

# Geko

# Aktuell

Hendrik Welp

**Perspektiven von  
Logistikstandorten im  
nördlichen Westfalen**

**Entwicklungsvarianten für  
das Güterverkehrszentrum  
GVZ Rheine**



Hrsg. v. Rudolf Grothues und Heinz Heineberg, Münster 2010

**LWL**

Für die Menschen.  
Für Westfalen-Lippe.

**Hendrik Welp**

## **Perspektiven von Logistikstandorten im nördlichen Westfalen –**

### **Entwicklungsvarianten für das Güterverkehrszentrum GVZ Rheine\***

#### **1 Einleitung**

Der Güterverkehr besitzt in einer weltweit vernetzten Wirtschaft einen hohen Stellenwert. Die Logistik-Branche boomt und viele Wirtschaftsregionen werben mit so genannten Logistikclustern im Wettbewerb der Regionen (vgl. NUHN u. HESSE 2006, S. 11). Sämtliche Güterverkehrsprognosen verweisen auf eine dynamische Entwicklung der Transportwirtschaft. Jedoch gibt es bereits heute mancherorts Engpässe im Verkehrssystem und zusätzlich verändern sich die Rahmenbedingungen, wie Lkw-Maut, steigende Treibstoffpreise u. a. Daher gilt es, Logistikstandorte und -konzepte näher zu betrachten. In der vorliegenden Arbeit wird beispielhaft für die Logistik-Branche das Güterverkehrszentrum (GVZ) Rheine untersucht.

#### **1.1 Wirtschafts- und verkehrsgeographischer Zugang**

Die Verkehrsgeographie und dabei insbesondere das Themenfeld des Gütertransportes ist eine eher unterrepräsentierte Teildisziplin im Bereich der humangeographischen Forschung, obwohl in der Vergangenheit zentrale Theorien in der Geographie mit Blick auf die Raumdifferenzierung durch Transportkosten (Industriestandortlehre nach Alfred Weber, Theorie des Systems Zentraler Orte von Walter Christaller, Landnutzungstheorie von Johann Heinrich von Thünen) formuliert wurden (vgl. HESSE 2007, S. 14). HESSE weist darauf hin, dass

Teilaspekte des Güterverkehrs und der Logistik zunehmend Beachtung in der wirtschafts- und verkehrsgeographischen Forschung finden (vgl. HESSE 1999, S. 225). Auch NEIBERGER u. BERTRAM merken an, dass das Thema Logistik erst seit neuestem Diskussionsgegenstand der Geographie ist (vgl. NEIBERGER u. BERTRAM 2005, S. 11f.). Die große Entwicklungsdynamik im Bereich Logistiksysteme, Güterverkehr und ihrer Raumwirksamkeit spricht für eine aktive Auseinandersetzung, wobei „[...] *der geographische Zugang zu Logistik und Distribution dreierlei leisten [kann]: er bietet ein Beobachtungsfeld für relevante raumwirtschaftliche Entwicklungen [...]; er stellt ein Analyseraster und Indikatoren zur Bewertung aktueller Prozesse zur Verfügung, und schließlich öffnet er ein neues Feld für die relationale (wirtschafts-)geographische Forschung*“ (HESSE 2007, S. 24).

Den Unterschied zwischen einer geographischen Betrachtungsweise und der Sicht der Verkehrswissenschaft/-planung sieht HESSE in der räumlichen Dimension und den räumlichen Bezügen (vgl. HESSE 2007, S. 24). Die raumwissenschaftliche Verkehrsforschung trägt zu einer Bereicherung der Erforschung des Güterverkehrs bei (vgl. LANZENDORF 2007, S. 253).

„Aus [...] [einer geographischen] Perspektive betrachtet geht es nicht allein um eine möglichst rationelle Transportabwicklung sowie die ihr vor- und nachgelagerte Disposition (Logistik), sondern um das gesamte System von Informations- und Transportströmen, Standorten als Knotenpunkte und Schnittstellen, logistische Ketten und Netzwerken sowie Politik und Institutionen. Sie werden je spezifisch räumlich konfiguriert, sind ver-

*schieden raumabhängig bzw. raumwirksam. Vor diesem Hintergrund ist die raumbezogene Betrachtung begründet*“ (HESSE 2007, S. 13).

Der Forschungsgegenstand Güterverkehrszentrum/en (GVZ) ist ein interdisziplinäres Themenfeld, in dem sich insbesondere verkehrswissenschaftliche, ökonomische, technische, ökologische und stadtentwicklungspolitische Ansätze wieder finden. Aufgrund dieser Querschnittsorientierung fügt sich das Thema GVZ unmittelbar in die forschende Wirtschafts- und Verkehrsgeographie als Teildisziplin der Humangeographie ein.

#### **1.2 Hintergrund und Problemstellung**

Güterverkehrszentren (GVZ) werden unter logistischen und umweltorientierten Perspektiven seit Ende der 1980er Jahre intensiv diskutiert. Die Kernfunktion von GVZ liegt vor allem darin, den Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsträgern sowie Nah- und Fernverkehr zu optimieren, Dienstleistungen für mehrere Unternehmen an einem Standort vorzuhalten und die allgemein als störend empfundene Nutzung von Güterverkehr lokal zu konzentrieren (vgl. KINDER 2000, S. 280).

Anfang der 1990er Jahre sorgte das Konzept für großes Interesse. Viele Kommunen planten die Einrichtung eines GVZ. Doch wie gestaltet sich heute die Umsetzung in Deutschland? Auf der einen Seite gibt es Stimmen, die das Konzept für etabliert halten und der Meinung sind, dass ein funktionierendes GVZ-Netzwerk besteht. Andere sprechen davon, dass sich das Konzept neu ausrichten bzw. anpassen muss. Das aktuelle GVZ-Profil hat nach Ansicht der Deutschen GVZ-Gesellschaft (DGG) die Logistik als bedeutenden Wirtschaftsfaktor, den Trend zur Intermodalität und nachhaltigen Mobilität, den Vorsprung durch Synergien und die Vernetzung logistischer Strukturen erkannt (vgl. ISL 2000, S. 2-5).

Für den derzeitigen Umsetzungsstand von GVZ in Deutschland gilt es, eine differenzierte Betrachtung vorzunehmen. In einigen GVZ stoßen die Schnittstellen für

\* Überarbeitete Fassung der Diplomarbeit im Studiengang Geographie des Fachbereichs Geowissenschaften an der Westf.-Wilhelms-Universität Münster 2008

den Kombinierten Verkehr (KV) an ihre Kapazitätsgrenzen und/oder die Gewerbeflächen sind vollständig vermarktet. Diesen Positivbeispielen stehen gescheiterte GVZ-Vorhaben gegenüber. Andere GVZ weisen noch große Entwicklungsdefizite auf.

Anfang der 1990er Jahre wurde auch in der Stadt Rheine ein GVZ eingerichtet und 2001 mit einem KV-Terminal ausgestattet. Allerdings kam es bisher zu keinem nennenswerten Güterumschlag im KV Straße-Schiene und zu keiner vollständigen Vermarktung der Flächen. Vor allem die Möglichkeiten einer Weiterentwicklung des GVZ Rheine stehen daher im Interesse des Verfassers. Zum Ende des Jahres 2006 wurde die KV-Anlage auf einen Stand-by-Betrieb gestellt und nur noch bei Bedarf werden Container-Umschläge vorgenommen. Dieser unbefriedigende Zustand des GVZ Rheine führte, in Kooperation mit der Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft für Rheine mbH (EWG) dazu, dieses konkrete und anwendungsbezogene Thema für eine wissenschaftliche geographische Abhandlung auszuwählen.

### 1.3 Zielsetzung und Aufbau der Arbeit

Für das Themenfeld GVZ Rheine besteht eindeutiger Handlungsbedarf. Wichtige Leitfragen, die es dabei zu klären gilt, sind: Wie kann sich das GVZ weiterentwickeln? Welche Entwicklungsansätze sind zu verfolgen? Kann die KV-Anlage wiederbelebt werden? Sollte gar Abschied genommen werden vom GVZ-Konzept?

Zielsetzung der vorliegenden Arbeit ist es, Entwicklungsvarianten für das GVZ Rheine aufzuzeigen und auf der Grundlage von empirischen Erhebungen zu bewerten. Im Anschluss daran werden Handlungsempfehlungen ausgearbeitet, die sich in erster Linie an die Stadt Rheine bzw. an die EWG richten. Damit wird der Stadt Rheine und weiteren Akteuren eine umfassende Zusammenstellung zum Thema GVZ Rheine an die Hand gegeben, mit deren Hilfe eine konkrete Positionierung zum GVZ ermöglicht wird.

Abkürzungsverzeichnis			
Abb.	Abbildung(en)	GVZ	Güterverkehrszentrum(en)
BA	Bauabschnitt	GVZE	GVZ-Entwicklungsgesellschaft (Rheine) mbH
BAG	Bundesamt für Güterverkehr	IHK	Industrie- und Handelskammer
BauNVO	Baunutzungsverordnung	ISL	Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung	IVE	Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb Universität Hannover
BeGU	Bundesvereinigung der Güterverkehrszentren und Umschlagsterminals	IVM	Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	k.A.	keine Angabe(n)
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen	Kap.	Kapitel
BMZ	Baumassenzahl (gemäß BauNVO § 19)	KLM	Kühl- und Lagerhaus Münsterland GmbH
B-Plan	Bebauungsplan	KLV	Kombinierter Ladungsverkehr
BTS	BTS Kombiwaggon Service GmbH	KV	Kombinierter Verkehr
BVU	Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH	LE	Ladeeinheit(en)
BVWP	Bundesverkehrswegeplan	LEP	Landesentwicklungsplan
C.T.T.	Combi Terminal Twente	LDS	Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen
DB AG	Deutsche Bahn AG	LDZ	Logistisches Dienstleistungszentrum
DEK	Dortmund-Ems-Kanal	MBV	Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
DGG	Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH	MLK	Mittellandkanal
DUSS	Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH	MWME	Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen
ETC	Euro Terminal Coevorden	ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ETT	European Transportregion Twente	PPP	Public Private Partnership
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	PR	Public Relations
EWG	Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft für Rheine mbH	REP	Regionalplan
Ex.	Expertenmeinung	RFID	Radio Frequency Identification
FMO	Flughafen Münster-Osnabrück	RVM	Regionalverkehr Münsterland GmbH
FV	Freight Village(s)	SO	Sondergebiet (gemäß BauNVO § 11)
F.	Frage	SPSS	Statistical Package for Social Sciences
GE	Gewerbegebiet (gemäß BauNVO § 8)	Tab.	Tabelle(n)
GF	Geschäftsführer	TDO	Terminaldachorganisation
GFW	Gesellschaft zur Entwicklung und Förderung der Wirtschaft in der Stadt Greven mbH	TEU	Twenty foot Equivalent Unit / Umrechnungseinheit für den 20-Fuß-Container
GFZ	Geschoßflächenzahl (gemäß BauNVO § 20)	TGG	Transportgewerbegebiet
GI	Industriegebiet (gemäß BauNVO § 9)	tkm	Tonnenkilometer
GRZ	Grundflächenzahl (gemäß BauNVO § 19)	VVWL	Fachvereinigung Spedition und Logistik im Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V.
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	WFO	Wirtschaftsförderung Osnabrück GmbH
GVN	Fachvereinigung Spedition und Logistik im Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V.	ZDM/MD	Zentrum für Digitale Medien und Mediendidaktik
GVZ	Güterverteilzentrum(en)	zit. n.	zitiert nach

Ebenso kann sie als Argumentationshilfe für kommunalpolitische Entscheidungen genutzt werden.

Der Aufbau des Beitrages gestaltet sich wie folgt: In Kapitel zwei erfolgt zunächst eine Darstellung des theoretischen Hintergrundes sowie des wissenschaftlichen Forschungsstandes zum Thema Güterverkehrszentren im Allgemeinen. Hier werden insbesondere Definitionen vorgestellt, Konzeption und Entwicklungsstand der GVZ in Deutschland erklärt sowie veränderte Rahmenbedingungen und aktuelle Trends in der Transportwirtschaft und Logistik näher beschrieben. Im dritten Kapitel wird auf den Untersuchungsraum Rheine eingegangen. Vom Makrostandort Region Rheine bis zum Mikrostandort GVZ Rheine konkretisieren sich dabei die Angaben. Schwerpunkte sind hier der Wirtschafts- und Logistikstandort

Rheine mit seiner infrastrukturellen Ausstattung und im Speziellen das GVZ Rheine, dessen Entwicklungsstand ausführlich dargelegt wird. Auf der Grundlage einer Synthese des zweiten und dritten Kapitels werden in Kapitel vier die zentralen Fragestellungen beleuchtet sowie das Forschungsdesign für die weitere Arbeit inklusive der methodischen Herangehensweise abgeleitet. Der empirische Teil beginnt im fünften Kapitel mit der Beschreibung der Methodik. In Kapitel sechs werden die Ergebnisse aus der Unternehmensbefragung und den Experteninterviews kombiniert dargestellt sowie der Standortvergleich beschrieben und beurteilt. Mit Hilfe der Ergebnisauswertung werden in Kapitel sieben fünf Entwicklungsvarianten bewertet und Handlungsempfehlungen für eine Weiterentwicklung des Güterverkehrszentrums

trums Rheine erarbeitet. Das Fazit in Kapitel acht bildet den Abschluss.

