

## 6. Kapitel Logistik in Nordrhein-Westfalen

---

Dieses Kapitel stellt Nordrhein-Westfalen (NRW) mit seinen vielfältigen Logistikaktivitäten und -standorten vor.

Die drei Teile

1. Einleitung
2. Logistikregionen in NRW
3. Unternehmen und Beschäftigte in NRW

geben einen Einblick in das „Logistikland NRW“ und die hiermit verbundenen Beschäftigungsmöglichkeiten. Nach der kurzen Einleitung werden die Logistikregionen mit ihren vielfältigen Logistikaktivitäten detailliert vorgestellt und im 3. Teil, einem Datenteil, werden Logistikunternehmen sowie Beschäftigte anhand von unterschiedlichem Datenmaterial dargestellt.

Da in den Teilen „Einleitung“ und „Logistikregionen“ zum Teil nur auszugsweise die vielfältigen Logistikaktivitäten wiedergegeben werden, sollten Detailinteressierte auf den in diesem Kapitel genannten Webseiten weiter nachlesen und in den vielen Querverweisen stöbern, um sich ein noch umfangreicheres Bild über Logistik in NRW zu verschaffen.

In der Einleitung zum „Berufs- und Beschäftigungsguide Logistik“ wird darauf hingewiesen, dass im gesamten Guide, außer bei Quellenangaben, keine Logistikunternehmen genannt werden. Dies gilt natürlich auch für dieses Kapitel. Aber im Kapitel „Service“ werden vielfältige Möglichkeiten genannt, wie Unternehmen in den verschiedensten Regionen gefunden werden können.

### Einleitung

„Nordrhein-Westfalen (NRW) liegt inmitten der stärksten Wirtschaftszone Europas. In einem Radius von nur 500 km um die Landeshauptstadt Düsseldorf leben fast 40 Prozent der EU-Bevölkerung. Die hervorragende Infrastruktur, die zentrale Lage und die hohe Qualifikation der Menschen machen das bevölkerungsreichste deutsche Bundesland (rund 18 Mio. Einwohner) zu einem Wirtschaftsstandort von internationalem Rang.“ So schrieb es die „Deutsche Logistik-Zeitung“ in ihrer Sonderbeilage „Logistikstandort Nordrhein-Westfalen“ bereits 2008.

Wo lange Zeit Schlote qualmten und Kohle- und Stahlindustrie große Bereiche NRWs prägten, sind aufgrund des Strukturwandels von der Montanindustrie hin zu einem Dienstleistungsland mittlerweile viele Wirtschaftsbereiche angesiedelt. Schlüsselbranchen sind zwar nach wie vor die chemische Industrie, Metallerzeugung und -bearbeitung sowie der Maschinenbau, aber auch Energieversorger, Medienunternehmen und Versicherungen sowie Logistik- und IT-Unternehmen präsentieren sich hier. Heute gilt NRW

## 6. Kapitel Logistik in Nordrhein-Westfalen

---

als wichtigstes Wirtschafts- und Verkehrsland in Deutschland und ist eine der wirtschaftsstärksten Metropolregionen Europas.

### Nordrhein-Westfalen



Quelle: [www.wuppertal.de/geodaten/geodatenportal\\_nrw/](http://www.wuppertal.de/geodaten/geodatenportal_nrw/)

### Ein paar ausgewählte Daten zu NRW in Kurzform:

- NRW ist eines der bekanntesten der 16 deutschen Bundesländer,
- liegt im Zentrum von Europa,
- ist 34.085 km<sup>2</sup> groß,
- hat über 17,9 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner und
- besitzt eine hervorragende Verkehrsinfrastruktur.

Kein anderer Raum in Europa verfügt über ein ähnlich leistungsstarkes und engmaschiges Autobahn-, Straßen- und Schienennetz wie die Regionen an Rhein und Ruhr. Neben expandierenden Frachtflughäfen verfügt das Land mit dem Rhein und Kanälen über strategisch sehr bedeutende Wasserverbindungen.

- Die wirtschaftlichen Zentren NRWs bilden das Ruhrgebiet mit rund 5,1 Millionen und das Rheinland mit rund 4 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern.
- 730.600 mittelständische Unternehmen sind in NRW ansässig
- davon 24.000 Logistikunternehmen mit 348.500 Beschäftigte.
- Von den TOP25-Unternehmen der Logistik haben neun ihren Hauptsitz in Nordrhein-Westfalen (u.a. Deutsche Post DHL, Rhenus, UPS, FedEx, Arvato).
- Das Land verfügt über die dichteste Wissens- und Forschungslandschaft Europas: An 61 Hochschulen studieren 2020/21 bei rund 770.000 Nachwuchstalente. Mehr als 50 außeruniversitäre Einrichtungen und rund 100 An-Institute bieten ausgezeichnete Forschungsbedingungen.

Durch die geografische Lage, die vorhandenen Industrieflächen, die qualifizierten Menschen und die gute Infrastruktur hat NRW sich zu einem hervorragenden **Logistikstandort** entwickelt. Zudem begünstigt die EU-Osterweiterung den Logistikstandort NRW, denn sie hat zu einer Verschiebung der geografischen Mitte Europas geführt, so dass laut der früheren NRW-Wirtschaftsministerin Christa Thoben Deutschland und besonders NRW in den Fokus für die Ansiedlung europäischer Distributionszentren ausländischer Investoren rückt. Auch wenn Hamburg im Ranking der attraktivsten Logistikstandorte Deutschlands noch immer Platz 1 belegt, hat NRW in den letzten Jahren deutlich an Boden gut gemacht.

