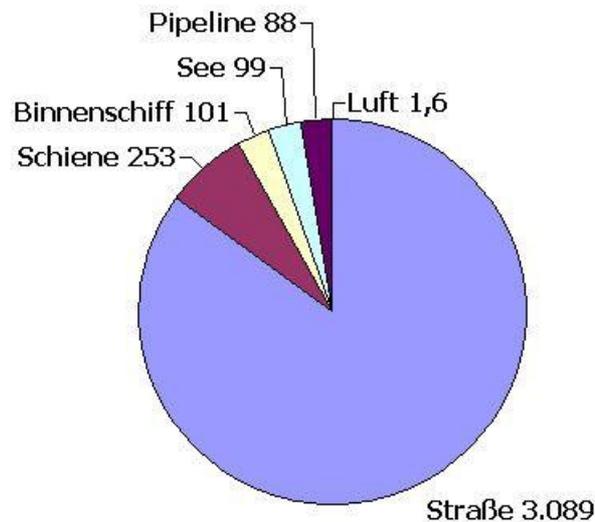
Während weiche Standortfaktoren wie Freizeit- und Kulturangebote oder das Umfeld eine untergeordnete Rolle spielen, gewinnt die Planungssicherheit und Verlässlichkeit bei politischen Entscheidungen gerade auf Grund aktueller Diskussionen, beispielsweise um Stuttgart 21, sowie ein der Logistik gegenüber positives Gesamtklima in Politik und Bevölkerung zunehmend an Bedeutung für die Wahl eines Logistikstandortes.

2. Logistikstandort Deutschland und Nordrhein-Westfalen

Die Logistik hat nicht nur für die deutsche Wirtschaft eine große Bedeutung, Deutschland ist auch weltweit der bedeutendste Logistikstandort. So hat die deutsche Logistikwirtschaft 2010 im Logistics Performance Index (LPI) der Weltbank den höchsten Wert aller Länder erreicht.¹¹ Beim LPI handelt es sich um eine mehrschichtige Untersuchung, bei der die Leistungsfähigkeit im Bereich Logistik weltweit untersucht wird. Hierfür wurden mehr als 5.000 Einzelindikatoren berücksichtigt und 1.000 international tätige Logistikdienstleister involviert, um Logistikprofile von 155 Ländern zu erstellen. Hauptkriterien für die Bewertung waren dabei der Absatzmarkt, die Infrastruktur, Verkehrspolitik und Investitionen. Besonders im Bereich der Verkehrsinfrastruktur erhielt Deutschland dabei hervorragende Noten.

Das Güteraufkommen in Deutschland verteilt sich dabei wie folgt:¹²

Güteraufkommen in Deutschland (in Mio. Tonnen)



Innerhalb von Deutschland nimmt Nordrhein-Westfalen noch einmal eine herausragende Stellung ein. Hier befinden sich etwa 21.600 Unternehmen der Logistikbranche, die mit fast 600.000 Beschäftigten (erweiterte Logistikbranche) einen jährlichen Umsatz von 70

¹¹ Quelle: The World Bank: "Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy"

¹² Quelle: Fraunhofer SCS

Milliarden Euro erwirtschaften. Damit ist die Logistikbranche die größte Branche in Nordrhein-Westfalen.¹³ Mit Deutscher Post, Schenker, Rhenus, UPS und Arvato sitzt die Hälfte der Top 10-Unternehmen der Logistik in Deutschland in Nordrhein-Westfalen.¹⁴ Diese Ballung der größten der Branche erklärt hier auch den hohen Umsatzanteil der Logistik.

Als Gründe für die starke Ballung der Logistikwirtschaft in Nordrhein-Westfalen sind vor allem der große Absatzmarkt und die hervorragende Infrastruktur zu nennen. Unternehmen finden hier Europas dichtestes Ballungsgebiet mit 17,9 Millionen Einwohnern, 8,9 Millionen Erwerbstätigen und einem Bruttoinlandsprodukt von 30.421 Euro pro Kopf.¹⁵

Die Verkehrsinfrastruktur ist geprägt von den Binnenhäfen in Duisburg, Krefeld, Neuss-Düsseldorf und Köln. Zwei internationale Flughäfen in Düsseldorf und Köln/Bonn sowie mehrere regionale Flughäfen sind wichtige Anlaufpunkte für den Luftverkehr. Untermauert wird dies mit einem 6.500 Kilometer langen Schienennetz, welches das deutschlandweit längste ist. Ein wichtiges Drehkreuz ist der Containerbahnhof Eifeltor im Süden von Köln. Auch das Straßennetz mit insgesamt 2.200 Kilometer Autobahnen, 4.900 Kilometer Bundes- und 12.800 Kilometern Landesstraßen ist das dichteste in Deutschland. Trotz seiner hohen Dichte ist das Autobahnnetz teilweise bereits überlastet. Dies wird in Zukunft verstärkt zu Verlagerungen des Güterverkehrs auf die Schiene und das Wasser führen. Hier besteht gerade für Hafenstandorte mit ausreichend Flächenpotenzial mit Gleisanschluss in den Häfen die Möglichkeit des Wachstums.

3. Logistikstandort Rhein-Kreis Neuss

3.1. Ausgangslage

Der Rhein-Kreis Neuss liegt zentral in Europas größtem Ballungsgebiet an Rhein und Ruhr. Gerade das direkte Umfeld des Rhein-Kreises Neuss mit den Großstädten Düsseldorf und Köln sowie dem Rhein-Kreis Neuss selber zeichnet sich durch eine bundes- und landesweit deutlich überdurchschnittliche Kauf- und Wirtschaftskraft und damit einem starken Absatzmarkt aus. Im Radius einer LKW-Tagesreise leben etwa ein Drittel aller Verbraucher der EU.

¹³ Quelle: IT.NRW / SCI Verkehr

¹⁴ Quelle: Die TOP 100 der Logistik

¹⁵ Quelle: IT.NRW

Darüber hinaus ist der Rhein-Kreis Neuss über die Rheinhäfen, ein dichtes Schienen- und Autobahnnetz sowie zwei in unmittelbarer Nachbarschaft gelegenen Flughäfen verkehrlich optimal erschlossen.

Der Priorität folgend, dass sich Logistikunternehmen an Standorten ansiedeln, an denen sie einen starken Absatzmarkt und gute Verkehrsanbindungen vorfinden, eignet sich der Rhein-Kreis Neuss hervorragend als Standort für Unternehmen aus der Logistikbranche.

Die große auch überregionale und internationale Bedeutung des Logistikstandortes Rhein-Kreis Neuss zeigt sich auch darin, dass das Land Nordrhein-Westfalen in seiner neuen international ausgerichteten Standortmarketingkampagne „Germany at its best“ mit dem Rhein-Kreis Neuss für den Logistikstandort Nordrhein-Westfalen wirbt. Dies wird die Aufmerksamkeit auf den Rhein-Kreis Neuss als bedeutsamen Logistikstandort international weiter erhöhen.

Die Logistikbranche im Rhein-Kreis Neuss zählt momentan 495 Unternehmen. Seit dem Jahr 2000 hat sich die Anzahl um 7,9 % (43 Betriebe) verringert. Dass dies allerdings kein Zeichen für einen Rückgang der Logistikbranche im Rhein-Kreis Neuss ist, macht die Entwicklung des Logistik-Arbeitsmarktes deutlich (-> siehe 3.3.). Nach einem Tiefstand im Jahr 2005 setzt - mit leichten Schwankungen - wieder eine Bewegung mit aufsteigender Tendenz bei der Anzahl der Logistikbetriebe im Rhein-Kreis Neuss ein.