## 2 Das Forschungsfeld Güterverkehrszentren (GVZ)

### 2.1 Definitorische Grundlagen zur Transportbranche

Die **Logistik** verknüpft Vorbereitung, Transport, Lagerung und Auslieferung von Ressourcen sowie Vor- und Fertigprodukten. Dabei ist das strategische Ziel der Logistik die Verbesserung der Abläufe an den Schnittstellen zwischen betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten, Technik und Raum. Einerseits gibt es die unternehmensinterne Logistik, die sich mit der Optimierung der Abläufe im Produktionsprozess beschäftigt und auf der anderen Seite die unternehmensexterne Beschaffungs- und Distributionslogistik mit Aufgaben am Beginn und Ende des Produktionsprozesses (vgl. SCHENK u. SCHLIEPHAKE 2005, S. 572).

Die Aufgabe der Logistik ist es, zu minimalen Kosten die richtigen Güter in der richtigen Menge am richtigen Ort zur richtigen Zeit bereitzustellen (vgl. IHDE 2001, S. 255).

„[...] als **'Kombinierter Verkehr'** [gelten] Güterbeförderungen, bei denen der Lastkraftwagen, der Anhänger, der Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine, der Wechsellaufbau oder der Container von mindestens 20 Fuß Länge die Zu- und Ablaufstrecke auf der Straße und den übrigen Teil der Strecke auf der Schiene oder auf einer Binnenwasserstraße oder auf See, sofern diese mehr als 100 km Luftlinie beträgt, zurücklegt“ (RANDOW 2006, S. 2).

Als Oberbegriff für den Transport von Gütern mit zwei oder mehr Verkehrsträgern ist der multimodale Verkehr zu nennen. Beim intermodalen Verkehr handelt es sich um den Transport von Gütern in ein und derselben Ladeinheit (Wechsel-

behälter, Container, Sattelanhänger) oder demselben Straßenfahrzeug mit zwei oder mehr Verkehrsträgern. Er wird erst dann zum Kombinierten Verkehr (KV) bzw. Kombinierten Ladungsverkehr (KLV), wenn der überwiegende Teil der zurückgelegten Strecke mit der Eisenbahn, dem Binnenschiff oder dem Seeschiff bewältigt wird und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich ist (vgl. BMVBW 2001b, S. 5).

Beim Kombinierten Verkehr unterscheidet man zwischen dem begleiteten und dem unbegleiteten KV. Der begleitete KV bzw. die Rollende Landstraße kennzeichnet sich dadurch, dass hier die kompletten Lastzüge im Schienen- oder Schiffstransport mitgeführt werden. Hingegen ist der unbegleitete KV der Teilbereich, bei dem die Ladeinheiten (LE) ohne Motorfahrzeuge auf dem größeren Teil der Gesamtstrecke (Hauptlauf) auf der Schiene oder der Wasserstraße transportiert werden. Der Vor- und Nachlauf wird per Lkw durchgeführt (vgl. ebd., S. 6). Die klassische KV-Transportkette Straße-Schiene besteht aus fünf Komponenten (Abb. 1). Die Terminals als Schnittstellen des KV sind in der Regel in See- und Binnenhäfen sowie in Güterbahnhöfen und Güterverkehrszentren (GVZ) angesiedelt.

### 2.2 Trends in der Transportwirtschaft

#### Strukturwandel der Transportwirtschaft

Als wichtige Voraussetzung für eine wirtschaftliche Entwicklung gelten effiziente Transportsysteme, die immer schneller, pünktlicher, sicherer und preiswerter werden. Da weltweit immer mehr Güter über wachsende Distanzen transportiert werden, weist NUHN (2007, S. 5ff.) auf die Problematik des Ressourcenverbrauches und der Emissionen hin.

Es lassen sich verschiedene Gründe für die hohe Entwicklungsdynamik in der

Transportwirtschaft festmachen (vgl. SCHRÖDER 2001, S. 86ff.; SCHENK u. SCHLIEPHAKE 2005, S. 573f.; NEIBERGER u. BERTRAM 2005, S. 13; DEGI 2006, S. 17ff.): Hierzu zählen zum einen der **Güterstruktureffekt**, d. h., höherwertige, kleinteilige (Stück-)Güter mit geringer Dichte lösen schwere, geringwertige Massengüter ab. Ein weiterer Aspekt ist, dass immer kleinere Mengen in immer kürzeren Intervallen produziert werden, also eine **Verkürzung der Produktlebenszyklen** eintritt.

Zusätzlich spielt das **Outsourcing** von produzierenden Unternehmen eine bedeutende Rolle. Die Unternehmen lagern ihre logistischen Basisleistungen, wie Lagerung, Verpackung und Spedition an Logistikdienstleister aus. Eine steigende Komplexität der Organisation, Koordination und Abstimmung der Warenflüsse, also der logistischen Prozesse ist erkennbar. So werden z. B. beim Just-in-Time-Konzept hohe Anforderungen an Lieferzeit und Lieferzuverlässigkeit des Distributionssystems gestellt. Diese Erweiterung des logistischen Anforderungsprofils wird als **Logistikeffekt** bezeichnet. Gefördert werden hierdurch **Konzentrationsprozesse** zugunsten großer Logistikkonzerne. Vor allem mittelständische Transportunternehmen stehen in einem aggressiven Verdrängungswettbewerb (vgl. IVM 2006, S. 193).

Darüber hinaus sind die **technologischen Innovationen** nicht zu vergessen, von der Einführung des Containers und des intermodalen Transportsystems um 1960 bis hin zu computergestützten Warenwirtschaftssystemen, Sendungsverfolgung und Funkerkennung (RFID) in der heutigen Zeit. Sie zeigen deutlich die Fortschritte in der Informations- und Kommunikationstechnologie auf.

Des Weiteren kommt der **Internationalisierung und Globalisierung** (i. S. eines internationalen Verflechtungsprozesses durch Senkung der Handelsbarrieren), also der räumlichen Arbeitsteilung, eine



Abb. 1: Klassische KV-Transportkette Straße-Schiene (Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an MÖLLER 2002, S. 53)

immer höhere Bedeutung zu. Diese intensiveren Handelsbeziehungen werden mit dem Begriff **Integrationseffekt** beschrieben. Zu nennen ist hier z. B. die europäische Integration durch die Marktöffnung von Mittel- und Osteuropa. Die Zunahme der Import-, Export- und Produktionsverflechtungen in der Weltwirtschaft führt zu einem Anstieg des Güterverkehrs. Auch die **Deregulierung und Liberalisierung** der großen Wirtschaftsräume im Transport- und Telekommunikationssektor (z. B. die Freigabe der Kabotage und die Beseitigung nationaler Marktzutrittsbeschränkungen in der EU) sind für den Strukturwandel in der Transportwirtschaft von großer Relevanz.

Des Weiteren sind die Standorte der logistischen Leistungserstellung in die Betrachtung mit einzubeziehen. Auffällig ist eine sehr dynamische Entwicklung der Logistikzentren und Distributionsstandorte. Dabei unterscheidet HESSE:

1. Global integrierte Netzknoten: Die globalen Funktionsnetze der logistischen Wertschöpfung werden von internationalen Logistikdienstleistern gesteuert. Dabei sind sie nicht mehr allein auf Hafenstandorte angewiesen, sondern verfügen über ein globales Infrastrukturnetz.
2. Regionale Distributionskomplexe: Im Umland der Verdichtungsräume entstehen neue Konzentrationen von Distributionszentren, z. T. auch als GVZ geplant.
3. Periphere Wachstumszentren: Ländliche Regionen haben trotz ihrer peripheren Lage ihre Attraktivität als Logistikstandorte verbessert. Ein Autobahnanschluss, genügend (günstige) Flächen und Arbeitskräfte sind wichtige Standortfaktoren für internationale Netze. Daher sind z. B. in der Mitte Deutschlands (Raum Bad Hersfeld) Drehkreuze für nationale Distributionsnetze von Paketdiensten sowie Groß- und Einzelhandel errichtet worden (vgl. HESSE 2007, S. 16ff.).

Nach HESSE ist zwar eine generelle Auflösung der traditionellen Zentrumsysteme als Folge logistischer Netz- und Standortbildung bisher nicht zu erkennen, aber die „[...] Standortwahl der Distri-

butionsunternehmen folgt [...] längst nicht mehr allein den jeweiligen Faktorausstattungen wie Infrastrukturen oder Zugang zu Märkten. Sie geht vielmehr aus dem spezifischen Zusammenspiel von einzelbetrieblicher Strategie, Vernetzung in komplexen Wertschöpfungszusammenhängen sowie Raum- und Infrastrukturausstattung konkurrierender Standorte hervor“ (HESSE 2007, S. 22).

### Modal Split und Prognosen für den Güterverkehr

Im Folgenden wird die Modal Split-Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland dargestellt. Dabei wird die Zuordnung des Verkehrsaufkommens bzw. der Verkehrsleistung zu den einzelnen Verkehrsträgern als Verkehrsteilung oder Modal Split bezeichnet (vgl. KUMMER 2006, S. 99).

Aktuelle Prognosezahlen für die **kurz- und mittelfristige Entwicklung** sind der Gleitende(n) Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr zu entnehmen. Die Entwicklung der Weltwirtschaft im Jahr 2009 wurde von der tiefsten Rezession seit Jahrzehnten geprägt. Mit der im zweiten Halbjahr 2010 begonnenen Erholung steigen auch wieder die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten und führen zu einer spürbaren (Wieder-) Belebung der Transportnachfrage (vgl. INTRAPLAN 2010, S. 1).

Für das gesamtmodale Transportaufkommen wird für das Jahr 2010 ein Anstieg um gut 6 % prognostiziert. Für die Leistung zeichnet sich mit knapp 10 % eine noch höhere Zunahme ab, was vor allem auf eine entsprechende Entwicklung im Straßengüterverkehr zurückzuführen ist.

Für das Jahr 2011 ist mit der Festigung der allgemeinen konjunkturellen Aufwärtsbewegung grundsätzlich ein weiteres Wachstum der Güterverkehrsnachfrage zu erwarten. Jedoch wird der weitere Aufholprozess nach aller Voraussicht deutlich langsamer verlaufen. Es ist mit einer Zunahme des Transportaufkommens um 2 % und der Leistung um 4 % zu rechnen.

Der langjährige Trend einer Zunahme von Modal Split-Anteilen des Lkw nach der Güterverkehrsleistung wird sich wohl fortsetzen. Das gesamtmodale Güteraufkommen wächst aufgrund des sich weiter fortführenden Trends zunehmender Durchschnittsentfernungen schwächer als die Güterverkehrsleistung. Betrachtet man die Prognose für 2010, so ergibt sich eine leichte Verschiebung zugunsten der Straße (Abb. 2).

Ein weiterer Aspekt mit entsprechender Bedeutung für das GVZ-Thema stellt die Steigerung des durchschnittlichen Containerisierungsgrades dar. In nur einem Jahr (August 2005 bis August 2006) nahm die Containerladung um 12 % auf rund 72 Mio. Tonnen zu und die Zahl der umgeschlagenen Container (in TEU) stieg mit 14 % sogar noch stärker an. Festzuhalten gilt, dass der Containerverkehr unverändert Wachstumsmotor sein wird (vgl. BVU et al. 2007, S. 40).

Aussagen zur **langfristigen Entwicklung** des Güterverkehrs werden in dem Gutachten „Abschätzung der langfristigen Entwicklung des Güterverkehrs bis 2050“ vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BM VBS) getroffen. Die wesentlichen Ergebnisse sind, dass das Aufkommen gegenüber heute von gut 3,7 Mrd. Tonnen um knapp die

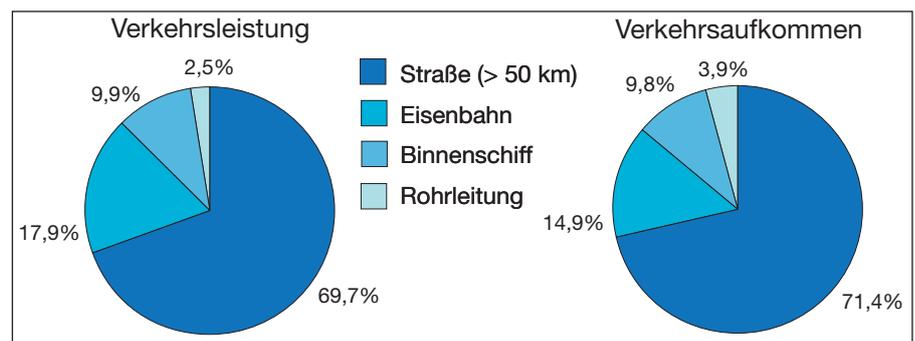


Abb. 2: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger in 2010 (Verkehrsleistung und -aufkommen) (Quelle: Prognose BVU et al. 2007, S. 20ff.)

