

Vorlage Nr. 20/107-S
für die Sitzung der städtischen Deputation für Wirtschaft und Arbeit
am 04.11.2020

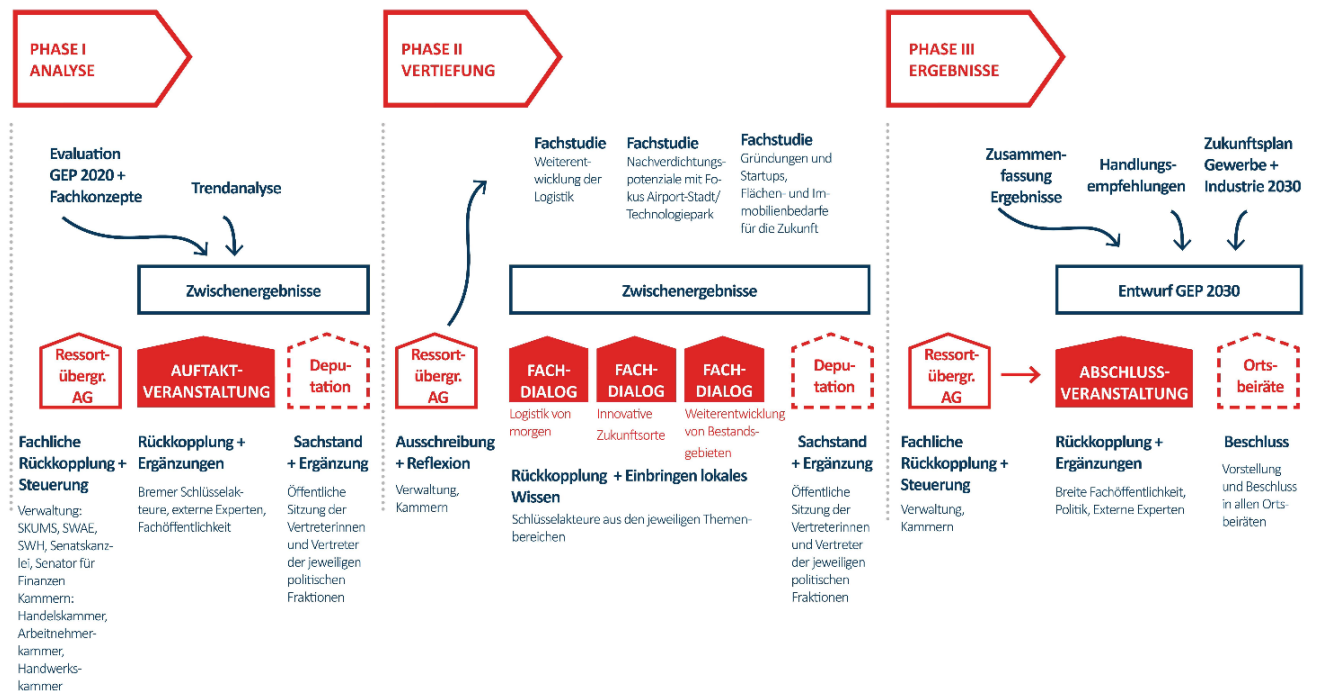
Bericht der Verwaltung über die Ergebnisse der GEP 2030 „Studie zur Untersuchung und Ermittlung der Bedeutung der Logistik insgesamt, deren Wertschöpfungsketten und Zusammenhänge in Bremen und der Region“

A. Problem

Das Gewerbeentwicklungsprogramm der Stadt Bremen GEP 2020 ist die zentrale strategische Grundlage für die gewerbliche Entwicklung Bremens. Das Programm wird durch die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa aktuell neu aufgestellt (GEP 2030). Neben Aspekten der Profilierung und Qualifizierung von Gewerbebeständen, sowie weitere relevanter Themen wie bspw. die verkehrliche Anbindung der Gewerbebestände und die Vermarktung des Wirtschaftsstandortes wird mit dem GEP 2030 die Strategie der Gewerbeflächenentwicklung definiert. In der Ausformulierung dieser flächenbezogenen Strategie bildet der Flächennutzungsplan die Grundlage. Eine Orientierung an der Innenentwicklung ist damit vorgegeben. Das Gewerbeentwicklungsprogramm ist weiterhin der Fachbeitrag zum Flächennutzungsplan. Inhaltlich und programmatisch orientiert es sich an einer flächensparenden, intelligenten Gewerbeentwicklung, das Antworten auf die Anforderungen eines prosperierenden und zukunftsfähigen Wirtschaftsstandort Bremen und die Anforderungen einer begrenzten Flächenverfügbarkeit erarbeitet. Bremen steht vor der strategischen Aufgabe, wirtschaftliche Prosperität mit einem flächensparenden intelligenten Ansatz der Innenentwicklung in Einklang zu bringen.

Die Neuaufstellung des strategischen Gewerbeentwicklungsprogramms erfolgt erstmalig in einem partizipativen Prozess, gemeinsam mit den Wirtschaftsakteuren und unter Beteiligung der Fachöffentlichkeit sowie den relevanten Ressorts.

Zur Vorbereitung und Begleitung dieses umfangreichen Prozesses wurde das bremische Büro BPW Stadtplanung gewonnen. Ergänzend ist das Deutsche Institut für Urbanistik (difu) aus Berlin in die inhaltliche Ausgestaltung des Prozesses und der Programmerstellung einbezogen.



Die Dokumentation der Auftaktveranstaltung vom 5.11.2019 wurde der Deputation mit der Vorlage 20/057-S am 12.02.2020 vorgelegt. Die Analyse-Phase I ist abgeschlossen, der erste Fachdialog zum Thema „Logistik von Morgen“ wurde am 28.01.2020 in den neuen Räumen von Kühne+Nagel durchgeführt. Der Fachdialog „Innovative Gründungsorte und Quartiere der Zukunft“ erfolgte im Online-Beteiligungsformat vom 01.-17.07.2020.

Ein weiterer Fachdialog „Weiterentwicklung von Bestandsgebieten“ fand Anfang Oktober statt.

Grundlage der Fachdialoge bilden jeweils Vertiefungsstudien, die im Rahmen des GEP 2030 Aufstellungsprozesses angefertigt werden und die durch lokales Wissen im Rahmen der Fachdialoge qualifiziert werden.

Folgende Studien wurden beauftragt:

- „Untersuchung und Ermittlung der Bedeutung der Logistik insgesamt, deren Wertschöpfungsketten und Zusammenhänge in der Region und Bremen“
Auftragnehmer: Fraunhofer SCS aus Nürnberg und to-be-now-logistics-research-gmbh aus Lilienthal

- „Nachverdichtungspotentiale in Gewerbegebieten mit vertiefender Betrachtung des Technologieparks Bremen und der Airport-Stadt Bremen“
Auftragnehmer: StadtRaumKonzept aus Dortmund
- „Gründungen und Startups in Bremen, Flächen- und Immobilienbedarfe für die Zukunft“
Auftragnehmer: empirica aus Berlin

Die Gutachter wurden jeweils mit einem Kick-off-Termin unter Einbeziehung der beteiligten Ressorts, durch die Präsentation und Diskussion der vorläufigen Erstergebnisse in der ressortübergreifenden GEP 2030-Begleit-Arbeitsgruppe, die Vorstellung in der Auftaktveranstaltung und die breitere Diskussion der Ergebnisse in dem jeweiligen Fachdialog begleitet.

Ursprünglich war vorgesehen, nach Abschluss der Studien unter Einbezug der Diskussionen und Erkenntnisse der Fachdialoge, gebündelt einen Bericht an die Deputation für Wirtschaft und Arbeit zu geben.

Entgegen dieser Planung und in Anerkennung des erhöhten Abstimmungs- und Informationsbedarfs erfolgt nun nach den jeweiligen Fachdialogen und der die Ergebnisse des Dialogs berücksichtigenden Fertigstellung der jeweiligen Studie eine Berichterstattung an die Deputation. Diese soll neben den Ergebnissen der Fachdialoge und der Studien auch Rückschlüsse für die Neuaufstellung des GEP 2030 formulieren.

Aufgrund der Corona bedingten Einschränkungen galt es, den gesamten Aufstellungsprozess zum GEP 2030 zu überprüfen und ein Corona-angepasstes Beteiligungsformat zu entwickeln. Diese Anpassungen im Aufstellungsprozess wurden der Deputation mit der Vorlage 20/057-S am 24.06.2020 zur Kenntnis gegeben.

Die aktuellen Entwicklungen zeigen, dass deutlich erhöhte Abstimmungsbedarfe und aufgrund der zu wählenden digitalen Formate auch zusätzliche technische Anforderungen an die Beteiligung der Fachöffentlichkeit bestehen, die sich auf den zeitlichen Ablauf auswirken. Entsprechend ergibt sich aktuell der nachfolgende Zeitplan:



B. Lösung

Entsprechend dem Beschluss der Deputation erfolgt hiermit ein Bericht über den Fachdialog Logistik, die Logistikstudie und der hieraus resultierenden wesentlichen Erkenntnisse für den weiteren GEP 2030-Prozess.

B.1 Fachdialog Logistik

Der Fachdialog Logistik wurde am 28.01.2020 im neuen Standort von Kühne+Nagel durchgeführt. 55 Vertreter*Innen der Kammern, der Ressorts, wirtschaftspolitische Sprecher*innen der Parteien und insbesondere Fachleute aus der Logistik waren anwesend, haben dem Bericht der Gutachter zugehört und anschließend die Ergebnisse und Erfordernisse für die Weiterentwicklung der Logistik in Bremen diskutiert. Die Dokumentation des Fachdialogs Logistik ist als Anlage 1 beigefügt und auch auf der Internetseite www.GEP2030.Bremen.de abrufbar.

B.2 Logistik-Studie

Nachfolgend werden zunächst die wesentlichen Ergebnisse der Logistik-Studie und die Handlungsempfehlungen der Gutachter wiedergegeben. Anschließend werden die aus jetziger Sicht gezogenen Rückschlüsse für die Neuaufstellung des GEP 2030 dargelegt.

Wesentliche Ergebnisse der Logistik-Studie:

- Die Logistikwirtschaft gehört zu den **bedeutendsten Wirtschaftsbereichen in Deutschland**: Sie ist mit einem Umsatz von 278 Mrd. Euro und rund 3,2 Mio. Erwerbstätigen im Jahr 2018 eine der wichtigsten Wirtschaftssektoren in Deutschland. Als quasi in jedem güterverladenden Unternehmen präsente Querschnittsfunktion bietet die Logistik ein breites Spektrum verschiedener Aufgabenfelder, Wertschöpfungstiefen und Berufsbilder.
- Neben der absoluten Bedeutung stellt die Logistik in Deutschland zudem eine **starke Wachstumsbranche** dar. In den letzten 24 Jahren haben sich die Umsätze in diesem Wirtschaftsbereich mehr als verdoppelt, während die gesamte Wirtschaftsleistung sowie die Umsätze im verarbeitenden Gewerbe im gleichen Zeitraum um ca. 70 % zugelegt haben.
- Auch Bremen hat von der positiven Entwicklung in der Logistik profitiert, so hat sich die ohnehin schon **überdurchschnittliche Logistikbeschäftigungsquote** in den letzten 10 Jahre nochmals auf zuletzt 11,9% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erhöht. Die Region Bremen ist mit

rund 3,5 Mrd. € p.a. und einem Anteil von 7,5 % an der gesamten Bruttowertschöpfung auf dem vordersten Platz der deutschen Logistikregionen. Allein in den letzten drei Jahren wurden hier rund 1.100 neue sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse geschaffen.

- Insgesamt gingen im Jahr 2018 knapp 33.500 Beschäftigte in Bremen direkten logistischen Tätigkeiten nach, die Logistik zählt damit zu den beschäftigungsintensivsten Branchen der Stadt Bremen. Beinahe **jeder achte sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Bremen** übernimmt direkt operative oder administrative Aufgaben im Logistikbereich.
- Neben zahlreichen Unternehmen, die den Standort Bremen als Bündelungspunkt für internationale Güterströme nutzen, ist auch die ansässige Industrie bedeutender Nachfrager von Logistikdienstleistungen, allen voran die lokale Automobilindustrie mit ihren Zulieferern.
- Mit seiner **strategisch günstigen Lage im Hinterland der großen deutschen Containerhäfen** ist das Güterverkehrszentrum (GVZ) Bremen ein wichtiger Logistikstandort mit internationaler Sichtbarkeit.
- Die Qualität der Logistik wird im Allgemeinen geprägt durch die vorhandene regionale logistische Kompetenz, die Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetzwerke und die daraus resultierende Erreichbarkeit von Rohstoffen, Zulieferern und Märkten.
- Der Logistik-Arbeitsmarkt in Bremen bringt mit einer hohen Zahl an **Unternehmenszentralen** einen herausragenden Anteil an kaufmännischen und Verwaltungsberufen mit sich. Gleichzeitig ist die Quote der bei lokalen Dienstleistern angestellten Arbeitnehmenden überproportional.
- Der lokale Arbeitsmarkt in der Stadt Bremen und dem Bremer Umland bietet aktuell noch vergleichsweise gute Rahmenbedingungen für die **Akquise von Logistikfachkräften**.
- Eine weitere Besonderheit liegt in der nahezu parallelen Entwicklung der Stadt Bremen und ihres Umlandes beim Beschäftigungswachstum.
- Im Vergleich zur Logistikwirtschaft im gesamten Bundesgebiet zeigt die Analyse der **Nutzerstruktur** einen überdurchschnittlichen Anteil an Automotive und Logistikdienstleistungen. Im Gegensatz dazu sind der Einzelhandel und die Elektronikbranche als Flächennutzer unterdurchschnittlich vertreten. Die Auswertung nach **Altersklassen** weist einen leicht erhöhten Anteil an älteren Bestandsimmobilien auf.

- Anhand der Unterscheidung von 5 **Logistiktypen**: (Import-Export-Gateway, Zentrale Distribution, Regionale Distribution, Produktionsversorgung und Netzwerklogistik) differenziert das Gutachten die Struktur des Logistikmarktes. Die damit verbundene Betrachtung der unterschiedlichen durchschnittlichen Flächenbedarfe (sowohl Brown- als auch Greenfield), Wertschöpfungsbeiträge und Beschäftigten liefert eine grobe Richtschnur bzgl. der regionalwirtschaftlichen Effekte einzelner Logistikt Nutzungen und gute Ansatzpunkte für Flächendiskussionen im Sinne einer nachhaltigen Flächennutzung.

Kennzahl	Import-Export-Gateway	Zentrale Distribution	Regionale Distribution	Produktionsversorgung	Netzwerklogistik
Ø Hallenfläche in m ²	25.000	13.200	20.900	12.800	6.900
Ø Beschäftigte pro 1.000 m ² Hallenfläche	8	10	10	9	15
Ø Anteil Hallenfläche/Grundstücksfläche	48%	43%	39%	42%	35%
Ø Grundstücksfläche in ha	5,2	3,0	5,4	3,0	1,9
Ø Beschäftigte pro ha Grundstücksfläche	37	43	39	37	53
Ø Wertschöpfungsbeitrag pro Kopf in € p.a.	45.000	41.900	30.900	70.200	32.300
Ø Wertschöpfungsbeitrag pro ha Grundstücksfläche in Mio. € p.a.	1,7	1,8	1,2	2,6	1,7
Spanne der täglichen LKW-Fahrten pro ha Grundstücksfläche	20 - 90	40 - 90	30 - 65	5 - 45	70 - 80

- Die differenzierte Betrachtung der bremischen Anteile der Logistikfunktionen zeigen einen deutlichen Überhang an Gateway-Logistik und Zentralen Distributionszentren. Die **Größenklassen** liegen im bundesweiten Vergleich im Durchschnitt, mit einem leichten Überhang bei Objekten von 20.000 – 40.000 m².
- Beim Logistikneubauvolumen ergibt sich für die letzten sechs Jahre eine **durchschnittliche Neubauaktivität an Logistikimmobilienflächen** von ~ 65.000 m². Wobei nach einem deutlichen Rückgang in 2017 zuletzt wieder deutlich mehr Logistikneubaufächen errichtet wurden.
- Die **Lokalisierung** der einzelnen Logistikimmobilien in und um Bremen zeigt, dass sich ein Großteil der Objekte auf eine Handvoll logistikaffine Gewerbegebiete konzentriert. Folgende Gewerbegebiete sind für die Bremische Logistik relevant: Airport-Stadt Bremen; Bremer Kreuz; Bremer Industrie-Park (BIP); Gewerbepark Hansalinie Bremen (GHB); GVZ Bremen; Neustadts-Güterbahnhof, die Überseestadt und die Industriehäfen; wobei nur

der GHB, das GVZ und der Bremer Industrie-Park perspektivische Flächen und somit Ansiedlungspotentiale aufweisen. Bei der Allokation der prognostizierten Flächennachfrage wurde auf diese drei Gebiete fokussiert.

- Mittels eines mehrstufigen Verfahrens wurde der nachfolgende durchschnittliche jährliche **Nettoflächenbedarf** (in ha) differenziert nach Logistikfunktionen für die nächsten 10 Jahre prognostiziert:

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	durchschn. jährlicher Verbrauch	Summe an Flächenbedarf bis 2030
Gateway	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	37,4
Industrie	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,3	58,3
Zentral	1,6	1,4	1,4	1,5	1,5	1,6	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,6	17,5
Regional	2,4	2,1	1,7	1,3	1,0	0,6	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,9	9,6
Netzwerk	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	5,6
Summe	12,5	12,0	11,7	11,4	11,0	12,0	11,7	11,6	11,5	11,5	11,5	11,7	128,4

Tabelle 3: Erwartungswert zukünftiger Flächenverbrauch (ha) nach Logistikfunktionen in Bremen
Quelle: Fraunhofer SCS

In Summe ergibt sich für die Logistikbranche ein durchschnittlicher Nettoflächenbedarf von 11,7 ha p.a., der entweder durch Greenfield-Ansiedlungen oder Entwicklungen im Bestand (Brownfield) gedeckt werden kann. Dieser liegt für jede Logistikfunktion unter dem durchschnittlichen Wert der vergangenen 10 Jahre, der für den Zeitraum von 2004 bis 2019 in Summe 15,1 ha/Jahr betrug. Hierbei noch unberücksichtigt ist eine durch eine höhere Effizienz im Zuge der Ausnutzung künftiger Logistikflächen zu berücksichtigende Reduktion der zu erwartenden Flächennachfrage als auch zu erwartende Effekte im Rahmen einer engeren Kooperation mit dem Umland bzw. der Region. Im Ergebnis ergibt sich hieraus folglich nicht, dass in Gänze jährlich 11,7 ha neu erschlossene Flächen für Logistiknutzungen bereitgestellt werden müssen. Dabei liegt ein erhebliches Potenzial in den bereits im Flächennutzungsplan vorgesehenen Flächen, in der erfolgreichen Aktivierung von Bestandsflächen und der Kooperation mit dem Umland bzw. Umsetzung regionaler Gewerbeflächenstrategien, wie dies bspw. aktuell konkret mit der Entwicklung des Gewerbegebietes Achim-West verfolgt wird.

- Insgesamt kann von einem durchschnittlich rund 25% geringeren Flächenbedarf pro Jahr gegenüber dem Vergleichszeitraum ausgegangen werden. Während der Rückgang beispielsweise bei der Gateway-Logistik mit rund 14% vergleichsweise gering ausfällt, ist er durch die im Vergleich zu den

Vorjahren und hier insbesondere bezogen auf den Zeitraum von 2013 bis 2019 nur moderat wachsende Bevölkerung in Bremen bei der regionalen Distributionsaufgabe mit 55% deutlicher ausgeprägt.

