

***Mitteilung des Senats vom 17. Juni 2008***

***Güterverkehrszentrum (GVZ) stärken und weiterentwickeln***

Die Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen haben unter Drucksache 17/363 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Wie hat sich das Güterverkehrszentrum seit 2000 entwickelt

a) hinsichtlich der Zahl der Beschäftigten und Auszubildenden?

Durch die Vermarktung der Grundstücke im Zeitraum 2000 bis 2007 konnten 2551 Arbeitsplätze gesichert und 684 Arbeitsplätze neu geschaffen werden. Mit einer Förderung nach dem Landesinvestitionsförderprogramm (LIP) wurden in diesem Zeitraum fünf Unternehmen begleitet, die ohne zusätzliche Grundstücksankäufe ihre Betriebsstätten erweitert bzw. errichtet haben. Diese Betriebe haben zusätzlich neun Arbeitsplätze gesichert und 52,5 Arbeitsplätze neu geschaffen. Somit belaufen sich durch die Aktivitäten der Bremer Investitions-Gesellschaft (BIG) die gesicherten Arbeitsplätze auf 2560 und die Zahl der neu entstandenen Arbeitsplätze auf 736,5.

Weitere umfangreiche Entwicklungen sind im Gewerbebestand ohne Begleitung der Wirtschaftsförderung vorgenommen worden. Hierzu liegt keine systematische Erfassung vor. Dies gilt auch für die Entwicklung der Anzahl der Auszubildenden.

Seitens der zuständigen Stellen/Kammern wurde auf eine auf das GVZ begrenzte Auswertung der eingetragenen Ausbildungsverhältnisse verzichtet, da Aussagen über aktuelle Entwicklungen erst nach Erstellung der Berufsausbildungsstatistiken getroffen werden können.

b) hinsichtlich Zahl und Struktur der Betriebe?

Insgesamt sind im GVZ derzeit rd. 135 Unternehmen mit rd. 5500 Beschäftigten tätig. Hierbei handelt es sich weit überwiegend um Betriebe, die logistische Dienstleistungen anbieten. Lediglich zwei Unternehmen sind im produzierenden Sektor tätig. Große Logistikunternehmen wie Kühne & Nagel, Hellmann, Fiege, DHL etc. haben im GVZ Niederlassungen errichtet, die nicht direkt aus Bremen gesteuert werden. Allerdings gibt es auch eine große Anzahl von mittelständisch geprägten Unternehmen, die ihren Hauptsitz im GVZ oder in Bremen haben.

c) hinsichtlich der Nachfrage nach Gewerbeflächen?

Im Zeitraum 2000 bis 2007 konnten insgesamt 595 049 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche im GVZ vermarktet werden (rd. 7,4 ha/a). Insgesamt wurden in diesem Zeitraum 25 Grundstücksverträge abgeschlossen. Die Zahlen verteilen sich auf die Jahre wie folgt:

Jahr	Vermarktung in m <sup>2</sup>	Anzahl Grundstücksverträge
2000	15 915	2
2001	56 516	5
2002	95 165	4
2003	184	1
2004	20 886	1
2005	42 253	4
2006	164 278	4
2007	199 582	4

Es wird deutlich, dass seit 2006 die Nachfrage nach großen Grundstücken erheblich zugenommen hat. Diese positive Nachfrage ist auch weiterhin erkennbar.

2. Welche öffentlichen und privaten Investitionen wurden seit 2000 im GVZ getätigt?

a) Öffentliche Investitionen:

Im Rahmen öffentlicher Erschließungsmaßnahmen wurden im GVZ in den Jahren 2000 bis 2008 ca. 23 Mio. € investiert. Die Summe verteilt sich auf die einzelnen Jahre wie folgt:

Jahr	Ausgaben in Mio. €	Jahr	Ausgaben in Mio. €	Jahr	Ausgaben in Mio. €
2000	1,92	2001	4,14	2002	3,17
2003	3,42	2004	1,47	2005	0,75
2006	1,87	2007	5,24	2008	0,94

b) Private Investitionen:

Durch den Verkauf der Grundstücke und die LIP-Förderung wurden im Zeitraum 2000 bis 2007 rd. 148 Mio. € private Investitionen getätigt. Über darüber hinaus getätigte private Investitionen, die im GVZ ohne finanzielle Förderung durch die BIG vorgenommen wurden, liegen dem Senat keine Informationen vor.

Mit jedem Euro öffentlicher Investition wurde demnach rechnerisch eine Investition in Höhe von rd. 6,43 € im privaten Bereich ausgelöst.

3. In welchem Umfang (Anzahl der Unternehmen und Summe der Förderung) wurden Ansiedlungen oder Erweiterungen im GVZ staatlicherseits seit 2000 gefördert, und falls ja, welche Arbeitsplatzeffekte hat dies zur Folge gehabt?

Seit dem Jahr 2000 wurden 16 Förderungen an 13 Firmen ausgesprochen. Mit Zuschüssen in Höhe von insgesamt 3,345 Mio. € wurden Investitionen in Höhe von insgesamt 39,351 Mio. € induziert sowie 287 Arbeitsplätze (Vollzeitäquivalente; davon 242 Männer, 37 Frauen und acht Auszubildende) gesichert und 157 Arbeitsplätze (Vollzeitäquivalente; davon 123 Männer, 20 Frauen und 14 Auszubildende) neu geschaffen.