Entwicklung der Logistikunternehmen im Rhein-Kreis Neuss¹⁶:

Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Betriebe	538	530	503	469	464	453	460	490	473	477	495

Bedeutende Unternehmen der Kernbranche der Logistik im Rhein-Kreis Neuss sind unter anderem die Neuss Düsseldorfer Häfen, UPS, Fiege, Dachser, Neuss Intermodal Terminal, Neuss Trimodal, Wincanton, Autoterminal Neuss, Chemion, Cretschmar Cargo, Ansoerge Logistik, EWT Schifffahrtsgesellschaft, Spedition Fahrner, IXMODAL, Rieck Entsorgungs-Logistik, RSB Logistik, Neufra, M. Zietschmann, Hoyer, VS Logistics, Klefisch oder Spedition Kleine. Diese Logistiker sind aber oftmals lediglich Dienstleister für internationale

¹⁶ Quelle: Bundesagentur für Arbeit; Basis: WZ 2008

Unternehmen, die ihre oftmals nationalen oder europäischen Distributionszentren im Rhein-Kreis Neuss haben. Einige Beispiel hierfür sind 3M, L'Oréal, Asics, Vaillant oder Polo. Und auch viele andere namhafte große und mittelständische Unternehmen haben den Rhein-Kreis Neuss als Produktionsstandort gewählt, da dieser hervorragende Bedingungen für den Transport der Produktionsgüter bietet. Hier sind beispielhaft Hydro Aluminium, Brata, Walter Rau, Plange, Thywissen, Leuchtenberg oder Intersnack zu nennen. Im interkommunalen Gewerbegebiet Jüchen/Mönchengladbach werden in den kommenden Monaten die Firmen Esprit und DHL neue Logistikzentren eröffnen. Daneben haben auch viele kleine und mittlere Logistikunternehmen eine hohe Bedeutung für den Standort und Arbeitsmarkt.

Für die Logistikbranche wird in den kommenden Jahren ein deutliches Wachstum erwartet. Auf der Grundlage der Containerverkehrsprognose der Seehäfen Rotterdam und Antwerpen sowie aus Befragungen der Container-Terminals ergibt sich für die Neuss Düsseldorfer Häfen eine Verdoppelung der Kapazität von 713.243 TEU im Jahr 2004 auf 1.518.823 TEU (Maximalprognose) bzw. 1.316.037 TEU (Minimalprognose) im Jahr 2025. Das durchschnittliche jährliche Wachstum beträgt dabei 5,168 % (Maximalprognose) bzw. 4,168 % (Minimalprognose).¹⁷

Dabei ergibt sich eine wie folgt dargestellte Verschiebung der Verkehrsanteile auf die Verkehrsträger Wasser und Schiene, wobei der größte Anteil noch immer auf den Straßenverkehr entfällt:¹⁸

Modal Split 2010			Modal Split 2025		
Wasser	Schiene	LKW	Wasser	Schiene	LKW
17 %	31 %	52 %	20 %	33 %	47 %

3.1.1. Häfen

Rund 80 % aller Binnenschiffahrtstransporte in Deutschland laufen über den Rhein. Mit den Neuss Düsseldorfer Häfen, dem UCT Container Umschlag Terminal sowie dem auf chemische Produkte spezialisierten Hafen im CHEMPARK Dormagen befinden sich im Rhein-Kreis Neuss drei Rheinhäfen mit direktem Anschluss an die Seehäfen in Rotterdam und Antwerpen. Die Seehäfen dienen dabei als Einfallstor für den Übersee-Transport. Hier

¹⁷ Quelle: Institut GEMIT – Hochschule Niederrhein

¹⁸ Quelle: Institut GEMIT – Hochschule Niederrhein

werden Container häufig lediglich umgeladen und in die Binnenhäfen verschifft oder per LKW weitertransportiert.

In den im Hinterland liegenden Distributionszentren und Binnenhäfen werden diese dann ausgeladen. Dort findet auch die logistische Wertschöpfung mit dem damit verbundenen hohen Arbeitplatzeffekt statt. Die Häfen sind ein maßgeblicher Standortvorteil für die Logistikwirtschaft im Rhein-Kreis Neuss sowie Logistikknoten und Jobmotor für die Region.

Die Neuss Düsseldorfer Häfen sind mit einem jährlichen Gesamtvolumen von 15,3 Millionen Tonnen der drittgrößte deutsche Binnenhafen.¹⁹ Sie erstrecken sich auf eine Gesamtfläche von ca. 500 ha (davon 350 ha auf Neusser Stadtgebiet) und haben eine Gesamtuferlänge von 28,5 km mit einem 80 Kilometer langem Gleisnetz und 30 Krananlagen. Auf Neusser Stadtgebiet liegen dabei 5 Hafenbecken. Als Eisenbahnverkehrsunternehmen bieten die Neuss Düsseldorfer Häfen mit der Neusser Eisenbahn zahlreiche nationale und internationale Direktverbindungen auf der Schiene an, die mit zu der optimalen trimodalen Anbindung des Verkehrsträgers Wasser an die Schiene und die Straße beitragen. Sie können zudem mit seegängigen Küstenmotorschiffen aus ganz Europa angelaufen werden.

Folgende Wirtschaftsbranchen sind direkt auf dem Gebiet der Neuss Düsseldorfer Häfen angesiedelt:

- Baustoff
- Nahrungsmittel
- Futtermittel/Landwirtschaft
- Eisen/Stahl
- Recycling
- Logistik
- Automobil
- Papierverarbeitende Industrie
- Aluminiumverarbeitende Industrie
- Energieversorger
- Chemie
- Maschinenbau
- Mineralölverarbeitende Industrie

¹⁹ Quelle: Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG

Darüber hinaus sind die Logistikdienstleistungen in den Neuss Düsseldorfer Häfen für zahlreiche weitere Unternehmen und Branchen eine wichtige, teils unverzichtbare Standortvoraussetzung.

Die Neuss Düsseldorfer Häfen entstanden 2003 durch eine Fusion der bis dahin eigenständig operierenden Häfen Neuss und Düsseldorf. Durch das Zusammengehen haben die früheren Wettbewerber eine sehr gute Ausgangsposition im nationalen und internationalen Vergleich geschaffen und damit die Grundlage für eine dauerhaft gesicherte Wettbewerbsposition gesichert. Im Jahr 2008 beteiligte sich die Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG zusätzlich mit 49 % an der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG. Zum 01. Januar 2012 wollen die Neuss Düsseldorfer Häfen und die Häfen und Güterverkehr Köln ihre Häfen- und Eisenbahnbereiche in der gemeinsamen Gesellschaft „Rheincargo“ zusammenlegen. Durch einen günstigeren Einkauf und effektiveren Einsatz von Transportmitteln können hierdurch zukünftig deutlich bessere Angebote bei Transport, Umschlag und Lagerung gemacht werden, was zu einer besseren Wettbewerbsfähigkeit der Häfen führen wird. Die Rheincargo würde dann zum zweitgrößten Binnenhafen Deutschlands werden.

Die UCT Container Terminal GmbH bietet in Dormagen eine 540 Meter lange Kaianlage am Rhein mit trimodaler Verkehrsanbindung über einen direkten Autobahnanschluss und eigene Gleisanlagen. Dies ermöglicht nationale und internationale Transporte auf allen drei Verkehrsträgern.

Die Hafenanlagen in Dormagener CHEMPARK sind speziell auf den Umschlag von chemischen Produkten ausgerichtet. Auch hier findet sich wieder eine trimodale Verkehrsanbindung über Schiff entlang der 3,5 km langen Kaianlage, LKW und dem CHEMPARK-eigenen Schienennetz mit 102 Kilometern Gleisstrecke.