Aufgrund dieser Entwicklung ist es nicht verwunderlich, dass viele tausend kleine, mittlere und große Logistikunternehmen hier ihren Firmensitz bzw. eine Niederlassung haben und Logistik eine besondere wirtschaftliche und strukturpolitische Bedeutung in NRW hat. Die **Logistikbranche** gehört heute mit zu den größten Branchen in NRW.

### **Hohe Logistikkompetenz**

Die unternehmerische Logistikkompetenz wird ergänzt durch wissenschaftliche Einrichtungen zur Erarbeitung innovativer logistischer Lösungen und eine hochwertige Infrastrukturausstattung für den Transport und den Umschlag von Gütern. In NRW ballt sich eine dichte **Forschungs- und Hochschullandschaft** im Bereich Logistik. Als Beispiele sind hier die private Fachhochschule in Hamm, die Fachhochschule und die Universität Dortmund sowie die Fraunhofer Technology Academy in Zusammenarbeit mit der Fern- Uni Hagen zu nennen. Laut Professor Michael ten Hompel, Leiter des Fraunhofer Instituts für Materialfluss und Logistik (IML) in Dortmund, findet man nirgendwo anders auf der Welt eine so vielfältige Konzentration.

### **Logistikaktivitäten**

Viele Logistikaktivitäten/-projekte haben dazu beigetragen, dass NRW sich zu einem etablierten Logistikstandort entwickelt hat und sich hier immer mehr Logistikunternehmen angesiedelt haben bzw. zukünftig ansiedeln werden.

Allen voran hat die bereits im März 2000 vom Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie (jetzt Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie) ins Leben gerufene „**Landesinitiative Logistik NRW**“ die Logistikbranche und den Logistikstandort NRW begünstigt und gestärkt.

Seit einiger Zeit sind die Logistikaktivitäten gebündelt im LOG-IT Club e.V. ([www.logit-club.de](http://www.logit-club.de)).

### Logistikregionen in NRW

Aufgrund der Cluster- bzw. Kompetenzstrategie der Landesregierung, der bereits o.g. „Landesinitiative Logistik“ und der strukturellen Gegebenheiten entwickelten sich in NRW vier logistische Kernregionen:

- Das östliche Ruhrgebiet
- Das mittlere Ruhrgebiet
- Die Region Duisburg/Niederrhein
- Die Region Köln/Bonn



Quelle: [www.logistik.nrw.de](http://www.logistik.nrw.de)

In diesen Regionen hat sich im Laufe des Strukturwandels die Ansiedlung von Logistikunternehmen konzentriert. Begünstigt wurde diese Ansiedlungspolitik u.a. aufgrund von Aktivitäten der Wirtschaftsförderungen und der vorhandenen Flächen/Areale. Die Entstehung von Logistiknetzwerken, Güterverteilzentren, anderen Kooperationen und nicht zuletzt die für eine weltweite Logistikvernetzung guten Standortqualitäten trugen dazu bei. Natürlich gibt es in ganz NRW Logistikunternehmen, aber in diesen Ballungszentren eben gehäuft.

Nachfolgend werden diese Logistikregionen kurz vorgestellt und stellvertretend für jede Region ein oder zwei Beispiele von besonderen Logistikansiedlungen.

### Östliches Ruhrgebiet

Das östliche Ruhrgebiet entspricht dem Kammerbezirk der IHK-Dortmund, reicht in der nord-südlichen Ausdehnung vom Rand des Münsterlandes bis zum Sauerland und umfasst eine Fläche von rund 1.000 km<sup>2</sup>. Die für die Logistik bedeutendsten Städte sind Dortmund, Hamm und Unna.

### Östliches Ruhrgebiet



Quelle: IHK Dortmund

Innerhalb des Ruhrgebietes hat sich das Östliche Ruhrgebiet zu einem bedeutenden Logistikstandort entwickelt. Es zeichnet sich durch seine zentrale geografische Lage, eine gute Verkehrsinfrastruktur (Knotenpunkte der Autobahnen A1/A2, A1/A44, A1/A45, A2/A45, A2/A42, A45/A40) und ausreichend verfügbare Flächen durch z.B. ehemalige Stahl- bzw. Bergbaustandorte aus. Hinzu kommen renommierte Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung, der Forschung und Entwicklung wie z.B. die Technische Universität Dortmund, die Hochschule für Logistik und Wirtschaft Hamm oder das Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik in Dortmund.

Stellvertretend für diese große Region werden der „Dortmunder Hafen“ und der „Kreis Unna“ vorgestellt.

### Dortmunder Hafen

Nachdem 1856 die ersten Initiativen seitens der heimischen Wirtschaft und der Stadt Dortmund ergriffen wurden, den Dortmunder Ems-Kanal und den Dortmunder Hafen

## 6. Kapitel Logistik in Nordrhein-Westfalen

---

auszubauen, dauerte es noch 40 Jahre bis zur Fertigstellung des Kanals und der Eröffnung des Hafens. Die am 11. August 1899 in Betrieb genommenen fünf Hafenbecken – Kanalhafen, Stadthafen, Südhafen, Kohlenhafen und Petroleumhafen – konnten schon nach zehn Jahren den auf rund 1 Mio. Tonnen angewachsenen Güterumschlag kaum mehr bewältigen. Eine Erweiterung des Hafens war unumgänglich. Die weitere Entwicklung in Kurzform:

- 1907 entstand der Schmiedinghafen.
- 1910 der Marx- und der Mathieshafen.
- 1912 erwarb die Stadt den Hardenberghafen von der Preußischen Eisenbahnverwaltung.
- 1913/1914 wurde der Industriebahnhof gebaut.
- 1923/1924 wurden die Ausbauarbeiten im der Vergrößerung des Hardenberghafens abgeschlossen.

