

Mitteilung des Senats vom 30. Januar 2007***Stärkung des Logistikstandortes Land Bremen***

Die Fraktionen der CDU und der SPD haben unter Drucksache 16/1202 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Wie bewertet der Senat die Rolle des Landes Bremen als internationaler Logistikstandort in der Nordwestregion?

Der Senat misst dem Land Bremen mit seinen beiden Städten Bremen und Bremerhaven eine herausragende Position als internationaler Logistikstandort zu: Für die Wirtschaft des Landes Bremen und des gesamten Unterweserraumes ist die Logistik ein traditioneller Kernbereich, der in zunehmendem Maße von den Entwicklungen der Globalisierung profitiert. Die Verstärkung der Logistikkompetenz sowie die Einsetzung eines Logistikbeauftragten tragen maßgeblich zum Profil des Wirtschaftsstandortes Bremen bei. Bedingt durch seine günstige geographische Lage an der deutschen Nordseeküste im Zentrum internationaler Verkehrswege ist das Bundesland Bremen mit seinen Häfen, dem Flughafen, seinen hafen- und verkehrsorientierten Unternehmen sowie seiner logistischen Ausbildungs- und Wissenschaftskompetenz international als hervorragender Logistikstandort aufgestellt. Diese Position wurde auf dem ersten „Bremer Logistiktag“ im April 2006 eindrucksvoll unterstrichen.

An der Schnittstelle zwischen Land- und Seeverkehren leisten gerade die Häfen mit ihren Umschlagsbetrieben sowie vor- und nachgelagerten Dienstleistungen einen wesentlichen Beitrag für den internationalen Warenaustausch. Rund 98 % der interkontinentalen Güterströme nehmen heute den Weg über die Weltmeere. Als Drehscheibe des internationalen Seegüterverkehrs verbinden Bremen und Bremerhaven weite Teile Europas mit etwa 1.000 Häfen in aller Welt. Von Bremen aus können alle deutschen Häfen, die deutschen Zentren und das europäische Hinterland in kurzer Zeit mit geringem Aufwand erreicht werden. Im Wirtschaftsraum Bremen sind daher bereits heute alle großen deutschen Logistiker vertreten.

Mit einem Jahresumschlag von rund 54 Mio. Tonnen in 2005 gehören die bremischen Häfen zu den größten Container- und Universalhäfen Europas. Der Containerumschlag betrug 2005 3,74 Mio. TEU – damit ist Bremerhaven der viertgrößte Containerhafen des europäischen Kontinents. Zudem behauptet Bremerhaven mit 1,65 Mio. umgeschlagenen Fahrzeugen weiterhin einen Spitzenplatz im europäischen Automobilumschlag.

Bei der Entwicklung ihrer Umschlagszahlen verzeichnen die bremischen Häfen unvermindert einen positiven Trend: Für 2006 ist von einem Gesamtumschlag von etwa 65 Mio. Tonnen auszugehen. Allein im Containerbereich wird mit einem Zuwachs von rund 20 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf knapp 4,5 Mio. TEU gerechnet. Im Umschlagssegment Automobile werden 2006 rund 1,9 Mio. Fahrzeuge erwartet. Beim Massengut beträgt der Zuwachs 25 %.

Logistik in Bremen beschränkt sich jedoch nicht nur auf den Hafenbereich. Die Grenzen zwischen Produktion, Transport, Großhandel und Handel verschieben sich kontinuierlich. Ein großer Teil der lokalen Logistik-Wertschöpfung ist im Zu-

sammenhang etwa mit der Luftfahrtindustrie, dem Automobilbau, der Stahlerzeugung, der Distribution sowie weiteren Fertigungs- und Dienstleistungsbranchen zu sehen, deren Standortentscheidung mit der guten verkehrsgeographischen Lage Bremens zusammenhängt.

Eine besondere Funktion übernimmt hierbei das Güterverkehrszentrum Bremen (GVZ). Nach einer in der Deutschen Verkehrszeitung veröffentlichten Studie¹⁾ ist Bremen nach wie vor die Top-Adresse unter den deutschen GVZ-Standorten. Pluspunkte sammelte Bremen insbesondere durch das große, räumlich zusammenhängende Flächenangebot und die Verbindung zu expeditionellen und ergänzenden Dienstleistern.

