Dr. Dominik Santner

Arbeit auf knappen Flächen

Anforderungen an das Gewerbeentwicklungsprogramm 2030 aus Arbeitnehmersicht

In aller Kürze:

Gewerbeflächenpolitik muss sich an ihrem Beitrag für gute und zahlreiche Arbeitsplätze, für viel Wertschöpfung sowie für den Strukturwandel messen lassen. Dies muss vor dem Hintergrund der Neuaufstellung des Gewerbeentwicklungsprogramms 2030 (GEP 2030) betont werden. Ein wesentlicher Schwerpunkt des GEP wird auf dem Umgang mit den Bedarfen der Logistikwirtschaft liegen. Diese Branche macht einen bedeutenden Teil des Bremer Arbeitsmarkts aus und fungiert gleichzeitig als unterstützende Querschnittsbranche für die ansässige Industrie. Gleichzeitig sind die Arbeitsbedingungen häufig schlecht und die Arbeitsplatzdichte in von Logistikunternehmen geprägten Gewerbegebieten ist niedrig. Die Flächennachfrage durch Logistikbetriebe stößt auf begrenzte Flächenressourcen. Neuausweisungen auf der grünen Wiese werden in Zukunft kaum noch möglich sein. Flächenpotenziale gilt es, in Zukunft verstärkt im Bestand auf bereits zuvor gewerblich genutzten Flächen zu heben. Das geplante Monitoring zur Identifizierung von Flächenpotenzialen in Bestandsgebieten sollte auf Logistik- und Industrieflächen ausgeweitet werden, strategische Flächenankäufe und Verpachtung statt Verkauf sollten eine größere Bedeutung bekommen. Aspekte der „Guten Arbeit“ müssen bei der Vergabe städtischer Flächen eine entscheidende Rolle spielen. Auch für großflächige Industrieansiedlungen sowie kleine und mittlere Unternehmen müssen in Zukunft Angebote vorgehalten werden. Der Bremer Industriepark sowie das Gewerbegebiet Bayernstraße sollten daher zukunftsfähig aufgestellt werden. Zudem sollten alle Gewerbegebiete arbeitnehmerfreundlicher werden, etwa durch einen besseren ÖPNV, Grünflächen und gastronomische Angebote.

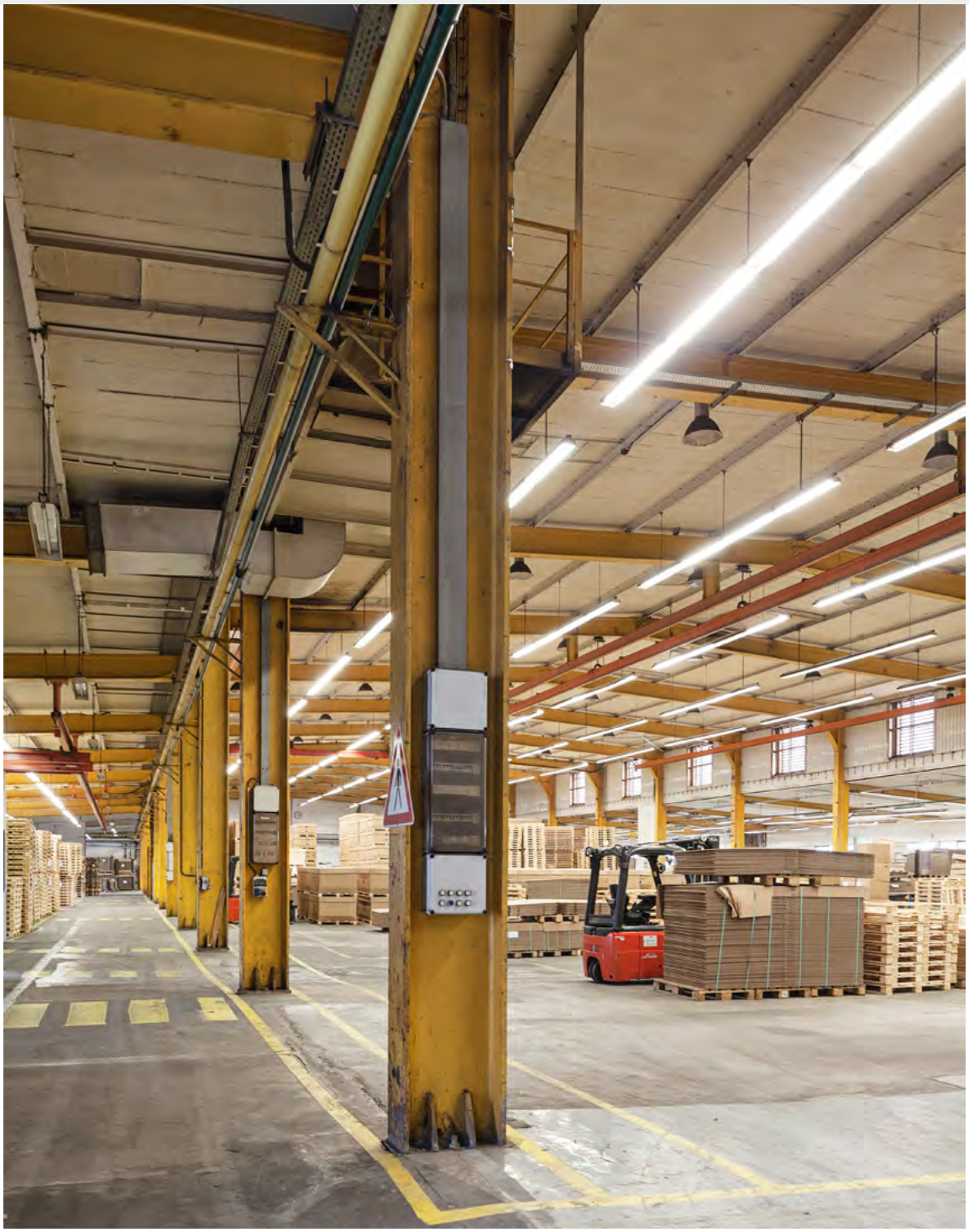
Mit dem Gewerbeentwicklungsprogramm 2030 (kurz GEP 2030) wird aktuell der Rahmen für die Gewerbeflächenpolitik der Stadt Bremen neu gesteckt. Dieses als Fachbeitrag zum Flächennutzungsplan konzipierte Programm soll das bisherige GEP 2020 ersetzen und vor dem Hintergrund knapper werdender Flächen aktuelle Herausforderungen für die Gewerbeflächenpolitik aufgreifen.