Die damals entstandene Kontur des Hafens hat bis heute Bestand.

### Dortmunder Hafen



*Quelle: Dortmunder Hafen AG*

Heute gehört der Dortmunder Hafen mit seinen zehn Hafenbecken zu den größten Binnenhäfen Deutschlands – liebevoll wird er auch der größte Kanalhafen Europas genannt, der auch dem rasch anwachsenden Gebrauch von Containern in der Transportwirtschaft mit dem 1989 in Betrieb genommenen Container Terminals gerecht wurde.

Hier einige Daten:

- Ca. 2.000 Schiffe werden jährlich im Dortmunder Hafen be- und entladen.
- 40 Krananlagen bis 60 t Tragfähigkeit
- 4 Abfertigungsgleise mit insgesamt 1.800 m Gleislänge

Die günstige geografische Lage des Hafens macht ihn zu einem bedeutenden Güterverteilzentrum innerhalb kontinentaler Transportketten. Er liefert Logistikkonzepte, die sich

## 6. Kapitel Logistik in Nordrhein-Westfalen

---

nicht nur an Schnelligkeit sondern auch an Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit orientieren. Alle spezifischen Vorteile der Transportmöglichkeiten auf dem Wasser, der Schiene und der Straße werden optimal genutzt.

Innovation spielt hierbei im Dortmunder Hafen eine große Rolle. In den letzten Jahren ist die logistische Angebotspalette kontinuierlich erweitert und vertieft worden. Beispielsweise stehen für die Behandlung hochwertiger Stückgüter heute vielfältige Anlagen zur Verfügung. Die Konzentration von Produktion, Transport, Lagerei und Spedition verbunden mit der Zusammenarbeit von Industrie, Verkehr und gewerblichem Mittelstand ist die Grundlage der Zukunft des Dortmunder Hafens.

### **Kreis Unna**

Der Kreis Unna liegt am Ostrand des Ruhrgebietes und setzt sich aus den Kommunen Bergkamen, Bönen, Fröndenberg, Holzwickede, Kamen, Lünen, Schwerte, Selm, Unna und Werne zusammen. Seine Fläche umfasst knapp 543 km<sup>2</sup>.

In den letzten Jahren ist die Logistikbranche im Kreis Unna stark gewachsen. Begünstigt wurde diese Entwicklung durch die hervorragende Verkehrsinfrastruktur und die strategisch günstige Lage des Kreises am Rande des größten europäischen Ballungsraumes Rhein-Ruhr. Die Ansiedlung von großen Warenverteil- und Distributionszentren im Bereich Kaufhauslogistik sowie Express- und Paketdienstleister belegen diese Entwicklung.

### **Logistikfläche „Am Mersch“**



*Quelle Kreis Unna*

Die zwei wichtigsten Logistikstandorte sind zurzeit der „Indu-Park Unna Nord“ und der Gewerbepark „Am Mersch“ in Bönen. Diese beiden Standorte erfreuen sich großer Beliebtheit, die daran zu erkennen ist, dass sich dort z.B. ein Kundenstamm der Kaufhauslogistik etabliert hat. Um die Dynamik der Logistikbranche im Kreis Unna zu bewahren und auszubauen, beteiligt sich die Wirtschaftsförderungsgesellschaft (WFG) für den Kreis Unna immer wieder an Initiativen und Projekten mit dem Ziel, die Rahmenbedingungen

## 6. Kapitel Logistik in Nordrhein-Westfalen

---

für die Logistikbranche zu verbessern und neue Betriebe für den Standort Unna zu gewinnen.

Den Unternehmen sollen optimale Bedingungen für einen zuverlässigen, flexiblen und punktgenauen Transport größerer Gütermengen über längere Strecken ermöglicht werden. So plant die WFG, das in Bönen vorhandene Hilfsterminal für den Umschlag von Gefahrgütern auszubauen und für zusätzliche Kapazitäten zu erweitern. Im Industriepark Unna-Ost soll eine komplett neue Anlage des kombinierten Verkehrs erstellt werden. Die drei Terminals sollen neben dem normalen Umschlagbetrieb z.B. einen eigenen Umschlagschwerpunkt für den Tiefkühlbereich erhalten.

### Mittleres Ruhrgebiet

Das mittlere Ruhrgebiet reicht von Herne bis zum Ennepe-Ruhr-Kreis, umfasst die Städte Bochum, Hattingen, Herne und Witten und erstreckt sich auf eine Fläche von 340 km<sup>2</sup>.

### Mittleres Ruhrgebiet



Quelle: [www.mittleres-ruhrgebiet.de](http://www.mittleres-ruhrgebiet.de)

Im Rahmen der früheren „Landesinitiative Logistik“ werden für diese Logistikregion (vgl. Grafik „Logistikregionen in NRW“) allerdings nur die Städte Herne, Herten und Gelsenkirchen genannt, weil sich hier aufgrund von vorhandenen Flächen und unterschiedlichen Initiativen Logistikunternehmen angesiedelt haben.

Stellvertretend für diese Region werden das „Güterverteilzentrum Emscher“ und die „Last-Mile-Logistik“ vorgestellt.



