

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

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, März 2020

Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in der Studie auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Im Sinne der Gleichbehandlung gelten sämtliche Personenbezeichnungen gleichwohl für alle Geschlechter.

Die in dieser Studie genannten Namen, Daten und sonstigen Fakten wurden von den Autoren bestmöglich recherchiert und weitgehend mit Quellennachweisen versehen. Irrtümer, Fehlinterpretationen, Unvollständigkeit und technische Fehler sind jedoch möglich. Eine Haftung für die Richtigkeit der Angaben ist deshalb ausgeschlossen.

INHALTSVERZEICHNIS

INHALTSVERZEICHNIS	2
1. HINTERGRÜNDE UND ZIELE DER STUDIE	4
2. LOGISTIKWIRTSCHAFT IN DEUTSCHLAND	6
2.1. Die Logistikwirtschaft realisiert globale Wertschöpfungsnetzwerke	6
2.2. Die Logistik gehört zu den bedeutendsten Wirtschaftsbereichen in Deutschland	10
2.3. Logistikimmobilien sind ein essenzieller Bestandteil der Logistikwirtschaft	13
2.4. Zahlreiche Trends wirken auf die Logistikwirtschaft ein	15
3. REGIONALWIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DER LOGISTIK FÜR BREMEN UND DIE REGION ..	19
3.1. Stellung und Spezifika der Logistikwirtschaft in Bremen	19
3.1.1. Bremische Besonderheiten des Wirtschaftszweigs Logistik.....	20
3.1.2. Bedeutung von Unternehmenszentralen am Standort	22
3.2. Arbeitsmarkt.....	23
3.2.1. Bedeutung und Entwicklung der Logistikbeschäftigung	24
3.2.2. Branchen- und Tätigkeitsstruktur der Logistikbeschäftigung.....	26
3.3. Logistikansiedlungen	28
3.3.1. Ansiedlungsstruktur.....	28
3.3.2. Logistikkaffine Gewerbegebiete.....	30
3.3.2.1. GVZ Bremen.....	31
3.3.2.2. Gewerbepark Hansalinie	32
3.3.2.3. Bremer Industrie-Park	33
3.3.3. Aktuelle Entwicklungen	34
4. EFFEKTE VON LOGISTIKANSIEDLUNGEN.....	36
4.1. Interessenslagen bei der Neuansiedlung von Logistikimmobilien	36
4.2. Grundlegende Auswirkungen von Logistikansiedlungen auf die regionale Wirtschaft	37
4.3. Regionalwirtschaftliche Effekte der Logistik für Bremen	39
5. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN FÜR DIE ENTWICKLUNG DER LOGISTIKWIRTSCHAFT IM GEP 2030	41
5.1. Strategische Chancen und Herausforderungen bis 2030	41
5.2. Ableitung Flächenerfordernisse bis 2030 (quantitativ und qualitativ).....	43
5.2.1. Strukturelle Analyse der bisherigen Ansiedlungen hinsichtlich ihrer Mikrolage und Logistikfunktion	43

5.2.2. Projektion der zukünftigen Flächenbedarfe nach Logistikfunktion	45
5.2.3. Übertragung der projizierten Flächenbedarfe auf Mikrolagen	47
5.2.4. Abgleich mit den gegebenen Flächenpotentialen je Mikrolage	48
5.3. Erfordernisse (Flächen, Infrastruktur) im Bereich City-Logistik: u.a. Projekterkenntnisse „Urban BRE“	51
5.4. Exemplarische Empfehlungen (vor dem Hintergrund der Flächenknappheit) wie Bremen künftig mit Logistik-Ansiedlungen (quantitativ und qualitativ) verfahren sollte	52
LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS	54

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 Logistikwirtschaft ist mit einem Umsatz von 278 Mrd. Euro und rund 3,2 Mio. Erwerbstätigen im Jahr 2018 eine der wichtigsten Wirtschaftssektoren in Deutschland.¹ Hinzu kommt – nicht zuletzt durch die zunehmende Arbeitsteilung in den weltweiten Wertschöpfungsnetzwerken – eine immer stärker werdende Bedeutung Deutschlands als Logistikstandort. Die Auswirkungen dieser Entwicklungen spüren bereits zahlreiche regionale Logistikstandorte: Neben den positiven Auswirkungen des Nachfrageanstiegs nach Logistikdienstleistungen, hat das Wachstum mittlerweile zu einer Verknappung des Flächen- und Arbeitskräfteangebots in vielen Regionen und damit zu einem intensiveren Standortwettbewerb geführt.

Auch die Freie Hansestadt Bremen hat von der positiven Entwicklung in der Logistik profitiert, so hat sich z.B. die ohnehin schon überdurchschnittliche Logistikbeschäftigungsquote in den letzten 10 Jahren nochmals auf zuletzt 11,9% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erhöht.² 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.

Zu den Stärken des Logistikstandortes ist auch die Flächenverfügbarkeit in und um Bremen zu zählen.

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

¹ Vgl. Fraunhofer SCS (2019): Top 100 in European Transport & Logistics Services 2019/2020

² Fraunhofer SCS, Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit vgl. dazu auch Kap. 3.2.1

neue Logistikimmobilien errichtet und rund 1.100 neue sozialversicherungspflichtige (svp) Beschäftigungsverhältnisse geschaffen worden.³

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 und in Form des vorliegenden Abschlussberichts zusammengefasst. Die Ergebnisse dieser auf die Bremische Logistikwirtschaft fokussierten Analyse sollen zudem eine branchenspezifische Basis für die Erarbeitung des alle Gewerbearten umfassenden GEP 2030 darstellen.

³ Fraunhofer SCS, Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit

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.

Bevor auf die konkreten Strukturen und Kennzahlen der Logistik in Bremen eingegangen wird (siehe dazu Kapitel 3), sollen zunächst die Bedeutung, Struktur und Entwicklung der Logistikwirtschaft im gesamtdeutschen Kontext überblicksartig dargestellt werden.

2.1. Die Logistikwirtschaft realisiert globale Wertschöpfungsnetzwerke

Die Logistik gilt als ein Motor der deutschen Wirtschaftsleistung. Eine leistungsfähige Logistik ist die Voraussetzung für das Wirtschaftswachstum in anderen Branchen. Ihre Integration in weltweite Wertschöpfungsketten führt dazu, dass auch Logistikdienstleister zunehmend in globalen Netzwerken agieren, neue Märkte im Ausland erschließen und dadurch auch neue Arbeitsplätze entstehen. Logistik ist ein entscheidender Faktor für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit von Industrie- und Wirtschaftsstandorten und Grundlage der industriellen Fertigung, des Güterverkehrs und der Vernetzung von Unternehmen, sowohl lokal, regional, national als auch weltweit.

So konnte sich Deutschland im Jahr 2018 bereits zum vierten Mal den ersten Platz im weltweiten Vergleich der Leistungsfähigkeit der nationalen Logistikstrukturen im Rahmen des Logistics Performance Index der Weltbank sichern. Darin werden über 150 Nationen u.a. hinsichtlich ihrer Infrastrukturqualität, der allgemeinen Logistikqualität und -kompetenz oder auch der Effizienz der nationalen Verzollung verglichen. Über eine weltweite Expertenbefragung wird diesbezüglich im Rhythmus von zwei Jahren ein aktuelles Stimmungsbild zusammengestellt. Kein Land konnte dabei über die Jahre eine bessere Bilanz als Deutschland vorweisen.⁴

Auch in einem anderen Gradmesser der wirtschaftlichen und logistischen Leistungsfähigkeit ist die Bundesrepublik regelmäßig Weltspitze: Die warensseitigen Außenhandelsbilanzüberschüsse gehörten mit über 226 Mrd. € im Jahr 2018 zu den größten auf der Welt.⁵

Die Logistik ist dabei ein maßgeblicher tragender und ermöglichender Faktor. Sie beinhaltet die ganzheitliche Planung, Steuerung, Koordination, Durchführung und Kontrolle aller unternehmensinternen und unternehmensübergreifenden Güter- und Informationsflüsse. Sie umfasst damit nicht nur die physischen Leistungsbestandteile des Transportierens, Umschlagens und Lagerns von Gütern (sogenannte TUL-Logistik), sondern auch die damit verbundenen administrativen Aufgaben für Auftragsabwicklung und Disposition sowie die Dokumenten-, IT-, Behälter-, Fahrzeug- und Personalorganisation. Mit Blick auf die weltweiten Güter- und Informationsflüssen vom Rohstoff bis zum Endkonsumenten kann „Logistik“ damit durchaus als eine komplexe Managementaufgabe verstanden werden.

⁴ Vgl. hierzu <http://lpi.worldbank.org/international> - Abruf am 25.03.2020

⁵ Vgl. BMWi 2019, S. 2

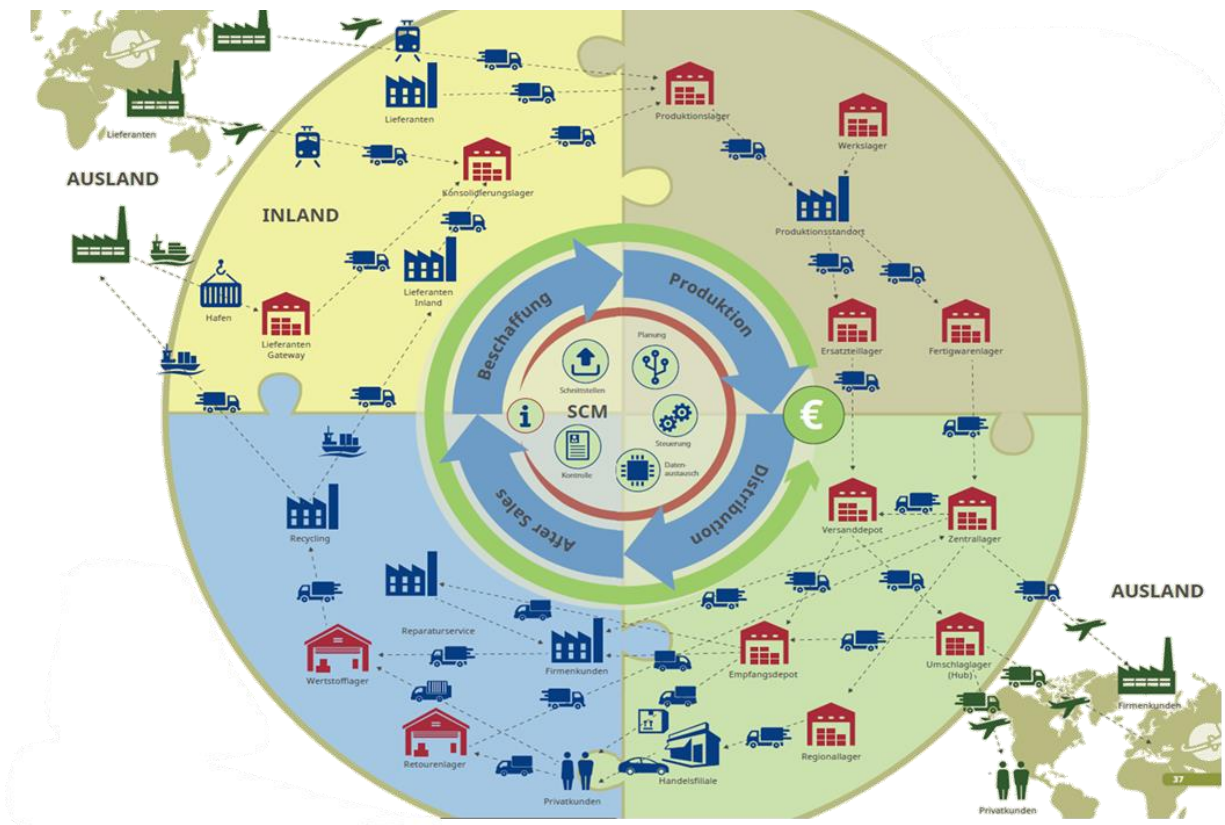


Abbildung 1: Operative und strategische Aufgaben der Logistikwirtschaft in globalen Wertschöpfungsnetzwerken

Quelle: Fraunhofer SCS, basierend auf Logix Initiative, Logistikimmobilien - Dreh und Angelpunkte der Supply Chain

Die Komplexität eines modernen, globalen Logistiknetzwerks ist schematisch in Abbildung 1 dargestellt. Von der Beschaffung über die Produktion und Distribution bis hin zum Recycling von Gütern sind zahlreiche Transport-, Umschlags-, Lagerungs- und Koordinationsprozesse notwendig, die neben den eingesetzten Transportfahrzeugen und Lagerstandorten insbesondere auch Personal, Informationsaustausch und nicht zuletzt auch finanzielle Ressourcen benötigen.

In Deutschland betrug das Gesamtvolumen der logistischen Leistungen im Jahr 2018 rund 278 Mrd. €. ⁶ Aufgrund der nur zweijährlich erscheinenden Detailanalyse des deutschen Logistikmarktes wird sich für die folgenden strukturellen Details auf das jüngste diesbezüglich zur Verfügung stehende Basisjahr 2017 mit einem Logistikvolumen von 267 Mrd. € bezogen. ⁷

Dieses logistische Marktvolumen wird durch ein breites Spektrum unterschiedlichster Dienstleistungen erwirtschaftet, die sich abhängig von den Kundenspezifika, der Größe und Eiligkeit der Güter und der Komplexität der Leistungserbringung in insgesamt 13 Teilmärkte unterteilen lassen. Diese sind in

Abbildung 2 mit ihrem Anteil am bundesdeutschen Logistikmarktvolumen dargestellt.

⁶ Fraunhofer SCS (2019)

⁷ Fraunhofer SCS (2018)

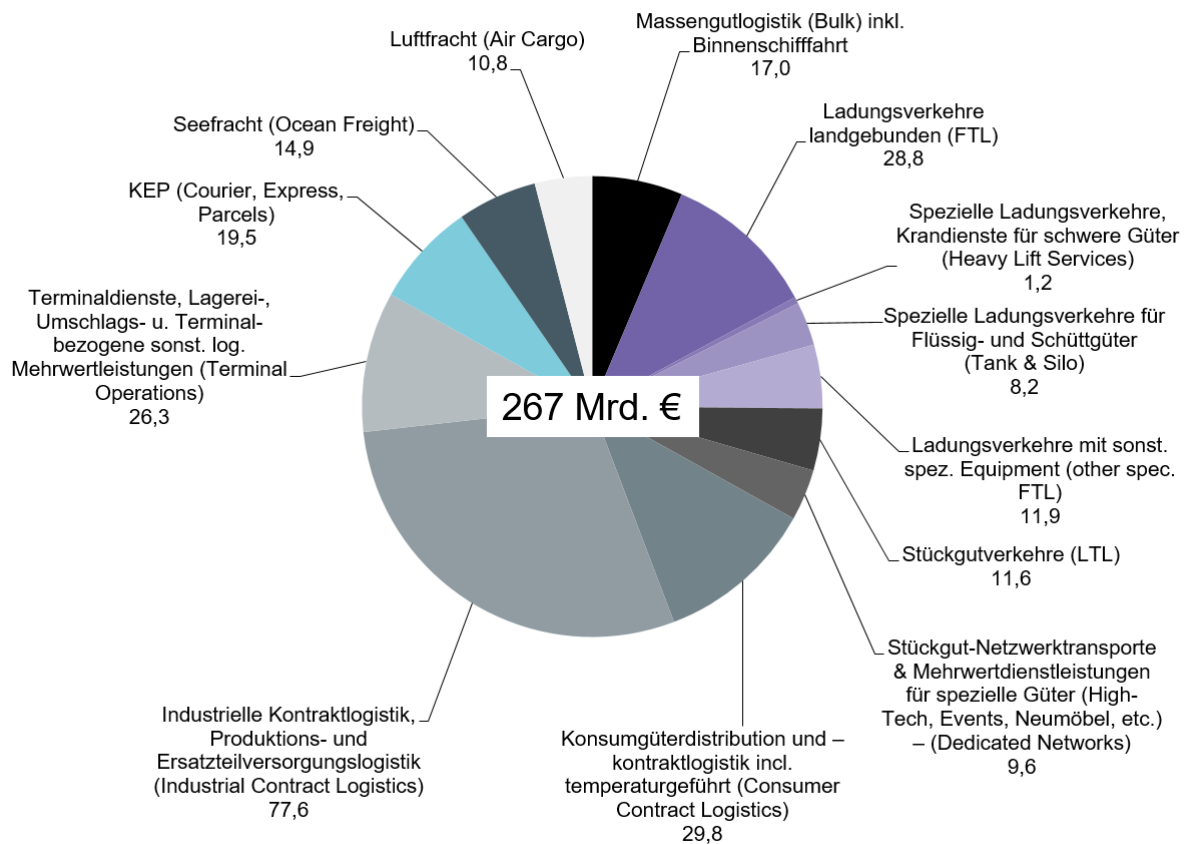


Abbildung 2: Marktvolumen der Logistik Teilmärkte in Deutschland 2017 in Mrd.€

Quelle: Fraunhofer SCS, Die Top 100 der Logistik 2018/2019 – Marktgrößen, Marktsegmente und Marktführer

Diese unterschiedlichen Arten von Logistikleistungen tragen für alle Unternehmen aus Industrie und Handel einen maßgeblichen Bestandteil zu ihrer Leistungserstellung bei. Die Logistikwirtschaft ist dadurch in alle Branchen mit physischem Güteraufkommen vernetzt.