Im Rahmen des Prozesses wurden seit Ende 2018 in einem fachöffentlichen Beteiligungsprozess und auf der Grundlage von extern beauftragten Fachgutachten Bedarfe und Positionen in Bezug auf ausgewählte Schwerpunktthemen (Logistik, innovative Zukunftsorte, Weiterentwicklung von Bestandsgebieten) erarbeitet. Im voraussichtlich im Frühjahr 2021 zur politischen Aushandlung vorgelegten ersten Entwurf werden Ziele sowohl zu diesen Themen als auch zu klassischen Fragen der Gewerbeflächenpolitik, etwa zu Bedarfen des produzierenden Gewerbes oder kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU), ausgearbeitet.

Dabei ist klar: Gewerbeflächenpolitik muss sich an ihrem Beitrag für gute und zahlreiche Arbeitsplätze, Wertschöpfung sowie für den Strukturwandel messen lassen.

Der Logistikstandort Bremen

Ein wichtiges Kernthema des GEP 2030 sollen die Bedarfe der Logistikwirtschaft sein. Die Stadt Bremen ist traditionell ein bedeutender Logistikstandort im Hinterland der deutschen Nordseehäfen. Entsprechend hat sich in Bremen ein spezifisches Logistikprofil mit spezialisierten Gewerbegebieten

