

Sebastian Kinder

Güterverkehrszentren in Deutschland

Aufstieg oder Fall einer multimodalen Verkehrsinfrastruktur?

Goods Traffic Centres in Germany

The rise or fall of a multi-modal transport infrastructure?

Kurzfassung

Die Errichtung von Güterverkehrszentren (GVZ) wird in Deutschland seit Beginn der 90er Jahre intensiv diskutiert. Heute befinden sich mehr als vierzig Projekte in einem weit fortgeschrittenen Stadium der Planung oder Realisierung. Ursprünglich wurden mit der GVZ-Idee verkehrs-, wirtschafts- sowie stadtentwicklungs- und umweltpolitische Ziele verfolgt. Erste Erfahrungen mit GVZ in der Praxis haben zu einer Betonung der wirtschaftspolitischen Funktion geführt, während die anderen Ziele an Bedeutung eingebüßt haben. GVZ haben vor allem dann eine Chance für die Zukunft, wenn sie konsequent als logistische Kompetenzzentren in den einzelnen Regionen weiterentwickelt werden.

Abstract

Since the early 1990s there has been intensive discussion in Germany on the construction of goods-traffic centres. Today more than 40 projects have reached an advanced stage of planning or of realisation. Originally the idea of goods-traffic centres reflected aims emanating from the fields of transportation, economic, urban-development as well as environmental policy. Early practical experience of goods-traffic centres has led to the economic aims behind these centres being emphasised at the expense of the other aims. There is a future for goods-traffic centres if they are developed consistently as centres of logistic competence in the regions in which they are located.

1 Wandel in der Verkehrswirtschaft

Die Einführung neuer Produktionskonzepte, insbesondere die Ablösung der Massenproduktion durch eine flexible und „schlanke“ Produktion hat die Verkehrswirtschaft in besonderem Maße beeinflusst. Indem die schlanke Produktion auch und gerade zu erheblichen Veränderungen auf der Ebene der zwischenbetrieblichen Arbeitsteilung geführt hat, verschaffte sie der Transportwirtschaft als zentralem Bindeglied, das die einzelnen Stufen der Wertschöpfungskette verbindet, eine wichtigere Stellung.

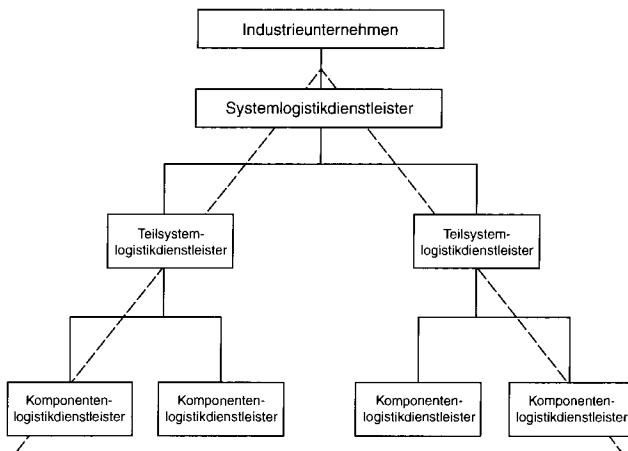
Die Veränderungen in der zwischenbetrieblichen Arbeitsteilung umfassen die Bereiche

- vertikale Dezentralisierungsstrategien
- Beschaffungsstrategien
- Beschaffungslogistikstrategien.¹

Bei Strategien der vertikalen Dezentralisierung reduziert der Hersteller im Vergleich zur traditionellen Massenproduktion die Leistungstiefe. Davon betroffen sind die Auslagerung von Fertigungs-, Entwicklungs- und Qualitätssicherungsfunktionen an Zulieferer sowie die Auslagerung von Logistikfunktionen an Logistikdienstleister. Wie auch bei den Zulieferern hat die zunehmende vertikale Dezentralisierung bei den Logistikdienstleistern zu einer Pyramidisierung der Dienstleistungsbeziehungen geführt (Abbildung 1).

Im Bereich der neuen Beschaffungsstrategien wird vor allem die Zahl der Direktlieferanten reduziert. Damit geht oftmals auch die Reduzierung der Zulieferer pro Teil einher (Single Sourcing). Es werden nicht mehr nur Einzelteile vom Zulieferer bezogen, sondern in zunehmendem Maße auch komplexe Baukomponenten, die

Abbildung 1
Die Logistikdienstleister-Pyramide



Quelle: nach Haubold, V.: Umstrukturierungsprozesse in der zwischenbetrieblichen Arbeitsteilung der Industrie, a.a.O. [s. Anm. (1)]

schon bei diesem montiert werden (Modular Sourcing). Darüber hinaus richtet sich die Beschaffungspolitik nun verstärkt auf internationale Beschaffungsquellen aus (Global Sourcing). Dennoch werden die Vorprodukte von Zulieferern bezogen, deren Produktionsstätten oder zumindest Lager sich in der Nähe des Herstellers befinden (Regional Sourcing). Mit der insgesamt geringeren Zahl von Zulieferern gehen die Hersteller auch vermehrt langfristige Lieferverträge ein.

Ähnlich wie die Beschaffungsstrategien haben sich auch die Beschaffungslogistikstrategien verändert. Ihr herausragendes Merkmal sind produktionssynchrone Abrufverfahren (Just-in-time-Prinzip). Darüber hinaus sind der vermehrte Fremdbezug von Logistikdienstleistungen mit einem relativ hohen logistischen Anforderungsprofil und die Reduzierung der Zahl der Direkt-Logistikdienstleister charakteristisch. Ebenso wie bei den Beschaffungsstrategien sind Strategien des Single Sourcing, Modular Sourcing (Systemlogistikdienstleister), Regional Sourcing (Gebietsspediteurkonzept) und Global Sourcing typisch. Auch bei den neuen Beschaffungslogistikstrategien kommt es nun zu längerfristigeren und kooperativen Vertragsverhältnissen mit den Logistikdienstleistern.

Die neuen flexiblen Produktionskonzepte haben die administrative und physische Abwicklung des Güterflusses zwischen den einzelnen Stufen einer Wertschöpfungskette komplexer werden lassen. In diesem Zusammenhang ist zwecks Gewährleistung einer zufriedenstellenden Versorgung der Logistikaspekt der Beschaffung gegenüber der in traditionellen Produktionskonzepten dominierenden Einkaufsfunktion zunehmend bedeutender geworden.

Auf die Verkehrswirtschaft, speziell die Speditionsbranche, kommen damit neue Anforderungen zu:²

- Im Sinne der kontinuierlichen Verbesserung der Leistungserstellung übernehmen Speditionen heute an Stelle von Ex-post-Qualitätskontrollen ein Qualitätsmanagement, das die gesamte Logistikkette kontinuierlich begleitet.
- Aufgrund des Just-in-Time-Konzeptes wird den Spediteuren ein höheres Maß an Flexibilität abverlangt; die Betriebsabläufe der Speditionen werden nun an die der industriellen Verlager gekoppelt und synchronisiert.
- Speditionsunternehmen arbeiten zunehmend häufiger mit dem Hersteller an der Entwicklung neuer beschaffungslogistischer Konzepte zusammen.
- Die hohen Anforderungen an eine effiziente und flexible Abwicklung von logistischen Prozessen erfordert eine hochwertige Ausstattung der Speditionsunternehmen mit modernen Informations- und Kommunikationssystemen.

- Statt standardisierter logistischer Produkte bietet die Speditionsbranche ihren Kunden eine Vielzahl verschiedener Logistikpakete, die auf die jeweiligen Kundenwünsche zugeschnitten werden.

- Die Maßnahmen zur unternehmensübergreifenden Rationalisierung haben zu einer vermehrten Auslagerung von Fertigungsfunktionen an Zulieferer und damit auch zu einer quantitativen Steigerung der logistischen Aufgaben für die Spediteure geführt. Aber auch die Logistiktiefe hat sich durch diese Maßnahmen erhöht, so dass Speditionen heute auch zusätzliche Steuerungs-, Kontroll- und Koordinationsfunktionen übernehmen.