Hälfte auf dann fast 5,5 Mrd. Tonnen zunehmen und die Leistung sich mehr als verdoppeln wird, von heute etwas weniger als 600 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) auf dann mehr als 1200 Mrd. tkm (vgl. BMVBS 2007, S. 2).

Einerseits werden die Entwicklungen des Güterverkehrs von einer langfristig dynamisch zunehmenden Außenhandelsverflechtung und andererseits von einer ab 2030 weniger dynamischen Binnenachfrage bestimmt. Die Expansion des Weltmarktes und die zunehmende internationale Arbeitsteilung führen weiterhin zu einer hohen Verkehrsnachfrage und weiter steigenden Transportweiten. Der grenzüberschreitende Verkehr wird gegenüber dem Binnenverkehr deutlich stärker wachsen.

Neben der allgemeinen Güterverkehrsentwicklung spielt insbesondere die Entwicklung des **kombinierten Güterverkehrs Schiene-Straße** für die GVZ eine zentrale Rolle. Schon die „Marktbeobachtung Güterverkehr – Jahresbericht 2006“ vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) zeigte die Entwicklung im KV auf. Im nationalen unbegleiteten KV (ohne Seehafenhinterlandverkehr) war im Jahr 2006 ein Anstieg der beförderten 20-Fuß-Einheiten (Standardcontainereinheit) um 12 % festzustellen. Im grenzüberschreitenden unbegleiteten KV konnte sogar ein Anstieg des Aufkommens um 14 % gegenüber dem Vorjahr verbucht werden. Einige große Kombiverkehrsgesellschaften verbuchten für das Jahr 2007 zweistellige Zuwachsraten im unbegleiteten nationalen kombinierten Verkehr, u. a. beeinflusst durch die neuen Arbeitszeitregelungen im Straßengüterverkehr. Infolge verschiedener Infrastrukturengpässe ergaben sich jedoch Aufkommensbegrenzungen (vgl. BAG 2007, S. 28ff.; BECK 2007, S. 28f).

### 2.3 Definition und Abgrenzung des Begriffs GVZ

Seit den 1980er Jahren werden spezielle transportlogistische Knoten in unterschiedlichen Definitionsansätzen diskutiert. Diese Einrichtungen und Anlagen für den Güterverkehr sollen eine bessere Vernet-

zung der Verkehrsträger und damit einen ökonomisch und ökologisch effizienteren Transport ermöglichen (vgl. KUMMER 2006, S. 143; NOBEL 2004a, S. 51).

#### Das Güterverkehrszentrum (GVZ)

Güterverkehrszentren sind als Knotenpunkte der Transportlogistik bekannt. „Ein Güterverkehrszentrum ist ein gewerbliches Baugebiet, in dem sich verkehrswirtschaftliche Betriebe, logistische Dienstleister, ergänzende Serviceeinrichtungen sowie logistikintensive Industrie- und Handelsunternehmen als selbstständige Betriebe ansiedeln und das an mehrere, mindestens zwei Verkehrsträger angebunden ist. Eine räumliche Aufteilung in mehrere funktional gegliederte Teilgebiete ist zulässig. Güterverkehrszentren sollen eine Umschlagsanlage des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße oder Wasserstraße/Straße/Schiene enthalten, die diskriminierungsfrei zugänglich ist“ (BMVBW 2001a, S. 1).

Darüber hinaus wird die Einrichtung geeigneter Organisationsformen (z. B. Entwicklungsgesellschaften) empfohlen, um die Ausschöpfung von Synergiepotenzialen innerhalb eines GVZ zu unterstützen (vgl. ebd., S. 1f.).

Logistische Zentren, die als GVZ gelten wollen, müssen die im Folgenden genannten spezifischen Strukturmerkmale aufweisen (vgl. THIES 1998, S. 34f.; KINDER 2000, S. 278f.; SACK 2002, S. 93ff.; ABERLE 2003, S. 559f.; KUMMER 2006, S. 143f.).

#### Multimodalität

Ein GVZ ist intermodal, d. h. es verfügt über eine speziell gestaltete Schnittstelle von möglichst vielen, mindestens jedoch zwei Verkehrsträgern, die sich i. d. R. in der Existenz eines KV-Terminals ausdrückt. Zumeist besteht eine Schnittstelle zwischen Straße und Schiene. Vorteilhaft sind ebenfalls ein Anschluss an Binnenwasserstraßen oder der Zugang zum Seeverkehr, ggf. auch zum Luftverkehr.

#### Multifunktionalität

In einem GVZ findet, ausgehend von den zahlreichen selbstständigen Unternehmen der Transport- und Logistikbranche, wie Transportunternehmen, Spediteure und

Lageristen, eine Vielzahl von transportvorgelagerten und -nachgelagerten sowie transportbegleitenden Aktivitäten statt. Auch Dienstleistungseinrichtungen siedeln sich in einem GVZ an, wie z. B. Tankstellen, Reparaturdienste, Waschanlagen und Zollämter. Diese Betriebe sorgen für einen reibungslosen Ablauf der logistischen Prozesse.

#### Überbetrieblichkeit

Synergieeffekte im GVZ können durch die verschiedensten Formen der Kooperation wirksam werden. Als Beispiel ist die gemeinsame Nutzung von Lager-, Umschlag- und Wartungseinrichtungen zu nennen. ALLEMAYER (1991, S. 5) merkt an, dass es im GVZ Betriebsgrößenvorteile gibt, über die kleine und mittelständische Speditionen nicht verfügen. Die Zusammenarbeit sollte dabei möglichst von einer unabhängigen Instanz, wie z. B. einer GVZ-Gesellschaft gefördert, koordiniert und moderiert werden.

#### Überregionalität

Ein GVZ besitzt einen überörtlichen Charakter als Schnittstelle zwischen Güterfern- und -nahverkehr. Idealerweise werden die Güter über weite Strecken (Ferntransporte) per Bahn, Schiff oder Flugzeug transportiert, während der Lkw im Nahbereich den Sammel- und Verteilverkehr zum bzw. vom GVZ übernimmt.

Sofern ein GVZ mehrere, räumlich getrennte Teilflächen beinhaltet, die durch organisatorische Vorkehrungen, insbesondere Informationsvernetzung, miteinander verbunden sind, wird von einem dezentralen GVZ gesprochen (vgl. NOBEL 2004a, S. 52ff.).

#### Abgrenzung zu anderen Güterverkehrsanlagen

Um eine Eindeutigkeit in der Begriffsverwendung zu gewährleisten, müssen GVZ von anderen Güterverkehrsanlagen unterschieden werden (vgl. THIES 1998, S. 35ff.; KINDER 2000, S. 279; NOBEL 2004a, S. 47ff.):

**Güterverteilzentren (GVtZ)** sind Anlagen von Großspeditionen oder auch des Handels zur Durchführung logistischer Dienstleistungen für Versender und Empfänger, die weit über den Transport und Umschlag von Gütern hinausgehen.

Oftmals verfügen sie zwar über einen Gleisanschluss, jedoch nicht über ein KV-Terminal. Im Unterschied zum GVZ besteht keine Kooperation zwischen den Unternehmen in einem GVtZ.

**Transportgewerbegebiete (TGG)** sind gewerbliche Standorte, die ausschließlich dem Transportgewerbe vorbehalten sind, d. h. hier werden Betriebe angesiedelt, die in erster Linie Transportaufgaben und ergänzende Tätigkeiten wie Lagerlogistik und Distribution durchführen. Dabei muss ein TGG jedoch keine Schnittstellenfunktion zwischen verschiedenen Verkehrsträgern oder Nah- und Fernverkehr ausüben. In seinen Funktionen ist ein GVZ immer auch ein Transportgewerbegebiet. Jedoch kann sich ein TGG nur zu einem GVZ entwickeln, wenn ein KV-Terminal und eine Moderatorinstanz zur Koordinierung von Kooperationen eingerichtet werden.

Unter einem **logistischen Dienstleistungszentrum (LDZ)** wird die konzentrierte Ansiedlung von Unternehmen, wie z. B. Lkw-Reparaturwerkstatt, Wartungseinrichtungen und/oder Lkw-Wäsche, verstanden. Diese transportbegleitenden Dienstleistungen sind auch in einem GVZ vorhanden. In einem LDZ hingegen fehlen die Unternehmen, die Transport und Umschlag abwickeln.

Bei **Distributions- bzw. Waren-dienstleistungszentren** handelt es sich um Lagerstandorte von Produktions- sowie Groß- und Einzelhandelsfirmen. In der Regel besteht ein solches Zentrum aus dem Lager nur eines Betriebes, von dem aus die Versorgung eines bestimmten Marktgebietes stattfindet.

## 2.4 Die Konzeption der GVZ

### Zielsetzungen und Funktionen

Oberstes Ziel von Güterverkehrszentren ist es, den Güterverkehr zu bündeln und effizienter abzuwickeln. Dabei spielt die Schnittstellenfunktion der Verkehrsträger und hier insbesondere die bessere Einbeziehung von Schiene und Wasserstraße sowie eine effizientere Gestaltung des Güterverkehrs die Hauptrolle (vgl. BM VBW 2001a, S. 1).

Insgesamt ist mit der Realisierung von

GVZ eine Vielzahl von Zielen und Funktionen verknüpft (vgl. MÖLLER 2002, S. 7; BINNENBRUCK 2004, S. 6):

**Wirtschaftliche Ziele** werden im Sinne von Synergieeffekten, Agglomerationsvorteilen und Kooperationen zwischen den transportaffinen Unternehmen angestrebt, um eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit zu erreichen. Hierbei spielen Effekte wie die Einsparung von Zeit, Fläche und Kosten eine Rolle (vgl. KOCH 1997, S. 228).

Im Bereich **verkehrspolitischer Ziele** lassen sich drei Effekte beschreiben: Durch die Reduzierung von Leerfahrten kann eine Verkehrsvermeidung erzielt werden. Hinzu kommt die Anordnung der zentralen Service- und Dienstleistungsbereiche im GVZ, wie z. B. Werkstatt oder Tankstelle, die zusätzliche Sonderfahrten vermeiden. Eine erhöhte Auslastung der Fahrzeuge sowie eine Verringerung der Sammel- und Verteilverkehre (Optimierung der Ver- und Entsorgung) führen als zweiten Effekt zur Verkehrsreduzierung. Drittens gilt es im Sinne einer Verkehrsverlagerung die Integration der Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff zu stärken, um hier eine Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf diese Verkehrsträger zu erzielen. Diese Effekte führen außerdem zu mehr Verkehrssicherheit.

**Umweltpolitisches Ziel** ist die Reduzierung der negativen Auswirkungen des Güterverkehrs auf Natur und Lebewesen. Hierzu zählen die externen Effekte, wie Umweltbelastungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen. Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung leisten einen Beitrag dazu, Abgas- und Staubemissionen sowie Lärmbeeinträchtigungen zu verringern. Im Rahmen des Forschungsprojektes Güterverkehrszentren und Umwelt konnte eine Untersuchung zu den ökologischen Folgen von GVZ zeigen, „[...] daß das Konzept der Güterverkehrszentren vom Grundsatz her dazu geeignet ist, für die Versorgung von Ballungsgebieten die Umweltbelastungen gegenüber der konventionellen Transportgestaltung in der Region zu reduzieren, auch wenn von Belastungssteigerungen in der unmittelbaren Umgebung von Gü-

terverkehrszentren auszugehen ist“ (BAUMGARTEN et al. 1996, S. 216).

Zusätzliches Potenzial für Natur- und Umweltschutz bietet die Standortverlagerung von Güterverkehrsbetrieben aus den Städten in ein GVZ. Städtische Flächen können entsiegelt und neue Grünflächen geschaffen oder durch andere Folgenutzungen entwickelt werden, womit zugleich **städtebauliche Ziele** erwähnt werden (vgl. IVE 1991, S. 29).

Eine weitere stadtbezogene Zielsetzung ist, die oft angespannte Situation des innerörtlichen Straßenverkehrs verträglicher zu gestalten und die Wohn- und Lebensqualität in den Innenstädten aufzuwerten (vgl. IVE u. HACON 1991, S. 23). Hier können GVZ erstens den Fernverkehr vor der Stadt brechen und zweitens lassen sich durch das Konzept der City-Logistik, d.h. der Koordinierung und Zusammenlegung von Transportwegen verschiedener Unternehmen innerhalb einer Stadt, Entlastungen bei den Auslieferverkehren in den Städten ermöglichen (vgl. NOBEL 2004b, S. 50).

