

Mitteilung des Senats vom 28. November 2006

Hafen- und Logistikzentrum Links der Weser

Die Fraktionen der CDU und der SPD haben unter Drucksache 16/1161 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

Hafenwirtschaft und Logistik gehören zu den traditionellen Kernbereichen bremischer Wirtschaft, die in zunehmendem Maße von der Globalisierung profitieren.

Im Bundesland Bremen gab es in 2005 etwa 86.000 hafenabhängig Beschäftigte, bundesweit sind insgesamt rund 174.000 Arbeitsplätze von den bremischen Häfen abhängig.¹⁾ Prognosen zufolge wird der Hafen- und Logistiksektor weiterhin starke Wachstumsraten verzeichnen.

Bremen hat in den vergangenen Jahren in vielfältiger Weise seine Stellung in der Hafen- und Logistikwirtschaft ausgebaut und verstärkt. Meilensteine sind die Erweiterungs- und Erneuerungsinvestitionen in Bremerhaven, wie CT IV und der für 2007 beginnende Neubau der Kaiserschleuse sowie die Realisierung des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven, gemeinsam mit dem Land Niedersachsen. Um die Standortbedingungen und die logistischen Aktivitäten des Landes zukunftsgerecht zu optimieren und die Hafen- und Logistikinteressen der Wirtschaft zielgerichtet zu bündeln, hat der Senator für Wirtschaft und Häfen die Initiative ergriffen, Bremen zu einer Kompetenzregion Logistik auszubauen. Profitieren wird der Standort dabei von den „kurzen Wegen“, der hohen Konzentration der Hafen- und Logistikwirtschaft und zum Teil bereits bestehenden Netzwerken und Organisationsstrukturen, auf die die Initiative aufbauen kann.

Ein herausragendes Gebiet ist in diesem Sinne das Hafen- und Logistikzentrum Links der Weser, welches eine Konzentration nahezu aller in Deutschland und Europa maßgeblich tätigen Logistikunternehmen auf sich vereint. Das GVZ mit seiner Vorbildfunktion für eine Vielzahl ähnlicher Anlagen in Deutschland und der Neustädter Hafen als nationaler Marktführer im konventionellen Stückgutumschlag vereinen mit der Roland-Umschlagsanlage und dem direkten Zugang zu Wasser, Straße und Schiene herausstellende Merkmale, die es insbesondere angesichts der künftigen verkehrsgeographischen Schnittstelle zwischen den drei Containerhäfen Bremerhaven, Hamburg und Wilhelmshaven auszubauen gilt. Dies veranlasste den Senator für Wirtschaft und Häfen, die bremenports GmbH & Co. KG mit der Erarbeitung eines integrierten Masterplans für das Gesamtgebiet zu beauftragen. Strategische Zielsetzung war es dabei, die Stellung des Gebietes langfristig zu sichern und sie veränderten Anforderungen anzupassen.

Vor diesem Hintergrund beantwortet der Senat die oben genannte Große Anfrage wie folgt:

1. Wie viele Unternehmen sind derzeit auf dem Gebiet des Neustädter Hafens und im GVZ tätig?

Im Untersuchungsbereich des Masterplans sind derzeit mehr als 130 verschiedene Unternehmen angesiedelt. Sie stammen insbesondere aus den Branchen

¹⁾ Stuchtey, Haller, Dannemann: Forschungsprojekt im Auftrag der Kieserling-Stiftung „Langfristige Sicherung der Infrastrukturinvestitionen für die bremischen Häfen“, März 2006.

Güterverkehr und Logistik sowie aus der Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft und repräsentieren einen Großteil der in Deutschland und Europa in diesem Segment tätigen Firmen. Eine Übersicht der wichtigsten Unternehmen mit ihren Tätigkeits-schwerpunkten ist in der Anlage dargestellt.

2. Wie viele Arbeitsplätze sind direkt bzw. indirekt durch den Bau des GVZ sowie im Neustädter Hafen entstanden?

In den auf dem Gesamtareal angesiedelten Unternehmen sind zum jetzigen Zeitpunkt mehr als 5.300 Mitarbeiter direkt beschäftigt.

Darüber hinaus sind die indirekt vom Hafen- und Logistikzentrum abhängigen Arbeitsplätze zu berücksichtigen, die durch so genannte Vorleistungsverflechtungen (wie Dienstleister, Zulieferer und Kunden) und durch die Einkommensverwendung der direkt Beschäftigten entstehen. Bei Ansatz eines vorsichtig gewählten Multiplikators von 1,2 ergeben sich daraus über 1.000 indirekt von der Wirtschaftskraft des Plangebiets abhängige Arbeitsplätze.

Somit ist das Hafen- und Logistikzentrum Links der Weser mit einer Beschäftigungswirkung für weit über 6.000 Menschen von erheblicher Bedeutung für den Arbeitsmarkt in Bremen und der Region.

3. Wie bewertet der Senat die Arbeitsplatzprognosen im Bereich des Neustädter Hafens sowie des GVZ?

Derzeit liegen für das Hafen- und Logistikzentrum Links der Weser keine konkreten Arbeitsplatzprognosen vor. Hafenwirtschaft und Logistik sind jedoch insgesamt Sektoren, von denen aktuell deutlich positive Impulse für den Arbeitsmarkt ausgehen.