Abbildung 3 zeigt die wichtigsten deutschen Wirtschaftsbereiche sowie die Logistik-Teilmärkte als deren Lieferanten. Die Größe der Überlappungsbereiche kann dabei als Anhaltspunkt für den jeweiligen Umfang der logistischen Leistungen innerhalb der einzelnen Wirtschaftsbereiche dienen.

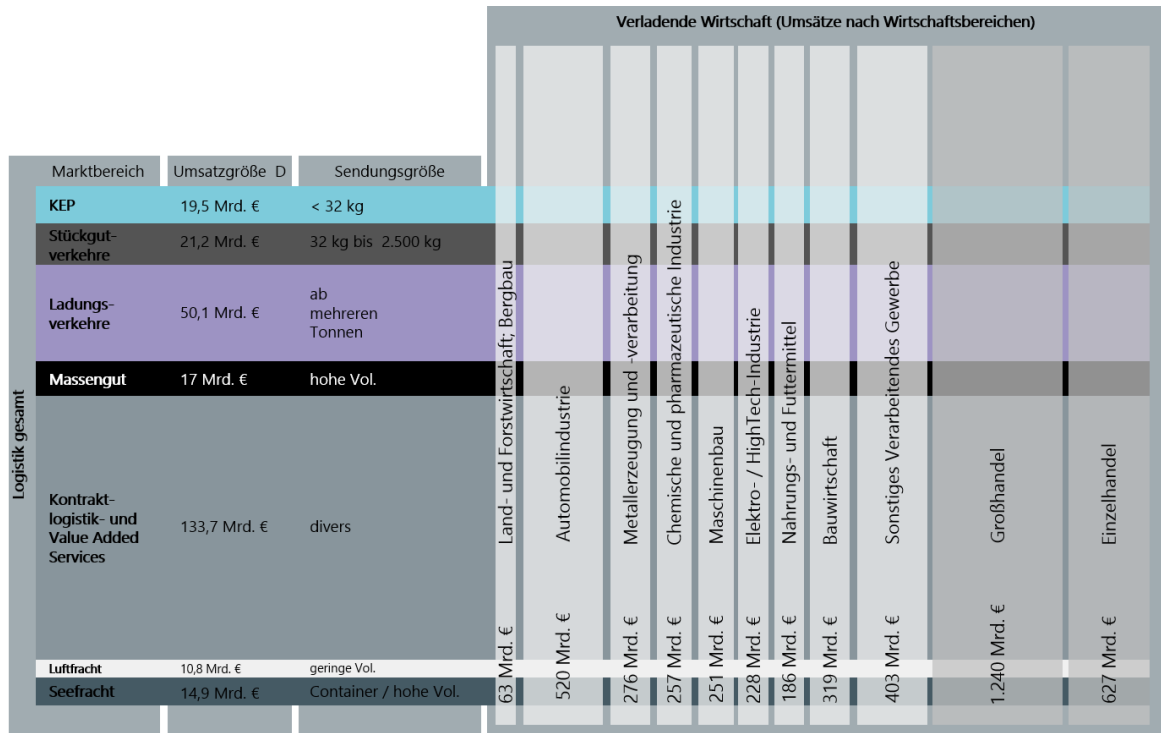


Abbildung 3: Vernetzung der Logistik in ihre Kundenbranchen

Quelle: Fraunhofer SCS, basierend auf Logix Initiative, Logistikimmobilien - Dreh und Angelpunkte der Supply Chain

Wer die konkrete Logistikleistung in diesem komplexen Wertschöpfungsnetzwerk übernimmt, hängt dabei vom konkreten Einzelfall ab. Sowohl die güterverladenden Branchen (Spalten in

Abbildung 3) erbringen Transport-, Umschlags-, Lagerungs- und Koordinationsleistungen in Eigenregie (insourced), als auch professionelle Logistikdienstleister (outsourced, Zeilen in

Abbildung 3).

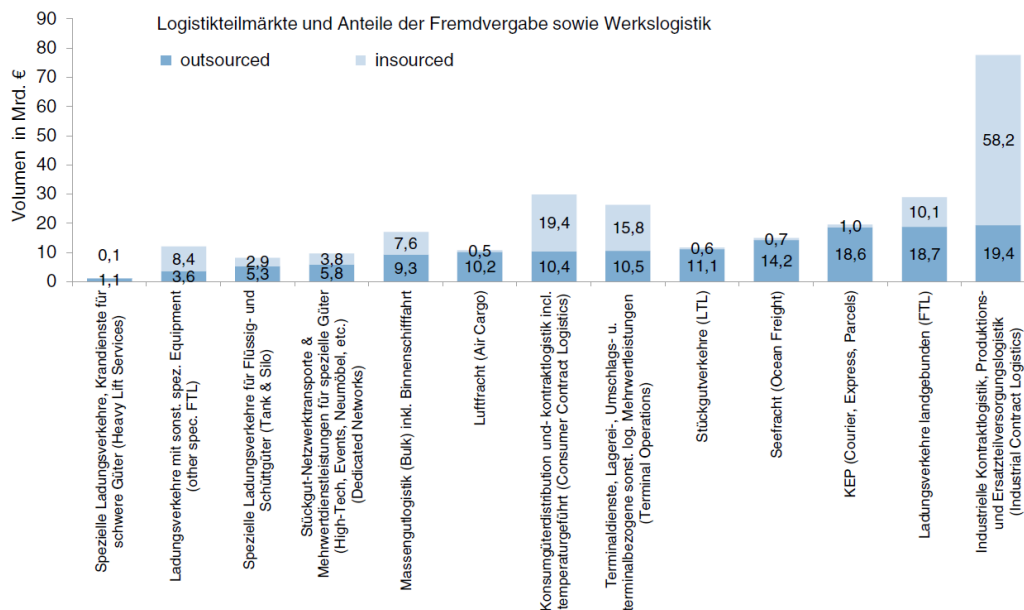


Abbildung 4: Insourced- und Outsourced-Anteile der logistischen Marktsegmente

Quelle: Fraunhofer SCS, Die Top 100 der Logistik 2018/2019 – Marktgrößen, Marktsegmente und Marktführer

Bei Betrachtung der Anteile eigenerbrachter und fremdvergebener Logistikleistungen in

Abbildung 4 zeigt sich deutlich, dass die zu erzielenden „Economies of Scale“⁸ bei Paket-, Stückgut-, Luft- und See-Transporten zu einer sehr hohen Outsourcingquote dieser Logistiksegmente führen, während die vergleichsweise individuellen und komplexen Leistungsbündel in der Kontraktlogistik nach wie vor zum überwiegenden Teil durch die Verlager selbst erbracht werden. Angesichts der hohen Umsatzvolumina zeigt sich hier jedoch ein lukrativer Wachstumsmarkt für spezialisierte, branchenaffine Logistikdienstleister.

2.2. Die Logistik gehört zu den bedeutendsten Wirtschaftsbereichen in Deutschland

Die Logistikwirtschaft stellt nicht nur aufgrund ihrer Verknüpfung in die Industrie und den Handel eine wichtige Branche dar, auch ihre Beschäftigungswirkung 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. Erweitert man die Betrachtung auf alle Erwerbstätigen und bezieht damit Selbständige und mithelfende Familienangehörige ein, erhöht sich die Anzahl der in der Logistikwirtschaft Tätigen sogar auf rund 3,2 Mio. Erwerbstätige.

Die Messung der aktuellen Logistikbeschäftigung stellt allerdings eine statistische Herausforderung dar, da die Logistik als Querschnittsbranche nicht in der offiziellen, von der Bundesagentur für Arbeit erhobenen Beschäftigungsstatistik berücksichtigt wird. Zwar ist in der WZ-Branchenklassifizierung des statistischen Bundesamtes im Abschnitt H »Verkehr und Lagerei« ein Teil der Logistikbeschäftigten in den Wirtschaftsbereichen 49-53 (Verkehrsgewerbe) enthalten, diese oft herangezogenen Zahlen berücksichtigen allerdings nur diejenigen Beschäftigten, die direkt bei Logistikdienstleistern gemeldet sind. Lager- und Transportbeschäftigte, die bei Industrie- und Handelsunternehmen tätig sind, werden dadurch nicht berücksichtigt. Außerdem ist ein nicht unerheblicher Teil der Beschäftigten in diesen Branchen dem Personen- und nicht dem Güterverkehr zuzurechnen, was die Aussagefähigkeit dieser Zahlen im Hinblick auf das angewandte Logistikverständnis zusätzlich schmälert.

Deshalb wurde bei der Fraunhofer SCS eine spezifische Methodik zur Messung der Logistikbeschäftigung entwickelt, welche diese Lücke in der statistischen Erfassung der Branche vermeidet. Kernelement ist dabei die Beschäftigungsmessung, die nicht nach Wirtschaftszweigen, sondern nach ausgeübten Berufen vorgenommen wird. Dafür werden 24 spezifische Berufsgruppen mit ihrem jeweiligen Logistikanteil durch eine regelmäßige Sonderauswertung bei der Bundesagentur für Arbeit erhoben und so die »direkten«, d. h. mit operativen Logistikaufgaben betrauten Beschäftigten statistisch sauber ausgewiesen. Zusätzlich wird diesen »direkten« Logistikbeschäftigten

⁸ Durch Erhöhung des Gesamtvolumens erreichbare Skaleneffekte bzgl. der Stückkosten

noch ein Anteil an administrativen Beschäftigten mit planenden, koordinierenden und unterstützenden Aufgaben hinzugerechnet. Im bundesdeutschen Durchschnitt liegt dieser »administrative Faktor« bei 15%, d.h. auf 100 »direkte« Logistikbeschäftigte entfallen ca. 15 Personen mit ergänzenden Aufgaben.

Die resultierende Gesamtanzahl aus »direkten« und »indirekten« Logistikbeschäftigten kann schließlich über einen weiteren Erwerbstätigenfaktor auf die Gesamtzahl an Erwerbstätigen hochgerechnet werden. Dieses Vorgehen ist in

Abbildung 5 nochmals überblicksartig zusammengefasst.

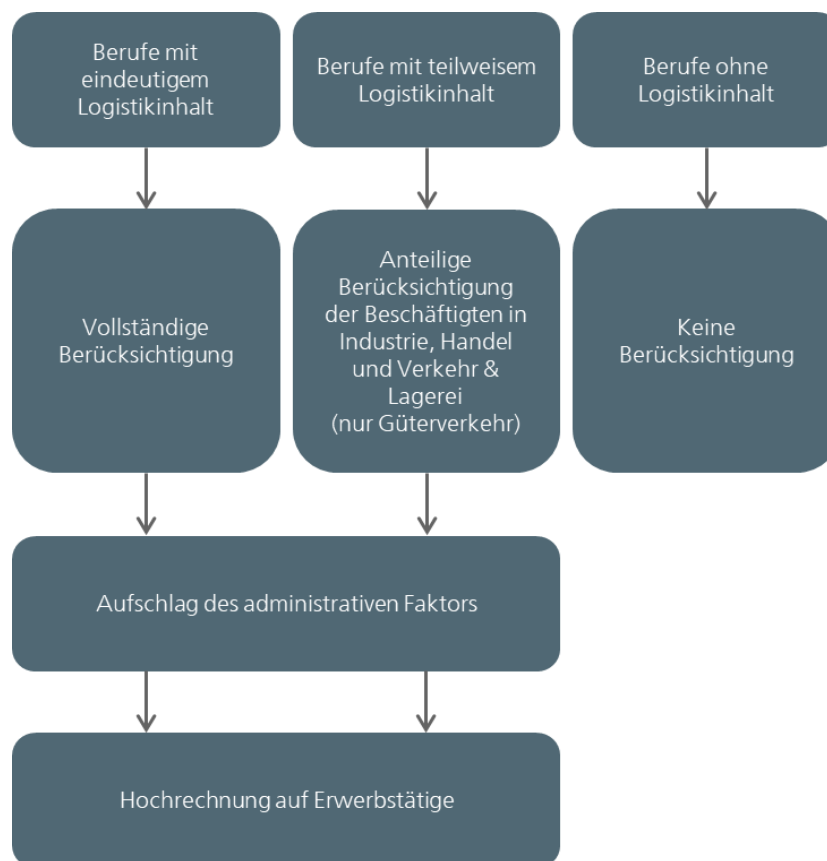


Abbildung 5: Vorgehensweise zur Berechnung der direkten Logistikbeschäftigung im Überblick

Quelle: Fraunhofer SCS, Logistikbeschäftigung in Deutschland – Vermessung, Bedeutung und Struktur

Die auf diesem Weg ermittelte Anzahl von knapp 2,9 Mio. sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten liegt im Ranking der bedeutendsten Arbeit gebenden Branchen in Deutschland auf dem dritten Platz. Lediglich das Gesundheitswesen sowie der Groß- und Einzelhandel weisen höhere Anteile an der Gesamtbeschäftigung auf. Nicht zuletzt die Tatsache, dass jedes Individuum direkt mit diesen drei Wirtschaftsbereichen in Kontakt kommt – entweder als Nutzer von Gesundheitsleistungen, als Konsument im Einzelhandel oder als Verbraucher von Ge- oder Verbrauchsgütern – verdeutlicht die flächendeckende Präsenz und damit hohe Beschäftigungswirkung dieser drei für den Arbeitsmarkt so wichtigen Wirtschaftsbereiche.

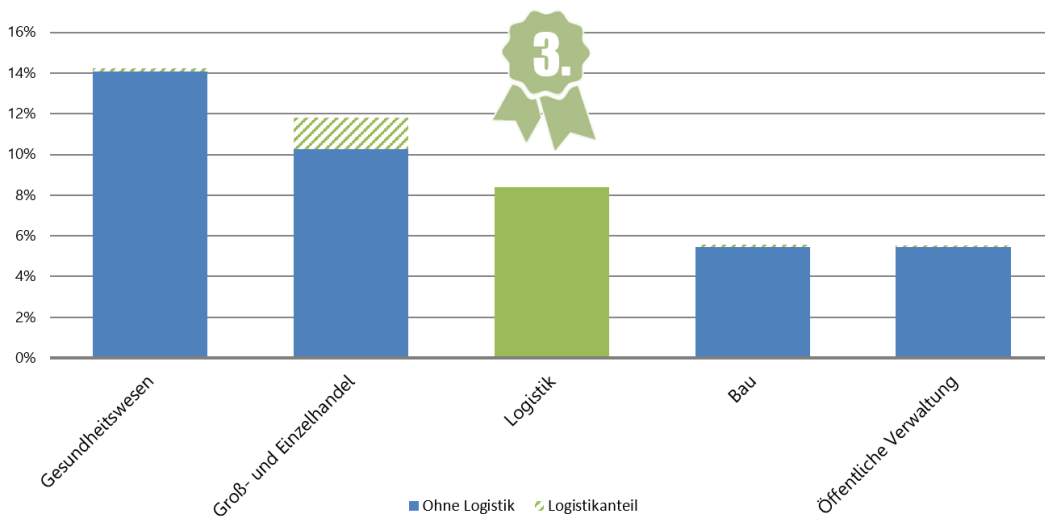


Abbildung 6: Bedeutung der Logistikbeschäftigung

Quelle: Fraunhofer SCS, Logistikbeschäftigung in Deutschland – Vermessung, Bedeutung und Struktur

Neben der absoluten Bedeutung auf dem Arbeitsmarkt stellt die Logistik in Deutschland zudem eine echte Wachstumsbranche dar. Im Jahr 2018 betrug das Marktvolumen der deutschen Logistikwirtschaft 278 Mrd. €.⁹ In den letzten 24 Jahren haben sich die Umsätze in diesem Wirtschaftsbereich damit 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.