Die Abbildung 3 zeigt ein von ECKSTEIN veröffentlichtes Zielsystem für GVZ.

Ein bedeutender Aspekt der GVZ wird darin gesehen, zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur beizutragen, d. h. regionalwirtschaftliche Wachstumseffekte werden von einem GVZ ausgelöst. Auf der einen Seite sichert und schafft ein GVZ Arbeitsplätze und verhilft der Kommune zu steuerlichen Einnahmen, andererseits gibt es Sekundäreffekte.

Es gilt darauf hinzuweisen, dass Funktionen und Effekte von GVZ von der Akzeptanz, Funktionalität und Wirkung eines jeden Einzelfalls abhängen und sich die Möglichkeiten und Grenzen von GVZ sehr ambivalent beurteilen lassen: „GVZ können jenseits ihrer Wirtschaftsförderungsfunktionen verkehrliche Optimierungen durch Synergien ermöglichen, sie können durch die gebündelte Verlagerung von Transportnutzungen an weniger sensible Standorte punktuelle Entlastungen herbeiführen und städtebauliche Spielräume schaffen, und sie können logistische Innovationen beschleunigen

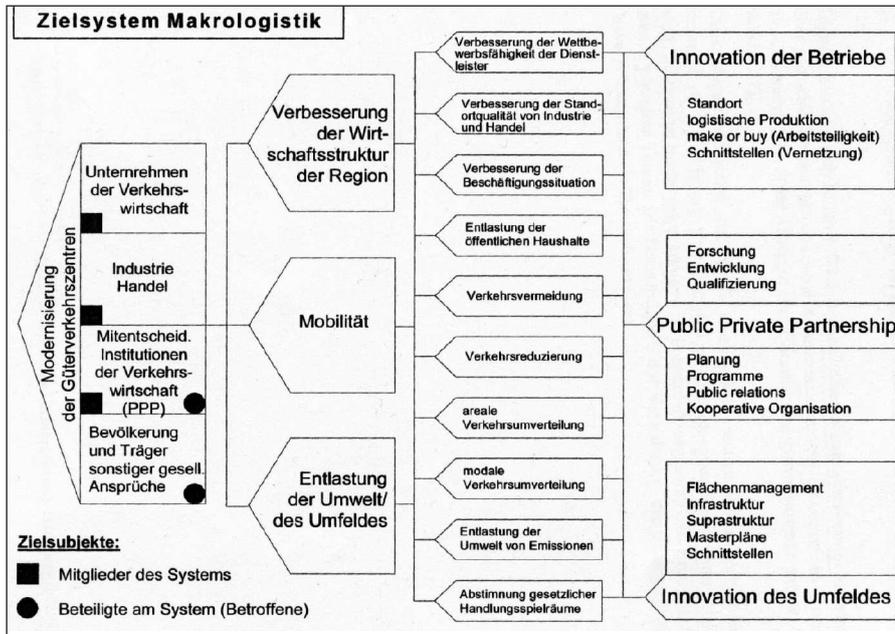


Abb. 3: Das makrologistische Zielsystem für GVZ (Quelle: ECKSTEIN 2004, S. 447)

– sie *müssen* all dies aber nicht“ (HESSE 1996, S. 226; Hervorhebungen im Original).

HESSE (1996, S. 226) stellt abschließend fest, dass ein GVZ kein multifunktionales Allheilmittel gegen die Überlastung der Verkehrsinfrastruktur ist.

### Standortanforderungen

Die grundlegenden Standortfaktoren für die Errichtung eines GVZ lassen sich wie folgt beschreiben:

Erstens kommt der Lage in der Region eine zentrale Bedeutung zu. GVZ sollen an Aufkommensschwerpunkten von GVZ-affinen Gütern entstehen. Unter GVZ-affinen Gütern sind Güter zu verstehen, die hohe logistische Anforderungen an den Transport stellen, die containerisierbar sind, die im Laufe des Transportes umgeschlagen werden, zu größeren Einheiten zusammengefasst und wieder in kleinere Einheiten zerlegt werden (HÖLTGEN 1992, S. 712; THIES 1998, S. 40). Vorteilhaft ist die Lage von GVZ in der Nähe von Absatzmärkten (größere Städte, Ballungszentren). In Kernstädten stehen jedoch oftmals keine Flächenreserven zur Verfügung. Im Zuge dessen wird auf periphere Standorte ausgewichen. HESSE stellt auch klar, dass im ländlichen Raum die Errichtung großer GVZ schon wegen des fehlenden Güteraufkommens i. d. R. ausscheidet (vgl.

HESSE 1993, S. 344; KUMMER 2006, S. 145).

Einen zweiten zentralen Standortfaktor eines GVZ stellt die infrastrukturelle und verkehrliche Anbindung dar. Eine schnelle Anbindung an leistungsfähige Straßenverkehrswege (möglichst direkter Autobahnanschluss) ist für den Lkw-Transport erforderlich. Schienenseitig ist eine günstige Anbindung im Rahmen von KV-Direktzugverbindungen im Nachsprung von Vorteil. Nach DEITERS (2003, S. 1) gelten Binnenhäfen als ideale Standorte, da dort auch das Wasserstraßennetz in die Organisation intermodaler Transportketten einbezogen werden kann.

Als dritter bedeutsamer Standortfaktor sind ausreichende Flächenreserven für ein GVZ zu nennen. Der nicht unerhebliche Flächenbedarf eines GVZ richtet sich dabei nach der zu erwartenden Menge, Art und Häufigkeit des Güterumschlags. Oftmals wird von den Kommunen ein modularer Aufbau (Entwicklung von Teil- und Bevorratung von Erweiterungsflächen) praktiziert (vgl. HÖLTGEN 1992, S. 713).

Weiterhin ist zu beachten, dass Güterverkehr nicht auf die Tagesstunden beschränkt ist, sondern auch und vor allem in den (problematischen) Abend- und Nachtstunden abgewickelt wird. Eine ausreichende Entfernung des GVZ-Standortes zu Wohngebieten ist demnach zwin-

gend erforderlich, um die Negativeinflüsse für die Bevölkerung auf ein Minimum zu reduzieren (vgl. IVE 1991, S. 29).

### Standortplanung und Zuständigkeitsbereiche

Im Rahmen der Verkehrspolitik des Bundes wurden im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 1992 nach Vorstellung der Länder 42 Standorträume für GVZ aufgeführt, die sich weitgehend mit der Standortkonzeption für den KV Straße-Schiene deckten (vgl. DEUTSCHES VERKEHRSFORUM 1993, S. 3). Im Bundesverkehrswegeplan 2003 wird im Rahmen einer stärkeren Vernetzung der Verkehrsträger zu einem integrierten Verkehrssystem auf den Ausbau der Güterverkehrszentren verwiesen (vgl. BMVBS 2003, S. 27).

Die Länder sind für eine übergeordnete Standortplanung von GVZ zuständig. Sie übernehmen bei der Planung und Errichtung die übergreifende Koordination und Abstimmung einzelner kommunaler und regionaler Aktivitäten (vgl. THIES 1998, S. 47). In den Landesentwicklungs- und den Regionalplänen (LEP u. REP) setzen die Länder die GVZ-Makrostandorte fest und erklären sie damit zum Ziel der Raumordnung und Landesplanung (vgl. IVE 1991, o. S.). So sind im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen zehn Standorträume für GVZ benannt worden (vgl. MWME 1995, S. 71).

Die Kommunen besitzen letzten Endes die konkrete Entscheidungsbefugnis über die Einrichtung eines GVZ, das im Flächennutzungsplan und im Bebauungsplan (B-Plan) aufgestellt und festgesetzt wird (vgl. THIES 1998, S. 47).

### Masterpläne und GVZ-Vernetzung

Schon zu Beginn der 1990er Jahre wurde über ein Gesamtnetz von GVZ für Deutschland diskutiert. Bei der Planung der Netzkonzeption galt es zu beachten, dass das Zusammenwirken mehrerer GVZ nicht durch Konkurrenzsituationen (Überlagerung der Einzugsbereiche dieser transportlogistischen Knoten) gestört würde. Daher wurde frühzeitig auf eine grenzüberschreitende Länderabstimmung

der GVZ-Aktivitäten hingewiesen (vgl. IVE 1991, S. 27). Dabei haben Bund und Länder intensiv mit der Deutschen Bundesbahn zusammengearbeitet. Die GVZ-Idee wurde maßgeblich von der Deutschen Bundesbahn/Deutschen Reichsbahn unterstützt, in dem sie einen Masterplan I zur Planung der Güterverkehrszentren in Deutschland (1992) entwickelte und 1995 mit dem GVZ-Masterplan II eine Nachfolgevariante vorlegte, in der die potenziellen GVZ-Standorte in Deutschland identifiziert wurden (vgl. KINDER 2000, S. 281; SACK 2002, S. 101).

Des Weiteren wird die Ansicht vertreten, dass GVZ ihre volle Wirkung erst dann erzielen, wenn sie untereinander vernetzt werden und eine flächendeckende Ausbreitung die Chancen für den intermodalen Verkehr verbessern (vgl. BMVBW 2001a, S. 1f.; BINNENBRUCK 2004, S. 5). „Die Erfahrungen zeigen, dass die GVZ-Vernetzung insbesondere dann erfolgreich funktionieren kann, wenn sich die Verantwortlichen in den Güterverkehrszentren aktiv mit personellen und finanziellen Ressourcen in den Aufbau überregionaler Maßnahmen und Projekte einbringen“ (NOBEL 2004b, S. 3).

Auch auf europäischer Ebene soll es zu einer Vernetzung des KV kommen, um positive Struktur- und Umweltwirkungen zu erreichen (vgl. HÖLTGEN 1992, S. 714). Aufbauend auf den Erfahrungen der europäischen GVZ-Länder soll ein EU-koordiniertes Netz von Freight Villages (FV = internationale Begriff für GVZ) geschaffen werden (vgl. NOBEL 2004a, S. 247).

Jedoch kam es bei der Etablierung eines GVZ-Netzes in Deutschland mit organisatorischen und operativen Verflechtungen untereinander zu diversen Problemen (s. Kap. 2.5) (vgl. NOBEL 2001, S. 51).

### **Förderungen**

Nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sind die in Bebauungsplänen als GVZ ausgewiesenen öffentlichen Verkehrsflächen förderfähig. Auch die Anbindung des GVZ an das überörtliche Verkehrsnetz und an die KV-Anlage fallen in den Förderbereich (vgl.

MBV 2007). Des Weiteren ist eine Förderung von Erschließungsmaßnahmen aus der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur und eine einzelbetriebliche Förderung möglich, wenn im GVZ überwiegend logistische Leistungen erbracht werden (vgl. BMVBW 2001a, S. 3).

Zusätzliche Fördermöglichkeiten bestehen in den Richtlinien (Verwaltungsvorschriften) erstens zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie) vom 03. August 2004, zweitens zur Förderung neuer Verkehre im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße vom 12. April 2005 sowie drittens zur Förderung von Umschlagsanlagen des Kombinierten Verkehrs vom 10. März 2006 (vgl. RANDOW 2004, 2005, 2006). Durch letztere Förderrichtlinie ist es gelungen „[...] auch die GVZ-Standorte mit KV-Terminals auszustatten, die ansonsten im Zuge der Neupositionierung der DB AG (Geschäftsbereich Umschlagsbahnhöfe – DUSS) keine diesbezüglichen Schnittstellen erhalten hätten“ (NOBEL 2004a, S. 247).

Darüber hinaus gibt es diverse EU-Förderungen. Spezielle Programme und Projekte auf europäischer Ebene sind z. B. Marco Polo, Phare/Interreg-Förderprogramme und verkehrspolitische Initiativen zur Anschubfinanzierung im intermodalen Verkehr (vgl. NOBEL 2004a, S. 247f).

### **Initiatoren und GVZ-Trägerschaft**

Die wichtigsten Initiatoren der GVZ-Entwicklung sind die Einrichtungen der Wirtschaftsförderung sowie die Planungsämter der Kommunen. Hinzu kommt ein relativ hohes Engagement von Seiten des Transportgewerbes, welches die Bedeutung des bei der GVZ-Entwicklung vorherrschenden Public Private Partnership (PPP)-Gedankens unterstreicht (vgl. NOBEL 2004a, S. 148f.).