Gemäß einer Studie der Planco-Consulting²⁾ waren im Jahr 2003 über 96.000 Arbeitsplätze in der Weserregion direkt und indirekt von der Seehafenwirtschaft abhängig und entsprechend einer dort angestellten Prognose wird bis 2015 ein 25-%-iger Zuwachs auf 125.000 Arbeitsplätze in Nordwestdeutschland erwartet.

In Deutschland wie in Bremen entwickelt sich die Logistikwirtschaft zu einem immer bedeutenderen Bestandteil der Volkswirtschaft. Bundesweit sind bereits heute rund 2,6 Mio. Beschäftigte in der Logistikbranche tätig. Die Perspektiven in diesem Bereich sind gut, so dass der Anteil der logistikaffin Beschäftigten mittelfristig um bis zu 20 % ansteigen kann.³⁾ Im Land Bremen sind mehr als 1.000 Unternehmen mit 20.000 Beschäftigten dem Bereich Logistik zuzuordnen. 60.000 Mitarbeiter in logistiknahen Bereichen komplettieren das Angebot.⁴⁾

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass die makrostandörtlichen Bedingungen eine hervorragende Ausgangsposition für eine positive Arbeitsplatzentwicklung darstellen.

Wegen

- seiner Schnittstellenfunktion zwischen land- und seegebundenen Transporten,
- der verkehrsgeografisch hervorragenden Lage im Schnittpunkt der nationalen Containerumschlagsplätze Bremerhaven und Hamburg sowie zukünftig Wilhelmshaven,
- der erreichten Qualität und Größe des Logistikstandorts (Bremer GVZ eines der erfolgreichsten in Deutschland),
- des Baus der A 281,
- der in den vergangenen Jahren entwickelten Dynamik im Plangebiet,
- der aktuell sehr starken Flächennachfrage im GVZ und
- der vorhandenen Flächenpotenziale im GVZ

²⁾ Planco Consulting GmbH (2003): Dokumentation zur Bedeutung der Seehafenregion Weser unter volkswirtschaftlichen, regionalwirtschaftlichen, Arbeitsmarkt- sowie Steueraufkommensgesichtspunkten, Hamburg.

³⁾ Bundesvereinigung Logistik und Deutscher Verkehrs-Verlag (Hrsg.): Prof. Klaus: Die Top 100 der Logistik; 3. Auflage, 2003.

⁴⁾ BIG – Die Wirtschaftsförderer (2006): Logistik Report 2006. Immobilienmarkt, Flächenumsatz, Preisniveaus, Bremen.

kann es möglich sein, überproportional von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung zu profitieren.

Die im Masterplan vorgestellten Handlungsoptionen zeigen weitere Ausbau- und Verbesserungsmöglichkeiten des Logistikzentrums Links der Weser auf. Der Fokus aller Aktivitäten sollte dabei darauf gerichtet sein, den Standort als zentralen logistischen Kristallisationspunkt der Metropolregion Bremen/Oldenburg im Nordwesten zu profilieren und weiter zu entwickeln. Wenn die im Masterplan aufgezeigten Handlungsoptionen zukunftsweisend genutzt werden, bietet die boomende Seeverkehrs- und Logistikwirtschaft hervorragende Voraussetzungen, um die erstklassigen Entwicklungschancen des Logistikzentrums in weiter steigende Arbeitsplatzzahlen umzusetzen.

4. Wie bewertet der Senat die Entwicklung des Umschlaggeschehens im Neustädter Hafen?

Seit der Abfertigung des ersten Schiffes im Neustädter Hafen 1966 trägt das Hafengebiet mit einer durchschnittlichen Jahresumschlagsleistung von etwa 3 Mio. t in erheblicher Weise zur Leistungsfähigkeit der bremischen Häfen bei.

Während die Umschlagsmengen hier bedingt durch den strukturellen Wandel der Hafenwirtschaft im Verbund mit einer weitgehenden Verlagerung des Containerumschlags nach Bremerhaven in den 90er Jahren noch kontinuierlich bis auf unter 2 Mio. t im Jahr 1999 zurückgegangen waren, ist seit 2000 eine Umkehrung dieses Trends zu verzeichnen. So wurden im Jahr 2005 bereits wieder knapp 3 Mio. t Güter über die Kajen des Neustädter Hafens umgeschlagen. Etwa 80 % hiervon entfielen auf den Umschlag von Seegütern und der verbleibende Anteil auf den Warenumschlag vom bzw. zum Binnenschiff. Bemerkenswert ist die gegenläufige Entwicklung bei der Umschlagsrichtung. War zu Beginn der 90er Jahre noch etwa die Hälfte des Umschlags auf Importgüter bezogen, macht dieses Segment inzwischen nur noch etwa 30 % aus, während der Exportanteil auf mehr als 50 % angewachsen ist (Rest Binnenverkehre). Mit Blick auf die aktuelle unternehmerische Ausrichtung der den Neustädter Hafen betreibenden BLG Cargo Logistics steht zu erwarten, dass dieser Trend auch weiterhin anhalten wird.

Das Bild an den Kajen des Neustädter Hafens wird traditionell durch konventionelle Stückgüter aus den wesentlichen Gütergruppen „Eisen, Stahl und NEMetalle“ (breakbulk) sowie „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ geprägt. Die folgende Tabelle dokumentiert die Umschlagsentwicklungen für konventionelles Stückgut sowie Massengut im Neustädter Hafen für die Jahre 2000 bis 2005.