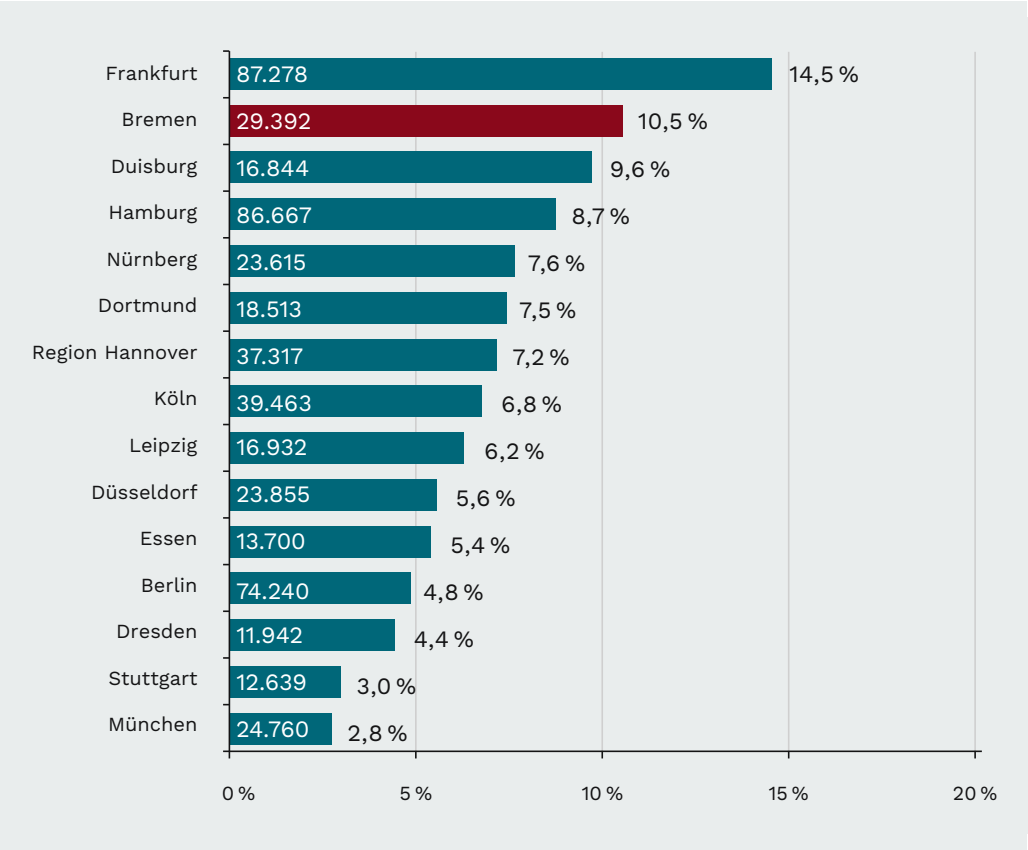


(unter anderem Güterverkehrszentrum [GVZ], Gewerbepark Hansalinie) herausgebildet. Im Vergleich zu anderen Standorten finden sich in der Hansestadt besondere Branchenschwerpunkte im Bereich der sogenannten Gateway-Logistik (Logistik mit Bezug auf den Import und Export über die Häfen) und der produktionsbezogenen Industrielogistik (etwa als Teil der Automotive-Wertschöpfungskette).

Die Branche ist bedeutend für den Bremer Arbeitsmarkt. Im Juni 2020 arbeiteten 29.392 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Bereich „Verkehr und Lagerei“, davon etwa 62 Prozent in der Lager- und Speditionslogistik im engeren Sinn (Bereich „Lagerei und Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr“). Im Vergleich mit den fünfzehn größten deutschen Städten liegt die Stadt Bremen damit auf Platz 5 (beziehungsweise auf Platz 6 unter Einbeziehung der Region Hannover) *(siehe Abbildung 1)*. Die regionalwirtschaftliche

Bedeutung der Logistik ist für Bremen im Städtevergleich jedoch deutlich höher: 10,5 Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Hansestadt sind im Bereich „Verkehr und Lagerei“ tätig. Dies ist im Vergleich mit den 15 größten Städten Deutschlands der zweithöchste Wert *(siehe Abbildung 1)*. Lediglich Frankfurt am Main weist einen höheren Wert auf, ist mit seinem Schwerpunkt im Luftverkehr aber nur bedingt vergleichbar mit den klassischen Logistikstandorten. Die Zahl der Arbeitsplätze im Bremer Logistiksegment stieg zudem in der Zeit zwischen Juni 2013 und Juni 2020 deutlich um fast 3.500. Somit folgte die Branche der günstigen konjunkturellen Gesamtentwicklung.

Abbildung 1:
Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im und Anteil des Bereichs „Verkehr und Lagerei“ an der Gesamtbeschäftigung
Juni 2020



Quelle: Bundesagentur für Arbeit
© **Arbeitnehmerkammer** Bremen

„Ansiedlungs- und Gewerbeflächenpolitik müssen in Zukunft stärker die Fragen nach guter Arbeit und nachhaltiger Beschäftigung in den Fokus nehmen.“

