

# Güterverkehrszentren – Knotenpunkte der Transportlogistik

Thomas Nobel



Das GVZ Leipzig

Seit fast 15 Jahren werden Güterverkehrszentren (GVZ) in Deutschland auf verschiedenen Ebenen als innovative Lösungsansätze für logistische Probleme bzw. verkehrs- und umweltorientierte Zielsetzungen intensiv diskutiert. Infolge dieses Prozesses existieren in allen Bundesländern Planungen bzw. Umsetzungen auf den unterschiedlichsten Niveaus.

Mittlerweile haben die Entwicklungen in der Transportlogistik in Deutschland zu einer neuen Gewichtung der GVZ-Diskussion geführt. Ein wesentliches Ergebnis der fortschreitenden Logistiktrends ist die Ableitung einer erweiterten GVZ-Definition. Ein GVZ ist durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

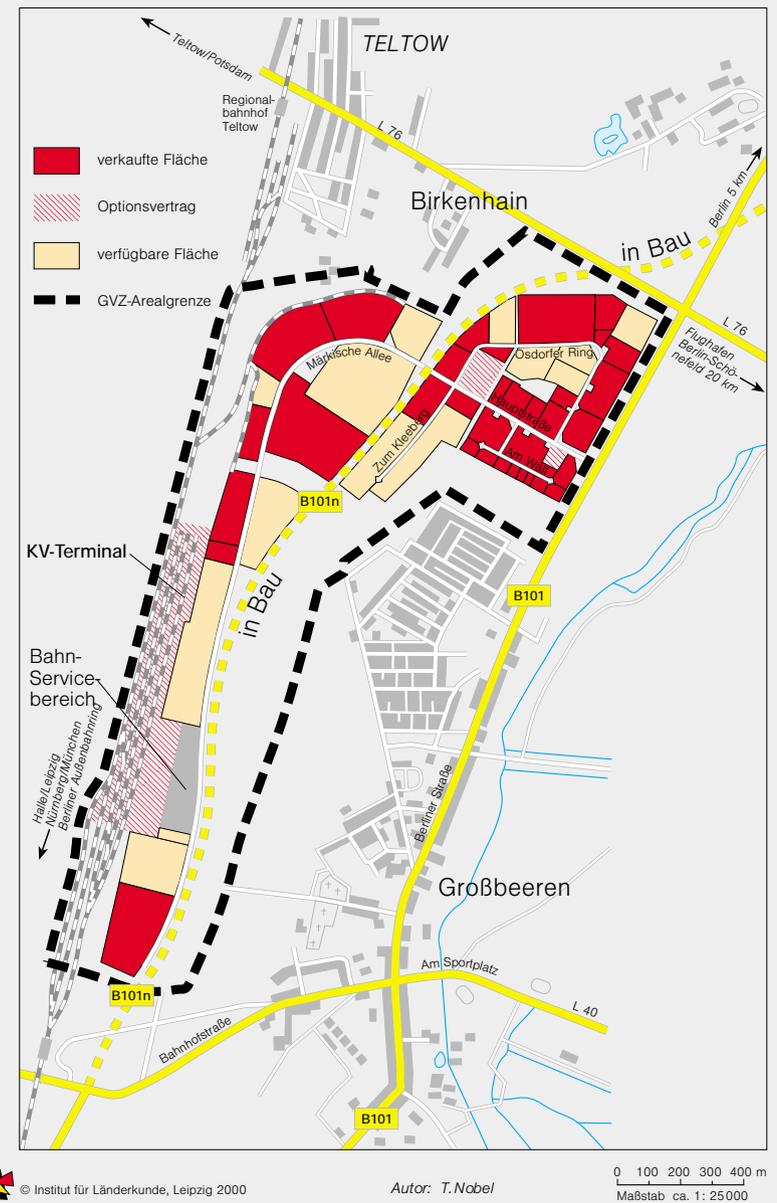
- Ansiedlung verkehrswirtschaftlicher Betriebe, logistischer Dienstleister und logistikintensiver Industrie- und Handelsunternehmen in einem Gewerbegebiet
- Anbindung an mindestens zwei Verkehrsträger, insbesondere Straße und Schiene, z.B. durch einen Terminal des kombinierten Verkehrs (KV) (» Beitrag Deiters)
- systematisch moderierte Ausschöpfung von Synergiepotenzialen durch die Umsetzung von Kooperationsprojekten der Ansiedler (ECKSTEIN 2000)