Tabelle: Umschlagsentwicklung im Neustädter Hafen für die Jahre 2000 bis 2005 in 1.000 t

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Konventionelles Stückgut	1.859	2.231	2.031	1.959	2.329	2.738
Massengut	23	27	3	27	28	29

Bedingt durch die zuletzt immer stärkere Ausrichtung im Neustädter Hafen auf den Umschlag konventioneller Stückgüter wird erwartet, dass auch die künftigen Umschlagsmengen maßgeblich von der Entwicklung gerade in diesem Segment beeinflusst werden. Als Folge des fortschreitenden Containerisierungsprozesses handelt es sich zwar eher um einen Markt mit geringen Wachstumsraten, dennoch konnte der Neustädter Hafen seine nationale Marktführerschaft beim konventionellen Stückgut ausbauen. Da andere Wettbewerbsstandorte inzwischen ausschließlich auf andere Umschlagsgüter setzen und dort folglich weniger Raum für stückgutspezifische Hafenaktivitäten vorhanden ist, geht der Senat davon aus, dass auch in Zukunft entgegen der Entwicklung des Gesamtmarktes im Neustädter Hafen mit Zuwächsen im Umschlag zu rechnen sein wird.

5. Wie bewertet der Senat die bisherige Erreichbarkeit des Hafen- und Logistikzentrums über See- und Binnenwasserstraßen?

Die wasserseitige Anbindung des Hafen- und Logistikzentrums erfolgt über die Anlagen des Neustädter Hafens. Diese sind für von der Nordsee kommende Seeschiffe in fünfeinhalb bzw. sechs Stunden über eine rd. 72 Seemeilen lange Re-

vierfahrt der Außen- und Unterweser erreichbar. Nach den letzten Ausbaumaßnahmen durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist hier grundsätzlich ein von der Tide unabhängiges Ein- und Auslaufen von Schiffen mit einem maximalen Tiefgang von 7,6 m möglich. In Abhängigkeit von der Tide und auch von den Schiffslängen kann das Hafen- und Logistikzentrum damit von Seeschiffen mit bis zu 10,7 m Tiefgang erreicht werden.

Für die Binnenschifffahrt gibt es ab Bremen zwei Anbindungen an das bundesdeutsche und europäische Binnenwasserstraßennetz. Zum einen ist dies in Richtung Westen die Verbindung über die Unterweser, die Hunte, den Küstenkanal und den Dortmund-Ems-Kanal an den Rhein und über diesen an das gesamte mitteleuropäische Kanalnetz. Zum anderen besteht eine Verbindung über die Mittelweser nach Süden an den Mittellandkanal und von hier aus weiter nach Osten und Westen. Die derzeitige Obergrenze für den Binnenschiffsverkehr liegt in Richtung Westen bei einer Schiffslänge von 86 m, einer Breite von 9,6 m und einer Abladetiefe von 2,5 m und in Richtung Süden, bedingt durch die Abmessungen der in den 30er Jahren erbauten Schleusen in Minden und Dörverden, bei einer Schiffslänge von 85 m, einer Breite von 12,3 m und einer restriktionsfreien Passage zwischen den Weserhäfen in Bremen Stadt im so genannten Ortsverkehr und in Richtung Norden weiter bis Brake, Nordenham und Bremerhaven. Die Abladetiefe für die Mittelweser beträgt 2,5 m.

Um weiterhin den sich verändernden Schiffsgößen gerecht zu werden, sind aktuell diverse Ausbauprojekte der Wasserstraßen vorgesehen, die vor allem im Bundesverkehrswegeplan 2003 als vordringlicher Bedarf eingestellt wurden:

Projekt Außenweser/Unterweser:

Die Außenweser wird für eine weitestgehend tideunabhängige Erreichbarkeit für Containerschiffe mit Tiefgängen bis zu 13,8 m ausgebaut. Die Unterweser wird für Panmax-Schiffe mit einem Tiefgang von 12,8 m bis Brake und für Schiffe mit einem Tiefgang von 11,1 m (tideabhängig) bis Bremen vertieft. Die Planfeststellungsunterlagen für diese Projekte wurden Mitte des Jahres 2006 ausgelegt. Die Erörterungstermine sollen Ende 2006 stattfinden. Der Baubeginn könnte dann im Spätsommer 2007 und die Fertigstellung im ersten Halbjahr 2008 erfolgen.

Projekt Mittelweser:

Mit der Anpassung der Mittelweser an den Verkehr der auf 2,50 m abgeladenen 1.350-t-Schiffen sowie der Großmotorgüterschiffe mit Begegnungs- und Abladeeinschränkungen, wird eine optimale Vernetzung der Binnenschifffahrtsverkehrswege erreicht. Das Planfeststellungsverfahren für die Mittelweser ist abgeschlossen und rechtskräftig. Derzeit beginnt die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte (WSD) die vorgesehenen Maßnahmen zügig umzusetzen.

Projekte Schleuse Dörverden und Schleuse Minden:

Für den Ausbau der Schleusen Dörverden und Minden (separate Projekte) wurde das Planfeststellungsverfahren Anfang Mai 2006 eingeleitet. Die Schleusen sollen auf eine Nutzlänge von insgesamt 139 m ausgebaut werden. Die planmäßige Fertigstellung der Schleusen ist für das Jahr 2012 vorgesehen.

In diesem Zusammenhang befindet der Senat, dass das Land Bremen mit den genannten Projekten in Anbetracht einer zukunftsorientierten Schiffsgroßenentwicklung den Anforderungen einer weiterhin optimalen Erreichbarkeit der bremischen Häfen gerecht wird und damit die Bedeutung der bremischen Häfen unterstreicht.

