



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 ✓

www.GEP2030.bremen.de

Hintergrundbild ©WFB | Jens Lehmkuhler

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**



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
2	25.000	13.200	20.900	12.800
1000 m ² Hallenfläche	1,43	1,78	1,34	1,80
1.000 m ² Hallenfläche	8	10	10	9
ne/Grundstücksfläche	48%	43%	39%	42%
ne in ha	5,2	3,0	5,4	3,0
ha Grundst		43	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.

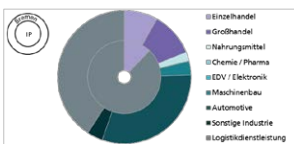
Die Nutzerstruktur der Logistikflächen in der Stadt Bremen weicht vom bundesweiten Durchschnitt ab. Die Anteile an Logistikdienstleistern und Akteuren der Automotive-Logistik sind überdurchschnittlich, die sonstige Industrielogistik ist unterdurchschnittlich vertreten. Gleichzeitig weisen nach funktionaler 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.

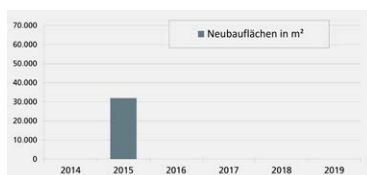
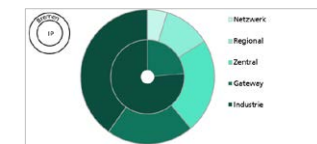
Bremer Industrie-Park



Flächennutzungsanteile logistischer Ansiedlungen nach Branchen



Anteile der Logistikfunktionen an den logistisch genutzten Flächen

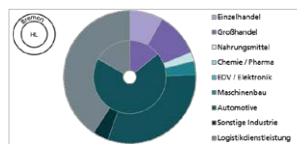


Logistisches Neubauvolumen

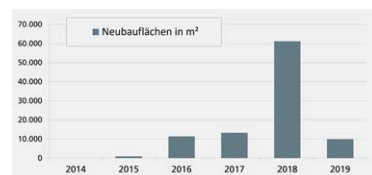
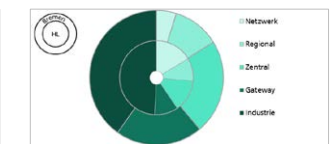
Gewerbepark Hansalinie



Flächennutzungsanteile logistischer Ansiedlungen nach Branchen



Anteile der Logistikfunktionen an den logistisch genutzten Flächen



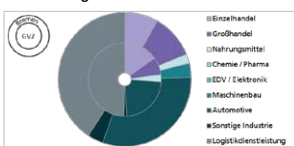
Logistisches Neubauvolumen

GVZ Bremen

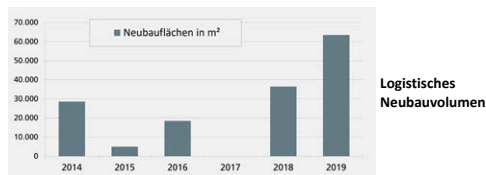
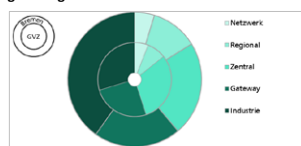


Quelle: Geoinformation Bremen, bearbeitet durch Fraunhofer SCS

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 Hafengebieten geschaffen werden. Dies kann beispielsweise bei der Abstimmung der Perspektiven der vorhandenen Hafengebiete 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-ULaDS“) 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 Logistkbereich 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 Industrie-Park 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 Warenumschlag 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