Die Speditionsbranche hat darauf mit tief greifenden Restrukturierungsprozessen geantwortet. Um den Anforderungen der industriellen Hersteller nach einer Reduzierung der Schnittstellen zur Speditionsseite bei gleichzeitig flexiblem Bezug der gewünschten Leistungen zu genügen, waren neue Unternehmensformen in der Speditionsbranche erforderlich.

Als solche bildeten sich die Systemlogistikdienstleister heraus. Diese befinden sich durch ihre eigenen Problemlösungskapazitäten in der Lage, Industrieunternehmen komplexe Logistikangebote zu unterbreiten. Sie übernehmen allerdings nicht alle zu einem solchen Paket gehörenden Teilleistungen, sondern konzentrieren sich vielmehr auf die Organisation und Steuerung der Logistikprozesse. Die Teilleistungen werden an andere Spediteure ausgelagert, so dass sich offenkundig auch in dieser Branche „schlanke“ Produktionsstrukturen zunehmend durchsetzen.

Auf diese Weise entsteht im Gegensatz zu den früher üblichen zahlreichen Direktbeziehungen zwischen dem Verladenden und den Speditionen die schon erwähnte pyramidale Organisationsstruktur der Speditionsbranche, an deren Spitze die Systemlogistikspeditionen stehen. Da sich diese auf die Organisation und Steuerung der logistischen Prozesse beschränken, werden Teilleistungen entweder an Gebietsspediteure vergeben, die alle logistischen Leistungen für nur ein bestimmtes Gebiet übernehmen, oder an andere Unternehmen, die nur einzelne logistische Komponenten ausführen. Solche Teilsystemlogistikspeditionen sind in der Regel kleiner als die Systemlogistikspeditionen. Auch sie können weitere Teilleistungen an andere Speditionen auslagern.

Die veränderten Anforderungen an die betriebliche Organisation und die daraus resultierenden Umstrukturierungen in der Speditionsbranche haben seit den letzten Jahren zunehmend neue Qualitätsanforderungen an die Standortwahl der Speditionen erzeugt. Neben den natürlich weiterhin entscheidenden Standortkriterien Verkehrsanbindung und Lage zu den Kunden sind dies vor allem

- Möglichkeiten der Nutzung verschiedener Verkehrsträger, um verschiedenste logistische Pakete anbieten zu können,
- die Inanspruchnahme immer größerer Flächen aufgrund wachsender Betriebsgrößen,
- die Nutzung von Dienstleistungen in der unmittelbaren Umgebung (Waschanlagen, Reparaturservice, Tankstellen u. ä.),
- eine geringe Störempfindlichkeit der Umgebung,
- die Nutzung von Synergien durch räumliche Konzentration von Logistikdienstleistern sowie
- anspruchsvollere Gewerbegebiete und bauliche Anlagen zur Förderung der Corporate Identity.

Auch wenn ihre Ziele ursprünglich viel weiter gefasst waren, stellen Güterverkehrszentren (GVZ) den bedeutendsten Ansatz in Deutschland dar, diesen Standortanforderungen zu entsprechen.

2 Begriffsabgrenzung

Der Begriff Güterverkehrszentrum hat sich erst gegen Ende der 90er Jahre durchsetzen können. Zuvor war die Diskussion um die Planung und Realisierung dieser Zentren von einem großen semantischen Chaos³ geprägt, das vor allem einer großen Begriffsungenauigkeit und dem Fehlen einer allgemein verbindlichen Definition des Güterverkehrszentrums geschuldet war.

Die Deutsche Bundesbahn hatte zu Beginn der 90er Jahre mit ihrem Masterplan I zur Planung von Güterverkehrszentren in Deutschland der Idee des GVZ zu großer Popularität verholfen. Um von diesem positiven Image profitieren zu können, wurden kurzerhand zahlreiche Güterverteilstellen, Transportgewerbegebiete und Hafengelände mit dem Gütesiegel GVZ versehen, ohne dass diese Anlagen tatsächlich den Anforderungen, die an ein solches Zentrum zu stellen sind, entsprachen. Andererseits wurden vielfach nur solche Anlagen als GVZ akzeptiert, die dem Vorbild des lange Zeit einzigen GVZ in Deutschland, dem GVZ Bremen, entsprachen, d. h. Großanlagen von mindestens 100 ha auf der grünen Wiese oder auf Konversionsflächen.

Erst mit fortschreitender Umsetzung der zahlreichen regionalen Initiativen zur Errichtung von GVZ begann sich ein genau zu definierender Begriffsinhalt für diese Anlagen durchzusetzen.

Demnach müssen logistische Zentren die folgenden Charakteristika aufweisen, um als GVZ gelten zu können:

- GVZ sind großflächige Gewerbegebiete, in denen sich zahlreiche selbständige Unternehmen der Transport- und Logistikbranche, wie Transportunternehmen, Spediteure und Lageristen angesiedelt haben⁴, die verschiedene Logistikdienstleistungen anbieten (Multifunktionalität).
- GVZ bilden eine Schnittstelle von möglichst vielen, mindestens jedoch zwei Verkehrsträgern (Multimodalität). Meist besteht diese Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene. Aber auch Verknüpfungen mit der Binnen- und Seeschifffahrt und dem Luftverkehr sind möglich. Die Schnittstelle zwischen Straße und Schiene besteht in der Regel aus einem Terminal für den kombinierten Ladungsgüterverkehr⁵ (KV-Terminal).
- Zwischen den Unternehmen eines GVZ bestehen Synergieeffekte durch verschiedenste Formen der Kooperation (Überbetrieblichkeit). Die Unternehmen sehen sich vorrangig nicht nur als Konkurrenten sondern auch als Partner. Diese Zusammenarbeit der Unternehmen wird von einer GVZ-Gesellschaft gefördert und koordiniert, die als unabhängiger Moderator auftritt. Sie übernimmt auch Verwaltungs- und organisatorische Aufgaben für die gesamte Anlage.
- GVZ bilden eine Schnittstelle zwischen Nah- und Fernverkehr. Idealerweise werden Ferntransporte in das GVZ über die Schiene, das Schiff oder das Flugzeug transportiert, um anschließend im Nahverkehr über die Straße transportiert zu werden.

- In GVZ siedeln sich neben den Unternehmen der Transport- und Logistikbranche auch Dienstleistungsfirmen an, die für den reibungslosen Ablauf der logistischen Prozesse erforderlich sind, wie z.B. Tankstellen, Reparaturdienste, Waschanlagen, Zollämter u.ä.
- GVZ sind geplante Anlagen mit möglichst ansprechender äußerer Gestaltung in verkehrsgünstiger Lage.⁶

Die ersten drei Merkmale Multifunktionalität, Multimodalität und Überbetrieblichkeit gelten als absolute Mindestanforderungen an ein GVZ.⁷ Damit hebt sich ein GVZ deutlich von anderen Formen logistischer Standorte ab, vor allem von