Die Hafен- und Logistikwirtschaft hat sich zu einem Jobmotor für Bremen, die Region und ganz Deutschland entwickelt. Im Zwei-Städte-Staat gibt es derzeit etwa 86.000 hafенabhängige Arbeitsplätze. Darüber hinaus wird in einer Studie²⁾ der Kieserling-Stiftung belegt, dass bundesweit mehr als 174.000 Arbeitsplätze direkt und indirekt von der bremischen Hafен- und Logistikwirtschaft abhängig sind.

Die in Bremen und Bremerhaven an den Hochschulen und den Instituten vorhandene Wissenschaftskompetenz leistet ihren Beitrag zu Forschung, wissenschaftsbasierter innovativer Beratung und Ausbildung. Insbesondere die wissenschaftlichen Institute ISL – Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, BIBA – Bremer Institut für Betriebstechnik und angewandte Arbeitswissenschaft, sind in internationale F&E-Netzwerke eingebunden, und leisten damit ihren Beitrag zu neuen Lösungen für die Hafен- und Logistikwirtschaft. Stark nachgefragte Ausbildungsschwerpunkte in der Logistik finden sich an den Hochschulen des Landes. Ausbildungspartnerschaften und Weiterbildungsangebote zur Distributionslogistik im Rahmen arbeitsmarktpolitischer Programme runden das Qualifizierungsangebot des Landes ab.

Prognosen sagen dem Logistikstandort Bremen/Bremerhaven ein anhaltend starkes Wachstum voraus. Als international führende Außenhandels- und Exportnation ist Deutschland auf eine leistungsfähige Seehafен- und Logistikwirtschaft angewiesen. Das schafft und sichert Arbeitsplätze in der maritimen Wirtschaft und im Logistikdienstleistungsbereich ebenso wie in der Industrie. Bremen hat diesen Bereich in den letzten Jahren durch außerordentliche Investitionen kontinuierlich ausgebaut und gefördert. Flankierend wurden Qualifikationsbedarfe in der Logistikwirtschaft ermittelt und arbeitsmarktpolitische Initiativen ergriffen, um für die Wachstumsoptionen der Logistikwirtschaft den wichtigen Standortfaktor „Qualifikation“ bereitzustellen. Im Ergebnis verfügt Bremen über Strukturen, deren Wirkungen von hoher strategischer Relevanz für den Standort, die Region und nicht zuletzt den Logistikstandort Deutschland sind. Ein Meilenstein der weiteren Entwicklung des Logistikstandorts ist das Zukunftsprojekt JadeWeserPort. Mit der Realisierung des Tiefwasserhafens an der Jade bringen die Länder Bremen und Niedersachsen das seit Jahrzehnten größte und bedeutendste Infrastrukturprojekt auf den Weg. Die Beteiligung Bremens und der künftige Betrieb durch Eurogate bedeuten eine zentrale Weichenstellung für die Zukunft des Logistikstandorts Bremen/Bremerhaven.

2. Wie bewertet der Senat die infrastrukturellen Rahmenbedingungen für logistische Aktivitäten im Land Bremen unterteilt nach jeweiligen Schwerpunkten in Bremen und Bremerhaven?

Die infrastrukturellen Rahmenbedingungen für logistische Aktivitäten im Land Bremen werden im Wesentlichen durch die verkehrliche Anbindung, die seewärtige Erreichbarkeit, eine bedarfsgerechte Hafенinfrastruktur und ein adäquates Flächen- und Immobilienangebot (siehe Antwort zu Frage 3) gesetzt, dazu zählt auch die Wissenschafts- und Beratungsinfrastruktur.

Die erfolgreiche Positionierung Bremens und Bremerhavens als internationaler Logistikstandort kann im europäischen Seehafенwettbewerb nur dadurch gehalten und weiterentwickelt werden, dass die gewachsene Infra- und Suprastruktur der Hafenanlagen kontinuierlich den veränderten Rahmenbedingungen und Er-

¹⁾ Siehe Deutsche Verkehrszeitung (DVZ), Nr. 103 vom 31. August 2004.