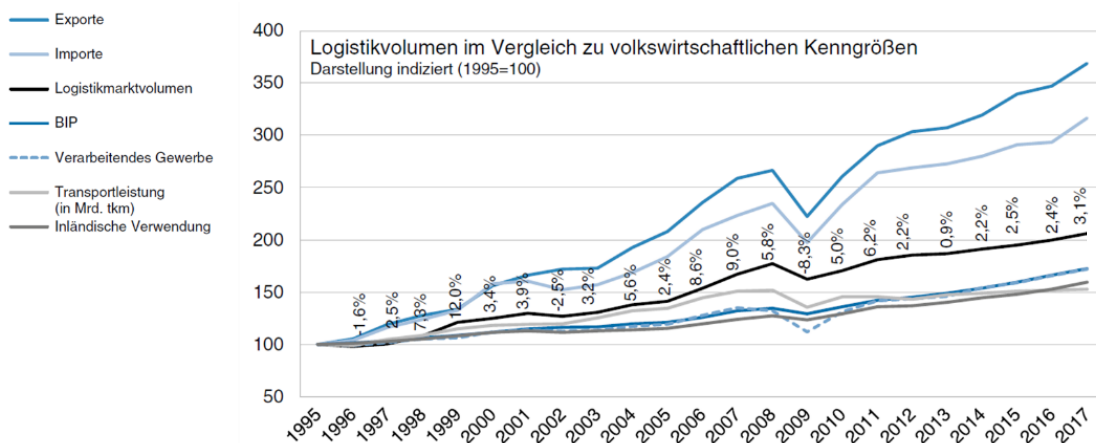


Abbildung 7: Entwicklung des Logistiksektors in Deutschland seit 1995

Quelle: Fraunhofer SCS, Die Top 100 der Logistik 2018/2019 – Marktgrößen, Marktsegmente und Marktführer

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

⁹ Vgl. Fraunhofer SCS (2019): Top 100 in European Transport & Logistics Services 2019/2020

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.

2.3. Logistikimmobilien sind ein essenzieller Bestandteil der Logistikwirtschaft

Logistikimmobilien stellen die Knoten in logistischen Netzen dar, in denen sie für verschiedene Aufgaben und Funktionen genutzt werden. Dabei ist eine typische Logistikimmobilie eingeschossig aufgebaut und beinhaltet Flächen für den Warenein- und -ausgang, für die Lagerung, die Kommissionierung und den Umschlag von Waren. Ergänzt wird dies je nach Aufgabe durch Flächen für Mehrwertdienstleistungen. Neben diesen Logistikflächen gibt es in modernen Logistikimmobilien Büro- und Sozialflächen, die sich entweder als eingezogene Ebene (Mezzanin) über den Hallentoren oder in einem angebundenen mehrgeschossigen Bürogebäude befinden. Typischerweise nehmen diese Büroflächen einen Anteil von 5 bis 10% an der gesamten Gebäudenutzfläche ein. Sowohl die Aufteilung der Flächen als auch deren Anordnung und Gestaltung (Regallager, Palettenlager, Blocklager etc.) ist in hohem Maße nutzerabhängig.

Angesichts einer zunehmend standardisierten Bauweise sind die Gebäudemerkmale von Logistikimmobilien in den letzten 10 Jahren stark vereinheitlicht worden, allerdings wirken sich unterschiedliche Nutzungsarten mit teilweise spezifischen Anforderungen nach wie vor auf die bauliche Gestaltung des Gebäudes aus. In diesem Sinne lassen sich generell drei Standardgebäudetypen unterscheiden: Lagerhallen, Umschlagsimmobilien und Distributionszentren. Darüber hinaus gibt es Speziallogistikimmobilien, zu denen beispielsweise Kühl-, Gefahrgut- oder Hochregallager gehören. Ebenso kann Logistik ein Bestandteil von gemischt genutzten Gewerbeobjekten oder sogenannten „Light Industrial“-Immobilien sein, sodass auch diese im weiteren Sinne zu den Logistikimmobilien gehören können. In Abbildung 8 sind diese verschiedenen Ausprägungen mit ihren jeweiligen baulichen Besonderheiten gegenübergestellt.



	Lagerimmobilie	Umschlagsimmobilie	Distributions-immobilie	Hochregallager	„Light Industrial“ Immobilie
Grundstücksfläche	> 10.000 m ²	15.000 – 40.000 m ²	> 20.000 m ²	< 12.000 m ²	> 20.000 m ²
Gebäudefläche	> 5.000 m ²	< 10.000 m ²	> 10.000 m ²	3.000 – 8.000 m ²	< 10.000 m ²
Büroflächenanteil	5-10%	5-10%	5-10%	< 5%	20-50%
Hallenhöhe	< 10 – 12 m UKB	< 8 m UKB	> 10-12 m UKB	12 – 50 m UKB	< 8 m UKB
Anzahl Ladetore	< 1/1.000 m ²	> 1/250 m ²	> 1/1.000 m ²	< 1/2.000 m ²	< 1/1.000 m ²
Besondere Merkmale	Ebenerdige Tore Überdachte Außenfläche z.T. Krananlagen Lagerung als Kernaufgabe (meist Blocklager)	Mehrseitige Andienung Sprintertore Größere Rangierfläche Umschlag als Kernaufgabe	Modulare Bauweise z.T. Mezzaninflächen Kombination von Lagerung und Mehrwertservices als Kernaufgabe	Häufig Teil eines Distributionszentrums Flächeneffiziente Lagerung als Kernaufgabe	Vielfältige Mieterstruktur Zwischenlagerung citynah als Kernaufgabe

Abbildung 8: Typen von Logistikimmobilien

Quelle: Fraunhofer SCS, basierend auf Logix Initiative, Logistikimmobilien - Dreh und Angelpunkte der Supply Chain

Neben diesen baulichen Merkmalen können Logistikimmobilien auch 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.

Während beispielsweise ein Lebensmitteleinzelhändler seine Logistikstandorte auf ein regionales Versorgungsgebiet ausrichtet, welches sich sowohl am bestehenden Filialnetz als auch dem zu versorgenden Ballungsraum orientiert, steht bei der logistischen Produktionsversorgung das Industrieunternehmen als Kunde im Fokus. Somit sind sowohl die Standortwahl als auch die Ausstattungsmerkmale einer Immobilie in hohem Maße von der Nutzung und dem Nutzer abhängig.

Um die große Bandbreite logistischer Funktionen operationalisieren zu können, werden üblicherweise fünf generische Logistik-Standorttypen unterschieden, die für typische Aufgaben stehen, die in einer Logistikimmobilie erbracht werden. Diese sind in Abbildung 9 und Tabelle 1 mit ihren jeweiligen Standortanforderungen und Objekteigenschaften zusammengefasst.

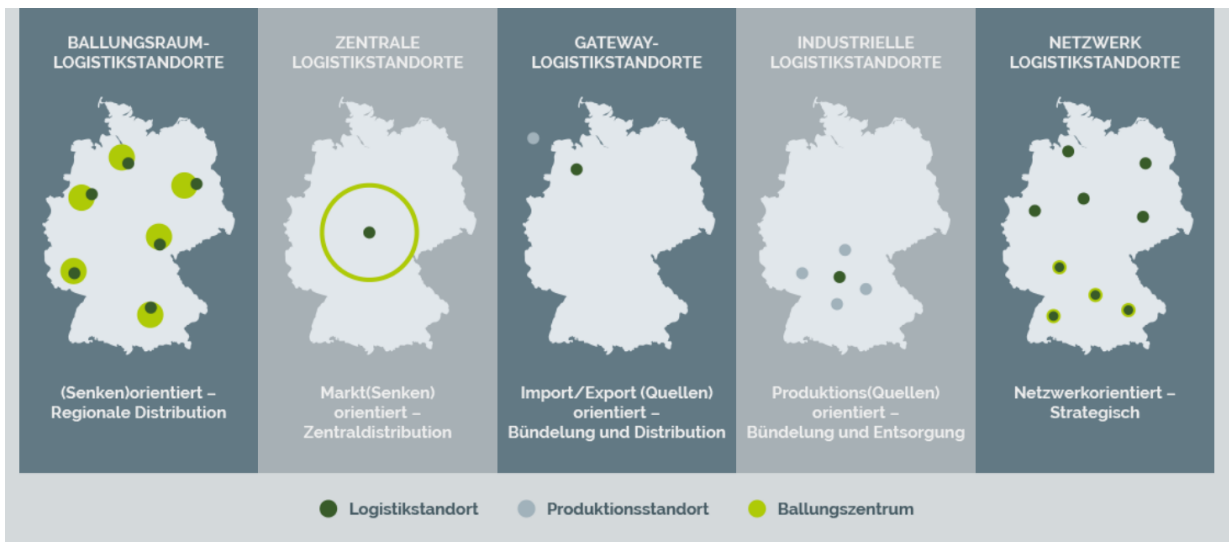


Abbildung 9: Typen von Logikansiedlungen

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

	Ballungsraum-Versorgung	Zentraldistribution	Gateway-Funktion	Produktionsversorgung	Netzwerk-Funktion
Primäre Aufgabe der Immobilien	Schnelle (tägliche) Belieferung der Einzelhandelsfilialen	Bündelung der Eingangsgüter, 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 Autobahnbindung - Hohe Flächenverfügbarkeit - Niedrige Grundstückspreise - 24h Nutzbarkeit	- Zentrale Lage - Nähe Autobahnbindung - 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 - Automobilersatzteilversorgung	- Versandhandel und E-Commerce - Großhandel - Industrieunternehmen	- Elektroindustrie - Bekleidungs-Einzelhandel - Fruchthandelsunternehmen	- Automobilindustrie - Maschinenbau und Metallindustrie - Chemie- und Pharmaindustrie - Lebensmittelherstellung	- Stückgut-Logistiker - KEP-Dienstleister
Typische Objekteigenschaften					
Durchschn. Hallenfläche (m ²)	20.900	13.200	25.000	12.800	6.900
Durchschn. Anteil Hallenfläche/Grundstücksfläche	39%	43%	48%	42%	35%
Hallentiefe	>80m	>80m	>80m	>75m	30 - 40m

Tabelle 1: Typische Aufgaben und Anforderungen 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(immobili-)marktes oder auch die Prognose des zu erwartenden Flächenbedarfs differenziert analysieren zu können.¹⁰

2.4. Zahlreiche Trends wirken auf die Logistikwirtschaft ein

Die Logistikwirtschaft wird in den nächsten Jahren durch eine Vielzahl verschiedener Entwicklungen beeinflusst werden, die das Potenzial besitzen, die Branche zu prägen und nachhaltig zu verändern.

Eine Übersicht zu den logistikrelevanten Trends bietet die regelmäßig durch die Fraunhofer SCS publizierte Studie „Top-100 der Logistik“, in der zwischen externen und internen Trends unterschieden wird.

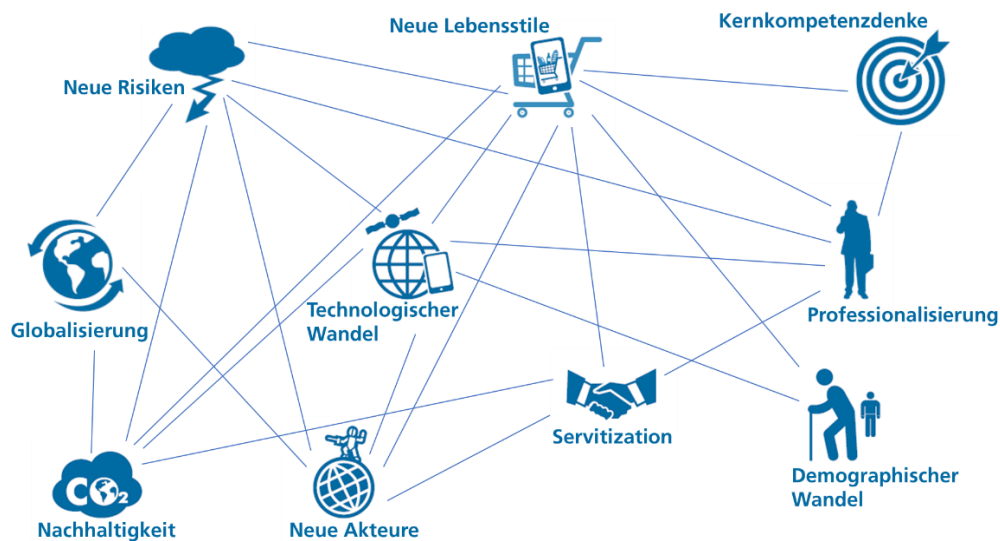


Abbildung 10: Trendgeflecht im europäischen Logistikmarkt
Quelle: Fraunhofer SCS

¹⁰ Siehe dazu insbesondere Kapitel 3.1.1 sowie 5.2

Megatrend	Erklärung
Globalisierung 	<p>Internationale Warenströme nehmen weiter zu. Treiber sind bspw. die steigende Nachfrage in asiatischen Volkswirtschaften. Auch internationaler E-Commerce stellt ein Wachstumsfeld für die weitere Internationalisierung von Logistikströmen dar.</p>
Demographischer Wandel 	<p>Die demographische Struktur der Gesellschaft in Deutschland und einigen anderen europäischen Kernstaaten ist durch die Alterung der Bevölkerung gekennzeichnet. Dieser Megatrend entwickelt sich seit einigen Jahrzehnten aufgrund konsistent niedriger Geburtenraten, verbunden mit dem Anstieg der durchschnittlichen Lebenserwartung. Damit einher gehen Fachkräftemangel, Landflucht und überlastete Infrastrukturen im urbanen Raum sowie ein sich änderndes Konsumverhalten.</p>
Neue Lebensstile 	<p>Entwicklungen innovativer Technologien sowie moderner Informations- und Kommunikationsstrukturen beeinflussen die Lebensstile vieler Menschen, was wiederum das Konsumverhalten und die Anforderungen von Kunden verändert. Die Nutzung des Internets und E-Commerce ermöglichen jederzeit die Beschaffung von Informationen über Produkte und Dienstleistungen verschiedener Märkte und Anbieter, wodurch die Kundenforderungen nach Transparenz, Verfügbarkeit, Komfort und Schnelligkeit weiter verstärkt werden.</p>
Servitization 	<p>Der Begriff Servitization bezeichnet den Trend zu innovativen Verbindungen aus Dienstleistungen und traditionellen Industrieprodukten. Dies beschränkt sich nicht nur auf immaterielle Leistungen, sondern kann auch materielle Waren und Güter beinhalten. Durch Services wird dabei ein zusätzlicher Nutzen für Kunden erzeugt. Bezogen auf die Logistik zeigt sich der Trend zur Servitization in neuen Angeboten von Dienstleistern mit Erweiterungen um Komponenten wie beispielsweise Reparaturleistungen, Installation oder dem Knowhow-Transfer in Beratungsangeboten.</p>
Nachhaltigkeit 	<p>Die sog. Grüne Logistik gewinnt bei Logistikdienstleistern an Bedeutung. Nachhaltigkeitsberichte etablieren sich, auch aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung zur Veröffentlichung. Ziel der Unternehmen ist die Reduktion der Schadstoffausstöße, die durch die logistische Leistungserbringung entstehen. Aber auch die Nutzung alternativer Verkehrsträger und Kombiniertes Verkehre rückt bei einigen Gütergruppen verstärkt in den Fokus. Auch die nachhaltige Bauweise von Logistikanlagen, die sich beispielsweise in Photovoltaik- und Geothermieanlagen oder Lichtbändern äußert, wird bei Neuanstellungen zukünftig wichtiger werden.</p>
Neue Risiken 	<p>Extreme Ereignisse, die die Widerstandsfähigkeit von Unternehmen herausfordern nehmen tendenziell zu. Gemeint sind alle schwerwiegenden Störungen von Lieferketten folgend einem Allgefahrenansatz, der sowohl Terrorismus, Pandemien, extreme Wetterereignisse, Hackerangriffe, makroökonomische Unsicherheiten wie schwankende Wechselkurse oder protektionistische Maßnahmen, wie auch weltpolitische Krisen einbezieht.</p>
Technologischer Wandel 	<p>Technologische Innovationen und der technologische Wandel verändern die Anforderungen an die Logistik, wie das Beispiel der Auswirkungen des Internets und der neuen mobilen Kommunikationstechnologien auf das Käuferverhalten zeigen. Aber sie erweitern in mindestens ebenso starkem Maß die Möglichkeit der Logistikakteure, ihre Leistungen innovativer, effizienter, schneller und besser integriert als in der Vergangenheit anzubieten. Für den Einsatz von Technologien sowie Potenziale für die Einführung von Automatisierungsmaßnahmen bestehen unzählbar viele Optionen und Möglichkeiten.</p>
Neue Akteure 	<p>Dieser Trend ist in der Lage in den deutschen und in weiteren europäischen Logistikmärkten über viele Jahre für Preisbewegungen zu sorgen sowie das Verdrängen von schwächeren Marktteilnehmern zu verursachen. Gleichzeitig erhöht sich der Innovationsdruck in der Logistik und wird die Leistungsfähigkeit des Logistiksektors weiter steigern. Zudem kommen seit einigen Jahren verstärkt Start-ups und Unternehmensneugründungen auf, die sich mit innovativen Geschäftsmodellen und Logistikkonzepten im etablierten, asset-getriebenen Logistikmarkt etablieren wollen.</p>



Professionalisierung 	Die Professionalisierung der Logistik zeigt sich in Serviceprodukten die standardisiert werden, so dass sie in streng organisierten, fließbandartigen Prozessen in großen, gleichförmigen Mengen produziert werden können, um die Skaleneffekte hochgradiger Arbeitsteilung und Mechanisierung/Automatisierung auszuschöpfen und dass sie wie Markenartikel massenhaft vermarktet werden können. Mit der Entwicklung von logistikbezogenen Studiengängen und Ausbildungszweigen erhalten Effizienzdenke und die laufende Optimierung Einzug in Logistikprozesse und –unternehmen.
Kernkompetenzdenke 	Auch bei Logistikdienstleistern stellt sich die Frage, ob einzelne Leistungsbestandteile fremdvergeben werden. Mit Blick auf den derzeitigen Stand dieser Entwicklung zeigt sich ein Trend zu Asset light Geschäftsmodellen mit im Gleichzug wachsenden Subunternehmer und Subsubunternehmerstrukturen. In flexiblen Projektgeschäften werden Projekte mit Hilfe von Arbeitnehmerüberlassung kurzfristig skaliert, um die Belegschaft dem aktuellen Geschäft anzupassen (z. B. Weihnachtsgeschäft oder Projekthochlauf in der Kontraktlogistik).