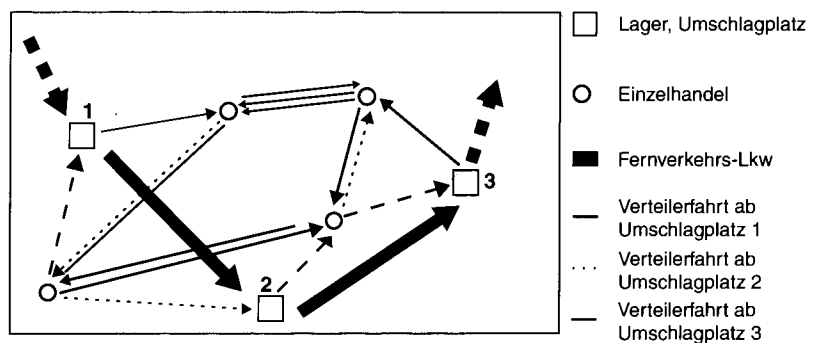
- Güterverteilzentren (GVtZ), also Anlagen von Großspeditionen zur Durchführung logistischer Dienstleistungen. Zwar verfügen diese in der Regel über einen Gleisanschluss, jedoch nicht über einen KV-Terminal. Im Gegensatz zu den GVZ gibt es keinerlei Kooperation zwischen den in einem GVtZ angesiedelten Unternehmen,
- Distributions- bzw. Warendienstleistungszentren, also Lagerstandorten von Produktions-, Groß- und Einzelhandelsfirmen. Von dort aus wird ein bestimmtes Marktgebiet mit Waren versorgt. Im Regelfall befinden sich in einem solchen Zentrum die Lager nur eines Unternehmens sowie
- Transportgewerbegebieten, also größeren Gewerbegebieten, die ausschließlich dem Transportgewerbe vorbehalten sind. Es bestehen ebenfalls keine Kooperationen zwischen den Unternehmen. Darüber hinaus besitzen diese meist weder einen KV-Terminal noch einen Bahnanschluss. Sie fungieren allerdings als Schnittstellen zwischen Straßenfern- und nahverkehren.⁸

tren am Rande von Agglomerationsräumen, die Bündelung von Nahverkehren, die Verbesserung der Schnittstelle zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und durch verkehrsträgerübergreifende Zusammenarbeit erreicht werden. Damit wird den Spediteuren die Möglichkeit geboten, ihre Sammel- und Verteilerfahrten aufeinander abzustimmen und effizienter abzuwickeln (Abbildung 2). GVZ sollen darüber hinaus den Transportunternehmen Anreize verschaffen, Straßentransporte auf die Schiene zu verlagern.

Zweitens sollen GVZ einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftspolitischen Steuerung und Wirtschaftsförderung innerhalb einer Region übernehmen (wirtschaftspolitisches Ziel). Ihre Realisierung soll dabei regionale Entwicklungsengpässe aufgrund einer unzureichenden Verkehrsinfrastruktur beseitigen. Darüber hinaus sollen aber auch kleine und mittelständische Transportunternehmen, die von den jüngsten Restrukturierungsprozessen am stärksten betroffen sind, von ihnen profitieren. Sogeffekte sollen sich auf die Neuansiedlung von Industrie- und Handelsbetrieben in der Region auswirken. Die in den GVZ angesiedelten Unternehmen sollen durch die räumliche Konzentration von Güterverkehrsaktivitäten neue Möglichkeiten zur Optimierung ihrer Transportlogistik erhalten.

Drittens sollen GVZ auch für die jeweiligen Städte und Agglomerationsräume städtebauliche Vorteile bringen, indem sie dafür sorgen, dass Transportunternehmen

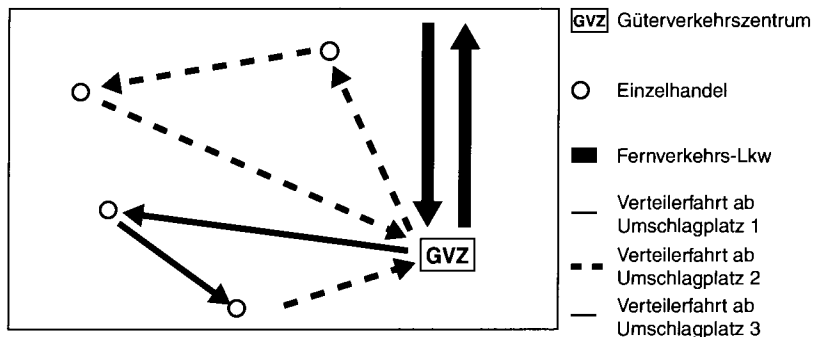
Abbildung 2



3 Ziele und Funktionen von GVZ

Mit der Planung und Realisierung von GVZ wurden in Deutschland von Beginn an drei wesentliche Ziele verfolgt, die aus einer gesamtgesellschaftlichen Bedarfs-situation abgeleitet werden:

Erstens wird beabsichtigt, mit ihrer Hilfe einen effizienteren Einsatz des Güternahverkehrs und eine Rationalisierung der Transportketten zu erreichen (verkehrspolitisches Ziel). Dies soll durch eine verkehrlich günstige Lage der Zen-



innerstädtische Standorte aufgeben, in ein peripher gelegenes GVZ umziehen und auf diese Weise wertvolle innerstädtische Flächen frei werden (stadtentwicklungs- und umweltpolitisches Ziel). Darüber hinaus eröffnen sie die Möglichkeit, innerstädtische Güterverkehre zu reduzieren und neue verkehrs- und emissionsminimierende Güterverkehrslösungen zu implementieren. Deshalb hat die Verknüpfung von GVZ mit einem City-Logistik-Konzept hohe Priorität.⁹

Die Kernfunktion von GVZ liegt so vor allem darin, den Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsträgern sowie zwischen Nah- und Fernverkehr zu optimieren, Dienstleistungen für mehrere Unternehmen an einem Standort vorzuhalten und die allgemein als störend empfundene Nutzung Güterverkehr lokal zu konzentrieren.

Die detaillierten Teilfunktionen eines GVZ lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- primäre Transportfunktionen (Güternahverkehr einschließlich City-Güterverkehr, Güterfernverkehr, Stückguttransporte, Sammelguttransporte, Teilladungsverkehr, kombinierter Verkehr und Gefahrguttransporte),
- transportbegleitende Dienstleistungen (Lagerei, Umschlag und Ergänzungsdienste, wie KV-Umschlag, Container-Packing, Verleih und Disposition),
- Fuhrparkdienstleistungen,
- Kontroll- und Sicherheitsdienste,
- Informations-, Beratungs- und Planungsdienste (Frachtbörsen, Arbeitskräftevermittlung und Ausbildung/Schulung) sowie
- Hilfsdienste¹⁰.

4 Umsetzungsprobleme bei der Planung von GVZ

Die im Bundesverkehrswegeplan, den Masterplänen der Deutschen Bahn AG und den Landesverkehrsprogrammen der Bundesländer geplante GVZ-Landschaft zeigt bisher trotz der inzwischen breiten Zustimmung für die Idee solcher Zentren und der in sie gesetzten hohen Erwartungen erhebliche Umsetzungsprobleme. Diese Probleme beziehen sich auf Aspekte der raumordnerischen und kommunalen Ausweisung von GVZ, die Strategien der Standortwahl von Unternehmen, die Rolle der Deutschen Bahn AG und die Umsetzbarkeit von Kooperationsmodellen zwischen den einzelnen Unternehmen.

Als problematisch hat sich sehr häufig die Auswahl eines geeigneten Standortes für ein GVZ erwiesen. Aufgrund der Größe der dafür benötigten Flächen von

meist weit mehr als 100ha stellen Flächenansprüche in diesen Dimensionen nicht nur ein ökologisches Problem dar, sondern sind auch unter den Gegebenheiten der Flächenknappheit in den Ballungsgebieten kaum zu bewältigen. In vielen Ballungsgebieten ist es sehr schwierig, zusammenhängende Flächen in dieser Größenordnung zu finden, die im Hinblick auf die erheblichen Lärm- und Schadstoffemissionen eine entsprechend unempfindliche Umwelt aufweisen. Ein möglicher Ausweg aus diesem Problem stellt die Konzeption von dezentralen GVZ dar. Solche Güterverkehrszentren mit mehreren in nur wenigen Kilometern Entfernung gelegenen Teilstandorten sind bereits realisiert worden.