²⁾ Stuchtay, Haller, Dannemann: Langfristige Sicherung der Infrastrukturinvestitionen für die bremischen Häfen unter veränderten Rahmenbedingungen, Kieserling-Stiftung, Bremen, 2006.

fordernissen angepasst wird. Bremen hat in den vergangenen Jahren in vielfältiger Weise seine Stellung in der Hafen- und Logistikwirtschaft ausgebaut und verstärkt. Die Hafenanlagen in Bremerhaven sind seewärtig schnell erreichbar, da von der offenen See nur eine kurze Revierfahrt erforderlich ist. Die Erreichbarkeit der Häfen in Bremen ist für von der Nordsee kommende Seeschiffe in fünfeinhalb bzw. sechs Stunden über eine rd. 72 Seemeilen lange Revierfahrt der Außen- und Unterweser gewährleistet.

Die für die Logistikwirtschaft besonders wichtige Verkehrsinfrastruktur ist in Bremen und Bremerhaven insbesondere durch die Lage an der Schnittstelle zwischen See- und Hinterlandverkehren geprägt. Die Erfolge des deutschen Außenhandels führen dazu, dass sich der Anstieg des Güterverkehrsaufkommens auf den Verkehrswegen im Umfeld der bremischen Häfen in besonders konzentrierter Form bemerkbar macht. Daher sind im Land Bremen und in der gesamten Region ständig Anpassungen der Infrastrukturen für die verschiedenen Verkehrsträger erforderlich, um die Kapazitäten entsprechend dem Wachstum im Verkehrsaufkommen zu steigern.

In Bremerhaven werden die Logistikaktivitäten maßgeblich vom Container- und Automobilumschlag bestimmt, so dass die Verkehrsverbindungen zu den entsprechenden Terminals von besonderer Bedeutung sind. Seeseitig wird mit der Anpassung der Außenweser und der nahezu abgeschlossenen Einrichtung einer Wendestelle vor dem im Ausbau befindlichen Containerterminal die Erreichbarkeit für die derzeit größten Containerschiffe der Welt garantiert. Nach der endgültigen Fertigstellung des Containerterminal IV im Frühjahr 2008 stehen in Bremerhaven 14 bedarfsgerechte Liegeplätze für Großcontainerschiffe bereit. Die in 2007 beginnenden Baumaßnahmen zum Neubau der Kaiserschleuse und die im Endstadium befindliche Umgestaltung des Osthafens sichern Bremerhavens Stellung neben Zeebrügge als einer der beiden führenden Automobilumschlagstandorte in Europa.

Der verkehrs- und umweltpolitisch erfreuliche überproportionale Anstieg der Hafenhinterlandverkehre auf der Schiene führt schon heute zeitweise zu Engpässen auf den Anlagen der Hafeneisenbahn in Bremerhaven sowie auf den angrenzenden DB-Strecken. Seitens der Hafeneisenbahn können die Kapazitäten durch Infrastrukturmaßnahmen wie der im Frühjahr 2007 abgeschlossene Ausbau der Vorstellgruppe Weddewarder Tief und die geplante Erweiterung der Vorstellgruppe Imsumer Deich aber auch durch die mit Jahresbeginn 2007 erneute Ausweitung der Betriebszeiten erhöht werden. Für eine reibungslose Verkehrsabwicklung ist jedoch auch die Anpassung der DB-Infrastruktur, wie zum Beispiel die Erweiterung des Bahnhofs Speckenbüttel, für die derzeit Planungsgrundlagen ermittelt werden, erforderlich.

Für die Straßenanbindung ist die effektive Anbindung des Überseehafengebietes an das Autobahnnetz von zentraler Bedeutung. Diese wird hauptsächlich durch die Cherbourger Straße sichergestellt, die dringend dem wachsenden Lkw-Verkehr anzupassen ist. Hier ist die Seestadt Bremerhaven gefordert, auf der Grundlage der vorliegenden Finanzierungszusage des Bundes, zeitnah eine Ausbauvariante festzulegen und diese zügig umzusetzen. Eine Verbesserung der überregionalen Anbindung des Hafen- und Logistikstandortes Bremerhaven insbesondere an die Nachbarhäfen in Hamburg und Wilhelmshaven kann durch den Neubau der A 22 erreicht werden, der von Bremen maßgeblich unterstützt wird.

