



Nürnberg's größter Umschlagplatz für Güter und Waren: das Güterverkehrszentrum (GVZ) Bayernhafen mit Container-Terminal.

Im trimodalen GVZ tritt ein in Nürnberg von Siemens hergestellter Transformator seine Reise nach Asien an. (re. S.)

# Unterwegs nach überall

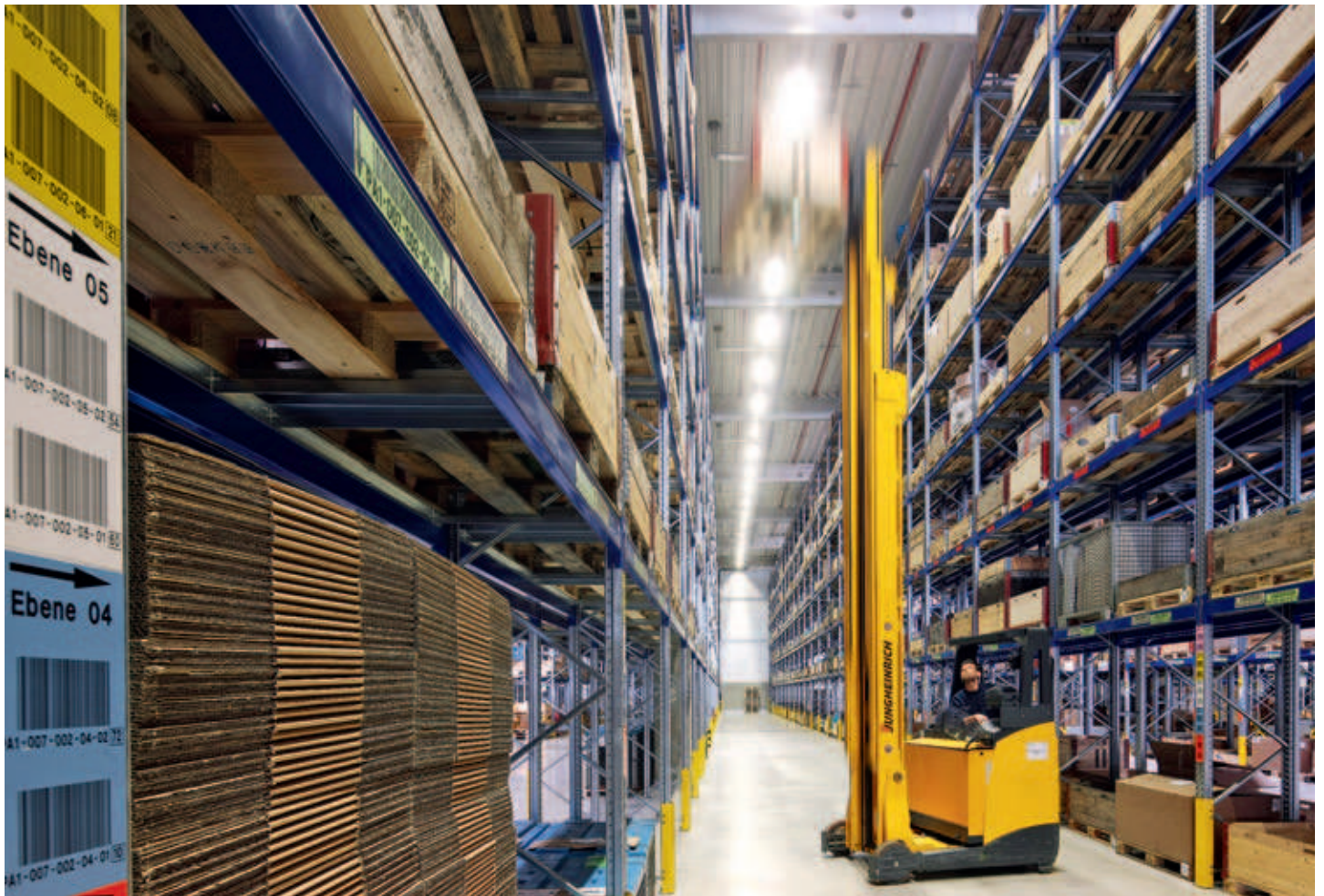
Die Stadt zählt zu den drei Top-Logistikstandorten Deutschlands



Das an der Wohnungstür übergebene Paket mit den neuen Sommersandalen und der im Hafen auf ein Schiff verladene Großtransformator für China kämen ohne Logistik nie an ihr Ziel. Ursprünglich zu Versorgung und Nachschub für das Militär entwickelt, sorgt Logistik heute branchenübergreifend und weltweit dafür, dass Güter und Waren stets dort sind, wo sie gebraucht werden. Einer der deutschen Top-Logistikstandorte ist Nürnberg: Bei einer im Mai 2015 präsentierten Studie des Logistikimmobilien-Spezialisten Logivest und der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services (SCS) Nürnberg belegte das Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen Nürnberg Platz 3. Nur das GVZ Bremen und der Logport1 im Duisburger Hafen schnitt unter 154 untersuchten deutschen Logistik-Gewerbegebieten besser ab.