Ein Problem stellt auch die oft fehlende Kongruenz zwischen den Wünschen der Landesplanung (Konzentration der Verkehrswirtschaft in GVZ) und der Standortwahl von Unternehmen dar. Die gegenwärtig zu beobachtenden Entwicklungen im Logistiksektor nehmen auf das verkehrs- und raumplanerische Modell eines deutschlandweiten GVZ-Netzes, über das prinzipiell alle GVZ-affinen Güterströme laufen sollen, nur wenig Rücksicht. Zu beobachten ist ein anhaltender Konzentrationsprozess in der Transportwirtschaft, der zu immer größeren und spezialisierteren Unternehmen führt. Die raum- und verkehrsplanerisch erwünschte Konzentration der Verkehrswirtschaft an landesplanerisch abgestimmten GVZ-Standorten und die damit erhoffte Nutzbarmachung von Synergiepotenzialen durch Unternehmenskooperationen spielen für diese großen Logistikdienstleister bei Standortentscheidungen kaum eine Rolle.

Darüber hinaus haben große international tätige Produktions- und Handelsunternehmen ihre Warendistribution zunehmend auf einige wenige Verteilzentren gestützt, die im Zentrum des jeweiligen Absatzgebietes liegen. Damit entstehen ebenfalls Netze und Güterströme, die nicht mit den Zielen der GVZ-Planungen übereinstimmen.

Schließlich können auch herkömmliche Transportgewerbegebiete weiterhin für eine Betriebsansiedlung attraktiv sein. Für die Standortwahl nach wie vor entscheidend sind Kriterien wie Kundennähe, Grundstückspreis und die Garantie auflagenfreier Betriebsgenehmigungen. Die spezifischen Vorteile in einem GVZ, die erst in einem kooperativen Prozess erarbeitet werden müssen, bieten in vielen Fällen nur ein sehr schwaches Vermarktungsargument. Somit wird es in der Standortentwicklung der GVZ immer schwieriger, eine „kritische Masse“ für den Aufbau von Schienengüterverkehren zu anderen Wirtschaftsräumen und Synergien zwischen den Unternehmen zu entwickeln.¹¹

In den 90er Jahren wurde die GVZ-Idee maßgeblich durch die Deutsche Bahn AG gefördert, die 1992 ihren „Masterplan I zur Planung der Güterverkehrszentren in Deutschland“ vorlegte, dem 1995 mit dem Masterplan II eine überarbeitete Fassung folgte. Dieser Plan sah die Realisierung eines flächendeckenden Netzes von 40 GVZ in allen Teilen Deutschlands, insbesondere an den Rändern von Ballungsgebieten und Großstädten vor.¹² Durch die geplante Kopplung von GVZ mit KV-Terminals und die gleichzeitige Propagierung der Verlagerung von Ferntransporten im KV-Verkehr auf die Schiene hoffte die Bahn, in erheblichem Umfang von der Errichtung der GVZ zu profitieren und Vorteile für die Auslastung ihrer eigenen Schienenverkehrsangebote zu erzielen. Mit der Bahnreform und der anschließenden betriebswirtschaftlichen Überprüfung der Planungen begann sie sich allerdings in der zweiten Hälfte der 90er Jahre aus der aktiven GVZ-Förderung zurückziehen. Ging sie Mitte der 90er Jahre bei ihren Planungen noch von einem Umschlagpotenzial von 90 Mio. t im Jahr 2010 aus, sind die Zahlen inzwischen deutlich nach unten korrigiert worden. Heute, im Jahr 2000, liegt das Potenzial nur bei 20 Mio. t und wird bis 2010 voraussichtlich nur auf 30 Mio. t steigen.

Aus der veränderten Haltung der Deutschen Bahn AG resultiert allerdings eine gravierende Planungsunsicherheit hinsichtlich des Baus, des Betriebs und der Andienung von KV-Terminals in den GVZ. Denn auch weiterhin wird ein KV-Terminal als „Herz“ eines jeden GVZ angesehen.

Einen Ausweg aus dieser Problematik kann die Ende 1997 veröffentlichte „Förderrichtlinie Kombinierten Verkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnwesen bieten. Denn neben der Deutschen Bahn AG erhalten nun auch erstmalig private Dritte die Chance, durch finanzielle Fördermittel des Staates einen KV-Terminal zu bauen und zu betreiben.

Weitere Probleme ergeben sich aus den gegenwärtigen Angeboten der Deutschen Bahn im Schienengütertransport. Die Bahn sieht GVZ in erster Linie als Standorte, an denen sich Zügeinheiten wirtschaftlich bilden lassen. Ihr Leistungsangebot baut auf einer kontinuierlich hohen Relationsstärke auf und ist durch zielreine Transporte gekennzeichnet. Sie besteht auf festen Kapazitätsbuchungen, was den heutigen flexiblen Ansprüchen der Verkehrswirtschaft zuwiderläuft. Darüber hinaus entsprechen die terminlichen Angebote, die Qualität und die Preisgestaltung nicht den Vorstellungen der Transportunternehmen, was zu einer meist nur geringen Auslastung der KV-Terminals führt.

Ein GVZ unterscheidet sich von anderen logistischen Knotenpunkten vor allem durch seine Synergieeffekte

infolge von Unternehmenskooperationen innerhalb des GVZ. Aber gerade hiermit tun sich viele der Unternehmen sehr schwer. Benachbarte Unternehmen werden noch immer in erster Linie als Konkurrenten und weniger als potenzielle Kooperationspartner angesehen. Nach dem Motto „Einen VEB-Verkehr wollen wir nicht“ wird die GVZ-Idee weiterhin von vielen Transportunternehmen abgelehnt.

5 Realisierungsstand in Deutschland

Bereits Ende der 70er Jahre wurde in Bremen auf kommunaler Ebene die Diskussion um die Errichtung eines Güterverkehrszentrums durch den zuständigen Senator begonnen. Eingebettet in eine umfangreiche wissenschaftliche Begleitforschung wurde die Konzeption eines GVZ für Bremen bis Anfang der 80er Jahre fortgesetzt, sodass 1983 mit dem Bau des ersten deutschen GVZ begonnen werden konnte. Lange Zeit sollte es das Einzige in Deutschland bleiben.

Erst Anfang der 90er Jahre trat die GVZ-Idee stärker in den Mittelpunkt öffentlicher Diskussionen. Diese Diskussion wurde, wie bereits dargestellt, maßgeblich durch die Deutsche Bahn gefördert.

Bis heute gibt es eine Vielzahl von GVZ-Planungen, und inzwischen sind auch die ersten Anlagen in Betrieb gegangen. Im Gegensatz zu den europäischen Nachbarn erfolgt die Planung und Errichtung von GVZ in Deutschland nicht „aus einer Hand“. Innerhalb der bundesweit durch die Bahn und den Bundesverkehrswegeplan festgelegten Standorträume erfolgten auf Landesebene in den letzten Jahren detailliertere Standortanalysen, die in den meisten Bundesländern bereits zu einer flächendeckenden GVZ-Standortplanung geführt haben. Dabei ist in einigen Bundesländern aber zu beobachten, dass eine wahre Inflation bei der Planung solcher Zentren eingesetzt hat, die weit über die auf Bundesebene vorgesehene Standortverteilung hinausgeht.

Die Detailplanung der GVZ und ihre bauliche Umsetzung erfolgen in der Regel durch kommunale Initiativen. Die wichtigsten lokalen Akteure (zumeist die Kommunen und die Transportwirtschaft) gehen dazu eine Partnerschaft durch die Gründung einer GVZ-Entwicklungsgesellschaft ein. An einigen Standorten werden die Zentren aus bereits bestehenden logistischen Knoten heraus, insbesondere Binnenhäfen, entwickelt, wobei dann in der Regel der Betreiber dieses Knotens (z. B. Hafengesellschaft) als Entwickler auftritt.