### GVZ Herne-Emscher



Quelle: [www.gvz-org.de](http://www.gvz-org.de)

Im Rahmen der Wirtschaftskonferenz „Region Mittleres Ruhrgebiet“ wurde bereits 1993 das Projekt „GVZ Herne-EMSCHER“ ins Leben gerufen. 1994 wurde daraufhin die „Planungs- und Entwicklungsgesellschaft Güterverkehrszentrum (GVZ) Emscher mbH“ mit dem Ziel gegründet, das logistische Potential der Region zu optimieren. 1996 begann die Errichtung der Kernfläche des GVZs am Standort „Hafen Wanne West“. Hierzu wurde das Hafenbecken verfüllt und verdichtet und die erste Gewerbefläche hergerichtet.

- 1999 siedelte das erste große Logistikunternehmen auf der Kernfläche an.
- 2001 begann die Errichtung des Container Terminals Herne, der im Jahr 2002 in Betrieb genommen wurde.
- Im selben Jahr noch begann der Weiterbau des Terminals auf 2 x 700 m Zug- und Umschlaglänge.
- Ein weiterer Ausbau des Container Terminals Herne mit 3 x 700 m Gleisen ist seit 2004 in der Planung.
- Das GVZ Herne-EMSCHER gehört zum Verbund der Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH.

Das GVZ Herne-Emscher bildet eine trimodale Schnittstelle zwischen dem Schienen-, Straßen- und Wasserstraßengüterverkehr in der Region. Kooperationspartner des GVZs Emscher organisieren Schienengüterverkehre mit Quell- oder Zielorten in ganz Europa. Zahlreiche weitere logistische Serviceleistungen von allgemeinen technischen Dienstleistungen über Kurier- und Expressdienste bis hin zur Zollabwicklung und Kommissionierdiensten werden ergänzend von den Partnern des GVZs Emscher angeboten.

Das GVZ Herne-Emscher bietet nachfrageorientierte, praxisgerechte Dienstleistungen von der organisatorischen und operativen Abwicklung kombinierter Verkehre über Lagerservices bis hin zu telematikbasierten Informationsdiensten. Zu den Zielen gehören:

- Die Interessen der Verkehrswirtschaft und der verladenden Wirtschaft zu bündeln,
- moderne Kooperationsnetzwerke durch standortübergreifende und integrierte Logistikprozessketten zu entwickeln,
- die Standortvorteile und das logistische Know-how der Region zu vermarkten sowie
- die Vernetzung regionaler und überregionaler Informationstechnologien.

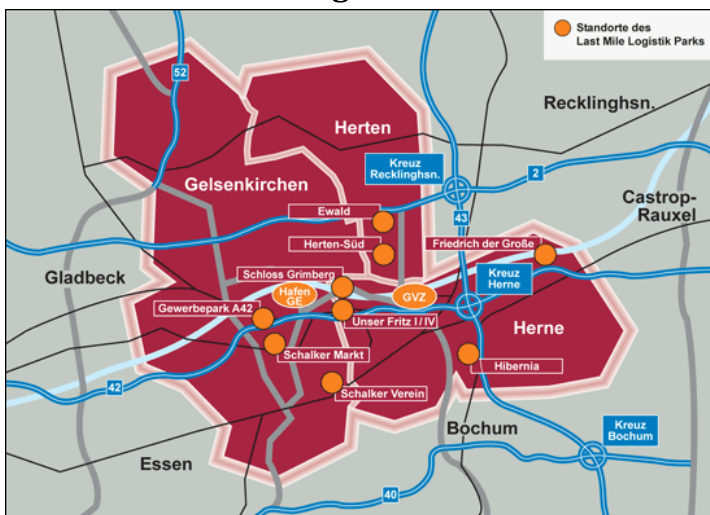
Die Realisierung des GVZ-Konzeptes optimiert das logistische Potential zum Vorteil der gesamten Region und bietet Chancen für bereits ansässige Unternehmen sowie für Neuan siedler. Ebenfall werden in dieser durch den Strukturwandel „gebeutelten“ Region Beschäftigungsmöglichkeiten geschaffen.

### Last-Mile-Logistik

Im Jahr 2002 haben im Zentrum des Ruhrgebiets die Städte Gelsenkirchen, Herne und Herten das Entwicklungsprojekt „Last Mile Logistik Park“ ins Leben gerufen, um die gewachsenen Stärken des Standortes für Logistik gemeinsam weiter zu entwickeln. Die Entwicklung und Vermarktung wird über die interkommunale „last mile logistik netzwerk“ koordiniert.

Der „Last Mile Logistik Park“ besteht aus verschiedenen Einzelstandorten, die speziell auf die Bedürfnisse von Logistikunternehmen entwickelt werden.

#### Standorte Last Mile Logistik Park



Quelle [www.last-mile-logistik.de](http://www.last-mile-logistik.de)

Da es sich bei den Standorten um ehemalige Industrie- und Bergbaustandorte handelt, liegen sie alle in unmittelbarer Autobahnnähe, teilweise besteht auch ein Gleisanschluss.

## 6. Kapitel Logistik in Nordrhein-Westfalen

---

Bereits seit 2006 stehen wieder auf einer Fläche von ca. 160 ha hervorragend angebundene Standorte im Last Mile Logistik Park zur Verfügung und das Potential dieser Region scheint noch nicht ausgeschöpft zu sein.

Angesiedelt im Last Mile Logistik Park haben sich z.B. folgende Unternehmen:

- Dachser GmbH & Co. KG
- Klaeser GmbH
- Lidl GmbH & Co. KG, LC Herne
- Loxx Holding GmbH
- Müller | Die lila Logistik GmbH
- Panopa Logistik GmbH
- Spedition Grewer
- UPS Transport GmbH

### **Duisburg/Niederrhein**

Die Logistikregion Duisburg/Niederrhein reicht vom Kreis Kleve bis Duisburg und entspricht dem Kammerbezirk der NiederRheinischen IHK Duisburg, Wesel, Kleve zu Duisburg. Sie setzt sich aus der kreisfreien Stadt Duisburg sowie den Kreisen Wesel und Kleve zusammen. Die Region NiederRhein liegt am westlichen Rande Nordrhein-Westfalens und grenzt dabei u.a. im Norden und Westen an die Niederlande an, sowie im Osten an das Ruhrgebiet. Die Gesamtfläche der Region, die aus insgesamt 30 Städten und Gemeinden besteht, beträgt 2.507 km<sup>2</sup>.