Tabelle 2: Megatrends der Logistik

Quelle: Fraunhofer SCS, Die Top 100 der Logistik 2018/2019 – Marktgrößen, Marktsegmente und Marktführer

Neben der hier aufgeführten Digitalisierung und den zahlreichen damit zusammenhängenden Implikationen für die logistischen Netzwerke 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 Ressourcenknappheit bei den Angebotsfaktoren.

Während die erfolgreichen Ballungsräume vor allem unter einer zunehmenden Nutzungskonkurrenz bzgl. noch bebaubarer Flächen leiden, ist in ländlich geprägten Regionen der Fachkräftemangel immer deutlicher zu spüren. Die Standortentscheidung für neue Unternehmensansiedlungen wird vor diesem Hintergrund zu einem immer schwieriger zu lösenden Dilemma: Die infrastruktuell gut erschlossenen Ballungsräume bieten nur noch hochpreisige Flächen für Gewerbeansiedlungen, in peripheren Regionen ist der für neue Ansiedlungen benötigte Arbeitskräftebesatz nicht mehr mit den lokalen Erwerbstätigen zu besetzen.

Eine von der Logix Initiative beauftragte Studie kam 2018 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.

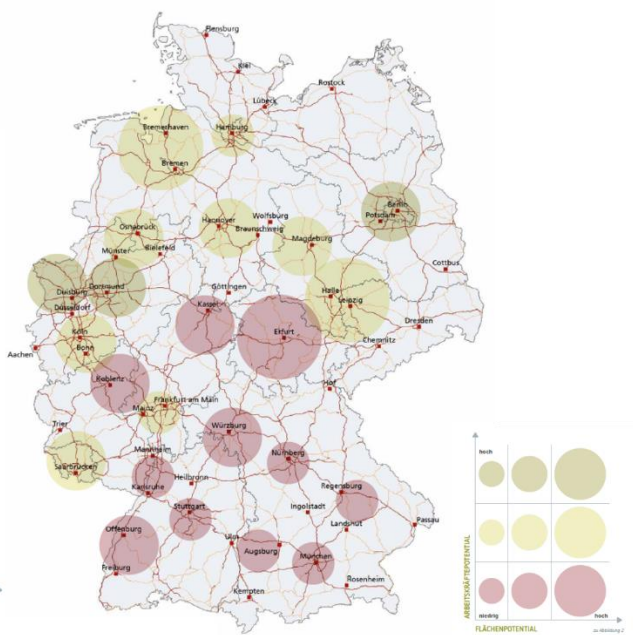


Abbildung 11: Bedeutung der Logistikbeschäftigung
Quelle: Logix (2018)

Diese nunmehr nur überblicksartig und im bundesweiten Kontext dargestellten Trends der Logistikwirtschaft werden in den folgenden Kapiteln im Kontext der Stadt Bremen wiederaufgenommen und ggfs. konkretisiert.

3. REGIONALWIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DER LOGISTIK FÜR BREMEN UND DIE REGION

Die Bedeutung der Logistikwirtschaft für eine Region schlägt sich vorrangig in Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekten nieder. Eine dynamische Logistikwirtschaft wird oftmals auch als Garant für eine erfolgreiche regionalwirtschaftliche Entwicklung gesehen. Dies wird auch durch den Paradigmenwechsel deutlich, der die Ausprägung von logistischen Systemen und damit auch die Entwicklung von Logistikstandorten maßgeblich beeinflusst hat. Die Logistik folgt nicht mehr dem Kunden, vielmehr ist es der Kunde, der der Logistik bzw. deren Leistungserbringern folgen muss. Eine zuverlässige und effiziente Abwicklung logistischer Prozesse durch leistungsfähige Dienstleister wird zunehmend zu einem Erfolgsgaranten für Unternehmen. Diese birgt Wachstumspotenziale für Wirtschaftsstandorte, die über entsprechende Voraussetzungen verfügen.

Im Folgenden werden die aktuelle Situation der Logistikwirtschaft in Bremen, ihre Strukturen und Dynamik auf dem Arbeits- und Gewerbeflächenmarkt sowie ihre regionalen Besonderheiten dargestellt und erläutert.

3.1. Stellung und Spezifika der Logistikwirtschaft in Bremen

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.¹¹

¹¹ Zur Methodik und Zusammensetzung des Logistikattraktivitäts und –intensitätsindex vgl. Fraunhofer SCS (2015)

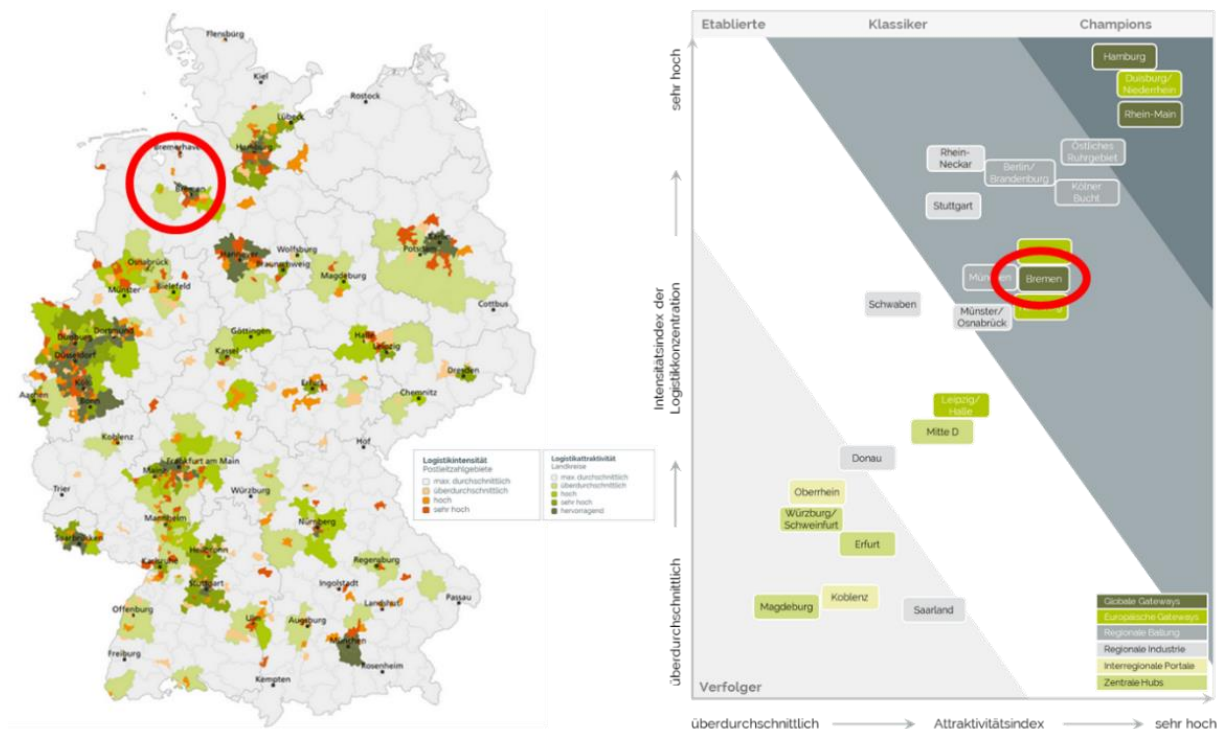


Abbildung 12: Bremen im Kontext der deutschen Logistikstandorte und -regionen
 Quelle: Fraunhofer SCS, Limmo-online

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.

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

3.1.1. Bremische Besonderheiten des Wirtschaftszweigs Logistik

Die Qualität der Logistik wird geprägt durch die vorhandene regionale logistische Kompetenz, die Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetzwerke und die daraus resultierende Erreichbarkeit von Rohstoffen, Zulieferern und Märkten. Zudem verfügt die Logistik in Bremen über eine Reihe an „Alleinstellungsmerkmalen“ und „Leuchttürmen“. Hierzu zählen exemplarisch:

- 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 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 CKD¹²-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 Kaffeumschlag 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 LCL¹³-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 %.¹⁴ 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.¹⁵
- 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 Logistikt Nutzungen. Damit sind alle 5 Logistik-Ansiedlungstypen in Bremen vertreten.

	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
Beispielunternehmen aus Bremen	- Bauhaus - Hofmeister & Meincke - Transgourmet - ENSO eCommerce GmbH	- BLG für Tchibo - Saturn Petfood - Fiege - Dachser	- BLG Logistics Group - Leschaco - Röhlhng Logistics - DCP Dettmer Container Packing	- Lorel für Daimler - Stute für Airbus - BLG für ZF Friedrichshafen - Valeo für Daimler	- DHL - TNT - Hellmann - GLS

Tabelle 3: Bremische Beispiele für die 5 logistischen Ansiedlungstypen

Quelle: Fraunhofer SCS

¹² 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.

¹³ 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.

¹⁴ WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (2019)

¹⁵ Vgl. DGG (2020)

- 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.¹⁶ 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.

3.1.2. Bedeutung von Unternehmenszentralen am Standort

Die nachstehenden Übersichten zeigen die wichtigsten Unternehmenszentralen am Standort Bremen. Die Auflistung erhebt dabei keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern soll die Vielfalt der Unternehmenszentralen dokumentieren. Die Recherchen basieren u.a. auf Auskünften der Handelskammer Bremen, des Vereins Bremer Spediteure sowie eigenen Erhebungen.

¹⁶ Vgl. Robert C. Spies (2019)

Internationale (globale) Bedeutung	Nationale (regionale) Bedeutung	
BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG	Addicks & Kreye GmbH	LOREL Logistik GmbH
Dettmer Group KG	Battermann & Tillery GmbH	LS International Cargo GmbH
EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG	BHS Spedition und Logistik GmbH	Möbeltransporte Walter Mosebach
Kühne + Nagel (Deutschland-Zentrale)	Bretzke Lagerhaus GmbH	D. Oltmann Logistik
Lexzau, Scharbau GmbH & Co. KG LESCHACO	Bremenports GmbH & Co. KG	Carl Polzin Seehafenspedition GmbH
Röhlig Logistics GmbH & Co. KG	CHS Container Group dbh Logistics IT AG	Carl Polzin Seehafenspedition GmbH
STUTE Logistics (AG & Co.) KG	Friedrich Ellmers Shipping and Forwarding GmbH	PWL Worldwide Logistics GmbH & Co. KG
	Fair Trade GmbH Schifffahrt, Handel und Lo- gistik	ROLAND Umschlagsgesellschaft für kombi- nierten Güterverkehr
	Karl Geuther GmbH & Co. KG	Spedition Wilhelm Rosebrock GmbH & Co. KG
	Joh. C. Henschen	Reimer Logistics GmbH & Co. KG
	IPSEN LOGISTICS GMBH	H. Saathoff Transport
	ITO Möbeltransport GmbH	Siedenburg Transport & Logistik GmbH
	F.W. Neukirch (GmbH & Co.) KG	TERRATRANS Internationale Spedition GmbH
	Karl Gross Internationale Spedition GmbH	Friedrich Tiemann GmbH + Co.
	Kieserling Spedition + Logistik GmbH	Carl Ungewitter GmbH & Co. KG
	Kopf & Lübben GmbH	F. A. Vinnen & Co.
	Peter W. Lampke GmbH & Co. KG	Berthold Vollers GmbH
	Heinrich Langhorst GmbH & Co. KG	Weserport GmbH

Tabelle 4: Bedeutende Unternehmenszentralen in Bremen

Quelle: tbnlr

Ein Ausdruck dieser hohen Anzahl an Firmenzentralen am Standort Bremen sind die vergleichsweise hohen Beschäftigungswirkungen in den kaufmännischen Logistikberufen, die deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegen (vgl.

Abbildung 18). Dadurch lassen sich auch höhere Einkommenseffekte auf Seiten der Beschäftigten nachweisen, die höher sind als in stärker gewerblich geprägten Belegschaften.

3.2. Arbeitsmarkt

Durch die Betrachtung des Logistik-Arbeitsmarktes können Aussagen über die Struktur und Bedeutung der Logistik in der Region getroffen sowie Arbeitsmarktpotenziale in Zeiten des zunehmenden Fachkräftemangels analysiert werden. Als Querschnittsbranche gilt die Logistik als ein bedeutender Wirtschaftsbereich, der in der Statistik jedoch nicht ganzheitlich erfasst ist.¹⁷

¹⁷ Für die Analyse der Logistikbeschäftigung in Bremen wurde die in Kapitel 2.2 erläuterte Methodik angewendet, siehe dazu auch Abbildung 5.

Für diese Detailanalyse des Arbeitsmarktes werden sowohl die Stadt Bremen als auch die direkt angrenzenden Landkreise als Bremer Umland in die Analyse einbezogen.

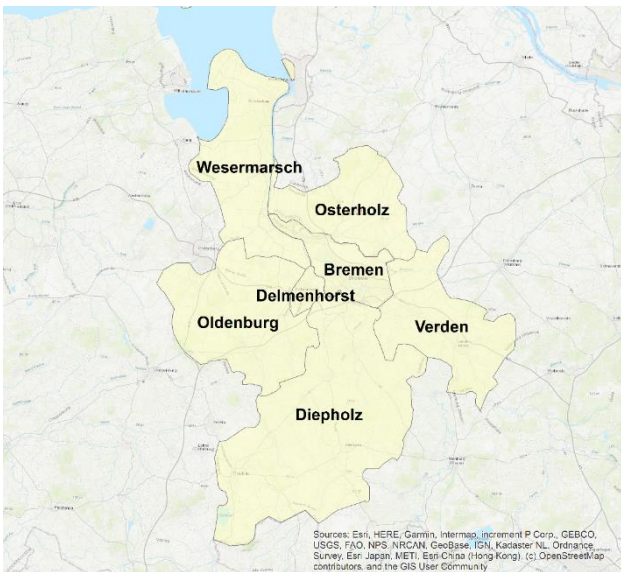


Abbildung 13: Zusammensetzung der Untersuchungsregion zur Analyse des Arbeitsmarktes

Quelle: Fraunhofer SCS

3.2.1. Bedeutung und Entwicklung der Logistikbeschäftigung

In der Stadt Bremen waren 2019 ca. 33.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in logistikaffinen Berufen tätig. Auf das Umland entfallen in Summe ca. 27.500 sozialversicherungspflichtige Logistikbeschäftigte. 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.

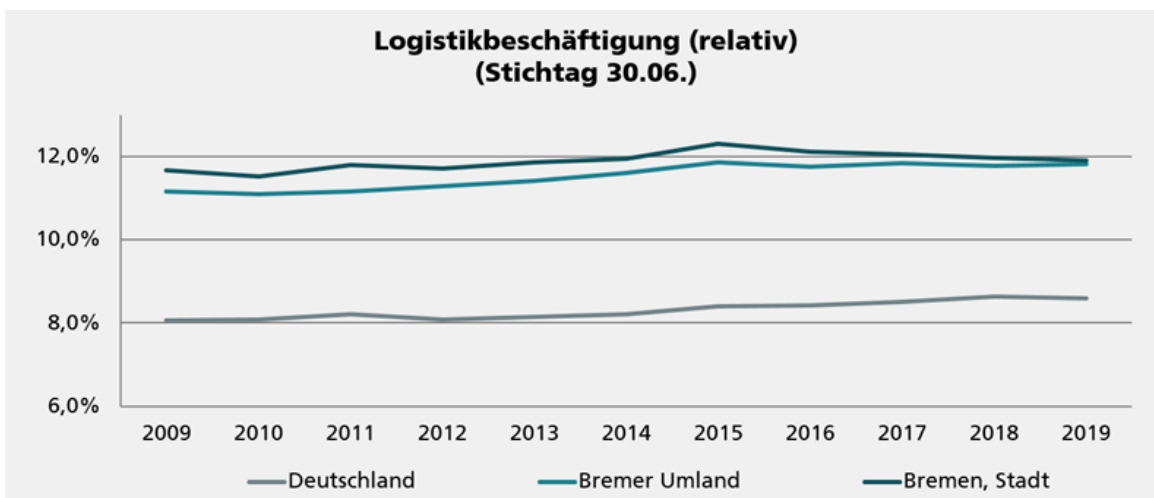


Abbildung 14: Entwicklung der Logistikbeschäftigungsquote an der Gesamtbeschäftigung

Quelle: Fraunhofer SCS; Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit 2010-2020

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 von 11,9%. Die Stadt Bremen zeigt dabei eine nur leicht rückläufige Tendenz und nähert sich dem gleichzeitig wachsenden Umland an. Bedingt durch einen Mangel an 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.