Der Logistikstandort Bremen zeichnet sich gegenüber Bremerhaven durch ein breiteres Spektrum der Aktivitäten und durch eine Verteilung auf mehrere Standorte innerhalb des Stadtgebietes aus. Der Wasserstraßenanschluss der Häfen in Bremen-Stadt wird durch die in 2007 anstehende Vertiefung der Unterweser und die für die kommenden Jahre vorgesehene Anpassung der Mittelweser für das Großmotorgüterschiff optimiert. Vor allem für die Hinterlandverbindungen per Binnenschiff werden sich dadurch neue Möglichkeiten ergeben, von denen Bremen durch Verlagerung von Transporten auf diesen umweltfreundlichen Verkehrsträger aber auch durch neue logistische und wirtschaftliche Impulse profitieren kann.

Der Eisenbahnverkehr wird vor allem durch den Knoten Bremen mit dem Hauptbahnhof als zentralem Engpass limitiert. Die hohe Wirtschaftlichkeit eines Ausbaus wurde im Rahmen eines Gutachtens nachgewiesen. Die Umsetzung der Maßnahme wurde von Bremen gegenüber dem Bund und der DB bereits mehrfach

eingefordert. Als weiterer Schwachpunkt stellt sich der erforderliche Traktionswechsel im Bahnhof Neustadt bei der Einfahrt in den Bereich GVZ/Neustädter Hafen dar. Hier wird von bremenports die Elektrifizierung des Zufahrtsgleises zur Vorstellgruppe der Hafeneisenbahn vorbereitet.

Die derzeit entscheidenden Straßenbauprojekte im Stadtgebiet Bremen sind die Schließung des Autobahnringes durch den Neubau der verschiedenen Abschnitte der A 281 und die Realisierung der B 212n. Dadurch erhalten nicht nur bedeutende Logistikstandorte wie das GVZ und der Neustädter Hafen (Hafen- und Logistikzentrum links der Weser) einen direkten Anschluss an das Bundesautobahnnetz, auch die Verknüpfung von Logistikstandorten in Bremen wird erheblich verbessert.

Die Anbindung des Logistikstandorts an den Flugverkehr ist durch den internationalen Verkehrsflughafen Bremen gewährleistet. Von dort sind die wichtigsten europäischen Luftdrehkreuze im Linienluftverkehr und damit sämtliche internationalen Zielorte auf dem Luftwege zu erreichen. Neben dieser für die Logistikwirtschaft hinsichtlich des Personentransports unverzichtbaren Anbindung an den Luftverkehr bietet der Verkehrsflughafen Bremen auch die Abfertigung von Luftfracht aller Art an.

3. Wie bewertet der Senat das bisherige Angebot an Flächen und Immobilien für die Logistikwirtschaft im Land Bremen?

In Bremen und Bremerhaven bietet ein breites Angebot an qualitativ hochwertigen Flächen und Immobilien optimale Bedingungen für logistische Dienstleistungsunternehmen.

Im laufenden Jahr verzeichnet der Markt für Logistikimmobilien in Bremen starke Zuwächse. Gegenüber dem Vorjahr ist der Flächenumsatz nach dem bisherigen Stand um 83 % auf 186.700 m² angestiegen. An neuer Logistikfläche sind 83.000 m² entstanden. Bremen verfügt damit über 1,873 Mio. m² logistisch nutzbarer Hallenfläche, die sich auf 138 Immobilien verteilt, vor allem in den Gewerbegebieten Güterverkehrszentrum (GVZ) und Hansalinie. Insgesamt sind in Bremen 1.278 ha Gewerbefläche für logistische Anforderungen vorhanden.

Das GVZ bildet die Schnittstelle im intermodalen Güterverkehr der Region für alle wesentlichen Verkehrsträger. Im GVZ sind derzeit ca. 130 Unternehmen auf einer Fläche von 470 ha angesiedelt. 960.000 m² Hallenfläche stehen hier zur Verfügung. Bezüglich des Flächenumsatzes belegt das GVZ 2006 erneut den ersten Platz unter den Bremer Gewerbegebieten – es wurden 89.000 m² umgesetzt. Im Gewerbepark Hansalinie stehen 64.000 m² Hallenfläche auf 130 ha zur Verfügung.