Handlungsempfehlungen der Gutachter:

- Für die Sicherung von Flächen und damit die mittel- bis langfristige Angebotsfähigkeit bei Ansiedlungsanfragen im GVZ Bremen sind die bereits angeschobenen Schwerpunktprojekte des GEP 2020 Bremer Industrie-Park, Gewerbepark Hansalinie Bremen und das Projekt Achim-West weiterzuentwickeln:
 - Das **GVZ** steht als wichtigster bremischer Logistik-Hot Spot wie kein anderer für die überregionale und internationale Sichtbarkeit der Region. In dem trimodal angebundenen Gebiet (inkl. Gewerbegebiet Reedeich und Neustädter Hafen), mit etwa 160 Unternehmen und ca. 8.700 Arbeitsplätzen, mit einer durchschnittlichen Vermarktungsleistung von 7,1 ha p.a. in den vergangenen 15 Jahren, handelt es sich auch bzgl. der Flächenentwicklung um die erfolgreichste logistische Mikrolage in Bremen. Folge dieser Entwicklung ist aber, dass das GVZ zunehmend an seinen Kapazitätsgrenzen agiert. Fehlende Erweiterungsflächen sowie mittlerweile „in die Jahre gekommene“ Logistikanlagen sind Ausdruck der bestehenden Herausforderungen. Aufgrund der Vermarktungsprognose werden perspektivisch nicht mehr ausreichend neu erschlossene Logistikflächen an diesem Standort zur Verfügung stehen. Der Flächenbedarf soll am Standort GVZ durch Mobilisierung zusätzlicher Flächenkapazitäten im Bestand gedeckt werden. Während die **GVZ**-Flächen in der Vergangenheit durch die Öffentliche Hand an Investoren (Logistikimmobilienentwickler oder Logistiker) verkauft worden sind, könnte ein Umdenken in Richtung **Verpachtung** von Logistikgrundstücken u.U. neue Handlungsspielräume eröffnen. Dadurch hätte die öffentliche Hand langfristig noch Einflussoptionen auf den Ansiedlermix im GVZ. Die öffentlich geprägte GVZ-Entwicklungsgesellschaft Bremen (GVZe) könnte darüber hinaus durch eigene Investitionen in affine Objekte des GVZ-Servicesparks I. und II. (zur **Vermietung**) zusätzliche Einnahmen und Einflussnahmen generieren.

Mit der Fertigstellung des Autobahnringes A 281 ergeben **sich funktionale Vernetzungen** zwischen dem Bremer Industrie-Park, den Industriehäfen, dem Neustädter Hafen und insbesondere dem GVZ.

Empfehlung der Gutachter: Verdichtung in den bestehenden Logistikarealen. Überprüfung und Aktivierung von Entwicklungsmöglichkeiten im Bestand. Auch Pilotprojekte hinsichtlich des mehrgeschossigen Baus von Logistikanlagen sollen unterstützt werden, beispielsweise durch Anpassungen möglicher Auflagen (z.B. Vorgaben zu Mindest- und Höchstmaßen) in den Bebauungsplänen.

- Der **Bremer Industrie-Park** ist bisher auf produzierende und verarbeitende Industrie fokussiert, wobei zum aktuellen Zeitpunkt die Zahl der Logistiksiedlungen vergleichsweise gering ausfällt. Der Schwerpunkt liegt bislang auf Aufgaben der Industrie- und Gatewaylogistik, die von Dienstleistern übernommen werden. Die direkte Anbindung an die A281 ist dabei grundsätzlich als Mindestanforderung für eine erfolgreiche Gewerbeflächenentwicklung insbesondere von produzierendem Gewerbe aber auch von Logistik zu sehen. Unter Einbeziehung der aktuellen Dispositionsreserve und noch nicht erschlossener Erweiterungsflächen sind hier für alle Erweiterungspläne noch rund 77 ha Ansiedlungsfläche verfügbar.

Empfehlung der Gutachter: Nach Fertigstellung der Weserquerung der A281 (im Jahr 2025) stellt der BIP einen potenziell sehr interessanten Standort für die Logistikbranche in Ergänzung des GVZ dar. Inwiefern an diesem Standort Logistikflächen bereitgestellt werden können, muss unter Berücksichtigung der für diesen Standort verfolgten Profilierung und der Flächenbedarfe auch anderer gewerblicher Nutzungen im GEP 2030 definiert werden.

- Der Gewerbepark Hansalinie Bremen (**GHB**) ist aufgrund der Nähe zum Mercedes-Benz-Werk vor allem für die Automobillogistik prägend. Bei Berücksichtigung der Dispositionsreserve und noch nicht erschlossener Erweiterungsflächen sind noch rund 150 ha für potenzielle Ansiedlungen verfügbar, wobei das Gebiet für Ansiedlungen von produktionsnahen bzw. industriellen Logistiknutzern vorgesehen ist. Auch unter Einbeziehung kleinerer Flächen für die Regionalversorgung und/oder

Netzwerklogistik ist das dortige Erweiterungspotenzial bis 2030 ausreichend.

Empfehlung der Gutachter: Weiterentwicklung und Konzentration der Ausrichtung für Industrielogistik, unter Fortführung der bestehenden Ausnahmeregelung für die anderen Formen der Logistik auf Basis von Einzelfallentscheidungen.

- Darüber hinaus wurden die nicht standortbezogenen Empfehlungen ausgesprochen:
 - Vorhaltung einer strategischen Reserve für „besonders attraktive“ Logistikansiedlungsprojekte, die u.U. wichtige Ergänzungen des Standortportfolios darstellen oder die hohen Beschäftigungseffekte generieren.
 - Der aktuelle Trend zu großen Logistikflächennachfragen über 10 ha könnte durch die Vorhaltung von entsprechenden Parzellen in den noch nicht erschlossenen Erweiterungsflächen der Gewerbegebiete GHB und BIP adressiert werden. Solche – insbesondere im Bestand – nur begrenzt reproduzierbaren Angebote sollten allerdings ausschließlich bei entsprechender Passgenauigkeit bzgl. der Arbeitsplatz- und Wertschöpfungseffekte zur Verfügung gestellt werden
 - Neben einer prioritären aktiven Bestandsentwicklung, der Vermarktung der vorhandenen Flächenpotenziale und der zukünftig angestrebten regionalen Kooperation bei der Gewerbeflächenentwicklung, empfehlen die Gutachter eine vorbehaltfreie Prüfung von zusätzlichen, derzeit nicht politisch beschlossener Flächenpotenziale insbesondere entlang bedeutsamer Verkehrsachsen (bspw. A27) und im Bereich von Bestandsgewerbegebieten (bspw. GVZ).

Strategische Chancen und Herausforderungen bis 2030:

- Die räumliche Konzentration von Logistikaktivitäten führt zu erhöhten Verkehrsbelastungen an den jeweiligen Konzentrationspunkten. Wenn zudem die infrastrukturellen Gegebenheiten an diesen Logistikarealen, wie beispielsweise der A281 beim GVZ Bremen, nicht optimal gegeben sind, entstehen Beeinträchtigungen, die die Akzeptanz von Logistikstandorten bei verschiedenen Stakeholdern negativ beeinträchtigen.

- Ein in diesem Kontext erschienenenes Gutachten zu den zu erwartenden Effekten der Fertigstellung der Autobahneckverbindung A281 (Bauabschnitte 3/2 und 4) führt zu interessanten Ergebnissen. Es zeigt sich, dass sowohl ökonomische als auch ökologische und soziale Aspekte zu erheblichen positiven Effekten führen. Die Quantifizierung dieser Effekte kommt u.a. zu dem Ergebnis, dass durch die fertige Ringverbindung der A281 pro Jahr CO₂-Emissionen in Höhe von über 60.000 Tonnen vermieden werden könnten. Hinzu kommen Zeitersparnisse für die Beschäftigten / Logistikunternehmen sowie positive Effekte durch geringere Kraftstoffverbräuche und die Reduzierung von Lärm in sensiblen Stadtbereichen. Im Kontext dieser Betrachtung wurde das Potential der Logistikabwicklung per Schiff nicht betrachtet. Hierzu sind weitergehende Prüfungen erforderlich, die unter Einbezug insbesondere des Häfen- und Verkehrsressorts erfolgen sollen. Ziel ist es, diese Potenziale für den Wirtschaftsstandort Bremen stärker in Wert zu setzen.
- **Klimaschutz und Klimaanpassung** sind wichtige Herausforderungen für die Logistik am Standort Bremen. Den sichtbaren Folgen des Klimawandels vorzubeugen ist das Ziel von BREsilient (www.bresilient.de), einem Bremer Forschungsprojekt, das an die im Jahr 2018 verabschiedete Bremer Klimaanpassungsstrategie anknüpft. Durch praxisnahe Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel sollen Impulse für den Logistikstandort Bremen erarbeitet werden. Das Thema Klimaschutz spielt beim ökologischen Bauen von Logistikanlagen eine wichtige Rolle. Vom Einsatz von LED-Beleuchtung über eine effiziente Heizung und Gebäudedämmung bis hin zum Einsatz von Solarpanelen für die Energiegewinnung oder Gründächer können zahlreiche Maßnahmen zu einer verbesserten Klimabilanz beitragen. Hierbei sind allerdings statische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Diesbezügliche Vorgaben und Regelwerke werden zunehmend griffiger und verbindlicher, abseits der gängigen Gebäudezertifikate haben sich jedoch noch keine transparenten Bewertungsmethoden für die ganzheitliche Bilanzierung der Umwelteffekte von Logistikliegenschaften etabliert.
- Logistische Brownfield Entwicklungen wie am Standort „Neustadt Güterbahnhof“ zeugen von einem Trend, das Thema Flächenentwicklung verstärkt unter den Gesichtspunkten „Flächenrecycling“ und nachhaltige „Verdichtung“ voranzutreiben. In diesem Kontext können sich insbesondere

Flächenchancen für Logistiksiedlungen auch im Zuge der neuen Hafenenwicklungsplanung eröffnen. Hier wird bei der zukünftigen Flächenentwicklung ein wichtiger strategischer Ansatz gesehen, der einerseits gut erschlossene Gewerbeflächen mit andererseits flächensparender Entwicklung, trimodaler Verkehrsinfrastruktur und Klimaschutz verbindet.

- Mit dem Ringschluss der A 281 und dem dadurch entstehenden „Kraftband BAB 281“ ergeben sich funktionale Vernetzungen zwischen dem Bremer Industrie-Park und den Industrieböden auf der rechten und Gewerbearealen auf der linken Weserseite, insbesondere aber dem GVZ Bremen und dem Neustädter Hafen. Eine ganzheitliche Planung und Koordination dieser Ansiedlungspotenziale sind empfehlenswert.
- Im Rahmen der Erstellung einer gemeinsamen Entwicklungs- und Vermarktungsstrategie für die Weiterqualifizierung des „Wirtschafts- und Hafenstandortes Weser“¹ entlang der neuen A 281 ist zu prüfen, inwiefern die GVZ-Entwicklungsgesellschaft Bremen als Standortgemeinschaft über das bisherige Wirkungsfeld hinaus weiterentwickelt werden kann. Bislang gibt es keine dementsprechende Institution, die die Gesamtinteressen der Logistikunternehmen wahrnehmen könnte.
- Die vorgesehene Erarbeitung eines neuen **Hafenenwicklungsplanes** bietet die Chance, eine funktionale Abstimmung mit den Zielsetzungen des GEP 2030 vornehmen zu können. Somit könnten ggf. Flächenoptionen für neue Logistikknutzungen in jetzigen Hafenarealen geschaffen werden.
- Bestandsentwicklungen sind prioritär zu forcieren und arbeitsteilige Prozesse mit dem Umland sind anzustoßen und zu vertiefen, wenn der Wirtschaftsraum Bremen nachhaltig seine logistische Bedeutung erhalten will.
- Wenn diese Potenziale ausgeschöpft sind, sind für langfristige Bedarfe, die sich für den Zeitraum nach 2030 ergeben, Flächenperspektiven mit guter Verkehrsanbindung zu prüfen. Dies betrifft auch bislang noch nicht politisch beschlossene gewerbliche Flächenpotenziale.

¹ Der Wirtschafts- und Hafenstandort Weser umfasst die Gebiete GVZ Bremen, GG Reedeich, Neustädter Hafen, Bremer Industrie-Park, GG Riedemann-, Reiherstraße sowie Industrieböden.

B.3 Coronakrise

Die Studie wurde vor der Coronakrise erstellt.

Die Autoren der Studie wurden daher gebeten zu überprüfen, ob es coronabedingt zu veränderten Einschätzungen hinsichtlich der Flächenbedarfe kommt.

Die Gutachter gehen für die kommenden 1,5 – 2 Jahre von einer spürbaren Abkühlung der Nachfrage nach Logistikflächen aus. Im Fall einer ab 2021 einsetzenden konjunkturellen Erholung kann für die Folgejahre ab 2023 wieder mit einem der ursprünglichen Prognose entsprechendem Flächenbedarf gerechnet werden.

Sollte es aber als Folge der Covid-19 Pandemie kurzfristig zu einer sehr stark kostengetriebenen Betrachtung von Beschaffungsmärkten und damit von Supply Chains kommen, ist perspektivisch sogar von einer Beschleunigung der Globalisierung auszugehen. Dies wiederum könnte die logistische Gatewayfunktion Bremens stärken und den Aufholprozess zeitlich verkürzen.

B.4 Rückschlüsse für das GEP 2030

Die Stadt Bremen bietet bereits der Logistik gute Standortbedingungen und damit attraktive Rahmenbedingungen für alle Logistikfunktionen. Die Gutachter zeigen mit der Studie auf, dass die Logistik in und für den Wirtschaftsstandort Bremen und die Region eine große Bedeutung hat, die über dem bundesdeutschen Durchschnitt liegt. Entsprechend dem Stellenwert der Logistikbranche für Bremen, sind nach der Empfehlung der Gutachter die Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung und das Wachstum der Branche zu gewährleisten.

Für die Sicherung von Flächen und damit die mittel- bis langfristige Angebotsfähigkeit bei Ansiedlungsanfragen und Bestandsentwicklungen sind die bereits angeschobenen Schwerpunktprojekte des GEP 2020 (GVZ, BIP, GHB) und das regionale Kooperationsprojekt Achim-West weiterzuentwickeln. Darüber hinaus sind die mit dem Ringschluss A 281 verbundenen Chancen der strategischen Gesamtgebietsplanung (GVZ, BIP, Neustädter Hafen, Industriehäfen) stärker in den Fokus einer ressortübergreifenden, strategischen Standortentwicklung zu nehmen. Die Entwicklung von Flächenpotenzialen im Bestand wird zukünftig eine noch stärkere strategische Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Bremen haben.

Im Gutachten und auch im Fachdialog Logistik ist erneut bestätigt worden, dass Bremen nur ein begrenztes Angebot an Flächen hat. Dieser begrenzte Flächenvorrat ist mit besonderer Sorgfalt für die Förderung von Wachstum und Zukunftsfähigkeit der Bremer Wirtschaft einzusetzen. Die Flächenansprüche des produzierenden

Gewerbes, des Handwerks, des störenden Gewerbes und der wissensgetriebenen neuen Unternehmen sind im GEP 2030 ebenso auf einander abzustimmen und einzuordnen. Dabei wird das Thema Flächenkreislaufwirtschaft für die zukünftige Gewerbeentwicklung insbesondere im Hinblick der zeitlichen Perspektive nach 2030 weiterhin intensiv zu betrachten und zu bearbeiten sein. Die Entwicklung der Bremischen Wirtschaft mit ihren Kompetenzen und Wirtschaftsklustern muss weiterhin durch die Bereitstellung von Flächen in allen Segmenten möglich sein. Dies wird zukünftig nur mit einer stärkeren Ausrichtung auf bereits bestehende Flächenpotenziale und mit einer stärkeren regionalen Kooperation zu erreichen sein. Um auch zukünftig ein Flächenangebot für Logistik, sonstige gewerbliche und industrielle Nutzungen und hier insbesondere dem störenden Gewerbe anbieten und so einen wesentlichen Beitrag zur attraktiven und wachsenden Stadt Bremen leisten zu können, sind parallel verschiedene Strategien weiterzuverfolgen. Damit Bremen auch weiterhin seine herausragende Stellung als Logistikstandort im nationalen und internationalen Wettbewerb erhalten kann und dieser für Bremen einen überdurchschnittlichen Beitrag an der Wertschöpfung leisten wird, sind die nachfolgenden Empfehlungen zu verfolgen:

- Die weitere **Profilierung** Bremens als herausragender moderner, trimodaler Logistikstandort ist unter Berücksichtigung der logistikrelevanten Trends in seiner Vielfalt voranzubringen. Das GVZ-Bremen nimmt im Leistungsvergleich der europäischen GVZ-Standorte erstmalig die Spitzenposition der Güterverkehrszentren ein, wobei sich alle Vergleichsstandorte zunehmend den vielfältigen Auswirkungen der logistischen Trends, wie Digitalisierung, Fachkräftemangel und Nachhaltigkeit in den Lieferketten stellen.
- Die Erarbeitung einer **regionalen Logistikstrategie** mit dem Umland ist im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit zu empfehlen. Für das Umland besonders attraktiv sind Zentral- und Regionallogistikstrukturen. In Bremen könnten angesichts der Standortbedingungen insbesondere Funktionen der Industrie- und Gateway-Logistik konzentriert werden. Grundsätzlich bieten sich verschiedene Ansätze für eine Zusammenarbeit mit den umliegenden Kommunen. Diese reichen von einem gemeinsamen Außenauftritt als „Logistikregion Bremen“ über die Ausweisung interkommunaler Gewerbegebiete bis hin zu einer abgestimmten Regionalplanung. Der Koordinationsaufwand und damit die Komplexität bei der Umsetzung dieser Ansätze ist dabei sehr unterschiedlich, nimmt aber tendenziell von den

kooperativen über die informellen hin zu den formellen planerischen Instrumenten stetig zu.

Eine zukünftig stärkere Kooperation mit den Umlandgemeinden ist mittel- bis langfristig alternativlos, wenn sich die Logistikregion Bremen positiv weiter entwickeln soll.

Dies sollte zunächst über die angestrebte Realisierung des interkommunalen Gewerbegebietes „Achim-West“ auch für logistische Nutzungen gemäß den dafür plausiblen Logistiktypen verfolgt werden. In gemeinsamen Gesprächen mit dem Kommunalverbund Niedersachsen Bremen e.V. oder der Metropolregion können weitergehende Aktivitäten zu regionalen Kooperationen – auch im Logistikbereich – entwickelt werden.