Qualitativ erfüllt die Logistik zwei wichtige Funktionen für den Bremer Arbeitsmarkt. Sie unterstützt als Querschnittsaufgabe die gesamtstädtische und regionale Wirtschaft, insbesondere das exportstarke produzierende Gewerbe. Gleichzeitig bietet sie vergleichsweise viele Arbeitsplätze für Menschen ohne abgeschlossene Berufsausbildung. Dies ist insofern ein großes Pfund, als dass die Wahrscheinlichkeit arbeitslos zu sein bei Personen ohne Berufsabschluss größer ist als bei anderen Menschen. So lag die mittlere Arbeitslosenquote in der Stadt Bremen bei Personen ohne Berufsausbildung im Jahr 2020 mit 32,6 Prozent deutlich über dem Wert von Personen mit einem betrieblichen, schulischen oder akademischen Abschluss (4,7 Prozent).[1] Ansiedlungs- und Wirtschaftspolitik kann Beschäftigungsimpulse für Menschen mit geringer Qualifikation setzen, wenngleich es immer auch darum gehen muss, Menschen in der Arbeitslosigkeit zu qualifizieren, ihnen einen Berufsabschluss zu ermöglichen und auch in niedrig qualifizierter Tätigkeit auf mögliche Aufstiege und weitere Kriterien Guter Arbeit zu achten. Allerdings sind bei Weitem nicht alle Menschen mit Verkehrs- und Logistikberufen ohne Berufsabschluss. So zeigen Zahlen der Beschäftigtenbefragung „Koordinaten der Arbeit“ der Arbeitnehmerkammer, dass 33,5 Prozent von ihnen nach eigenen Angaben eine höhere Qualifikation haben, als für den ausgeführten Beruf notwendig ist.[2]

Die Arbeitsbedingungen in der Logistik stehen immer wieder in der Kritik. Geringe Bezahlung, prekäre Beschäftigungsverhältnisse und schlechte Aufstiegschancen skizzieren das Bild. Die Arbeit ist oft körperlich hart und monoton. Die Tarifbindung ist vor allem bei kleinen Betrieben sehr gering. Laut aktuellen Daten des IAB-Betriebspanels zahlen im Land Bremen nur acht Prozent der Logistikbetriebe nach Tarif *(siehe Artikel „Erosion der Tarifbindung im Land Bremen“ in diesem Band)*. Das sind vor allem die großen Betriebe im Hafen oder DHL. Zudem stellt sich die Frage nach der zu erwartenden nachhaltigen Perspektive einiger Logistikarbeitsplätze, da insbesondere Betriebe der industriellen Kontraktlogistik (Zulieferer) häufig von einem Kunden abhängig sind und zudem oft kurze Vertragslaufzeiten haben. Im Falle der Firma Schnellecke wurde etwa ein Betriebsstandort in Bremerhaven nach Auslaufen des Zuliefervertrags mit Volkswagen komplett aufgegeben *(siehe Artikel „Wirtschaft und Beschäftigung in Bremerhaven“ in diesem Band)*.

Ansiedlungs- und Gewerbeflächenpolitik müssen in Zukunft stärker die Fragen nach guter Arbeit und nachhaltiger Beschäftigung in den Fokus nehmen. Dabei sollte das Verständnis für gute Arbeit nicht auf die als selbstverständlich anzusehende Einhaltung des Mindestlohns reduziert werden, wie dies leider immer noch oft geschieht.[3] Vielmehr sollten Tarifbindung, gute Löhne, Mitbestimmung sowie Fortbildungs- und Entwicklungsmöglichkeiten der Beschäftigten bei öffentlichen Flächenveräußerungen als Entscheidungsgrundlage dienen.

Flächen für die Logistik

Logistikimmobilien haben besondere Standortanforderungen an die Fläche. Moderne Logistikbetriebe fragen in aller Regel Grundstücke von zum Teil deutlich über 10.000 Quadratmetern nach. Zudem bedarf es einer großzügig dimensionierten Infrastruktur für den Güterverkehr.

Die großflächige Dimensionierung von Logistikimmobilien stellt Politik und Verwaltung in einem Stadtstaat mit knappen Flächen bei der Planung und Vermarktung vor große Herausforderungen. Flächenressourcen werden schneller verbraucht als bei anderen gewerblichen Nutzungen. Allein in den Jahren 2004 bis 2019 wurden insgesamt 245 Hektar neue städtische Flächen für Logistiknutzungen durch die Stadt vermarktet.[4] In der Immobilienwirtschaft galten Logistikimmobilien in den vergangenen Jahren als eine der lukrativsten Assetklassen. Zudem sind sie in Bremen vergleichsweise günstig: Sowohl die Mieten für bezugsfertige

1 Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2021).
2 Vgl. infas (2019).
3 Vgl. SWAE (2020).
4 Vgl. Veres-Homm et al. (2020).