Die Leerstandquote bei den Logistikimmobilien ist von 3 % in 2005 auf 1 % in 2006 gesunken. Derzeit sind in Bremen weniger als 18.000 m² Hallenfläche verfügbar. Die wachsende Nachfrage an Hallenfläche beinhaltet vor diesem Hintergrund große Chancen für Projektentwickler – für 2007 sind bereits jetzt Erweiterungsinvestitionen von 109.000 m² geplant.

In Bremerhaven befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Containerterminal mit dem LogInPort (Zentrum für Logistik, Industrie und hafennahe Dienstleistung) auf 269 ha die größte geschlossene Wirtschaftszone der Stadt. Aufgrund der vorhandenen wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Kompetenz in maritimer Logistik sowie der sehr guten Prognosen für den Hafenumschlag liegt ein Entwicklungsschwerpunkt dieses Areals im Ausbau von Logistik, Produktion und Dienstleistung rund um die maritime Wirtschaft. Als erster Bauabschnitt sind 20.000 m² Hallen- und 500 m² Büroflächen vorgesehen. Teil des LogInPort ist das 124 ha große Carl-Schurz-Gelände. Neben Freiflächen für Firmenansiedlungen hat die BIS dort zwei Bürogebäude mit variablen Nutzungsflächen hergerichtet.

Darüber hinaus verfügt Bremerhaven mit dem Ausbau des Gewerbegebietes Luneort/südlicher Fischereihafen über die wesentlichen infrastrukturellen Voraussetzungen zur Etablierung Bremerhavens als Produktions- und Logistikplattform für die Offshore-Windenergieindustrie. So stehen nach Abschluss der Erschließungsarbeiten schwerlastertüchtige Kajen sowie Produktions- und Lagerflächen zur Verfügung. Allerdings sind die Flächen mit direktem Wasserzugang im Fischereihafen inzwischen weitestgehend vermarktet. Wenn weitere Ansiedlungen auf dem Gebiet Luneort erfolgen, ist es daher erforderlich, am Südende

des Labradorhafens eine zentrale Umschlagseinrichtung zu errichten, um die branchenspezifischen Standortvorteile des gesamten Areals noch zu verstärken.

4. Welche Möglichkeiten sieht der Senat zur weiteren Stärkung und Fortentwicklung des Logistikstandorts Land Bremen und seiner Unternehmen?

Auf Basis der herausragenden Position des Logistikstandorts Bremen/Bremerhaven und der prognostizierten weiteren Zunahme des weltweiten Warenverkehrs sieht der Senat gute Möglichkeiten, das logistische Potenzial gemeinsam mit den betroffenen Unternehmen und Institutionen weiter zu stärken und zu entwickeln. Dabei gilt es im Kern, die verschiedenen Akteure und Einzelinitiativen zu einem logistischen Kompetenznetzwerk zu bündeln und künftige themen- und projektorientierte Aktivitäten unter einem gemeinsamen Dach zu koordinieren. Mit dem im April 2006 erstmals durchgeführten „Bremer Logistiktag“ der Kieserling-Stiftung und weiterer Partner ist ein kompetentes Forum für Logistik im Land Bremen geschaffen worden, das eine hervorragende Grundlage für eine weitere Vernetzung, Koordinierung und Vermarktung der logistischen Aktivitäten bietet.

Der „Koordinierungskreis Logistik“ in der Verantwortung des Arbeitsressorts dient ergänzend dazu, die arbeitsmarktpolitisch relevanten Akteure und die regionale Wirtschaft zusammenzubringen, um die prospektiv nötigen Logistikqualifikationen optimal zur Verfügung zu stellen.

