

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.

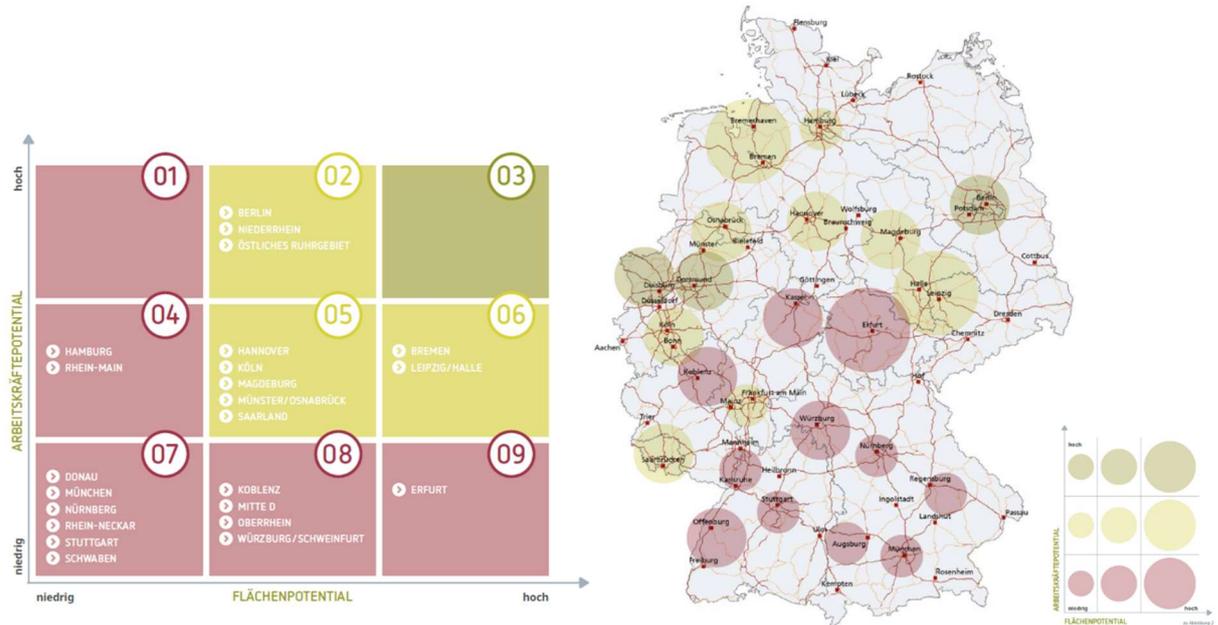


Abbildung 1: Bedeutung der Logistikbeschäftigung
Quelle: Logix (2018)

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 Logistikintensität aufweisen.⁴