4. In welchem Umfang sind nach Kenntnis oder Einschätzung des Senats neu entstandene Arbeitsplätze mit vormals Arbeitslosen besetzt worden?

Die Einstellung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern werden durch die jeweiligen Unternehmen selbst vorgenommen. Dem Senat liegen keine Informationen darüber vor, mit welchem zahlenmäßigen Anteil dabei vormals Arbeitslose Berücksichtigung gefunden haben.

Generell stellt der Logistikbereich eine stetig wachsende Branche dar, in dem auch Menschen mit geringen Qualifikationen eine gute Integrationschance in

den ersten Arbeitsmarkt haben. Hierzu verweist der Senat auf das Projekt „Portwork“, in dem insbesondere Langzeitarbeitslose wieder für eine sozialversicherungspflichtige Tätigkeit qualifiziert werden.

5. Wie beurteilt der Senat im Zusammenhang mit den angrenzenden Hafen- und Gewerbeflächen die generelle Entwicklung und die Perspektiven des Güterverkehrszentrums Bremen bis 2015?

Das GVZ Bremen ist aktuell das leistungsstärkste GVZ in Deutschland. Nach Einschätzung der Deutschen GVZ-Gesellschaft (DGG) kann das GVZ Bremen auf europäischer Ebene den „Top 5“ Freight-Village-Standorten (= GVZ) zugeordnet werden.

In einem jüngst von der DGG durchgeführten Ranking der 33 nationalen GVZ-Standorte ist das GVZ Bremen erneut als mit Abstand erfolgreichster Standort bewertet worden. Die Performance konnte hierbei gegenüber 2004 sogar noch einmal verbessert werden. Erfolgsfaktoren waren insbesondere die Vermarktungsdynamik, die klare Clusterung auf Logistikkompetenzen, die GVZ-Trägerschaft und deren Aktivitäten sowie die Etablierung einer leistungsstarken KV (Kombinierte Verkehre)-Anlage.

Die Analyse belegt, dass sich bei einem Ringschluss der A 281 die infrastrukturelle Anbindung weiter verbessern wird. Dann wird das GVZ Bremen in nahezu allen Bewertungskriterien die volle Punktzahl erhalten. Von einer Flächenerweiterung des GVZ können weitere positive Effekte erwartet werden, die dann dazu beitragen, den Spitzenplatz zu festigen.

Derzeit sind auf einer Fläche von 495 ha etwa 135 Unternehmen mit mehr als 5500 Mitarbeitern angesiedelt. Im Verbund mit dem Neustädter Hafen hat sich ein multimodaler Standort entwickelt. Die hohe Konzentration von Ressourcen und Kompetenzen an einem Standort erzeugt Kostensynergien und unterstützt die vordringlichste Aufgabe der Logistik – die bedarfsgerechte Versorgung der Kunden und Konsumenten aus Industrie, Handel und Dienstleistung.

Wie viele Logistikstandorte profitiert auch das GVZ von den Wachstumstrends im Logistiksektor. Einer dieser Trends ist die Nachfrage nach leistungsfähigen Logistikflächen (großflächig, intermodal), wie sie das GVZ in idealtypischer Weise bietet. Auch in Bremen bestätigt sich der Trend, dass international agierende Logistikimmobilienentwickler zunehmend auf GVZ-Standorte setzen.

Die Perspektive des GVZ Bremen ist hervorragend. Sie ist in der Vermarktungsbroschüre der BIG „Da kommt was auf uns zu“ umfassend herausgearbeitet worden:

- Die geographische Ideallage des GVZ Bremen an der zusammenlaufenden Spitze der Nordrange prädestiniert das GVZ als Link globalisierter Warenströme.
- In der Liga der GVZ steht Bremen unangefochten an der Spitze.
- Voraussetzung für die globalisierte Expansion ist die Trimodalität, die in Bremen noch durch die Luftfracht in sichtbarer Entfernung zum Airport ergänzt wird.
- Die Fertigstellung der A 281 beendet den Engpass für den zu- und abfließenden Verkehr.
- Es stehen noch ausreichend Flächen im Vergleich z. B. zu Hamburg moderaten Preisen zur Verfügung.
- Die GVZ-Entwicklungsgesellschaft (GVZe) sorgt mit ihrem zentralen Projektmanagement für den fachlich konzentrierten Ausbau.
- Die ausgeprägte Verkehrsinfrastruktur mit KV-Anlage garantiert den großen Wettbewerbsvorsprung des GVZ Bremen.
- Die geballte Logistikkompetenz mit 135 Unternehmen und 5500 Fachkräften bewirkt einen „Silikon-Valley-Effekt“ mit hoher Beschleunigung.
- Der hohe vertikale und horizontale Vernetzungsgrad bietet besonders wertvolle Synergiepotenziale.
- Bereits heute stehen über 1 Mio. m<sup>2</sup> funktionaler Hallenfläche für Logistik, Produktion und Großhandel zur Verfügung.