Insbesondere zwei Gründe spielen bei der Motivation der GVZ-Entwicklung eine zentrale Rolle: „Zum einen ist das Ziel der Stärkung der Region als logisti-

scher Standort (Logistik als Standortfaktor) durch die Etablierung eines GVZ zu nennen. Zum anderen besteht Konsens darin, dass verkehrs- und umweltpolitische Motive, insbesondere zu Beginn der GVZ-Entwicklung Anfang der 90er Jahre, die GVZ-Projektierungen forciert haben. Weitere Gründe sind in der generellen Schaffung neuer Flächen für die Logistikbranche sowie in der Logistikaffinität (= hohes Güteraufkommen) der Region zu sehen“ (NOBEL 2004a, S. 149).

Die an der Initiative zum GVZ beteiligten Gebietskörperschaften oder auch private Investoren gründen i. d. R. zunächst eine GVZ-Entwicklungsgesellschaft (GVZE) als GmbH. Dieses Modell sieht vor, dass sich dann zumeist die Bahn und andere Verkehrsunternehmen, vielfach Speditionen, daran beteiligen. Die GVZE wird als Kooperationsansatz verstanden, mit der Aufgabe, die erwarteten Rationalisierungspotenziale zu erschließen. Damit gilt sie als wettbewerbsneutrale Plattform zur Durchsetzung der Interessen aller Beteiligten auf der Basis marktverträglicher Verfahren. Probleme ergeben sich allerdings bei der Finanzierung einer GVZE, da sie als kooperative Entwicklungskapazität keine gewinnbringende Kapitalanlage sein kann. Eine langfristige Fremdfinanzierung ist daher unerlässlich (vgl. DEUTSCHES VERKEHRSFORUM 1993, S. 7ff.; ECKSTEIN 1997, S. 355).

## **2.5 Entwicklungsstand von GVZ in Deutschland**

Die Idee der Güterverkehrszentren stand Anfang bis Mitte der 1990er Jahren, z. T. euphorisch, im Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion (vgl. KUMMER 2006, S. 145; KINDER 2000, S. 281). So gab es zu Beginn der 1990er Jahre ca. 50 GVZ-Projektplanungen in Deutschland, deren Umsetzung sich aber nur sehr langsam vollzog. Mit dem Bremer GVZ, das bereits Ende der 1970er Jahre diskutiert und ab 1983 gebaut wurde, gab es noch Anfang 1996 nur ein einziges real existierendes Güterverkehrszentrum, das zeitweise den Status eines bundesweit beachteten Modellprojektes hatte. Aufgrund

der Größe und auch der spezifischen Entstehungsbedingungen wurde recht schnell deutlich, dass das GVZ Bremen nicht ohne weiteres auf andere Räume übertragbar ist (vgl. HESSE 1996, S. 222). Heute existieren in Deutschland 33 aktive Güterverkehrszentren. Im Folgenden werden einige Ursachen für die Entwicklungsdefizite, der derzeitige Entwicklungsstand sowie eine Neuorientierung der GVZ-Idee thematisiert.

### Umsetzungsprobleme bei der GVZ-Entwicklung

Trotz der erfolgreichen Umsetzung einiger GVZ-Projekte lässt sich anmerken, dass es keine flächendeckende Realisierung von GVZ-Standorten nach dem klassischen GVZ-Modell gibt. Teilweise wurden GVZ-Planungen gar nicht erst umgesetzt oder die KV-Terminals sind heute nur unzureichend ausgelastet. Dadurch bedingt konnten die Erwartungen trotz großer Anstrengungen der beteiligten Güterverkehrswirtschaft und der Kommunen, Länder und des Bundes nur in Einzelfällen erfüllt werden (vgl. BINNENBRUCK 2004, S. 5).

Die **Ursachen** für Umsetzungsprobleme bei einzelnen GVZ-Planungen sind vielfältig. Schon bei der Auswahl eines geeigneten Standortes für ein GVZ standen viele Kommunen vor einem Problem. Angesichts des enormen Flächenanspruches eines GVZ von mindestens 60 bis zu 200 ha, unter Berücksichtigung ökologischer Ausgleichsflächen, gestaltet es sich schwierig, eine zusammenhängende Fläche im Stadtgebiet zu finden, die zugleich unter ökologischen Gesichtspunkten, wie Lärm- und Schadstoffimmissionen, nutzbar ist (vgl. ABERLE 2003, S. 561).

Des Weiteren erscheint die Bereitschaft zur Kooperation der miteinander im Wettbewerb stehenden Speditionunternehmen sehr gering (vgl. DEITERS 2002, S. 21). So spielt die Ausschöpfung von Synergieeffekten in einem GVZ durch Unternehmenskooperationen für die großen Logistikdienstleister bei der Standortwahl kaum eine Rolle und ist daher nur ein sehr schwaches Vermarktungsargument. Entscheidende Standortkriterien sind Kundennähe, Grundstücks-

preis und die Garantie auflagenfreier Betriebsgenehmigungen. Diese sind oftmals auch in herkömmlichen attraktiven Transportgewerbegebieten gegeben, so dass „[...] es in der Standortentwicklung der GVZ immer schwieriger [wird], eine ‚kritische Masse‘ für den Aufbau von Schienengüterverkehr zu anderen Wirtschaftsräumen und Synergien zwischen den Unternehmen zu entwickeln“ (KINDER 2000, S. 280).

Die großen international tätigen Produktions- und Handelsunternehmen konzentrieren ihre Warendistribution auf einige wenige Verteilzentren mit zentraler Lage im Absatzgebiet. Deren Netze und Güterströme stimmen dann nicht mit den Zielen der GVZ-Planungen überein (vgl. KINDER 2000, S. 280).

Auch die Strukturreform der Deutschen Bahn, die Anfang 1994 in Kraft trat und eine Neuausrichtung der Bahn an Rentabilitätsüberlegungen sowie eine interne Umorganisation nach sich zog, hat zu den Umsetzungsproblemen beigetragen. Aufgrund der Tatsache, dass die Masterpläne der Bahn nicht wie geplant umgesetzt wurden und sich die Bahn aus der aktiven GVZ-Förderung zurückzog, kam es zu gravierenden Planungsunsicherheiten bei GVZ-Projekten hinsichtlich des Baus, des Betriebs und der Anmietung von KV-Terminals (vgl. SACK 2002, S. 138 u. S. 150f.).

Zu erwähnen sei an dieser Stelle eine Studie der HACON INGENIEURSGESSELLSCHAFT MBH aus dem Jahr 1999. Im Rahmen dieses Forschungs- und Entwicklungsvorhabens DES BUNDESMINISTERIUMS FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (BMVBW) wurde ein neues KV-Standortkonzept für eine wirtschaftlich tragfähige Kernvernetzung auf der Schiene vorgelegt, das die Planungsgrundlage von 1992 erheblich revidierte. Das KV-Standortkonzept ordnete die deutschen Umschlagsbahnhöfe, die oftmals mit den GVZ-Projekten korrespondieren, hinsichtlich ihres KV-Potenzials in verschiedene Kategorien (Kernnetz, erweitertes Kernnetz, Abstimmungsbereich, nicht wirtschaftlich tragfähig in das Vernetzungskonzept integrierbar und

Logistikstandorte als Sonderfälle) ein. Danach ergab sich für die Deutsche Bahn AG eine zukünftige vorrangige Konzentration auf lediglich 26 Standorte in Wirtschaftsschwerpunkten sowie die Einbeziehung weiterer zehn so genannter Logistikstandorte (vgl. HACON 1999, S. 10f. u. S. 17; SACK 2002, S. 88).

Dies verdeutlicht, dass die Eisenbahngesellschaften ein KV-Terminal nur bei Nachweis der Eigenwirtschaftlichkeit betreiben. Es müssen also hinreichend hohe Gütermengen umgeschlagen werden (vgl. KUMMER 2006, S. 146). Als problematisch erweisen sich aber auch die Angebote der Deutschen Bahn AG im Schienengüterverkehr, die auf einer kontinuierlich hohen Relationsstärke, zielreinen Transporten und festen Kapazitätsbuchungen basieren. Hier entsprechen Flexibilität, terminliche Angebote, Qualität sowie Preisgestaltung oftmals nicht den Vorstellungen der Transportunternehmen, woraus eine geringe Auslastung vieler KV-Terminals resultiert (vgl. KINDER 2000, S. 281). Darüber hinaus sind die Kosteneinsparungen durch die Bündelung von Verkehren nicht so hoch, wie von Befürwortern vermutet, was wiederum bedeutet, dass sich eine Betriebsverlagerung in ein GVZ meist nicht rechnet (vgl. KUMMER 2006, S. 146).

Ein weiterer problematischer Aspekt sind die Finanzierungsengpässe bei den kommunalen Gebietskörperschaften. Der Öffentlichen Hand ist es aufgrund der Haushaltslage nicht möglich, die Erschließungs- und Anbindungskosten für privatwirtschaftliche Unternehmen komplett zu subventionieren (vgl. ABERLE 2003, S. 561).

### Aktueller GVZ-Entwicklungsstand

Abb. 4 gibt eine Übersicht über die in Deutschland aktiven GVZ inklusive deren Zugehörigkeit zur Deutschen GVZ-Gesellschaft mbH (DGG).

Im Rahmen seiner Dissertation, dessen Grundlage eine ISL-Studie (vgl. ISL 2000) ist, hat NOBEL ein umfassendes Benchmarking für die seiner Zeit 33 GVZ-Standorte in Deutschland durchgeführt. Zielsetzung war dabei, den Ent-

wicklungsstand und die Erfahrungspotenziale der GVZ aufzuzeigen (vgl. NOBEL 2004a, S. 104). SACK weist auf einige positive Verzerrungen der ISL-Studie hin, die sich aus der starken Variation von Kriterien zur Bestimmung eines GVZ sowie den personellen Überschneidungen zwischen den Autoren der ISL-Studie und der Geschäftsleitung der DGG erklären lassen (vgl. SACK 2002, S. 146). Die Ergebnisse des Benchmarking-orientierten GVZ-Erfahrungsaustausches liefern jedoch einen guten Überblick über den GVZ-Entwicklungsstand in Deutschland:

#### Flächenstruktur

Die durchschnittliche Gesamtfläche eines GVZ in Deutschland beträgt 149,7 ha, wovon 6,2 % KV-Fläche, 10,9 % Verkehrsfläche, 17,7 % Sonstige Flächen (z. B. ökologischer Ausgleich) und

65,2 % Gewerbefläche sind (vgl. NOBEL 2004a, S. 141f.).

#### Flächencharakteristik

An 21 von 33 Standorten sind die Gewerbeflächen (teilweise) als Industriegebiet (GI) ausgewiesen. Ansässige Unternehmen agieren hier somit relativ konfliktfrei, z. B. bzgl. gesetzlicher Auflagen, woraus sich ein erheblicher Standortvorteil gegenüber normalen Gewerbegebieten ergibt (vgl. ebd., S. 142f.).

#### GVZ-Standorttypisierung

Rund zwei Drittel aller deutschen GVZ basieren auf dem klassischen zentralen Ansatz, der sich insbesondere durch die Ausweisung neuer Gewerbeflächen, Orientierung am Logistikgewerbe bzw. Großverlader (Automobilindustrie) und eine bimodale Verkehrsträgerausrichtung Schiene und Straße kennzeichnet. Die dezentrale Standortphilosophie basiert oft-

mals auf einer trimodalen Verkehrsträgernutzung (Verknüpfung mit Strukturen von Binnenhäfen), einer Weiterentwicklung bereits existierender Gewerbegebiete in Kombination mit neuen Flächen und ist branchenbezogen bzw. mischorientiert (vgl. ebd., S. 143f.).

#### Entwicklungszeiträume

Die Tabelle 1 zeigt, wann sich die Vielzahl der Planungen sowie der Erschließungsmaßnahmen und Betriebsansiedlungen schwerpunktmäßig vollzog.

#### Erschließungs- u. Vermarktungsstand

Im Durchschnitt haben die GVZ ca. 67 % ihrer Gesamtflächen erschlossen. Der durchschnittliche Vermarktungsstand liegt bei 40 % (Stand: Mitte 2003). Die Werte verteilen sich jedoch über eine große Spannweite (vgl. ebd., S. 150f.).

#### Unternehmens- u. Beschäftigungsbesatz

Mitte 2003 waren ca. 1 200 Unternehmen verteilt auf 33 Standorte in GVZ angesiedelt. Daraus ergeben sich 40 000 direkt Beschäftigte sowie indirekte Beschäftigungswirkungen, sog. Multiplikatoreffekte. Im Endausbau, also bei 100-%igem Vermarktungsstand, erwartet die DGG bis zum Jahr 2015 ca. 100 000 Beschäftigte in 3 000 Unternehmen (vgl. ebd., S. 151f.).