3.1.2. Schienennetz

Der Rhein-Kreis Neuss verfügt über ein gut ausgebautes, dichtes Schienennetz, welches allerdings durch den hohen Schienenpersonen- und Güterverkehr bereits stark ausgelastet ist. Die Hauptachsen verbinden den Rhein-Kreis Neuss dabei mit Düsseldorf, Köln, Aachen, Mönchengladbach, Venlo, Krefeld sowie Duisburg in alle Richtungen. Eine besondere Bedeutung für den Schienenverkehr hat dabei die Anbindung des öffentlichen Netzes an die privaten Schienennetze der Neusser Eisenbahn, der UCT Container Umschlag Terminal, des CHEMPARK Dormagen und der Industriebahn Nievenheim-Zons, welche für die Feinverteilung der Waren bis auf die Firmengelände sorgen.

3.1.3. Autobahnnetz

Der Rhein-Kreis Neuss ist von einem dichten Netz mit sechs Autobahnen mit einer Gesamtlänge von 83,5 Kilometern durchzogen. Die wichtigen Ost-West und Nord-Süd Achsen verbinden ihn mit den umliegenden Wirtschaftsräumen.

Bundesautobahnen im Rhein-Kreis Neuss:

- A 44: Lüttich/B - Aachen - Jüchen - Mönchengladbach - Krefeld - Meerbusch - Düsseldorf - Essen - Dortmund - Kassel
- A 46: Heinsberg - Jüchen - Grevenbroich - Neuss - Düsseldorf - Wuppertal
- A 52: Roermond/NL - Mönchengladbach - Kaarst - Meerbusch - Neuss - Düsseldorf - Essen
- A 57: Nijmegen/NL - Kleve - Moers - Krefeld - Meerbusch - Kaarst - Neuss - Dormagen - Köln
- A 61: Venlo/NL - Mönchengladbach - Jüchen - Koblenz - Hockenheim
- A 540/B 59n: Köln - Grevenbroich - Jüchen

Trotz des dichten Autobahnnetzes sind die Verkehrswege bereits jetzt stark ausgelastet. Zu einer Verbesserung wird zukünftig insbesondere der momentane sechsspurige Ausbau der A 57 als bedeutendste Nord-Süd-Verbindung der Region wird die Verkehrssituation führen. Allerdings wird der Ausbau der A 57 auf dem Teilstück zwischen Dormagen und Köln aktuell durch das Land Nordrhein-Westfalen nur noch als „nachrangig“ eingestuft. Die hier bereits bestehende starke Aus- und teilweise Überlastung der Strecke wird sich durch die zunehmenden Verkehrsströme weiter verstärken. Ergänzt wird das Autobahnnetz im Rhein-Kreis Neuss durch 58,2 km Bundesstraßen, 245 km Landstraßen und 177,2 km Kreisstraßen.

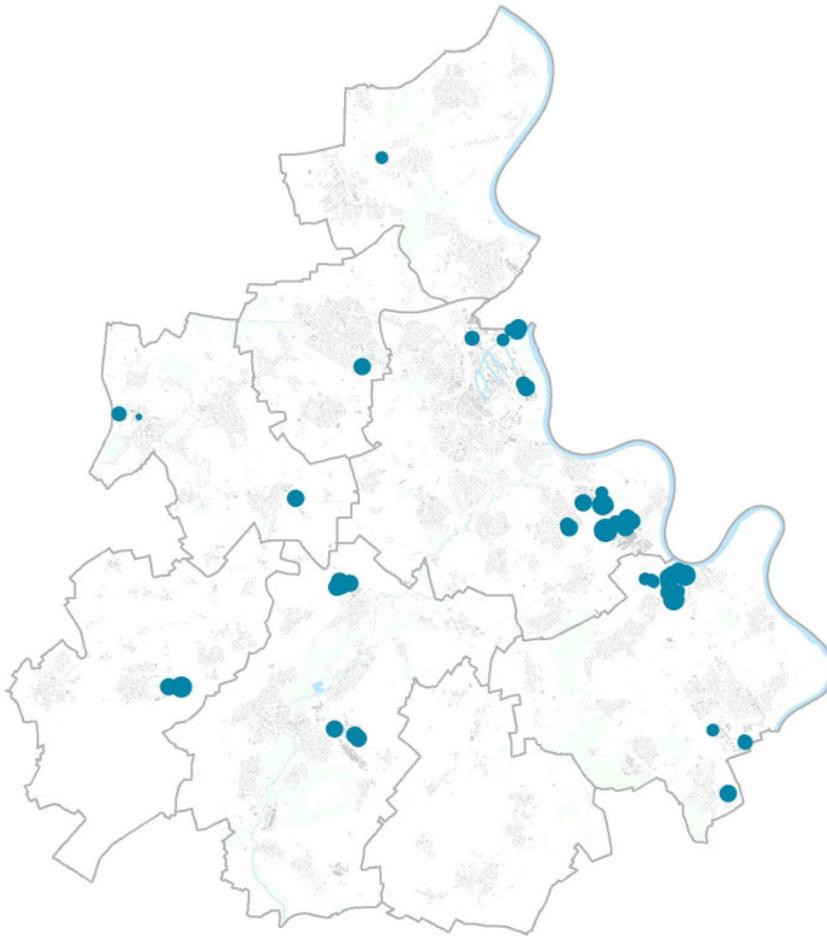
3.2. Logistikflächen

Die verschiedenen Bereiche der Logistik haben unterschiedliche Ausprägungen bei den Anforderungen an Logistikflächen. Im Kern sind die Erfordernisse allerdings vergleichbar. So sollten folgende Anforderungen erfüllt sein, damit sich eine Fläche für eine Logistikansiedlung eignet:

Flächengröße:

Mindestens 1 Hektar, Idealerweise 5 – 10 Hektar

Die Fläche sollte möglichst rechteckig sein, Erweiterungsmöglichkeiten und eine gute Tragfähigkeit bieten.



Lage:

Direkte, möglichst behinderungsfreie Anbindung an eine Autobahn oder ähnlich ausgebaute Schnellstraße. Die Anfahrt zu der Fläche sollte ebenfalls nicht besonderen Auflagen zum Emissionsschutz unterliegen. Je nach Art der Ansiedlung sind auch ein Gleisanschluss, eine Hafenanbindung oder Flughafennähe erforderlich.

Gebietsausweisung:

Mindestens Gewerbegebiet mit der Möglichkeit zum 24-Stunden-Betrieb an 7 Tagen in der Woche. Bevorzugt wird jedoch ein Industrie- oder

Sondergebiet. Die Grundflächenzahl sollte mindestens 0.6 betragen.

Die herausragende Bedeutung der Lage einer Fläche für Logistikansiedlungen wird auch deutlich, wenn man die Lage der bestehenden Logistikimmobilien im Rhein-Kreis Neuss betrachtet. Diese verteilen sich fast ausschließlich entlang der Autobahnen sowie des Rheins.²⁰

²⁰ Quelle: Institut für Raumforschung und Immobilienwirtschaft; Industrieflächen-Vollerhebung Rhein-Kreis Neuss 2011

Im Rhein-Kreis Neuss befinden sich Logistikimmobilien mit einer Gesamtgröße von über 700.000 m². Dies entspricht einem Anteil von mehr als 15 % aller Industrie-immobilien.²¹

In den vergangenen Jahren haben sich im Rhein-Kreis Neuss zahlreiche Logistikunternehmen angesiedelt oder ihre Betriebsstätte erweitert. Zu den größten Ansiedlungen und Erweiterungen zählt das Unternehmen Fiege mit einem Logistikzentrum für Vaillant in Neuss und für Esprit im interkommunalen Gewerbegebiet Regiopark Mönchengladbach/Jüchen, das europäische Logistikzentrum von 3M in Jüchen, welches aktuell erweitert wird, DHL im Regiopark Mönchengladbach/Jüchen oder die Erweiterung von Dachser in Neuss.