Die herausgehobene Stellung des Gebiets langfristig zu sichern und unter den sich ändernden Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln, ist das erklärte Ziel des Senats. Hierbei wird es darauf ankommen, die vorhandenen Stärken des Gebiets weiter auszubauen und durch eine Integration der Bereiche Hafen und GVZ zu einer strategischen Neuausrichtung des Logistikstandortes beizutragen. Die aus Sicht der Wirtschafts- und Hafenentwicklung erforderlichen Handlungsoptionen sind im von der Deputation für Wirtschaft und Häfen am 5. Juli 2006 zur Kenntnis genommenen „Masterplan Hafen und Logistikzentrum Links der Weser“ zusammengestellt worden. Deren Konkretisierung wird für den Neustädter Hafenspolder unter Berücksichtigung der Belange des Hochwasser- und Naturschutzes erfolgen.

6. Welche Arbeits- und Ausbildungspotenziale bietet das GVZ, und welche Entwicklung erwartet der Senat in diesem Bereich?

Die GVZ-Unternehmen bilden in einer Vielzahl von Berufen aus, für die Logistikbranche sind dabei folgende Berufsbilder hervorzuheben:

- Kaufmann/-frau für Spedition und logistische Dienstleistung,
- Bürokaufmann/-frau,
- Kaufmann/-frau für Bürokommunikation,
- Fachkraft für Lagerlogistik,
- Berufskraftfahrer/-in.

Bei den Ausbildungsberufen zeichnet sich eine Tendenz ab, dass Betriebe in Berufsbildern ausbilden, die eine erweiterte Qualifikation erfordern.

Durch den sich abzeichnenden Fachkräftemangel ist weiterhin eine Zunahme der Ausbildungsbereitschaft der Betriebe mit anschließender Übernahme in ein sozialversicherungspflichtiges Arbeitsverhältnis zu erkennen.

Zusätzlich organisieren die Betriebe erweiterte Funktionsschulungen für die Arbeitnehmer/-innen mit den Oberzielen variablerer Einsatzgestaltung und Beschäftigungssicherung. Belastbare Zahlen zu Arbeits- und Ausbildungspotenzialen liegen dem Senat dazu nicht vor.

7. Wie beurteilt der Senat die verkehrliche Entwicklung des Areals unter den Gesichtspunkten

- Lkw-Verkehre,
- Bahnverkehre,
- ÖPNV und MIV (motorisierter Individualverkehr)?

Die verkehrliche Entwicklung des Areals korrespondiert mit der strukturellen Entwicklung des GVZ. Erhebungen aus den letzten Jahren zeigen für den Zeitraum 2002 bis 2007 einen Zuwachs des Gesamt-Kfz-Verkehrsaufkommens von rund 20 % (Kfz/Tag) und in einer vergleichbaren Größenordnung von rund 19 % des Lkw-Verkehrs. Es wird erwartet, dass diese Entwicklung sich prognostisch fortsetzt. Mit der Realisierung der A 281 können auch diese Verkehrsmengen mit einer guten Verkehrsqualität abgewickelt werden.

Die Verkehrszunahme in den deutschen Nordseehäfen wirkt sich auch auf das Bahnverkehrsaufkommen von und zum GVZ aus. Die prognostizierten Steigerungsraten sind erheblich. Geht die DB Netz AG derzeit von rund 50 Zügen/Tag aus, die die Anschlussstrecke zwischen Bremen-Neustadt und Grolland nutzen, soll sich diese Zahl bis zum Jahre 2015 auf rund 80 Züge/Tag erhöhen. Mit der Elektrifizierung des Gleises Bremen-Neustadt-Grolland und der Ein-/Ausfahrgruppe Grolland sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, um die steigenden Verkehrsmengen abwickeln zu können.

Seit dem Jahr 2000 hat sich die Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) von ca. 1300/Tag auf über 3000/Tag fast verdreifacht. Die tatsächliche Nutzung schwankt allerdings im Laufe eines Jahres sehr stark, da die Firmen gerade in den letzten Jahren verstärkt Leih- bzw. Zeitarbeiter in den Stosszeiten einsetzen. So verzeichnet die Bremer Straßenbahn AG (BSAG)

z. B. in der Vorweihnachtszeit wesentlich mehr Fahrgäste in den Linien 61, 62 und 64/64 S als in der übrigen Zeit. Hier kann sogar die oben genannte Zahl von 3000 Fahrgästen/Tag weit überschritten werden. Da die Firmen über ihre Arbeitspitzen in der Regel nicht informieren, sind die Busse dann zum Teil sehr voll.

Der Fahrplan auf den Linien 61 bis 64 wurde in den letzten Jahren erheblich ausgeweitet. Während heute pro Werktag insgesamt 122 Fahrten auf vier Linien in beiden Richtungen stattfinden, waren es im Jahre 2000 nur 91 Fahrten (Steigerung um 34 %). Die Ausweitung des Fahrplanangebotes beinhaltet seit 2006 auch eine Schnellbuslinie vom Hauptbahnhof direkt in das GVZ. Sie verkehrt seit Anfang 2008 als Linie 63 S über die neue A 281.

