

LOGISTIK-STANDORT BREMEN: UNTERNEHMEN FORDERN AUSREICHENDE INVESTITIONEN

Gute Transportgeschäfte trotz Krisen

VON PETER HANUSCHKE

Egal, um welche Produktarten es sich handelt, egal, ob sie im- oder exportiert werden müssen, eines haben sie gemeinsam: Sie müssen transportiert werden – und das ist gut für den Bremer Standort. Denn Bremen gehört zu den Logistik-Drehscheiben in Deutschland überhaupt: See- und Luftfracht, der Warentransport auf dem Wasser, der Schiene und Straße – alle in der Logistik gängigen Verlade- und Transportarten finden in Bremen und Bremerhaven großvolumig statt, und zwar sehr erfolgreich, wie der Verein Bremer Spediteure, dem fast 150 Mitgliedsfirmen mit über 4000 Mitarbeitern angehören, feststellt. Laut dem Statistikportal Statista sind insgesamt etwa zwölf Prozent der Beschäftigten im Bundesland Bremen in der Logistikbranche tätig – Spitzenwert in Deutschland.

Voraussetzung für einen erfolgreichen Logistikstandort sei eine gute Infrastruktur – insofern sei es verwunderlich, dass Politik häufig Jahrzehnte benötige, um Projekte wie etwa den Ringschluss der A 281 auf den Weg zu bringen, so Simon Reimer von der Reimer Logistics GmbH und Vorsitzender des Vereins Bremer Spediteure. „Wir machen Logistik nicht zum Selbstzweck – das sollte sich Politik einmal bewusst machen.“ Eine gute Logistik sei einer der Faktoren, „um den Wohlstand in Deutschland zu wahren“. Logistik sei das Rückgrat allen wirtschaftlichen

„Wir machen Logistik nicht zum Selbstzweck.“

Simon Reimer, Verein Bremer Spediteure

Handels. Nach Automotive bilde Logistik mit einem Jahresumsatz von etwa 260 Milliarden Euro und 2,4 Millionen direkt und indirekt Beschäftigten inzwischen die zweitstärkste Branche in Deutschland.

Etwa 95 Prozent der Rohstoffe, die für die Herstellung von Gütern notwendig sei, werde importiert und anschließend zu einem Großteil exportiert. Das sei die Grundlage „unseres Wohlstands“, so Reimer. „Wir haben keine Rohstoffe, dafür haben wir kluge Köpfe.“ Aber auch in diesem Zusammenhang „vermissen wir die richtige Einordnung seitens der Politik“. Denn es müsse eine Selbstverständlichkeit sein, den Bereich Bildung finanziell ausreichend auszustatten.

Die Bremer Spediteure stellen Jahr für Jahr durchschnittlich 240 auszubildende Speditions- und Logistikaufleute ein. Damit liegt die Ausbildungsquote bei etwa 4000 kaufmännischen Mitarbeitern insgesamt bei 18 Prozent. Bis jetzt könnten die Spediteure ihre Ausbildungsplätze trotz zurückgehender Bewerberzahlen auch immer noch besetzen. Das liege, so Reimers Vermutung, an dem internationalen und abwechslungsreichen Betätigungsfeld in der Branche. Eine große Sorge treibe die Spediteure aber dennoch um: Das Gebäude der Berufsschule in der Eilernstraße sei in einem desolaten Zustand. Die Räume seien im Winter eisig, Regen dringe durch die Fenster, und im Sommer sei es nicht auszuhalten vor Hitze. Reimer geht davon aus, dass Betriebe bei derartigen Arbeitsbedingungen längst vom Ge-



Die Containerterminals Bremerhaven werden aus Sicht des Vereins Bremer Spediteure weniger von Groß-Containerschiffen, sondern mehr von zunehmenden Feederdiensten profitieren. FOTO: DPA

werbeaufsichtsam oder der Berufsgenossenschaft geschlossen worden wären. Das Gebäude aus den Sechzigerjahren könne nicht mehr saniert werden; ein Neubau sei dringend notwendig. Das sehe auch die zuständige Senatorin für Kinder und Bildung so. Jedoch ließen die notwendigen Entscheidungen der zuständigen bremischen Immobilienverwaltung weiter auf sich warten.