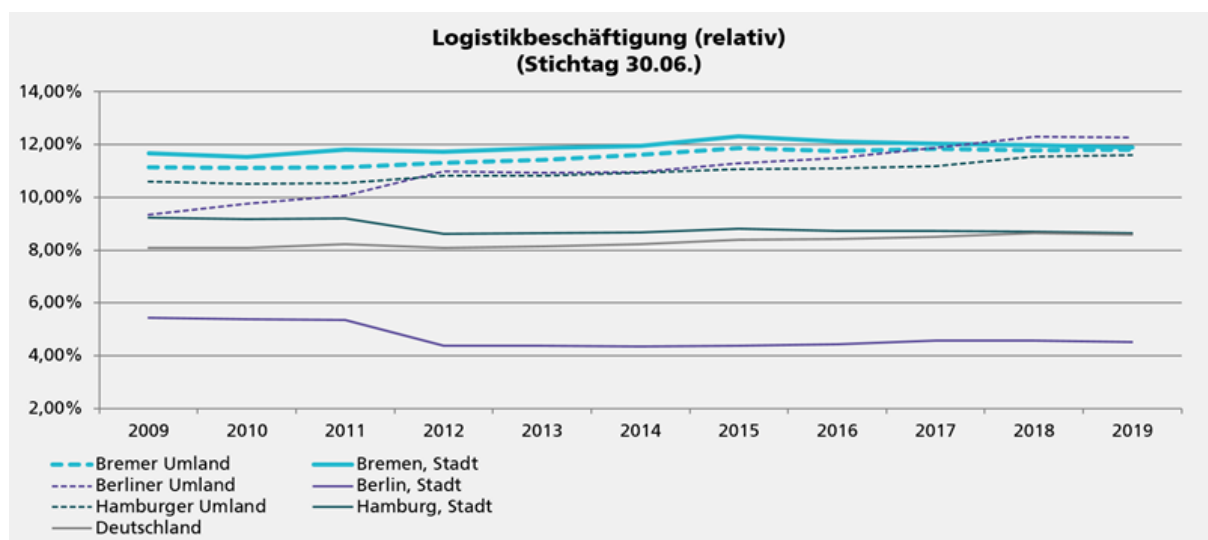


Abbildung 15: Entwicklung der Logistikbeschäftigung in der Kernstadt und dem Umland im Vergleich: Bremen, Hamburg, Berlin

Quelle: Fraunhofer SCS; Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit

Vergleicht man den Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in unterschiedlichen Branchen, so ordnet sich die Logistik in der Stadt Bremen als zweitwichtigster Arbeitgeber nach dem Gesundheits- und Sozialwesen ein. Weitere wichtige Branchen sind der Groß- und Einzelhandel, Kfz-Herstellung und sonstiger Fahrzeugbau sowie öffentliche Verwaltung (siehe

Abbildung 16).

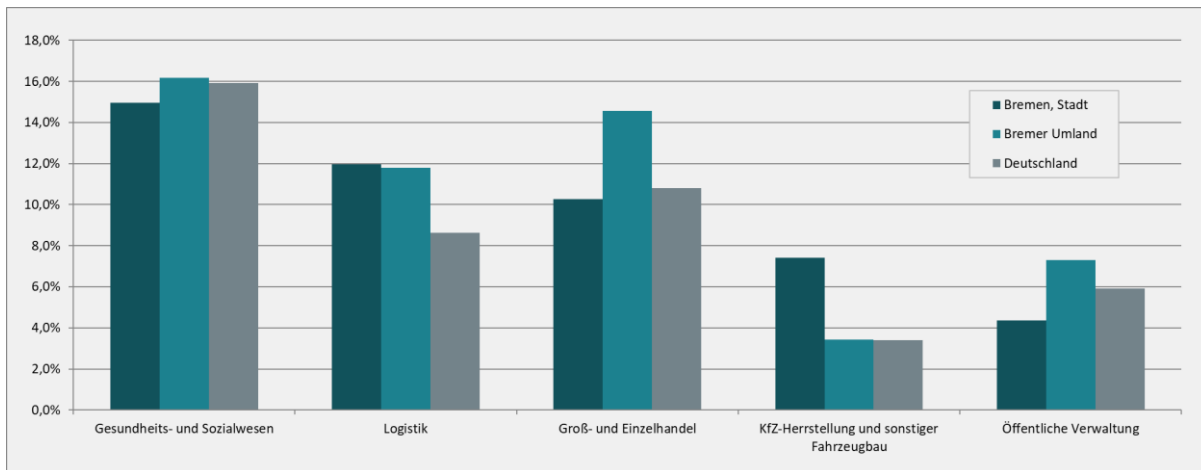


Abbildung 16: Branchenanteile an den gesamten sozialversicherungspflichtig. Beschäftigten
 Quelle: Fraunhofer SCS; Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit

Damit ist die hohe Bedeutung der Logistikwirtschaft für den Arbeitsmarkt Bremen offenkundig: Beinahe jeder achte sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Bremen übernimmt direkt operative oder administrative Aufgaben im Logistikbereich.

3.2.2. Branchen- und Tätigkeitsstruktur der Logistikbeschäftigung

Mit 51,6% ist dabei 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.

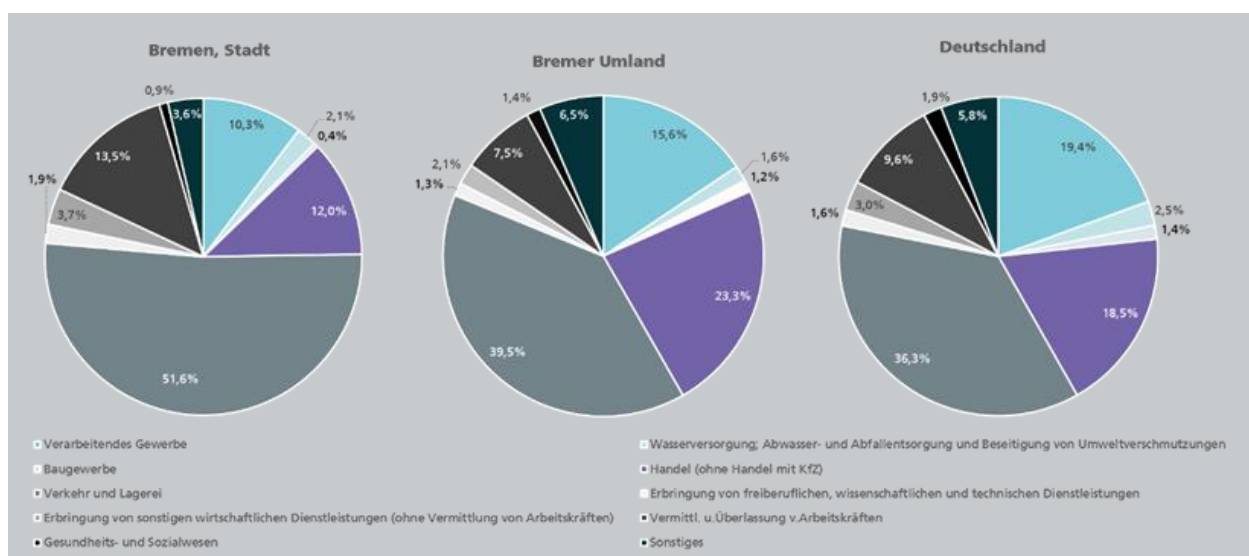


Abbildung 17: Branchenanteile der sozialversicherungspflichtig Logistikbeschäftigten
 Quelle: Fraunhofer SCS; Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit

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 (siehe

Abbildung 18).

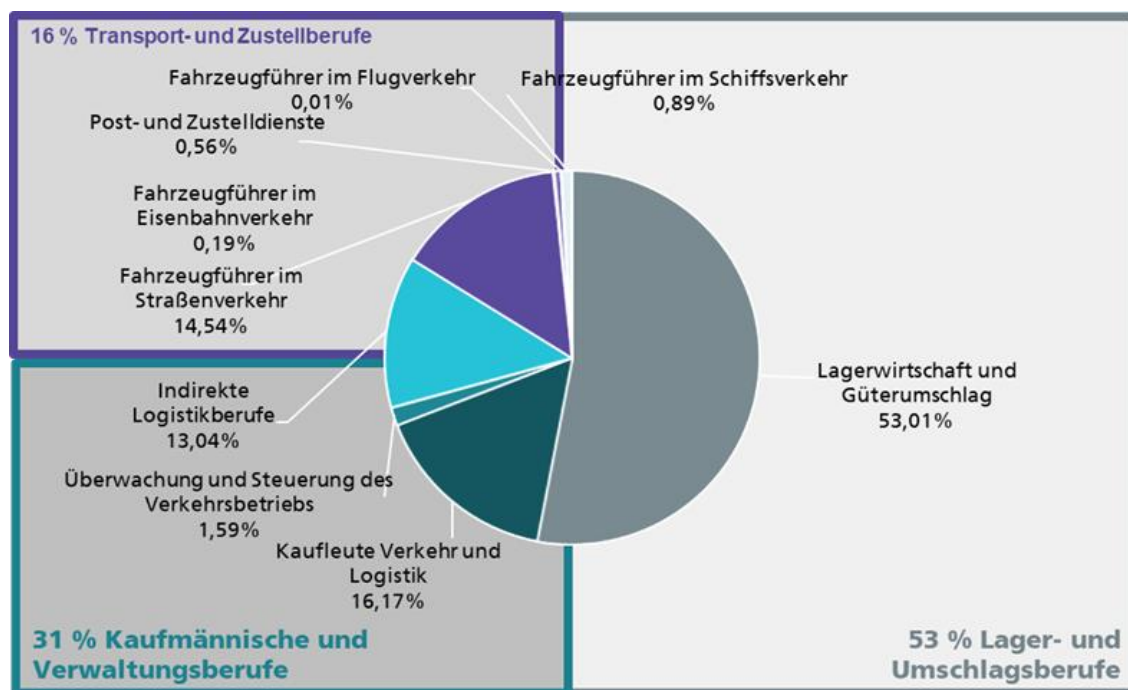


Abbildung 18: Struktur der Logistikbeschäftigung in Bremen, Stadt

Quelle: Fraunhofer SCS; Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit

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.

3.3. Logistikansiedlungen

Die Tatsache, dass die Stadt Bremen ebenso wie ihr Umland von neuen Logistikansiedlungen profitieren konnten, liegt neben den bereits aufgeführten Standortvorzügen auch in ihrem nach wie vor vorhandenen Flächenangebot begründet. Dieses wird im folgenden Kapitel näher analysiert.

3.3.1. Ansiedlungsstruktur

Der Gesamtbestand an Logistikflächen in der Stadt Bremen wurde im September 2019 mit 2,92 Mio. m² angegeben.¹⁸ Die weiteren Analysen zur Immobilien- und Ansiedlungsstruktur ziehen als Datengrundlage die Logistikimmobiliendatenbank der Fraunhofer SCS heran, in der detaillierte Informationen zu allen Logistikimmobilien mit einem Baujahr jünger als 1990 und einer überbauten Lagerfläche von 5.000 m² enthalten sind. Zwar sind auch kleinere oder ältere Objekte enthalten, diese wurden jedoch im Zuge der vorliegenden Studie nicht mit einem Anspruch an Vollständigkeit nachrecherchiert. Insgesamt enthält die Datenbasis 2,37 Mio. m² Logistikimmobilienfläche, was über 80% des von der WFB ausgewiesenen Gesamtbestandes entspricht und damit eine valide statistische Grundlage für die weiteren Auswertungen darstellt.

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.

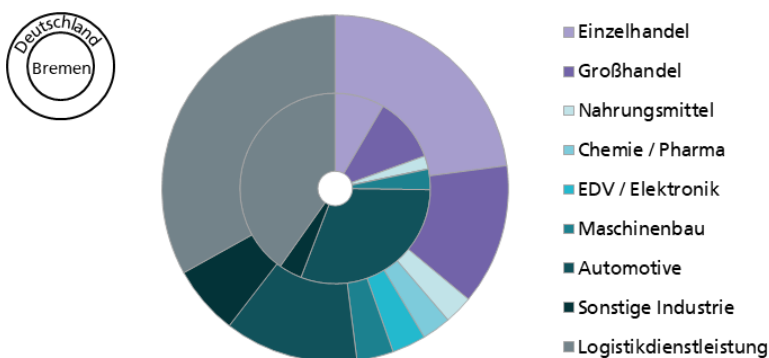


Abbildung 19: Nutzerstruktur der Logistikflächen in Deutschland und Bremen nach Branchen
Quelle:
Fraunhofer SCS

¹⁸ Vgl. WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (2019)

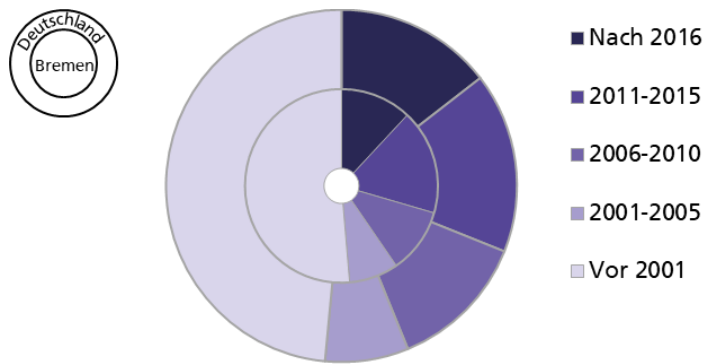


Abbildung 20: Altersklassenstruktur der Logistikflächen in Deutschland und Bremen

Quelle:
Fraunhofer SCS

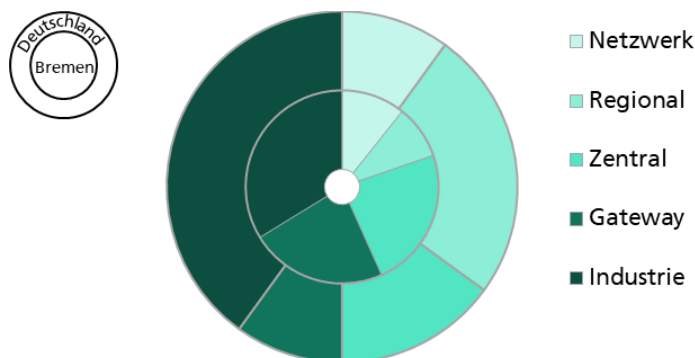


Abbildung 21: Anteile der Logistikfunktionen an den logistisch genutzten Flächen in Deutschland und Bremen

Quelle:
Fraunhofer SCS

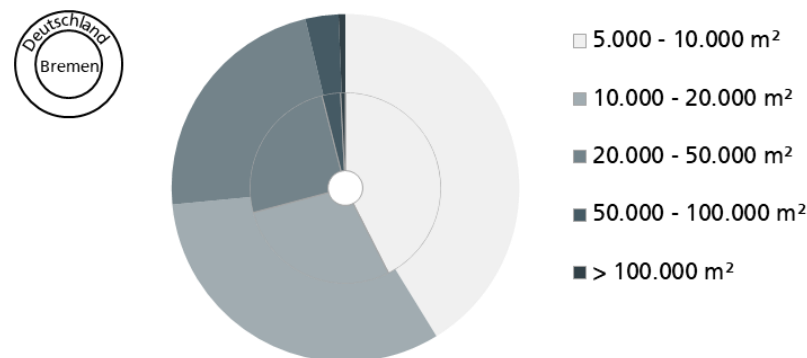


Abbildung 22: Größenklassenstruktur der Logistikflächen in Deutschland und Bremen

Quelle:
Fraunhofer SCS

Die Ergebnisse der Nutzerstruktur zeigen einen deutlichen Überhang an Automotive und Logistikdienstleistungen (Abbildung 19). Im Gegensatz dazu sind der Einzelhandel und die Elektronikbranche als Flächennutzer nur unterdurchschnittlich vertreten. Die Auswertung nach Altersklassen (Abbildung 20) weist einen leicht erhöhten Anteil an älteren Bestandsimmobilien auf, die Anteile der Logistikfunktionen (

Abbildung 21) zeigen einen deutlichen Überhang an Gateway-Logistik und Zentralen Distributionszentren. Die Größenklassen (Abbildung 22) liegen im bundesweiten Vergleich im Durchschnitt, mit einem leichten Überhang von Objekten von 20.000 – 40.000 m².