Durch Nachverdichtung und Besiedlung weiterer Flächen im GVZ werden die Fahrgastzahlen in den nächsten Jahren weiter ansteigen. Die BSAG wird mit einer stetigen Verbesserung ihres Angebotes reagieren, wodurch wiederum auch Altbeschäftigte eher bereit sein werden, den ÖPNV für den Weg zur Arbeit ins GVZ zu nutzen. Die BSAG ist hierzu mit der GVZe und dem Senator für Wirtschaft und Häfen im engen Kontakt.

8. Wie will der Senat sicherstellen, dass die Spitzenposition des GVZ nicht nur gehalten, sondern weiter ausgebaut wird?

Wesentlich für die Aufrechterhaltung dieser Spitzenposition sind insbesondere

- die Konkretisierung der im „Masterplan Hafen und Logistikzentrum Links der Weser“ aufgezeigten Handlungsoptionen unter Berücksichtigung der Erfordernisse für den Hochwasser- und Naturschutz,
- der Ringschluss der A 281 mit der Anbindung an die B 212n,
- die weitere Profilierung Bremens als Logistikstandort (z. B. durch das Kompetenzzentrum Logistik),
- die bedarfsgerechte Bereitstellung der erforderlichen Logistikflächen und der Abschluss der Bauleitplanung für den Bebauungsplan 2153 (hierzu gehört auch die naturschutzrechtlich erforderliche Kompensation – vergleiche Frage 18).

Darüber hinaus erarbeitet die GVZe in Kooperation mit der DGG einen Projektvorschlag „GVZ-Ranking Europa“ mit dem Ziel, Stärkung der Spitzenposition im GVZ-Ranking-Erfahrungsaustausch auf europäischer GVZ-Ebene („Lernen von den europäischen Champions“).

9. Welche Folgewirkungen erwartet der Senat von der Aufhebung des Freihafenstatus im Bereich des Neustädter Hafens?

Im Juni 2004 ist die Fa. Tchibo Logistik GmbH mit der Bitte um Aufhebung der kompletten Freizone Neustädter Hafen an den Senator für Wirtschaft und Häfen herangetreten. Dieses Anliegen wurde seitens der BLG Logistics Group AG & Co. KG (BLG) unterstützt. Eine Umfrage bei den im Neustädter Hafen ansässigen Firmen hat ebenfalls zu einer positiven Resonanz geführt und auch die Handelskammer Bremen hat ihre Zustimmung erteilt, sodass im Juli 2007 ein Antrag auf Aufhebung der Freizone Neustädter Hafen bei der Oberfinanzdirektion Hannover gestellt wurde.

Das Gesetz über die Aufhebung des Freihafens Bremen vom 6. Dezember 2007 wurde im Bundesgesetzblatt 2007 Teil I Nr. 62 vom 12. Dezember 2007 veröffentlicht und trat am 1. Januar 2008 in Kraft.

Die Aufhebung der Freizone ist insbesondere aus zwei Gründen sinnvoll gewesen. Zum einen hat sich der internationale Seehandel weitestgehend nach Bremerhaven verlagert und der Anteil der Gemeinschaftswaren hat sich kontinuierlich erhöht. So betreibt die BLG, die den betroffenen Bereich fast ausschließlich bewirtschaftet, hauptsächlich Handel mit EU-Waren, die aufgrund des freien Warenverkehrs innerhalb der EU nicht mehr den strengen Kontrollen des Zolls unterliegen. Zum anderen wird zum 1. Juli 2009 einer der Vorteile des Freihafens aufgrund der Sicherheitsänderungen des europäischen Zollrechts (Einführung neuer Kontroll- und Dokumentationspflichten) entfallen. Es bestand somit kein wirtschaftliches Bedürfnis mehr an der Aufrechterhaltung des Freihafens. Für die in der Freizone ansässigen Firmen bedeutet die Aufhebung zwar zunächst er-

höhe Kosten aufgrund der Umstellung der Zollförmlichkeiten, die außerhalb eines Freihafens zu beachten sind, mittelfristig werden die Unternehmen jedoch kostenmäßig entlastet, da Gemeinschaftswaren nicht mehr der zollamtlichen Überwachung zugeführt werden müssen. Es entfallen damit aufwendige und unwirtschaftliche administrative Verfahren, die in der Freizone notwendig sind. Die bisherige Freizonenfläche kann daher wirtschaftlicher genutzt werden. Da auch keine Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau zu befürchten sind, ist die komplette Aufhebung der Freizone Neustädter Hafen positiv zu bewerten.

10. Gibt es Planungen zur Beseitigung der im „Masterplan Hafen- und Logistikzentrum Links der Weser“ thematisierten unzureichenden Vernetzung von GVZ und Hafen, und wenn ja, welche Dringlichkeit haben sie, bzw. wie sieht der Zeitplan aus?