„Achten Sie mal drauf: In jedem zweiten Fernsehkrimi kommt ein Spediteur vor, daher verbinden die Leute Logistik immer mit einem Lkw.“ Goran Susak, der die Niederlassung von Kühne+Nagel im Bayernhafen Nürnberg leitet, denkt da eher an einen sportlichen Flitzer. „In jedem BMW i3 und i8 steckt unsere Arbeit“, sagt der Verkehrsfachwirt und bezieht sich auf Hybrid-Fahrzeuge mit Elektroantrieb des Münchener Autoherstellers, deren Batterien sich an

herkömmlichen Haushaltssteckdosen aufladen lassen. „Die Lithium-Ionen-Zellen dafür transportieren wir in Kühlcontainern vom Hersteller in Korea auf dem Seeweg nach Nürnberg, prüfen jede einzeln und liefern für Samsung einen Teil zu BMW in Dingolfing. Die dort zusammengebauten Akku-Packs gehen nach Leipzig direkt an die Montagestraße.“ Und bei Porsche zünden Bosch-Batterien dank Zulieferung aus Nürnberg.



In Hochregalen lagert Kühne+Nagel Ersatzteile für die Gasturbinen des US-Konzerns General Electric.

1972 siedelte sich der Global Player Kühne+Nagel, der sich weltweit an Spitzenplätzen bei Seefracht, Luftfracht und in der Kontraktlogistik behauptet, im seinerzeit neuen Hafengebiet an. 2014 eröffnete er dort in der Koperstraße ein neues Logistikzentrum mit einer Fläche von rund 30 000 Quadratmetern und über 60 Ladetoren für die Abfertigung ein- und ausgehender Waren. 320 Beschäftigte wickeln hier Im- und Export-Aufträge von Kunden aus der ganzen Welt ab. 45 000 Container verschifft Kühne+Nagel jährlich am Standort Nürnberg, das entspricht, erklärt Susak, „täglich 90 großen Lkw in einer 1,5 Kilometer langen Schlange“. Hinsichtlich des Verhältnisses von Flächenverbrauch und Arbeitsplätzen sieht er die Niederlassung als Vorzeigebetrieb. „Durch den Neubau konnten wir unsere Flächen um rund 25 Prozent reduzieren und unseren Personalkörper um 80 Prozent steigern. Und bis 2018 möchte ich weitere 100 Mitarbeiter einstellen.“

Auch am Flughafen ist die Firma vertreten. „Für Luftfracht sind wir die größte Kühne+Nagel-Niederlassung in Europa“, sagt Susak. „Von hier aus erreichen wir Ziele in der ganzen Welt innerhalb von

72 Stunden.“ Das Tempo ist wichtig, denn für den US-Konzern General Electric betreiben die Nürnberger im Bayernhafen das weltweite Ersatzteillager für Gasturbinen. In Regionen ohne Infrastruktur versorgen die Generatoren ganze Städte mit Strom – und müssen bei Ausfällen schnell repariert werden. Auf Hochregalen lagern Werkstücke, von sechs Gramm leichten Gummidichtungen bis hin zum 1 200 Kilogramm schweren Auspuffkrümmer. 80 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verwalten in zwei Schichten 9 000 Artikel. Sie stellen die Einzelteile für den Versand zusammen (kommissionieren) und prüfen alle Retouren auf Wiederverwendbarkeit.

Logistik wird von speziellen Dienstleistern angeboten, steckt aber auch in jedem produzierenden Unternehmen und im Handel. Ein Imageproblem hat die Branche zum einen wegen der Transportintensität und zum anderen wegen des hohen Flächenverbrauchs erdgeschossiger Umschlagsanlagen. Dabei geht es nicht mehr nur um Transport, Umschlag und Lagerung von Waren. Heute übernehmen Logistiker auch Produktionsschritte der Industrie und bieten weitere Dienstleistungen an.