Aktuell sind im Rhein-Kreis Neuss allerdings kaum noch für Logistiksiedlungen geeignete Flächen vorhanden. Lediglich im interkommunalen Gewerbegebiet „Regiopark“ in Jüchen/Mönchengladbach sind noch Flächen für kleinere Ansiedlungen verfügbar. Durch die dort kürzlich realisierten Ansiedlungen von Logistikzentren von Esprit und DHL sind die größten Flächen allerdings bereits vergeben. An wenigen weiteren vereinzelt Stellen im Rhein-Kreis Neuss sind noch Flächen für kleinere Logistiksiedlungen vorhanden. Die noch vorhandenen Flächen erfüllen dabei größtenteils nicht die oben genannten Optimalanforderungen. Für Großansiedlungen, wie beispielsweise die Ansiedlung von Amazon in Rheinberg oder Sany in Bedburg, sind keine Flächen vorhanden. Die Realisierung solcher Ansiedlungserfolge ist daher zurzeit im Rhein-Kreis Neuss nicht möglich.

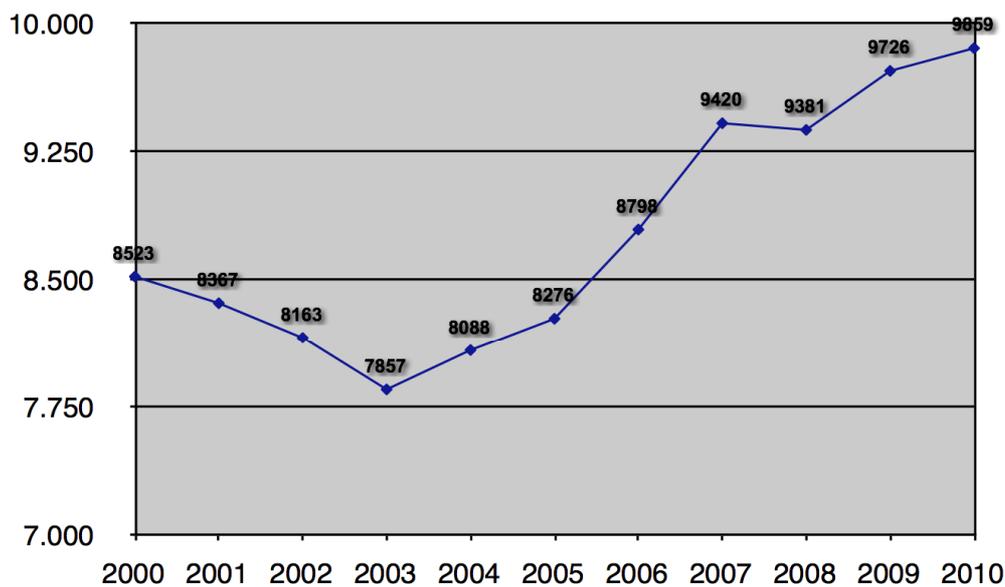
Im Rahmen des Projektes „Weiterentwicklung der Logistikwirtschaft Rheinland – Niederrhein/Köln“ (siehe 3.5) werden aktuell alle für Logistiksiedlungen geeigneten Flächen unabhängig von deren momentanen Gebietsausweisung überprüft. Die Ergebnisse der Untersuchung werden für das erste Halbjahr 2012 erwartet. Sie können hier als Diskussionsgrundlage für eine Neuausweisung von für Logistiksiedlungen geeigneten Flächen dienen.

3.3. Logistikarbeitsmarkt

Die Logistikwirtschaft hat für den Arbeitsmarkt eine große Bedeutung. Im Jahr 2010 waren im Rhein-Kreis Neuss insgesamt 9.859 Arbeitnehmer direkt in der Logistik beschäftigt. Die

²¹ Quelle: Institut für Raumforschung und Immobilienwirtschaft; Industrieflächen-Vollerhebung Rhein-Kreis Neuss 2011

Zahl der Beschäftigten in der Branche ist im Vergleich zum Wert aus dem Jahr 2000 stark angestiegen.²² Dabei wurde von 2000 - 2003 zunächst ein Rückgang der Beschäftigung verzeichnet. Ab 2004 stieg diese dann stetig - und lediglich unterbrochen durch einen marginalen Rückgang während der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008 - an.

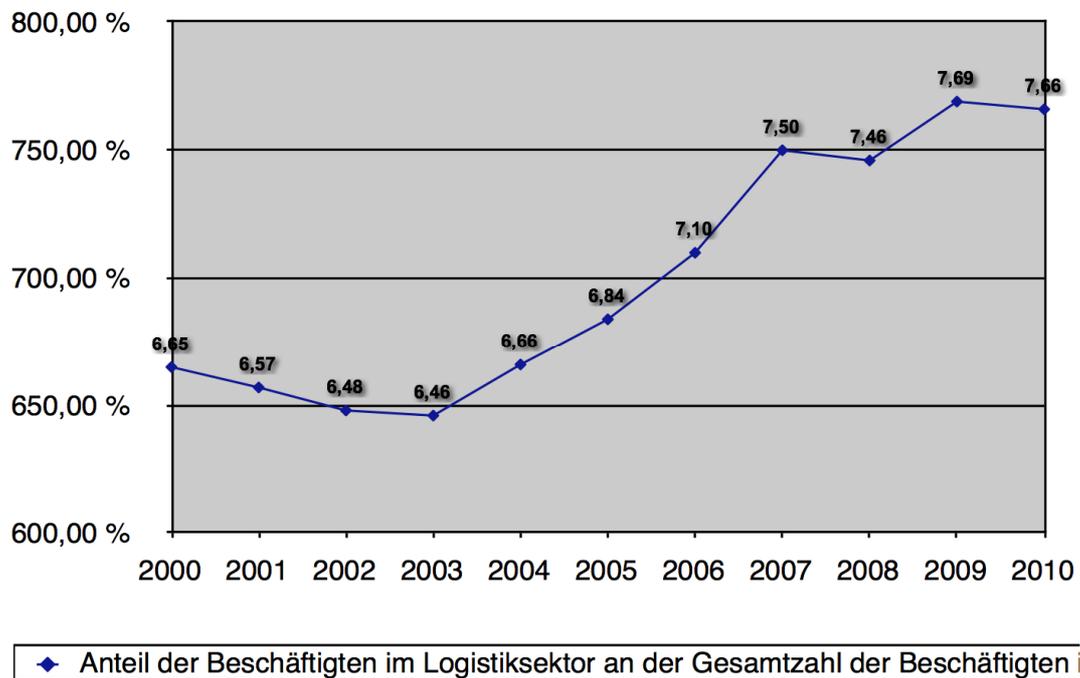


◆ Beschäftigte im Bereich Logistik im Rhein-Kreis Neuss

Der Anteil der Beschäftigten im Bereich der Logistik an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten liegt momentan bei 7,66 %. Dieser Prozentsatz ist analog zur Beschäftigung im Logistikbereich ebenfalls deutlich angestiegen.²³