#### Dienstleistungseinrichtungen

Tankstellen, Werkstätten sowie Waschanlagen sind in den meisten GVZ vorhanden. Darüber hinaus werden an einigen Standorten Zollamt, die Vermietung von Transportmitteln, Gefahrgutlager, Kühlager, Personaldienstleistungsagentur, Motel/Hotel, sanitäre Sozialeinrichtungen, Catering Dienste (Restaurant, Kantine) und Entsorgungseinrichtungen angeboten (vgl. ebd., S. 153f.).

#### Terminal-Intermodalität

Die Kosten je Umschlag pro Ladeinheit (LE) lagen im Jahr 2003 im Durchschnitt bei 17,40 Euro, mit einer geringen Spannweite, woraus sich ein einheitlicher Marktpreis ableiten lässt. Die Umschlagskapazität der Terminals betrug 2003 im Durchschnitt 73 000 LE pro Jahr und die Terminalauslastung im Durchschnitt 44 000 LE pro Jahr mit einer großen Bandbreite von knapp 20 % bis 100 % (Durchschnittlich 60 % Auslastung). Ne-

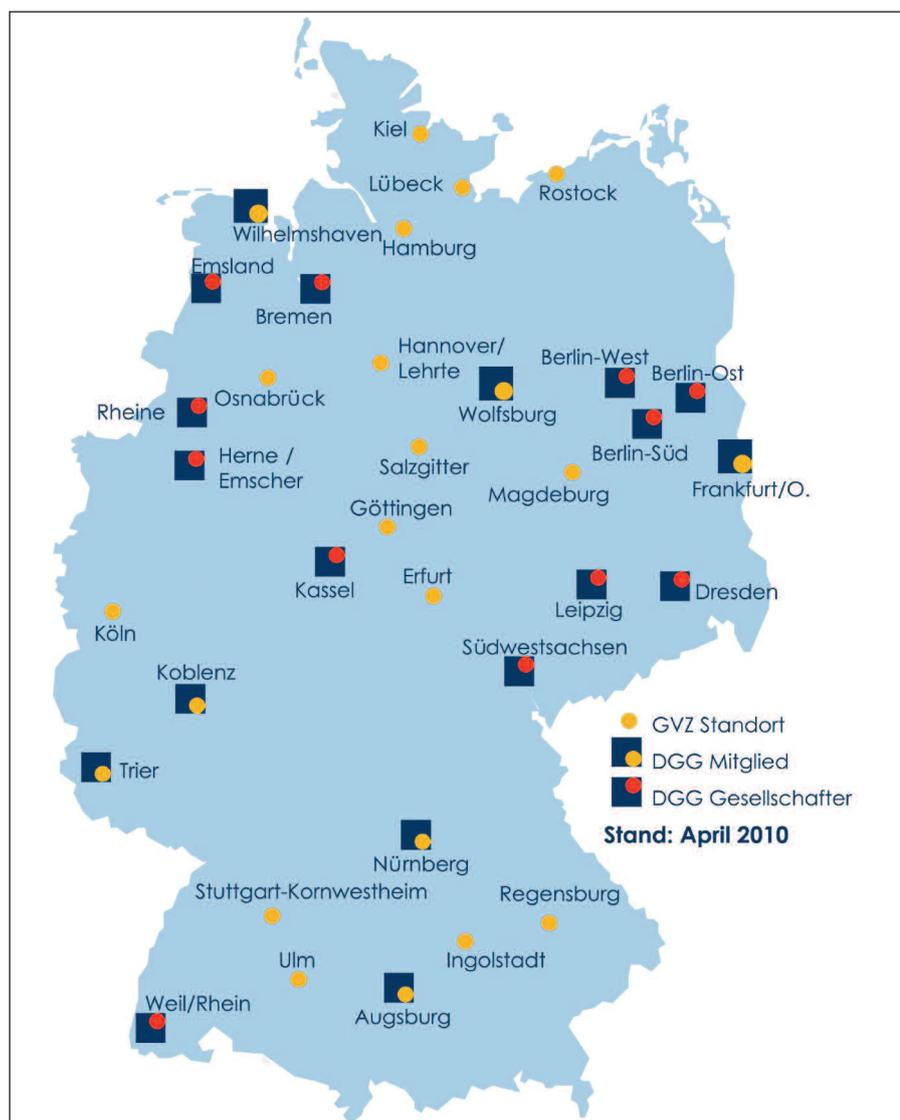


Abb. 4: Räumliche Verteilung der GVZ-Standorte in Deutschland (Quelle: Deutsche GVZ-Gesellschaft DGG 2010)

Tab. 1: Schwerpunktmäßige Entwicklungszeiträume der GVZ	
Entwicklungszeitraum	Schwerpunkt
1990–1994	Planungsprozess
1992–1997	Beginn der Erschließungsmaßnahmen
1993–1998	Erste Betriebsansiedlungen (= operativer Start) = ca. 3 Jahre nach Planungsbeginn und = ca. 1,5 Jahre nach der Erschließung

(Quelle: eigene Darstellung (in Anlehnung an NOBEL 2004a, S. 144ff.))

ben dem reinen Umschlag werden im bzw. indirekt am Terminal Serviceangebote, wie Containerreparatur, Depotservice, Packing sowie Trucking im Vor- und Nachlauf angeboten. Bzgl. der angebotenen KV-Verbindungen ergibt sich ein sehr heterogenes Bild (vgl. ebd., S. 158ff.).

#### Investitionen

Die Investitionen der öffentlichen Hand wurden im Durchschnitt pro GVZ auf ca. 67 Mio. Euro und die privater Investoren zur Erschließung sowie Entwicklung auf ca. 202 Mio. Euro im Durchschnitt pro GVZ angegeben. Dabei gilt es jedoch die Werte mit Vorsicht zu betrachten, da die Investitionsangaben im Rahmen des Erfahrungsaustausches wohl eher am unteren Level angesiedelt sind (vgl. ebd., S. 162f.).

#### Eigentumsverhältnisse u. Grundstückskosten/-optionen

Die GVZ-Areale befinden sich zum Zeitpunkt der ersten Veräußerung fast vollständig oder zumindest teilweise in öffentlichen Besitzverhältnissen. Der durchschnittliche Grundstückspreis beträgt ca. 61 €/m<sup>2</sup> bei einer Bandbreite von 10 – 200 €/m<sup>2</sup> inkl. Erschließungsanteilen. Hohe Grundstückspreise werden in Süd/Südwestdeutschland gefordert. In den Anfangsjahren der GVZ-Etablierung in Deutschland wurden die Flächen überwiegend komplett verkauft, heute ist ein starker Trend zu Pacht- und Mietoptionen (für logistische Anlagen) zu erkennen (vgl. ebd., S. 165f.).

#### Organisation u. Ausstattung

Die Organisation und Ausstattung der Trägerschaft stellt laut NOBEL einen ganz wichtigen Erfolgsfaktor für ein GVZ dar. Als problematisch sind jedoch feh-

lende Finanzierungsquellen zu beurteilen. So ist nur an knapp der Hälfte aller GVZ-Standorte eine GVZE als federführende Instanz tätig. I. d. R. ist nur eine begrenzte personelle Ausstattung mit ein bis zwei Verantwortlichen vorhanden. *“Vor dem Hintergrund der vielfältigen Aufgabenstellungen und Anforderungen sind die vorhandenen Personalkapazitäten als unterkritisch einzuschätzen“* (NOBEL 2004a, S. 167). NOBEL hat im Rahmen des Benchmarking herausgefunden, dass große Personalkapazitäten zu einer hohen GVZ-Performance führen (vgl. ebd., S. 166ff.).

#### Aufgaben der Trägerschaft

Die wichtigsten Funktionen liegen in den Bereichen Administration und Moderation, aber auch Marketing-Aktivitäten werden als sehr wichtig angesehen. Von hoher Bedeutung sind auch die Initiierung und Begleitung von KV-Aktivitäten. Hingegen haben andere Aufgaben, die eigentlich im Ursprung der GVZ-Idee (Kooperationsgedanke) liegen, nur einen geringen Stellenwert (vgl. ebd., S. 168f.).

#### Marketingaktivitäten

Zu den größten Herausforderungen einer erfolgreichen GVZ-Etablierung gehört die Vermarktung der GVZ-Areale. *„Bei der GVZ-Vermarktung hat sich im Prinzip der Gedanke eines besonderen Gewerbegebietes mit speziellem (logistischem) Charakter durchgesetzt. Demgegenüber werden bundesweit die Leistungsfähigkeit und Alleinstellungsmerkmale der GVZ-Trägerschaften kaum oder nur oberflächlich kommuniziert. Des Weiteren sind eigenständige und speziell entwickelte Vermarktungskonzepte an den einzelnen Standorten nur in Ansätzen vorhanden“* (NOBEL 2004a, S. 170). Marketingakti-

vitäten umfassen z. B. die gezielte Akquise von potentiellen Investoren aus bestimmten Branchen/ Clustern und die Präsenz auf Messen, wie transport logistic oder Expo Real. 18 GVZ verfügen über eine eigene Homepage. Broschüren, Flyer und Präsentationsunterlagen erreichen in Form und Qualität ein akzeptables Niveau, sind aber selten in englischer Sprache vorhanden. Bewährt hat sich an einigen GVZ ein Leitfaden für Investoren, der als Checkliste konzipiert ist und Ansprechpartner, Daten und Informationen über den Standort für den Ansiedler zusammenstellt.

NOBEL stellt weiter fest, dass bislang keine stringente Erfolgskontrolle in den GVZ existiert (vgl. ebd., S. 169ff.).

Unter **internen Rationalisierungsansätzen** sind wichtige Agglomerationsvorteile eines GVZ zu verstehen. Hierzu zählen Rationalisierungsmaßnahmen im Einkauf, in der Pflege und Instandhaltung sowie in der gemeinsamen Nutzung von Lager-, Förder-, und Umschlageinrichtungen. Die Umsetzung von Einkaufspools bei Energieleistungen ist verhältnismäßig schwierig, leichter gestaltet sich der Aufbau von Telematikplattformen (LogSolutions). Festzuhalten gilt, dass die erzielten (monetären) Rationalisierungsgewinne zu einer spürbaren Akzeptanzsteigerung der GVZ-Trägerschaften beitragen können (vgl. ebd., S. 175f.).

#### Externe Kooperationsansätze

Gemeinsam definierte und akquirierte Angebote am Markt tragen dazu bei, dass GVZ bei einer breiten Verladerschaft bekannt werden. Hierzu zählen logistikaffine Rationalisierungs- und Kooperationsideen, wie z. B. die City-Logistik. Ein Schwerpunkt liegt auch im Bereich KV-Initiativen i.S. einer Initiierung von Gesprächskreisen und konkreten Produktangeboten. Frachtausgleichssysteme und gemeinsame Entsorgungslogistik sind weitere Ansätze. Insgesamt ist jedoch festzustellen, dass die konkrete Umsetzung von externen GVZ-Produkten bislang nur in relativ wenigen Ansätzen gelungen ist. Im Unterschied zu lokalen und regionalen Ansätzen der GVZ, profitieren insbesondere überregionale Kooperationsansätze (vgl. ebd., S. 176ff.).

Tab. 2: „Top 10“ der deutschen GVZ				
Position 2007	GVZ-Standorte	Gesamtperformance	Position 2004	„Level“
1	Bremen	280	1	„Champions League“
2	Nürnberg	265	6	
3	Berlin-Süd	257	3	
4	Leipzig	255	5	
5	Dresden	243	11	„Bundesliga“
6	Emsland	241	12	
7	Regensburg	238	2	
8	Berlin-West	236	4	
9	Herne	233	9	
10	Trier	226	8	
(gesamt = 33)		(max. 300)		

(Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an NOBEL 2004b, S. 3 und NOBEL 2007, S. 8)

### Ranking der GVZ-Performance in Deutschland

NOBEL hat in seiner Forschungsarbeit erstmals die GVZ in Deutschland bewertet (Stand 8/2003) und diese in fünf unterschiedliche Entwicklungslevel eingestuft. Dabei konnte er kein GVZ-Entwicklungsgefälle innerhalb Deutschlands erkennen. Interessant ist, dass die höchste Gesamtperformance auch von den flächenmäßig größten und zentral konzipierten GVZ erreicht wird. Unterdurchschnittlich in ihrer Entwicklung präsentieren sich trotz jahrelanger Bestrebungen zur GVZ-Etablierung immer noch einige Standorte (vgl. NOBEL 2004a, S. 270 f.).

Im Dezember 2007 wurde ein aktualisiertes GVZ-Ranking der Deutschen GVZ-Gesellschaft veröffentlicht. Anhand von insgesamt 34 Bewertungskriterien aus den unterschiedlichsten Bereichen (z. B. ökonomische und verkehrliche Gesichtspunkte sowie Aspekte der Ökologie und Nachhaltigkeit) wurden die 33 gegenwärtig in Deutschland aktiven Güterverkehrszentren miteinander verglichen (Tab. 2). Das GVZ Bremen nimmt weiterhin den Spitzenplatz unter den deutschen GVZ-Standorten ein. Waren vor 2004 noch Regensburg und die GVZ im Berliner Raum durch eine hohe Entwicklungsdynamik

gekennzeichnet, so konnten sich seit 2004 vor allem die Standorte Nürnberg, Leipzig, Emsland-Dörpen und Dresden spürbar verbessern (vgl. NOBEL 2007, S. 8).