Bestandsimmobilien (im Schnitt 3,31 Euro pro Quadratmeter)[5] als auch die Kaufpreise für erschlossene unbebaute Logistikflächen (35 bis 55 Euro pro Quadratmeter)[6] gelten als sehr günstig für einen großstädtischen Standort. Dies dürfte attraktiv für Ansiedlungsentscheidungen sein, einen sparsamen Umgang mit knappen Flächen jedoch eher konterkarieren. Bis zum Jahr 2030 wird laut der aktuellen Logistik-Fachstudie zum GEP 2030 von einem weiteren Flächenbedarf von 128,4 Hektar ausgegangen.[7] Trotz der in dieser Berechnung unberücksichtigten Effekte durch die Corona-Krise dürfte die Tendenz dieser Prognose stimmen.

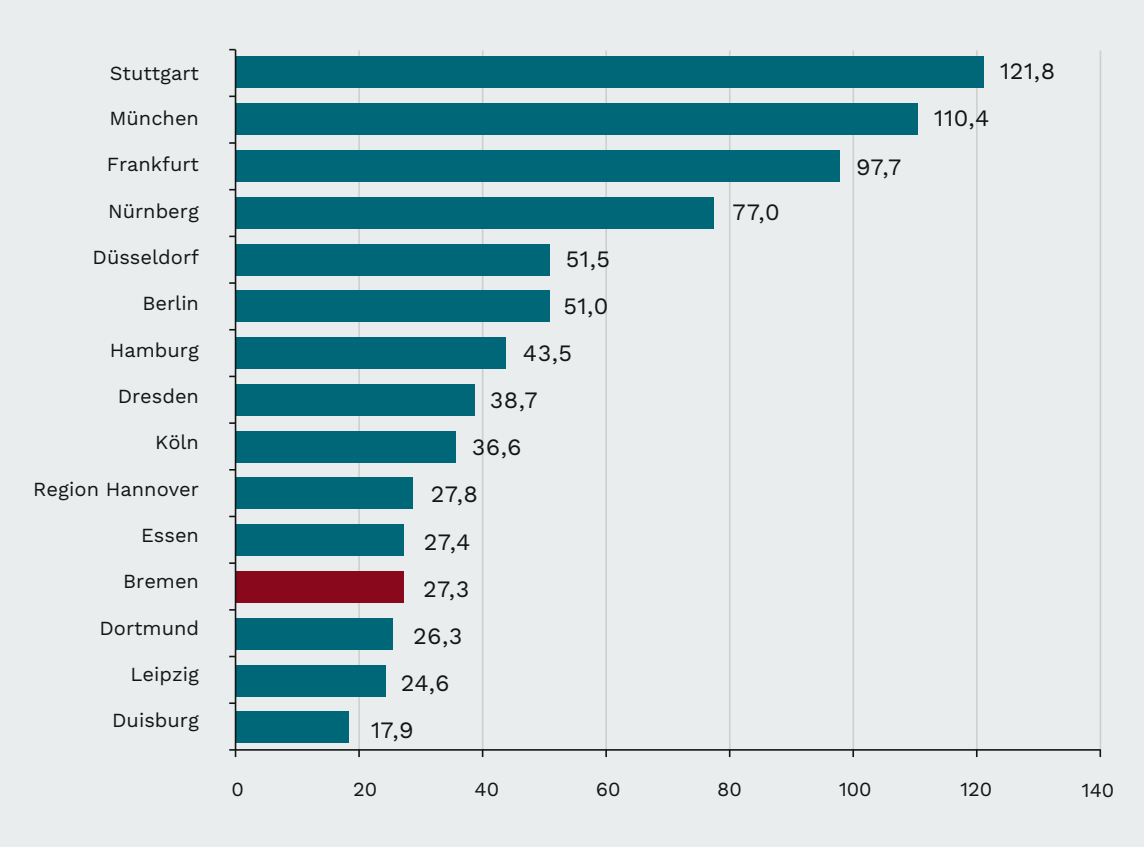
Die Logistik wird oft dafür kritisiert, wenige Arbeitsplätze im Vergleich zur genutzten Fläche zu generieren. Auch die Arbeitnehmerkammer hat bereits auf die geringe Arbeitsplatzdichte hingewiesen.[8] Im GVZ mit seinem Logistikschwerpunkt waren im Jahr 2016 auf einem Hektar Nettofläche lediglich 19,7 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte tätig. Dies entspricht nur gut 13 Prozent des Wertes im Technologiepark (147,5 Beschäftigte je Hektar) oder 23 Prozent des Wertes im Bremer Industriepark (84,4 Beschäftigte je Hektar). Im Vergleich zur klassischen Industrie oder zu Hightech-Betrieben sind die Beschäftigungseffekte pro Hektar Fläche in der Logistik also eher gering. Insbesondere die in Bremen besonders wichtigen Gateway- und Industrielogistiker weisen im Vergleich etwa zu Netzwerklogistikbetrieben nochmals 30 Prozent geringere Arbeitsplatzdichten auf.[9]