6. Welche Maßnahmen plant der Senat, um die wasserseitige Infrastruktur des Gebietes auch für die Zukunft ausreichend und wettbewerbsfähig zu gestalten?

Im Masterplan werden zwei mögliche Erweiterungen der Hafeninfrastuktur des Neustädter Hafens dargestellt. Die erste Variante sieht die Verfüllung des derzeit zum Ablegen von Schiffen der Hafenhilfsdienste und von schwimmenden Arbeitsgeräten genutzten Lankenauer Hafens vor. Dadurch könnten in Verlängerung der Ostkaje zusätzlich bis zu 400 m Kajenlänge und ca. 120.000 m² Hinterlandfläche geschaffen werden. Es ist vorgesehen, erste Vorplanungen mit Kostenschätzungen und Bewertung genehmigungsrelevanter Aspekte durchzuführen, um bei konkreter Nachfrage nach einer solchen Hafenerweiterung die nötigen Entscheidungsgrundlagen kurzfristig verfügbar zu haben.

Die zweite Variante beschreibt die Verlängerung der Westkaje im Bereich der derzeitigen Überlaufschwelle des Hochwasserpolders. Da dieser durch den Kaje-neubau nicht mehr nutzbar wäre, ist diese Lösung nur im Zusammenhang mit einer kompletten Umnutzung und Verlagerung des Polders realisierbar. Sobald sich ein entsprechender Bedarf für neue Flächen und Schiffsliegeplätze ergeben sollte, kann die Idee aufgegriffen und konkretisiert werden. Zum derzeitigen Zeitpunkt ist die Einleitung von derartigen Planungen jedoch nicht vorgesehen.

7. Wie bewertet der Senat die bisherige Erreichbarkeit des Hafen- und Logistikzentrums über Straße und Schiene?
8. Welche Maßnahmen plant der Senat, um die landseitige Infrastruktur des Gebietes auch für die Zukunft ausreichend und wettbewerbsfähig zu gestalten?

Fragen 7 und 8 werden zusammen beantwortet.

Äußere Anbindung

Das Hafen- und Logistikzentrum verfügt mit der Senator-Apelt-Straße und der Stromer Landstraße derzeit nur über eine unzureichende Anbindung an das Straßennetz des überregionalen Verkehrs.

Inzwischen wird jedoch intensiv am Bau einzelner Autobahnteilstücke der A 281 gearbeitet. Das Plangebiet wird Ende 2007 über eine eigene, vom innerstädtischen Verkehr abgekoppelte Anbindung verfügen.

Mit der Realisierung der weiteren Bauabschnitte der A 281, die auch eine Weserquerung zur Anbindung an die A 27 berücksichtigen sowie mit der Neugestaltung der B 212 als wichtigster Zulaufstrecke in den Unterweserraum, ist in wenigen Jahren zu rechnen. Gebietsintern ist hierfür zeitgerecht mit dem Ausbau der Merkurstraße die Anbindung an die nördliche GVZ-Anschlussstelle herzustellen. Der Logistikstandort Links der Weser ist dann optimal in das Netz der Bundesautobahnen und die Transeuropäischen Verkehrsnetze eingebunden.

Der Autobahnringchluss mit einer schnellen Anbindung an den Containerhafen Bremerhaven ist die wesentliche Stellschraube für die Aufwertung des Logistikstandortes. Die Baulast für die zukünftige Weserquerung liegt bei privaten Investoren. Um das Bauwerk planmäßig und möglichst schnell realisieren zu können, sind die erforderlichen Schritte entsprechend dem Bauzeitenplan anzugehen. Nur wenn sich eindeutige Zeit- und Kostenvorteile ergeben, werden die Logistikunternehmen die neue Fahrtbeziehung nutzen. Der zukünftige Betreiber der mautfinanzierten Weserquerung muss die Baukosten auf die zukünftigen Nutzer umlegen. Daher ist auf eine kostengünstige Umsetzung des Vorhabens zu drängen. Die Akquisition der zukünftigen Investoren und Betreiber muss frühstmöglich eingeleitet werden.

Die überregionale Anbindung auf der Schiene wird bereits heute vom Senat als weitgehend leistungsgerecht eingestuft. Allerdings erfordert der Bau des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven den dringenden Ausbau der bereits heute als Engpässe eingestufte Schienenanbindung in Richtung Oldenburg/Wilhelmshaven und des Bahnknotens Bremen, über den künftig deutlich mehr Güterverkehre abgewickelt werden müssen. In dem jüngst vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorgestellten Entwurf eines Investitionsrahmenplans für die Infrastruktur des Bundes⁵⁾ sind beide Projekte in die Vorhabensliste des Vordringlichen Bedarfs eingestellt worden. Damit ist ein wichtiges verkehrspolitisches Teilziel des Senats erreicht worden.

Darüber hinaus entstehen Zeitverluste durch Umspannvorgänge auf Dieselloks im Bahnhof Bremen-Neustadt, da die Gleisanlagen im Plangebiet und auf der eingleisigen Zuführungstrecke nicht elektrifiziert sind und keine direkte Zufahrt in das Plangebiet aus Fahrtrichtung Oldenburg/Wilhelmshaven besteht. Alle Züge müssen zunächst zeit- und kostenaufwändig in den Bahnhof Neustadt einfahren, um von dort in das GVZ zu gelangen.