Durch eine konzertierte Vorgehensweise der Logistik-Wirtschaft werden zahlreiche Anknüpfungsmöglichkeiten für die Entwicklung weiterer Kompetenzfelder eröffnet. Insbesondere können Impulse zur Steigerung von Ladungsaufkommen und Umschlag, von Gewerbeflächen- und Immobilienvermarktung sowie einer stärkeren Nutzung der gesamten Wertschöpfungskette gesetzt, Investitionen ausgelöst, Prozessketten optimiert und wissenschaftliches Know-how ausgebaut werden. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf den strategischen Infrastrukturvorteil zu legen, den Bremen und Bremerhaven produzierenden Unternehmen mit ihren Gewerbeflächen an den Schnittstellen wichtiger Fernverkehrsverbindungen sowie am seeschifftiefen Wasser bieten. Ferner bietet dieser Ansatz Bremen gute Möglichkeiten für verstärkte Kooperationen mit dem Bund und der Europäischen Union bezüglich logistischer Maßnahmen und Programme, wie z. B. dem derzeit im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Arbeit befindlichen „Masterplan Güterverkehr und Logistik“.

Zur weiteren Vernetzung der für Innovation und Ausbildung im Land Bremen wichtigen wissenschaftlichen Institute mit Unternehmen sind deren Transfer-, Kommunikations- und Beratungsaufgaben auch weiterhin zu stärken und in die landesweite Entwicklungskonzeption einzubeziehen. Hierfür können auch Demonstrationzentren für neue Entwicklungen und deren Anwendung einen wichtigen Beitrag in Bremen und Bremerhaven leisten.

Im Ergebnis können durch eine gemeinsame Initiative die Konkurrenzfähigkeit der hiesigen Logistikunternehmen sowie deren Innovationskraft und internationale Ausrichtung erhöht, die Stärken des Logistikstandortes insgesamt weiter ausgebaut sowie die Schwächen identifiziert und bearbeitet werden. Auf diese Weise lassen sich die Standortbedingungen für Logistikaktivitäten insgesamt weiter verbessern und damit wichtige Impulse für Wachstum und Arbeitsplätze schaffen.

5. Wie wird der Senat in Zukunft den Logistikstandort offensiv vermarkten?
6. Welche konkreten Maßnahmen gedenkt der Senat zu ergreifen, um die logistische Kompetenz des Landes Bremen gemeinsam mit Unternehmen und Institutionen der Wirtschaft zeitnah weiter auszubauen?

Angesichts der identifizierten Wachstumstrends in der sich globalisierenden Weltwirtschaft und der erarbeiteten Logistik-Kompetenz in der Metropolregion Bremen–Oldenburg im Nordwesten gilt es die vorhandenen Potenziale in Wirtschaft und Wissenschaft zu stärken, zu vernetzen und zusätzliche Kapazitäten in allen logistischen Funktionsbereichen zu initiieren. Die so gestalteten Strukturen der logistischen Dienstleistungswirtschaft werden damit in die Lage versetzt, den sich weiterhin individualisierenden Kundenwünschen ein quantitativ und qualitativ entsprechendes, integriertes Angebot zu präsentieren und so die Stellung des Logistikstandortes Land Bremen und der Region im europäischen Wettbewerb zu stärken und damit zusätzliche Marktanteile zu generieren.

Gemeinsam mit der Handelskammer, der Kieserling-Stiftung und Unternehmen hat der Senator für Wirtschaft und Häfen daher die Initiative ergriffen, das Land Bremen zu einem „Kompetenzzentrum Logistik“ weiterzuentwickeln. Der Senator für Arbeit, Frauen, Gesundheit, Jugend und Soziales hat in Abstimmung mit den Vorgenannten und unter Einbeziehung der Jacobs University Bremen (JUB) flankierend den „Koordinierungskreis Logistik“ ins Leben gerufen, der sich den Qualifizierungsbedarfen der Branche widmet. Mit diesem Ansatz sollen die Standortbedingungen für Logistikaktivitäten im Rahmen einer konzertierten Aktion von Arbeitsmarkt- und Wirtschaftspolitik insgesamt weiter verbessert und damit wichtige Voraussetzungen für Wachstum und Arbeitsplätze geschaffen werden. Im Einzelnen werden folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Bündelung der Interessen der Hafen- und Logistikwirtschaft,
- Profilbildung und Außendarstellung/Kommunikation der Stärken des Logistikstandortes Land Bremen,
- Identifizierung der Optimierungspotenziale des Logistikstandorts unter Einbeziehung maßgeblicher bzw. fachlich geeigneter Akteure in Bremen und Bremerhaven einschließlich daraus abzuleitender Handlungsempfehlungen,
- Abbau konkreter Engpässe und Optimierung von Schnittstellen in Bremen und Bremerhaven,
- Verbesserung der Rahmenbedingungen und der Wettbewerbsposition,
- Ausbau des Transfers von Wirtschaft und Wissenschaft sowie
- Beförderung des Themenfeldes Logistik im Rahmen der Metropolregion Bremen–Oldenburg im Nordwesten,
- Förderung der regionalen Qualifikationsentwicklung, Personal- und Arbeitsorganisationsentwicklung u. a. zur Nutzung innovativer Telematiklösungen.