- Die Themen der nachhaltigen **Nachverdichtung** und **Aktivierung von Flächenreserven** im Bestand verbunden mit Klimaschutz- / Klimaanpassungsstrategien sind gemeinsam mit der weiteren Optimierung der Verkehrsanbindung (Umweltverbund, A 281) voranzubringen, um auch künftig die Entwicklung des Logistikstandortes Bremen positiv zu gestalten.
- Neben der Steigerung der **Flächeneffizienz** durch nachhaltige Verdichtungen, ist das Thema des Flächenrecyclings durch logistische Brownfield-Entwicklungen zu intensivieren. Mit dem Pilotprojekt zur Bestandsentwicklung wurde in insgesamt vier Gewerbegebieten² in 2020 begonnen. Die Ausgestaltung von (Logistik-) Immobilien zur effizienteren Flächennutzung, Fragen zur verkehrlichen (inneren) Entwicklung und auch der Anbindung der Gebiete - auch an den Umweltverbund - sind Gegenstand des Pilotprojektes.
- **Klimaschutz- und Klimaanpassungsstrategien** werden als Querschnittsaufgabe im GEP 2030 grundlegende Berücksichtigung finden und auch bei der Betrachtung der Entwicklung Bremens als Logistikstandort von Bedeutung sein. Die Themen sind sowohl beim Bau von Logistikimmobilien als auch bei der Ausweisung von Gewerbeflächen weiterhin und zukünftig verstärkt in den Fokus zu nehmen. So wird bspw. die Planung der 3. Baustufe des GHB bereits durch ein Gutachten begleitet, mit dem die Möglichkeiten und Chancen als energie- und klimaeffizientes Gewerbegebiet geprüft werden. Möglichkeiten der Einbindung von Photovoltaik, die Schaffung von Anreizen zum Thema Energiegewinnung, Fragen zum Gründach, wasserwirtschaftliche Konzepte

² Hier bei handelt es sich um die Gewerbegebiete Riedemann- / Reiherstraße, Utbremen, Seumestraße, Mittelshuchting.

unter Berücksichtigung von Versickerungen und Rückhalt von Niederschlagswasser können hier exemplarisch beleuchtet und übertragbare Handlungsempfehlungen aufgezeigt werden. Die praxisnahen Anpassungen an den Klimawandel und konkrete Planung und Umsetzung sollten auch im Rahmen der Bauleitplanung erfolgen. Wobei es gilt, die richtige Kombination aus bauleitplanerischen Festsetzungen, Selbstverpflichtungen der Wirtschaft und vertraglichen Vereinbarungen zu entwickeln um Umsetzungsmöglichkeiten zu schaffen, die dem Klimaschutz und der Klimaanpassung dienlich sind.

- Um den langfristigen Bedarfen nach 2030 zu begegnen, empfehlen die Gutachter ergänzend zur aktiven Bestandsentwicklung auch **neue Flächenpotenziale** in Bremen zu prüfen. Dies hat grundsätzlich unter Berücksichtigung der vorhandenen europa- und bundesrechtlichen Regelungen u.a. des Natur- und Landschaftsschutzes zu erfolgen. Vor dem Hintergrund dieser Rahmenbedingungen wird davon ausgegangen, dass sowohl der Hochwasserpolder als auch das Gebiet Niedervieland III nicht zur Verfügung stehen. Nach jetzigen Kenntnissen auch nicht langfristig. Die für die Logistikwirtschaft erforderlichen Flächenalternativen müssen an anderer Stelle und insbesondere durch Brownfield-Entwicklungen (Flächenrecycling, Aufstockungen, Überbauung bislang nicht genutzter Bereiche etc.) gewonnen werden.

Für die strategische Prüfung von Entwicklungsperspektiven sind neben den wirtschaftsstrukturellen Anforderungen auch Nutzungskonkurrenzen, stadtstrukturelle, städtebauliche und freiräumliche sowie politische Rahmenbedingungen und Möglichkeiten zu berücksichtigen. Für die Logistikbranche sind darüber hinaus die Themenfelder Fachkräftebedarf und gute Arbeit bedeutsam. Auch Logistikstandorte müssen auf einem umkämpften Fachkräftemarkt attraktiv sein und das Thema „Gute Arbeit“, insbes. die Einhaltung von Mindestlohn muss durch die Logistikbranche selbst zu einer Anspruchshaltung werden und nicht nur ein zu berücksichtigender Tatbestand bei der Vergabe bremischer Grundstücke.

C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Der Zwischenbericht hat keine finanziellen und personalwirtschaftlichen Auswirkungen.

Die Genderaspekte wurden geprüft. Die Aufstellung eines Gewerbeentwicklungsprogramms richtet sich an alle Bevölkerungsgruppen. Zwischen gesellschaftlichen, sozialen und kulturellen Attributen wird bei der hier vorliegenden Berichterstattung über die geplante Neuaufstellung des GEP 2030 nicht differenziert.

D. Negative Mittelstandsbetroffenheit

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

E. Beschlussvorschlag

Die städtische Deputation für Wirtschaft und Arbeit nimmt den Bericht über die Logistikstudie und den Fachdialog zur Kenntnis.

Anlage1: Dokumentation des Fachdialogs Logistik vom 28.01.2020 bei Kühne und Nagel.

Anlage 2: Studie zur Untersuchung und Ermittlung der Bedeutung der Logistik insgesamt, deren Wertschöpfungsketten und Zusammenhänge in Bremen und der Region;
Zusammenfassung der Kernergebnisse



BREMEN
MOIN ZUKUNFT!


Gewerbeentwicklungsprogramm der Stadt Bremen (GEP)

GEP 2030 FACHDIALOG LOGISTIK

Dokumentation

28.01.2020 17:00 - 20:00 Uhr

bei Kühne+Nagel

 Die Senatorin für Wirtschaft,
Arbeit und Europa

WFB Wirtschaftsförderung
Bremen GmbH
Wir schaffen Perspektiven ✓

ABLAUF

Grußwort des Hausherrn – Ralf Miehe, Kühne + Nagel

Begrüßung und Einführung – Dr. Dirk Kühling, SWAE

Impulsvortrag: Bedeutung der Logistik, der Wertschöpfungsketten und der Zusammenhänge in Bremen und der Region – Uwe Veres-Homm, Fraunhofer und

Dr. Thomas Nobel, tbnlr

Quantitative und qualitative Anforderungen an Logistikstandorte

Dialog zwischen den Gutachtern Uwe Veres-Homm und Dr. Thomas Nobel und dem Moderator Frank Schlegelmilch, BPW Stadtplanung mit Einbezug des Plenums

Reflexion der Erkenntnisse

Podiumsrunde (Moderation Frank Schlegelmilch)

- Ralph Sandstedt, GVZ-Entwicklungsgesellschaft Bremen
- Ralf Miehe, Kühne + Nagel
- Dr. Arne Kruse, RYTLE GmbH
- Dr. Iven Krämer, Senatorin für Wissenschaft und Häfen
- Sandra Wagner-Endres, Difu
- Kristina Vogt, Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa

Offener Ausklang bei Snacks und Getränken mit Gelegenheit zum Austausch an Infotafeln

BEGRÜSSUNG

Ralf Mieke, Standortleiter bei Kühne+Nagel, begrüßt die Gäste im neuen Kühne + Nagel Gebäude am historischen Stammsitz. Er freut sich, dass die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa den Fachdialog Logistik in den Räumen des Unternehmens durchführt und wünscht allen Teilnehmenden eine erfolgreiche Veranstaltung.

Die Begrüßung wird durch Dr. Dirk Kühling, Abteilungsleiter Wirtschaft bei der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, ergänzt. Er betont, dass die Veranstaltung vorrangig dem Dialog zu Bedeutung und Perspektiven der Logistik in Bremen dient und dass es Ziel der Veranstaltung sei, Hinweise für den GEP-Prozess zu erhalten, die den bedeutenden Wirtschaftszweig Logistik betreffen. Er weist auf künftige Veranstaltungen hin, die sich mit den Themen Zukunftsorte und Nachverdichtung befassen werden.



„Diese Fachveranstaltung soll dem Dialog ausreichend Raum geben. Es geht darum, zuzuhören und die Belange der Logistiker für den GEP 2030 aufzunehmen.“

**Dr. Dirk Kühling,
Senatorin für Wirtschaft, Arbeit
und Europa**

„Bei der Entwicklung von Logistikflächen spielen insbesondere in einem Stadtstaat wie Bremen, der nur über begrenzte Flächen verfügt, zukünftige Trends eine große Rolle.“

**Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit,
Häfen und Europa Kristina Vogt**



©WFB | Frank-Thomas Koch

IMPULSVORTRAG: BEDEUTUNG DER LOGISTIK, DER WERTSCHÖPFUNGSKETTEN UND DER ZUSAMMENHÄNGE IN BREMEN UND DER REGION

Das Gutachterteam, bestehend aus Uwe Veres-Homm, Fraunhofer SCS und Dr. Thomas Nobel, Geschäftsführer tbnlr-gmbh, stellt die Ergebnisse der Logistikstudie vor. Die Studie beschreibt die Bedeutung der Logistik für Bremen und die Region, beinhaltet eine Nachfrageprognose für Logistikflächen der nächsten zehn Jahre und benennt abschließend Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung von Logistikflächen in Bremen.

Beschäftigung und Wertschöpfung

Die Gutachter stellen fest, dass mit rund 12% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten die Logistik im bundesweiten Vergleich in der Stadt Bremen sowie in der Region einen überdurchschnittlich hohen Anteil aufweist. Die Logistikwirtschaft gehört damit zu den wichtigsten Arbeitgebern in Bremen. Ein vergleichsweise hoher Anteil dieser Beschäftigten arbeitet im kaufmännischen Bereich. Dieses ist vor allem darauf zurückzuführen, dass sich am Logistikstandort Bremen viele Firmenzentralen befinden. Unterdurchschnittlich vertreten sind Transport- und Zustellberufe.

Logistikansiedlungen haben neben Beschäftigungs- auch Wertschöpfungseffekte. Die Region Bremen befindet sich gemäß dem aktuellen, im Jahr 2015 aufgestellten, Vergleich von 23 Logistikregionen bezogen auf die absolute Bruttowertschöpfung im Mittelfeld. Allerdings ist die Region im Hinblick auf die anteilige Bedeutung der Logistikwirtschaft an der regionalen Gesamtwertschöpfung mit über 7% Spitzenreiter der deutschen Logistikregionen.

Ansiedlungstyp	Import-Export-Gateway	Zentrale Distribution	Regionale Distribution	Produktionsversorgung
	25.000	13.200	20.900	12.800
1.000 m ² Hallenfläche	1,43	1,78	1,34	1,80
1.000 m ² Hallenfläche	8	10	10	9
Fläche/Grundstücksfläche	48%	43%	39%	42%
Fläche in ha	5,2	3,0	5,4	3,0
Fläche Grundstücke	43	39	39	37
Beitrag pro		41.900	30.900	70.200
Beitrag pro	1,7	1,8	1,2	2,6

Uwe Veres-Homm,
Fraunhofer SCS

©WFB | Frank-Thomas Koch

Fünf Logistikstandorttypen

Die Gutachter unterscheiden fünf Logistikstandorttypen mit verschiedenen Standortanforderungen, die jeweils unterschiedliche Beschäftigungseffekte und Wertschöpfungseffekte erzielen: Import-Export Gateway, Zentrale Distribution, Regionale Distribution, Produktionsversorgung bzw. Industrielogistik sowie Netzwerklogistik.

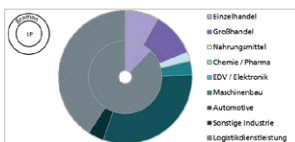
Die Nutzerstruktur der Logistikflächen in der Stadt Bremen weicht vom bundesweiten Durchschnitt ab. Die Anteile an Logistikdienstleistern und Akteuren der Automotive-Logistik sind überdurchschnittlich, die sonstige Industrielogistik ist unterdurchschnittlich vertreten. Gleichzeitig weisen nach funktionaler Perspektive Gateway-Logistik und Zentrale Distribution überdurchschnittliche Anteile auf. Die Größenklassen der Immobilien entsprechen etwa dem bundesweiten Durchschnitt.

Als wichtigste logistisch geprägt Gewerbegebiete gelten in Bremen das GVZ Bremen (mit dem Neustädter Hafen), das Bremer Kreuz, der Gewerbepark Hansalinie sowie der Bremer Industrie-Park mit dem angrenzenden Industriehafen.

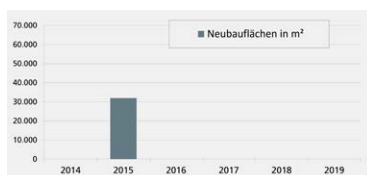
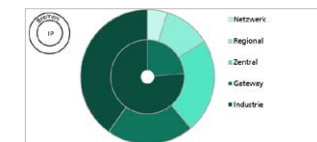
Bremer Industrie-Park



Flächennutzungsanteile logistischer Ansiedlungen nach Branchen



Anteile der Logistikfunktionen an den logistisch genutzten Flächen

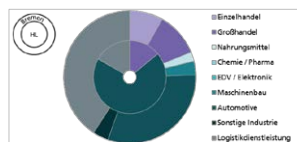


Logistisches Neubauvolumen

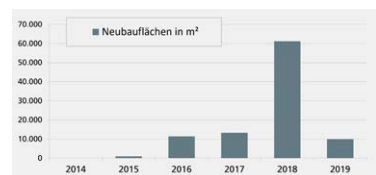
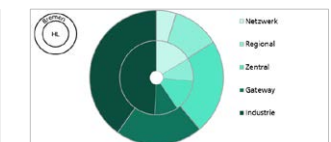
Gewerbepark Hansalinie



Flächennutzungsanteile logistischer Ansiedlungen nach Branchen



Anteile der Logistikfunktionen an den logistisch genutzten Flächen



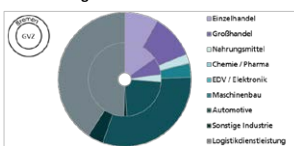
Logistisches Neubauvolumen

GVZ Bremen

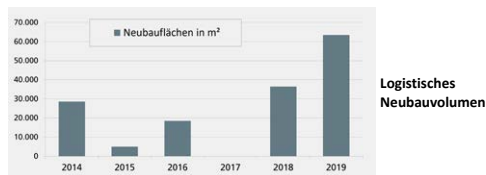
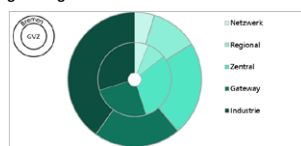


Quelle: Geoinformation Bremen, bearbeitet durch Fraunhofer SCS

Flächennutzungsanteile logistischer Ansiedlungen nach Branchen



Anteile der Logistikfunktionen an den logistisch genutzten Flächen



Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa

to-be-now-logistics-research-gmbh Fraunhofer IIS

„Die Logistikwirtschaft hat in Bremen verglichen mit anderen Stadtstaaten eine überdurchschnittliche Bedeutung und Bremen ist im Hinblick auf das Flächenangebot grundsätzlich gut aufgestellt. Es gibt noch einige Flächenpotenziale, entscheidend für die zukünftige Angebotsfähigkeit wird die richtige Allokation von Ansiedlern auf die für sie am besten geeigneten Grundstücke sein.“

**Uwe Veres-Homm,
Fraunhofer SCS**

Neubau / Vermarktung von Hallenflächen

In den letzten zwei Jahren hat sich der Neubau an reinen Hallenflächen in Bremen dynamisch entwickelt. Insbesondere die Gewerbegebiete GVZ, Hansalinie und Bremer Kreuz verzeichneten eine intensive Neubauaktivität. Auch die Vermarktungsleistung konzentrierte sich in den letzten Jahren auf das GVZ und die Hansalinie. Am Bremer Kreuz wurden vor allem Flächen für die Erweiterungen bestehender Betriebe vermarktet.

Durchschnittlich sind in Bremen in den letzten fünfzehn Jahren 15 ha pro Jahr für logistische Ansiedlungen genutzt worden. Flächen der Entsorgungslogistik sind darin nicht inbegriffen. Bezogen auf die einzelnen Logistikfunktionen waren die Industrie- und Gateway-Logistik die relevantesten Flächennachfrager.

Flächenbedarf

Basierend auf der vorangegangenen Vermarktung sowie aktuellen Trends der Logistikwirtschaft wird davon ausgegangen, dass die Logistikbranche bis zum Jahr 2030 einen durchschnittlichen jährlichen Flächenbedarf von 11,5 ha hat. Demgemäß sind bis 2030 rund 126 ha Logistikflächen erforderlich.

Dieser prognostizierten Nachfrage stehen in der Summe ausreichende Flächenpotenziale in den drei Gewerbegebieten GVZ, Hansalinie und Industriepark gegenüber. Allerdings wird davon ausgegangen, dass sich die Nachfrage unterschiedlich auf die einzelnen Gebiete verteilt, so dass die Flächenpotenziale im GVZ für die zukünftig angenommene Nachfrage nicht ausreichen würden. Hansalinie und Industriepark bieten hingegen bei bedarfsgerechter Erschließung genügend Potenziale.

Empfehlungen

Zur optimalen Ausnutzung der Potenziale empfehlen die Gutachter eine Verteilung der Ansiedlungen künftig anhand der Angebotsprofile der Gewerbegebiete. Dabei seien die Standortanforderungen der Logistiktypen zu berücksichtigen. Beispielsweise benötigen die Industrielogistik, die Gatewayfunktion sowie teilweise die Netzwerklogistik Standorte unmittelbar in der Stadt Bremen. Die Industrielogistik bedarf der Nähe zum produzierenden Gewerbe, die Gatewaylogistik braucht idealerweise einen trimodalen Anschluss, der z.B. im GVZ gegeben ist, und die Netzwerklogistik sollte in der Nähe zum Endkonsumenten liegen. Hingegen sind zentrale und regionale Distribution weniger auf eine Lage innerhalb der Stadtgrenzen angewiesen.

Um der Logistknachfrage gerecht zu werden, wird daher kurzfristig eine Öffnung des Gewerbegebietes Hansalinie für die Produktionslogistik insgesamt aber auch für andere Logistikformen und – nach dem Ringschluss der A281 – des Bremer Industrie-Parks empfohlen, wobei bei letzterem Nutzungskonkurrenzen zu beachten seien. Erforderlich sei zudem das Projekt Achim-West. Mittelfristig seien weitere interkommunale Kooperationen sinnvoll und mittel-/langfristig müsse zudem über eine Erweiterung des GVZ nachgedacht werden.

Darüber hinaus nennen die Gutachter angesichts begrenzter Flächen innerhalb der Stadtgrenzen die Bestandsentwicklung und Qualitätssicherung als wichtige Zukunftsaufgabe. In diesem Zusammenhang sollten bestehenden Logistikareale permanent bezüglich einer Nutzung von optionierten Flächen überprüft werden (z.B. im GVZ Bremen). Außerdem sollten Vorhaben zum mehrgeschossigen Bau von Logistikanlagen unterstützt werden, beispielsweise durch Anpassungen von Bebauungsplänen.

Die geplante Erarbeitung eines neuen Hafenentwicklungsplanes bietet die Chance, eine Abstimmung mit den Zielsetzungen des GEP 2030 vornehmen zu können. Somit könnten ggf. Flächenoptionen für neue Logistknutzungen in jetzigen Hafensarealen geschaffen werden. Dies kann beispielsweise bei der Abstimmung der Perspektiven der vorhandenen Hafensareale auf der linken (Neustädter Hafen) mit denen der rechten Weserseite (Industriehäfen) zum Tragen kommen. Die GVZ-Entwicklungsgesellschaft Bremen könnte sich in diesem Zusammenhang als strategische Entwicklungseinheit (Moderationsfunktion) für die Gewerbegebiete an der BAB 281 weiterentwickeln. Perspektivisch ist auch eine Weiterentwicklung des GVZ als Kristallisationspunkt für die „Urban-Logistics“-Aktivitäten in Bremen (Projekte „Urban-BRE“ und EU-ULaADS“) denkbar. Dabei seien auch die Shopping- und Outlet-Center außerhalb der Innenstadt in den Blick zu nehmen.