Die im Masterplan thematisierte „unzureichende Vernetzung“ des Hafen- und Logistikzentrums kann nicht isoliert von den Nutzungen in seinen Gebietsteilen GVZ und Neustädter Hafen betrachtet werden. Im Masterplan wurde dargestellt, dass sich die Teilgebiete des Hafen- und Logistikzentrums zwar jeweils positiv entwickelt haben, Wechselwirkungen zwischen ihnen im Status Quo aber unzureichend sind. Dieses ist nicht auf deren unzureichende Vernetzung, sondern auf verschiedene Güterstrukturen zurückzuführen, die nur in einer geringen Schnittmenge logistisch kompatibel sind. Die im Neustädter Hafen umgeschlagenen Güter sind überwiegend Massenstückgüter und Projektladungen. Der Containerumschlag ist derzeit nur gering ausgeprägt, wohingegen im GVZ insbesondere containerbezogene Logistikaktivitäten zu verzeichnen sind. Insofern macht eine räumliche Vernetzung der beiden Gebietsteile erst Sinn, wenn sich das Hafenportfolio des Neustädter Hafens dahingehend erweitern oder verändern lässt, dass sich hieraus stärkere Verknüpfungen und Synergien mit dem GVZ entwickeln könnten.

Ziel des Senats ist die perspektivische Entwicklung des Neustädter Hafens und des GVZ zu einem integrierten Standort mit einer echten trimodalen Nutzung. In diesem Zusammenhang ist dann auch die verbesserte Vernetzung anzugehen.

11. Welche Flächen konnten im Areal in den Jahren 2005 bis 2007 vermarktet werden, welche Planungen bzw. Erwartungen bestehen für 2008 und die Folgejahre?

Im Zeitraum 2005 bis 2007 konnten insgesamt 40,4 ha vermarktet werden. Für 2008 wird aktuell mit einer Vermarktung von 9 ha gerechnet. Für 2009 bis 2012 wird mit einer durchschnittlichen Vermarktung von 10 ha p. a. gerechnet.

In den Jahren 2006 mit 16,3 ha und 2007 mit 19,9 ha haben die Grundstücksverkäufe im GVZ stark angezogen. Insbesondere die Nachfrage nach großen Grundstücken zwischen 5 ha bis 10 ha ist angestiegen. Neben Eigennutzern interessieren sich vermehrt Logistikimmobilienentwickler für das GVZ.

12. Bestehen genügend Flächenreserven für weitere Ansiedlungen? Falls nein: Wie groß sind die prognostizierten Engpässe in diesem Bereich, wann werden sie voraussichtlich entstehen, wie will der Senat ihnen begegnen, und welche öffentlichen Investitionen sind dabei notwendig, um dem zu erwartenden Flächenbedarf zu entsprechen?

Stand 31. März 2008:

Ja, aktuell bestehen ausreichend Flächenreserven für zukünftige Ansiedlungen.

Das GVZ Bremen verfügt über Nettogewerbeflächen in einer Größe von ca. 353,7 ha. Davon sind 235,3 ha erschlossen und 118,4 ha nicht erschlossen. Rund 222,2 ha (erschlossene und nicht erschlossene Fläche) konnten inzwischen vermarktet werden. Aktuell stehen 19,1 ha erschlossene Flächen für eine Vermarktung zur Verfügung. Weitere 26,1 ha befinden sich momentan in der Erschließung.

Nach Abzug vorhandener Optionen bzw. Reservierungen stehen allerdings für eine freie Vermarktung momentan nur ca. 4,6 ha baureif hergestellter Gewerbeflächen zur Verfügung. Hierbei handelt es sich zudem nicht um ein zusammenhängendes Areal, sondern um Solitärflächen.

In 2008 bzw. Anfang 2009 werden allerdings im Bereich Senator-Blase-Straße/Senator-Apelt-Straße (Bebauungsplan 2036) durch Sandaufhöhungen zwei Areale in der Größe von jeweils ca. 12 ha baureif hergestellt. Dabei handelt es sich um die letzten beiden zusammenhängenden Flächen mit einer Größe von über 10 ha, die sich im Geltungsbereich eines rechtskräftigen Bebauungsplanes befinden. Für beide Areale liegen bereits Interessenbekundungen vor, sowohl von Eigennutzern als auch von regionalen und internationalen Projektentwicklern und Investoren. Diese Interessensbekundungen beziehen sich auf Flächengrößen von über 8 ha.

Insgesamt belaufen sich die Flächenreserven auf ca. 131,5 ha. In den kommenden Jahren wird konservativ mit einer durchschnittlichen Vermarktungsleistung von 10 ha p. a. gerechnet.

Anhand einer Planung der kurz- und mittelfristig durchzuführenden Erschließungsmaßnahmen und einer Einschätzung der zukünftigen Vermarktung lässt sich folgende Prognose für eine mittelfristige Entwicklung der Reserven erschlossener und vermarktbarer Gewerbeflächen im GVZ anstellen:

2007	2008			2009			2010			2011		
Re- serve	Er- schlie- bung	Ver- mark- tung	Re- serve									
20,1	10,6	9,0	21,7	15,5	10,0	27,2	9,4	10,0	26,6	6,4	10,0	23,0

Die Erfahrungen der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass als wesentlicher Angebotsfaktor für erfolgreiche Gewerbeflächenvermarktung insbesondere die kurzfristige Verfügbarkeit baureifer Flächen in der nachgefragten Flächengröße und im erforderlichen Flächenzuschnitt anzusehen ist. Die Verfügbarkeit von Logistikflächen ist damit eine wesentliche Voraussetzung für die Bemühung Bremens, das Land zu einem „Kompetenzzentrum Logistik“ weiterzuentwickeln und so Wachstum und Arbeitsplätze zu generieren.