Im nächsten Schritt wurden die einzelnen logistisch geprägten Gewerbegebiete der Stadt Bremen näher beleuchtet. Dazu wird insbesondere der aktuelle Status Quo bzgl. der Nutzerstrukturen und der Logistikfunktionen der dort lokalisierten Immobilien aufgezeigt.

3.3.2. Logistikkaffine Gewerbegebiete

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

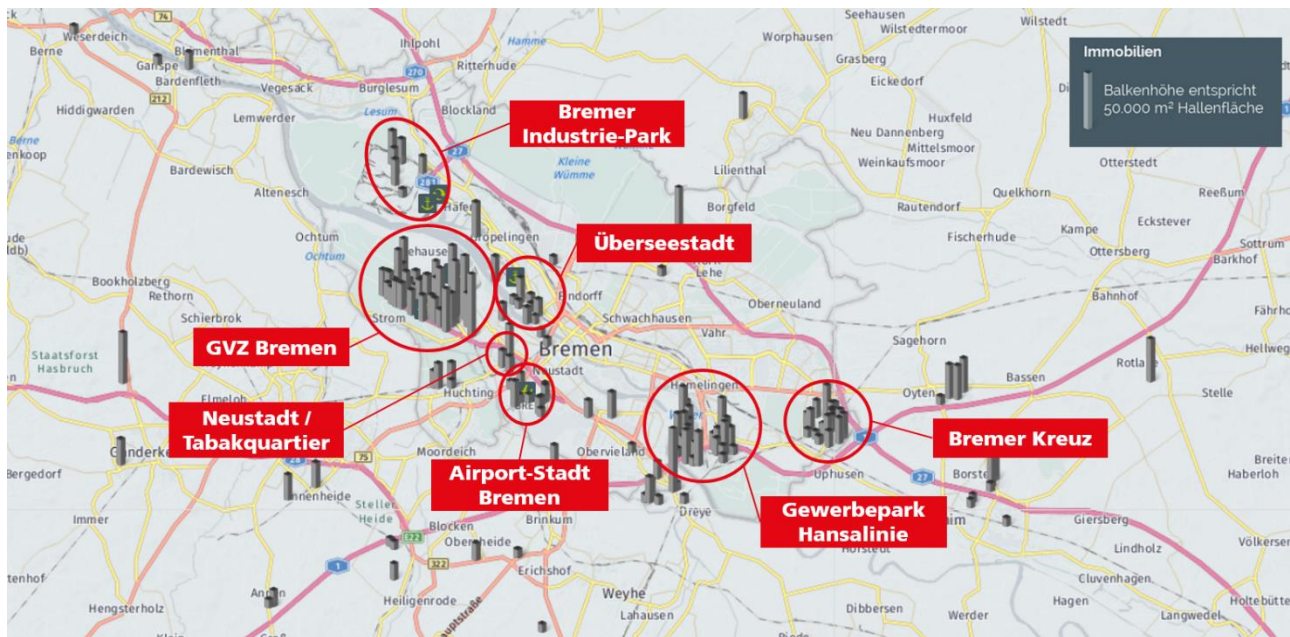


Abbildung 23: Logistikkaffine Gewerbegebiete in Bremen

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, wird sich im Folgenden auf diese drei Gewerbegebiete fokussiert.

Im Gegensatz zu den in den Abbildungen 20-23 herangezogenen bundesweiten Vergleichswerten steht nun der Vergleich zum Gesamtergebnis Bremens im äußeren Kreis der jeweiligen Kuchendiagramme.

3.3.2.1. GVZ Bremen

Das GVZ Bremen liegt im Süden der Stadt direkt an der Weser und stellt das bedeutendste logistikaffine Gewerbegebiet der Stadt dar. Die offizielle Abgrenzung des GVZ schließt dabei den Neustädter Hafen und das Gebiet um den Rangierbahnhof (Gewerbegebiet Reedeich) aus. Für die Zwecke dieser Studie wurden beide Gebiete jedoch mit hinzugenommen, um die Anzahl der logistisch relevanten Mikrolagen nicht unnötig zu erhöhen. Derzeit sind etwa 160 Unternehmen mit circa 8.700 Arbeitsplätzen in diesem Gewerbegebiet ansässig. Das GVZ ist trimodal angebunden und verfügt nach aktuellem Stand perspektivisch noch über rund 40 ha an weiteren Flächenpotenzialen.

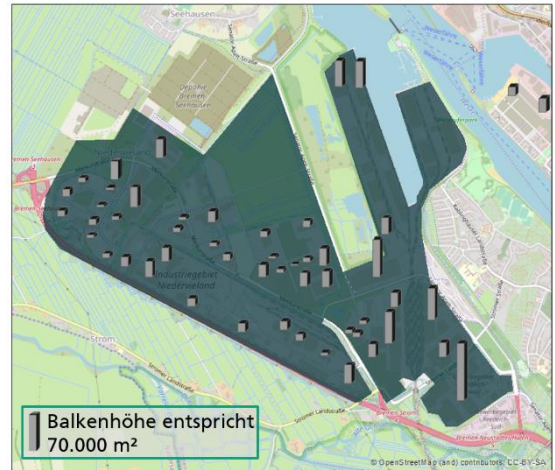


Abbildung 24: GVZ Bremen mit verorteten Logistikimmobilienflächen

Quelle: Fraunhofer SCS, Kartengrundlage: OpenStreetMap

Bei der Betrachtung der Nutzerstruktur im GVZ Bremen wird insbesondere der auch im Vergleich zu Bremen sehr hohe Anteil an durch Logistikdienstleister genutzten Flächen deutlich. Über 50% der Gesamtflächen entfallen auf diese Nutzergruppe. Daneben ist auch Einzelhandel überdurchschnittlich ausgeprägt.

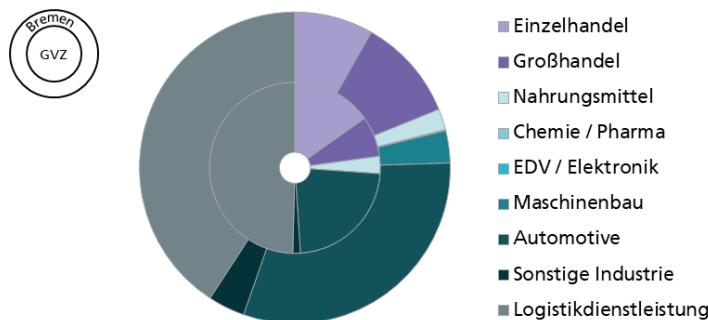


Abbildung 25: Nutzerstruktur der Logistikflächen in Bremen und dem Bremer GVZ nach Branchen

Quelle: Fraunhofer SCS

Die Anteile der Logistikfunktionen an den logistisch genutzten Flächen zeigen, dass neben der Gateway-Funktion vor allem zentrale Distributionsaufgaben im GVZ übernommen werden. Im Gegensatz dazu ist die Industrier- und -entsorgung hier im bremischen Vergleich nur relativ gering ausgeprägt.



Abbildung 26: Anteile der Logistikfunktionen an den logistisch genutzten Flächen in Bremen und dem Bremer GVZ

Quelle: Fraunhofer SCS

3.3.2.2. Gewerbepark Hansalinie

Der Gewerbepark Hansalinie ist direkt an der A1 im Südosten Bremens gelegen. Aufgrund der Nähe zum Mercedes-Benz-Werk ist für dieses Gewerbegebiet vor allem die Automobillogistik prägend. Zum aktuellen Zeitpunkt sind hier rund 80 Unternehmen ansässig. Bei Berücksichtigung der aktuellen Dispositionsreserve und noch nicht erschlossener Erweiterungsflächen sind noch rund 150 ha für potenzielle weitere Ansiedlungen verfügbar. Dabei ist jedoch klarzustellen, dass das Gebiet für Ansiedlungen des verarbeitenden Gewerbes vorgesehen ist. Logistische Ansiedlungen sind aktuell – mit Ausnahme explizit Automotivebezogener Logistik – i.d.R. nur per Einzelfallentscheidung möglich.



Abbildung 27: Gewerbepark Hansalinie mit verorteten Logistikimmobilienflächen

Quelle: Fraunhofer SCS, Kartengrundlage: OpenStreetMap

Entsprechend der Ausrichtung der Hansalinie als Gewerbegebiet für produzierendes und produktionsaffines Gewerbe ist der Anteil der für Automotive-Logistik genutzten Hallenflächen mit knapp 70% sehr hoch. Daneben sind aber auch Ansiedlungen aus dem Bereich der Speditionslogistik und des Großhandels vorhanden.

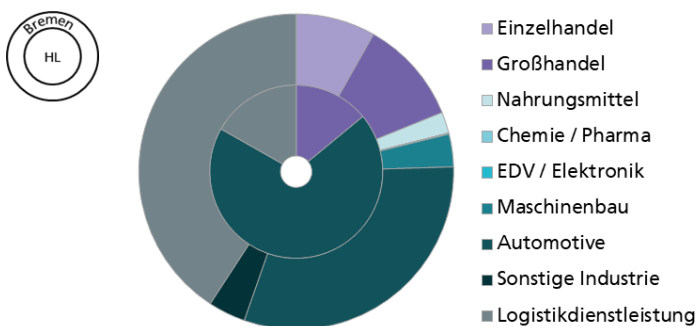


Abbildung 28: Nutzerstruktur der Logistikflächen in Bremen und dem Gewerbepark Hansalinie nach Branchen

Quelle: Fraunhofer SCS

Auch die funktionale Unterteilung der Logistikflächen zeigt die überproportionale Bedeutung der Industriever- und -entsorgung im Gewerbepark Hansalinie.

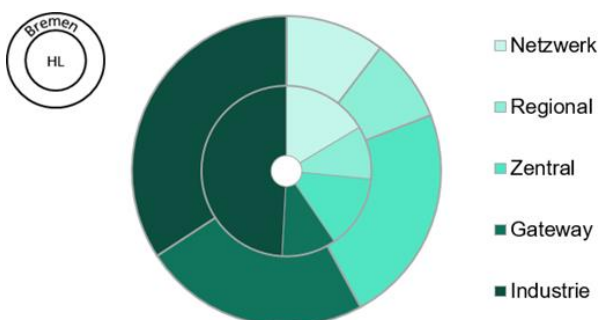


Abbildung 29: Anteile der Logistikfunktionen an den logistisch genutzten Flächen in Bremen und dem Gewerbepark Hansalinie

Quelle: Fraunhofer SCS

3.3.2.3. Bremer Industrie-Park

Auch der Bremer Industrie-Park ist auf produzierende und verarbeitende Industrie fokussiert. Rund 40 Firmen sind zum aktuellen Zeitpunkt hier vertreten, die Zahl der Logistikansiedlungen fällt bislang vergleichsweise gering aus. Unter Einbeziehung der aktuellen Dispositionsreserve und noch nicht erschlossener Erweiterungsflächen sind hier perspektivisch noch rund 77 ha an Ansiedlungsflächen verfügbar. Insbesondere die geplante Ringschließung der A 281 soll dazu beitragen, die Anbindung und damit den Stellenwert des Bremer Industrie-Parks zu stärken. Dies würde sich auch positiv auf die Standortqualität für Logistikflächen auswirken.



Abbildung 30: Bremer Industrie-Park mit verorteten Logistikimmobilienflächen

Quelle: Fraunhofer SCS, Kartengrundlage: OpenStreetMap

Aktuell sind im Bremer Industrie-Park nur eine Handvoll Logistikimmobilien zu verorten. Sowohl die Nutzerstruktur, als auch die Ausprägung der Logistikfunktionen sind daher im Vergleich zu den anderen Gewerbegebieten weniger divers ausgeprägt. Der Schwerpunkt liegt bislang auf Aufgaben der Industrie- und Gatewaylogistik, die von Logistikdienstleistern übernommen werden.

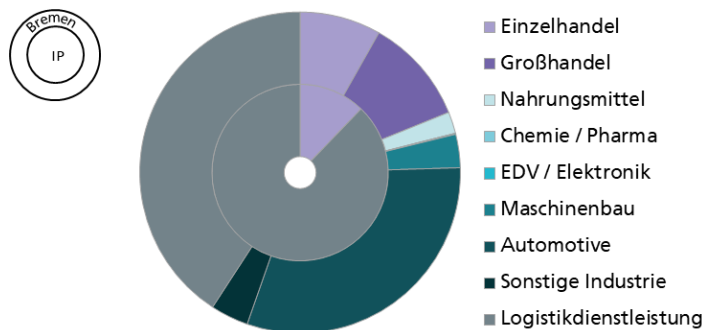


Abbildung 31: Nutzerstruktur der Logistikflächen in Bremen und dem Bremer Industrie-Park nach Branchen

Quelle: Fraunhofer SCS

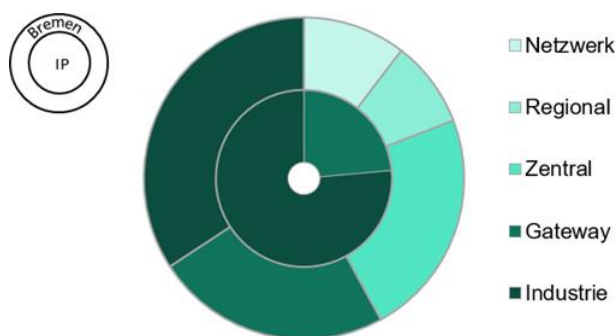


Abbildung 32: Anteile der Logistikfunktionen an den logistisch genutzten Flächen in Bremen und dem Bremer Industrie-Park

Quelle: Fraunhofer SCS

3.3.3. Aktuelle Entwicklungen

Zur Auswertung des Neubauvolumens an Logistikflächen wurden die in der Datengrundlage erfassten Neubauprojekte aggregiert. Als Baujahr ist dabei jeweils das Kalenderjahr des Baubeginns und nicht der Fertigstellung festgehalten. Bei der Auswertung handelt es sich nicht um eine Flächenbilanz, da abgerissene Gebäude nur schwer zu ermitteln sind und nur in den wenigsten Fällen Berücksichtigung finden können. Das dargestellte Neubauvolumen bezieht sich zunächst lediglich auf die überbaute Gebäudefläche, Grundstücks- und Verkehrsflächen sind darin nicht enthalten.

Abbildung 33 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.

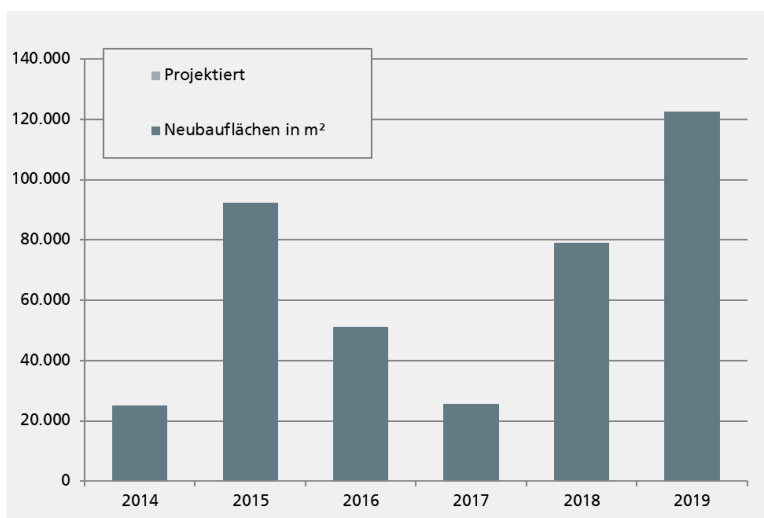


Abbildung 33: Neubauvolumen an Logistik-Hallenflächen in Bremen
Quelle: Fraunhofer SCS

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.¹⁹

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

¹⁹ WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (2019)

Neben dem Neubauvolumen misst das Immobilienunternehmen Robert C. Spies auch den Flächenumsatz im Bereich der Logistikimmobilien, der auch Vermietungen mit einbezieht. Im ersten Halbjahr 2019 lag der Logistikflächenumsatz in Bremen und dem direkten Umland bei 134.000 m² und damit rund 16% niedriger als im Vorjahreszeitraum. Das Ergebnis für die ersten sechs Monate 2019 lag damit aber immer noch über dem Durchschnitt der letzten fünf Jahre mit 125.000 qm. Insgesamt wurde für 2019 ein Gesamtflächenumsatz von 260.000 qm prognostiziert.²⁰

Folgende aktuelle Entwicklungen prägen lt. Robert C. Spies den Logistikimmobilienmarkt in Bremen:

- Nicht eine geringere Nachfrage, sondern u.a. das äußerst knappe Flächenangebot führen dazu, dass eine weniger starke Entwicklung als im Jahr 2018 zu verzeichnen ist.
- Die Auswahl sei stark begrenzt, da die Leerstände gegen ein Prozent tendieren.
- Vor allem Abschlüsse mit Hallen ab 10.000 Quadratmetern leisteten bislang einen wesentlichen Beitrag am Ergebnis des Gesamtflächenumsatzes.
- Eingeschränkte Auswahl in allen Größenklassen: Gerade im mittleren Segment fehlen Logistikflächen in der Größe zwischen 2.000 bis 7.000 qm. Es wird erwartet, dass der Mangel hier zunächst noch stärker vorhanden bleibt.