Betrachtet man den gegenwärtigen Entwicklungsstand der GVZ-Planungen (Stand Dezember 1999), so ist festzustellen, dass bei den insgesamt 43 Planungen die

Karte 1
Entwicklungsstand der GVZ-Planungen in Deutschland (Stand Dezember 1999)

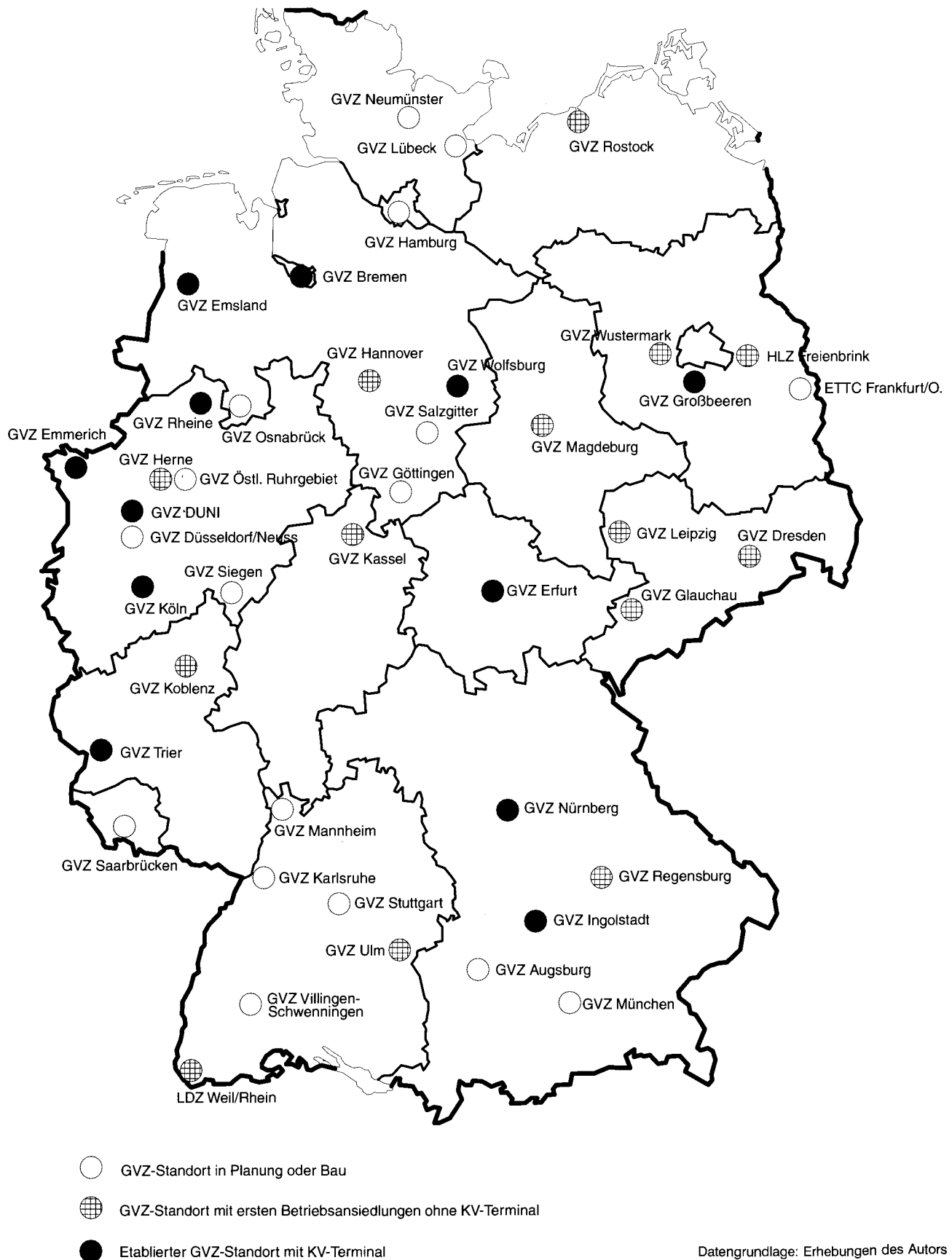


Tabelle 1

Grunddaten zu GVZ in Deutschland (Stand Dezember 1999)

Name	In Masterplan II ¹ enthalten	Bruttofläche in ha (netto)	Verkehrsanbindung ²					Realisierungsstand ³	Standortorganisation	Serviceleistungen	GVZ-Gesellschaft
			Bundesautobahn	Bundesstraße	KV-Terminal	Hafen	Flughafen				
Rostock	ja	151	●	○	●**	○	○	B	zentral	ja	ja
Wustermark	ja	217	●*	●*	●*	●*	○	B	zentral	ja	ja
Großbeeren	ja	260	○	●	●	–	○	C	zentral	ja	ja
Freienbrink	nein	149	○	○	–	–	○	B	zentral	ja	nein
Frankfurt/Oder	nein	237	●	●	●*	–	–	C	zentral	nein	nein
Magdeburg	ja	307	○	●	●	○	–	B	zentral	ja	nein
Leipzig	ja	340	●	●	●*	○	○	B	zentral	ja	ja
Dresden	ja	73	○	○	●*	●	○	B	dezentral	ja	ja
Glauchau	ja	227	●	●	●*	–	–	B	dezentral	ja	ja
Erfurt	ja	350	○	●	●	–	○	C	zentral	ja	ja
Nürnberg	ja	337	●	●	●*	●	○	C	dezentral	ja	ja
Regensburg	ja	343	●	●	●	●	–	B	dezentral	ja	nein
Ingolstadt	nein	*52	○	○	●	–	–	C	zentral	nein	nein
München	ja	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	A	dezentral	–	nein
Augsburg	ja	112	●	●*	●*	–	○	A	zentral	–	ja
Weil/Rhein	ja	26	○	●	●	●	○	B	dezentral	nein	nein
Villingen-Schwenningen	nein	50	○	●	●*	–	–	A	zentral	–	nein
Ulm	ja	61	○	●	●*	–	–	B	zentral	nein	nein
Stuttgart	ja	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	A	k.A.	–	nein
Karlsruhe	ja	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	A	k.A.	–	nein
Mannheim	ja	k.A.	●	●	●	●	○	C	dezentral	ja	nein
Saarbrücken	ja	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	A	k.A.	–	nein
Trier	nein	64	●	●	●	●	○	C	zentral	ja	nein
Koblenz	ja	210	●	○	●*	○	–	B	zentral	ja	ja
Kassel	ja	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	B	k.A.	nein	nein
Siegen	nein	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	A	k.A.	–	nein
Köln	ja	87	●	○	●	○	○	C	zentral	ja	nein
Düsseldorf/Neuss	ja	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	A	k.A.	–	nein
Duisburg/Niederrhein (DUNI)	ja	847	○	○	●	○	○	C	dezentral	ja	ja
Emmerich	nein	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	C	k.A.	nein	nein
Herne	ja	223	○	●	●*	○	○	B	dezentral	nein	ja
Östl. Ruhrgebiet	ja	104	●	●	●	●	○	GVZ-Konzept aufgelöst	dezentral	nein	nein
Rheine	ja	140	●	●	●	○	–	C	zentral	ja	ja
Osnabrück	ja	72	○	○	●*	○	○	A	zentral	–	ja
Göttingen	nein	10	●	●	●*	–	–	A	zentral	–	nein
Salzgitter	nein	*110	●	○	●*	–	–	A	zentral	–	nein
Wolfsburg	nein	*3	○	○	●	○	–	C	zentral	–	nein
Hannover/Lehrte	ja	*35	●	○	●*	○	○	B	zentral	nein	nein
Dörpen/Emsland	ja	400	○	○	●	●	–	C	zentral	ja	ja
Bremen	ja	200	○	●	●	○	○	C	zentral	ja	ja
Hamburg	ja	20	○	○	●*	○	○	A	zentral	–	nein
Lübeck	nein	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	A	k.A.	–	nein
Neumünster	ja	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	A	k.A.	–	nein

1 Deutsche Bahn AG: Masterplan II, a.a.O. [Anm. (6)]

2 ● direkte Anbindung, ○ indirekte Anbindung, – nicht vorhanden

3 A – in Planung oder im Bau, B – erste Realisierungsphase mit Betriebsansiedlungen ohne KV-Terminal, C – weitere Betriebsansiedlungen und Vorhandensein eines KV-Terminals

4 * Realisierung geplant

Quelle: Erhebungen des Autors

Umsetzung in den meisten Landesteilen inzwischen sehr weit gediehen ist (Karte 1). Bei vielen Standorten steht zwar der Planungsprozess noch am Anfang, ist aber bei etwa einem Drittel der Standorte (14) mittlerweile so weit vorangeschritten, dass in wenigen Jahren mit einem Baubeginn zu rechnen ist. Ein weiteres Drittel der Standorte (15) ist mit den Bauarbeiten schon so weit, dass erste Betriebsansiedlungen erzielt werden konnten und die Errichtung eines KV-Terminals für die nächsten fünf Jahre vorgesehen ist. Das letzte Drittel (14) umfasst GVZ, die in weiten Teilen fertiggestellt sind, zahlreiche Betriebsansiedlungen vorweisen können und mit einem KV-Terminal voll funktionsfähig sind.