Die zielgerichtete Initiierung und Moderation gemeinsamer Synergien durch eine neutrale Entwicklungsgesellschaft in den Güterverkehrszentren markiert den entscheidenden Unterschied zu traditionellen Transportgewerbegebieten bzw. dem rein verkehrlich motivierten GVZ-Verständnis aus den Anfangsjahren. Erst durch die Etablierung einer entsprechenden Institution, die die Planung und Entwicklung begleitet und maßgeblich beeinflusst, qualifizieren sich logistische Standorte zu sogenannten Güterverkehrszentren.

Darüber hinaus sind insbesondere drei Aspekte für ein neues Verständnis der GVZ von Bedeutung:

- Erstens handelt es sich auch dann um ein GVZ, wenn die Schnittstelle in den Kombinierten Verkehr (KV-Terminal) nicht bzw. noch nicht vorhanden, die Anbindung an mindestens zwei Verkehrsträger aber gegeben ist. Die verkehrlichen Wirkungen entstehen nicht nur aus der modalen Verkehrsverteilung, sondern auch durch die Wirkungen der arealen Verkehrsverteilung, der Verkehrsreduzierung (Stichwort City-Logi-

## 2 GVZ Großbeeren (Brandenburg-Berlin) 2000



© Institut für Länderkunde, Leipzig 2000

Autor: T. Nobel

0 100 200 300 400 m  
Maßstab ca. 1: 25000

## 1 Entwicklungsstand der Güterverkehrszentren (GVZ) 2000



- ◆ Betriebsphase inkl. KV-Anlage und Etablierung kooperativer Systeme
- ◆ Betriebsphase inkl. KV-Anlage oder Etablierung kooperativer Systeme
- ◇ Betriebsphase
- ◆ GVZ-Sonderform
- ◇ Planungs- u. Erschließungsphase
- ◆ KV kombinierter Verkehr

© Institut für Länderkunde, Leipzig 2000

Autor: T. Nobel

**areale Verkehrsverteilung** – Umverteilung des Verkehrs von hochfrequentierten auf weniger belastete Strecken

**City-Logistik** – Koordinierung und Zusammenlegung von Transportwegen verschiedener Unternehmen innerhalb einer Stadt

**Kombinierter Verkehr (KV)** – Güterverkehr, der über mindestens zwei Verkehrsträger abgewickelt wird; die Umladung findet an sog. **KV-Terminals** statt, an denen Einrichtungen für das Umschlagen von genormten Ladeeinheiten (Container, Wechselbrücken, Sattelaufleger) vorhanden sind

stik, » Beitrag Eberl/Klein) sowie der Verkehrsvermeidung (» Zentralitätseffekte).

- Zweitens ist ein GVZ vor allem zunehmend ein logistisches Kompetenzzentrum einer Region, das nicht nur

**Logistik, logistisch** – Planung und Steuerung von Güterflüssen (zeitlich, räumlich, qualitativ und mengenmäßig)

**modale Verkehrsverteilung** – Umverteilung des Verkehrs durch Wechsel der Verkehrsträger

**Synergie** – die Energie- oder Aufwandsersparnis, die dadurch entsteht, dass mehrere Nutzer/Unternehmen gemeinsam Einrichtungen oder Leistungen verwenden. Dadurch kommt es zu sog. **Synergieeffekten**.