Da die bedeutendste Stadt in dieser Region für die Logistik sicherlich Duisburg ist und dies nicht zu letzt aufgrund des größten Binnenhafens in Europa, ist es selbstverständlich, dass stellvertretend für diese Region der Duisburger Hafen mit den Logistikflächen „Logport I“ und „Logport II“ vorgestellt wird.

### **Duisburger Hafen**

Die Geschichte des Duisburger Hafens lässt sich bis auf das Jahr 1716 zurückverfolgen. In diesem Jahr wurde eine versandete Ruhrschlenke zum ersten Hafenbecken ausgebaut. Hauptsächlich diente der 7.000 qm große Hafen als geschützter Umschlagplatz für Kohle aus der östlichen Ruhrregion. Anfang bis Mitte des 20. Jahrhunderts vergrößert sich der Duisburger Hafen immer wieder. Unter anderem wurde der Hafen durch die Fertigstellung des Rhein-Herne-Kanals im Jahr 1914 an das westdeutsche Kanalnetz angeschlossen.

Das Ende des zweiten Weltkriegs bedeutete auch für den Duisburger Hafen einen Neuanfang, denn der Hafen und die Anlagen waren weitestgehend verwüstet und das Versorgungsnetz zerstört. Nach dem Wiederaufbau Ende der vierziger Jahre begann in den fünfziger Jahren die Blütezeit für Kohle und Stahl und der Hafen vergrößerte sich entsprechend den Anforderungen immer weiter.

Da bereits Ende der siebziger Jahre eine rückläufige Tendenz im Gesamtumsatz bei der deutschen Steinkohle zu erkennen war, konkretisierte sich der Strukturwandel Ende der achtziger Jahre.

### Duisburger Hafen



Quelle: *duisport*, Foto: Köppen

Der Wandel zum heutigen Duisburger Hafen wird nachfolgend anhand von Jahreszahlen und in Stichworten dargestellt:

- 1989** Grundsteinlegung zum Freihafen im Ruhrorter Nordhafen.
- 1990** Entstehung einer zweiten wasserüberspannenden Umschlag- und Lagerhalle.
- 1991** Der Freihafen ging offiziell an den Start und im Logistikpark Kaßlerfeld nahm das erste internationale Speditionsunternehmen den ersten Bauabschnitt seines Euro-logistik-Centers in Betrieb. Im Hafen wurde eine Schwergut-Verladeanlage eröffnet.
- 1992** Eröffnung des Bahnhofes für den Kombinierten Verkehr am Ruhrorter Südhafen.
- 1993** Umgestaltung des Ufers des Ruhrorter Südhafens und somit die Schaffung
  - von optimalen Vorraussetzungen für einen zügigen Containerumschlag an **1995** ca. 1 km Hafenuferlänge.
- 1997** Gründung der Port Agency Duisburg GmbH (heute *duisport agency GmbH*) zum Zwecke des Standortmarketings
- 1998** Gründung der Duisburg-Rheinhausen GmbH und Erwerb von über 200 ha Gewerbefläche des ehemaligen Krupp-Hüttenwerks.. Zur Entwicklung und Vermarktung dieses Geländes (Logport I) wurde Ende des Jahres die Logport Logistic-Center Duisburg GmbH ins Leben gerufen. Erstmal umfasste das Hafengebiet auch Flächen auf der linksrheinischen Seite.

Im Ruhrorter Hafenbereich wurde die Verfüllung des Kaiserhafens abgeschlossen und es entstanden weitere 24 ha neue Flächen für eine Nutzung im unmittelbaren

## 6. Kapitel Logistik in Nordrhein-Westfalen

---

Anschluss an Containerterminal und Bahnhof für den kombinierten Verkehr zur Verfügung.

In den nächsten Jahren entwickelt sich der Duisburger Hafen zu einer **zentraleuropäischen Logistik-Drehscheibe**. In dieser Zeit werden mehrere große Logistikunternehmen als Investoren für das Logport-Gelände gewonnen. Mehr als 50 neue Unternehmen siedelten sich seit Ende der 90er Jahre hier an.

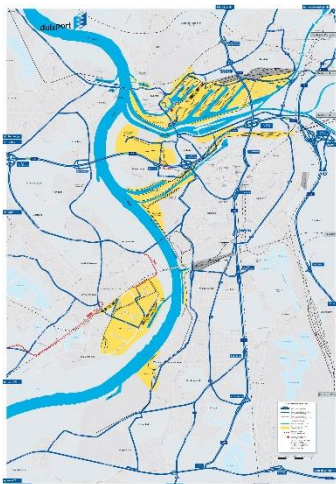
**2000** Die Hafengesellschaft firmiert ab 1. März unter dem neuen Namen Duisburger Hafen AG. Die neue Dachmarke heißt „duisport“.

**2002** Das neue Duisburg Intermodal Terminal (DIT) wurde eröffnet. Das Logistikzentrum erhielt damit sein logistisches Herzstück. Das 120.000 qm große Terminal war eine trimodale Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern Schiff, Bahn und LKW. Es fungierte als Verteilzentrum für die großen Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Das DIT hatte zunächst eine Kapazität von 200.000 TEU (Container)<sup>1</sup> und konnte bis auf 400.000 TEU ausgeweitet werden. Heute ist der Containerumschlag auf mehr als 700.000 TEU angestiegen.