Die tabellarische Auflistung zeigt, dass bis 2011 gut 40 ha Gewerbeflächen vollständig erschlossen werden sollen. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Flächen, die bereits verkehrlich (Straßen, Kanäle, Leitungen, etc.) erschlossen sind, aber noch nicht mit Sand aufgehöhrt wurden. Insofern besteht noch keine Baureife. Die hierfür erforderlichen Mittel werden zeitgerecht durch das Sondervermögen Gewerbe zur Verfügung gestellt (vergleiche Vorlage 014/07-S der Wirtschaftsförderungsausschüsse). Die hierbei zu jeder Zeit zur Verfügung stehenden Flächenreserve von > 20 ha belegt, dass eine marktgerechte Dispositionsreserve besteht. Insofern könnten auch kurzfristig höhere Vermarktungszahlen bedient werden.

Alle Fachprognosen gehen von einer auch langfristig prosperierenden Logistikbranche aus. Zusätzlich bewirken die mit der Fertigstellung des 4. BA der A 281 verbundene Schließung des Autobahnringes ca. 2013 sowie die Inbetriebnahme des Jade-Weser-Ports eine weitere Attraktivitätssteigerung des Gewerbestandesortes GVZ Bremen, die sich positiv auf die Nachfragesituation auswirken kann. Gerade für die zurzeit stark nachgefragten Flächen zwischen 5 bis 10 ha ist es dringend erforderlich, nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens 2153 mit den Erschließungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu beginnen, da nur in diesem Gebiet noch entsprechend große zusammenhängende Flächen angeboten werden können.

Vordringliches Ziel der Bemühungen ist es daher aktuell, die bestehenden Flächenreserven zu erschließen und die Bauleitplanung für den Bebauungsplan 2153 zeitnah abzuschließen. Kostenprognosen für die Erschließung dieser Flächen liegen zum aktuellen Planungsstand nicht vor. Hierfür müssen zunächst die erforderlichen Fachplanungen abgeschlossen sein.

13. Welche Planungen bestehen im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung der KV(Kombinierte Verkehre)-Anlage?

Erklärtes Ziel des Senats ist es, alle Verkehrsträger entsprechend ihrer Möglichkeiten optimal zu nutzen und sie im Sinne einer Verbesserung des Gesamtsystems effizienter miteinander zu verzahnen. Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund des einzigartigen Anwachsens der Güterströme, welches eng verbunden

mit den verkehrspolitischen Herausforderungen ist. Auf dieser Basis bewertet der Senat das Zusammenwachsen z. B. hafengewirtschaftlicher und logistischer Aktivitäten grundsätzlich als positiv.

Mit den verschiedenen Anlagen im Neustädter Hafen und im GVZ verfügt das Hafen- und Logistikzentrum über eine Verkehrsinfrastruktur, deren Leistung einzigartig ist. Die auf kombinierten Ladungsverkehr ausgerichtete Roland-Umschlagsanlage dient insofern als herausragendes Beispiel, da sie eine systemgerechte Schnittstelle zwischen Transporten auf der Straße, der Schiene und im Weiteren auch der Wasserstrasse dient. Damit leistet sie einen wichtigen Beitrag zur umweltgerechten Optimierung des Modal Splits. Wenn auch der Güterverkehr auf der Schiene unter system- und organisationsbedingten Nachteilen gegenüber dem in vielen Relationen preisgünstigeren und flexibleren Transport per Lkw leidet, werden zukünftige Gebietsentwicklungsmaßnahmen einer höheren Anlagenauslastung Rechnung tragen.

Konkret plant Roland-Umschlag den Ausbau des Moduls 2. Auf einer Fläche von 50 000 m<sup>2</sup> sollen vier weitere Umschlagsgleise von je 700 m Länge gebaut sowie eine Abstellfläche für ca. 2800 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) Vollcontainer errichtet werden. Zudem ist der Erwerb drei weiterer mobiler Umschlagsgeräte vorgesehen. Für diese Maßnahmen wird von Roland-Umschlag ein Investitionsvolumen von rd. 7,5 Mio. € vorgesehen. Baubeginn soll im Frühjahr 2009 sein.

Mit diesen Maßnahmen soll den steigenden Umschlagsmengen aus den Deutschen Seehäfen sowie im kontinentalen Verkehr Rechnung getragen werden. Auch soll damit die „Gatewayfunktion“, die bisher von Rotterdam bis Hamburg reicht, weiter ausgebaut und gestärkt werden.

#### 14. Wie bewertet der Senat die Perspektiven des Neustädter Hafens

- a) vor dem Hintergrund des zunehmenden Kurzstreckenseeverkehrs in Europa?