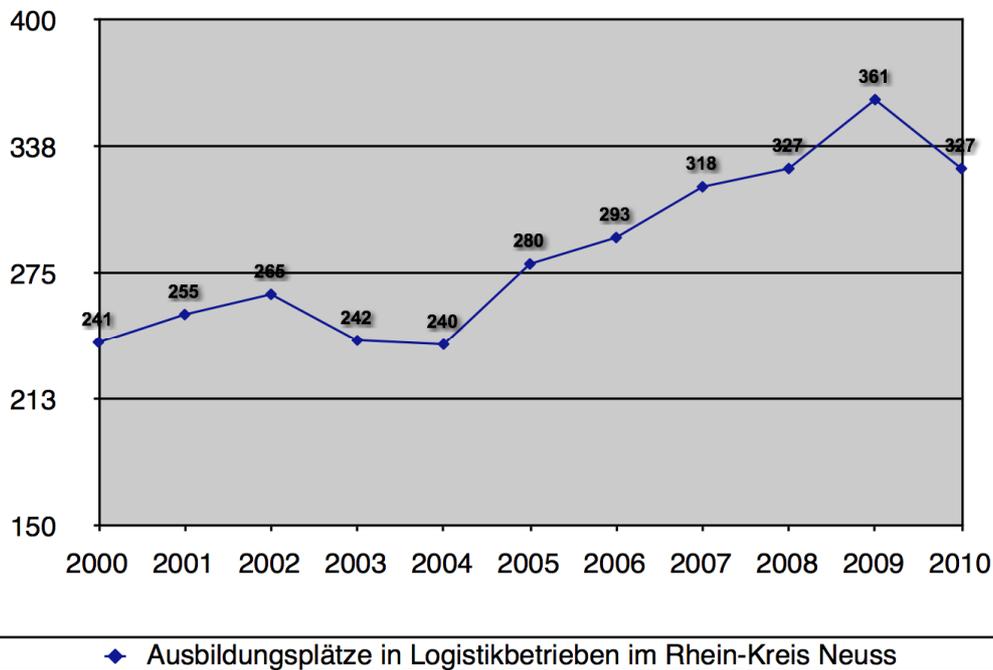
²² Quelle: Bundesagentur für Arbeit; unter dem Begriff „Logistik“ wurden folgende Segmente nach WZ 2008 subsumiert: Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte, Lagereien, Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr, Postdienste von Universaldienstleistungsanbietern, sonstige Post- / Kurier- und Expressdienste

²³ Quelle: Bundesagentur für Arbeit; unter dem Begriff „Logistik“ wurden folgende Segmente nach WZ 2008 subsumiert: Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte, Lagereien, Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr, Postdienste von Universaldienstleistungsanbietern, sonstige Post- / Kurier- und Expressdienste



Auch die Zahl der Ausbildungsstellen in der Logistikwirtschaft zeichnet ein positives Bild der Branche. In 2010 wurden 327 Ausbildungsplätze angeboten. Insgesamt betrachtet bedeutet dies im Vergleich zum Jahr 2000 einen Anstieg um ca. 35 %.²⁴

²⁴ Quelle: Bundesagentur für Arbeit; unter dem Begriff „Logistik“ wurden folgende Segmente nach WZ 2008 subsumiert: Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte, Lagereien, Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr, Postdienste von Universaldienstleistungsanbietern, sonstige Post- / Kurier- und Expressdienste



Der Logistikarbeitsmarkt zeigt folglich die positive Entwicklung der Branche im Rhein-Kreis Neuss. Die Beschäftigung ist in den vergangenen zehn Jahren um ca. 16 % angestiegen, die Zahl der Auszubildenden sogar um ca. 35 %.

Für die Zeit bis 2015 wird ein weiterer Anstieg der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung im Rhein-Kreis Neuss um 4,2 % erwartet.²⁵

Aufgrund der unter 1.2 bereits erläuterten Querschnittsfunktion der Branche können in der Statistik nicht alle einem der Logistikwirtschaft zuzuordnenden Berufe erfasst werden. Die tatsächliche Zahl der Logistik-Arbeitsplätze ist daher noch einmal höher.

²⁵ Quelle: BulwienGesa AG, Gewerbeimmobilien am Standort Niederrhein – Marktbericht 2011/2012

3.4. Bildungs- und Forschungseinrichtungen

Der steigende Bedarf an gut qualifizierten Arbeitskräften für die Logistikwirtschaft hat auch zur Ansiedlung von Bildungseinrichtungen mit spezieller Ausrichtung auf die Logistikwirtschaft im Rhein-Kreis Neuss geführt. Dies trägt auch der aufgrund der globalen Vernetzung komplexer Wertschöpfungsketten und dem damit verbundenen Einsatz von Informationstechnologien zunehmenden Spezialisierung der Dienstleistungen in der Logistik Rechnung.

Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft

Die Gründung der Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft im Jahr 2009 war eine direkte Reaktion auf den zunehmenden Fachkräftemangel in der Logistikwirtschaft. So ist einer der beiden Fachbereiche die „School of Logistics“. Im Bachelor-Studiengang „Logistics and Supply Chain Management“ - welcher sowohl berufsbegleitend als auch als dualer Studiengang belegt werden kann - setzen sich die Studenten der „School of Logistics“ problem-, praxis- und gruppenorientiert mit aktuellen Problemen und Fragestellungen der Logistik auseinander. Auf ihrem Erkenntnisweg werden sie von Professoren und Dozenten begleitet, die neben ihrer akademischen Befähigung über langjährige berufspraktische Erfahrungen verfügen. Gastvorträge von hochkarätigen Praktikern zu spezifischen Logistikthemen und Exkursionen sind zusätzliche Angebote an die Studenten der School of Logistics.

Die Studiengänge an der Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft sind anerkannt und praxisorientiert. Die Hochschule Neuss finanziert sich durch Studiengebühren.

Die Forschungsschwerpunkte der Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft sind immer an die aktuelle Wirtschaft angepasst und orientieren sich an zukunftsweisenden Themen mit unmittelbarer Relevanz für die Unternehmenspraxis. Die School of Logistics widmet sich wissenschaftlichen Fragestellungen in den Kompetenzfeldern Contract Logistics and Forwarding, International Transport, Traffic and Mobility, Supply Chain Management, Intralogistics.

Europäische Fachhochschule Neuss

Die Europäische Fachhochschule ist eine staatlich anerkannte Privathochschule, deren betriebswirtschaftliche Studiengänge in Verzahnung mit der Wirtschaft praxisorientiert zum Bachelor-Abschluss führen. Seit 2009 ist die Europäische Fachhochschule mit einem Standort in Neuss vertreten.

Am Standort Neuss kann auch der 2003 eingeführte Bachelor-Studiengang „Logistikmanagement“ belegt werden. Zudem gibt es hier seit Herbst 2010 auch ein

Masterstudium, welches deutschlandweit als erstes Angebot eines berufsbegleitenden Masterstudiums im Logistikbereich angeboten wird. Im Fokus des Studiums stehen die branchenspezifischen Anforderungen an die Logistik und die Logistik-Technologien, die qualitätsorientierte Analyse innerbetrieblicher logistischer Prozesse sowie Managementkenntnisse zur Steuerung und Strukturierung des modernen Logistikmanagements. In dem Masterstudiengang werden zudem Methoden zur strategische Positionierung eines erfolgreichen Logistik-Portfolios - und damit Schlüsselqualifikationen für Führungskräfte - vermittelt.

Die Europäische Fachhochschule finanziert sich durch Studiengebühren.

Hochschule für Oekonomie und Management (FOM)

Die FOM führt seit 15 Jahren verschiedene berufs- und ausbildungsbegleitende Studiengänge durch. Seit 1999 hat die FOM auch ein Hochschulstudienzentrum in Neuss, an dem sie unter anderem den Master-Studiengang „Master of Arts Logistik“ anbietet.

Der Studiengang richtet sich an Wirtschaftswissenschaftler bzw. Berufstätige aus den Bereichen Beschaffung, Produktion, Distribution und Handel, die sich wissenschaftlich fundiertes und aktuelles Management-Know-how – insbesondere zu logistischen Fragestellungen – aneignen wollen. Er vermittelt das entsprechende Rüstzeug um die steigenden Anforderungen der Logistik zu meistern sowie Wertschöpfungsketten intelligent zu planen und zu steuern.

Die FOM finanziert sich durch Studiengebühren.