Zahlreiche weitere Bahn- und auch Schiffshuttle entstehen und verbinden Duisburg regelmäßig mit den Seehäfen und weiten Teilen Europas. Mehr als 300 regelmäßige Abfahrten im KV-Bahnbereich und mehr als 100 Schiffsabfahrten wöchentlich unterstreichen Duisburgs Bedeutung als internationalen Verkehrsknotenpunkt.

**2006** entstand das Logistikzentrum „Logport II“, ein 25 Hektar großes Areal direkt am Rhein im rechtsrheinischen Duisburger Süden auf dem ehemaligen Metallhütten-Grundstück.

### Hafenplan



---

<sup>1</sup> „TEU“ (Twenty feet Equivalent Unit) und „FEU“ (Forty feet Equivalent Unit) sind die Bezeichnungen für 20 Fuß oder 40 Fuß lange und 8 Fuß breite Container.

Quelle: *duisport*

### Noch einige Daten und Fakten

- Der Duisburger Hafen verfügt heute über 4 große Logistikzentren: Logport I und II, Kaßlerfeld sowie Ruhrort.
- Die Gesamtfläche beträgt 1.350 ha, davon 265 ha Logport Logistic Center Duisburg.
- Die 21 Hafenbecken ergeben insgesamt 180 ha Wasserfläche mit einer Uferlänge von 40 km, davon 16 km Umschlagufer mit Gleisanschluss.
- 500.000 qm Warehouse-Fläche verteilt sich über das Areal.
- Von Duisburg aus sind sämtliche deutsche Binnenhäfen und zahlreiche weitere Häfen in ganz Europa erreichbar.
- 20.000 Schiffe laufen duisport jährlich an, darunter sogar Sechser-Schubverbände mit bis zu 18.000 Tonnen Zuladung.
- Drei intermodale Containerterminals sowie ein Terminal für den Umschlag Schiene-Straße verknüpfen die Verkehrsträger LKW und Bahn.
- 330 Blockzug-Verbindungen zu 70 innerdeutschen und internationalen Zielen verbinden „duisport“ wöchentlich mit wichtigen Seehäfen, Metropolen und Terminals von Skandinavien bis Südeuropa.
- Hinzu kommen rund 120 Verbindungen im Kombinierten Verkehr mit der Abfertigung von 25.000 Zügen.

### Köln/Bonn

Die Region Köln/Bonn erstreckt sich vom Oberbergischen Kreis mit der nördlichsten Stadt Radevormwald bis hin zum Rhein-Sieg-Kreis mit Rheinbach als südlichster Stadt. Gebildet wird die Region von den Städten Köln, Bonn und Leverkusen sowie dem Rheinisch-Bergischen-Kreis, dem Rhein-Sieg-Kreis, dem Rhein-Erft-Kreis und dem Oberbergischen Kreis und umfasst eine Fläche von fast 4.000 km<sup>2</sup>.

### Region Köln-Bonn



Quelle: [www.region-koeln-bonn.de](http://www.region-koeln-bonn.de)

## 6. Kapitel Logistik in Nordrhein-Westfalen

---

Die bedeutendsten Städte für die Logistik sind Leverkusen, Köln und Bonn. Laut „Cologne Bonn Business“ zählt die Region Köln/Bonn mit rund 4.800 Unternehmen und Deutschlands größtem Umschlagbahnhof für den kombinierten Güterverkehr zu den führenden Logistik-Zentren Europas.

Stellvertretend für diese Region werden kurz der Umschlagbahnhof und das Güterverteilzentrum Köln-Eifel for sowie der Flughafen Köln/Bonn ausführlicher vorgestellt. Letztgenannter hat sich nicht nur im Passagierbereich hervorragend positioniert, sondern auch eine besondere Bedeutung für die Logistik beim Frachtumschlag.

### **Umschlagbahnhof und Güterverkehrszentrum Köln-Eifel for**

Der Umschlagbahnhof Köln-Eifel for ist der größte Containerumschlagbahnhof für den kombinierten Güterverkehr (Schiene/Straße) in Deutschland, der bereits an seine Grenzen stößt.

#### **Umschlagbahnhof Eifel for**



Quelle [www.duss-terminal.de](http://www.duss-terminal.de)

Im europäischen Vergleich rangiert der Umschlagbahnhof mit über 330.000 Ladeeinheiten, 320.000 qm Lager- und Logistikfläche für bis zu 840 TEU sowie Abstellflächen für rund 60 Sattelaufleger auf Platz eins.

- Rund um die Uhr werden hier bis zu 1.400 Container pro Tag verladen.
- Er hat einen eigenen Autobahnanschluss, ist mit sechs Containerumschlagskranbrücken über den 9 Umschlaggleisen bestückt, die mit zwei zusätzlichen mobilen Kränen täglich bis zu 850 LKW für etwa 40 Züge be- und entladen.
- Die über 40 ein- und ausgehenden Züge transportieren die hier umgeschlagenen Güter vor allem weiter nach Italien, in die Schweiz und nach Spanien.
- In Köln werden pro Jahr ca. 20 % des Kombiverkehrs in Deutschland abgewickelt.
- Betrieben wird der Umschlagbahnhof von der „DUSS“ Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH.

Das anliegende Güterverkehrszentrum Köln-Eifelort rangiert mit 870.000 qm auf Platz drei der deutschen Güterverkehrszentren (GVZ).