„Aufgrund der unterschiedlichen Standortanforderungen von Logistiktypen sollte im Logistikbereich verstärkt über interkommunale Kooperation nachgedacht werden. Mit Achim-West wird hier bereits ein Anfang gemacht, perspektivisch könnte auch der Flughafen Lemwerder in den Fokus rücken.“

**Dr. Thomas Nobel,
tbnlr GmbH**



QUANTITATIVE UND QUALITATIVE ANFORDERUNGEN AN LOGISTIKSTANDORTE – DISKUSSION DER LOGISTIKSTUDIE MIT PLENUM



Datengrundlagen

Auf Nachfrage erläutern die Gutachter die Datengrundlagen wie folgt: Die im Gutachten ausgewerteten Zahlen geben den Bau neuer Hallenflächen und die tatsächliche Vermarktung von Grundstücken wieder. Nachfragen, die nicht erfüllt werden konnten, werden nicht erfasst. Insofern sei die Nachfrage nach Logistikflächen möglicherweise etwas höher. Bei den neuen Hallenflächen wird kein Unterschied zwischen einem kompletten Neubau und einem Ersatzbau gemacht. Auch ein Mieterwechsel in vorhandenen Hallen lässt sich nicht vollständig erheben.

Die Gutachter weisen außerdem darauf hin, dass die Hallenflächen auf Grundstücksflächen hochgerechnet wurden. Ausschließlich durch Kfz/Lkw genutzte Grundstücke wurden nicht erfasst. Auch Entsorgungsflächen seien in den Daten zu den Logistikflächen nicht aufgeführt.

Logistiktypen

Ein Teilnehmer möchte wissen, ob am Bremer Flughafen aufgrund seiner Gatewayfunktion mehr Flächen entwickelt werden sollten. Die Gutachter erklären, dass in Bremen vor allem die Häfen und das GVZ eine Gatewayfunktion aufweisen, der Flughafen habe dem gegenüber eine geringere Bedeutung als Umschlagsknoten für den Güterverkehr.

Aus dem Publikum wird die Frage aufgeworfen ob sich die Logistikimmobilien hinsichtlich ihrer Nutzungen durch die einzelnen Typen unterscheiden. Dies verneinen die Gutachter. Es gebe eine Standardimmobilie, die durch unterschiedliche Logistiktypen genutzt werden könne. Allein die Netzwerk-Logistik benötige eine spezielle Immobilie, die von beiden Seiten andienbar sein müsse, da Lagerhaltung hier

keine Rolle spielen. Sie weisen zudem darauf hin, dass sich zwar die Immobilien nicht unterscheiden, jedoch die beschriebenen Logistiktypen bzw. -funktionen durchaus unterschiedliche Standortanforderungen mit sich bringen.

Logistikstandorte

Aus dem Publikum wird darauf hingewiesen, dass Bremen über einen Standortvorteil verfügt. Rund 95 % der Logistikflächen befinden sich im Umkreis von 10 km um den Stadtkern.

Dies wird durch die Gutachter bestätigt. Lange sei Bremen auch im Hinblick auf Flächen angebotsfähig gewesen. Allerdings werden die Flächen zunehmend knapper. Daher sei vorausschauend darüber nachzudenken, wie der Flächennachfrage auch in Zukunft begegnet werden könne. Beispielsweise benötigten Regionalversorger nicht zwingend einen zentralen Standort. Dies zeige sich auch am neuen Amazon-Standort in Achim-Ost. Volkswirtschaftlich nachteilig sei jedoch ein Anstieg des Verkehrs, da die Entfernung zum Endkonsumenten zunehme.

Ein Teilnehmer der Veranstaltung fragt nach, ob der Bremer Industriepark zukünftig für die Logistik vermarktet werden solle. Nach Auffassung der Gutachter würde der Bremer Industriepark vom Anschluss an die BAB 281 deutlich profitieren. Die Flächen seien unter diesen Voraussetzungen auch attraktiv für Logistikansiedlungen. Dabei müsse jedoch auch die Konkurrenz zu anderen Flächennutzungen berücksichtigt und geeignete Vergabekriterien entwickelt werden.

Bezogen auf die Bedeutung einer trimodalen Anbindung erkundigt sich ein Teilnehmer, ob dies auch für die Hansalinie gelten solle. Dies wird verneint, da die Hansalinie aktuell einen eindeutigen Fokus auf die Produktionsversorgung im Automotive-Bereich habe. Die dortigen Nutzer setzen aus zeitlichen und Flexibilitätsgründen nahezu ausschließlich auf den Verkehrsträger Straße.

Trends der Logistik

Im Hinblick auf die dynamische Veränderung der Logistikwirtschaft durch die Digitalisierung wird die Frage aufgeworfen, wie sich in diesem Zusammenhang der Verkehr entwickelt, z.B. durch die Reduzierung von Leerfahrten. Der heutige Umfang an Leerfahrten wird zunächst unter den Anwesenden kontrovers diskutiert, so dass im Nachgang ein Faktencheck erfolgt (siehe Kasten).

Faktencheck: Im Jahr 2018 lag der bundesweite Anteil der Leerfahrten am gesamten LKW-Verkehr mit 155 Millionen Fahrten bei rund 37,1 Prozent. Der Anteil an gefahrenen Leerkilometern lag im selben Zeitraum bei knapp 22 Prozent. Dies entspricht rund 6,6 Milliarden gefahrener Kilometer (Kraftfahrt-Bundesamt, Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge – Jahr 2018 im Überblick). Der Blick auf den langjährigen Trend zeigt, dass die Zahl der Leerkilometer zwar Ende der 90er zurückging; seit 2008/09 stieg deren Anteil jedoch wieder an (www.mm-logistik.vogel.de, letzter Zugriff 10.02.2020).

Auf Nachfrage wird durch die Gutachter erläutert, dass die Trends der Logistik auch in der Prognose berücksichtigt worden seien. Eine fortschreitende Digitalisierung und verstärkte Kooperation von Logistikern könne zu einer steigenden Effizienz beitragen.

Interkommunale Kooperation

Im Hinblick auf die Empfehlung einer regionalen Arbeitsteilung von Logistikstandorten wird nach guten Beispielen aus anderen Regionen bzw. nach Erfolgsfaktoren interkommunaler Kooperationen gefragt.

Die Gutachter erklären, dass es nur wenige Beispiele gelungener regionaler Kooperationen gebe. Beispielsweise habe sich in der Region Berlin eine regionale Abstimmung etabliert. Flächen in Brandenburg werden als GVZ Berlin Ost, West und Süd vermarktet und werben mit der Nähe zu Berlin. Auch andere Regionen verfolgen gemeinsame Vermarktungsstrategien.

Aus dem Publikum wird ergänzt, dass Berlin und Brandenburg über eine gemeinsame Landesplanung verfügen, in der Themen der regionalen Entwicklung verbindlich abgestimmt und im Landesentwicklungsplan festgeschrieben würden. Auch die Vermarktung der Tesla-Fläche resultiere aus dieser Kooperation. Weitere gute Beispiele für eine gelungene formelle Kooperation seien die Region Rhein/Main (regionaler Flächennutzungsplan) sowie der Regionalverband Ruhr. Eine solche formelle Kooperation gebe es zwischen Bremen und Niedersachsen nicht.

Ein gelungenes Beispiel einer interkommunalen Abstimmung sei die Kooperation zwischen Mönchengladbach und Jüchen. Die bei-

„Die Strukturen einer interkommunalen Kooperation in der Region Bremen sind nicht vergleichbar mit den formellen Strukturen in Berlin-Brandenburg oder im Raum Rhein/Main.“

Zitat aus dem Publikum

den Städte entwickeln und vermarkten gemeinsam Logistikflächen. Voraussetzung für den Erfolg sei ein fairer Verteilungsschlüssel von Lasten und Erträgen gewesen.

Weitere Themen

Zur Frage der Erhöhung der Flächeneffizienz erklären die Gutachter, dass eine Stapelung von Logistikflächen von Seiten der Immobilienentwickler wenig attraktiv sei, weil die Schwierigkeit bestehe Nachnutzer zu finden. Daher würde eine Stapelung lediglich von einzelnen Nutzern umgesetzt, insbesondere in Städten, die über sehr hohe Bodenpreise verfügten. Dennoch solle bei Bedarf auch eine höhere Verdichtung planungsrechtlich ermöglicht werden. Teilnehmer bestätigen diese Einschätzung mit einer Anmerkung auf den Postern, dass Mehrgeschossigkeit nur eine kleine Nische darstelle.

Mögliche Kriterien für eine Vergabe von Logistikflächen werden wie folgt diskutiert: Da Logistikunternehmen eher geringere Arbeitplatzeffekte hätten, wird gefragt, ob grundsätzlich das Kriterium Arbeitsplatzdichte geeignet für eine Vergabe sei. Die Gutachter weisen darauf hin, dass die Dauer der Nutzung von Immobilien häufig begrenzt sei. Darüber hinaus sei bei der Betrachtung der Arbeitsplatzdichte von Logistikflächen auch der Arbeitsplatzbesatz in den Standorten der Unternehmenszentralen einzubeziehen. Daher greife dieses Kriterium allein zu kurz.

Im Hinblick auf die Kooperation von Logistikunternehmen wird die Frage gestellt, ob die räumliche Nähe noch von Bedeutung sei. Die Ursprungsidee des GVZ sei eine unternehmerische Kooperation gewesen. Diese werde durch das Internet vertieft. Dennoch spiele die räumliche Nähe nach wie vor eine wichtige Rolle in Bezug auf Kooperation. Beispielsweise startete im GVZ jüngst das Pilotprojekt „Urban-BRE – Elektromobile Citylogistik in Bremen“. Pakete und Sendungen verschiedener Logistikunternehmen im GVZ werden gebündelt in die Innenstadt befördert. Mit Lastenrädern wird von hier aus die sogenannte „letzte Meile“ zum Endkonsumenten bewältigt. An anderen Standorten würde dieses Projekt nicht umzusetzen sein.

Aus dem Publikum wird darauf hingewiesen, dass Bremerhaven im Gutachten nicht berücksichtigt wird, obwohl die Bremer Logistik



intensiv mit Bremerhaven verflochten sei. Vertreter der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (SWAE) weisen darauf hin, dass hier das Gewerbeentwicklungsprogramm der Stadtgemeinde Bremen diskutiert werde und die Stadtgemeinde über andere Herausforderungen verfüge als Bremerhaven. Güter und Verkehre, die aus Bremerhaven in die Stadt Bremen kommen, fänden aber auch Berücksichtigung im GEP 2030.

Ein Teilnehmer erkundigt sich, warum die Fertigstellung des GEP 2030 erst für Ende des Jahres 2020 erwartet wird. Hierzu erläutern Vertreter von SWAE, dass das GEP durch Fachgutachten begleitet und gemeinsam mit vielen Akteuren und Fachressorts erarbeitet und abgestimmt werde. Ende der Sommerpause seien voraussichtlich erste inhaltliche Ergebnisse zu erwarten, die dann zunächst zwischen den Ressorts und den Beiräten abgestimmt werden.

Ergänzende Anmerkungen auf den Postern betreffen fast ausschließlich die Bedeutung der Bremischen Häfen: Häfen und Logistik hängen seit Jahrzehnten miteinander zusammen, Hafentwicklung ist Logistikentwicklung, die Häfen sind in jedem Falle zu erhalten und werden zusammen mit der Logistik weiterwachsen. Daher brauchen die Häfen Wachstum bei Flächen und Anbindung, sie bilden die Grundlage für Bremens Zukunft. Ungebremstes Wohnen am Wasser wäre für die Häfen und die Logistik das Ende. Als optimale Erweiterungsflächen für das GVZ und die Häfen werden der Polder und Niedervieland III gesehen.

PODIUMSDISKUSSION

Im Rahmen einer Podiumsrunde diskutieren Bremer Logistiker mit der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, einem Mitarbeiter der Senatorin für Wissenschaft und Häfen und der Gutachterin des GEP vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) über die zukünftigen Herausforderungen der Logistikwirtschaft in Bremen.

Ralf Miehe, Standortleiter von Kühne + Nagel in Bremen, erklärt, dass die Logistik zurzeit einem tiefgreifenden Wandel unterliegt. Die Globalisierung mache auch vor der Logistik nicht halt. Eine zentrale Chance bestehe darin, die Digitalisierung für eine Standardisierung von Routinetätigkeiten zu nutzen. Dies führe dazu, dass sich die Berufsbilder in der Logistik verändern werden. Auch Standortanforderungen lösten sich immer mehr auf. Die konkreten Standorte von Logistikzentralen werden zunehmend gleichgültiger. Er geht davon aus, dass die Weichen für die Zukunft in den nächsten fünf Jahren neu gestellt werden müssen. Dabei könnten junge digitalaffine Logistikunternehmen als Vorbilder für eine neue Flexibilität dienen.

„In fünf Jahren wird sich die Logistikwelt verändert haben. Wir müssen uns darauf vorbereiten, dass wir anders arbeiten werden als heute. In der Logistik gibt es viele spannende neue Entwicklungen, von denen man lernen kann.“

**Ralf Miehe,
Kühne + Nagel, Standortleiter Bremen**



„Die Digitalisierung wird der neue Blutkreislauf in der Kommunikation. Doch eine gelungene Kommunikation braucht auch räumliche Nähe.“

Ralph Sandstedt,
Geschäftsführer GVZ Entwicklungsgesellschaft

Auch Ralph Sandstedt von der GVZ Entwicklungsgesellschaft (GVZe) sieht die Digitalisierung als zentrale Herausforderung bei der Weiterentwicklung der Logistik. Gleichzeitig betont er die Bedeutung von räumlicher Nähe und Clustern für Logistikstandorte. Leuchtturmprojekte, wie sie im GVZ umgesetzt wurden, können in diesem Zusammenhang zu einer Stärkung von Standorten beitragen. Und auch das Modell der Erbpacht könnte bei einer Entwicklung gemeinschaftlich nutzbarer Einrichtungen in Frage kommen. Er erklärt, dass es denkbar sei, dass die GVZ Entwicklungsgesellschaft ihre Tätigkeit auch auf die andere Weserseite ausdehnt, sofern der Ringschluss fertiggestellt ist. Allerdings sei dabei zu berücksichtigen, dass die GVZe nur einen begrenzten Zugriff auf Flächen habe.

Die Ergebnisse der Bedarfsprognose für Logistikflächen, die auf der vergangenen Flächeninanspruchnahme basieren, sieht er als das absolute Minimum an benötigten Flächen. Daher sollte mittelfristig auch über weitere Flächen für die Logistik (z.B. Hochwasserpolder, Neustädter Hafen und Niedervieland III) nachgedacht werden.

Das Unternehmen RYTLE, das von Dr. Arne Kruse geleitet wird, befasst sich mit der Logistik der letzten Meile, die über ein neuartiges Elektro-Transportfahrrad mit Wechselbehälter und Digitalisierung der Betriebsabläufe und Wegekettens bewältigt wird.



„In der Logistik der letzten Meile liegt ein großes Potenzial. Rund 98 % der Waren könnten hier mit dem Fahrrad gebracht werden.“

Dr. Arne Kruse,
RYTLE GmbH

Die Fahrräder zeigen sich gegenüber dem Kfz als flexibler einsetzbar und können aufgrund ihrer neuartigen Konstruktion auch Paletten transportieren. Im Rahmen eines Modellversuchs in München konnten beispielsweise 20 Kfz durch 24 Fahrräder ersetzt werden. Wenn Fahrten unterschiedlicher Dienstleister stärker gebündelt würden, könnte eine Vielzahl von Fahrten in der Stadt gespart werden. Dabei sei zu berücksichtigen, dass für die Aufstellung von Containern in der Stadt Flächen benötigt werden. Herr Dr. Kruse geht davon aus, dass für die Versorgung der Bremer Innenstadt rund 400 m² notwendig wären.

Dr. Iven Krämer, Referatsleiter Hafengewirtschaft und -infrastruktur bei der Senatorin für Wissenschaft und Häfen, sieht den Hafen mit seinem Warenumsatz und der Lagerung als wichtigen Teil der Logistik. Insofern werden das Gewerbeentwicklungsprogramm und das Hafengewirtschaftsprogramm miteinander verzahnt. Sowohl der Industriehafen als auch der Neustädter Hafen verfügen über eine wichtige Versorgungsfunktion für Bremen, insbesondere in den Bereichen Schwergut und Projektlogistik.

„Die Hafengewirtschaft gehört zur Logistik und umgekehrt. Ähnlich wie die anderen Logistikflächen, entwickeln sich auch die Hafengebiete weiter und müssen proaktiv und wachstumsorientiert betrieben werden.“

**Dr. Iven Krämer,
Referatsleiter Hafengewirtschaft
und -infrastruktur, Schifffahrt**

Sandra Wagner-Endres, die das GEP 2030 im Auftrag der Stadt Bremen gutachterlich begleitet, stellt fest, dass das Cluster Logistik in Bremen einen besonderen Schwerpunkt darstellt und daher im GEP 2030 besondere Berücksichtigung finden wird. Die Diskussion habe deutlich gemacht, dass die Anforderungen an die Flächen jedoch nicht immer eindeutig bestimmbar seien. Insofern sei es wichtig, dass das GEP 2030 auch zukünftig eine gewisse Flexibilität in der künftigen Flächennutzung erlaube.

Es ist deutlich geworden, dass das Cluster Logistik für Bremen eine besondere Rolle spielt.“

Sandra Wagner-Endres, Difu

Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, Kristina Vogt, bestätigt abschließend die Bedeutung der Logistik für Bremen. Sie betont, dass die Logistik unbestritten über eine hohe Beschäftigungswirkung und Wirtschaftskraft verfügt. Allerdings zeige die Erfahrung, dass konkrete Bedarfe nur schwer zu ermitteln seien. Bei der Flächenentwicklung müsse man daher neben der Entwicklung der Verkehrsanbindung auch zukünftige Trends, beispielsweise in der City-Logistik und im E-Commerce, berücksichtigen. In einem flächenmäßig begrenzten Stadtstaat wie Bremen müsse genau begründet werden, aus welchem Grund welche Fläche an welcher Stelle entwickelt werden soll.

RESÜMEE UND AUSBLICK AUF DAS WEITERE VORGEHEN

Dr. Dirk Kühling, Abteilungsleiter bei der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, bedankt sich bei den Gästen für die lebhafteste Beteiligung und die wertvollen Anregungen. Die Stadt Bremen steht vor der Aufgabe, Gewerbeflächen für die Stadtgemeinde für die nächsten zehn Jahre zu entwickeln. Hinweise aus der Stadtgesellschaft und von den Unternehmen seien dafür wichtig.

Der Dialog wird daher mit weiteren Veranstaltungen fortgeführt. Am 26. März 2020 wird der nächste Fachdialog dem Thema Zukunftsorte gewidmet. Die Veranstaltung wird im ehem. Heizwerk im Tabakquartier stattfinden.