Die fehlende direkte Einfahrmöglichkeit von Richtung Oldenburg in das GVZ, mangels Elektrifizierung der Gleisanlagen im Plangebiet und einer fehlenden Verbindungskurve Richtung Oldenburg/Wilhelmshaven gilt es durch Einleitung entsprechender Planungen zeitgerecht zu beseitigen.

5) BMVBS-Investitionsrahmenplan von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes, Oktober 2006.

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist in den vergangenen Jahren ständig entsprechend der steigenden Nachfrage ausgebaut worden. In den Verkehrsspitzen zum Schichtwechsel treten allerdings bereits heute Kapazitätsengpässe auf. Die Ausweitung der Logistikaktivitäten und die hiermit verbundenen Arbeitsplatzzuwächse werden zu einer weiter steigenden Nachfrage nach Verkehrsleistung führen, der bedarfsgerecht entsprochen werden muss.

Innergebietliche Erschließung

Die innere Erschließung des GVZ erfolgt durch ein engmaschiges, leistungsfähiges Straßennetz. Eine direkte Straßenverbindung zwischen Neustädter Hafen und GVZ besteht wegen des Hochwasseraufnahmepolders, der die beiden Gebiete trennt, bislang allerdings nicht.

Die rasante Wachstumsentwicklung des Tchibo-Logistikzentrums beruht auch auf der unmittelbaren Schnittstelle zwischen Wasserkante und landgebundener Logistik. Die unzureichende Vernetzung von GVZ und Neustädter Hafen ist daher im Masterplan zu Recht als eine wesentliche Schwäche und Wachstumsbremse des Logistikzentrums Links der Weser identifiziert worden. Die Unternehmen im GVZ können bei der Organisation logistischer Transportketten bislang kaum von der Nähe zum Hafenumschlagplatz profitieren. Um die Synergieeffekte, die mit der Schnittstelle Wasser–Straße–Schiene verbunden sind, intensiver nutzen zu können, wird im Masterplan die Herstellung neuer Verkehrsbeziehungen empfohlen, die den Hochwasserpolder queren. Ein weiterer Wettbewerbsvorteil könnte erzielt werden, wenn diese neue Anbindung so ausgestaltet werden würde, dass auch Fahrzeuge zugelassen werden können, die hinsichtlich ihrer Dimension, Transportkapazität und/oder Steuerung nicht für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen sind.

Mit knapp 50 km öffentlichen Gleisanlagen und der im Zentrum des GVZ gelegenen Roland-Umschlaganlage für kombinierten Güterverkehr ist das Logistikzentrum in besonderer Weise an den Schienenverkehr angebunden. Auf die Problematik der Nicht-Elektrifizierung der Gleisanlagen innerhalb des Gebietes wurde bereits a. a. O. hingewiesen. Weitere Defizite in der Schienenanbindung bestehen durch zum Teil fehlende Abstellgleise und zu geringe Nutzlängen einiger Gleise.

Die Einführung der Lkw-Maut und die rasant ansteigenden Energiekosten haben bislang nicht zu einer deutlichen Verlagerung der Güterströme von der Straße auf die Schiene geführt. Betriebseigene Gleisanschlüsse werden durch die Logistikwirtschaft nicht nachgefragt bzw. kaum genutzt. Vor diesem Hintergrund und weil von den Logistikern immer größere zusammenhängende Betriebsflächen gefordert werden, die sich bei der engmaschigen Infrastrukturerschließung nicht realisieren lassen, wird die bisher geplante Erschließung mit Betriebsgleisen im Neuerschließungsbereich zwischen Senator-Apelt-Straße und Senator-Blase-Straße aktuell überprüft.

Freihafenstatus

Neben dem Hochwasserpolder als räumliche Barriere geht auch von der zollrechtlich bedingten Umzäunung des Hafengebietes eine trennende Wirkung zwischen GVZ und Neustädter Hafen aus. Angesichts abnehmender Vorteile durch den Freihafenstatus und wegen der zunehmenden Behinderung des wachstumsintensiven Logistikgeschäftes aufgrund der erforderlichen Abfertigungszeiten, besteht seitens der Unternehmen im Gebiet der Wunsch, den Freihafenstatus aufzuheben. Die Aufhebung des Freihafenstatus befindet sich bereits im laufenden Verfahren. Eine Genehmigung wird voraussichtlich in 2007 erwartet.

9. Wie bewertet der Senat die Anbindung des Areals an den Flugverkehr?

Das Logistikzentrum liegt ca. 5 km vom internationalen Verkehrsflughafen Bremen entfernt. Von dort sind die wichtigsten europäischen Luftdrehkreuze im Linienluftverkehr und damit sämtliche internationalen Zielorte auf dem Luftwege zu erreichen. Neben dieser für das Logistikzentrum hinsichtlich des Personentransports unverzichtbaren Anbindung an den Luftverkehr bietet der Verkehrsflughafen Bremen auch die Abfertigung von Luftfracht aller Art an.

Mit der Fertigstellung des zweiten Bauabschnitts der A 281 wird die Relation zwischen dem Logistikzentrum und dem Verkehrsflughafen Bremen eine deutliche Verbesserung erfahren, die sich synergetisch vorteilhaft auswirken kann.

Über die bereits begonnenen Maßnahmen hinaus sieht der Senat hier derzeit keinen Handlungsbedarf.