Kontraktlogistik heißt die langfristige, arbeitsteilige Kooperation zwischen Hersteller oder Händler und einem Logistikdienstleister. Sie beinhaltet Zusatzleistungen wie Montagetätigkeiten, Auftragsabwicklung, Sendungsverfolgung, Qualitätsprüfungen. Vor allem der Automobilbau setzt zudem auf „just in time“: Das Material wird in der Stückzahl und zu dem Zeitpunkt abgerufen, wie es benötigt wird. Autohersteller wie VW und Audi produzieren nur noch rund 20 Prozent eines Fahrzeugs selbst, die restlichen Komponenten werden ans Fließband geliefert. Logistikdienstleister übernehmen die Planung und Steuerung von Wertschöpfungsketten, die zunehmend in einzelne Module wie Lagerung, Verpackung und Transport, Kommissionierung, Entsorgung oder Produktionsoptimierung zerlegt werden.

Zulieferer und Logistiker gewinnen damit für die Industrie als Outsourcingpartner zunehmend an Bedeutung und für die Logistiker wird die Kommunikationstechnik immer wichtiger. Vom einfachen Lagerarbeiter bis hin zur hochspezialisierten EDV-Fachkraft bietet die Branche Arbeitsplätze mit Aufstiegschancen für Menschen aller Qualifikationen. Zu etwa 50 Prozent Lager- und zu 25 bis 30 Prozent Transportbeschäftigte sind hier tätig, in der Regel im Schichtbetrieb. Bis zu 20 Prozent machen die kaufmännischen Berufe aus, einschließlich Akademikern wie Prozessmanager und IT-Spezialisten.

Nürnberg zählt zu den am besten erreichbaren Standorten in Europa und ist Tor nach Süd- und Südosteuropa. Die Stadt ist an wichtige Autobahnachsen (A9, A6, A3) und an das transeuropäische Schienennetz angebunden, über den Bayernhafen Nürnberg an die Großschiffahrtsstraße Main-Donau-Kanal und durch den Albrecht Dürer Airport Nürnberg an den internationalen Flugverkehr. Hier haben sich viele logistikaffine und exportorientierte Kernbranchen wie Informations- und Kommunikationstechnologie, Werkstoff- und Materialtechnik, Elektrotechnik, Automation und Produktionstechnik sowie Automobilzulieferung angesiedelt. All das macht Nürnberg in Süddeutschland zum führenden Logistikstandort mit nationaler und internationaler Bedeutung und den Wirtschaftszweig zu einem der wichtigsten Arbeitgeber in der Stadt. Über 22 000 Menschen sind in Bereichen mit Logistikbezug (Transport, Umschlag, Lagerung, Koordination, Verwaltung, Forschung) tätig, das entspricht einem Beschäftigtenanteil von 7,1 Prozent.

Mit einer Gesamtfläche von 337 Hektar, davon über 200 Hektar rein für Ansiedlung, und einer jährlichen Umschlagleistung von knapp 16 Millionen Tonnen



ist der Bayernhafen Nürnberg das bedeutendste multifunktionale Güterverkehrs- und Logistikzentrum (GVZ) in Süddeutschland. Das trimodale GVZ ist direkt an die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser angebunden. 260 Unternehmen bieten hier 5 600 Menschen einen Arbeitsplatz. Dazu zählen neben Transportlogistikern wie DHL, Emons, Geis, Schenker, Amm und Raben auch Containerlogistiker wie TriCon und DB Intermodal Service. 20 Unternehmen mit rund 900 Beschäftigten kümmern sich um Entsorgung, haben 2014 3,7 Millionen Tonnen Abfall aus der Region umweltverträglich aufbereitet und zurück in den Wertstoffkreislauf gebracht. Die Konzentration der Logistiker im Hafengebiet entlastet die Innenstadt von Lärm und Abgasen. Schwerverkehr mit Fahrzeugen ab 2,8 Tonnen Gewicht spielt in der Innenstadt so gut wie keine Rolle, laut städtischem Verkehrsplanungsamt beträgt der Anteil nur um die zwei Prozent vom Gesamtverkehr.