IMPRESSIONEN



IMPRESSUM

Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa

Zweite Schlachtpforte 3
28195 Bremen

www.wirtschaft.bremen.de
www.GEP2030.bremen.de

WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH

Langenstraße 2-4
28199 Bremen

www.wfb-bremen.de

Text und Gestaltung

BPW Stadtplanung

Ostertorsteinweg 70-71
28203 Bremen

office@bpw-stadtplanung.de
www.bpw-stadtplanung.de

Fotos: WFB / Frank-Thomas Koch

Anlage 2 zur Vorlage Nr. 20/107-S

Eine Studie der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS in
Zusammenarbeit mit der to-be-now-logistics-research-gmbh

Entstanden im Auftrag der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, Bremen

Studie zur Untersuchung und Ermittlung der
Bedeutung der Logistik insgesamt, deren
Wertschöpfungsketten und Zusammenhänge
in Bremen und der Region

- Zusammenfassung der Kernergebnisse -

Uwe Veres-Homm
Mirjam Opitz
Carina Fiederer

Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS
Nordostpark 84
90411 Nürnberg

Dr. Thomas Nobel
Susanne Knieriem

to-be-now-logistics-research-gmbh
www.tbnlr.de

Nürnberg, Juli 2020

INHALTSVERZEICHNIS

INHALTSVERZEICHNIS.....	1
1. HINTERGRÜNDE UND ZIELE DER STUDIE.....	2
2. LOGISTIKWIRTSCHAFT IN DEUTSCHLAND	4
3. REGIONALWIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DER LOGISTIK FÜR BREMEN UND DIE REGION .	7
3.1. Strukturelle Besonderheiten des Bremischen Logistikmarktes	8
3.2. Logistikansiedlungen	12
4. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN FÜR DIE ENTWICKLUNG DER LOGISTIKWIRTSCHAFT IM GEP 2030.....	15
4.1. Strategische Chancen und Herausforderungen bis 2030.....	15
4.2. Ableitung Flächenerfordernisse bis 2030 (quantitativ und qualitativ)	17
4.3. Einschätzung zu Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf die Projektion der Flächennachfrage	20
4.4. Exemplarische Empfehlungen (vor dem Hintergrund der Flächenknappheit) wie Bremen künftig mit Logistik-Ansiedlungen (quantitativ und qualitativ) verfahren sollte	21
LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS	23

1. *HINTERGRÜNDE UND ZIELE DER STUDIE*

Die Neuaufstellung des gewerblichen Entwicklungsprogramms (GEP) für die Stadt Bremen macht es erforderlich, strategische Zielsetzungen der Gewerbeentwicklung und konkrete Handlungsschwerpunkte für eine wachsende, lebenswerte und attraktive Stadt zu beleuchten. Vor diesem Hintergrund wurde u.a. auch die Studie zur Bedeutung der Logistikwirtschaft beauftragt, die Wertschöpfungsketten und Zusammenhänge in Bremen und der Region untersuchen und Handlungsempfehlungen aufzeigen soll.

Die Freie Hansestadt Bremen hat in den letzten 10 Jahren von der positiven Entwicklung in der Logistik profitiert, so hat sich z.B. die ohnehin schon überdurchschnittliche Logistikbeschäftigungsquote in diesem Zeitraum nochmals auf zuletzt 11,9% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erhöht.¹ Neben zahlreichen Unternehmen, die den traditionellen Hafen- und Handelsstandort als Bündelungspunkt für internationale Güterströme nutzen, ist auch die ansässige Industrie bedeutender Nachfrager von Logistikdienstleistungen, allen voran die lokale Automobilindustrie mit dem Mercedes-Benz-Werk und seinen Zulieferern. Nicht zuletzt ist das Güterverkehrszentrum (GVZ) Bremen mit seiner strategisch günstigen Lage im Hinterland der großen deutschen Containerhäfen ein wichtiger Logistikstandort mit internationaler Sichtbarkeit. Insgesamt gingen im Jahr 2018 knapp 33.500 Beschäftigte in Bremen direkten logistischen Tätigkeiten nach, die Logistik zählt damit zu den beschäftigungsintensivsten Branchen der Stadt Bremen.

Grundsätzlich wird die Ansiedlung neuer Logistikzentren in weiten Teilen Deutschlands durch die hohe Flächenversiegelung sowie ein nach wie vor problematisches Image der Branche erschwert. Dabei bieten neue Logistiksiedlungen neben den zu Recht anzunehmenden Verkehrseffekten auch Chancen zur Erhöhung der lokalen Wertschöpfung, Steigerung der Gewerbesteuererinnahmen und Schaffung von Arbeitsplätzen. Als quasi in jedem güterverladenden Unternehmen präsente Querschnittsfunktion bietet die Logistik ein breites Spektrum verschiedener Aufgabenfelder, Wertschöpfungstiefen und Berufsbilder. Im Gegensatz zu anderen erfolgreichen Logistikregionen in Deutschland sind in der Stadt Bremen an den logistisch attraktivsten Mikrolagen noch Flächen- und Arbeitskräftepotenziale vorhanden, die in den letzten Jahren auch rege durch neue Ansiedlungen in Anspruch genommen wurden. So sind allein in den letzten 3 Jahren rund 220.000 m² neue Logistikimmobilien errichtet und rund 1.100 neue sozialversicherungspflichtige (svp) Beschäftigungsverhältnisse geschaffen worden.²

Diese Ansiedlungserfolge sind im Kontext einer Großstadt jedoch auch immer vor dem Hintergrund zunehmender Nutzungskonflikte und beschränkter Flächenverfügbarkeit zu bewerten.

Um die zukünftige Entwicklung im Rahmen des Gewerbeentwicklungsprogramms (GEP) 2030 zielgerichtet und bedarfsgerecht zu unterstützen, wurde vor diesem Hintergrund eine umfassende Untersuchung der Logistikbranche sowie des Logistikstandortes Bremen durchgeführt. Die Ergebnisse dieser auf die Bremische Logistikwirtschaft fokussierten Analyse

¹ Fraunhofer SCS, Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit

² Fraunhofer SCS, Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit

sind in der vorliegenden Zusammenfassung schlaglichtartig dargestellt und in der zugrunde liegenden Studie ausführlich erläutert.

2. **LOGISTIKWIRTSCHAFT IN DEUTSCHLAND**

Die Logistikwirtschaft verbindet als Querschnittsfunktion die einzelnen Stufen der Wertschöpfungskette und stellt mit ihren Transport-, Umschlags-, Lagerungs- und Koordinationsaufgaben einen elementaren Bestandteil im Wirtschaftssystem und bei der Bevölkerungsversorgung dar.

In Deutschland betrug das Gesamtvolumen der logistischen Leistungen im Jahr 2018 rund 278 Mrd. €, dieses verteilt sich wiederum auf insgesamt 13 Teilmärkte.³ Diese unterschiedlichen Arten von Logistikleistungen tragen für alle Unternehmen aus Industrie und Handel einen maßgeblichen Bestandteil zu ihrer Leistungserstellung bei.

Neben ihrer tiefgreifenden Verflechtung in die verladenden Branchen ist auch die Beschäftigungswirkung der Logistikwirtschaft auf dem deutschen Arbeitsmarkt ist mit knapp 2,9 Mio. sozialversicherungspflichtig Beschäftigten durchaus beeindruckend. Damit sind über 8,5% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland in der Logistik tätig, im Ranking der bedeutendsten Arbeit gebenden Branchen in Deutschland liegt sie damit auf dem dritten Platz hinter dem Gesundheitswesen sowie dem Groß- und Einzelhandel.

Zudem hat sich in den letzten 24 Jahren das Marktvolumen der Logistik mehr als verdoppelt, während die gesamte Wirtschaftsleistung sowie die Umsätze im verarbeitenden Gewerbe im gleichen Zeitraum um rund 70% zugelegt haben. Die Logistik konnte sich somit stets positiver als diese wichtigsten inländischen Wachstumsindikatoren entwickeln.

Dieses starke Wachstum der Logistikwirtschaft lässt sich u.a. auf die zunehmende internationale Arbeitsteilung und Vernetzung als auch auf den Bedeutungszuwachs Deutschlands als Dreh- und Angelpunkt von europäischen Warenströmen zurückführen. Sowohl die eigene Wirtschaftskraft als auch die zentrale Lage innerhalb der EU sowie die vergleichsweise starke Verkehrsinfrastruktur der Bundesrepublik haben ebenfalls ihren Beitrag zu dieser dynamischen Entwicklung geleistet.

Dabei wird die Logistikwirtschaft in den nächsten Jahren durch eine Vielzahl verschiedener Entwicklungen beeinflusst werden, die das Potenzial besitzen, die Branche zu prägen und nachhaltig zu verändern: Neben den Megatrends der Digitalisierung, Nachhaltigkeit oder Demographie kommen hier zahlreiche strukturelle Marktentwicklungen vom zunehmenden Outsourcing bis hin zum Schnüren neuer Leistungspakete durch die etablierten Logistikdienstleister zum Tragen.

Daneben ist sicherlich auch der zunehmende Flächen- und Fachkräftemangel ein nicht zu vernachlässigendes Thema in der deutschen Logistikpraxis. Die seit Jahren kontinuierlich wachsende Logistikwirtschaft trifft bei notwendigen Neuansiedlungen und Betriebserweiterungen auf eine zunehmende Ressourcenknappheit bei den Angebotsfaktoren.

³ Fraunhofer SCS (2019)

Eine Studie aus dem Jahr 2018 kam zu dem Ergebnis, dass alle 23 betrachteten Logistikregionen in Deutschland schon heute in mindestens einem der betrachteten Aspekte vor spürbaren Herausforderungen stehen und entsprechende Engpässe aufweisen.

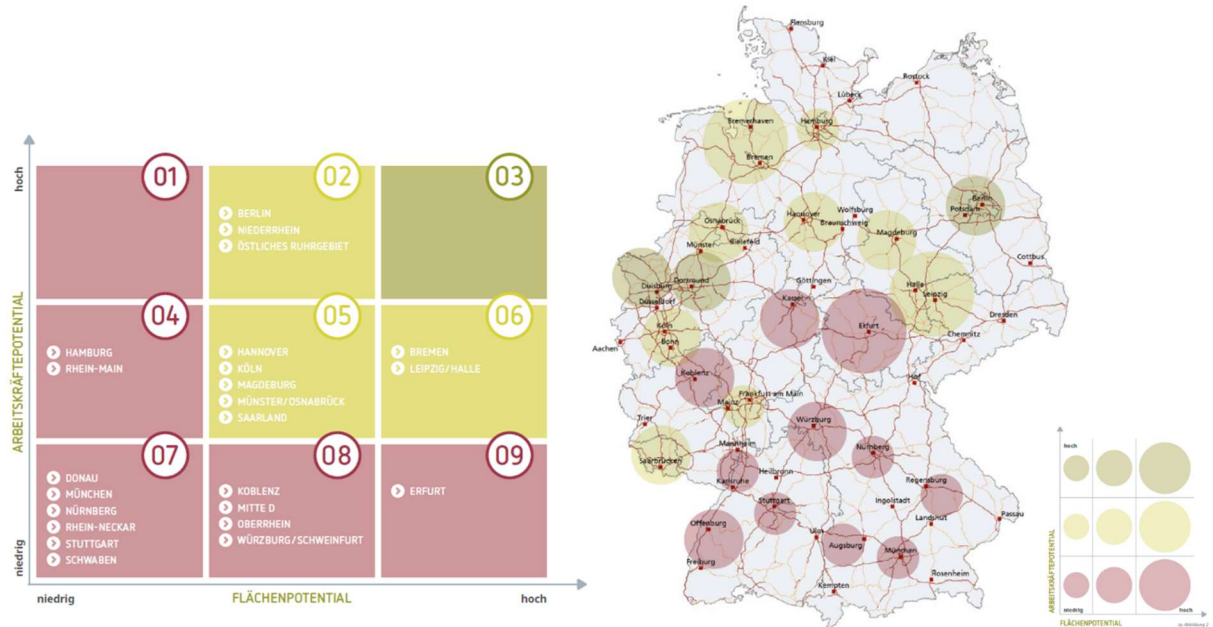


Abbildung 1: Bedeutung der Logistikbeschäftigung
Quelle: Logix (2018)

Dabei stellen Logistikimmobilien als Knoten in logistischen Netzen einen essentiellen Bestandteil bei der logistischen Leistungserstellung dar. Diese baulich meist stark standardisierten Gebäude können u.a. nach der Funktion und Position innerhalb der Wertschöpfungskette unterschieden werden. Je nachdem welche Aufgabe in einer Logistikimmobilie erbracht wird, sind unterschiedliche Rahmenbedingungen bzgl. der Standortwahl notwendig. Diese sind in der

nachfolgenden Tabelle mit ihren jeweiligen Standortanforderungen und Objekteigenschaften zusammengefasst.

	Ballungsraum-Versorgung	Zentraldistribution	Gateway-Funktion	Produktionsversorgung	Netzwerk-Funktion
Primäre Aufgabe der Immobilien	Schnelle (tägliche) Belieferung der Einzelhandelsfilialen	Bündelung der Eingangswaren, Bevorratung, Kommissionierung und zentrale Verteilung	Zentrale Bündelung der internationalen Transportmengen und deutschland- oder europaweite Verteilung	Bündelung und Bereitstellung von Materialien zur Produktionsversorgung, Abholung von Fertigwaren	Sortierung und Verteilung von Paket- und Stückgutsendungen
Wichtigste Standortfaktoren	- Gute Erreichbarkeit der Innenstadtbezirke - Nähe Autobahnanbindung - Hohe Flächenverfügbarkeit - Niedrige Grundstückspreise - 24h Nutzbarkeit	- Zentrale Lage - Nähe Autobahnanbindung - Hohe Flächenverfügbarkeit - Niedrige Grundstückspreise	- Nähe zu Seehäfen - Nähe zu Flughäfen - Multimodale Umschlagsmöglichkeiten - Hohe Flächenverfügbarkeit - Niedrige Grundstückspreise	- Hohe Industriedichte - Breites Angebot an Logistikdienstleistungen - Hohe Arbeitskräfteverfügbarkeit - Flächenverfügbarkeit nahe der Industriensiedlungen	- Gute Infrastrukturanbindung - Lage an Autobahnknotenpunkten - Zentrale Lage innerhalb des Distributionsgebietes - 24h-Nutzbarkeit
Dominante Branchen	- Großhandel - Einzelhandel - Automobilsatzteilversorgung	- Versandhandel und E-Commerce - Großhandel - Industrieunternehmen	- Elektroindustrie - Bekleidungs-Einzelhandel - Fruchthandelsunternehmen	- Automobilindustrie - Maschinenbau und Metallindustrie - Chemie- und Pharmaindustrie - Lebensmittelherstellung	- Stückgut-Logistiker - KEP-Dienstleister
Beispielunternehmen aus Bremen	- Bauhaus - Hofmeister & Meincke - Transgourmet - ENSO eCommerce GmbH	- BLG für Tchibo - Saturn Petfood - Fiege - Dachser	- BLG Logistics Group - Leschaco - Röhling Logistics - DCP Dettmer Container Packing	- Lorel für Daimler - Stute für Airbus - BLG für ZF Friedrichshafen - Valeo für Daimler	- DHL - TNT - Hellmann - GLS
Typische Objekteigenschaften					
Ø Hallenfläche (m ²)	20.900	13.200	25.000	12.800	6.900
Ø Anteil Hallenfläche/ Grundstücksfläche	39%	43%	48%	42%	35%
Hallentiefe	>80m	>80m	>80m	>75m	30 - 40m
Ø Grundstücksfläche in ha	5,4	3,0	5,2	3,0	1,9
Ø Beschäftigte pro ha Grundstücksfläche	39	43	37	37	53
Ø Investition pro 1.000 m ² Hallenfläche in Mio.	1,34	1,78	1,43	1,80	1,38
Ø Beschäftigte pro 1.000 m ² Hallenfläche	10	10	8	9	15
Ø Wertschöpfungsbeitrag pro Kopf in € p.a.	30.900	41.900	45.000	70.200	32.300
Ø Wertschöpfungsbeitrag pro ha Grundstücksfläche in Mio. € p.a.	1,2	1,8	1,7	2,6	1,7
Spanne der täglichen LKW-Fahrten pro ha Grundstücksfläche	30 - 65	40 - 90	20 - 90	5 - 45	70 - 80

Tabelle 1: Typische Aufgaben und regionalwirtschaftliche Effekte der 5 generischen Logistikfunktionen

Quelle: Fraunhofer SCS

Diese Unterscheidung von generischen Logistikfunktionen wird im Verlauf der weiteren Analyse immer wieder aufgegriffen, um z.B. die strukturellen Eigenheiten des Bremischen Logistik(immobilien)marktes oder auch die Prognose des zu erwartenden Flächenbedarfs differenziert analysieren zu können.

3. REGIONALWIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DER LOGISTIK FÜR BREMEN UND DIE REGION

Zur Ermittlung der tatsächlichen Relevanz einer Logistikregion analysiert die Fraunhofer SCS regelmäßig die logistische Attraktivität und Intensität aller Stadt- und Landkreise in Deutschland. Die dabei ermittelten Indizes geben Auskunft darüber, welche Standorte die besten Rahmenbedingungen sowie die höchste Logistikkonzentration aufweisen. Aus der Kombination dieser Ergebnisse ergeben sich insgesamt 23 Logistikregionen in Deutschland, die sowohl über attraktive Rahmenbedingungen für die Logistik verfügen, als auch bereits eine überdurchschnittliche Logistikkonzentration aufweisen.⁴

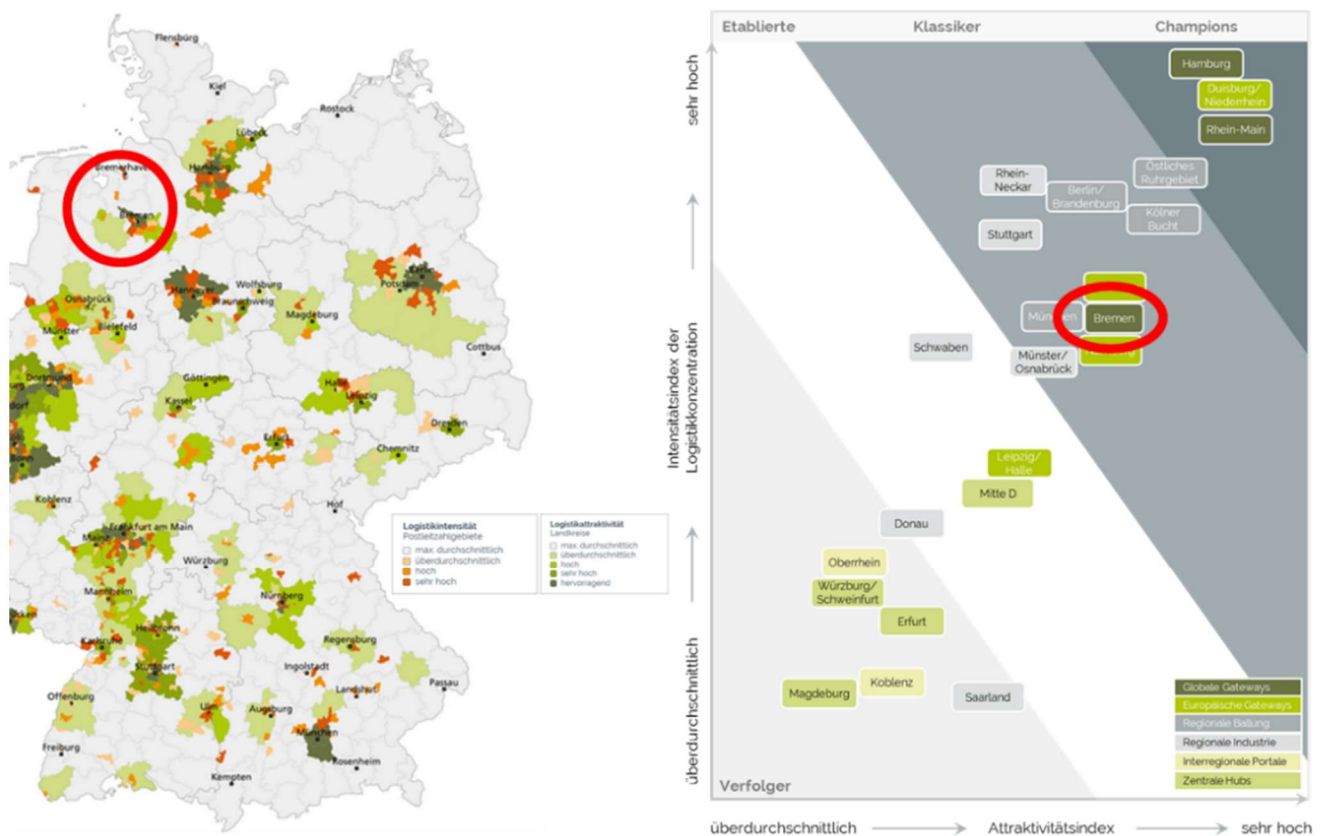


Abbildung 2: Bremen im Kontext der deutschen Logistikstandorte und -regionen

Quelle: Fraunhofer SCS, L.immo-online

Der Großraum Bremen gehört demzufolge zu den klassischen Logistikregionen in Deutschland. Hinsichtlich der primären Funktion im regionalen Wettbewerb kann er zu den globalen Gateways gezählt werden.