10. Wie bewertet der Senat das bisherige Flächenangebot sowie die Nutzungsstruktur des Gebietes. Durch wen und mit welchem Erfolg wird die Vermarktung noch vorhandener Flächen betrieben?
11. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, das Areal Neustädter Hafen/GVZ weiterzuentwickeln bzw. auszuweiten?
12. Welche generellen Entwicklungspotentiale sieht der Senat für ein Hafen- und Logistikzentrum Links der Weser?

Die Fragen 10 bis 12 werden zusammen beantwortet.

Das Hafen- und Logistikzentrum links der Weser erstreckt sich über ein Gesamtareal von fast 1.000 ha. Die flächenmäßig größten Anteile nehmen das GVZ (ca. 360 ha) und der Neustädter Hafen (ca. 120 ha) ein.

Bei der Bewertung des Flächenangebotes ist zwischen dem Neustädter Hafen und dem GVZ sowie der Gewerbefläche Reedeich zu unterscheiden.

Die Gewerbefläche Reedeich wird vollständig genutzt. Ein weiterer Ausbau dieses Gewerbestandes ist nicht vorgesehen.

Der Neustädter Hafen wird ebenfalls vollständig genutzt. Die hafenbezogene Suprastruktur besteht aus jeweils vier Schuppen zu beiden Seiten des Hafenbeckens sowie drei Packing-Center für containerisierte Stückgüter, womit die Schuppen-Kapazität bei insgesamt 250.000 m² liegt. Hinzu kommen weitere rund 450.000 m² an offenen Lagerflächen (davon ca. 65.000 m²) Containerfläche. Die Kajenlänge beträgt insgesamt 2.340 m.

Der Neustädter Hafen wird durch die BLG Cargo Logistics betrieben. Der Gesamtgüterumschlag konnte in den vergangenen Jahren auf über 3 Mio. t deutlich gesteigert werden, nachdem er im Jahr 1999 auf unter 2 Mio. t zurückgegangen war. Die derzeitige Hauptausrichtung des Neustädter Hafens auf den Umschlag konventioneller Stückgüter stellt zwar ein Segment dar, dem weiterhin Wachstumschancen eingeräumt werden, gleichwohl wird die einseitige Ausrichtung des Hafens auch als Schwächen identifiziert.

Erweiterungsmöglichkeiten stehen im Neustädter Hafen aktuell nicht zur Verfügung. Als ein Ergebnis der Masterplanung wird daher empfohlen, auch wegen aktueller Nachfragen potenzieller Hafenkunden, die in Bremen in größerem Umfang zusätzliche Hafenaktivitäten konzentrieren wollen, den bedarfsgerechten Ausbau des Hafens zu prüfen. Hierfür sind in der Masterplanung zwei grundsätzliche Möglichkeiten aufgezeigt worden, die bereits in Frage 6 beschrieben wurden. Darüber hinaus werden im Masterplan Überlegungen zu einer Portfolio-Erweiterung des Hafens angestellt, hin zu einem stärkeren Containerumschlag. Potenziale werden bei Kurzstrecken- und Spezialtransporten gesehen. Auch wird die Intensivierung des Short-Sea-Shippings angeregt. Eine kurzfristige Realisierung insbesondere von Hafenflächenerweiterungen wird derzeit vom Senat als nicht realistisch eingestuft. Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Masterplans bedürfen einer weiteren Prüfung.

Das GVZ verfügt aktuell über 960.000 m² Hallenflächen (gesamtbremisch: 1,873 Mio. m²). Unter Berücksichtigung der erforderlichen Erweiterung der Baggertgutentsorgungsanlage stehen im GVZ ca. 153 ha Erweiterungsfläche zur Verfügung. Ein Teil dieser Fläche (26 ha) ist bereits voll erschlossen und umgehend nutzbar. Aktuell liegen Reservierungen für ca. 21 ha vor. Weitere ca. 77 ha sind teilerschlossen, d. h. Straßenbau, Kanäle etc. sind fertiggestellt. Die noch ausstehende Aufhöhung dieser Flächen erfolgt bedarfsgerecht. Da die Sandaufhöhung einige Monate auf der Fläche verbleiben muss, um eine aus statischen Gründen erforderliche Verdichtung zu erzielen, müssen Aufhöhungen jedoch mit einem deutlichen Vorlauf vor Baubeginn aufgebracht werden. Das Bauleitplanverfahren für weitere 50 ha (Bebauungsplan 2153) ist eingeleitet.

Mit der insgesamt zur Verfügung stehenden Erweiterungsfläche von ca. 153 ha sind hervorragende Entwicklungsmöglichkeiten für das GVZ im Logistikzentrum Links der Weser gegeben. Wegen der aktuell sehr starken Nachfrage nach Logis-

tikflächen und weil in Bremen aktuell kaum Lagerkapazitäten verfügbar sind⁶⁾, ist allerdings darauf zu achten, dass Gewerbeflächen jeweils zeitgerecht und in der nachgefragten Qualität (Größe, Zuschnitt etc.) zur Verfügung gestellt werden können. Weil gerade in der expandierenden Logistikbranche teilweise sehr kurzfristig Vertragsabschlüsse gezeichnet werden, müssen jederzeit ausreichend erschlossene Gewerbeflächen zur Verfügung stehen.

Die Vermarktung der vorhandenen Flächen im GVZ wird aktuell sehr erfolgreich durch die BIG betrieben. Allein in 2006 wurden bis Ende September 12,6 ha Gewerbeflächen vermarktet. Eigens ergriffene Vermarktungsaktivitäten wie die Erstellung des Logistik-Reports tragen zu der erfolgreichen Vermarktung bei. Die Reservierungen und das jüngst erneut auf der ExpoReal in München bestätigte Interesse am Logistik-Standort Bremen bestätigen die guten Vermarktungsaussichten für die nächsten Jahre.