In dem Maß, in dem Container- und Autoumschlag in den bremischen Häfen zunehmen, wächst auch der Kurzstreckenseeverkehr in Form des Feederverkehrs, insbesondere in die Ostseestaaten. In dieser Relation sind Entwicklungschancen für den Neustädter Hafen zurzeit nicht erkennbar, weil diese Verkehre von und nach Bremerhaven gehen und zusätzliche Dienstleistungen als Mehrwertdienste, die im Zusammenhang mit dem GVZ und dem Neustädter Hafen zu sehen sind, nicht anfallen. Die reinen Europaverkehre, die in den Häfen in Bremen-Stadt umgeschlagen werden, bieten grundsätzlich Entwicklungsmöglichkeiten auch für den Neustädter Hafen und das GVZ, da die verkehrspolitische Zielsetzung in Europa die Verlagerung von Landverkehren zum Inhalt hat und zusätzliche logistische Dienstleistungen dafür erforderlich sind.

Diese verkehrspolitische Richtung müsste jedoch als Bedarf von der Seeverkehrswirtschaft konkretisiert und umgesetzt werden, wobei öffentliche Stellen unterstützen könnten.

- b) unter dem Gesichtspunkt der mit der laufenden Mittelwesianpassung einhergehenden optimierten Binnenschiffsanbindung?

Der Start für die Mittelwesianpassung an ein Großmotorgüterschiff wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unter finanzieller Beteiligung der Freien Hansestadt Bremen (FHB) zu einem Drittel eingeleitet. Mit diesem Schritt hat sowohl der Bund als auch die FHB das Binnenschiff als einen zukünftigen, wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Verkehrsträger anerkannt. Über die Mittelwesianpassungsmaßnahmen werden die Rahmenbedingungen verbessert, wie z. B.:

- Vertiefung der Fahrrinne auf 3 m (bis 2008),
- Sanierung und Verbreiterung von Schleusenkanälen,
- 19 Kurvenrückverlegungen für das bessere Manövrieren bei größeren Schiffseinheiten.

Zusätzlich werden die Schleusen in Dörverden und Minden neu errichtet, so dass ab 2012 eine leistungsfähige Binnenwasserstraßenanbindung für die Großmotorgüterschiffe zur Verfügung steht.

Es ist davon auszugehen, dass langfristig der Neustädter Hafen mit dem dahinterliegenden GVZ durch den anhaltenden prognostizierten Umschlagsanstieg und die Überlastungen der Straßen von den Mittelweser-Anpassungsmaßnahmen profitieren wird. Das Binnenwasserstraßennetz bietet den Binnenschiffen nach den Anpassungsmaßnahmen die Möglichkeit, über größere Schiffseinheiten wirtschaftlichere Transporte zu ermöglichen und gegenüber anderen Verkehrsträgern (z. B. Lkw) eine umweltfreundliche und konkurrenzfähige Alternative darzustellen. Derzeit hat sich der Binnenschiffsverkehr in dem Neustädter Hafen positiv entwickelt. 2005 wurden 517 Binnenschiffsanläufe gezählt, während 2006 mit nur 469 Binnenschiffsanläufen ein kleiner Rückgang verbucht werden musste, allerdings konnte in 2007 mit 628 Binnenschiffsanläufen eine deutliche Steigerung dieses Verkehrsträgers im Neustädter Hafen verzeichnet werden.

15. Sieht der Senat eine Notwendigkeit, die Infrastruktur des Neustädter Hafens auszubauen? Falls ja: welche in welcher zeitlichen Perspektive und mit welcher Finanzierung?

Die Infrastruktur des Neustädter Hafens erfüllt alle Anforderungen der derzeitigen Umschlagaktivitäten, die sich insbesondere aus der Verladung von Stückgut, Projektladungen und Containern zusammensetzen. Die Entwicklung der umgeschlagenen Gütermengen in den vergangenen Jahren weist nicht darauf hin, dass es mittelfristig zu Kapazitätsengpässen im Neustädter Hafen kommen könnte, die einen Ausbau der Infrastruktur notwendig machen. Der Masterplan Hafen- und Logistikzentrum links der Weser zeigt jedoch vorsorglich Möglichkeiten zur Erweiterung des Neustädter Hafens auf, um auf etwaige geänderte Umschlagkonzepte (z. B. Container-Binnenhub) oder Neuansiedlungen von Logistik- bzw. Industrieunternehmen reagieren zu können. Sollten sich derartige Planungen konkretisieren, wird der Senat rechtzeitig die erforderlichen Schritte einleiten.

16. Wie bewertet der Senat die Rolle des GVZe und die Marketingaktivitäten für das GVZ? Bestehen hier Möglichkeiten einer Optimierung bzw. verstärkten Zusammenarbeit mit dem Umfeld?

Die GVZe hat für den Logistikstandort eine herausgehobene Funktion. Sie setzt sich für den komplexen Leistungsverbund des GVZ Bremen ein. Durch die Übernahme von Managementfunktionen initiiert und moderiert die GVZe Kooperationsaktivitäten, in denen Synergieeffekte erkannt und Kostenvorteile im Interesse der angesiedelten Unternehmen erwirtschaftet werden. Weiterhin ist die GVZe Service- und Kommunikationsplattform der beteiligten Unternehmen und Institutionen.