Eine aggregierte Auswertung der auf die lokale Logistikwirtschaft zurückzuführende Bruttowertschöpfung in den 23 deutschen Logistikregionen aus dem Jahr 2015 zeigt eine große Spannweite an unterschiedlichen Ergebnissen. Hinter diesen Unterschieden stehen sowohl die gewachsenen Wirtschafts- und Beschäftigungsstrukturen vor Ort als auch regional

⁴ Zur Methodik und Zusammensetzung des Logistikattraktivitäts und -intensitätsindex vgl. Fraunhofer SCS (2015)

unterschiedliche Lohnniveaus, die auch eine abweichende Bewertung der Wertschöpfung je Erwerbstätigen mit sich bringen.

Während die absolute Höhe der regionalen Bruttowertschöpfung im Wesentlichen von der Zahl der Logistikbeschäftigten in den Logistikregionen sowie von deren Lohnniveau abhängt, ist der Anteil der Logistik an der Gesamtwertschöpfung der aussagefähigere Indikator für den regionalen Vergleich.⁵

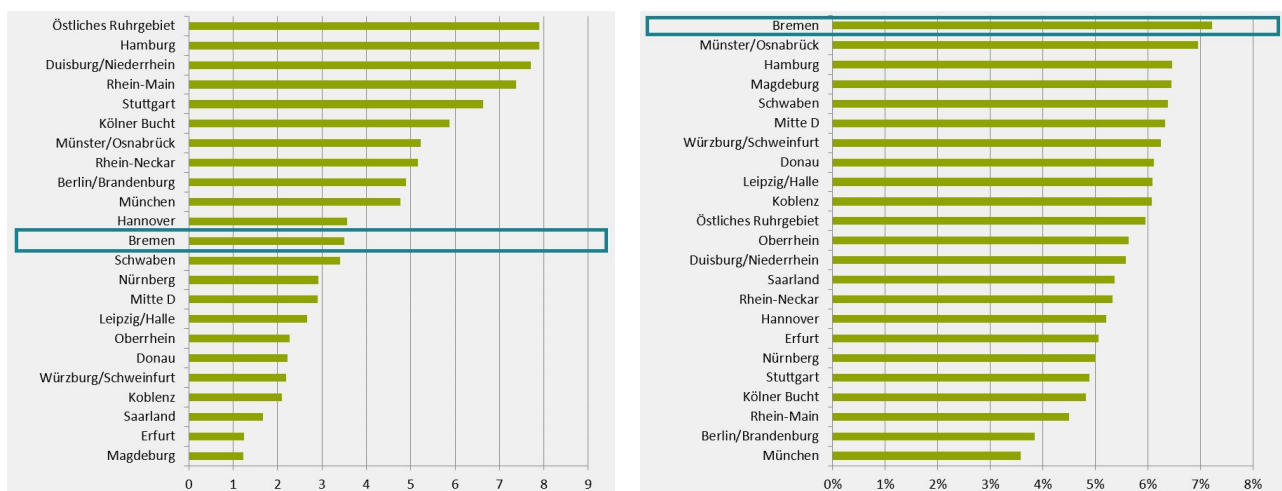


Abbildung 2: Bruttowertschöpfung (absolut in Mrd. € und relativ) der Logistikwirtschaft in den deutschen Logistikregionen (Stand Juni 2015)
Quelle: Fraunhofer SCS, Logistikimmobilien – Markt und Standorte 2015

Die Ergebnisse zeigen, dass die Region Bremen mit einer Bruttowertschöpfung von rund 3,5 Mrd. € p.a. im absoluten Vergleich im Mittelfeld der deutschen Logistikregionen rangiert. Wird jedoch der relative Anteil der Logistik an der gesamten Wirtschaftsleistung herangezogen, steht Bremen und sein Umland noch vor den Regionen Münster/Osnabrück und Hamburg mit rund 7,2% auf dem vordersten Platz des Rankings. Der Logistik kommt damit auch vor dem Hintergrund des Wertschöpfungsbeitrags eine herausragende Stellung in Bremen zu.

Diese auf statistischen Daten basierenden Analyseergebnisse werden durch eine Reihe qualitativer und quantitativer Besonderheiten ergänzt:

3.1. Strukturelle Besonderheiten des Bremischen Logistikmarktes

- Die strategisch günstige Lage im Hinterland der drei wichtigsten Containerhäfen in Deutschland (73 km bis zum Terminal Bremerhaven, 108 km bis zum Terminal Wilhelmshaven, 110 km bis Hamburg Terminal Waltersdorf) ermöglicht angesiedelten Unternehmen eine hohe Flexibilität bzgl. der genutzten Container-Reedereien.
- Seehafenorientierung abseits der Felder „Containerumschlag“ und „Automobilumschlag“ (Schwerpunkte sind in Bremerhaven). In Bremen spielen

⁵ Die jüngste zur Verfügung stehende Input-Output-Tabelle zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieser Studie stammt aus dem Jahr 2016. Angesichts des hohen methodischen Aufwands wurde deshalb auf die Aktualisierung der in Abbildung 3 dargestellten Ergebnisse mit Basisjahr 2015 verzichtet.

Schwergut-/Projektlogistik (Neustädter Hafen) eine wichtige Rolle. Des Weiteren ist nennenswerter Umschlag im Bremer Industriehafen vorhanden (u.a. für die Stahlwerke Bremen).

- Automobilorientierung: Als Standort eines der größten Automobilwerke in Deutschland sind in Bremen viele Logistikunternehmen im „Automotiv-Segment“ aktiv. Beispielsweise werden durch die Unternehmen der BLG Logistics Group im Außenhandelszentrum (AHZ) die weltweiten CKD⁶-Geschäfte für den Daimler-Konzern abgewickelt. Ein weiteres Cluster ist im „Gewerbepark Hansalinie“ konzentriert.
- Nahrungs-/Genussmittellogistik: Das Unternehmen Anheuser-Busch InBev, zu dem die Brauerei Beck & Co. gehört, produziert am Standort Bremen und bedient sich verschiedener logistischer Dienstleister, die z.B. die Container über Bremerhaven verschiffen bzw. die Sattelaufleger per KV-Züge gen Italien versenden. Des Weiteren ist Bremen ein wichtiger Standort für den Kaffeeumschlag bzw. die Kaffeeproduktion. Das Unternehmen Jacobs Douwe Egberts (JDE), das seine Deutschlandzentrale in Bremen hat, gilt als ein wichtiger globaler Player, der wiederum mit Logistikdienstleistern in Bremen zusammenarbeitet.
- Das GVZ Bremen zählt mit ca. 8.700 Beschäftigten zu den wichtigsten Güterverkehrszentren in Deutschland und Europa. Dort sind als „Besonderheit“ verschiedene LCL⁷-Packing Center angesiedelt, die bundesweit als führend im Sammelcontainergeschäft gelten. Die Gesamthallenfläche des GVZ Bremen beträgt ca. 1,5 Mio. qm und vereint damit über 50% aller diesbezüglicher Flächen in Bremen. Der Leerstand liegt knapp über 1 %.⁸ Das im Abstand von jeweils fünf Jahren durch die Deutsche GVZ-Gesellschaft (DGG) erstellte aktuelle europäische GVZ-Ranking 2020 zeigt anhand von 38 Bewertungskriterien, dass das GVZ Bremen den ersten Platz vor dem Interporto Quadrante Europa Verona und dem GVZ Nürnberg einnimmt.⁹
- Ein weiterer „Leuchtturm“ ist der KV-Terminal „KV Roland Umschlag“, der u.a. mit eigenen Zugsystemen den Standort Bremen in den letzten Jahren zu einem der führenden (maritimen) KV-Standorte in Deutschland weiterentwickelt hat.
- Die Stadt Bremen weist aufgrund ihres Standortprofils eine hohe Eignung für verschiedene Logistikaufgaben auf: Von der Rolle als Gateway für internationale Güterströme sowie der Produktionsversorgung über die zentrale Distribution, die Versorgung des lokalen Ballungsraums bis hin zu Umschlagsdepots von Netzwerk- und Systemlogistikern gibt es zahlreiche Beispiele für unterschiedliche Logistikenutzungen. Damit sind alle 5 Logistik-Ansiedlungstypen in Bremen vertreten.

⁶ Der Begriff Completely Knocked Down stammt aus der Automobilindustrie und bezeichnet eine Methode der Herstellung und Vermarktung von Kraftfahrzeugen, bei welcher Komponenten und Baugruppen angeliefert und erst im Importland zum fertigen Fahrzeug zusammengesetzt und verkauft werden.

⁷ Less than container load (LCL) bzw. Containerteilladung ist eine Bezeichnung für Warensendungen in Containern, die den Container nicht komplett ausfüllen und Platz für in gewissen Mengen erlaubte Zuladung lassen.

⁸ WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (2019)

⁹ Vgl. DGG (2020)

	<u>Ballungsraum-Versorgung</u>	<u>Zentraldistribution</u>	<u>Gateway-Funktion</u>	<u>Produktionsversorgung</u>	<u>Netzwerk-Funktion</u>
Primäre Aufgabe der Immobilien	Schnelle (tägliche) Belieferung der Einzelhandelsfilialen	Bündelung der Eingangswaren, Bevorratung, Kommissionierung und zentrale Verteilung	Zentrale Bündelung der internationalen Transportmengen und deutschland- oder europaweite Verteilung	Bündelung und Bereitstellung von Materialien zur Produktionsversorgung, Abholung von Fertigwaren	Sortierung und Verteilung von Paket- und Stückgutsendungen
Beispielunternehmen aus Bremen	- Bauhaus - Hofmeister & Meincke - Transgourmet - ENSO eCommerce GmbH	- BLG für Tchibo - Saturn Petfood - Fiege - Dachser	- BLG Logistics Group - Leschaco - Röbling Logistics - DCP Dettmer Container Packing	- Lorel für Daimler - Stute für Airbus - BLG für ZF Friedrichshafen - Valeo für Daimler	- DHL - TNT - Hellmann - GLS

Tabelle 2: Bremische Beispiele für die 5 logistischen Ansiedlungstypen

Quelle: Fraunhofer SCS

- Angesichts der strategischen Lage und des vor Ort gegebenen Infrastrukturangebots fällt das Mietpreisniveau ebenso wie die Grundstückspreise in Bremen im Vergleich zu anderen Logistikregionen vergleichsweise günstig aus. Abhängig von der Mikrolage und dem Objektzustand können für Standard-Logistikimmobilien aktuell Nettokaltmieten von bis zu 4,70 €/m² realisiert werden.¹⁰ Mit 35 - 55 €/m² sind auch die Kaufpreise für Flächen in den logistikaffinen Gewerbegebieten auf einem günstigen Niveau. Das Preis-Leistungs-Verhältnis für ballungsraumnahe Logistikflächen ist damit im Regionalvergleich sehr konkurrenzfähig.
- Bei Standortentscheidungen von Unternehmen stehen jedoch nicht allein Kosten im Vordergrund, sondern auch die Frage, inwieweit Standorte mit anderen Produktionsstätten und Distributionszentren optimal vernetzt werden können. Aus diesem Grund sind Regionen wie Bremen, die über eine leistungsfähige verkehrstechnische Anbindungsqualität verfügen, eine hohe Flexibilität bzgl. verschiedener logistischer Aufgaben aufweisen und in nationale, europäische sowie globale Netzwerke eingebunden sind, gefragte Zielregionen, auch für Unternehmenszentralen von Logistikdienstleistern. So fällt die Anzahl der für die strategische Entscheidungsfähigkeit maßgeblichen Unternehmenszentralen mit 7 international bzw. globale agierenden und rund 35 national bzw. regional aktiven Logistikunternehmen relativ hoch aus.
- Einen Ausdruck dieser hohen Anzahl an Firmenzentralen am Standort Bremen stellen auch die vergleichsweise hohen Beschäftigungswirkungen in den kaufmännischen Logistikberufen, die mit über 16% deutlich über dem Bundesdurchschnitt (knapp 7%) liegen. Dadurch lassen sich auch höhere Einkommenseffekte auf Seiten der Beschäftigten nachweisen, die höher sind als in stärker gewerblich geprägten Belegschaften.
- In der Stadt Bremen waren 2019 ca. 33.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in logistikaffinen Berufen tätig. Mit fast 12% fällt der Anteil der Logistikbeschäftigung an der Gesamtbeschäftigung verglichen mit dem gesamtdeutschen Durchschnitt von 8,6% überdurchschnittlich hoch aus. Auch im Vergleich zu anderen Logistikregionen und Bundesländern weist die Region Bremen den mit Abstand höchsten Beschäftigungsanteil in der Logistik aus. Zum Vergleich: Das Bundesland Brandenburg liegt mit zuletzt 10,3% relativer Logistikbeschäftigung auf Platz 2 des Rankings nach Bundesländern.
- Der Blick auf die Entwicklung der letzten 10 Jahre zeigt einen Anstieg des Logistikanteils an der Gesamtbeschäftigung bis zum Jahr 2015 und seither ein konstantes Verbleiben auf diesem hohen Niveau. Die Stadt Bremen zeigt dabei eine nur leicht rückläufige Tendenz und nähert sich dem gleichzeitig wachsenden Umland an. Bedingt durch einen Mangel an

¹⁰ Vgl. Robert C. Spies (2019)

verfügbaren Logistikflächen, ist diese Entwicklung in anderen Städten, bspw. Berlin oder Hamburg, seit 2011 mit stagnierenden bis rückläufigen Logistikbeschäftigungsquoten in Stadtgebieten und ansteigenden Werten in den umliegenden Landkreisen bereits viel deutlicher ausgeprägt und verdeutlicht die hohe Relevanz sowie das Potenzial der Logistik in der Stadt Bremen.

- Der Vergleich des Anteils der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in unterschiedlichen Branchen zeigt die Logistik in der Stadt Bremen als zweitwichtigsten Arbeitgeber nach dem Gesundheits- und Sozialwesen. Weitere wichtige Branchen sind der Groß- und Einzelhandel, Kfz-Herstellung und sonstiger Fahrzeugbau sowie öffentliche Verwaltung.
- Dabei ist mit 51,6% ist gut die Hälfte der in der Logistik beschäftigten Personen in der Stadt Bremen bei Logistikdienstleistern angestellt – ein deutlich höherer Anteil als im Bremer Umland (39,5%) oder in Gesamtdeutschland (36,3%). Im regionalen und nationalen Vergleich kann zudem ein überdurchschnittlich hoher Anteil an Logistikbeschäftigten im Bereich der Zeitarbeit (Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften) festgestellt werden, wohingegen direkt im verarbeitenden Gewerbe oder dem Handel angestellte Logistikbeschäftigte in der Stadt Bremen unterrepräsentiert sind.
- Die genauere Untersuchung der Beschäftigungsstruktur nach Berufen zeigt, dass sich logistikaffine Berufsgruppen etwa zur Hälfte (53%) auf Lager- und Umschlagsberufe, 31% auf kaufmännische Berufe und zu 16% auf Transport- und Zustellberufe verteilen. Mit 16% ist dabei insbesondere der Anteil an »Kaufleuten Verkehr und Logistik« überdurchschnittlich hoch ausgeprägt, »Fahrzeugführer im Straßenverkehr« (14,5%) sind dagegen vergleichsweise stark unterrepräsentiert – diese sind vor allem im Bremer Umland (34%) zu finden.
- Hinsichtlich der Potenziale bietet der lokale Arbeitsmarkt in der Stadt Bremen und dem Bremer Umland aktuell noch vergleichsweise gute Rahmenbedingungen für die Akquise von Logistikfachkräften: In der Stadt Bremen, Delmenhorst und Wesermarsch betrug die durchschnittliche Arbeitslosenquote im Jahr 2019 zwischen 5,8 und 9,5%. Die jüngste Bevölkerungsvorausberechnung für die Stadt Bremen geht zudem von einem Wachstum um weitere 6.000 Einwohner bis zum Jahr 2025 aus, was einem moderaten Wachstum zum Stand 2018 von knapp 2,0% entsprechen würde.

Zusammenfassend weist auch der Logistik-Arbeitsmarkt in Bremen zahlreiche Besonderheiten auf: Die hohe Zahl an Unternehmenszentralen von Logistikdienstleistern bringt einen herausragenden Anteil an kaufmännischen und Verwaltungsberufen mit sich, gleichzeitig ist die Quote der bei Logistikdienstleistern angestellten Arbeitnehmern aber auch überproportional. Während sich die lokale Industrie und der Handel durch die Beauftragung von Logistikdienstleistern Flexibilisierungseffekte beim Vorhalten von Personalressourcen sichern, nutzen die zahlreichen bremischen Logistikdienstleister ihrerseits wiederum Zeitarbeiter, um diesen Effekt zu erzielen. Eine weitere Besonderheit liegt in der nahezu parallelen Entwicklung der Stadt Bremen und ihres Umlandes beim Beschäftigungswachstum.

3.2. Logistiksiedlungen

Der Gesamtbestand an Logistikflächen in der Stadt Bremen wurde im September 2019 mit 2,92 Mio. m² angegeben.¹¹

Für die Strukturanalyse der logistischen Ansiedlungen in Bremen wurden zunächst die Flächennutzungsanteile logistischer Ansiedlungen nach Branchen kategorisiert und mit den bundesdeutschen Werten verglichen (diese sind in den folgenden Abbildungen jeweils im äußeren Kreis dargestellt). In weiteren Kategorien werden außerdem die Altersstruktur, die Logistikfunktionen und die Größenklassenstruktur ausgewertet.