Die Anbindung durch die A 281, der Ausbau des CT IV in Bremerhaven und der Bau des Jade-Weser-Ports rücken das Logistikzentrum Links der Weser noch stärker in den Fokus der Investoren. Um langfristig vom expandierenden Logistikmarkt profitieren zu können, müssen auch perspektivisch ausreichend Flächen in exzellenter Lage zur Verfügung stehen. Als weiterführende Option empfiehlt bremenports daher, durch eine Aufhebung bzw. Verlagerung des Hochwasserpolders zusätzlich bis zu 100 ha an hochwertiger Fläche unmittelbar an der Schnittstelle zwischen Hafenanlage und GVZ zu gewinnen. Die Marktgängigkeit gerade dieser Flächen wird durch die Entwicklung der Logistikaktivitäten der BLG für Tchibo deutlich. Die Verlagerung des Polders würde allerdings hinsichtlich der Kompensation der wasserwirtschaftlichen und ökologischen Funktionen umfangreiche Planungs- und Genehmigungsverfahren voraussetzen.

Als erster Schritt sollten durch eine direkte verkehrliche Verbindung zwischen dem GVZ und dem Hafen Synergieeffekte für das Gebiet erzielt werden.

Generell sieht der Senat positive Entwicklungspotenziale für ein Hafen- und Logistikzentrum, die er auf verschiedenen Ebenen ausbauen und nutzen will:

- Das Gebiet wird bedarfsgerecht weiter erschlossen.
- Die äußere Anbindung des Gebietes wird im Bereich der Straßen-, Schienen- und Wasseranbindung sukzessive verbessert und steigert damit die Standortvoraussetzungen des Areals im Wettbewerb.
- Die Aufhebung des Freihafenstatus befindet sich bereits im laufenden Verfahren. Eine Genehmigung wird voraussichtlich in 2007 erwartet.
- Eine einheitliche Vermarktung des Areals wird vom Senator für Wirtschaft und Häfen unterstützt (siehe dazu auch Beantwortung der Frage 14).

13. Mit welchen konkreten Maßnahmen wird der Senat die schon vorhandene Netzwerkbildung im Bereich der Logistik unterstützen bzw. fördern?

Angesichts der weltwirtschaftlichen Wachstumstrends gilt es die herausragende Position des Logistikstandorts Bremen/Bremerhaven weiter zu stärken, zu vernetzen und zusätzliche Kapazitäten in allen logistischen Funktionsbereichen zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Handelskammer und Unternehmen hat der Senator für Wirtschaft und Häfen daher die Initiative ergriffen, das Land Bremen zu einem „Kompetenzzentrum Logistik“ weiterzuentwickeln. Mit diesem Ansatz sollen die Standortbedingungen für Logistikaktivitäten im Rahmen einer konzentrierten Aktion insgesamt weiter verbessert und damit wichtige Voraussetzungen für Wachstum und Arbeitsplätze geschaffen werden. Bedingt durch die engen Wechselbeziehungen zwischen Bremen und seinem Umland orientiert sich dieser Prozess standortübergreifend auf den Wirtschaftsraum Bremen/Nordwestregion. Nach der Präsentation der Initiative im Juli 2006 sind durch den Senator für Wirtschaft und Häfen weitere Gespräche mit Unternehmen und Institutionen geführt worden. Im Ergebnis konnte der Öffentlichkeit am 29. September 2006 der Beauftragte für die Initiative „Arbeitsgemeinschaft Kompetenzzentrum Logistik Bremen“, Dr. Hanspeter Stabenau, vorgestellt werden. Der weitere Prozess wird durch den Beauftragten koordiniert. Als nächste Umsetzungsschritte stehen der Aufbau einer Organisationsstruktur, die Abstimmung eines Aktionsplanes

⁶⁾ Die Leerstandsquote in Bremen ist von 3 % in 2005 auf 1 % in 2006 gesunken. Derzeit stehen in Bremen weniger als 18.000 m² für logistische Aktivitäten zur Verfügung. Quelle: Logistik-Report 2006.

und erste inhaltliche Aktivitäten auf dem Programm. Als Forum des Kompetenzzentrums ist der jährlich stattfindende „Bremer Logistiktage“ der Kieserling-Stiftung vorgesehen. Der Senat unterstützt die Initiative des Senators für Wirtschaft und Häfen, den Logistikstandort Bremen weiterzuentwickeln.

Als unternehmensübergreifende Organisation, die von der Mehrzahl der vor Ort tätigen Unternehmen getragen wird, hat die GVZ-Entwicklungsgesellschaft (GVZE) im GVZ eine Vielzahl von Kooperationen und Aktivitäten angeregt, die überbetriebliche Zusammenarbeit der Unternehmen gefördert und mit zur erfolgreichen Entwicklung des Gebietes beigetragen. Mit der Organisation zentraler Dienste (z. B. Bewachung, Reinigung) und der Interessenbündelung beim Einkauf spezifischer Dienstleistungen (z. B. Strom, Telekommunikation) trägt sie zur Kostenoptimierung und damit Wettbewerbsfähigkeit des Standortes bei. Die Leistungen der GVZE führen zu einem Alleinstellungsmerkmal des Standortes. Eine Ausweitung der Aktivitäten auf das gesamte Gebiet erscheint sinnvoll. Der Senator für Wirtschaft und Häfen unterstützt diese Aktivitäten.