Weil in den vergangenen Jahren viel investiert wurde, wird die im Hafen verfügbare Fläche knapp – obwohl Bestandsanlagen fortlaufend in Nachnutzung überführt werden. „Beispielsweise hat DB Schenker neu und größer gebaut und vergangenes Jahr die vorher genutzte Immobilie frei gemacht, die von einem wachsenden Mittelständler übernommen wurde“, so Harald Leupold, Geschäftsführer der Hafen Nürnberg-Roth GmbH. Eine Metallhüttenschmelze wurde zurückgebaut, der Boden saniert und moderner Logistik zur Verfügung gestellt. Durch veränderte Anforderungen der Wirtschaft sollen ursprünglich für ein drittes Hafenbecken vorgesehene 4,5 Hektar künftig hochwertig logistisch genutzt werden.

Am Albrecht Dürer Airport werden 90 Prozent der hier abgefertigten Luftfracht, bis zu 100 000 Tonnen

Kühne+Nagel-Niederlassungsleiter Goran Susak (Mitte) bespricht mit seiner Mitarbeiterin Mareike Leißner und seinem Mitarbeiter Rio Bräutigam einen Auftrag.

jährlich, „getruckt“, also mit Lkw zu den großen Verkehrsflughäfen und Drehkreuzen wie Frankfurt und Köln gefahren. Der Rest, im Jahr 2014 waren das 8 742 Tonnen Fracht und Post, wird meist als Beiladung von Passagiermaschinen bewegt. Im Gewerbepark Nürnberg-Feucht, wo die Deutsche Post ein Frachtzentrum betreibt und Dachser eine Niederlassung hat, liegen 20 Prozent der – komplett belegten – Gesamtfläche von 85 Hektar auf Nürnberger Stadtgebiet. Andere von Logistikern genutzte Gebiete im Stadtgebiet, etwa in Schweinau, sind von untergeordneter Bedeutung.

Das ursprünglich als Erweiterungsfläche für das GVZ Bayernhafen Nürnberg vorgesehene Hafeningustriegebiet Süd reduzierte der Stadtrat 1997 von 120 auf 30 Hektar. Im Juli 2014 beschloss das Gremium, auch diesen Rest an der Wiener Straße aus dem Flächennutzungsplan herauszunehmen und zum Bannwald umzuwidmen. Den Bewohnern der angrenzenden Stadtteile soll nicht mehr Lärm durch weitere Anlagen und Betriebe zugemutet werden. Außerdem müsste die Stadt eine gleich große ökologische Ausgleichsfläche schaffen. Nun bleibt der Eibacher Forst als Naherholungsgebiet unangetastet – und die Kreuzotternpopulation an der Eibacher Schleuse kann weiter wachsen.

Wachsen oder wachsen wollen, wird voraussichtlich auch die Logistik am Standort Nürnberg. Die Lkw-Kolonnen auf den Autobahnen machen es für jedermann sichtbar: Logistik ist eine Wachstumsbranche. 3,9 Milliarden Tonnen, von Baustoffen bis hin zum Amazon-Päckchen, werden jährlich in Deutschland transportiert. Auf die 81 Millionen Einwohner umgerechnet macht das 48 Tonnen pro Person. Wer sich im Stadtverkehr über Lieferwagen ärgert, die in zweiter Reihe halten, sollte nicht fleißig im Internet bestellen. Die so genannten KEP-Dienste (Kurier-, Express- und Paketdienste) nehmen dank reger Entwicklung des Online-Handels zu. „Die Internationalisierung des Handels und die Arbeitsteilung der Industrie sind Treiber für das überdurchschnittliche Wachstum der Logistik, das durch E-Commerce und die fortschreitende Digitalisierung verstärkt wird“, erklärt Harald Leupold. Industrie 4.0 heißt die Zukunftstechnologie, die die reale Welt der Produktion mit der virtuellen des Internets verknüpft und neue Anforderungen an die Wirtschaft stellen wird.

Ein von der Stadt beauftragtes Gewerbeflächengutachten, das im Februar 2015 von Georg Consulting und dem Hamburgischen WeltWirtschaftsinstitut vorgelegt wurde, prognostiziert bis 2025 eine Flächennachfrage von 72 bis 84 Hektar für großflächige

Logistik zusätzlich zu einem weiteren Gewerbeflächenbedarf von 80 Hektar. Als Entwicklungsgebiete vorhanden sind im Hafen noch 7,1 Hektar, im weiteren Stadtgebiet, etwa an der Poststraße/Beuthener Straße, 4,8 Hektar. „Der Wegfall des Hafeningustriegebiets Süd kann nicht kompensiert werden“, steht für Harald Leupold fest. „Ersatzflächen für container- oder zollbezogene Logistik an anderen Standorten bedingen Querverkehre von und zum Bayernhafen. Das erhöht die Verkehrsbelastung mit Folgen für Anwohner und Umwelt und für die Firmen steigen der Zeitaufwand und die Kosten.“



Laut dem Gewerbeflächengutachten Nürnberg 2025 wurden im Bayernhafen zwischen 2008 und 2013 jährlich 6,6 Hektar an Logistik- und Transportunternehmen vermarktet. Der Vergleich der Luftbilder von 2007 (li.) und 2014 (re.) zeigt die Entwicklung.