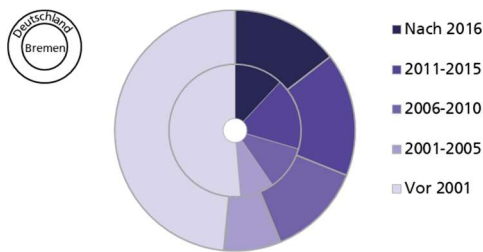


Abbildung 3: Altersklassenstruktur der Logistikflächen in Deutschland und Bremen

Quelle: Fraunhofer SCS

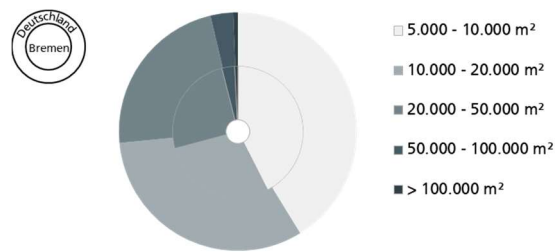


Abbildung 4: Größenklassenstruktur der Logistikflächen in Deutschland und Bremen

Quelle: Fraunhofer SCS

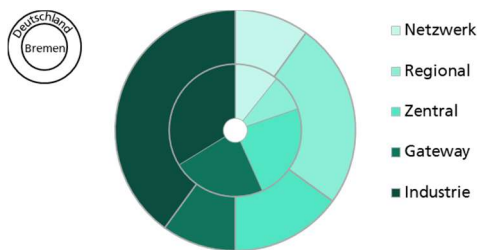


Abbildung 5: Anteile der Logistikfunktionen an den logistisch genutzten Flächen in Deutschland und Bremen

Quelle: Fraunhofer SCS

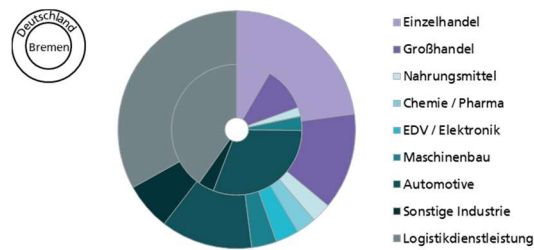


Abbildung 7: Nutzerstruktur der Logistikflächen in Deutschland und Bremen nach Branchen

Quelle: Fraunhofer SCS

Die Ergebnisse der Nutzerstruktur zeigen einen deutlichen Überhang an Automotive und Logistikdienstleistungen. Im Gegensatz dazu sind der Einzelhandel und die Elektronikbranche als Flächennutzer nur unterdurchschnittlich vertreten. Die Auswertung nach Altersklassen weist einen leicht erhöhten Anteil an älteren Bestandsimmobilien auf, die Anteile der Logistikfunktionen zeigen einen deutlichen Überhang an Gateway-Logistik und Zentralen Distributionszentren. Die Größenklassen liegen im bundesweiten Vergleich im Durchschnitt, mit einem leichten Überhang von Objekten von 20.000 – 40.000 m².

Die folgende Abbildung zeigt das Neubauvolumen an Logistikimmobilienflächen in der Stadt Bremen während der letzten sechs Jahre. Nach einem deutlichen Rückgang im Jahr 2017, wurde in den vergangenen zwei Jahren wieder deutlich mehr Logistikneubaufäche errichtet. Im Durchschnitt ergibt sich eine jährliche Neubauaktivität von rund 65.000 m² an neuen Hallenflächen.

¹¹ Vgl. WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (2019)

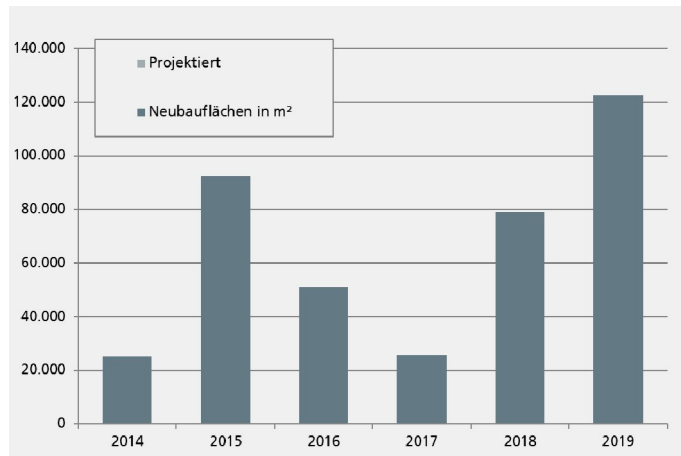


Abbildung 9: Neubauvolumen an Logistik-Hallenflächen in Bremen
Quelle: Fraunhofer SCS

Auch nach Erkenntnissen des „Immobilienmarktreports Bremen“ der WFB zog das Neubauvolumen im Jahr 2018 hinsichtlich Logistikimmobilien deutlich an. Der bremische Logistikimmobilienmarkt wuchs um 3 % und damit dreimal stärker als der deutsche Gesamtmarkt. Trotz Rückbau vieler älterer Logistikimmobilien erhöhte sich der Flächenbestand in der Stadt Bremen 2019 auf 2,92 Mio. m². Seit 2005 wurden ca. 50% davon durch Investoren und Projektentwickler initiiert beziehungsweise weitervermietet. Dies ist lt. WFB ein Beleg dafür, dass sich Bremen in der Assetklasse „Logistikimmobilien“ etabliert hat.¹²

Der zukünftige Erfolg wird gem. WFB-Report vor allem von einer störungsfreien Verkehrsanbindung, konkurrierenden Nutzungsgedanken und der zeitnahen Verfügbarkeit von Gewerbeflächen abhängig sein.

Die Lokalisierung der einzelnen Logistikimmobilien in und um Bremen zeigt, dass sich ein Großteil der Objekte auf eine Handvoll logistikaffine Gewerbegebiete konzentriert.

¹² WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (2019)

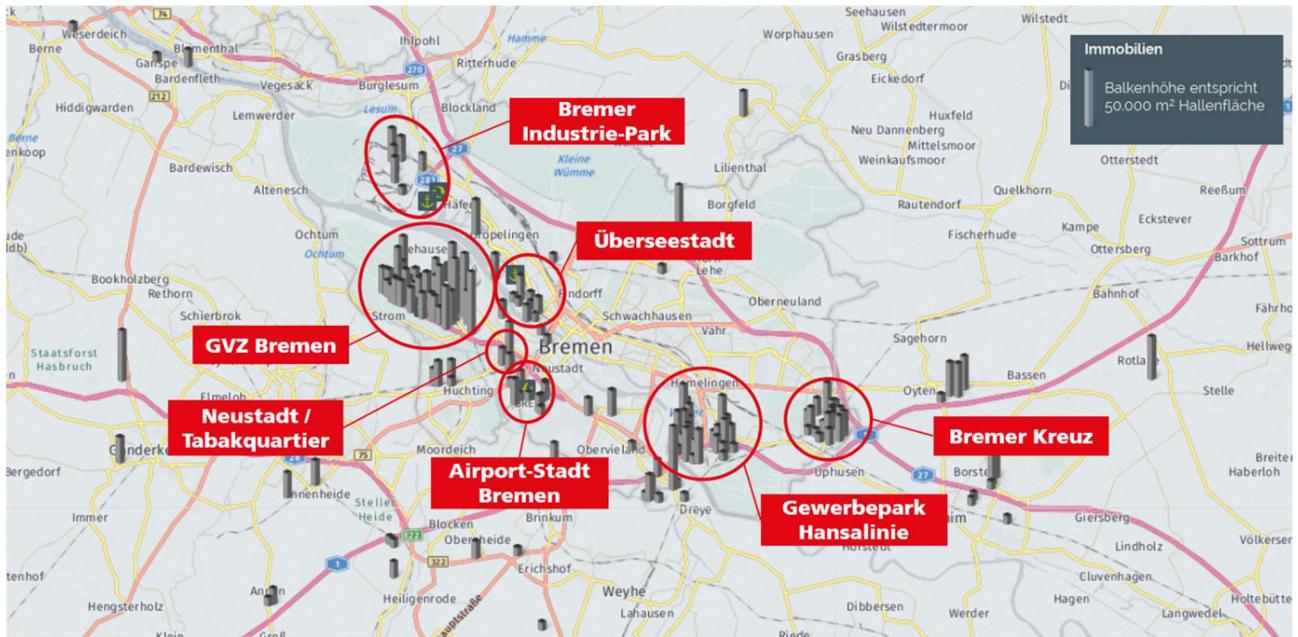


Abbildung 8: Logistikkaffine Gewerbegebiete in Bremen

Quelle: Fraunhofer SCS, L.immo-online.de

Somit sind folgende Gewerbegebiete für die Bremische Logistik relevant:

- Airport-Stadt Bremen
- Bremer Kreuz/Mahndorf
- Bremer Industrie-Park
- Gewerbepark Hansalinie
- GVZ Bremen
- Neustadts-Güterbahnhof
- Überseestadt/Industriehäfen

Da unter diesen sieben logistikkaffinen Gewerbegebieten lediglich der Bremer Industrie-Park, der Gewerbepark Hansalinie sowie das GVZ Bremen noch perspektivische Flächen- und damit Ansiedlungspotenziale aufweisen, wurde sich bei der Allokation der prognostizierten Flächennachfrage auf diese drei Gewerbegebiete fokussiert.

4. **HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN FÜR DIE ENTWICKLUNG DER LOGISTIKWIRTSCHAFT IM GEP 2030**

Die Stadt Bremen bietet eine breite Palette an logistikrelevanten Standortfaktoren und damit attraktive Rahmenbedingungen für alle Logistikfunktionen. Die auf feinräumiger oder gar Objektebene vorliegenden Daten zu den Größen und Funktionen von Bremer Logistikimmobilien werden zusammen mit den sonstigen Projektergebnissen nunmehr zu einer Bedarfsprognose für weitere städtische Logistikflächen sowie eine Reihe genereller Handlungsempfehlungen für das Gewerbeentwicklungsprogramm (GEP) 2030 zusammengeführt.

4.1. **Strategische Chancen und Herausforderungen bis 2030**

Für den Logistikstandort Bremen ergeben sich eine Reihe an aktuellen Entwicklungen, Chancen und Herausforderungen, die bei der Erarbeitung der Handlungsempfehlungen berücksichtigt wurden. Diese sind im Folgenden stichpunktartig aufgeführt:

- Die Entwicklungen der letzten Jahre zeigen, dass sich Logistikstandorte zunehmend zu wichtigen Standortfaktoren weiterentwickeln. Die Logistik folgt zunehmend nicht mehr automatisch dem Kunden, vielmehr ist es der Kunde, der sich in seinen Standortentscheidungen u.a. an der Logistik bzw. den damit verbundenen Standortangeboten orientiert. Im Idealfall entstehen Cluster, die einen Branchenmix aus Verladern und Logistikdienstleistern in räumlicher Nähe vereinen.
- Das GVZ Bremen steht als wichtigster bremischer Logistik-Hot Spot wie kein anderer für die überregionale und internationale Sichtbarkeit der Region. Mit einer durchschnittlichen Vermarktungsleistung von 7,1 ha p.a. in den vergangenen 15 Jahren ist es auch bzgl. der Flächenentwicklung die erfolgreichste logistische Mikrolage in Bremen. Folge dieser Entwicklung ist aber gleichzeitig die Feststellung, dass das GVZ zunehmend an seinen Kapazitätsgrenzen agiert. Fehlende Erweiterungsflächen sowie mittlerweile „in die Jahre gekommene“ Logistikanlagen sind Ausdruck der bestehenden Herausforderungen.
- Während die GVZ-Flächen in der Vergangenheit durch die Öffentliche Hand an die Investoren (Logistikimmobilienentwickler oder Logistiker) verkauft worden sind, könnte ein Umdenken in Richtung Verpachtung von Logistikgrundstücken u.U. neue Handlungsspielräume eröffnen. Dadurch hätte die öffentliche Hand langfristig noch Einflussoptionen auf den Ansiedlermix im GVZ. Die öffentlich geprägte GVZ-Entwicklungsgesellschaft Bremen (GVZe) könnte darüber hinaus durch eigene Investitionen in affine Objekte des GVZ-Servicesparks I. und II. (zur Vermietung) zusätzliche Einnahmen und Einflussnahmen generieren.
- Für die Sicherung von Flächen und damit die mittel- bis langfristige Angebotsfähigkeit bei Ansiedlungsanfragen im GVZ Bremen sind die bereits angeschobenen Schwerpunktprojekte des GEP 2020 Bremer Industrie-Park, Gewerbepark Hansalinie Bremen und das Projekt Achim-West weiterzuentwickeln. Neben einer aktiven Bestandsentwicklung und Vermarktung der vorhandenen Flächenpotenziale ist zudem eine vorbehaltfreie Prüfung der Umwidmung von Flächen, die durch die logistischen

Akteure aus Bremen vorgetragen worden sind zu empfehlen, die bislang aus verschiedenen Gründen nicht für die Logistikknutzung zur Verfügung stehen. Hierzu zählen:

- „Niedervieland III.“ (FFH Naturschutzgebiet) - direkt am GVZ mit über 100 ha
- „Hochwasserpolder“ zwischen GVZ und Neustädter Hafen von ergänzenden Flächenentwicklungen mittelfristig erforderlich.
- Darüber hinaus bietet auch das durch die Fertigstellung des Bremer Autobahnringes entstehende „Kraftband BAB 281“ Perspektiven für eine weitere Clusterbildung. Daraus ergeben sich funktionale Vernetzungen zwischen dem Bremer Industrie-Park und den Industriehäfen auf der rechten und Gewerbearealen auf der linken Weserseite, insbesondere aber dem GVZ Bremen.
- Die räumliche Konzentration von Logistikaktivitäten führt jedoch auch zu erhöhten Verkehrsbelastungen an den jeweiligen Konzentrationspunkten. Wenn zudem die infrastrukturellen Gegebenheiten an diesen Logistikarealen, wie beispielsweise der A281 beim GVZ Bremen, nicht optimal gegeben sind, entstehen Beeinträchtigungen, die die Akzeptanz von Logistikstandorten bei verschiedenen Stakeholdern negativ beeinträchtigen.
- Ein in diesem Kontext erschienenenes Gutachten¹³ zu den zu erwartenden Effekten der Fertigstellung der Autobahnneckverbindung A281 (Bauabschnitte 3/2 und 4) führt zu interessanten Ergebnissen. Es zeigt sich, dass sowohl ökonomische als auch ökologische und soziale Aspekte zu erheblichen positiven Effekten führen. Die Quantifizierung dieser Effekte kommt u.a. zu dem Ergebnis, dass durch die fertige Ringverbindung der A281 pro Jahr CO₂-Emissionen in Höhe von über 60.000 Tonnen vermieden werden könnten. Hinzu kommen Zeitersparnisse für die Beschäftigten / Logistikunternehmen sowie positive Effekte durch geringere Kraftstoffverbräuche und die Reduzierung von Lärm in sensiblen Stadtbereichen.
- Die GVZ-Entwicklungsgesellschaft Bremen könnte sich perspektivisch als strategische Entwicklungseinheit (Moderationsfunktion) für das neue „Kraftband A281“ weiterentwickeln. Bislang gibt es keine dementsprechende Institution, die die Gesamtinteressen wahrnehmen könnte.
- Die im aktuellen Koalitionsvertrag der Regierungsparteien thematisierte Erarbeitung eines neuen Hafenentwicklungsplanes bietet die Chance, eine funktionale Abstimmung mit den Zielsetzungen des GEP 2030 vornehmen zu können. Somit könnten ggf. Flächenoptionen für neue Logistikknutzungen in jetzigen Hafenaarealen geschaffen werden. Beispiel: Abstimmung der Perspektiven der vorhandenen Hafenaareale auf der linken (Neustädter Hafen) mit denen der rechten Weserseite (Industriehäfen).
- Klimaschutz und Klimaanpassung sind wichtige Herausforderungen für die Logistik am Standort Bremen. Zunehmende Extremwetterereignisse wie Starkregen oder Hochwasser beeinflussen die Logistikprozesse nachweislich immer mehr. Den sichtbaren Folgen des Klimawandels vorzubeugen ist das Ziel von BREsilient (www.bresilient.de), einem Bremer Forschungsprojekt, das an die im Jahr 2018 verabschiedete Bremer Klimaanpassungsstrategie anknüpft. Durch praxisnahe Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel sollen Impulse für den Logistikstandort Bremen erarbeitet werden. Das

¹³ DEUTSCHE GVZ-GESELLSCHAFT MBH / GVZE BREMEN (2014): „Positive Effekte des Ringschlusses der A281 - nachhaltiger zum GVZ“, Bremen.

Thema Klimaschutz spielt auch beim ökologischen Bauen von Logistikanlagen eine wichtige Rolle. Vom Einsatz von LED-Beleuchtung über eine effiziente Heizung und Gebäudedämmung bis hin zum Einsatz von Solarpanelen für die Energiegewinnung und/oder Gründächer können zahlreiche Maßnahmen zu einer verbesserten Klimabilanz beitragen. Hierbei sind allerdings statische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Diesbezügliche Vorgaben und Regelwerke werden zunehmend griffiger und verbindlicher, abseits der gängigen Gebäudezertifikate¹⁴ haben sich jedoch noch keine transparenten Bewertungsmethoden für die ganzheitliche Bilanzierung der Umwelteffekte von Logistikliegenschaften etabliert.

- Logistische Brownfield Entwicklungen wie am Standort „Neustadt Güterbahnhof“ zeugen von einem Trend, das Thema Flächenentwicklung verstärkt unter den Gesichtspunkten „Flächenrecycling“ und nachhaltige „Verdichtung“ voranzutreiben. In diesem Kontext können sich insbesondere Flächenchancen für Logistikansiedlungen aus den zuvor erwähnten Abstimmungsprozessen mit der neuen Hafenentwicklungsplanung eröffnen.

4.2. Ableitung Flächenerfordernisse bis 2030 (quantitativ und qualitativ)

Zur Quantifizierung der Flächenerfordernisse für zukünftige Logistikansiedlungen in der Stadt Bremen bis zum Jahr 2030 wurde ein mehrstufiges Verfahren angewendet:

1. Strukturelle Analyse der bisherigen Ansiedlungen hinsichtlich ihrer Mikrolage und Logistikfunktion
2. Projektion der zukünftigen Flächenbedarfe nach Logistikfunktion
3. Übertragung der projektierten Flächenbedarfe auf Mikrolagen
4. Abgleich mit den gegebenen Flächenpotentialen je Mikrolage

Das Ziel bestand in einer möglichst feingliedrigen Strukturierung der Datengrundlage, um auf dieser Basis detaillierte Aussagen und Empfehlungen für die zukünftige Entwicklung ableiten zu können. Im Folgenden wird der Fokus auf die Ergebnisse der Stufen 2 und 4 gelegt, für eine ausführliche Erläuterung der Vorgehensweise sei auf die vollständige Studie verwiesen.

Als Basis für die Prognose dienten die jährlichen durch die Fraunhofer SCS ermittelten Neubauf Flächen von Logistikimmobilien in Bremen der Jahre 2004 bis 2019. Darin sind alle für logistische Zwecke errichteten Hallenneubauten (Brownfield und Greenfield) ab einer überbauten Lagerfläche von 5.000 m² enthalten.