14. Wie gedenkt der Senat künftig das Marketing für ein Hafen- und Logistikzentrum Links der Weser auszurichten, und welche Rolle hat dabei der Logistikbeauftragte?

Das Hafen und Logistikzentrum Links der Weser soll zukünftig ganzheitlich vermarktet werden. Dies erfordert eine strategische Neuausrichtung der Außendarstellung des Areals.

Während in der Vergangenheit Marketingaktivitäten durch die Verantwortlichen eher unabhängig voneinander entwickelt und umgesetzt wurden, wird für die Zukunft ein stärker aufeinander bezogenes und gemeinsames Marketing angestrebt. Auf diese Weise sollen die bisherigen Aktivitäten der BIG, der GVZE, der bremenports sowie der weiteren Beteiligten gebündelt werden.

Das Gebiet soll zukünftig als Tor zum Hafen, als zentraler Logistikstandort der Metropolregion Bremen/Oldenburg im Nordwesten und als Standort für logistikaffine Industrie- und Gewerbeunternehmen vermarktet werden.

Der Beauftragte der Arbeitsgemeinschaft Kompetenzzentrum Logistik Bremen soll im Wesentlichen die Aktivitäten der Initiative entwickeln, vorantreiben und koordinieren. Zu den Zielsetzungen der Arbeitsgemeinschaft gehört u. a. auch die mit den jeweils beteiligten Unternehmen/Institutionen abgestimmte Vermarktung des Logistikstandorts Land Bremen. Vorbehaltlich der weiteren organisatorischen und inhaltlichen Ausgestaltung des Kompetenzzentrums wäre es in diesem Rahmen denkbar, herausragende Schwerpunkte, wie z. B. das Hafen- und Logistikzentrum Links der Weser, aufzugreifen.

ANLAGE

Auswahl der im Plangebiet tätigen Unternehmen

Firma	Branche/Unternehmensschwerpunkt
ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH	Transport + Logistik
Addicks & Kreye Container Service GmbH	Transport + Logistik
becker + brügesch Entsorgungs GmbH	Entsorgung
Berthold Vollers GmbH	Transport + Logistik
BG Trans GmbH	Transport + Logistik
BHS Spedition und Logistic GmbH	Transport + Logistik
BLG Cargo Logistics GmbH & Co. KG	Transport + Logistik
BLG in.add.out Logistics GmbH & Co. KG	Logistik
BLG International Logistics GmbH & Co. KG	Transport + Logistik
Bretzke Lagerhaus GmbH	Transport + Logistik
Dachser GmbH & Co.	Transport + Logistik

Firma	Branche/Unternehmensschwerpunkt
DB Netz AG	Eisenbahninfrastruktur
Deutsche BP Aktiengesellschaft	Mineralölhandel
DCP Dettmer Container Packing GmbH & Co. KG	Umschlag + Logistik
DHL Freight GmbH	Transport + Logistik
DL Dettmer Logistics GmbH & Co. KG	Transport + Logistik
Eggers & Franke GmbH & Co. KG	Weinhandel
Emigholz GmbH	Fahrzeugdienstleistung
Enno Roggemann GmbH & Co. KG	Handel + Logistik
EUROGATE Technical Services GmbH	Technische Dienstleistungen
Fiege Deutschland GmbH	Transport + Logistik
GEFCO Deutschland GmbH	Transport + Logistik
GK container service und Lagereigesellschaft mbH	Containerservices
GVZ Entwicklungsgesellschaft Bremen mbH	Gewerbemanagement
HANGARTNER GmbH	Transport + Logistik
Hansa-Frost Kühl- und Gefrierhaus GmbH & Co. KG	Kühlagerung
Heinrich Langhorst & Co. KG	Transport + Logistik
Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG	Transport + Logistik
Henry Lamotte GmbH	Handel + Industrie
Honselmann GmbH & Co. KG	Transport + Logistik
INTEC Stapler-Service GmbH	Fahrzeugdienstleistung
Joh. C. Henschen (GmbH & Co.) KG	Handel + Logistik
Kühne & Nagel (AG & Co.) KG	Transport + Logistik
NATEC Spedition & Service GmbH	Transport + Logistik
PANEUROPA-RÖSCH GmbH	Transport + Logistik
Rautenhaus Spedition	Transport + Logistik
ROLAND Umschlagsgesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG	KLV-Operator
Sandstedt GmbH & Co. KG	Handel + Logistik
Saturn Petfood GmbH	Produktion
SCC Container Carrier Spedition GmbH	Transport + Logistik
Schütte, Lueder & Leidenberg GmbH & Co. KG	Transport + Logistik
Staas Reifen- und Kfz-Service GmbH	Fahrzeugdienstleistung
Star Service Center (Betriebsstätte der Star Container Services GmbH)	Containerservices
swb Vertrieb Bremen GmbH	Energiedienstleistung
TERRATRANS Internationale Spedition GmbH	Transport + Logistik
TN-Baltic Bremen GmbH	Transport + Logistik
tts Global Logistics GmbH	Transport + Logistik
WeFA Luftwerbung und Flug Center GmbH	Flugbetrieb
Wilhelm Rosebrock GmbH & Co.	Transport + Logistik
Willenbrock Fördertechnik GmbH & Co. KG	Fahrzeugdienstleistung
Zentrallager Bremen GmbH & Co. KG	Lagerwirtschaft