Berufsbildungszentrum Dormagen/Neuss

Das Berufsbildungszentrum des Rhein-Kreises Neuss hat dem Fachkräftebedarf in der Logistikbranche schon 2002 mit der Einrichtung einer Logistik-Schwerpunktausbildung am Berufskolleg Dormagen (BBZ Dormagen) Rechnung getragen. Mittlerweile bietet das Berufsbildungszentrum Dormagen verschiedene, aufeinander aufbauende Module zur Ausbildung im Logistiksektor an.

Im Jahr 2002 wurde die Fachschule für Logistik eingerichtet. Seit 2004 wird auch die Höhere Handelsschule (Dauer: 2 Jahre) mit dem Schwerpunkt Logistik angeboten. Daran anschließend kann eine dreijährige Ausbildung zum Kaufmann / zur Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistungen am Berufsbildungszentrum Dormagen belegt werden. Schließlich wird nebenberuflich die dreijährige Fachschule für Wirtschaft zum staatlich geprüften Betriebswirt mit dem Schwerpunkt Logistik angeboten. Für diese ist eine speditionelle oder logistische Ausbildung Voraussetzung.

Seit 2009 können Studenten ebenfalls berufsbegleitend nach Abschluss der Prüfung zum staatlich geprüften Betriebswirt in einem halben Jahr (ein Semester) den Abschluss zum Betriebswirt VWA (Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie) sowie daran anschließend in weiteren 2 Semestern den Abschluss zum Bachelor of Arts mit Schwerpunkt Logistik durch die BA - Hessische Berufsakademie erlangen. Im Gegensatz zum staatlich geprüften Betriebswirt ist dieser Studiengang als einziger am Berufsbildungszentrum Dormagen gebührenpflichtig.

Berufsbildungszentrum Grevenbroich

Das Berufsbildungszentrum Grevenbroich bietet seit 2009 eine Berufsschulklasse für Berufskraftfahrer/-innen an. Aktuell befinden sich hier 112 Schüler/innen in der dreijährigen Ausbildung.

Logistik-Trainingszentrum Nießen

Das Logistik-Trainings-Zentrum Nießen im Neusser Gewerbegebiet Taubental versteht sich als Bildungsträger im Fachbereich Logistik. Schwerpunkte sind die bedarfsorientierte und individuell passgenaue berufliche Aus- und Weiterbildung, die praxisnahe sowie lernziel- und handlungsorientierte Vermittlung der Lerninhalte. Ein besonderes Ziel ist dabei die (Re-)Integration von Arbeitslosen in den Arbeitsmarkt. Das Logistik-Trainings-Zentrum Nießen bildet für mehrere Berufe und Tätigkeiten, die dem aktuellen Bildungsbedarf entsprechen und eine bedeutende Rolle auf dem Arbeitsmarkt spielen, aus. Das Bildungsangebot richtet sich gleichermaßen an Männer und Frauen, an Arbeitssuchende, Jugendliche, an Unternehmen und deren Auszubildende sowie an Fort- und Weiterbildung interessierte Mitarbeiter.

Zu den Kursangeboten zählen u.a. Umschulungen und Qualifizierungsangebote in folgenden Bereichen:

- Staplerschulung
- Lagermeister
- Logistikfachkraft
- Fachkraft für Lagerlogistik
- Lagerist/in

3.5. EU-Ziel2 Projekt „Weiterentwicklung der Logistikregion Rheinland – Niederrhein/Köln“

Der Rhein-Kreis Neuss ist einer die Initiatoren des Projektes „Weiterentwicklung der Logistikregion Rheinland – Niederrhein/Köln. Im Rahmen des aus EU-Ziel 2 Mitteln

geförderten Projektes soll eine nachhaltige Stärkung und Weiterentwicklung des Logistikstandortes Rheinland bewirkt werden. Das Projekt zielt auf eine Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Region Rheinland, den Ausbau der Logistikkapazitäten, die Steigerung der Auftragsvolumina für die regionale Logistikwirtschaft und eine Zunahme des Beschäftigtenwachstums.

Im Rahmen des Projektes ergeben sich folgende Handlungsfelder:

Flächen-Reaktivierung zur Ausweitung des Gewerbeflächenangebotes

Die zur Verfügung stehenden Gewerbeflächen sind durch zahlreiche Ansiedlungen aus den Bereichen Logistik, Industrie und Gewerbe gut ausgelastet. Um das vorhandene Gewerbeflächenangebot zielgerichtet zu erweitern, wird im Rahmen einer detaillierten Analyse die Aktivierung von ungenutzten Flächen, die Reaktivierung von Brachflächen und die Umwidmung anderweitig ausgewiesener Flächen geprüft. Dabei wird eine Vielzahl von Kriterien in Bezug auf Lage, Größe und Umwelteinflüsse sowohl bei der Fläche als auch der Anfahrt betrachtet.

Ziel ist es, die identifizierten Flächen in die politische Diskussion auf Regional- und Landesebene einzubringen, in neue Planwerke zu integrieren und neue Instrumente für die Regionalplanung zu erarbeiten.

Vernetzung der Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (EIU)

Die Binnenhäfen im Rheinland betreiben mit den EIU ein eigenes Streckennetz, das über Teilstücke der Deutschen Bahn zwischen Krefeld und Köln lückenlos miteinander verknüpft ist. In diesem Bereich können Transporte selbstständig gebündelt und abgewickelt werden. Um einen Überblick über das logistische Potenzial der Region zu erhalten, werden alle Flächen erfasst, die über einen Bahnanschluss verfügen oder diesen mit einem vertretbaren Aufwand reaktivieren können. In diese Untersuchung werden auch solche Flächen einbezogen, die planrechtlich noch nicht für Unternehmen oder logistische Nutzungen vorgesehen sind. Langfristig soll das Projekt auch dazu dienen, eine Argumentationsgrundlage für die Erweiterung des Schienennetzes zu schaffen, um Engpässe langfristig zu erkennen und vermeiden zu können.

Effizientes Leercontainermanagement

Basis dieses Teilprojektes ist es, effiziente Konzepte für das Leercontainermanagement und die Flächennutzung durch neue Systeme der Leercontainerbereitstellung zu entwickeln. Eine der Ideen zielt darauf ab, das Management aus den Hafengebieten auszugliedern und im Hinterland anzusiedeln.

LKW-Abrufplätze in Hafennähe

Die Steigerung des Containerumschlags zieht unweigerlich auch eine Steigerung des Verkehrsaufkommens nach sich. Neben der Verlagerung des Verkehrs auf Binnenschiffe und Güterzüge werden weitere Ideen zur Reduktion des zu erwartenden hohen LKW-Aufkommens entwickelt. Grundlage ist hierbei eine effiziente Koordinierung – zum Beispiel durch eine optimale Anordnung von LKW-Abrufplätzen in Hafennähe – durch die unnötige Wartezeiten vermieden werden können. Weitere Ansatzpunkte sind die Entwicklung neuer Transportrouten und die Optimierung bestehender Bahnlinien zwischen den Häfen.

Motorways of the sea

Ursprünglich sind mit Motorways of the sea transnationale Seeverkehrsverbindungen gemeint, die als Teil intermodaler Transportketten eine hohe Frequenz haben und große Transportaufkommen abwickeln. Auf der Grundlage des Kurzstreckenseeverkehrs und unter Einbeziehung von Schiene und Binnenschiffahrt in die logistische Transportkette, soll eine leistungsfähige Kombination von Infrastruktur und Dienstleistung entstehen, die durch Qualität, Effizienz und Regelmäßigkeit im Hinblick auf Beförderungskosten und -dauer eine konkurrenzfähige Alternative zum Straßenverkehr darstellt. Unter diesen Gesichtspunkten untersucht die EU-Kommission im Rahmen ihrer Verkehrspolitik Anwendungsmöglichkeiten der Motorways of the sea für europäische Überseehäfen.