**Zentralitätseffekte** – die Bündelung von Aktivitäten an einem zentralen Ort, d.h. einem Ort, der wichtige Dienstleistungen für ein großes Einzugsgebiet anbietet

auf seine verkehrliche Schnittstellenfunktion reduziert werden kann.

- Drittens ist die Konzentration auf reine Verkehrsbetriebe in der Ansiedlung zunehmend kritisch zu diskutieren. Moderne Verteilzentren des

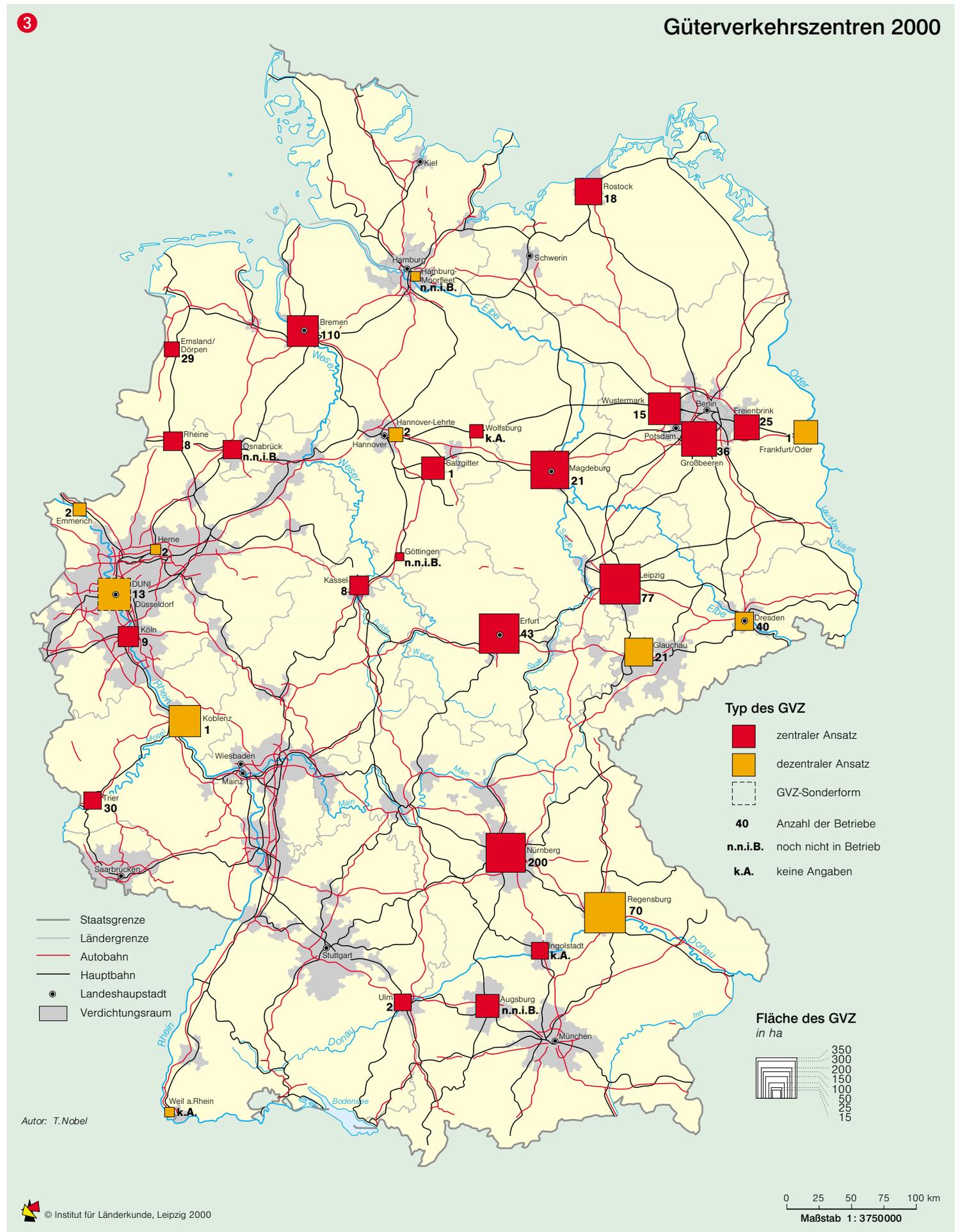
Handels sollten genauso selbstverständlich in Güterverkehrszentren lokalisiert werden wie logistikintensive Betriebe der Industrie.

