



»GVZ sind eine Erfolgsmarke«

Steffen Nestler (rechts) und Thomas Nobel (DGG) über Güterverkehrszentren und den Masterplan Logistik

Foto: Anndt, Tuba (4)

Güterverkehrszentren (GVZ) waren zunächst keine verkehrspolitische Erfolgsgeschichte in Deutschland. Aber dass sie eine sind, daran zweifelt heute niemand mehr – vor allem nicht in Zeiten des Logistik-Masterplans. Die DVZ sprach mit den Geschäftsführern der Deutschen GVZ-Gesellschaft (DGG), Steffen Nestler und Thomas Nobel.

Herr Nobel, Herr Nestler, seit gut zehn Jahren führen Sie jetzt schon die Deutsche GVZ-Gesellschaft. Was ist nach dieser Zeit noch vom ursprünglichen Gedanken des „Güterverkehrszentrums“, des GVZ, übrig geblieben?

Nobel: Die Grundidee des GVZ hat immer noch Bestand. Das modellhafte Bild aber hat sich den Gegebenheiten des Marktes angepasst. Die ausgeprägte Mittelstandsorientierung, die starke Kooperationsidee, die den GVZ-Gedanken zunächst prägte, der klare Fokus auf die Verbindung GVZ/Kombinierter Verkehr: All das hat sich abgeschwächt und ist einem neuen, pragmatischeren Modell gewichen.

Das alte Modell hat sich also nicht bewährt ...?

Nobel: Ich würde eher sagen: Es hat sich unter dem Einfluss der Praxis erweitert. Die GVZ haben sich zum einen im Lauf der Jahre auch logistikintensiven Handels- und Produktionsbetrieben geöffnet – das macht in Verbindung mit Dienstleistern der Branche durchaus Sinn. Zweite wesentliche Veränderung ist die wachsende Kooperation mit internationalen Logistikimmobilien-Entwicklern, die GVZ-Standorte sehr zu schätzen wissen.

Nestler: Es darf auch nicht vergessen werden, dass es keine Blaupause für ein Ideal-GVZ gibt – auch Bremen war und ist dies nicht. Die Gegebenheiten sind von Standort zu Standort unterschiedlich, nicht zuletzt, weil auch die Zuständigkeit eine regionale ist – und die einzelnen GVZ haben daraus ganz unterschiedliche Stärken entwickelt.

Haben sich GVZ und Kombiniertes Verkehr tatsächlich so entkoppelt? Dann wäre ja der Masterplan GVZ der Deutschen Bahn sang- und klanglos gescheitert.

Nobel: Oh nein. Die GVZ sind zu Recht und mit großem Erfolg auch Standorte für Kombi-Terminals. Nicht durchgesetzt hat sich die reine Lehre „Die GVZ brauchen ein eigenes Kombi-Netz“. Umgekehrt aber hat erst

der GVZ-Masterplan, der ja Eingang in den Bundesverkehrswegeplan fand, die Entwicklung vieler GVZ-Standorte angeschoben – er ist damit keinesfalls gescheitert.

Den GVZ-Masterplan buchen Sie also als Erfolg. Gab es denn auch Misserfolge in der Geschichte der DGG?

Nobel: Für mich war es die größte Enttäuschung, dass uns die Koppelung von GVZ und Telematik nur teilweise gelungen ist. So haben wir zwar eine Einkaufsgemeinschaft für Mobilfunkleistungen bilden können, aber das größere Telematikprojekt – eine gemeinsame Datenplattform für die GVZ – ist gescheitert. Die Deutsche Telekom hatte zwar mit LogSolutions ein prima Produkt auf die Beine gestellt, aber dann gab es unter anderem die Umstrukturierung beim Dienstleister, und die Idee ist – obwohl immer noch hoch plausibel – bis heute nicht umgesetzt worden.

nen. Denn das war weiß Gott kein Selbstgänger, auch in schwierigen Zeiten – denken Sie an die Jahre, als die hoch subventionierte Anlage in Großbeeren fast brach lag – die Verkehrspolitik davon zu überzeugen, dass dennoch Fördermittel für Kombi-Terminals in GVZ fließen müssen. Das ist gelungen – mit großem Erfolg, meine ich. Denn nun sind GVZ nicht nur in den Augen von Immobilienentwicklern logistische Hotspots, die sich auch in zehn Jahren dank ihrer Multimodalität noch prima vermarkten lassen – sie sind eine Erfolgsmarke.