Festzuhalten gilt, dass sich das GVZ-Konzept bewährt hat. Jedoch konnte sich der konzeptionelle Ansatz, bestehend aus einer räumlich zusammenhängenden Gesamtfläche verbunden mit speditionellen und ergänzenden Dienstleistungen, nicht flächendeckend in Deutschland durchsetzen (vgl. NOBEL 2004b, S. 3). Trotzdem hat sich in Deutschland mittlerweile ein Netz insbesondere an großen Güterverkehrszentren erfolgreich etabliert (vgl. NOBEL 2007, S. 8).

### Dachverbände und Interessenvertretung

Auf nationaler Ebene wurde 1993 die Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH (DGG) gegründet (vgl. ECKART 2001, S. 183). Zu ihren Aufgabenfeldern zählt die Schaffung und der Ausbau von Kontaktpotenzialen zwischen den GVZ-Standorten, die Entwicklung und Etablierung einer Kommunikationsplattform sowie der Erfahrungsaustausch über Leistungs- und Angebotsstrukturen in den bundesdeutschen und europäischen Güterverkehrszentren (vgl. NOBEL 2004a, S. 95 ff.).

Als zentrale Interessensvertretung Perspektive Intermodalität gegenüber der verkehrspolitischen Ebene versteht sich die Bundesvereinigung der Güterverkehrszentren und Umschlagsterminals (BeGU) als eine strategische Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS), Terminaldachorganisation (TDO) und DGG. Die Kooperationsfelder liegen in den Bereichen Einkaufspoolung, telematische Vernetzung, PR-Aktivitäten sowie Forschungs-/Beratungsprojekte (vgl. NESTLER u. NOBEL 2004, S. 508).

Europlatforms ist eine Organisation auf europäischer Ebene, die 1991 als internationaler Dachverband der nationalen Freight-Village-Vertretungen gegründet wurde. Der deutsche Dachverband DGG ist Ende 1999 der Europlatforms-Organisation beigetreten (vgl. NOBEL 2004a, S. 191). „*Gundlegendes Ziel der Europlatforms-Organisation war und ist es, den allgemeinen Kenntnisstand über makrologistische Ansätze wie Güterverkehrszentren zu verbessern und die Nutzung der damit in Zusammenhang stehenden logistischen Dienstleistungen (europaweit) auszubauen*“ (ebd., S. 193).

### GVZ-Idee in Europa

Bereits in den 1960er und frühen 1970er Jahren wurden vor allem in Italien und Frankreich erste Projekte im Sinne von Güterverkehrszentren angeschoben, die als Ursprünge der GVZ-Idee in Europa gelten. So ist es für die GVZ-Entwicklung in Deutschland von hohem Interesse an den Erfahrungen in Europa zu partizipieren (vgl. NOBEL 2004a, S. 187 ff.).

Hinsichtlich der Zielgruppe und der intermodalen Zielsetzungen ergeben sich im europäischen Vergleich große Übereinstimmungen, so dass andere deutliche Unterschiede nur einen geringen Einfluss haben. Ein starker PPP-Gedanke bei Bau und Etablierung von Freight Villages in Europa herrscht dabei in den Ländern Deutschland, Italien und Spanien vor. Hingegen gibt es in Großbritannien, Frankreich und Dänemark nur einen geringen öffentlichen Einfluss. Die Erfordernis bzw. Bedeutung der Trägerschaften wird auch auf europäischer Ebene betont,

um die kooperativen Ansätze in den GVZ speziell durch die Einrichtung von GVZ-Entwicklungsgesellschaften oder entsprechenden Institutionen zu fördern.

In den südeuropäischen Ländern wird der sogenannte Dry-Port-Ansatz verfolgt. Zielsetzung dabei ist die Ausstattung der Trägerschaften und Areale mit Basisstrukturen analog zu den Strukturen in den Seehäfen. Die öffentliche Hand sichert durch finanzielles Engagement die langfristige wirtschaftliche Existenz der Betreibergesellschaft. In Deutschland hingegen wird durch die öffentliche Hand quasi 'nur' die Infrastruktur maßgeblich gestaltet (vgl. ebd., S. 187ff. u. S. 245ff.).

Die EU-Osterweiterung hat dazu beigetragen, dass die GVZ-Idee weiter an Bedeutung gewinnt. Auch der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit kommt eine wachsende Rolle zu (vgl. ebd., S. 247ff.).

#### **Länderbeispiel Niederlande**

Die Häfen Rotterdam und Amsterdam übernehmen in den Niederlanden wichtige Hubfunktionen. Allerdings hat sich der Systemansatz der Freight Villages bislang nicht in dem Maße wie in anderen EU-Ländern durchsetzen können. Lediglich der Venlo Trade Port nimmt eine Sonderstellung unter den niederländischen Logistiknotenpunkten ein und gilt als einziger FV-Standort in den Niederlanden (vgl. NOBEL 2004a, S. 227ff.; BINNENBRUCK 2004, S. 15).

#### **Neuorientierung der GVZ-Idee**

Im Jahr 2001 kam es zu einer Neufassung der Bund-Länder-Grundsätze zu Güterverkehrszentren, die zu einer Modifikation des GVZ-Verständnisses führte. Dem bestehenden Handlungsbedarf entsprechend sind folgende Neuerungen zu nennen:

1. Reduzierung des Vorhandenseins eines KV-Terminals auf eine Soll-Anforderung
2. Explizite Hervorhebung der Bedeutung einer neutralen Moderationsinstitution (GVZE) – als Beitrag zur Erleichterung innerhalb des GVZ bzgl. der Schaffung und Etablierung kooperativer Synergien
3. Konzentration von Betriebsansied-

lungen nicht allein auf die Logistikbranche, sondern auch auf logistikintensive Industrie- und Handelsunternehmen (vgl. NOBEL 2004a, S. 184).

Im Rahmen dieser Neugewichtung und Ableitung einer erweiterten GVZ-Definition wird den neuen Anforderungen an die Logistik in der GVZ-Diskussion Rechnung getragen. Neben der neuen Ansiedlungszielgruppe spielt insbesondere die zielgerichtete Initiierung und Moderation gemeinsamer Synergien durch eine neutrale GVZ-Trägerschaft eine zentrale Rolle. Erst durch die Etablierung einer solchen Institution qualifizieren sich logistische Standorte zu Güterverkehrszentren (vgl. NESTLER u. NOBEL 2004, S. 508).

NESTLER und NOBEL verdeutlichen in ihrem Aufsatz, dass ein GVZ ein logistisches Kompetenzzentrum einer Region darstellt, das nicht nur auf seine verkehrliche Schnittstellenfunktion reduziert werden kann und darf. Zunehmende Bedeutung gewinnt dabei die logistische Kompetenz von Standorten im Wettbewerb der Regionen.

Ein wichtiger Aspekt für das neue Verständnis von GVZ ist i. S. der Zielgruppenerweiterung die Tatsache, dass auch moderne Verteilzentren des Handels genauso selbstverständlich in GVZ lokalisiert sein sollen, wie logistikintensive Anlagen der Industrie. Industrie und Handel fordern moderne und innovative Logistikstrukturen in den einzelnen Regionen, um auf die zunehmende Arbeitsteiligkeit und verstärkte Outsourcingtendenzen zu reagieren.

Hierbei bieten sich GVZ als Konzentrationen insbesondere für mittelständische Unternehmen an, die durch Kooperationen mit Partnern den Herausforderungen des Marktes (schnelle und hoch qualifizierte Logistikkösungen) gerecht werden können. Bisher sind aber die Synergiepotenziale in GVZ nicht in dem erhofften Maße realisiert worden. Eine moderne Logistikkompetenz durch die Schaffung leistungsfähiger Logistikinfrastrukturen und die Bündelung von logistischem Know-how in GVZ wird jedoch zunehmend zu einem bedeutenden Wirtschafts- und Standortfaktor für die Region (vgl. NESTLER u. NOBEL 2004,

S. 506ff.; NOBEL 2001, S. 50f.). Zukünftig gilt es verstärkt nachzuweisen, welche konkreten ökonomischen, verkehrlichen und ökologischen Wirkungen GVZ haben (vgl. NOBEL 2007, S. 8).

In anderen Ländern werden die GVZ-Flächen und Logistikanlagen überwiegend durch die GVZ-Trägerschaft an die Unternehmen verpachtet bzw. vermietet. Das muss sich auch auf Deutschland übertragen, da ein steigender Handlungsdruck bei logistischen Dienstleistern zu Gunsten flexibler Pacht/Miete von Flächen und Logistikkimmobilien zu erwarten ist, um schneller auf die geänderten Rahmenbedingungen des Marktes reagieren zu können (vgl. NOBEL 2004a, S. 247ff.).

ECKSTEIN (2004, S. 448) stellt die Frage, ob die GVZ-Netze weiterhin grundsätzlich Schnittstellen der logistischen Entwicklung sein können oder ob sie, wenn sie im einzelnen Erfolg haben, Teil eines virtuellen, sich dynamisch verändernden Systems logistischer Zentren sind.

## **2.6 Rahmenbedingungen für die GVZ-Entwicklung**

Der Kombinierte Verkehr (KV) stellt eine der zentralen Rahmenbedingungen für die GVZ-Entwicklung dar. Zusätzlich werden Aspekte einer umweltorientierten Verkehrspolitik sowie veränderte Rahmenbedingungen, wie Lkw-Maut, steigende Treibstoffkosten u. a., erläutert. Wie die Prognosen für den Güterverkehr deutlich zeigen, ist Deutschland als Haupttransitland in Europa direkt von einem mengenmäßigen Wachstum der Güterverkehrsströme und zunehmend überlasteten Straßen betroffen. Um die Transportqualität nicht zu verschlechtern, wird eine Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten von Schiene und Wasserstraße im Güterverkehr angestrebt. Der KV wird dabei als geeignetes Instrument betrachtet (vgl. BMVBW 2001b, S. 3f.; KOHLENBERGER 1997, S. 167).

#### **Stärken und Chancen des KV**

Nach Ansicht des BMVBW (2001b, S. 9) sind die systembedingten Vorteile des KV:

- Entlastung der Straßen von Lkw-Fahrten, insbesondere über lange Strecken,

- niedriger Energieeinsatz beim KV,
- Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen (z.B. CO<sub>2</sub>-Ausstoß) sowie
- positiver sicherheitstechnischer Effekt durch die Verlagerung von Gefahrguttransporten von der Straße auf Schiene und Wasserstraße.

In der Diskussion um Energieeffizienz im Verkehr stellt der KV auf mittlerer und langer Transportdistanz zumeist die energieeffizienteste Variante dar und wird somit weiter an Bedeutung gewinnen (vgl. FRIES u. WICHSER 2007, S. 112).

Weitere Vorteile sieht KOHLENBERGER in einer wesentlich geringeren Schadenshäufigkeit als im Straßenverkehr sowie darin, dass die KV-Transporte von Fahrverboten in der Ferienzeit und an Sonn- und Feiertagen ausgenommen sind (vgl. KOHLENBERGER 1997, S. 185f.).

Der KV konzentriert sich insbesondere auf leistungsfähige Direkt- und Shuttlezüge zwischen aufkommensstarken Terminals. Mit der Öffnung der Schienennetze in Europa wird künftig auch eine bessere Entwicklung im internationalen KV möglich sein. Zusätzliches Potenzial stellt die wachsende Bedeutung der kranbaren Sattelaufleger für den KV Straße-Schiene dar (vgl. BMVBW 2001b, S. 19ff.).

**Schwächen u. Problemfelder beim KV**  
Gemessen an der Gesamtmenge der in Deutschland beförderten Güter hat der Kombinierte Verkehr bislang nur eine untergeordnete Bedeutung erlangt (vgl. BMVBW 2001b, S. 9f.). Grund hierfür ist, dass der KV anspruchsvoller ist als der durchgehende Straßentransport und ein größeres logistisches Know-how erfordert: „Verglichen mit dem direkten Lkw-Transport handelt es sich um eine aufwendige Transportkette mit eingebauten Ineffizienzen, z. B. dem Umschlag, dem Fahren gegen die Richtung zum und vom Terminal und den zeitlichen Restriktionen, die sich als Ladeschluß- und Bereitstellungszeit aus dem Zugbildungszwang ergeben. Diese Ineffizienzen müssen aus Sicht des am KLV zu beteiligenden Speditors kompensiert werden durch die Vorteile eines störungsfreien und kostengünstigen Transport auf der Strecke zwischen

den Terminals“ (HARTWIG 1998, S. 61).