Die Entwicklung der Güterverkehrszentren in Deutschland hat in den letzten Jahren nachweislich deutliche Fortschritte gemacht. Insgesamt 18 GVZ-Standorte **3** sind in ihrer Entwicklung so weit vorangeschritten, dass sie im Sinne der hohen theoretischen Anforderungen an das System GVZ als solche zu bezeichnen sind (ISL 2000). Diesen Erfolg begleitet die Erkenntnis, dass die Entwicklung an den einzelnen Standorten sehr heterogen verläuft. Zu beobachten sind beispielsweise Unterschiede hinsichtlich der räumlichen Ausprägung, die sich u.a. in zentralen oder dezentralen Lagen zeigen, bzw. hinsichtlich der funktionalen Ausrichtung mit all ihren daraus resultierenden Konsequenzen **2**. Hinzu kommen erhebliche Unterschiede in Bezug auf die verantwortlichen Trägerschaften und deren individuelle Zielsetzungen und Handlungsmöglichkeiten. Folglich sind von über 50 bekannten GVZ-Initiativen ungefähr 32 als aktuelle Vorhaben einzustufen **1**. Das klassische GVZ der wissenschaftlichen Lehre – wie das Pilotprojekt GVZ Bremen – existiert bei weitem nicht flächendeckend. Maßnahmen zur Weiterentwicklung des GVZ-Gedankens müssen sich zunehmend den regionalen Anforderungen und lokalen Standortgegebenheiten anpassen.

**Der Ausbau eines GVZ-Netzes**

Die Etablierung eines GVZ-Netzes in Deutschland mit organisatorischen und operativen Verflechtungen untereinander ist zur Zeit im Aufbau begriffen. Fehlende Flächenkapazitäten, die Konkurrenzsituation zu Alternativstandorten sowie die zeitliche Verfügbarkeit der Flächen haben teilweise zu Standortentscheidungen von Unternehmen außerhalb der GVZ geführt. Die Folgen dieser Entwicklung sind für einzelne GVZ bedenklich, da die systemimmanenten Vorteile von **Synergieeffekten** bzw. der Nutzung des kombinierten Verkehrs sehr eng mit der angesiedelten Logistikkapazität verbunden sind. Ein weiteres Hindernis stellen an einigen GVZ-Standorten die Integrationsdefizite des Verkehrsträgers Schiene dar.

Neben systemimmanenten Schwierigkeiten stellen vor allem die noch nicht überwundenen Hemmnisse seit der Bahnstrukturreform und der Gründung der DB Cargo als Frachtunternehmen der Deutsche Bahn AG ein besonderes Problem dar (**Beitrag Juchelka, Schienengüterverkehr**). Dabei war die ehemalige Deutsche Bundesbahn maßgeblich an der Etablierung der GVZ-



Idee mit dem GVZ-Masterplan I und seiner 1995 veröffentlichten Nachfolgevariante beteiligt. Die Planungsunsicherheit hinsichtlich des Baus, des Betriebs bzw. der Andienung der KV-Terminals in den GVZ sind für alle Beteiligten höchst unbefriedigend und für den weiteren Ausbau eines GVZ-Netzes

kontraproduktiv (**Beitrag Deiters, kombinierter Verkehr**). Trotz dieser Problembereiche ist es mit der Etablierung der GVZ gelungen, unter ökonomischen, verkehrlichen und ökologischen Gesichtspunkten wertvolle Beiträge zur Modernisierung des Logistiksektors in Deutschland zu leisten. ♦