Wo steht Deutschland mit dieser Entwicklung im europäischen Vergleich?

Nestler: Jedes GVZ-Modell in Europa – nehmen Sie nur Frankreich oder Italien, die wesentlich früher als Deutschland gestartet sind – ist auf seine Art erfolgreich. Nirgendwo in Europa aber gibt es ein solch ausgeprägtes Netzwerk der Standorte wie bei uns. Hier haben wir eine Vorreiter-

kehrspolitik nicht energisch den intermodalen Ansatz vorantreibt.

Müsste die DGG da nicht viel öfter den Blick über die Grenzen richten?

Nobel: Das tun wir ja schon. Beispielsweise hat die DGG mitgeholfen, für Weißrussland den GVZ-Standort Minsk zu planen, um dort auch die GVZ-Philosophie zu festigen. Auch die EU denkt in diese Richtung: In allen Ausschreibungen und Untersuchungen für den Traseca-Korridor – die frühere Seidenstraße – ist immer wieder die Rede von „logistischen Zentren“, die in ihrer Grundkonzeption schon sehr den GVZ ähneln. Die DGG wird aber den GVZ-Konzepten in anderen Ländern in nächster Zeit viel Aufmerksamkeit schenken, denn natürlich sind wir Deutschen auch nicht perfekt und können dadurch nur lernen.

Sie nannten vorhin die Immobilienentwickler, die sich in den GVZ pudelwohl fühlen. Wie passt deren kommerzielles

GVZ und Immobilienentwickler passen prima zusammen.

Wie steht die DGG zum Logistik-Masterplan der Bundesregierung?

Nobel: Wir waren Mitglied im Beraterkonsortium des Bundesverkehrsministeriums in Sachen Masterplan. Was wir damals zusammengestellt haben, entspricht natürlich nicht mehr hundertprozentig dem, was letztlich politisch übrig geblieben ist. Es sind aber genügend wichtige Punkte mit GVZ-Bezug erhalten, so dass wir zufrieden sein können. Die GVZ sind wichtige Player, wenn es um Themen wie effizientere Stadtlogistik oder bessere Rampensteuerung geht – da steckt viel Leben für unsere Standorte drin.

Nestler: Wir unterstützen den Masterplan auch deshalb, weil wir von Beginn an nicht erwartet haben, er werde ein zweiter Bundesverkehrswegeplan. Deshalb erschrecken uns auch seine finanziellen Schwachpunkte nicht. Bis hin zur Auslandsvermarktung und der Ausbildung wird der Logistik hier auf höchster Ebene endlich der Stellenwert gegeben, der ihr gebührt – und zwar in all ihren Facetten. Das ist die eigentliche Leistung, und die erkennen wir an.

Ist das Thema Masterplan damit für Sie abgeschlossen?

Nestler: Aber nein! Die große Arbeit liegt noch vor uns und nicht hinter uns: Jetzt müssen die Beschlüsse mit Leben erfüllt werden, damit dieser wichtige politische Schritt nicht verpufft. Da gibt es viele Stichworte, die uns als DGG und alle unsere Mitglieder fordern werden – der Masterplan bleibt ein großes Thema in den kommenden Jahren.

Ist die DGG für die aktuellen Aufgaben organisatorisch noch richtig aufgestellt?

Nobel: Davon bin ich überzeugt. Wir haben extrem flexible und damit kostengünstige Strukturen, weil wir projektbezogen das an Kapazität hinzuholen können, was wir brauchen – sei es im freien Consulting-Markt, sei es über die Apparate von LUB in Dresden oder dem ISL in Bremen. Nicht zuletzt sind im DGG-Beirat erfahrene GVZ-Entwickler vertreten, die unsere Arbeit aktiv unterstützen. Das ist genau die richtige Konstellation, um schlank und effizient weiterzumachen.

Meine Herren, vielen Dank für das Gespräch.

DVZ 25.9.2008
Das Gespräch führte Heinrich Klotz.