Am weitesten vorangeschritten ist die Realisierung von GVZ im Ruhrgebiet und in den östlichen Bundesländern. Die bislang geplanten und in der Realisierung begriffenen Standorte befinden sich zumeist am Rand der Ballungsgebiete und Großstädte, aber auch in Grenzregionen (Frankfurt/Oder, Weil a. Rhein, Emmerich). Für alle Ballungsgebiete mit Ausnahme des Großraums Frankfurt/Main bestehen inzwischen GVZ-Planungen.

Die Größe der GVZ ist beträchtlich (Tabelle 1). Der weitaus größte Teil weist Bruttoflächen auf, die im Endausbau mehr als 100 ha erreichen. Größtes Zentrum wird mit Erreichen der letzten Ausbaustufe das GVZ Emsland mit 400 ha sein.

Die für GVZ unabdingbaren guten Verkehrsanbindungen sind an den einzelnen Standorten sehr unterschiedlich entwickelt. Mit nur einer Ausnahme (Freienbrink) ist bei allen GVZ die Errichtung eines KV-Terminals vorgesehen bzw. schon realisiert. Dies unterstreicht die hohe Bedeutung, die diese Idee dem multimodalen Güterumschlag beimisst. Eine Hafenanbindung besteht in fast der Hälfte aller Fälle weder direkt noch indirekt, d.h. in einer geringen Entfernung von nur wenigen Kilometern. Kein GVZ ist direkt an einen Flughafen angebunden. Neun GVZ verfolgen ein dezentrales Konzept, d.h. die Zusammenarbeit von mehreren in geringer Entfernung befindlichen Standorten.

6 Beispiel: GVZ im Berliner Umland

Einen aktuellen Einblick in einige Aspekte der Entwicklung von GVZ soll anhand einer Fallstudie aus dem Berliner Umland gegeben werden. Im Umland von Berlin wurden seit 1994 drei GVZ errichtet: das GVZ Wustermark westlich von Berlin, das GVZ Großbeeren südlich der Hauptstadt und das HLZ Freienbrink im südöstlichen Berliner Umland. Bereits 1992 hatten sich die Bundesländer Berlin und Brandenburg darauf geeinigt, an diesen drei Standorten solche Zentren zu errichten.

Mit der Entwicklung und Vermarktung der drei Standorte wurde die Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) für Städtebau, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg mbH beauftragt.

Die GVZ Wustermark und Großbeeren wurden auf der „grünen Wiese“ errichtet. Im Gegensatz dazu entstand das HLZ Freienbrink als Konversionsprojekt auf einem Gelände des ehemaligen Ministeriums für Staatssicherheit. Alle drei Standorte befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft – GVZ Wustermark, HLZ Freienbrink – bzw. geringer Entfernung – GVZ Großbeeren – zum äußeren Berliner Autobahnring (A10).

Die Standorte Wustermark und Großbeeren sind darüber hinaus auch direkt an das Bundesstraßennetz angeschlossen (B5 bzw. B101). In beiden Fällen ist mit der Errichtung der GVZ eine vollständige Neuanlage der jeweils tangierenden Bundesstraßen vorgesehen. Nach ihrem Endausbau sollen die Bundesstraßen vierspurig und kreuzungsfrei durch die Zentren bis zur Berliner Stadtgrenze führen.

An den Standorten Wustermark und Großbeeren war ursprünglich jeweils auch die Errichtung und der Betrieb eines KV-Terminals durch die Deutsche Bahn vorgesehen. Aufgrund der schon erwähnten betriebswirtschaftlichen Prüfungen entschied sich aber die Bahn, nur in Großbeeren einen solchen Terminal zu bauen, der seit September 1998 betriebsfähig ist. In Wustermark soll der KV-Terminal nun durch einen privaten Dritten finanziert und betrieben werden. Für das HLZ Freienbrink war von Beginn an kein Terminal vorgesehen.

Wustermark wird im Endausbau als einziger der drei Standorte über einen eigenen Binnenhafen verfügen. Für diesen am Havellandkanal gelegenen Hafen, der Teil des Verkehrsprojekts 17 Deutsche Einheit ist (Ausbau Elbe-Havel-Wasserstraße bis Berlin), soll der Kanal beginnend von der Havel nordwärts bis zum GVZ ausgebaut werden. Die ursprünglich für das Jahr 2001 vorgesehene Eröffnung des Hafens musste auf voraussichtlich 2009 verschoben werden, nachdem die Bundesregierung den Havelausbau zeitlich gestreckt hatte.

Die Standorte Freienbrink und Großbeeren sind bislang am weitesten entwickelt. Das HLZ Freienbrink ging als erster Standort in Bau und hat bereits seinen Endausbau erreicht, so dass hier die größte Auslastung erreicht wurde.

Seinen Endausbau erreicht hat inzwischen auch das GVZ Großbeeren. Es profitiert vor allem davon, dass es im südlichen Berliner Umland gelegen ist, wo die dynamischste Wirtschaftsentwicklung der Region zu verzeichnen ist. Nachteilig wirkt sich aus, dass der Neubau

der B101 bislang nicht umgesetzt werden konnte. Dies liegt einerseits an Finanzierungslücken seitens der öffentlichen Hand, andererseits aber auch an anhaltenden Diskussionen über den Ausbau der Bundesstraße im Berliner Stadtgebiet. Bis zur Realisierung des Straßenneubaus besteht ein massives Verkehrsproblem zwischen GVZ und Berliner Zentrum, das durch permanente Verkehrsstaus gekennzeichnet ist.

In die Schlagzeilen geriet das Zentrum wenige Monate nach der Eröffnung des KV-Terminals. Obgleich inzwischen 28 Unternehmen betriebsfähig angesiedelt sind, ist bislang nicht ein einziger Container zwischen Schiene und Straße umgeschlagen worden. Stattdessen werden weiterhin sämtliche Güter über die Straße transportiert. Nach mehrmonatigen Auseinandersetzungen zwischen der Bahn und den Transportunternehmen, bei denen auf der einen Seite die Unternehmen die unzureichenden Angebote und hohen Preise der Bahn kritisierten, und auf der anderen Seite die Bahn von den Unternehmen verlangte, ihre bei der Ansiedlung gemachten Versprechen, den KV-Terminal zu nutzen, nun auch einzulösen, legte die Bahn den Terminal 1999 vorerst still.

Das Schlusslicht von allen drei Standorten bildet gegenwärtig das GVZ Wustermark. Hier konnten sich bislang erst acht Unternehmen betriebsfähig ansiedeln. Wustermark hat allerdings auch mit den größten Standortproblemen zu kämpfen. Ähnlich wie in Großbeeren ist der vierspurige Ausbau der B5 zwischen GVZ und Berliner Stadtgrenze bis heute nicht realisiert, trotz der ursprünglichen Zusage der Landesregierung, das Projekt solle 1998 abgeschlossen sein. Zwar sind zwei Teilstrecken zwischen dem GVZ und der Stadtgrenze inzwischen realisiert und ist der Neubau der Trasse im Bereich des GVZ weit fortgeschritten; doch wird die Fertigstellung noch bis etwa 2002 auf sich warten lassen. Bis dahin ist vor allem die Verkehrsanbindung in Richtung Berlin sehr umständlich.