Zudem sei zurzeit eine Unsicherheit in der Wirtschaft bzgl. der konjunkturellen Aussichten spürbar, was aktuell zu einer gewissen Zurückhaltung bei der Anmietung großer Hallen führt.

²⁰ Vgl. Robert C. Spies (2019) sowie https://www.weser-kurier.de/bremen/bremen-wirtschaft_artikel,-in-bremen-fehlen-flaechen-fuer-logistik-und-industrie-arid,1869372.html

4. EFFEKTE VON LOGISTIKANSIEDLUNGEN

Die Relevanz der Logistikwirtschaft für das Funktionieren wirtschaftlicher Prozesse ist unumstritten. Welche Impulse jedoch von einer individuellen Logistikansiedlung auf ein regionales Wirtschaftssystem ausgehen können bleibt leider nach wie vor häufig im Hintergrund. Vielmehr überwiegen die (häufig auch begründeten) Sorgen vor zusätzlicher Flächenversiegelung und Verkehrsbelastung. Das Ziel dieses Kapitels ist es deshalb, die Auswirkungen von Logistikansiedlungen messbar zu machen - differenziert nach verschiedenen Logistikfunktionen und Mikrolagen.

4.1. Interessenslagen bei der Neuansiedlung von Logistikimmobilien

Der Markt für Gewerbeflächen in einer Region und damit auch der Besitz an (Logistik-)Unternehmen sowie die sich ergebenden Nutzungs- und Verkehrsstrukturen werden durch ein breites Spektrum an privaten und öffentlichen Akteuren bestimmt.

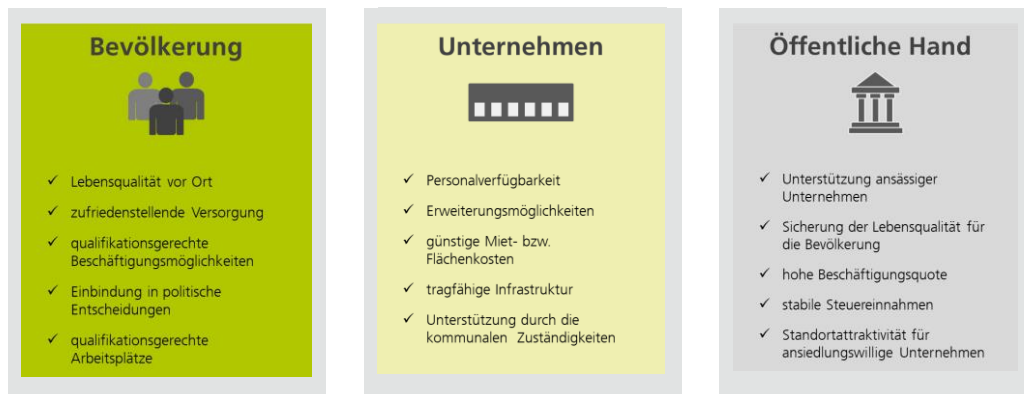


Abbildung 34: Unterschiedliche Interessenslagen bei Logistikansiedlungen

Quelle: Fraunhofer SCS, Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit

Die Anforderungen bzw. Ansprüche der verschiedenen Interessensgruppen zeigen sowohl Gemeinsamkeiten als auch deutliche Unterschiede. Die Einflussnahme der lokalen Bevölkerung ist dabei vergleichsweise ambivalent. Im Vordergrund stehen dabei der Wunsch nach einer hohen Lebensqualität vor Ort und attraktiven Beschäftigungsoptionen. Gewerbe im direkten Umfeld wird dabei eher als Störfaktor hinsichtlich der eigenen Lebensqualität wahrgenommen, weshalb vielerorts eine deutliche Skepsis gegenüber der Neuausweisung von Gewerbeflächen zu beobachten ist.

Ansässige und ansiedlungswillige Unternehmen verfolgen vor allem das Ziel einer langfristigen Entwicklungsperspektive. Hierfür brauchen Unternehmen u.a. die Gewissheit, sich auch flächenmäßig bei Bedarf erweitern zu können. Entscheidend ist dabei allerdings nicht nur die Summe vorhandener Flächenreserven, sondern v.a. die räumliche Nähe zum bestehenden Betrieb sowie die infrastrukturellen Gegebenheiten und das bei einem möglichst niedrigen Kostenniveau.

Die kommunalen Behörden und Verwaltungsträger nehmen innerhalb dieser Akteurskonstellation die Rolle der entscheidenden Instanz ein, die gleichermaßen den Bedarfen der Öffentlichkeit wie auch der Wirtschaft gerecht werden muss. Ihre Aufgabe ist es, die lokale Wirtschaftskraft kontinuierlich zu steigern, ohne die Lebensqualität der Bewohner zu beschneiden. Die Neuausweisung

neuer Gewerbeflächen führt dabei häufig zu einem Zielkonflikt: Zur Schaffung neuer Arbeitsplätze sowie zur Verbesserung der kommunalen Finanzen durch Grundstücksverkäufe und langfristige Gewerbesteuererinnahmen ist es unerlässlich, die Weiterentwicklung als Wirtschaftsstandort neben der Bestandsentwicklung an etablierten Gewerbestandorten auch durch die bedarfsgerechte Erschließung neuer attraktiver Gewerbegebiete voranzutreiben. Dabei sehen sie sich allerdings nicht nur mit der generellen Herausforderung der Ressourcenschonung konfrontiert, sondern auch ggf. mit entstehenden Konflikten der verschiedenen Nutzungsarten.

Um die Abwägung dieser verschiedenen Positionen zu unterstützen, sollen zunächst die durchaus unterschiedlichen Effekte aufgezeigt werden, die je nach Art und Aufgabe der konkreten Logistiksiedlung zu erwarten sind.

4.2. Grundlegende Auswirkungen von Logistiksiedlungen auf die regionale Wirtschaft

Eine Unternehmensansiedlung zieht stets Auswirkungen nach sich, die direkt auf sie zurückgeführt werden können. Die Schaffung neuer Arbeitsplätze, der Beitrag zur regionalen Wertschöpfung sowie der Verbrauch von Flächenressourcen sind diesem Wirkungsbereich zuzuordnen. Darüber hinaus wirken auch indirekte Impulse auf andere Wirtschaftsbereiche, wie etwa Nachfragesteigerungen in vorgelagerte Wertschöpfungsstufen. Zudem werden die beim angesiedelten Unternehmen angestellten Arbeitnehmer einen Teil ihres Einkommens für den privaten Konsum verwenden. Doch auch strukturelle Veränderungen, die die Qualität eines Standortes beeinflussen, können auf Unternehmensansiedlungen zurückzuführen sein. Hierzu gehören beispielsweise Infrastrukturmaßnahmen, wie die Anbindung der Gewerbeflächen an den Öffentlichen Nahverkehr oder »weiche« Faktoren wie die Verbesserung des Images einer Region als erfolgreicher Wirtschaftsstandort. Diese qualitativen Merkmale lassen sich zwar nicht zwangsläufig rechnerisch quantifizieren, sind aber dennoch ein nicht zu vernachlässigender Bestandteil, um die Gesamtheit der Wirkungen auf ein regionales Wirtschaftssystem abzubilden.

Abbildung 35 gibt einen Überblick über die beschriebenen Ebenen der regionalökonomischen Effekte.



Abbildung 35: Differenzierung regionalökonomischer Effekte
Quelle: Fraunhofer SCS (2015)

Die Abschätzung von Effekten, die sich durch eine konkrete Unternehmensansiedlung für ein regionales Wirtschaftsgefüge ergeben, ist dabei immer mit Unsicherheiten verbunden. Die Zahl der generierten Arbeitsplätze, der Beitrag zur regionalen Wertschöpfung, der Nutzen bereits ansässiger Unternehmen und die Höhe der perspektivischen Steuereinnahmen müssen bereits im Vorfeld sorgfältig gegen potentiell negative Effekte, wie etwa die Verkehrserzeugung und die in Anspruch genommene Fläche, abgewogen werden.



Abbildung 36: Abwägung der Effekte von Logistikansiedlungen auf kommunaler Ebene

Quelle: Fraunhofer SCS, basierend auf Logix Initiative, Logistikimmobilien - Dreh und Angelpunkte der Supply Chain

Die konkreten regionalökonomischen Wirkungen von Logistikimmobilien sind dabei so unterschiedlich wie die Gebäude selbst. Im konkreten Ansiedlungsfall sollte stets die Passgenauigkeit und Notwendigkeit der neuen Logistikknutzung für die lokale Wirtschaftsstruktur berücksichtigt werden.

Angesichts der großen Bandbreite an unterschiedlichen Immobilientypen und -funktionen ist eine oberflächliche und pauschale Diskussion nicht zielführend. Weder ist jeder Standort aus Sicht der Nutzer gleichermaßen geeignet, noch ist jede Ansiedlung aus Sicht der Kommunen ein Erfolg. Nicht zuletzt sind die regionalökonomischen Wirkungen, die eine Gemeinde durch die Ansiedlung eines Logistikunternehmens erfährt, auch davon abhängig, wie hoch der jeweilige Arbeitskräftebesatz ausfällt, welche Aufgaben die Beschäftigten dort ausführen, welche Löhne sie für ihre Tätigkeiten erhalten und wie die sonstige Wirtschaftsstruktur vor Ort aussieht.

Tabelle 5 zeigt einen Überblick über die durchschnittlich zu erwartenden Effekte der in Kapitel 2 aufgeführten Logistikansiedlungstypen. Dieser kann zumindest als grobe Richtschnur bzgl. der Unterschiede einzelner Logistikknutzungen verwendet werden.

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

Tabelle 5: Regionalwirtschaftliche Effekte der fünf Logistik-Ansiedlungstypen

Quelle: Fraunhofer SCS

4.3. Regionalwirtschaftliche Effekte der Logistik für Bremen

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 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.²¹

²¹ 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 38 dargestellten Ergebnisse mit Basisjahr 2015 verzichtet.

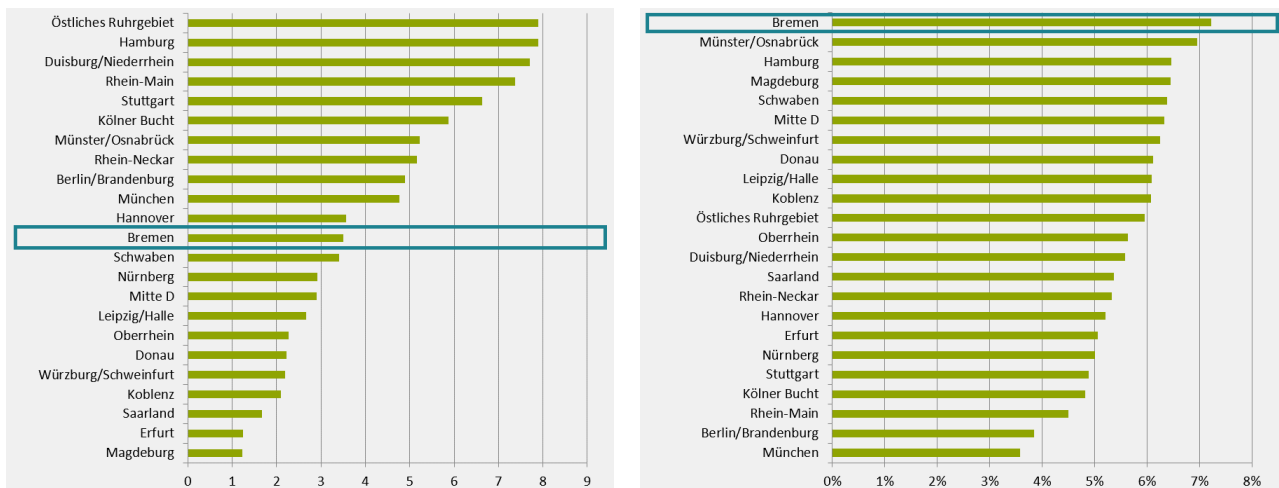


Abbildung 37: Bruttowertschöpfung (absolut in Mrd. € und relativ) der Logistikwirtschaft in den deutschen Logistikregionen (Stand Juni 2015)
 Quelle: Fraunhofer SCS, Logistikimmobilien – Markt und Standorte 2015

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.

Hinzu kommen die bereits in Kapitel 3.2 erläuterten Beschäftigungswirkungen der Logistikbranche, die vor dem Hintergrund der seit Jahren vergleichsweise hohen AL-Quoten im Land/der Stadt Bremen nicht hoch genug eingeschätzt werden können.

Gemäß der WFB arbeiten im Land „mindestens 40.000 Menschen in der maritimen Wirtschaft“. Zusätzlich sind zahlreiche indirekt hafenabhängig Beschäftigte an der Weiterverarbeitung und am Transport beteiligt. Somit geben nach Angaben der WFB die bremischen Häfen mindestens 74.000 Menschen Arbeit²².

Fokussiert auf die Logistik im Land Bremen geht die WFB von „mehr als 1.300 Unternehmen und 20.000 Beschäftigten“ aus²³.

²² <https://www.wfb-bremen.de/de/page/wirtschaftsstandort-bremen/maritime-wirtschaft-logistik>

²³ <https://www.wfb-bremen.de/de/page/wirtschaftsstandort-bremen/maritime-wirtschaft-logistik#book/15>

5. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN FÜR DIE ENTWICKLUNG DER LOGISTIKWIRTSCHAFT IM GEP 2030

Wie in Kapitel 2 aufgezeigt wurde, bietet die Stadt Bremen eine breite Palette an logistikrelevanten Standortfaktoren und damit attraktive Rahmenbedingungen für alle Logistikfunktionen. Die auf feineräumiger 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.

5.1. 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 erschienenen Gutachten²⁴ 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 Logistikanutzungen 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 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 können zahlreiche Maßnahmen zu einer ver-

²⁴ DEUTSCHE GVZ-GESELLSCHAFT MBH / GVZE BREMEN (2014): „Positive Effekte des Ringschlusses der A281 - nachhaltiger zum GVZ“, Bremen.

besserten Klimabilanz beitragen. Diesbezügliche Vorgaben und Regelwerke werden zunehmend griffiger und verbindlicher, abseits der gängigen Gebäudezertifikate²⁵ 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 aus den zuvor erwähnten Abstimmungsprozessen mit der neuen Hafenentwicklungsplanung eröffnen.

5.2. Ableitung Flächenerfordernisse bis 2030 (quantitativ und qualitativ)

Zur Quantifizierung der Flächenerfordernisse für zukünftige Logistiksiedlungen 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 jede diese Stufen mit der entsprechenden Datengrundlage und den jeweiligen Ergebnissen erläutert.

5.2.1. Strukturelle Analyse der bisherigen Ansiedlungen hinsichtlich ihrer Mikrolage und Logistikfunktion

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.

Nicht enthalten sind hingegen:

- Neubauten unter 5.000 m² Lagerfläche (auch Erweiterungen und Nachverdichtungen bestehender Logistikliegenschaften)
- Nicht realisierte Ansiedlungsvorhaben
- Nicht überbaute Lagerflächen (z.B. Freilager, Containerlager, Wertstofflager)
- Nutzer/Besitzerwechsel auf bestehenden Gewerbeflächen ohne Bauaktivität (auch klassische Nach- bzw. Anschlussvermietungen)

²⁵ Vgl. hierzu die für die Zertifizierung nach DGNB, BREEAM und LEED verwendeten Kriterien

Da auch zukünftig ein Teil der Ansiedlungsvorhaben in Bestandsgebäuden stattfinden wird, sind Nutzer-/Besitzerwechsel für die Flächenbedarfsprognose nur bedingt relevant. Nach Gesprächen mit verschiedenen Akteuren des Bremer Logistikimmobilienmarktes kann jedoch davon ausgegangen werden, dass rund 20-25% des konkreten Flächenbedarfs der letzten drei Jahre trotz konkreter Ansiedlungsversuche nicht in Bremen realisiert wurde. Im Gegensatz zu den tatsächlich realisierten Ansiedlungen steht für diese Fälle jedoch keine konkrete, geschweige denn vollständige Datenbasis zur Verfügung. Dieser Wert ist damit nur als grobe Größenordnung und keineswegs als valide Diskussionsgrundlage für die zukünftige Flächenplanung zu verstehen. Somit stellen lediglich die nicht überbauten Lagerflächen sowie die kleineren Logistikimmobilien bis 5.000 m² eine tatsächliche Lücke in der verwendeten Datenbasis dar.