Nestler: Das ist in der Tat ausgesprochen schade. Da haben wir einen Haufen Arbeit investiert, denn hier steckt wieder der alte GVZ-Ansatz der Kooperation drin: Schließlich können sich viele kleinere Betriebe bestimmte IT-Produkte eben nicht leisten und hätten sich hier über einen Pool günstig versorgen können.

Haben Sie das Projekt aufgegeben?

Nobel: Nein. Ich denke, die Zeit dafür wird noch kommen. So wie heute eine ausgesprochen gute Verkehrsanbindung für jedes GVZ selbstverständlich ist, so wird es künftig ebenfalls Standard und Qualitätsmaßstab für GVZ-Standorte sein, dass sie in der IT-Infrastruktur topp sind.

Und was führen Sie als Ihren größten Erfolg?

Nestler: Güterverkehrszentren arbeiten heute in Deutschland eng und effizient in einem Netzwerk zusammen. Das ist ganz wesentlich auch der Tätigkeit der DGG geschuldet, die hier zwischen GVZ-Ansiedlern, Kommunen und Verkehrspolitik moderiert und die Entwicklung vorantreibt.

Nobel: Wir sollten auch die Rolle der DGG bei der Etablierung von Kombi-Terminals in den GVZ erwäh-

rolle. Davon profitiert übrigens jetzt auch Osteuropa: Dort gibt es teilweise genauso ein riesiges Interesse an einer GVZ-Entwicklung wie in Deutschland. In diesem Zuge entstehen in aller Regel auch neue Kombi-Terminals – und daran fehlt es ja gerade in den neuen EU-Ländern im Osten besonders. Budapest-Bilk ist hier das leuchtende Beispiel dafür, was möglich und nötig ist. Auf der anderen Seite zeigt Polen, dass sich Logistikinfrastruktur ohne Schiene etabliert, wenn die Ver-

Interesse zum verkehrspolitischen Steuerungsinteresse – sei es auf Bundes- oder auch auf kommunaler Ebene?

Nobel: Das passt bestens. Intermodalität wird politisch ebenso gewollt wie von den Immobilienspezialisten, deren Kunden zunehmend die Möglichkeit von „Green Logistics“ fordern – hier gibt es keinen Widerspruch. GVZ bieten große Grundstücke, direkten Gleisanschluss, 24-Stunden-Betrieb – das müssen Sie heutzutage woanders erst mal finden. Nein:

HINTERGRUND

Die Deutsche GVZ Gesellschaft

Die Deutsche GVZ-Gesellschaft (DGG) koordiniert die Zusammenarbeit der Güterverkehrszentren (GVZ) in Deutschland. Hauptfelder sind insbesondere

- Kombiniertes Verkehr (Realisierung von Relationen zwischen GVZ)
- Forschung und internationale Consulting-Leistungen
- Intensivierung des Standortmarketings und Harmonisierung von Leistungsstandards
- Benchmarking
- Einkaufspooling

Entwicklung nachhaltiger Modelle für GVZ-Trägerschaften.

Die DGG wurde 1993 als Dachorganisation der deutschen Güterverkehrszentren gegründet. Seit 1998 haben das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen, sowie die LUB Consulting GmbH, Dresden, die Geschäftsführung übernommen. Hauptsitz der DGG ist Bremen. Gegenwärtig umfasst die DGG insgesamt 23 GVZ-Standorte. Hinzu kommen seit 2008 zwei Mitglieder aus dem Bereich „Logistikimmobilien-Entwickler“.

ZUR PERSON

Dr. Thomas Nobel

Dr. Thomas Nobel (42) ist der zweite Geschäftsführer der DGG – ebenfalls seit dem 15.6.1998. Der Dipl.-Wirt.Geograph hat über die GVZ in Deutschland promoviert. Er leitet neben seiner Tätigkeit für die DGG den Bereich „Standortlogistik“ am Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen.

ZUR PERSON

Steffen Nestler

Steffen Nestler (39) ist seit dem 15.6.1998 Geschäftsführer der Deutschen GVZ-Gesellschaft (DGG). Das ist allerdings kein Fulltime-Job für ihn: Der diplomierte Verkehrsingenieur leitet seit 2006 die LUB Consulting GmbH mit Sitz in Dresden.