Trotz solcher Begleiterscheinungen konnten im vergangenen Jahr die etwa 200 reinen Speditions- und Logistikunternehmen „vorwiegend zufriedenstellende Ergebnisse erwirtschaften“. Dies treffe in besonderem Maße auf die Unternehmen zu, die ohne eigene Lkw oder Lager ihr Geschäft betreiben und ganz überwiegend See- und Luftfrachttransporte organisierten. Dies sei die

überwiegende Mehrheit der Unternehmen im Verband.

Auch an anderer Stelle müsste mehr investiert werden. Die Digitalisierung der Prozesse und Datenströme spiele eine immer größere Rolle, so Reimer. „Ohne IT läuft nichts, und die Ansprüche an die Systeme werden immer höher.“ Auch dafür werde die entsprechende Infrastruktur benötigt. Und auch die könne nicht privatwirtschaftlich finanziert werden. Ohne ausreichende Datenleistungen würde der Standort langfristig erhebliche Wettbewerbsnachteile haben. „Ich erwarte, dass Politik diese Infrastruktur in nächster Zeit nach vorne bringen wird.“

Zwar betrachten die Spediteure mit Sorge, dass die Wirtschaft Chinas in große Probleme hineinlaufe und längst nicht mehr die Wachstumsraten der vergangenen Jahre realisiere. Auch die anderen BRICS-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China, Südafrika) könnten die in sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllen. Hinzu kämen vermehrt Krisen, Konflikte und terroristische Bedrohungen, die die Weltwirtschaft in diesem und im kommenden Jahr bremsen könnten. Dass die Spediteure dennoch mit Zuversicht in die Zukunft blickten, begründeten sie mit ihrem Sitz am Hafen- und Logistikstandort Bremen und ihrer Bedeutung für den deutschen Außenhandel.

Der Standort werde auch noch die nächsten Jahrzehnte attraktiv sein – vorausgesetzt,

„Ware sucht sich immer den einfachsten Weg.“

Uwe Bielang, Verein Bremer Spediteure

die Infrastruktur wachse mit, sagt Uwe Bielang, Vorstandsmitglied im Spediteursverein und Leiter des Bremer Kühne+Nagel-Standortes. „Denn Ware sucht sich immer den einfachsten Weg.“ An den Vorzügen des Standortes ändere auch nichts die Tatsache, dass langfristig davon auszugehen sei, dass Bremerhaven weniger von den Groß-Containerschiffen profitieren werde.

Genügend Containerumschlag werde es dennoch geben: Dafür werden unter anderem die beiden Terminalbetreiber MSC und Maersk zusammen mit dem Bremer Unternehmen Eurogate sorgen – allein über die Feederdienste, die zunehmen werden, und zwar wenn die Waren von den Großcontainerschiffen verteilt werden müssen, die in den nächsten Jahren sicherlich verstärkt den Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven anlaufen werden. Mit dieser Entwicklung rechnet auch Oliver Oestreich von der Geschäftsleitung bei der Lexxus und Scharbau sowie stellvertretender Vorsitzender des Vereins.

Die geplanten Vertiefungen von Elbe und Weser kämen einfach zu spät und seien wahrscheinlich gar nicht ausreichend. Wobei von dieser Entwicklung Hamburg sicherlich noch stärker betroffen sein werde, aber auch dieser Hafen werde weiterhin eine zentrale Rolle bilden. Man dürfe nicht vergessen, dass der Gütertransport auf See insgesamt weiter zunehmen werde, ergänzt Vorstandsmitglied Carsten Hellmers von der Alexander Global Logistics GmbH.