Im Rahmen des Teilprojekts Motorways of the sea sollen ähnliche Überlegungen für die Logistikregion Rheinland angestellt werden. Der Rheinhafen Neuss kann auf Grund seines Tiefganges auch von Küstenmotorschiffen angefahren werden, welche im Gegensatz zu Binnenschiffen auch auf Hochseegewässern verkehren. Somit wäre es technisch möglich, direkt vom Hafen Neuss, die Häfen an der Ostsee-, Atlantik- und Mittelmeerküste etc. anzusteuern. Im Rahmen des Teilprojekts sollen ökonomisch sinnvolle Routen identifiziert, geplant und zur Umsetzungsreife vorangetrieben werden.

Marketing

Durch das Teilprojekt Marketing soll die Bekanntheit der Logistikregion Rheinland und des Projektes erhöht werden.

Das Projekt „Weiterentwicklung der Logistikregion Rheinland – Niederrhein/Köln“ wurde im Rahmen des EU-Ziel 2 Förderwettbewerbs Logistik.NRW ausgewählt und wird unterstützt mit Fördermitteln der Europäischen Union und des Landes Nordrhein-Westfalen. Das Gesamtbudget des Projektes beläuft sich auf 840.137,- €, von denen 471.090,- € Fördermittel sind. Projektpartner sind neben dem Rhein-Kreis Neuss die Standort Niederrhein GmbH, die

Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, die Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein, die Hochschule Niederrhein, die M. Zietschmann GmbH & Co. KG sowie die Wirtschaftsförderung Rhein-Erft GmbH. Zudem wird das Projekt unterstützt von der Stadt Köln, der Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Viersen mbH, der WFG Wirtschaftsförderungsgesellschaft Krefeld mbH und der Wirtschaftsförderung Mönchengladbach GmbH.

4. Regionale Initiativen

Es gibt eine Vielzahl von regionalen Initiativen, in denen sich Unternehmen mit Bezug zum Thema Logistik, Wirtschaftsförderungseinrichtungen und Gebietskörperschaften zur Förderung und Weiterentwicklung des jeweiligen Logistikstandortes zusammengeschlossen haben.

4.1. Nordrhein-Westfalen

Das Logistik-Cluster NRW ist eines der 16 Landescluster der nordrhein-westfälischen Landesregierung. Im Gegensatz zu den anderen Landesclustern setzt das Logistik-Cluster NRW stark auf die Beteiligung der Wirtschaft und der Logistikregionen. Zur Umsetzung der Clusteraktivitäten wurde daher der LOG-IT Club e.V. zum Clusterverein des Logistik-Clusters NRW weiterentwickelt. Außerdem am Projekt beteiligt ist der Verband für Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V., der mit seinen bestehenden 2900 Mitgliedsunternehmen bereits eine hohe Akzeptanz und Abdeckung der Logistik-Dienstleistungsbranche in NRW besitzt.

Bislang sind über 170 Unternehmen und Regionen als Mitglieder im Logistik-Cluster NRW zusammengeschlossen. Folgende Regionen sind derzeit Mitglied: Köln-Bonn, Rhein-Erft-Kreis, Region Aachen, Kreis Heinsberg, Niederrhein, Kreis Wesel, Stadt Duisburg, Mittleres Ruhrgebiet (Herne/Herten/Gelsenkirchen), Kreis Steinfurt, Stadt Bocholt, Stadt Bielefeld, Kreis Unna. Zusätzlich zu den Wirtschaftsförderern in den Regionen ist auch die NRW.INVEST GmbH als Wirtschaftsförderung des Landes Nordrhein-Westfalen Mitglied im Logistik-Cluster NRW. Der Rhein-Kreis Neuss ist folglich über die Standort Niederrhein GmbH im Landescluster vertreten.

Die Aktivitäten des Clusters sind an den Wünschen und Bedürfnissen der Mitglieder ausgerichtet. Besondere Bedeutung hat für das Clustermanagement das Networking, wozu verschiedene Formate wie der „Cluster-Treff Logistik.NRW“ oder wöchentliche Mitgliederinformationen mit der Vorstellung der Mitglieder geschaffen wurden.

Wesentliche Arbeitsebene des Clusters sind Branchenkreise. In diesen Branchenkreisen treffen sich in regelmäßigen Abständen Experten aus dem Cluster und darüber hinaus um aktuelle Entwicklungen zu diskutieren. Ergebnis ist entweder ein Branchenforum oder ganz konkrete Arbeitshilfen für die Mit dem NRW-Logistikindex hat das Logistik-Cluster NRW ein Instrument geschaffen, dass den Mitgliedern sehr kurzfristig monatlich die aktuellen Entwicklungen auf dem NRW-Logistikmarkt zeigt. Alle drei Monate erhalten die Mitglieder darüber hinaus eine ausführliche Auswertung und die wesentlichen Ergebnisse werden in einer Pressemittlung verarbeitet. Die Mitglieder erhalten so einen Informationsvorsprung und können ihre eigene Lage besser einschätzen. Den Regionen und Industrie- und Handelskammern im Cluster wurde außerdem jeweils eine ausführliche Auswertung von Arbeitsmarktzahlen zu ihren Gebieten zur Verfügung gestellt, die nach einer deutschlandweit anerkannten Systematik erhoben worden ist. Nicht zuletzt gehört zur Marktbeobachtung auch der Aufbau einer Ansiedlungsdatenbank, in der sich die wesentlichen Neubauten von Logistikzentren in NRW wiederfinden.

Das Logistik-Cluster NRW ist zudem der zentrale Ansprechpartner für das Thema Logistik für alle Ministerien und Landesgesellschaften.

4.2. Kreise, Städte und Regionen

Unterhalb des Landesclusters Logistik.NRW gibt es in verschiedenen Regionen, Städten und Kreisen weitere Logistikinitiativen, die sich regional vernetzen und mit örtlichen Problematiken beschäftigen. Im Rhein-Kreis Neuss gibt es einen solchen Zusammenschluss nicht. Nachfolgend sind beispielhaft einige regionale Initiativen genannt, die mögliche Handlungsfelder aufzeigen.

LOG4MG – Logistikinitiative Mönchengladbach

Ziel der 2003 unter Federführung der Wirtschaftsförderung Mönchengladbach GmbH gegründeten Initiative ist die Stärkung des Logistikstandortes, die Vernetzung der lokalen Akteure und die Unterstützung von Neuansiedlungen am Standort. Aktuell sind 15 Unternehmen Mitglied im Netzwerk.

Das Aufgabenfeld erstreckt sich von der Unterstützung von Projektentwicklungen über die Betreuung während und nach deren Umsetzung bis zu gemeinsamen Messeauftritten. Darüber hinaus veranstaltet die Initiative Branchen- und Netzwerkveranstaltungen.

Netzwerk Logistik im Kreis Wesel

Ziel des Netzwerk Logistik ist, die unterschiedlichen Fähigkeiten und Kenntnisse der Branche vor Ort miteinander zu verknüpfen und dem Kunden, der Logistikdienstleistungen und -

produkte nachfragt, eine Komplettlösung aus der Region anzubieten. Das Netzwerk trifft sich drei- bis viermal im Jahr zu einem Gedankenaustausch; außerdem wird zwei- bis dreimal im Jahr ein Informationsbrief über aktuelle Logistikentwicklungen im Kreis Wesel versendet. Eine feste Mitgliedsstruktur in dem Netzwerk besteht nicht.

