

Knotenpunkte im Netz der neuen Transportketten – die Güterverkehrszentren (GVZ)

Zunehmend übernehmen Dienstleister die Verteilung aller Produkte, die Importabwicklung und Weiterleitung internationaler Sendungen, also den gesamten Transportbereich, für die Unternehmen (Beispiele der Vorderseite). Dies gilt insbesondere beim so genannten → **Outsourcing**, der Ausgliederung bestimmter Aufgabenbereiche.

Bei Lieferbeziehungen mit einer differenzierten Sendungsaufteilung nimmt vor allem die Belastung der Straßen zu, Eisenbahn und Binnenschifffahrt sind trotz Containerverkehr durch lange Lade- und Umladezeiten benachteiligt. Das rasche Wachstum der Expressdienste ist für diese Transportleistungen symptomatisch. Sie werden auch dort eingesetzt, wo bei der Just-in-time-Produktion wegen möglicher Staus nur kleine Fahrzeuge zuverlässig sind. Diese Entwicklung ruft seit Jahrzehnten Forderungen nach einer Bündelung der Ladungen hervor, da die Aufsplitterung der Transporte und die rollenden Läger der Just-in-time-Produktion die Straßen stark belasten.

Problemlösung: Güterverkehrszentren

Die seit 30 Jahren angestrebten und nun in Deutschland an 34 Standorten realisierten GVZ sollen einige Probleme des neuen Verkehrs lösen. Als Knotenpunkte im Netz der Transportketten verknüpfen sie verschiedene Verkehrsträger, sind aber auch logistische Dienstleistungszentren zum Laden, Sammeln, Umschlagen, Verteilen und dienen als Servicezentren, teilweise auch in Verbindung mit Zentren zur Belieferung von Industriebetrieben. Ihr Ziel ist:

- Trennung von Güterfern- und -nahverkehr,
- räumliche Konzentration und Bündelung von Dienstleistungen,
- Strukturverbesserungen für Klein- und Mittelbetriebe und Anreize für Neuansiedlungen,
- Entlastung der Städte von Güterverkehr, bessere Versorgung und Entsorgung,
- rationelle Nutzung der Verkehrswege und Umladestationen,
- bessere Fahrzeugauslastung, geringere ökologische Belastung.

Beispiel GVZ Bremen

15 Funktionen des Bremer GVZ

„Zielgerichtet auf eine Verbesserung der bremischen Wirtschaftsstruktur sowie zur Entlastung des Verkehrs und der Umwelt unterscheidet sich das GVZ vom ‚normalen‘ Gewerbegebiet, indem systematisch Chancen in einer überbetrieblichen (aber eigenständigen) Zusammenarbeit der ansässigen Firmen gesucht werden. Diese zentrale und wachsende Funktion übernimmt die GVZ-Entwicklungsgesellschaft (GVZe). Sie setzt sich für den komplexen Leistungsverband des GVZ ein. Durch die Übernahme von Managementfunktionen initiiert und moderiert die GVZe Kooperationsaktivitäten, in denen (messbare) Synergieeffekte erkannt und Kostenvorteile im Interesse der angesiedelten Unternehmen erwirtschaftet werden.“

Michael Moehlmann, Geschäftsführer der GVZ-Entwicklungsgesellschaft Bremen GmbH

16 GVZ Bremen 2005 – Daten und Leistungen

- 362 ha GVZ-Areal mit 5 000 Beschäftigten in 130 Unternehmen
- Containerumschlaganlage mit 230 000 TEU Kapazität (= 6,10 m Normallänge)
- die Firmen des Güterverkehrs, der Logistik, der Paketdienste und daran orientierter Dienstleistungen bieten Beschaffungspakete für Logistik-Kunden des GVZ
- die „City-Logistik“ fasst die Sendungen mehrerer Speditionen zusammen, um den Innenstadtverkehr zu entlasten
- ein Beratungssystem bietet seine Dienste an in Zusammenarbeit mit der Bremer Wirtschaftsfördergesellschaft
- ergänzend: Lagerhäuser, Zollamt, Einrichtungen für Fahrzeugservice und -reparatur
- das GVZ arbeitet zusammen mit dem Hafen Bremerhaven, Europas größtem Carrier für Automobillogistik und dem entstehenden Tiefwasserhafen Wilhelmshaven.

Ebenda

2.8 Verkehrs- und Kommunikationsnetze

Als Vorreiter der Güterverkehrszentren in Deutschland gilt der Standort in Bremen. 1988 zählte man in der ersten Phase 700 Arbeitnehmer auf 35 ha. 1990 wurde das vom Senat zur Verfügung gestellte Gelände auf 200 ha ausgeweitet, und 1992 waren es schon 2000 Arbeitnehmer in 40 Unternehmen.

Die zentrale Anlage für den kombinierten Ladungsverkehr (KLV) mit Containerumschlag weist sechs ganzzuglange Gleise auf. Fast alle Grundstücke im GVZ haben eigenen Gleisanschluss.

Schon in der Gründungsphase war die Verkehrsanbindung in Bremen günstig, wenn auch nicht ohne Probleme. Denn die B 6, die die Anbindung an die A 1 herstellt, war nach dem raschen Anstieg der Leistungen im Güterverkehrszentrum bald überlastet. Die schon längst projektierte A 281, die sowohl die Verbindung zur A 1 als auch zur A 27 herstellen soll, ist erst in Teilen realisiert, vor allem fehlt noch der Wesertunnel. Der direkte Anschluss über das neuen Autobahnstück der A 281 zur A 1 wird 2006 in Betrieb genommen. Das GVZ Bremen ist erfolgreich, die Zahlen des Wachstums sind beeindruckend. Schwer zu beurteilen ist, ob das GVZ die Verkehrsprobleme in Bremen nachhaltig verbessert oder nur partiell verringert hat. Offen bleibt, ob durch viele Gü-

terverkehrszentren eine beträchtliche Verlagerung von der Straße auf die Schiene oder eine wesentlich bessere Nutzung der Verkehrsmittel mit der Vermeidung unnötiger Verkehrsleistungen erfolgen kann.



3 Erklären Sie mit Tabelle 17, S. 217, die Entwicklung der Transportmengen und der Verkehrsträger und begründen Sie die Zunahme der Verkehrsleistung (Tabelle 16, S. 217).

4 Stellen Sie die Vorzüge des GVZ Bremen dar und bewerten Sie den gewählten Standort.

5 Untersuchen Sie Ihr Heimatraum bezüglich der Standortgunst für ein GVZ. Ermitteln Sie anhand einer topographischen Karte den idealen Mikrostandort für ein GVZ in Ihrem Heimatraum.

6 Fächerübergreifend: Stellen Sie die Bedeutung der Logistik in der modernen Wirtschaft dar und bewerten Sie in diesem Zusammenhang ein GVZ.

7 Erklären und begründen Sie die Aussage eines Firmenchefs: „Mein Firmensitz ist dort, wo ich mit meinem Laptop bin.“

Weiterführend für dieses Kapitel im Internet (Febr. 2006):

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:
www.bmvbw.de