Hemmnisse für die Betriebsansiedlung bestehen darüber hinaus im Rückzug der Bahn vom KV-Terminalprojekt. Hier kann erst in etwa zwei Jahren durch die Gewinnung eines privaten Dritten als Investor Abhilfe geschaffen werden. Des Weiteren hat sich auch die drastische Verzögerung des Hafenprojektes zum Nachteil für die Vermarktung ausgewirkt. Schließlich besteht auch ein erhebliches Problem hinsichtlich einer bedeutenden Anzahl von Verteilzentren und Transportgewerbegebieten in der Nachbarschaft, die bereits einige Zeit vor dem GVZ Wustermark eröffnet wurden und damit eine Vielzahl potenzieller Unternehmen in diesem Standortraum zuungunsten des GVZ abzogen. Ein Beispiel ist das nördlich des GVZ gelegene Warenwirtschaftszentrum (WWZ) Havelland, das von einer der größten deutschen Speditionen betrieben wird.

Einen Einblick in Erfolg oder Misserfolg der GVZ-Idee an diesen Standorten kann eine Umfrage liefern, die der Autor Ende 1999 bei den dort insgesamt 46 betriebsfähig angesiedelten Unternehmen durchgeführt hat:

Ein häufig angeführter Kritikpunkt gegen die GVZ lautet, dass sie zu keinen bedeutenden Flächeneinsparungen in den Ballungsräumen führen, weil die sich dort ansiedelnden Betriebe zumeist nur Expansionen bereits existierender Unternehmen darstellen und nur wenige Betriebsverlagerungen aus innerstädtischen Lagen vorgenommen werden. Die Befragung hat für die drei untersuchten Standorte in der Tat einen deutlichen Hinweis auf die Richtigkeit dieses Argumentes geliefert. Nur knapp jedes fünfte Unternehmen (19 %) ist von einem Standort innerhalb Berlins in das Zentrum gezogen. Alle anderen Unternehmen stellen Neugründungen (Unternehmensgründung oder Filialgründung) in der Region dar.

Die wichtigsten Gründe für die Standortwahl innerhalb der Region Berlin-Brandenburg sind vor allem Expansions- und Konzentrationsbestrebungen, die Verkehrsgunst der Region, die Nähe zu den Kunden sowie geringere Kosten und günstige Fördermöglichkeiten.

Ausschlaggebend für die Standortwahl in einem GVZ sind vor allem Aspekte wie die verkehrliche Lagegunst, die Möglichkeit, mit anderen Unternehmen zu kooperieren, die günstigen Grundstückspreise, die einen 24-Stunden-Betrieb erlaubenden bau- und umweltrechtlichen Rahmenbedingungen – insbesondere in Bezug auf Lärmemissionen –, die Stadtnähe und die Möglichkeit eines direkten Gleisanschlusses. Knapp die Hälfte aller Unternehmen (46 %) wünscht sich eine stärkere Zusammenarbeit mit den anderen Unternehmen im GVZ.

Grundsätzlich erklärten sich fast zwei Drittel der Unternehmen (61 %) in den GVZ Wustermark und Großbeeren bereit, einen KV-Terminal zu nutzen. Zahlreiche Unternehmen maßen der Nutzung eines KV-Terminals eine sehr hohe oder hohe Wichtigkeit zu. Dennoch nutzt keines von ihnen gegenwärtig einen KV-Terminal. Die befragten Unternehmen sehen wegen unattraktiver Angebote der Bahn gegenwärtig keine Möglichkeit, von den Angeboten Gebrauch zu machen.

Ein erheblicher Anteil der Unternehmen (78 %) nutzt die Serviceeinrichtungen des GVZ regelmäßig, insbesondere Tankstellen und Waschanlagen. Ein Ausbau der Dienstleistungen – vor allem Reparaturdienste, Kantine – wird von der Mehrheit gewünscht (63 %).

Die gegenwärtig größten Standortprobleme werden zumeist in der noch immer unzureichenden Anbindung über die Bundesstraße in Richtung Berlin (87 %)

gesehen sowie in den ungünstigen Angeboten der Bahn im Kombinierten Verkehr (57 %). Hier liegt offenkundig eine hohe Diskrepanz zwischen den Anforderungen der Unternehmen und den Angeboten der Bahn vor.

7 GVZ in Deutschland: Aufstieg oder Fall?

Die Planung und Realisierung von inzwischen mehr als vierzig GVZ in Deutschland stellt ein Investitionsvolumen in Milliardenhöhe dar. Nach langjährigen theoretischen Diskussionen ist die Realisierung solcher Zentren seit Mitte der 90er Jahre deutlich vorangekommen. Mittlerweile sind fast 30 GVZ im Bau oder bereits voll funktionsfähig. Vor diesem Hintergrund scheint eine erste Zwischenbilanz geboten.

Von Beginn an wurden in die GVZ-Idee große Erwartungen gesetzt. Es konnten aber bisher nicht nur nicht alle Ziele im geplanten Umfang verwirklicht werden, sondern es kam auch zu einer allmählichen Akzentverschiebung in den Zielsetzungen.

Im Bereich der verkehrspolitischen Ziele, wie z. B. Bündelung und Verlagerung von Güterverkehrsströmen, Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene, konnten bislang nur geringe Erfolge erzielt werden. Es ist bis jetzt nicht gelungen, die GVZ zu regionalen Konzentrationen der Verkehrs- und Logistikbranche in großem Maßstab zu entwickeln. Sie sind oftmals noch nicht viel mehr als logistische Standorte unter vielen. Allerdings liegen hier noch erhebliche Potenziale, die ihren weiteren Ausbau zu logistischen Kompetenzzentren einer Region ermöglichen.

Noch immer sind die wenigsten GVZ voll erschlossen und bis zu ihrer Kapazitätsgrenze ausgelastet. Die intermodalen Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern sind bislang in weniger als der Hälfte der Fälle realisiert worden. Aus diesem Grund konnten die Zentren bislang auch nur sehr wenig zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene beitragen. Dies wird durch die unzureichenden Angebote der Bahn im Kombinierten Verkehr verstärkt.

Im wirtschaftspolitischen Zielbereich konnten dagegen schon Erfolge verzeichnet werden. Durch die Anlage der GVZ und den Ausbau der umliegenden Infrastruktur hat sich die Verkehrsinfrastruktur nicht nur in den Zentren selbst und seinen Anlagen sondern auch regional verbessern lassen. Darüber hinaus haben sich in den GVZ neben großen Transportunternehmen auch kleine und mittelständische Unternehmen niedergelassen, die dort eher neue Wettbewerbsvorteile entwickeln können. Schließlich fungieren GVZ auch als „Jobmaschinen“. Allein an den drei Standorten im Berliner Umland sind rund 2 000 Menschen beschäftigt. Trotz

der enormen Umweltbelastungen im engeren Umfeld betrachten deshalb zunehmend mehr Gemeinden GVZ als einen wichtigen Wirtschaftsfaktor.

In der wissenschaftlichen und öffentlichen Diskussion hatten die stadtentwicklungs- und umweltpolitischen Ziele anfangs höchste Priorität. Mit den GVZ sollte durch die Bündelung der Verkehre eine Entlastung der Innenstädte und damit auch eine umweltverträglichere Verkehrsabwicklung erzielt werden. Es hat sich allerdings erwiesen, dass die wenigsten Unternehmen in einem GVZ ihre innerstädtischen Standorte aufgeben und komplett in das GVZ ziehen. Vielmehr bilden diese für zahlreiche Unternehmen ein zusätzliches Standbein innerhalb ihrer Unternehmensstruktur. Zwar besteht durch die Gründung von GVZ prinzipiell die Möglichkeit einer Verkehrsbündelung, doch zeigt sich die Verkehrswirtschaft bislang noch gespalten, was die Zusammenarbeit der Unternehmen betrifft. Auch aus diesem Grund kam es bisher in nur sehr wenigen Fällen zur Umsetzung von City-Logistikkonzepten.