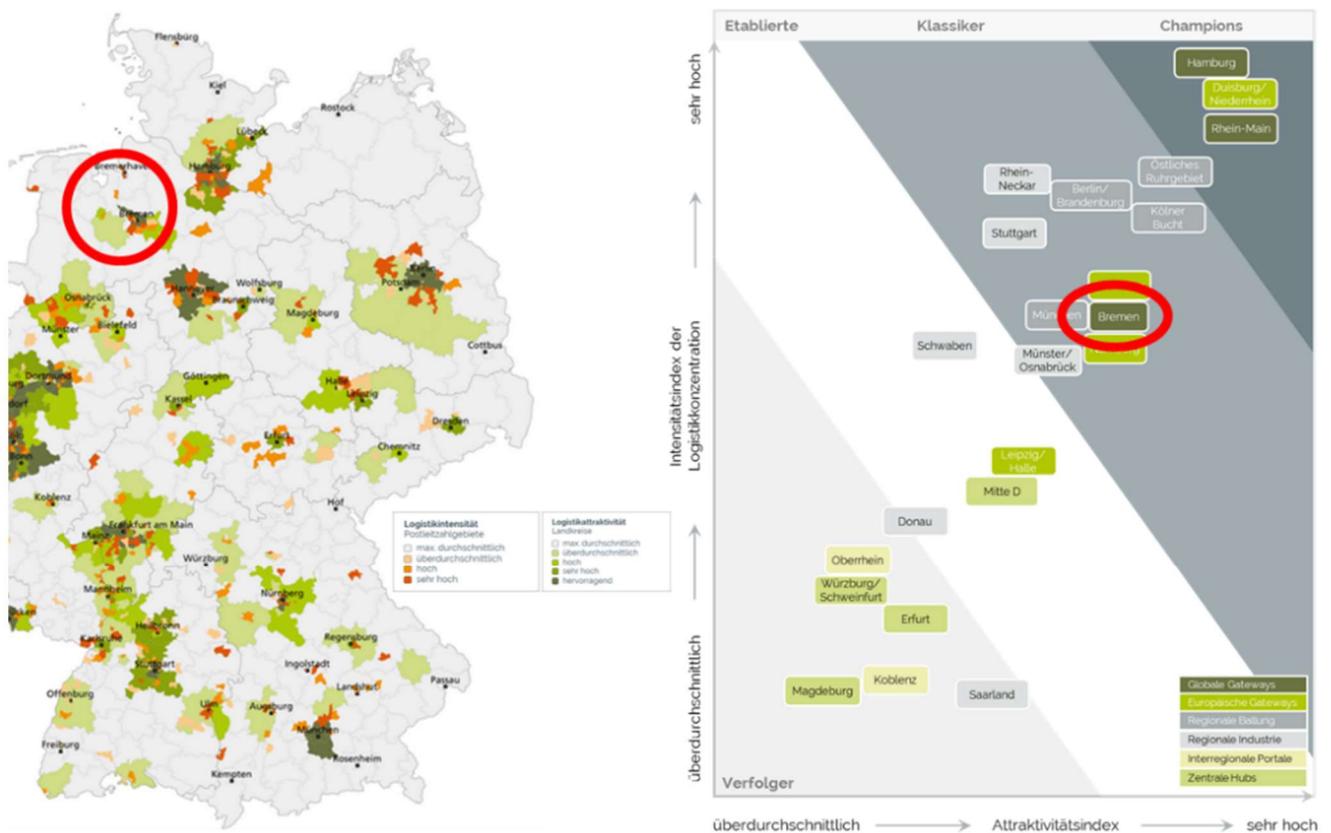


Abbildung 2: Bremen im Kontext der deutschen Logistikstandorte und -regionen

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

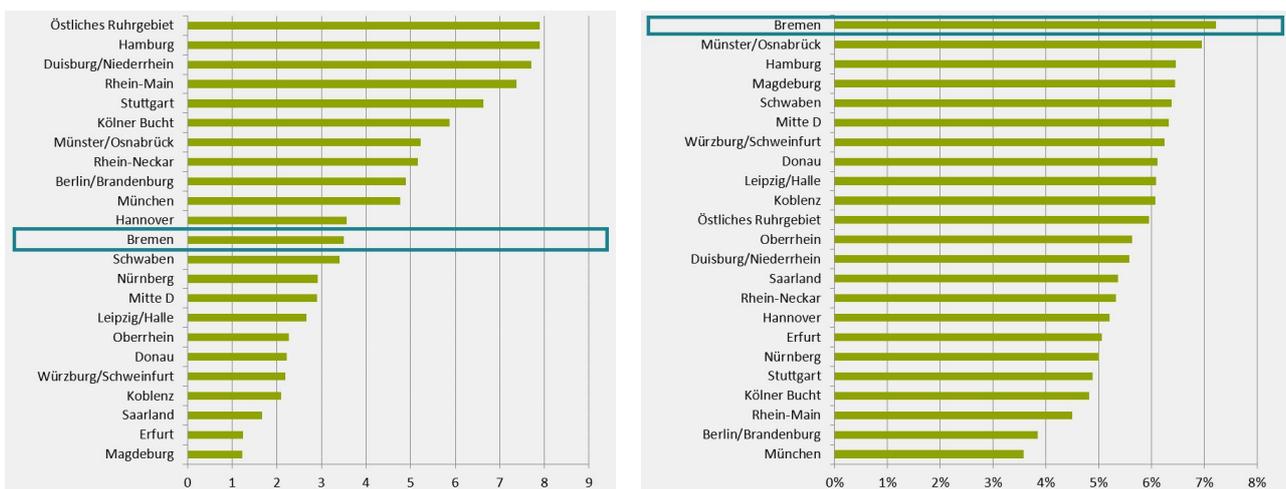


Abbildung 2: Bruttowertschöpfung (absolut in Mrd. € und relativ) der Logistikwirtschaft in den deutschen Logistikregionen (Stand Juni 2015)
Quelle: Fraunhofer SCS, Logistikimmobilien – Markt und Standorte 2015

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 Waltershof) 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.

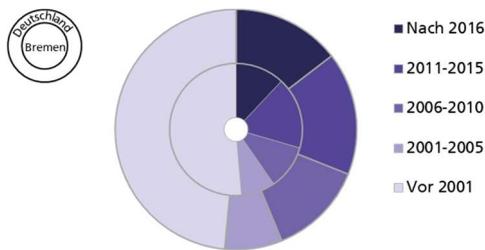


Abbildung 3: Altersklassenstruktur der Logistikflächen in Deutschland und Bremen

Quelle: Fraunhofer SCS

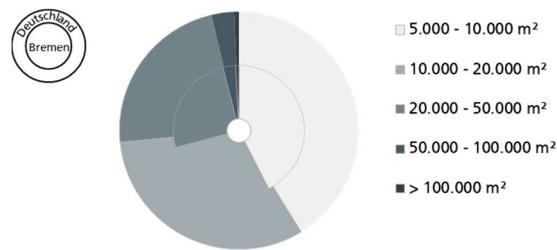


Abbildung 4: Größenklassenstruktur der Logistikflächen in Deutschland und Bremen

Quelle: Fraunhofer SCS

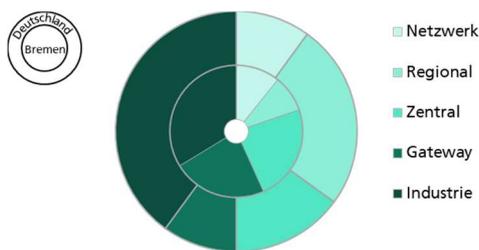


Abbildung 5: Anteile der Logistikfunktionen an den logistisch genutzten Flächen in Deutschland und Bremen