Es liegt also die Vermutung nahe, dass die Beschäftigungswirkung Bremer Gewerbegebiete vergleichsweise gering sein dürfte. Dies scheint ein Blick auf den Städtevergleich zu bestätigen. Direkte Werte zu den Arbeitsplatzdichten einzelner Städte liegen zwar nicht vor. Annähernd kann aber die tatsächlich genutzte Fläche für Industrie und Gewerbe (Katastererhebungen) mit der Beschäftigtenzahl in denjenigen Branchen in Beziehung gesetzt werden, die in besonderem Maße auf klassische Gewerbegebiete angewiesen sind und diese zu weiten Teilen dominieren („produzierendes Gewerbe“ und „Verkehr und Lagerei“). Bremen liegt hier mit 27,3 Beschäftigten je Hektar im unteren Drittel *(siehe Abbildung 2)*. Beim Spitzenreiter Stuttgart mit seinem Schwerpunkt in der Industrie liegen die Effekte fast um den Faktor 4,5 höher als in der Hansestadt.

„Es müssen Strategien gefunden werden, die Weiterentwicklung des Logistikstandorts Bremen für die Zukunft zu sichern und gleichzeitig möglichst viele und gute Arbeitsplätze zu schaffen.“

5 Vgl. WFB (2020).
6 Vgl. Veres-Homm et al. (2020).
7 Vgl. ebd.
8 Vgl. Santner (2019).
9 Vgl. Veres-Homm et al. (2020).

Abbildung 2:
Beschäftigte in ausgewählten gewerbegebietsaffinen Branchen* je tatsächlich genutzter Fläche für Industrie und Gewerbe (Hektar)
Juni 2020



* „Produzierendes Gewerbe“ und „Verkehr und Lagerei“
© **Arbeitnehmerkammer** Bremen

Bei aller Vorsicht bei der Interpretation dieser Zahlen wird klar: Es ist also noch deutlich Luft nach oben. Allerdings wird man auch in Zukunft in der Logistik keine Arbeitsplatzdichten wie an Hightech-Standorten, wie dem Bremer Technologiepark, erreichen können. Dennoch müssen vor dem Hintergrund knapper Flächen sowie eines anzunehmend anhaltenden Nachfragedrucks Strategien gefunden werden, die Weiterentwicklung des Logistikstandorts Bremen für die Zukunft zu sichern und gleichzeitig möglichst viele und gute Arbeitsplätze zu schaffen.

Die Erweiterungsmöglichkeiten der erfolgreichen Logistikgebiete stoßen jedoch an ihre Grenzen. So stehen die unbebauten Flächen im Umfeld des GVZ aufgrund des Hochwasserschutzes sowie des europarechtlich abgesicherten Naturschutzes („Natura 2000“-Gebiet Niedervieland III) langfristig nicht zur Verfügung. Ein Großteil der Flächenanfragen für die Logistik wird man daher in Zukunft durch sogenannte Brownfield-Entwicklungen, also die Entwicklung auf Flächen, die bereits vorher gewerblich genutzt wurden, realisieren müssen. Dies wurde auch seitens der Fachverwaltung im Rahmen ihrer Berichtslegung für die Deputation für Wirtschaft und Arbeit vorgeschlagen.[10]

Diese Rahmenbedingungen stellen Politik und Verwaltung vor erhebliche Herausforderungen. Sie müssen gemeinsam mit den Unternehmern und Investoren Strategien entwickeln, effizienter mit Flächen umzugehen. Dies sollte auch als Chance verstanden werden, Bremen als Vorzeigestandort

10 Vgl. SWAE (2020).

für eine flächeneffiziente Logistikwirtschaft zu positionieren. Neben Brownfield-Entwicklungen werden daher effizientere Bauweisen (Verdichtung, Aufstockung) sowie die Mobilisierung von bisher unter- oder ungenutzten Bestandsflächen (etwa reservierte Erweiterungsflächen) notwendig sein. Die Vermarktungsgewohnheiten und -mechanismen der öffentlichen Hand sollten entsprechend kritisch reflektiert werden. Strategische Flächenankäufe und die Verpachtung von Flächen statt Veräußerungen müssen zukünftig eine größere Rolle spielen.