- Große Logistikdienstleister, wie z.B. ein bekannter „Global Player“ der KEP-Branche, wickeln hier in eigenen Frachtzentren ihre Geschäfte ab.
- Aber auch weniger große Speditionen aus der Region, dem restlichen Bundesgebiet und dem europäischen Ausland nutzen gewinnbringend die hervorragende Infrastruktur.
- Einige in der Region ansässige Firmen, wie z.B. ein weltweit bekannter Süßwarenhersteller, wickeln ihren gesamten Vertrieb mit Hilfe von Logistikdienstleistern über das Güterverkehrszentrum ab.
- Der Deutschlandstandort der „ProLogis“ (weltgrößter Anbieter von Logistikimmobilien und Betreiber von Logistikzentren) befindet sich mit aktuell 54.000 qm Logistikfläche mit Kapazitäten für bis zu 100.000 qm hier.

### **Flughafen Köln/Bonn**

Nachdem der Flughafen im zweiten Weltkrieg als Fliegerhorst der Deutschen Luftwaffe diente, vergrößerten die Besatzungsmächte diesen Platz. Es entstanden eine Startbahn von 1.866 m Länge, ein Kontrollturm und mehre Hallen. Erste Gespräche über einen zivilen Flughafen gab es 1949.

Die provisorisch entstandene Hauptstadt Bonn, die Wirtschaftsmetropole Köln und das gesamte Umfeld der beiden Städte sollte somit an das internationale Luftverkehrsnetz angeschlossen werden.

### **Flughafen Köln Bonn**



Quelle [www.airport-cgn.de](http://www.airport-cgn.de)



### Die Entwicklung

- Mit der Eröffnung der ersten Luftpost-Leitstelle am 1. März 1952 trat der Flughafen erstmals logistisch in Erscheinung.
- 1958 erteilte die NRW-Landesregierung die Genehmigung, den Flughafen zum internationalen Verkehrsflughafen auszubauen.
- In den Jahren 1970-1971 entstand das Luftfrachtzentrum. Das Frachtgebäude mit Lagerhalle (Kapazität 25.000 t/Jahr) und Bürogebäude wurden an Luftverkehrsgesellschaften, Zoll und Speditionen übergeben.

Das stetig anwachsende Passagier- und Frachtaufkommen ließ den Flughafen weiter wachsen. So entstanden 1973 die dritte Frachthalle sowie ein Hochregallager. Die Kapazität war zu diesem Zeitpunkt auf 100.000 t/Jahr angewachsen.

- Ende der 80er Jahre richtete ein großes Logistikunternehmen sein Europa-Drehkreuz am Köln/Bonner Flughafen ein. Es entstanden die Frachthallen 4/5/6 und ein weiteres Bürogebäude.
- Ebenso wurde mit der Anschaffung eines Cargo-Masters die Möglichkeit geschaffen, Schwerlasten zu heben.
- Ein weiterer Express-Carrier baute seinen Europa-Hub in Köln/Bonn aus. Das Frachtvorfeld wurde um 22.000 qm erweitert.

1994 entstand die Frachthalle 7. Obwohl 1998 ein namhaftes Logistikunternehmen seinen Betrieb auf dem Köln/Bonner Flughafen einstellte, war ein Rückgang des Frachtaufkommens nicht spürbar. Die Investitionen anderer Unternehmen (Bau einer neuen hochtechnisierten Gepäcksortieranlage) ließ den Frachtumschlag des Flughafens weiter wachsen.

In den nächsten Jahren ließen sich noch weitere namhafte Logistikunternehmen am Flughafen Köln/Bonn nieder. Einige Unternehmen verlagerten ihren Standort an andere Flughäfen. Im Jahr 2007 entstand das neue Drehkreuz für Zentral- und Osteuropa des weltweit größten Express-Frachtunternehmens.

Der Köln Bonn Airport ist sowohl im Passagier- als auch im Frachtbereich einer der wichtigsten Verkehrsflughäfen in Deutschland. Im Jahr 2019, vor Beginn der Corona-Pandemie, nutzten ihn rund 12,4 Millionen Passagiere. 2020 brach der Passagierverkehr um 75 Prozent ein, es wurden 3,1 Millionen Fluggäste gezählt.

Das zweite wichtige Standbein ist die Luftfracht, die auch während der Pandemie stabil läuft. 2020 wurden rund 863.000 Tonnen Güter umgeschlagen, unter anderem medizinische Schutzausrüstungen und Impfstoffe. Das entspricht einem Zuwachs von 6 Prozent im Vergleich zu 2019. Der Flughafen Köln/Bonn ist das logistische Herz von NRW und als einziger deutscher Airport Drehscheibe aller drei großen Expressdienstleister UPS, FedEx und DHL.

### Unternehmen und Beschäftigte in NRW

Es gibt sehr viele Berichte, Studien und Veröffentlichungen, in denen Unternehmens- und Beschäftigtenzahlen der Logistikbranche genannt werden. Je nach Ausrichtung und Betrachtungsweise sind die veröffentlichten Daten und Fakten leider unterschiedlich. Zum Teil liegt diese Unterschiedlichkeit daran, dass die Logistikbranche weit verzweigt ist und sich in vielen Wirtschaftsbereichen wieder findet, wie z.B. auch in der Industrie und in Handelsunternehmen oder im Dienstleistungsbereich. Dies macht eine Erfassung von Daten und Fakten dieser Branche schwierig.