Die bisherigen PR-Aktivitäten der GVZe als Gewerbeparkmanager sind bereits im Masterplan für das Hafen- und Logistikzentrum Links der Weser, insbesondere bei den Handlungsoptionen (strategische Neuausrichtung des Marketing), als sinnvoll und erweiterbar erachtet worden. Folgende Aktivitäten werden kontinuierlich durchgeführt:

- Redaktionelle Beiträge in der Tages- und Fachpresse, Weser-Kurier, DVZ, LOGISTIK inside, VerkehrsRundschau, LOGISTICS PILOT, Wirtschaft in Bremen etc.
- Fachvorträge vor ausgewählten Gremien/Besuchergruppen.
- Führung von Besuchergruppen im GVZ Bremen/Betriebsbesichtigungen.
- Unteraussteller (in Kooperation mit der BIG) auf dem Gemeinschaftsstand „Keyports Bremen/Bremerhaven“ auf der Leitmesse der Transportwirtschaft „transport logistic“ in München.
- Teilnahme am LNC-Kongress in Hannover.
- Übernahme von inhaltlichen Aufgaben bei der Entwicklung und Erstellung der Medien (Print und Internet).

Weiterhin erarbeitet die GVZe einen Projektvorschlag zur Erhöhung und Verstärkung der positiven Wahrnehmung des GVZ („internes Standortmarketing“), insbesondere zu den lokal Beteiligten (Bevölkerung, Stadt und Kunden), und sie ist eng in das Marketing durch die BIG eingebunden.

17. Welche Rolle spielt die Ansiedlung von Logistikunternehmen im Gewerbegebiet Hansalinie oder in der Überseestadt für die Weiterentwicklung des GVZ, und welche Auswirkungen hat dies auf die Clusterstrategie für Gewerbeflächen?

Die Logistikaktivitäten in Bremen sind in den Häfen und vor allem im GVZ Bremen konzentriert. Das GVZ belegt 2007 in punkto Flächenumsatz wieder den mit großem Abstand ersten Platz unter den Bremer Gewerbegebieten (vergleiche Logistikreport Bremen). Insgesamt wurden ca. 158 400 m<sup>2</sup> umgesetzt. Mit aktuell 1 022 350 m<sup>2</sup> Hallenfläche stehen allein hier so viele Logistikflächen zur Verfügung wie im gesamten Großraum München.

Aufgrund der räumlichen Nähe von Mercedes-Benz zum Standort Gewerbepark Hansalinie wird hierbei lediglich eine Ausnahme gemacht, um Just-in-time-Logistiklösungen für den wichtigsten Bremer Industriestandort zu ermöglichen. Der Gewerbepark Hansalinie hat sich so zu einem Standort für Automobillogistiker für den gesamten nordwestdeutschen Raum entwickelt. Diese spezifische Kompetenz soll weiter ausgebaut werden.

In der Überseestadt werden aktuell noch Logistikaktivitäten in Bestandsimmobilien durchgeführt. Die Unternehmen haben Bestandsschutz. Aufgrund der aktuell geringen Flächenverfügbarkeit von Logistikflächen ist diese Situation als positiv zu bewerten.

Auswirkungen auf das GVZ und die Clusterstrategie der Gewerbeflächen sind durch die Logistikaktivitäten an den Standorten Gewerbepark Hansalinie und Überseestadt nicht zu erwarten. Die aktuelle Präsenz des GVZ Bremen belegt vielmehr eindrucksvoll, dass hier eine immer stärkere Konzentration der bremischen Logistikaktivitäten stattfindet.

18. Welche räumlich nahen Ausgleichsflächen sind angedacht und welche Industriebranchen in diesem Bereich könnten als Ausgleichsflächen umgewidmet werden?

Ein konkreter Ausgleichsbedarf im Zusammenhang mit dem GVZ besteht für den Bebauungsplan 2153. Bereits 1997 wurde ein Gesamtkompensationskonzept für die GVZ-Erweiterungsflächen (Niedervieland I mit den Bebauungsplänen 2036 und 2153) erarbeitet und politisch durch eine Staatsräte-Vereinbarung zwischen den Ressorts Wirtschaft und Häfen und Bau und Umwelt abgesichert. Es besteht danach noch ein Kompensationserfordernis von ca. 80 ha Grünland- und auentypischen Biotopen für den Bebauungsplan 2153; die Umsetzung war nach diesem Konzept in der Delmenhorster Ochtumniederung vorgesehen.

Da Delmenhorst diese Umsetzung mittlerweile ablehnt, werden derzeit verschiedene Optionen für die Kompensation in anderen benachbarten Gemeinden in Niedersachsen geprüft. Die Suchräume hierzu sind in dem aufgrund eines gemeinsamen Kabinettsbeschlusses von Niedersachsen und Bremen im Rahmen der Regionalen Arbeitsgemeinschaft erstellten „großräumigen Kompensationskonzept Bremen/Niedersachsen“ abgestimmt. Für eine Kompensation des hier benötigten Umfangs stehen innerhalb Bremens weder Flächen im benachbarten Niedervieland noch geeignete Industriebranchen zur Verfügung.

Eingriffsvorhaben, die über den Bebauungsplan 2153 hinausgehen (wie sie z. B. die Umsetzung der Optionen des Masterplans beinhalten würde) wurden noch nicht ausreichend konkretisiert, sodass daher noch keine Ausgleichskonzepte zugeordnet werden konnten.