Im Rahmen des GEP 2030 soll ein Monitoring zur Fortentwicklung von Bestandsgebieten entwickelt werden. Exemplarisch wird dieses Instrument aktuell zunächst für die Hightech-Standorte Technologiepark und die Airport-Stadt geprüft. Dieses begrüßenswerte Instrument gilt es, mit einem auf die Logistikwirtschaft bezogenen Fokus weiterzuentwickeln.

Flächen für Nutzungen jenseits der Logistik

Grundsätzlich sollten Logistikansiedlungen immer auch im Kontext der Wirtschaftsstruktur gesehen werden. Der große Flächenbedarf der Logistik steht prinzipiell in Konkurrenz mit anderen gewerblichen Nutzungen. Hierbei ist insbesondere das produzierende Gewerbe zu nennen, da es oft ebenfalls großflächige Grundstücke nachfragt sowie aufgrund von Emissionen und Verkehrsaufkommen oft auf Standorte abseits der Wohn- und Geschäftsquartiere angewiesen ist. Für Neuansiedlungen emissionsreicher Betriebe ist der Bremer Industriepark (BIP) in unmittelbarer Nachbarschaft zum Stahlwerk ausgewiesen worden. Zuletzt standen unter Einbezug der Dispositionsreserve und noch nicht erschlossener Erweiterungsflächen rund 77 Hektar für Neuansiedlungen zur Verfügung.[11] Aktuell steht die fünfte Baustufe des BIP vor der Fertigstellung. Für die sechste Baustufe wird das erste Ausschreibungsverfahren vorbereitet.

Neben dem BIP sind auch Teile des Gewerbeparks Hansalinie planungsrechtlich als Industriegebiet ausgewiesen. Laut dem GEP-2030-Logistikgutachten ist der überwiegende Teil der hier noch vorhandenen freien 150-Hektar-Ansiedlungsfläche dem produzierenden Gewerbe vorbehalten.[12] Ausnahmen für die Logistik können allerdings für explizit Automotive-bezogene Betriebe gemacht werden.

Über die schon planungsrechtlich gesicherten Erweiterungsflächen hinaus wird es weder für den BIP noch für den Gewerbepark Hansalinie nach aktueller politischer Beschlusslage zusätzliche Erweiterungen geben. Somit müssen auch vor dem Hintergrund industrieller Ansiedlungen Strategien für eine sparsame Flächenvermarktung und -entwicklung gefunden werden. Auch für die Industrie sollten daher die Erkenntnisse zur Weiterentwicklung von Bestandsgebieten, wie im GEP 2030 vorgesehen, Anwendung finden, um Potenziale im Bestand zu erschließen.

Das GEP-Logistikgutachten sieht die noch freien Flächen im Bremer Industriepark als weiteres Ansiedlungspotenzial für Logistikunternehmen.[13] Die Attraktivität des Gebiets für Logistiker werde sich perspektivisch mit dem Ringschluss der A281 erhöhen, das Gebiet könne somit das auf der gegenüberliegenden Weserseite gelegene GVZ ergänzen. Dies ist kritisch zu beurteilen. Die Flächen des BIP sollten dem produzierenden Gewerbe vorbehalten bleiben. Insbesondere Industrieunternehmen mit einer hohen Wertschöpfung und guten Löhnen sollten perspektivisch genug geeignete Entwicklungsmöglichkeiten in der Hansestadt geboten bekommen.

Neben eher großflächigen Ansiedlungen aus Logistik und Industrie wird man auch zukünftig kleinflächige Angebote für KMU benötigen. In der jüngeren Vergangenheit waren die Angebote in diesem Segment knapp. Entsprechend wurden seitens der Politik und Fachverwaltung weitere Potenzialflächen gesucht. Insgesamt neun Hektar wurden an

„Der große Flächenbedarf der Logistik steht prinzipiell in Konkurrenz mit anderen gewerblichen Nutzungen – insbesondere mit dem produzierenden Gewerbe.“

11 Vgl. Veres-Homm et al. (2020).

12 Vgl. ebd.

13 Vgl. ebd.

vier kleineren Standorten identifiziert.[14] Dies wird allerdings nicht ausreichen, sodass weitere Potenziale zu prüfen sind. Insbesondere im Bereich des Gewerbegebiets Bayernstraße in Walle bestehen Erweiterungspotenziale. Das Areal ist als traditionell gewachsener, gefestigter und gut funktionierender Standort prädestiniert für eine Erweiterung zur Bedienung der Flächennachfrage von KMU. Ebenso sollten Potenziale in anderen Stadtteilen identifiziert werden. Der Bremer Norden könnte durch die Entwicklung neuer kleinteiliger Gewerbegebiete profitieren. Flächen, wie etwa in Farge-Ost oder an der Hospitalstraße, sollten daher für eine solche Entwicklung in den Fokus genommen werden. Zudem sollten aber auch stadtweit alle Potenziale für KMU-Ansiedlungen im Rahmen nutzungsgemischter Quartiere aus Wohnen und Gewerbe ausgeschöpft werden *(siehe Artikel „Die Produktive Stadt Bremen“ in diesem Band)*.