Die Erfahrungen haben gezeigt, dass die ursprünglich dominierende verkehrs- und umweltpolitische Argumentation für GVZ künftig nicht mehr ausreicht. Erste Kosten-Nutzen-Analysen verdeutlichen, dass die Nutzenwirkungen eines GVZ zu 90 % dem Wirkungsbereich Ökonomie und zu rund 10 % den verkehrlichen und ökologischen Bereichen entstammen. Am Fallbeispiel Bremen konnte insgesamt ein regionalwirtschaftliches Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1 : 6 nachgewiesen werden. Dieses Erkenntnis war zwar überraschend, verdeutlicht aber die Notwendigkeit einer neuen Betrachtungsweise.

Logistik lässt sich seit vielen Jahren als einer der prosperierenden Wirtschaftszweige identifizieren. Demzufolge werden makrologistische Strukturen wie GVZ zu einem wichtigen Wirtschafts- und Standortfaktor im Standortwettbewerb der Regionen. Indem der Ausbau von GVZ in den nächsten Jahren weiter voranschreitet, besteht die Aussicht, dass sie sich nicht nur als Schnittstellen der Verkehrsträger, sondern als Kompetenzzentren der Logistik entwickeln. Durch die Schnittstellenfunktion und die Kooperationsmöglichkeiten bieten sie hierfür Möglichkeiten wie keine der anderen logistischen Strukturen.

Eine abschließende Bewertung über Fall oder Aufstieg der GVZ käme zu früh. Gegenwärtig unterscheidet die meisten dieser Zentren noch wenig von herkömmlichen Transportgewerbegebieten. Ein Verharren auf dieser Stufe würde sicher den Fall der GVZ-Idee bedeuten. Es gibt allerdings zahlreiche Meinungen und auch Erfahrungen aus der Praxis, die besagen, dass die eigentliche Entwicklung dieser Zentren erst nach der baulichen Fertigstellung ihres Areals beginnt. Erst

dann wird sich zeigen, ob die gewählten Organisationsstrukturen geeignet sind, tatsächlich die gewünschten Synergien und Kooperationsbeziehungen herbeizuführen¹³. Es besteht demnach weiterhin Anlass zur Annahme, dass den GVZ ein Aufstieg beschieden sein kann.

Anmerkungen

(1)

Haubold, Verena: Umstrukturierungsprozesse in der zwischenbetrieblichen Arbeitsteilung in der Industrie. Eine theoretische und empirische Analyse unter besonderer Berücksichtigung logistischer Aspekte. – Münster ? = Beitr. a. d. Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster. 138, S. 20 ff.

(2)

Haubold, Verena: Lean Production in der Industrie. Implikationen für die Speditionsbranche. In: Internat. Verkehrswes., Hamburg 46 (1994) 6, S. 317–324

(3)

Kossak, Andreas: Erste Erfahrungen mit Güterverkehrszentren. Sinnvolle Entwicklungen und verfehlte Ansätze. In: Internat. Verkehrswes., Hamburg 47 (1995) 4, S. 185–189; Glaser, Jürgen: Güterverkehrszentren (GVZ). Konzepte zwischen Euphorie und Skepsis. In: Läßle, Dieter (Hrsg.): Güterverkehr, Logistik und Umwelt. Analysen und Konzepte zum interregionalen und städtischen Verkehr. – Berlin 1993, S.189–235. Begriffsprobleme ergaben sich einerseits aus der Abkürzung GVZ, die häufig als „Güterverteilzentrum“ oder „Güterverteilzentrale“ dechiffriert wurde. Andererseits wählten zahlreiche Autoren eigene sehr pragmatische Definitionen für GVZ, die einen unterschiedlichen Verbreitungsgrad und verschiedene Adressatenkreise hatten, was zu einer Anhäufung differierender Begriffsbestimmungen geführt hat und damit für Verwirrung sorgte.

(4)

Zwar ist die Großflächigkeit von GVZ die Regel, dennoch kommen auch Sonderformen mit teils nur sehr kleinen Flächen vor, die allerdings deutlich in der Minderzahl sind.

(5)

Beim Kombinierten Ladungsgüterverkehr – kurz: Kombierter Verkehr (KV) – handelt es sich um eine intermodale Transportkette, d.h. die Sendung muss zwischen verschiedenen Verkehrsträgern wechseln. Der Wechsel des Verkehrsträgers muss systematisch erleichtert sein (z.B. durch Container).

(6)

Vgl. Baumgarten, Helmut; Hidber, Carl; Steger, Ulrich: Güterverkehrszentren und Umwelt. – Bern, Stuttgart, Wien 1996; Deutsche Bahn AG (Hrsg.): Masterplan II. Beitrag der Deutschen Bahn AG zur Planung der Güterverkehrszentren in Deutschland. – Frankfurt a. M., Berlin 1995; Eckstein, Werner: Güterverkehrszentren. Moder oder regionale Notwendigkeit? In: Internat. Verkehrswes., Hamburg 43 (1991) 3, S. 104–107; Glaser, Jürgen; a.a.O.; Hatzfeld, Ulrich; Hesse, Markus: Wirtschaftsverkehr: „Stadtlogistik zum öffentlichen Thema machen“. In: Inform. z. Raumentwicklung, Bonn (1996) 7/8, S. 417–436; Hesse, Markus: Güterverkehrszentren. Basisstrategie für die Verkehrsplanung oder Herausforderung für den Städtebau? In: Boes, Hans; Hesse, Markus (Hrsg.): Güterverkehr in der Region. Technik, Organisation, Innovation. – Marburg 1996, S. 219–234; Hesse, Markus: Güterverkehrszentren in räumlicher Perspektive. Integration oder Diffusion? In: Inform. z. Raumentwicklung, Bonn (1993) 5/6 S. 339–350; Hölting, Daniel: Güterverkehrszentren. Knotenpunkte des Kombinierten Verkehrs im europäischen Binnenmarkt. Geogr. Rundschau, Braunschweig 44 (1992) 12, S. 708–715; Kossak, Andreas; a.a.O.; Pannek, Gernot; Talke, Wolfgang: Güterverkehrszentren. Funktionalität und Handlungsbedarf. In: Internat. Verkehrswes., Hamburg 46 (1994) 3, S. 104–113

(7)

Hatzfeld, Ulrich; Hesse, Markus; a.a.O.

(8)

Hölting, Daniel; a.a.O.; Baumgarten, Helmut; Hidber, Carl; Steger, Ulrich: Güterverkehrszentren und Umwelt. – Bern, Stuttgart, Wien 1996

(9)

Forschungsverbund Lebensraum Stadt (Hrsg.): Faktoren des Verkehrshandelns. – Berlin 1994, Bd. III/1; Glaser, Jürgen; a.a.O.

(10)

Hatzfeld, Ulrich; Hesse, Markus; a.a.O.; Pannek, Gernot; Talke, Wolfgang; a.a.O.

(11)

Leerkamp, Bert; Nobel, Thomas: GVZ: Bausteine einer nachhaltigen Raum-, Verkehrs- und Standortplanung. In: Internat. Verkehrswes., Hamburg 51 (1999) 7/8, S. 325–328

(12)

Deutsche Bahn AG (Hrsg.): Masterplan II; a.a.O.

(13)

Deutsche Verkehrs-Zeitung, Nr. 68 vom 8.Juni 1999

Dipl.-Geogr. Dipl.-Ing. Sebastian Kinder
School of Geography
University of Oxford
Mansfield Road
Oxford OX1 3TB
Großbritannien