Aus diesem Grund wird in diesem Teil nur auf **Daten** des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) zurückgegriffen, denn dieses führt zur Beurteilung der Struktur und der Entwicklung des Güterkraftverkehrs bei Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben, repräsentative Erhebungen durch. Diese Erhebung wird als Bericht "Struktur der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs" veröffentlicht. Die Erhebung ist eine Bundesstatistik und erfolgt auf Grundlage des Verkehrsstatistikgesetzes.

**Hinweis:** Da nur auf die Daten des BAG zurückgegriffen wird, bleiben leider die Unternehmen der Eisenbahn-, des Binnenschiffs- und des Luftverkehrs unberücksichtigt.

Es werden jeweils die Daten für Nordrhein-Westfalen (NRW) und die bundesweiten aufgeführt sowie weitere Hinweise gegeben.

### Struktur der Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs und des Werkverkehrs

Aufgrund dieser Veröffentlichung ergeben sich folgende Strukturen im Straßengüterverkehrs und des Werkverkehrs für das Jahr 2020.

#### Anzahl der Unternehmen des Güterkraftverkehrs

In NRW sind **8.971 Unternehmen** im Bereich Güterkraftverkehr angesiedelt. Dies sind 19,1 % der bundesweiten Unternehmen, die 46.902 betragen.

Damit liegt NRW bei der Unternehmensanzahl bundesweit hinter Bayern mit 20,4 % an 2. Stelle.

### **Anzahl der Unternehmen des Werkverkehrs**

In NRW sind **8.421 Unternehmen** im Bereich Werkverkehr angesiedelt. Dies sind 18,3 % der bundesweiten Unternehmen, die 45.929 betragen.

Damit liegt NRW bei der Unternehmensanzahl bundesweit auch hier hinter Bayern mit 21,6 % an 2. Stelle.

### **Unternehmen mit Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit im Güterkraftverkehr**

Die 8.971 Unternehmen in NRW sind in folgenden Bereichen tätig:

- 6.455 im erlaubnispflichtigen Güterverkehr
- 449 in Spedition, Logistik, Lagerei und Frachtumschlag
- 117 im Kurier-, Express- und Kurierbereich (KEP)
- 1.950 führen sonstige Tätigkeiten aus

Der größte Teil der Unternehmen ist somit im Bereich erlaubnispflichtiger Güterverkehr tätig.

### **Unternehmen nach der Zahl der Beschäftigten im Güterkraftverkehr**

Die 8.971 Unternehmen in NRW sind nach Anzahl der Beschäftigten wie folgt strukturiert:

- 1.248 Unternehmen haben 0 – 1 Beschäftigten
- 1.580 Unternehmen haben 2 – 3 Beschäftigte
- 878 Unternehmen haben 4 – 5 Beschäftigte
- 1.307 Unternehmen haben 6 – 9 Beschäftigte
- 1.989 Unternehmen haben 10 – 19 Beschäftigte
- 1.385 Unternehmen haben 20 – 49 Beschäftigte
- 585 Unternehmen haben  $\geq 50$  Beschäftigte

Hieraus ergibt sich, dass der weitaus größte Teil der Unternehmen bis 19 Beschäftigte haben.

### **Unternehmen nach der Zahl der Beschäftigten im Werkverkehr**

Die 8.421 Unternehmen in NRW sind nach Anzahl der Beschäftigten wie folgt strukturiert:

- 2.828 Unternehmen haben 0 – 1 Beschäftigten
- 2.105 Unternehmen haben 2 – 3 Beschäftigte
- 743 Unternehmen haben 4 – 5 Beschäftigte
- 991 Unternehmen haben 6 – 9 Beschäftigte
- 949 Unternehmen haben 10 – 19 Beschäftigte
- 640 Unternehmen haben 20 – 49 Beschäftigte
- 165 Unternehmen haben  $\geq 50$  Beschäftigte

Hieraus ergibt sich, dass die meisten Unternehmen bis 5 Beschäftigte haben.

### **Ausschließlich oder überwiegend im Güterkraftverkehr Beschäftigte nach Art ihrer Tätigkeit**

In NRW gibt es **148.098 Beschäftigte** mit folgenden Tätigkeiten:

- 106.949 Fahrer
- 16.206 Lagerpersonal, Ladepersonal, Fahrdienstleiter
- technisches Personal, Mechaniker
- 21.296 Verwaltungspersonal

Mit 148.098 Beschäftigten liegt NRW mit einem Anteil von 22,7 % an den bundesweit Beschäftigten an 1. Stelle.

Von den 148.098 Beschäftigten sind **2.438 Auszubildende**. Dies entspricht einem Anteil von rund 1,64 %.

### **Ausschließlich oder überwiegend im Güterkraftverkehr Beschäftigte nach dem Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit**

Die 148.098 Beschäftigten in NRW sind in folgenden Bereichen tätig:

- 113.794 im erlaubnispflichtigen Güterverkehr
- 10.804 in Spedition, Logistik, Lagerei, Frachtumschlag
- 1.775 bei KEP-Diensten
- 21.725 bei sonstigen Tätigkeiten

### **Ausschließlich oder überwiegend im Werkverkehr Beschäftigte nach Art ihrer Tätigkeit**

In NRW gibt es 63.117 Beschäftigte mit folgenden Tätigkeiten:

- 40.392 Fahrer
- 12.260 Lagerpersonal, Ladepersonal, Fahrdienstleiter
- 2.085 technisches Personal, Mechaniker
- 8.380 Verwaltungspersonal

Mit 63.117 Beschäftigten liegt NRW mit einem Anteil von 18,4 % an den bundesweit Beschäftigten an 2. Stelle hinter Bayern mit 21,4 %.

Von den 63.117 Beschäftigten sind **1.465 Auszubildende**. Dies entspricht einem Anteil von rund 2,32 %.