Langfristig wird das Flächenangebot innerhalb der Stadt knapp bleiben. Daher gilt es, Gewerbeflächenpolitik perspektivisch interkommunaler auszurichten – insbesondere, um großflächigen Betrieben, aber auch KMU, geeignete Ansiedlungsoptionen in der Gesamtregion zu bieten und den regionalen Arbeitsmarkt zu stärken. Die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt im interkommunalen Gewerbegebiet mit der Stadt Achim sollten daher zu einer regionalen Gewerbestrategie weiterentwickelt werden.

Bremer Gewerbegebiete müssen zudem kritisch überprüft werden, ob sie den Bedarfen der Beschäftigten gerecht werden. Arbeitsplatznahe gastronomische Angebote, Supermärkte, Kitas, aber auch Grünflächen, um vom Arbeitsalltag kurz abschalten zu können, sind vielerorts rar und könnten das Arbeitsumfeld verbessern. Eine Aufwertung würde einen Beitrag zur Fachkräftegewinnung für die Stadt leisten. Gesamtstädtische Konzeptionen, wie das Zentren- und Nahversorgungskonzept, können in Einzelfällen einer gewünschten Fortentwicklung von Gewerbegebieten entgegenstehen. Daher muss es nach sorgfältiger Prüfung möglich sein, Abweichungen von den Festschreibungen solcher Programme zuzulassen. Zudem sollten die verkehrstechnischen Anbindungen in die Gewerbegebiete, insbesondere durch den ÖPNV, überprüft und gegebenenfalls angepasst werden, um die Teilhabe am Arbeitsmarkt besser zu ermöglichen. Dies gilt auch für Verbindungen mit den Umlandgemeinden und außerhalb von Stoßzeiten.

14 Vgl. SWAH (2018).

Literatur

Bundesagentur für Arbeit (2021): Qualifikationsspezifische Arbeitslosenquoten (Jahreszahlen). Deutschland, Länder, Kreise, Regionaldirektionen, Agenturen für Arbeit, Regionen. Zeitreihe. https://statistik.arbeitsagentur.de/Statistikdaten/Detail/Aktuell/iiia4/alo-qualiquote/alo-qualiquote-dlkrdaa-0-xlsm.xlsm?__blob=publicationFile&v=1. Zugriff am 28.01.2021.

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (2019): Tabellenband. Koordinaten der Arbeit im Land Bremen. Arbeitnehmerkammer Bremen. S. 15.

Santner, Dominik (2019): Gewerbeflächenpolitik neu aufstellen. In: Arbeitnehmerkammer Bremen (Hrsg.). Bericht zur Lage der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Land Bremen 2019. S. 155–161.

SWAE – Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (2020): Bericht der Verwaltung über die Ergebnisse der GEP 2030. „Studie zur Untersuchung und Ermittlung der Bedeutung der Logistik insgesamt, deren Wertschöpfungsketten und Zusammenhänge in Bremen und der Region“. Vorlage Nr. 20/107-S für die Sitzung der städtischen Deputation für Wirtschaft und Arbeit am 04.11.2020. S. 15 f.

SWAH – Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (2018): Sachstandsbericht zur Entwicklung kleinteiliger Gewerbeflächen. Vorlage Nr. 19/433-S für die Sitzung der städtischen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen am 07.02.2018. S. 13.

Veres-Homm, Uwe/Opitz, Mirjam/Fiederer, Carina/Nobel, Thomas/Knieriem, Susanne (2020): Studie zur Untersuchung und Ermittlung der Bedeutung der Logistik insgesamt, deren Wertschöpfungsketten und Zusammenhänge in Bremen und der Region. Eine Studie der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS in Zusammenarbeit mit der to-be-now-logistics-research-gmbh. Entstanden im Auftrag der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa Bremen. S. 22–52.

WFB – Wirtschaftsförderung (2020): Immobilienmarkt-Report Bremen 2020. Büro, Logistik, Einzelhandel, Wohnen, Investment. S. 18.