Die Datengrundlage kann damit als "realisierte Nachfrage" interpretiert werden und bietet eine valide Grundlage für die Prognose der weiteren Flächenbedarfe. Zur Hochrechnung des Flächenverbrauchs auf Grundlage der Nettogeschossfläche von Logistikimmobilien wurde der für die jeweilige Logistikfunktion typische Grundstücksflächenfaktor zugrunde gelegt.¹⁵

¹⁴ Vgl. hierzu die für die Zertifizierung nach DGNB, BREEAM und LEED verwendeten Kriterien

¹⁵ Vgl. dazu die Auflistung in Tabelle 1

Die aufbereiteten Daten wurden zunächst hinsichtlich der logistischen Mikrolagen bzw. Gewerbegebiete ausgewertet. Um den Blick auf die zukünftige Entwicklung bis 2030 zu lenken, wurden den in Tabelle 1 erläuterten Logistikfunktionen die jeweils relevanten Trends und Treiber zugeordnet und ggfs. um weitere Einflussfaktoren ergänzt. Hintergrund ist eine möglichst differenzierte Prognose der zukünftigen Entwicklung für die jeweilige Logistikfunktion.

Die Übertragung der jeweiligen Prognosen auf die bisherige Entwicklung der zugrundeliegenden Kennzahlen in Bremen und die damit verbundenen Ansiedlungswirkungen ermöglicht eine Projektion der zukünftigen Flächennachfrage pro Logistikfunktion. Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	durchschn. jährlicher Verbrauch	Summe an Flächenbedarf bis 2030
Gateway	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	37,4
Industrie	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,3	58,3
Zentral	1,6	1,4	1,4	1,5	1,5	1,6	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,6	17,5
Regional	2,4	2,1	1,7	1,3	1,0	0,6	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,9	9,6
Netzwerk	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	5,6
Summe	12,5	12,0	11,7	11,4	11,0	12,0	11,7	11,6	11,5	11,5	11,5	11,7	128,4

Tabelle 3: Erwartungswert zukünftiger Flächenverbrauch (ha) nach Logistikfunktionen in Bremen

Quelle: Fraunhofer SCS

Der Vergleich des durchschnittlichen jährlichen Flächenverbrauchs pro Logistikfunktion zeigt, dass die Prognose für die nächsten 10 Jahre für jede Funktion niedriger liegt als die bisherigen Flächenverbräuche. Insgesamt kann von rund 25% weniger Flächenbedarf pro Jahr ausgegangen werden. Während dieser Rückgang beispielsweise bei der Gateway-Logistik mit rund 14% vergleichsweise gering ausfällt, ist er durch die im Vergleich zu den früheren Jahren nur moderat wachsende Bevölkerung in Bremen bei der regionalen Distributionsaufgabe mit 55% deutlicher ausgeprägt.

Dennoch verbleibt ein Netto-Flächenbedarf für die Logistik in der Stadt Bremen von durchschnittlich 11,7 ha p.a., der entweder durch Greenfield-Ansiedlungen oder Entwicklungen im Bestand (Brownfield) gedeckt werden kann. Mit Blick auf die zunehmenden Nutzungskonkurrenzen und endlichen Flächenpotentiale erscheinen diese Prognoseergebnisse auch im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten relativ hoch. Zwar werden u.a. auch in Berlin, Hamburg, München, Stuttgart oder Nürnberg nach wie vor stadtnahe Logistikflächen nachgefragt, großflächige Ansiedlungen werden jedoch angesichts der hohen Nutzungskonkurrenzen meist auf das Umland verwiesen. Solange die hohe Attraktivität des Logistikstandorts Bremen auf nach wie vor vorhandene Ansiedlungspotentiale innerhalb der Stadtgemarkung trifft, werden diese auch bevorzugt hier umgesetzt werden. Die Verteilung der ermittelten Flächenbedarfe auf die noch verfügb- bzw. vermarktbar Mikrolagen schärfen das Bild hinsichtlich der Handlungsempfehlungen.

Die ermittelte potenzielle Flächeninanspruchnahme wurde anhand eines die jeweilige Logistikfunktion berücksichtigenden Verteilungsschlüssels auf die noch verfügbaren städtischen

Gewerbeflächen in Bremen heruntergebrochen. Auf diese Weise lassen sich Aussagen darüber treffen, welches Gewerbegebiet auch perspektivisch noch ausreichende Flächenreserven verfügt. In Tabelle 4 werden die Summen der ermittelten Flächenbedarfe bis zum Jahr 2030 den noch verfügbaren Flächen gegenübergestellt. Dabei wurde sowohl die aktuelle Dispositionsreserve als auch die zurzeit noch nicht erschlossenen Flächenpotenziale berücksichtigt.

Logistikfunktion	Gewerbegebiet	durschn. Jährlicher Flächenverbrauch	Summe an Flächenbedarf bis 2030	bereinigte Dispo-Reserve in ha	nicht erschlossen (ha)	Perspektivisch für Ansiedlungen verfügbar (ha)
Gateway		2,7	29,9			
Industrie		1,1	11,7			
Zentral	GVZ Bremen	0,6	7,0	10,7	29,4	40,1
Regional		0,3	3,8			
Netzwerk		0,3	2,8			
	Summe	5,0	55,2			
Gateway		0,0	0,0			
Industrie		3,2	34,9			
Zentral	Gewerbepark Hansalinie	0,0	0,0	10,8	139	149,8
Regional		0,2	1,9			
Netzwerk		0,2	1,7			
	Summe	3,5	38,6			
Gateway		0,7	7,5			
Industrie		1,1	11,7			
Zentral	Bremer Industrie-Park	1,0	10,5	2,2	74,8	77
Regional		0,3	3,8			
Netzwerk		0,1	1,1			
	Summe	3,1	34,6			

Tabelle 4: Verteilung der ermittelten Flächenbedarfe auf die verbleibenden Gewerbeflächenpotenziale in Bremen
Quelle: Fraunhofer SCS

Das Ergebnis macht eine Reihe von Aspekten deutlich:

- Die aktuell in den drei betrachteten Gewerbegebieten frei verfügbaren Flächen decken maximal den Bedarf der nächsten 1-3 Jahre.
- Selbst unter Einbeziehung aller noch nicht erschlossenen Flächen wird das GVZ die Flächennachfrage bis zum Jahr 2030 nicht bedienen können. Vielmehr ergibt sich eine Unterdeckung von insgesamt rund 15 ha, die ggfs. durch eine Erweiterung bzw. Mobilisierung zusätzlicher Flächenkapazitäten im Bestand gedeckt werden sollte.
- Der Gewerbepark Hansalinie bleibt weiterhin auf die Ansiedlung von produktionsnahen bzw. industriellen Logistiknutzern fokussiert. Auch unter Einbeziehung kleinerer Flächen für die Regionalversorgung und/oder Netzwerklogistik ist das dortige Erweiterungspotenzial bis 2030 ausreichend.
- Der Industrie-Park muss als ergänzender Standort für die das GVZ betreffenden Anfragen konsequent bzgl. seiner Anbindung und Vernetzung für den Logistikbereich weiterentwickelt werden. Die direkte Anbindung an die A281 ist dabei als Mindestanforderung für eine entsprechende Attraktivität als Logistikstandort zu sehen.
- Problematisch sind langfristige Bedarfe, die sich für den Zeitraum nach 2030 ergeben. Hier sind langfristige Flächenperspektiven mit guter Verkehrsanbindung zu sichern (z.B. Nord-West-Zentrum), Bestandsentwicklungen zu forcieren und arbeitsteilige Prozesse mit dem Umland anzustoßen und zu vertiefen, wenn der Wirtschaftsraum Bremen nachhaltig seine logistische Bedeutung erhalten will.

Beachtet werden muss hierbei, dass die Nachfrage auch durch das im Verlauf der kommenden zehn Jahre bestehende Angebot beeinflusst wird. Bei entsprechender Flächenausweisung wäre

also eine Verschiebung zwischen den betrachteten Gebieten grundsätzlich denkbar und möglich.

4.3. Einschätzung zu Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf die Projektion der Flächennachfrage

Aufgrund der globalen Auswirkungen der seit Anfang 2020 ausgebrochenen Covid-19 Pandemie sind die Einschätzungen bzgl. der aktuellen und zukünftigen Marktentwicklung in Bremen mit einer erhöhten Unsicherheit verbunden. Angesichts des gesamtwirtschaftlich zum Tragen kommenden Angebots- und Nachfrageeinbruchs ist für 2020 mit einem deutlichen Einbruch der Wirtschaftsleistung in Deutschland zu rechnen. Aktuell (Mitte Juli 2020) wird die Prognose des Bruttoinlandsprodukts von verschiedenen Behörden und Wirtschaftsforschungsinstituten für das Gesamtjahr zwischen -6,2% und -9,4% beziffert.¹⁶ Als besonders logistik- und außenhandelsaffine Volkswirtschaft kann für Deutschland eine darüber hinausgehende Abnahme des Logistikmarkt volumens angenommen werden.

Während in den Wochen während und nach des Shutdowns noch ein kurzfristiger Anstieg der Lagerflächenbedarfe durch erhöhte Bedarfe des e-Commerce und das „Volllaufen“ mit nicht abverkauften Waren zu beobachten war, ist vor allem für das zweite Halbjahr auch auf dem Logistikimmobilienmarkt von einem Rückgang der Take-Up Zahlen durch verschobene Restrukturierungsprojekte, zunehmende Unternehmensinsolvenzen und einem sich insgesamt abkühlenden Welthandel auszugehen. Im Gegensatz zu den für 2021 prognostizierten gesamtwirtschaftlichen Erholungseffekten ist für den Logistikimmobilienmarkt von einer verzögerten, dafür anhaltenden Beeinträchtigung auszugehen: Während 2020 bzgl. der Neubauaktivität weniger betroffen sein sollte, da die vor der Krise geplanten und bewilligten Projekte größtenteils noch in die Realisierung gehen, ist für 2021 und 2022 mit einem krisenbedingten Rückgang der Flächennachfrage zu rechnen. Wie hoch der Rückgang ausfällt ist aktuell nicht seriös zu beziffern, als Faustregel kann davon ausgegangen werden, dass die prozentualen Rückgänge beim Flächenbedarf deutlich stärker als der BIP-Einbruch in Bremen sein werden.

Auf der anderen Seite kann die Covid-19 Pandemie mittel- bis langfristig auch als Katalysator oder Beschleuniger bereits bestehender, die Flächennachfrage antreibender Trends gesehen werden. Neben dem mit einem zusätzlichen Wachstumsimpuls versehenen e-Commerce und den angesichts der Krise auf dem Prüfstand stehenden europäischen Distributionsnetzen sollten insbesondere die neuen Ansprüche an die Versorgungssicherheit mit Gütern des täglichen Bedarfs die Flächennachfrage nicht nur aktuell, sondern auch perspektivisch befördern.

Aufgrund seiner strategisch günstigen Lage im Hinterland der großen deutschen Containerhäfen, der hohen Flexibilität als Logistikstandort und der nach wie vor vorhandenen Flächen- und Arbeitskräftepotentiale kann für Bremen von einer Erholung sowie einer der Vorkrisenzeit entsprechenden Nachfrage nach Logistikflächen ausgegangen werden. Während für die durch die Ballungsraumversorgung getriebenen Logistikstandorte mit einer kurz- bis mittelfristigen Erholung gerechnet werden kann, wird Bremen aufgrund seines mit Fokus auf

¹⁶ Vgl. dazu ifo Institut (2020), Deutsche Bundesbank (2020), IMK (2020) sowie DIW (2020)

Gateway- und Produktionslogistik tendenziell länger für die Erreichung des Vorkrisenniveaus benötigen.

Die Autoren gehen deshalb für die kommenden 1,5 – 2 Jahre von einer spürbaren Abkühlung der Nachfrage nach Bremischen Logistikflächen aus. Im Fall einer ab 2021 einsetzenden konjunkturellen Erholung kann für die Folgejahre ab 2023 wieder mit einem der ursprünglichen Prognose entsprechendem Flächenbedarf gerechnet werden. Sollte es aber als Folge der Covid-19 Pandemie kurzfristig zu einer sehr stark kostengetriebenen Betrachtung von Beschaffungsmärkten und damit von Supply Chains kommen, ist perspektivisch sogar von einer Beschleunigung der Globalisierung auszugehen. Dies wiederum könnte die logistische Gatewayfunktion Bremens stärken und den Aufholprozess zeitlich verkürzen.

4.4. Exemplarische Empfehlungen (vor dem Hintergrund der Flächenknappheit) wie Bremen künftig mit Logistik-Ansiedlungen (quantitativ und qualitativ) verfahren sollte

Aus den bisherigen Diskussions- und Analyseergebnissen wurden abschließend kurz- bis mittelfristige Handlungsempfehlungen zur Angebotsfähigkeit durch (neu) verfügbare Flächenpotenziale formuliert. Diese Handlungsempfehlungen sind als Input der Autoren in Richtung des ganzheitlichen GEP 2030 zu verstehen, sollten aber im laufenden Prozess unter Einbeziehung der sonstigen Studien- und Diskussionsergebnisse aktualisiert und ggfs. angepasst werden.

Kurzfristig bis mittelfristig:

- Weiterentwicklung und Konzentration der Ausrichtung des Gewerbeparks Hansalinie für Industrielogistik, unter Fortführung der bestehenden Ausnahmeregelung für die anderen Formen der Logistik auf Basis von Einzelfallentscheidungen.
- Verdichtung in den bestehenden Logistikarealen. Überprüfung und Aktivierung von Entwicklungsmöglichkeiten im Bestand (z.B. im GVZ Bremen). Auch Pilotprojekte hinsichtlich des mehrgeschossigen Baus von Logistikanlagen sollten unterstützt werden, beispielsweise durch Anpassungen möglicher Auflagen (z.B. Höhenbeschränkungen) in den Bebauungsplänen.
- Der Bremer Industrie-Park stellt nach Fertigstellung der Weserquerung der A281 (im Jahr 2025) einen sehr interessanten Standort für die Logistikbranche in Ergänzung des GVZ dar. Inwiefern an diesem Standort Logistikflächen bereitgestellt werden können, ist auch abhängig von Flächenkonkurrenzen durch andere gewerbliche Nutzungen.
- Vorhaltung einer strategischen Reserve für „besonders attraktive“ Logistikansiedlungsprojekte, die u.U. wichtige Ergänzungen des Standortportfolios darstellen oder die hohe Beschäftigungseffekte generieren.
- Der aktuelle Trend zu großen Logistikflächennachfragen über 10 ha könnte durch die Vorhaltung von entsprechenden Parzellen in den noch nicht erschlossenen Erweiterungsflächen der Gewerbegebiete Hansalinie und Industrie-Park adressiert werden. Solche – insbesondere im Bestand – nur begrenzt reproduzierbaren Angebote

sollten allerdings ausschließlich bei entsprechender Passgenauigkeit bzgl. der Arbeitsplatz- und Wertschöpfungseffekte zur Verfügung gestellt werden.

- Der Ringschluss der A 281 schafft neue Potenziale für die Gewerbeflächen nördlich der Weser. Eine ganzheitliche Planung und Koordination dieser Ansiedlungspotenziale sind empfehlenswert.

Langfristig:

- Aufgrund der Flächenbedarfe muss sich Bremen die Frage stellen, wie Flächenpotenziale besser im Bestand aktiviert werden können und wo ergänzende Logistikflächen entwickelt werden können. Im Rahmen des durchgeführten Fachdialogs wurde in der Diskussion mit den Logistikern die teilweise Nutzung des Hochwasserschutzpolders zwischen GVZ und Neustädter Hafen und Niedervieland III genannt.
- Interkommunale Zusammenarbeit: Abstimmung einer regionalen Logistikstrategie mit dem Umland. Für das Umland besonders attraktiv sind Zentral- und Regionallogistikstrukturen. In Bremen könnten angesichts der dadurch nachgefragten Standortfaktoren die Funktionen der Industrie- und Gatewaylogistik konzentriert werden.
- Weitere Intensivierung des interkommunalen Gewerbegebiets „Achim-West“ für logistische Nutzungen gem. der dafür plausiblen Logistiktypen.
- Entwicklung des ehemaligen Airbus Flugplatzes (Lemwerder).

Grundsätzlich bieten sich verschiedene Ansätze für eine Zusammenarbeit mit den umliegenden Kommunen. Diese reichen von einem gemeinsamen Außenauftritt als „Logistikregion Bremen“ über die Ausweisung interkommunaler Gewerbegebiete bis hin zu einer abgestimmten Regionalplanung. Der Koordinationsaufwand und damit die Komplexität bei der Umsetzung dieser Ansätze ist dabei sehr unterschiedlich, nimmt aber tendenziell von den kooperativen über die informellen hin zu den formellen planerischen Instrumenten stetig zu.

Nichtsdestotrotz ist eine zukünftig stärkere Kooperation mit den Umlandgemeinden mittel- bis langfristig alternativlos, wenn die Logistikregion Bremen als Ganzes stringent weiterentwickelt werden soll.

LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

BMWi (2019): Bundesministerium für Wirtschaft und Energie: Fakten zum deutschen Außenhandel, Berlin, September 2019.

Bundesagentur für Arbeit (2018): Bestand an Arbeitssuchenden, Arbeitslosen und gemeldeten Arbeitsstellen nach ausgewählten Berufen (KldB 2010) und Anforderungsniveau, Nürnberg, August 2018.

Deutsche Bundesbank (2020): Deutsche Bundesbank, Frankfurt a.M.: Bundesbank-Projektionen - Deutsche Wirtschaft holt nach tiefer Rezession wieder auf - vom 05.06.2020, online unter <https://www.bundesbank.de/de/presse/presse-notizen/bundesbank-projektionen-deutsche-wirtschaft-holt-nach-tiefer-rezession-wieder-auf-834274>, abgerufen am 14.07.2020.

Deutsche GVZ Gesellschaft mbH (2020): Deutsche GVZ Gesellschaft mbH: Europäisches GVZ-Ranking 2020, Bremen.

DIW (2020): Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung DIW, Köln: Pressemitteilung zur Konjunkturprognose vom 11.06.2020, online unter: https://www.diw.de/de/diw_01.c.791568.de/, abgerufen am 14.07.2020.

Fraunhofer SCS (2015): Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS: Logistikimmobilien – Markt und Standorte 2015, Nürnberg.

Fraunhofer SCS (2015): Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS: Logistikbeschäftigung in Deutschland – Vermessung, Bedeutung und Struktur, Nürnberg.

Fraunhofer SCS (2018): Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS: Die Top 100 der Logistik 2018/2019 – Marktgrößen, Marktsegmente und Marktführer, Nürnberg.

Fraunhofer SCS (2019): Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS: Top 100 in European Transport & Logistics Services 2019/2020, Nürnberg.

ifo Institut (2020): Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e.V.: ifo Konjunkturprognose vom 01.07.2020, online unter <https://www.ifo.de/ifo-konjunkturprognose/20200701>; abgerufen am 14.07.2020.

IMK (2020): Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung (IMK) der Hans-Böckler-Stiftung, Düsseldorf: IMK Report 160, Juni 2020, online unter https://www.boeckler.de/pdf/p_imk_report_160_2020.pdf, abgerufen am 14.07.2020.

Logix (2018): Logix Initiative Logistikimmobilien: Standortkompass – Flächen- und Beschäftigungspotentiale in den deutschen Logistikregionen, Weiterstadt, September 2018.

Robert C. Spies (2019): Logistik und Industrie Bremen - Ausgabe 01. Halbjahr 2019, Bremen.

UBA (2019): Umweltbundesamt: Regional konsolidierte Gewerbeflächenentwicklung (RekonGent) – Abschlussbericht, Dessau-Roßlau.

WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (2019): Immobilienmarktreport Bremen 2019: Büro/Logistik/Einzelhandel/Wohnen/Investment, Bremen.