Im Nordostpark untersucht die Arbeitsgruppe Supply Chain Services (SCS) des Fraunhofer-Instituts für Integrierte Schaltungen (IIS) unter anderem die logistischen Netzwerke und ihre Märkte. Für Markt-Analyst Uwe Veres-Homm zählt Nürnberg unter den Top-Standorten im deutschen und angrenzenden Raum nach den global operierenden „Champions“ Hamburg, Rhein-Main-Gebiet, Duisburg, Rotterdam und Antwerpen als europäischer Gateway zu den

„Klassikern“. „Nürnberg ist ein Multitalent“, sagt der Betriebswirt und zieht ein Beispiel heran: „Was im Norden Hannover ist, ist im Süden Nürnberg. Beide Orte liegen zentral, sind relativ große Ballungszentren mit entsprechender Nachfrage, um die herum relativ kleine Orte liegen.“ Von den zehn führenden Logistikunternehmen in Deutschland sind neben Kühne+Nagel (AG & Co.) KG noch sieben weitere in Nürnberg vertreten: Deutsche Post DHL, DB Mobility Logistics AG, Dachser GmbH & Co. KG, United Parcel Service Deutschland Inc. & Co. OHG, Hermes Europe GmbH, DPD Dynamic Parcel Distri-

schäftsreferent Michael Fraas. Bereits in der Vergangenheit habe die Stadt auf die Ansiedlung von Kontraktlogistik gesetzt und Warenumschlagslagern mit großen Hallen Absagen erteilt. Nach dem Verzicht auf die Hafenerweiterung, den Fraas bedauert, setzt er bei der Suche nach Ausgleichsflächen auf die Zusammenarbeit von Städten und Gemeinden in der Logistikkoooperation Metropolregion Nürnberg. „Wir vermarkten uns gemeinsam und versuchen Investoren in die Region zu holen.“ Derzeit befasst sich das Wirtschaftsreferat in Anhörungsrunden mit der Bewertung des Gewerbeflächengutachtens, auf dessen Grundlage ein Entwicklungsprogramm erarbeitet werden soll. Im Abgleich mit ebenfalls erarbeiteten Wohn- und Grünflächenentwicklungskonzepten wird die Stadtpolitik entscheiden, wo sie welches Gewerbe haben möchte. „Wir müssen bei jedem einzelnen Wunsch sehr gut abwägen“, meint Nürnbergs Planungs- und Baureferent Daniel F. Ulrich, „wer für die Versorgung der Menschen und für die Unternehmen in der Metropolregion wichtig ist, und für wen unsere Flächen zu kostbar sind.“

„Nürnberg gehört zu den Top-Logistikstandorten in Deutschland“, betont Goran Susak von Kühne+Nagel, und warnt: „Man sollte nicht sagen, der Sättigungsgrad ist erreicht – die Karawane wandert weiter!“ Uwe Veres-Homm von Fraunhofer gibt zu bedenken: „Logistik ist kein Selbstzweck, sie hat immer mit der Versorgung der Industrie und der Bevölkerung zu tun.“ Und Hafen-Chef Harald Leupold weiß: „Bis die Nürnberger Bratwurst zu Hause aus dem 3-D-Drucker kommt, wird's dauern!“ ■

Auf den Kommissionierungsboxen aufgeklebte Strichcodes enthalten die für die Logistiker wichtigen Daten.



bution GmbH & Co. KG und Panalpina Welttransport (Deutschland) GmbH. Projektentwickler und Vermieter von Logistikimmobilien bevorzugen Flächen in und um Metropolen, denn dort sind die Drittverwendungsmöglichkeiten ideal. Arbeitsplatzintensive Logistik findet hier das Fachpersonal.

„Als exportorientierter Standort, in dem fast jeder zweite Euro im Außenhandel verdient wird, braucht Nürnberg einen leistungsfähigen Logistiksektor. Nicht nur Siemens und General Electric bedienen den Weltmarkt, auch die Nürnberger Lebkuchen gehen in alle Welt“, betont der städtische Wirt-