Logistik-Initiative Rhein-Erft

Als Initiative der Wirtschaftsförderung Rhein-Erft GmbH versteht sich die Initiative als Dienstleister der Unternehmen und als Schnittstelle zwischen Wirtschaft und Politik. Sie verfolgt das Ziel, ein Netzwerk der Logistikbranche im Rhein-Erft-Kreis aufzubauen. Hierzu zählt die gemeinsame Vermarktung und Weiterentwicklung des Logistik-Standortes, die Erarbeitung und Umsetzung von Logistik-Projekten, die Förderung von Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen und die Netzwerkbildung. Unterstützt und getragen wird die Initiative von regionalen Unternehmen, Institutionen sowie den Städten und Gemeinden des Rhein-Erft-Kreises.

LogistikRuhr

LogistikRuhr ist das Dach für die Logistik in der Metropole Ruhr. Wichtige Logistikakteure haben sich in diesem Netzwerk zusammengeschlossen, um den Standort Ruhrgebiet gemeinsam zu stärken und weiter zu entwickeln. Zu den Zielen gehören ein gemeinsames Standortmarketing, die Teilnahme an Förderwettbewerben, Kompetenzbündelung, gemeinsame Projektumsetzung, Innovationstransfer und Netzwerkbildung. Die Partner setzen sich zusammen aus lokalen Logistik-Initiativen, Städten, Kreisen, Wissenschaft und Bildung sowie Wirtschaft.

5. Ausblick und Handlungsempfehlung

Der Rhein-Kreis Neuss ist ein starker Logistik-Standort mit zahlreichen bedeutenden Unternehmen und einem hohen Anteil der Logistik an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Für die Zukunft wird dem Standort ein hohes Wachstum und für die kommenden 15 Jahre eine Verdoppelung des Güterverkehrsaufkommens vorhergesagt.²⁶ Die

²⁶ Quelle: Institut GEMIT – Hochschule Niederrhein (siehe 3.1.)

sozialversicherungspflichtige Beschäftigung soll in der Logistikbranche alleine bis 2015 um 4,2 % wachsen.²⁷

Die Branche birgt folglich gerade aufgrund Ihrer Querschnittsfunktion ein großes Potenzial um den Wohlstand und die Wirtschaftskraft des Standortes Rhein-Kreis Neuss zu erhöhen. Allerdings ist dieses prognostizierte Wachstum nicht sicher, sondern an die verschiedenen Voraussetzungen gebunden, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes zu sichern:

Logistikflächen:

Momentan finden sich im Rhein-Kreis Neuss kaum für Logistiksiedlungen geeignete Flächen. Für Großsiedlungen sind keine Flächen vorhanden. Im Rahmen der Aufstellung des neuen Regionalplanes sollte dafür Sorge getragen werden, dass ausreichend und auf die Anforderungen von Logistikunternehmen zugeschnittene Flächen neu ausgewiesen werden. Das Flächengutachten, welches momentan im Rahmen des Projektes "Weiterentwicklung der Logistikregion Rheinland" erstellt wird, stellt hier eine wichtige Grundlage dar, welche die regional am besten geeigneten Flächen – sowohl aus Sicht der Logistikunternehmen aber auch vor dem Hintergrund möglichst geringer Beeinträchtigungen für die Bevölkerung und Natur – identifiziert.

Sollten zukünftig nicht ausreichend geeignete Flächen zur Verfügung gestellt werden, hätte dies zur Folge, dass Logistikzentren, in denen zahlreiche Arbeitsplätze und Wertschöpfung entstehen, an anderer Stelle errichtet werden. Gerade in den Niederlanden bemüht man sich momentan stark um Logistikzentren im Hinterland der Nordseehäfen, in denen die arbeitsplatzintensive Wertschöpfung stattfinden kann. Die Folge für den Rhein-Kreis Neuss und die umliegende Region wäre, dass die fertigen Produkte von dort lediglich über LKW in den hiesigen Wirtschaftsraum transportiert werden würden. Die Logistik sucht sich folglich ihren Weg in die Absatzmärkte und der LKW-Verkehr würde ansteigen ohne dass in der Region neue Arbeitsplätze entstehen. Durch die Ansiedlung von Logistikzentren im Rhein-Kreis Neuss oder der Region könnte der Transport von den Nordseehäfen über Binnenschiffe in die Rheinhäfen und die hier angesiedelten Logistikzentren erfolgen.

Arbeitsmarkt:

Ein weiteres Wachstumsrisiko liegt in der Verfügbarkeit von ausreichendem Arbeitskräftepotenzial. Die Logistik ist bereits heute eine der Branchen im Rhein-Kreis Neuss

²⁷ Quelle: BulwienGesa AG, Gewerbeimmobilien am Standort Niederrhein – Marktbericht 2011/2012 (siehe 3.3)

mit der längsten Stellenbesetzungsdauer. Der große Bedarf zeigt sich auch an dem in den letzten Jahren erfolgten Ausbau der Studien- und Bildungsangebote für die Logistikbranche im Rhein-Kreis Neuss.

Die Logistik befindet sich im Wettbewerb mit zahlreichen anderen Branchen um das zukünftig knapper werdende Arbeitskräftepotenzial. Um hier bestehen zu können, ist es notwendig das Image der Branche bei jungen Leuten zu verbessern. Mit der Logistik werden häufig Berufe mit geringen Verdienstmöglichkeiten verbunden. Dieses Vorurteil gilt es auszuräumen und bereits Schüler über die verschiedenen Berufsfelder zu informieren. Hier könnte die Wirtschaftsförderung eine Schlüsselfunktion in der Interessensbündelung und Kommunikation der Themen zukommen. Daneben sind branchenübergreifende Arbeitsmarktthemen wie beispielsweise die Vereinbarkeit von Familie und Beruf, die Erhöhung der Arbeitsfähigkeit im fortgeschrittenen Berufsalter und die Anerkennung von ausländischen Abschlüssen auch für die Logistikbranche relevant.

Infrastruktur:

Die Verkehrsinfrastruktur gelangt bereits jetzt oftmals an ihre Grenzen. Die Autobahnen leiden unter zahlreichen Staus und im Bereich der Neuss Düsseldorfer Häfen müssen bereits Züge abgelehnt werden, da die Gleisanlagen keine ausreichenden Kapazitäten mehr haben.

Die Infrastruktur auf allen Verkehrsträgern muss in den kommenden Jahren an das prognostizierte Wachstum der Logistikbranche angepasst werden, da eine ausreichende Infrastruktur Voraussetzung für dieses Wachstum ist. Neben dem 6-spurigen Ausbau der A57, welcher auch auf dem durch die Landesregierung als "nachrangig" eingestuften Abschnitt zwischen Dormagen und Köln notwendig ist, betrifft dies vor allem einen Ausbau der Gleiskapazitäten unter Berücksichtigung des Eisernen Rheins.

Netzwerk:

Um die Logistikbranche im Rhein-Kreis Neuss in diesen und anderen Themenbereichen zu koordinieren, eine gemeinsame Meinung äußern zu können und zukunftsfähig aufzustellen, kann die Einrichtung einer Logistik-Initiative, die sich an den unter 4.2 genannten Beispielen orientiert, einen wichtigen Beitrag zur zukunftsfähigen Weiterentwicklung des Logistikstandortes leisten. Die entsprechenden Clusterstrukturen für ein Leitcluster „Logistik“ sind im Rhein-Kreis Neuss vorhanden, insbesondere ein ausreichendes Unternehmenspotential. Hier könnte die Wirtschaftsförderung unter anderem durch Initiierung des Netzwerkes einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des Logistikstandortes Rhein-Kreis Neuss und zur Vernetzung der Unternehmen leisten“.

Wenn der Rhein-Kreis Neuss die notwendigen Wachtsumsvoraussetzungen für die Logistikbranche schafft, hat er die Möglichkeit das aufgezeigte Wachstumspotenzial zu nutzen und auszubauen und den Logistikstandort als Arbeitsplatzmotor weiter zu stärken.