Sicherlich gibt es auch Ansiedlungsbeispiele in dieser Größenklasse, häufig sind dies logistisch genutzte Flächen produzierender Unternehmen, die direkt auf dem Werksgelände realisiert werden. Hier schwimmt also die Definition in Richtung Gewerbeparks und „Light Industrial“. Flächenmäßig sollten diese Klein- und Kleinstimmobilien jedoch maximal 15% des gesamten Flächenbedarfs ausmachen.²⁶

Davon abgesehen kann die Datengrundlage als "realisierte Nachfrage" interpretiert werden und bietet somit 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.²⁷

Die aufbereiteten Daten wurden zunächst hinsichtlich der logistischen Mikrolagen bzw. Gewerbegebiete ausgewertet, wodurch sich das in Tabelle 6 dargestellte Gesamtbild bzgl. der Verteilung von neuen Logistikansiedlungen in den letzten 15 Jahren ergibt.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	durschn. Jährliche Vermarktung
GVZ	6,0	5,6	14,3	0,0	19,1	0,0	0,0	1,7	8,5	5,7	6,0	3,4	8,3	0,0	5,0	17,8	6,3
Bremer Kreuz	0,0	0,0	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	5,3	0,8
Hansalinie	0,0	6,2	0,0	0,0	0,0	10,2	0,0	0,0	18,3	3,0	0,0	1,5	2,7	9,8	10,0	3,5	4,1
Industrie-Park	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4
Sonstige	3,4	1,7	4,9	8,4	3,5	0,0	0,0	1,0	0,0	19,7	0,0	9,9	1,2	0,0	3,8	0,4	3,6
Summe	9,4	13,4	22,0	8,4	22,6	10,2	0,0	2,6	31,7	28,4	6,0	21,6	12,2	10,4	18,9	26,9	15,3

Tabelle 6: Flächenverbrauch (ha) durch Logistikansiedlungen in den logistikaffinen Gewerbegebieten in Bremen

Quelle: Fraunhofer SCS

Damit sind das GVZ und die Hansalinie bislang die mit Abstand gefragtesten logistikaffinen Gewerbegebiete in Bremen. Das Bremer Kreuz ist als gewachsenes und vollständig vermarktetes Gewerbegebiet zwar nach wie vor relevant, hier finden jedoch nahezu ausschließlich Brownfield-Ent-

²⁶ Erfahrungswert aus einer Vollerhebung der Logistikregionen Nürnberg und Hannover

²⁷ Vgl. dazu die Auflistung in Tabelle 5

wicklungen auf bereits bestehenden Logistik- bzw. Gewerbeliegenschaften statt. Der Bremer Industrie-Park kann hingegen nur auf vereinzelte Logistikansiedlungen zurückblicken. Dies ist sicherlich auch dem bislang vorhandenen Flächenpotenzialen in den anderen Gewerbegebieten geschuldet. Mit Blick auf den angekündigten Lückenschluss der A281 wird sich die verkehrstechnische Anbindung jedoch perspektivisch verbessern und damit eine Alternative für die zunehmend ausgeschöpften Ansiedlungspotenziale im GVZ geschaffen.

Da derartige Entwicklungen bei einer reinen Fortschreibung der bisherigen Verteilung auf die Gewerbegebiete nicht adäquat berücksichtigt würden, wurde die Verteilung der bisherigen Ansiedlungen in Bremen für die Prognose auch nach ihrer Logistikfunktion ausgewertet. Dies ermöglicht zudem Rückschlüsse auf die für die Nutzer zugrundeliegenden Standortfaktoren und dementsprechend auf die „ideale“ Lage der einzelnen Ansiedlungen.²⁸

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	durschn. Jährliche Vermarktung
Gateway	0,0	1,7	0,0	0,0	19,1	0,0	0,0	0,0	1,5	15,7	0,0	9,7	3,3	0,0	5,0	7,4	4,0
Industrie	3,4	0,0	17,1	8,4	0,0	10,2	0,0	1,0	22,0	9,7	6,0	5,1	3,9	7,8	8,2	3,5	6,6
Zentral	6,0	0,0	4,9	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	8,3	0,0	0,0	6,8	0,0	0,0	0,0	7,0	2,2
Regional	0,0	5,6	0,0	0,0	3,5	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0	0,0	0,0	1,8	2,6	5,6	9,1	2,0
Netzwerk	0,0	6,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	0,0	0,6
Summe	9,4	13,4	22,0	8,4	22,6	10,2	0,0	2,6	31,7	28,4	6,0	21,6	12,2	10,4	18,9	26,9	15,3

Tabelle 7: Flächenverbrauch (ha) nach Logistikfunktionen in Bremen

Quelle: Fraunhofer SCS

Die in Tabelle 7 dargestellten Ergebnisse zeigen, dass neben der für Bremen zu erwartenden Gateway-Funktion insbesondere Ansiedlungen zur logistischen Ver- und Entsorgung der lokalen Industrie stattgefunden haben. Vor allem in den letzten drei Jahren entfiel mit rund 33% des gesamten Flächenbedarfs ein hoher Anteil auf diese Logistikfunktion.

5.2.2. Projektion der zukünftigen Flächenbedarfe nach Logistikfunktion

Um den Blick auf die zukünftige Entwicklung bis 2030 zu lenken, wurden den in Kapitel 2.3 und 3.3 erläuterten Logistikfunktionen die jeweils relevanten Trends und Treiber aus Kapitel 2.4 zugeordnet und ggfs. um weitere Einflussfaktoren ergänzt. Hintergrund ist eine möglichst differenzierte Prognose der zukünftigen Entwicklung für die jeweilige Logistikfunktion.

²⁸ Vgl. dazu Tabelle 1

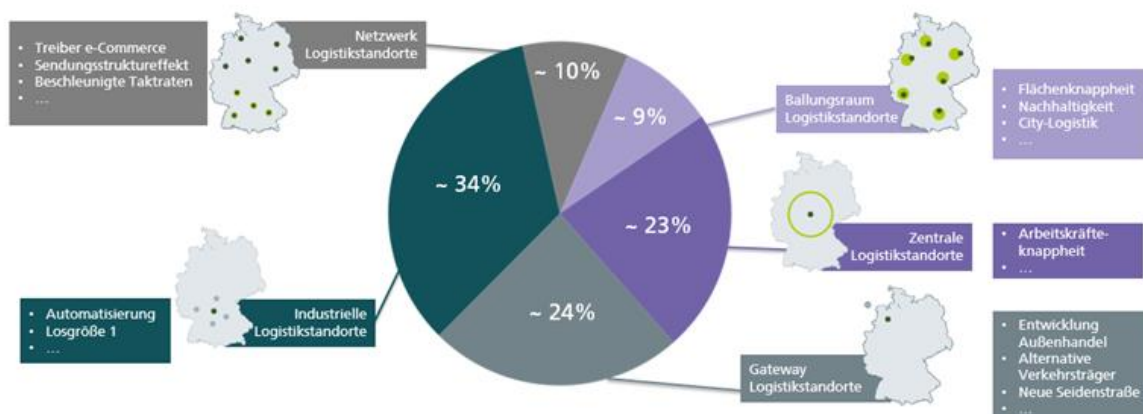


Abbildung 38: Verteilung der Logistikfunktionen in Bremen und die dazugehörigen Trends und Treiber

Quelle: Fraunhofer SCS

Allerdings konnte nur ein Teil der in

Abbildung 38 aufgeführten Trends mit einer konkreten und entsprechend belegbaren Entwicklungsprognose hinterlegt werden. Diese waren im Einzelnen:

- **Gateway-Logistik:** Prognose der Containerzahlen in den deutschen Nordseehäfen²⁹
- **Produktionsversorgung:** Preisbereinigte Entwicklung der Bruttowertschöpfung im verarbeitenden Gewerbe³⁰
- **Zentrale Distribution:** Langzeitprognose des realen Bruttoinlandsprodukts für Deutschland³¹
- **Regionale Distribution:** Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung für die Stadt Bremen³²
- **Netzwerk-Logistik:** Prognostizierte Entwicklung der Paketmengen in Deutschland³³

Angesichts der teilweise veralteten oder nur bedingt bremische Spezifika berücksichtigenden Quellen wurden die herangezogenen Prognosen teilweise modifiziert, fortgeschrieben und durch qualitative Annahmen und Einschätzungen ergänzt.³⁴

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 Tabelle 8 zusammengefasst.

²⁹ Vgl. BMVI Verflechtungsprognose 2030

³⁰ Vgl. Destatis - Bruttowertschöpfung nach ausgewählten Wirtschaftsbereichen in jeweiligen Preisen

³¹ Vgl. OECD - Real GDP long-term forecast (indicator)

³² Vgl. Bremer Senator für Inneres (2019) - Aktualisierung der Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Bremen

³³ Vgl. BIEK (2019) - KEP-Studie 2019 – Analyse des Marktes in Deutschland

³⁴ So wurde beispielsweise die auf Daten von 2014 basierende und damit veraltete Verflechtungsprognose des BMVI um die jüngsten Containerzahlen der Nordseehäfen ergänzt und damit ein durchschnittliches Wachstum von 2020 bis 2030 von 3% p.a. als Basis für die Prognose herangezogen.

	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 8: 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.

5.2.3. Übertragung der projizierten Flächenbedarfe auf Mikrolagen

Um die im vorherigen Schritt ermittelten Flächenbedarfe auf die konkreten Gegebenheiten der noch verfügbaren Mikrolagen in Bremen zu übertragen wurde ein Verteilungsschlüssel definiert, der sowohl die bisherigen Ansiedlungspräferenzen als auch die den einzelnen Typen zugrundeliegenden Standortanforderungen berücksichtigt.

	Ist			Projektiert		
	Funktionsanteile nach Gewerbegebiet					
	GVZ	Hansalinie	Industriepark	GVZ	Hansalinie	Industriepark
Gateway	81,0%	8,0%	10,9%	80,0%	0,0%	20,0%
Industrie	59,8%	40,2%	0,0%	20,0%	60,0%	20,0%
Zentral	85,3%	7,4%	7,3%	40,0%	0,0%	60,0%
Regional	78,6%	21,4%	0,0%	40,0%	20,0%	40,0%
Netzwerk	70,1%	29,9%	0,0%	50,0%	30,0%	20,0%

Tabelle 9: Verteilungsschlüssel für die Flächenbedarfe auf die verbleibenden Ansiedlungsoptionen
Quelle: Fraunhofer SCS

Wie in

Tabelle 9 dargestellt, ist das GVZ aufgrund der zu hier zum Tragen kommenden Synergie- und Clustereffekte der Fokus für die Gateway- und Netzwerklogistik. Der Gewerbepark Hansalinie stellt hingegen weiterhin den Nukleus für die industrielle Logistik dar, wenngleich Nutzer die nicht zwingend auf die direkte Nähe zum Mercedes-Benz-Werk angewiesen sind auch im GVZ bzw. dem Industrie-Park eine Ansiedlungsoption finden könnten. Zu guter Letzt wurde unter der Voraussetzung eines erfolgten Lückenschlusses der A281 ab 2025 der Industrie-Park als Ergänzungsstandort für die bislang im GVZ erfolgten Ansiedlungen mit einer vergleichbaren Ansiedlungsstruktur angenommen.

5.2.4. Abgleich mit den gegebenen Flächenpotenzialen je Mikrolage

Die potenzielle Flächeninanspruchnahme kann nun anhand des in

Tabelle 9 dargestellten Verteilungsschlüssels auf die noch verfügbaren städtischen Gewerbeflächen in Bremen heruntergebrochen werden. Auf diese Weise lassen sich Aussagen darüber treffen, welches Gewerbegebiet auch perspektivisch noch ausreichende Flächenreserven verfügt. In Tabelle 10 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	GVZ Bremen	2,7	29,9	10,7	29,4	40,1
Industrie		1,1	11,7			
Zentral		0,6	7,0			
Regional		0,3	3,8			
Netzwerk		0,3	2,8			
	Summe	5,0	55,2			
Gateway	Gewerbepark Hansalinie	0,0	0,0	10,8	139	149,8
Industrie		3,2	34,9			
Zentral		0,0	0,0			
Regional		0,2	1,9			
Netzwerk		0,2	1,7			
	Summe	3,5	38,6			
Gateway	Bremer Industrie-Park	0,7	7,5	2,2	74,8	77
Industrie		1,1	11,7			
Zentral		1,0	10,5			
Regional		0,3	3,8			
Netzwerk		0,1	1,1			
	Summe	3,1	34,6			

Tabelle 10: Verteilung der ermittelten Flächenbedarfe auf die verbleibenden Gewerbeflächenpotentiale 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.

5.2.5. 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.³⁵ 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 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

³⁵ Vgl. dazu ifo Institut (2020), Deutsche Bundesbank (2020), IMK (2020) sowie DIW (2020)

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.

5.3. Erfordernisse (Flächen, Infrastruktur) im Bereich City-Logistik: u.a. Projekterkenntnisse „Urban BRE“

Die Bedarfe für neue CL-Konzepte resultieren vor allem aus den steigenden Herausforderungen für die Logistik in Städten. Dem wachsenden Bedarf an innerstädtischer Logistik stehen beispielsweise die begrenzten städtischen Infrastrukturkapazitäten entgegen. Eine zunehmende Verkehrsbelastung, sinkende Luftqualität, steigende CO₂-Emissionen, Lärm sowie Sicherheitsaspekte sind ein weiterer Ausdruck dieser Entwicklung.

Einige Lösungsansätze, die in diesem Kontext eine hohe Plausibilität für Bremen haben, lassen sich identifizieren: Konsolidierungspunkte und innerstädtische Güterverteilpunkte bzw. Mikro-Depots. Hierbei spielen zukünftig elektrifizierte und teilautomatisierte Lieferfahrzeuge eine zunehmende Rolle. Auch der Einsatz von Lastenrädern wird positive Effekte zur Verkehrsgestaltung und Wahrnehmung der Logistik beisteuern können. Ergänzt um intelligente Lieferzonen- und Verkehrsflusssteuerungen sowie Aspekte einer möglichen Nachtbelieferung steht ein Bündel an Maßnahmen zur nachhaltigen City-Logistik zur Verfügung.

Auf Bremen übertragen sind folgende Aspekte plausibel:

- Ausweitung des Modellprojektes „Urban-BRE“ am Umweltladeplatz in der Bremer Innenstadt. Denkbar sind weitere Nutzer/Logistiker und Empfängergebiete (PLZ-Gebiete außerhalb der Innenstadt) sowie eine Erweiterung des Dienstleistungsportfolios.
- Weitere Konsolidierungsprozesse im GVZ Bremen, um eine nachhaltige Ver-/Entsorgung von Agglomerationen wie dem Outlet-Center „Ochtum Park“ oder der „Waterfront“ durchführen zu können.
- Quartiersbelieferung („Hulsberg-Viertel“ oder „Überseestadt“) mit intelligenten b2c-Übergabeschnittstellen. Hierbei kann der Einsatz von Lastenrädern (z.B. auf Leih-Basis) ein Bestandteil eines quartierbezogenen Mobilitätskonzeptes darstellen.
- Suche und Sicherung von 2-3 ergänzenden Standorten für weitere Mikro-Depots im Innenstadtbereich. Unterstützung/Forcierung des Abschlusses von Sondernutzungsvereinbarungen bei öffentlichen Flächen.
- GVZ Bremen als Kristallisationspunkt für die „Urban-Logistics“-Aktivitäten in Bremen (Projekte „Urban-BRE“ und EU-ULaDS“):

5.4. 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 bereit gestellt 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 Gewebeflächen 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 und sind in

Tabelle 11 übersichtsartig aufgeführt.³⁶

Ansatzpunkt	Instrument
kooperative Instrumente	fokussierte Vermarktungsinitiativen
	interkommunale Gewerbegebiete
	regionale Gewerbeflächenpools
informelle planerische Instrumente	Gewerbeflächenentwicklungskonzepte
formelle planerische Instrumente	Regionalplanung
	Raumordnungsvertrag
	regionaler Flächennutzungsplan

Tabelle 11: Potentielle Instrumente zur interkommunalen Kooperation bei der Gewerbeflächenentwicklung
Quelle: Fraunhofer SCS, Abschlussbericht Rekongent – Regional konsolidierte Entwicklung von Gewerbeflächen

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.

³⁶ Für eine detailliertere Beschreibung der dargestellten Instrumente sei auf UBA (2019) verwiesen.

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/pressenotizen/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, 2020

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: Logistikkimmobilien – Markt und Standorte 2015, Nürnberg, 2015

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

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

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

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 Logistikkimmobilien: 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, 2019

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