Im Logistikbereich lassen sich heute große Produktivitätsreserven ausmachen, die nur durch einen hohen Integrationsgrad bei Zusammenarbeit aller Prozessbeteiligter mobilisiert werden können. Derzeit gibt es deutschlandweit 41 Logistikinitiativen, die alle die Zielsetzung verfolgen, ihre jeweiligen Standorte zu profilieren und für Unternehmen attraktiv zu machen. Das „Kompetenzzentrum Logistik Bremen“ geht als gemeinsame Initiative der Wirtschaft und des Wirtschaftssenators deutlich über diesen Marketingansatz hinaus – im Mittelpunkt steht die Entwicklung des Standorts und seiner Unternehmen. Dabei geht es vor allem darum, im Rahmen eines ganzheitlichen Managements Verknüpfungen herzustellen, durch die Bremen seine logistische Kompetenz noch weiter ausbauen kann.

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. Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft sind Unternehmen aus der Hafen- und Logistikwirtschaft, der Industrie und des Handels sowie Vertreter der Handelskammern, der Wissenschaft und der Wirtschaftsförderungsgesellschaften in Bremen und Bremerhaven. Im Weiteren sind die erforderlichen Umsetzungsschritte für den Aufbau einer Organisationsstruktur, die Erarbeitung eines Aktionsplanes und erste inhaltliche Aktivitäten eingeleitet worden.

Inhaltlich geht es zunächst darum, ausgehend von einer Standortbewertung die Entwicklungsperspektiven und konkreten Handlungsempfehlungen zur Stärkung der Standortattraktivität zu formulieren. Hierzu sollen in zunächst fünf Arbeitskreisen Analysen und Empfehlungen zu den Themen

- Standortmarketing,
- Logistiksysteme,
- Informationssysteme und Consulting,
- Forschung und Bildung sowie
- gesamtwirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen

erarbeitet und in einem Masterplan zusammengeführt werden. Erste Ergebnisse hierzu werden auf dem zweiten Bremer Logistiktag im April 2007 vorgestellt.

In weiteren Arbeitsschritten ist vorgesehen, die Initiative regional zu erweitern und konzeptionell zu vernetzen, z. B. mit entsprechenden Aktivitäten des Bundes und der Europäischen Union. Die geplante Vorgehensweise ist im Rahmen der konstituierenden Beiratssitzung am 13. Dezember 2006 durch die Beteiligten bestätigt worden.

Darüber hinaus gilt es im Wissenschaftsbereich, die im Land Bremen vorhandenen Kompetenzen, die Angebote in Aus- und Weiterbildung sowie der anwendungsorientierten Wissenschaftsinstitute und ihrer Transferaktivitäten herauszustellen.

Organisatorisch hat sich die Initiative als „Arbeitsgemeinschaft Kompetenzzentrum Logistik“ gegründet, bestehend aus

- einem Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaft (Logistikbeauftragter),
- einem zurzeit in Gründung befindlichen Verein der Trägerinstitutionen (BLG Logistics Group AG & Co. KG, Handelskammer Bremen, Kieserling-Stiftung, bremenports GmbH & Co. KG, Bremer Investitions-Gesellschaft mbH, Industrie- und Handelskammer Bremerhaven, Der Senator für Wirtschaft und Häfen),
- einem Beirat und
- praxisorientierten Arbeitskreisen.