Quelle: Fraunhofer SCS

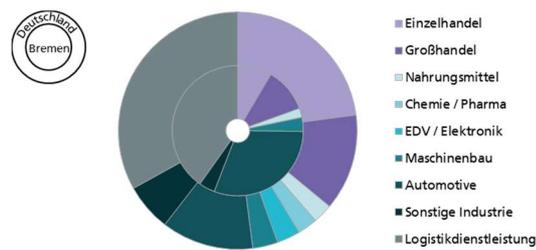


Abbildung 7: Nutzerstruktur der Logistikflächen in Deutschland und Bremen nach Branchen

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)

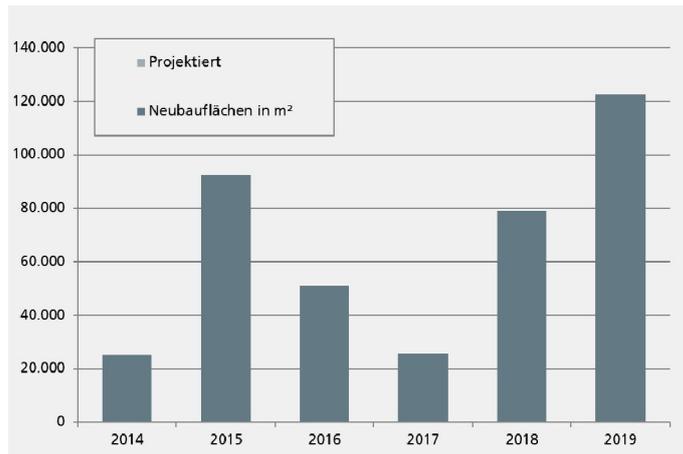


Abbildung 9: Neubauvolumen an Logistik-Hallenflächen in Bremen
Quelle: Fraunhofer SCS

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)

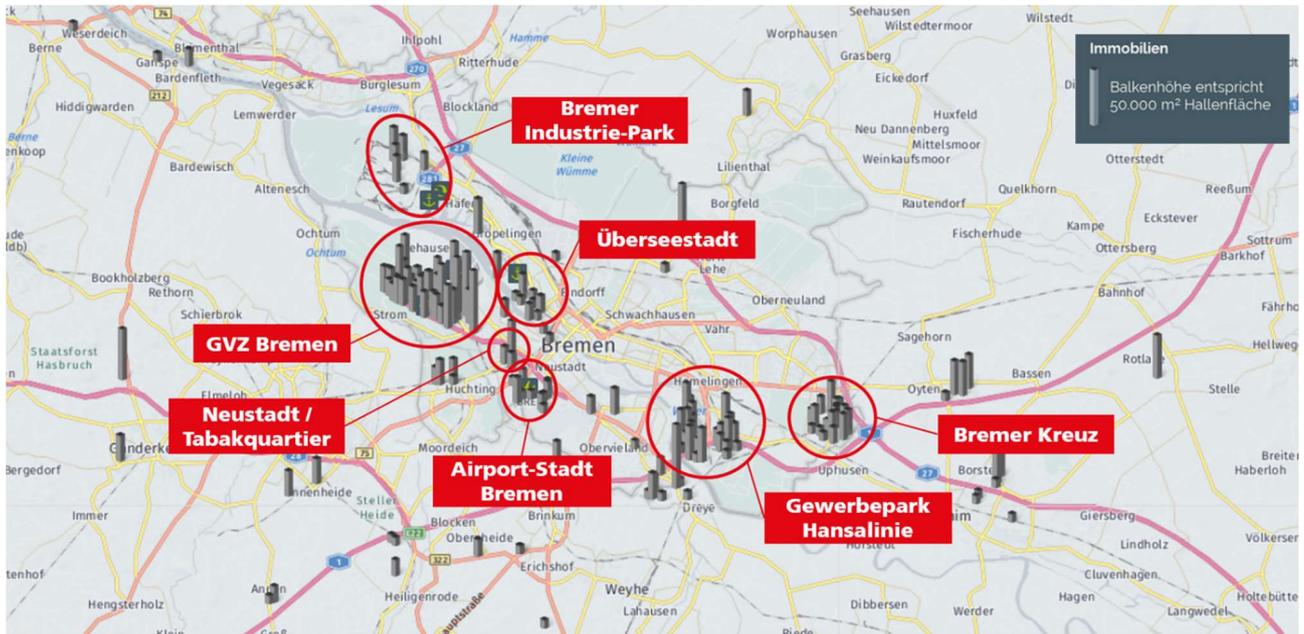


Abbildung 8: Logistikkaffine Gewerbegebiete in Bremen

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 vorbehaltstfreie 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 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.
- 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 Hafengebieten geschaffen werden. Beispiel: Abstimmung der Perspektiven der vorhandenen Hafengebiete 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.