Diese Organisationsstruktur lässt insbesondere über die Arbeitskreise die Einbeziehungen weiterer interessierter Unternehmen und Institutionen zu. Räumlich wird das Kompetenzzentrum an die Kieserling Stiftung angebunden.

Im Rahmen der bisherigen Arbeiten sind durch den Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaft rund 40 Gespräche mit Unternehmen und Institutionen der Logistikwirtschaft geführt worden. Daraus ist u. a. hervorgegangen, dass das Land Bremen einerseits zwar eine herausragende Position als internationaler Logistikstandort aufweist – dieser Standortvorteil jedoch andererseits bislang national und international zu wenig Beachtung gefunden hat. Vor diesem Hintergrund ist als Aufgabenstellung für den Arbeitskreis Standortmarketing die auf einer detaillierten Statusanalyse basierende Formulierung von Marketingaktivitäten in Abstimmung mit dem Gesamtstandortmarketing vorgesehen.

Als Forum des Kompetenzzentrums ist der jährlich stattfindende „Bremer Logistiktag“ der Kieserling-Stiftung vorgesehen. Darüber hinaus ist geplant, das Kompetenzzentrum Logistik Bremen auch im Zuge der Bremen-Präsenz auf anderen Veranstaltungen und Fachmessen darzustellen, um die logistische Angebots- und Leistungspalette Bremens und Bremerhaven verstärkt zu vermarkten.

Die koordinierten Initiativen des Senators für Wirtschaft und Häfen, des Senators für Arbeit, Frauen, Gesundheit, Jugend und Soziales und der Wirtschaft, den Logistikstandort Bremen weiterzuentwickeln, werden durch den Senat unterstützt. Der Senat bittet den Senator für Wirtschaft und Häfen und den Senator für Arbeit, Frauen, Gesundheit, Jugend und Soziales, die Aktivitäten des Koordinierungskreises Logistik mit denen des Kompetenzzentrums Logistik Bremen zu vernetzen.

7. Welche Möglichkeiten sieht der Senat in diesem Zusammenhang für eine Intensivierung der Kooperation mit dem Umland?

Entsprechend der Zielsetzung des Kompetenzzentrums Logistik Bremen ist vorgesehen, die Aktivitäten der Initiative mittelfristig auch standortübergreifend auf den Wirtschaftsraum Nordwestregion (Metropolregion) auszudehnen.

Das Erfordernis dieser Vorgehensweise ergibt sich vor allem aufgrund der engen Wechselbeziehungen zwischen Bremen und seinem Umland sowie der herausragenden überregionalen Infrastrukturprojekte (JadeWeserPort, Optimierung der Straßen-, Schienen- und wasserseitigen Anbindung). Zudem sind die Kooperationsmöglichkeiten zwischen Bremen und seinem Umland mit Gründung der Metropolregion nachhaltig verbessert worden.

In verschiedenen Studien der letzten Monate und auf aktuellen Fachtagungen wurden die Spitzenbranchen der Metropolregion identifiziert. Die Logistik wird

jeweils als Top-Handlungsfeld eingestuft und soll eines der wesentlichen Aktionsfelder der Metropolregion werden, die zukünftig durch die Wirtschaft mitgetragen werden wird.

Der Senat sieht insoweit gute Möglichkeiten, die Kooperation mit dem Umland durch die Aktivitäten des Kompetenzzentrums Logistik Bremen weiter zu intensivieren.

8. Welche Rolle spielt der Logistikbeauftragte hierbei?

Als Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Kompetenzzentrum Logistik Bremen kommt dem Logistikbeauftragten im Wesentlichen die Rolle zu, die Aktivitäten der Initiative zu entwickeln, voranzutreiben und zu koordinieren. Darüber hinaus wird er das Kompetenzzentrum nach außen repräsentieren und mit den Aktivitäten im Rahmen der Metropolregion vernetzen.

Der Senat begrüßt ausdrücklich, dass mit Herrn Dr. Hanspeter Stabenau eine im Logistikbereich national und international anerkannte Persönlichkeit für diese Aufgabe gewonnen werden konnte.