Ein entscheidendes Kriterium ist der Pünktlichkeitsgrad im KV, da Unternehmen angesichts eng verzahnter Produktionsprozesse auf eine zuverlässige Belieferung angewiesen sind. Zwar konnte dieser in der Vergangenheit gesteigert werden, aber dennoch kommt es z. B. bei Zugübernahmen durch die italienische Bahn zu Verspätungen infolge von Lok- oder Lokführermangel. Überfüllte Terminals mindern zusätzlich die Servicequalität und verringern die Wettbewerbsfähigkeit des KV (vgl. BMVBW 2001b, S. 22; BAG 2006, S. 19). Seitens der Verloader wird immer wieder darauf hingewiesen, dass die mangelnde Pünktlichkeit der Schiene ein wesentlicher Grund dafür sei, Verkehre nicht vom Lkw zu verlagern (vgl. BAG 2006, S. 19).

Gegenüber der Straße ist der KV in vielen Fällen, insbesondere über kürzere Distanzen, zu teuer, zu langsam und zu unzuverlässig. Problem sind dabei oftmals die Schnittstellen in der intermodalen Prozesskette, die zu Qualitäts- und Zeitverlusten führen, aber auch Kostensteigerungen (vgl. FRIES u. WICHSER 2007, S. 108). Zusätzlich entziehen ausländische Anbieter dem KV durch Dumpingpreise im Lkw-Transport zunehmend Ladungen.

Darüber hinaus ergeben sich Hemmnisse im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr mit den neuen EU-Mitgliedstaaten. Als Ursache hierfür sind eine mangelnde Interoperabilität der verschiedenen nationalen Eisenbahnnetze und ein erheblicher Ausbau- und Instandhaltungsbedarf beim Schienennetz zu nennen. Aber auch die hohe Unpaarigkeit der Warenflüsse zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten wirkt sich negativ auf den KV mit Mittel- und Osteuropa aus (vgl. BAG 2006, S. 19).

Beim Thema Verkehrsmittelwahl wurde von den befragten Betrieben in der Fallanalyse von VARSCHEN, GÜHNE-MANN und LENZ vor allem die Politik der Bahn kritisiert. „Obwohl eine Verlagerung von Transporten auf die Schiene von der Hälfte der Betriebe als wünschenswert erachtet wird, benutzen fast alle vorwiegend den Lkw, auch wenn man

der Meinung ist, dass das Straßennetz langsam an seine Kapazitätsgrenze stößt. Die Bahn sei unattraktiv, zu unflexibel und als multimodaler Verkehr zu teuer“ (VARSCHEN et al. 2005, S. 43).

### **Break-Even-Point**

Maßstab für die Marktfähigkeit des KV hinsichtlich der Qualität und des Preises der Transportkette ist der durchgehende Straßentransport. Die relativ hohen Kosten des Straßenvor- und -nachlaufs, wie auch die Umschlagkosten, müssen gegenüber dem reinen Straßentransport durch günstigere Kosten im Hauptlauf auf der Schiene oder Wasserstraße aufgefangen werden (vgl. BMVBW 2001b, S. 27).

Nach KOHLENBERGER und DEITERS liegt der Break-Even-Point des KV bei einem Transportweg von ca. 300 km, d. h. von dort an kann je nach Einzelfall der KV wirtschaftlich durchgeführt werden (vgl. DEITERS 2002, S. 22; KOHLENBERGER 1997, S. 186). Laut einer Studie des INSTITUTS FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFTEN (IVM) an der Universität Münster kann der KV ab ca. 500 km bei einer Anlastung der Vermeidungskosten im Umweltbereich rentabel betrieben werden. Gegenwärtig wird der KV zudem sowohl von staatlicher Seite als auch von Seiten der Deutschen Bahn AG noch massiv subventioniert, da ansonsten nahezu der komplette nationale KV (< 700 km) eingestellt werden müsste (vgl. HARTWIG 1998, S. 12). Nach FRIES u. WICHSER ist der KV unter der Annahme eines durchgehenden Hauptlaufes und einer Vor- und Nachlaufdistanz von ca. 50 km in der Nord-Süd-Relation erst ab ca. 800 km und auf der Ost-West-Achse sogar erst ab knapp 1 400 km konkurrenzfähig. Sie weisen daraufhin, dass die Break-Even-Distanz abhängig von den jeweiligen Kostenfaktoren stark variiert (vgl. FRIES u. WICHSER 2007, S. 109).

### **Herausforderungen und Maßnahmen**

Eine staatliche Förderung i. S. von ordnungs- und steuerpolitischen Erleichterungen sowie Infrastrukturfinanzierung sind wichtige Impulse für den KV. Eine leistungsfähige Netzinfrastuktur ist für den KV Grundvoraussetzung für Planung

und Durchführung leistungsfähiger Transportangebote. Akute Kapazitätsengpässe können nur durch Erweiterung oder Neubau von Terminals, Ausbau des Schienennetzes, neue Umladetechniken und Normung der Transporttechniken beseitigt werden (vgl. KOHLENBERGER 1997, S. 189; HARTWIG 1998, S. 14f.; BMVBW 2001b, S. 39f.). Die Erhöhung der Beförderungskapazität der Schiene ist jedoch nur in einem begrenzten Umfang möglich (KNITSCHKY u. SWECYK 2007, S. 167).

Des Weiteren sieht das BMVBW (2001b, S. 48) über Feederzughilfen bzw. Flügelzüge in Verbindung mit aufkommensstarken Terminals die Möglichkeit, Terminals außerhalb der Wirtschaftszentren mit vergleichbar geringem Aufkommen in dieses System einzubinden und das KV-Angebot zu erweitern. „*Ein wesentlicher Fortschritt zur weiteren positiven Entwicklung des Kombinierten Verkehrs wird in [...] der Einführung neuer Hubkonzepte im KV gesehen. Basis hierfür ist die Verknüpfung von Zügen durch Schiene-Schiene-Umschlag [...]. Solche Hubs bieten damit vorrangig die Möglichkeit, auch weniger aufkommensstarken Terminals in ein leistungsfähiges 'direktzugnahes' KV-Produktionskonzept einzubinden. Das BMVBW beabsichtigt, im Rahmen der Finanzierung der Umschlagsinfrastruktur auch den geplanten ersten Hub in Hannover-Lehrte zu fördern*“ (BMVBW 2001b, S. 49).

Aus Sicht des Marktes ist der KV nur dann wettbewerbsfähig, wenn es gelingt, dessen Kosten in erheblichem Umfang zu senken, den Umschlagsbetrieb zu beschleunigen und an die logistischen Anforderungsprofile anzupassen (vgl. HARTWIG 1998, S. 58; SCHRÖDER 2001, S. 87). Der Erfolg von Maßnahmen zur Effizienzsteigerung wird jedoch von der Unterstützung und der Kooperation der am intermodalen Transportprozess beteiligten Akteure abhängen (vgl. FRIES u. WICHSER 2007, S. 111ff.).

### **Verkehrspolitik und veränderte Rahmenbedingungen**

Auch heute noch ist der Zielkonflikt des Bundes, insbesondere der **Verkehrspo-**

**litik**, einerseits die effiziente Abwicklung des Güterverkehrs und andererseits die Vermeidung von Güterverkehrsbelastungen aufgrund der Trends in der Güterverkehrsentwicklung aktueller denn je (vgl. IVE 1991, S. 8).

Daher werden GVZ als Lösung des Konfliktes bzw. als Abhilfe beim Umgang mit dem Zielkonflikt angesehen. Der KV wird dabei als ein wesentliches Element einer integrierten Verkehrspolitik dargestellt (vgl. BMVBW 2001b, S. 53).

Die wohl wichtigsten verkehrspolitischen Ziele des 21. Jh.s sind nach DEITERS (2002, S. 5) erstens die Vermeidung unnötigen Verkehrs und zweitens die weitgehende Verlagerung des Gütertransportes von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff.

Neben Veränderungen der politischen Rahmenbedingungen im europäischen Wirtschaftsraum und einer Neuorientierung der Verkehrsinfrastrukturpolitik bedarf es einer weitergehenden Kooperation der Verkehrsunternehmen und der Umsetzung betrieblicher Umweltschutzkonzepte. Wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige Güterverkehrspolitik ist die Entkoppelung von Verkehrs- und Wirtschaftswachstum (vgl. DEITERS 2007, S. 229).

Das BMVBS hat einen Masterplan Güterverkehr und Logistik zur Verbesserung der Effizienz des Gesamtverkehrsystems erarbeitet (vgl. RANDOW 2007, S. 586). Mit dem Masterplan ist ein Konzept für den Logistik- und Wirtschaftsstandort Deutschland entstanden, das den derzeit absehbaren wirtschaftlichen und ökologischen Entwicklungen gerecht wird (vgl. BMVBS 2008). Unter anderem verfolgt die Bundesregierung das Ziel, deutlich mehr Verkehr auf Schiene und Wasserstraße zu bringen. Welche positiven Auswirkungen sich für den KV aus den konkreten Maßnahmen ergeben, ist erst im Laufe der Umsetzung zu ersehen.

### **Betrachtung der veränderten Rahmenbedingungen**

„*Langfristig ist nicht auszuschließen, dass die Transportkosten infolge einer vollen Anlastung externer Effekte nicht nur bei der Verkehrsmittelwahl, sondern*

*auch bei Standortüberlegungen von Industrie und Handel wieder mehr Gewicht bekommen. Terminals und GVZ erhielten dann als Knotenpunkte eines multimodalen Verkehrsnetzes die Qualität von 'Transportkostenminimalpunkten' im Sinne A. Webers*“ (HÖLTGEN 1995, S. 163).

Die Aussage von HÖLTGEN ist immer noch aktuell, da es bisher zu keiner vollen Kostenanlastung für die Verursachung externer Effekte gekommen ist. Erste Schritte dazu sind seit Anfang 2005 durch die eingeführte streckenabhängige **Lkw-Maut** vollzogen worden. Für die Zukunft ist anzunehmen, dass diese Straßennutzungsgebühr weiter ausgedehnt und angehoben wird. (vgl. HEINRICI 2007, S. 1; POTTEBAUM 2008, S. 2). Interessant für GVZ sind die Auswirkungen der Lkw-Maut bzgl. möglicher Verkehrsverlagerungseffekte auf den KV. Nach Auskunft der Kombioperatoren führen neben dem erheblichen Wachstum im internationalen Seecontainerverkehr die hohen Kosten für Treibstoff und die Laderaumknappheit mit höheren Beförderungsentgelten im Straßengüterverkehr, aber nur in geringem Umfang die Maut-einführung zu den Aufkommenszuwächsen im Kombinierten Verkehr. Die Maut war damit lediglich einer von verschiedenen Gründen für die Verlagerung von der Straße auf die Schiene oder das Binnenschiff. Ein Großteil der Beförderungen auf der Straße ist jedoch nach Ansicht von Speditionen nicht oder nur schwer verlagerbar. Hierzu zählen Beförderungen von zeitkritischen oder speziellen Gütern oder Beförderungen mit langen Vor- und Nachläufen auf der Straße bis zum/vom Bahn- oder Binnenschiff bei kombinierten Verkehren (vgl. BAG 2006, S. 21; BVU 2007, S. 18f.).

Die **steigenden Ölpreise** lassen die Treibstoffkosten für Speditions- und Logistikunternehmen weiter ansteigen. Bis 2020 wird eine Verdopplung der Ölpreise erwartet (vgl. THIEDE 2007, S. 2; DPA 2008, S. 1). Inwieweit sich durch die Verteuerung der Lkw-Verkehre Verlagerungseffekte von Gütern auf die Schiene ergeben werden, ist nicht eindeutig zu benennen.

Ein weiterer Aspekt ist das Thema der **25 m-Lkws**, der sogenannten Giga-Liner, das für öffentlichen Diskussionsstoff sorgte. Die Vertreter des KV befürchten negative Auswirkungen i. S. einer Verlagerung von KV-Gütern auf die Straße. Andere sehen Probleme in der Verkehrssicherheit und z. B. in der Belastung von Brücken durch die schweren Maschinen. Die Verkehrsminister der Länder haben im Oktober 2007 weitere Sondergenehmigungen und Probefahrten von 25 m-Lkws nach Abschluss der Testphase untersagt (vgl. FRITSCH 2007, o. S.). Damit sind vorerst keine Verlagerungseffekte zu Gunsten des Lkw aus dieser Sicht anzunehmen. Wie sich die Situation weiterentwickelt bleibt abzuwarten.

Die Rahmenbedingungen wie Just-in-Time, hohe Flexibilität und Schnelligkeit kommen eher dem Lkw entgegen. Er kann flexibler eingesetzt werden und ist insbesondere auf kurzen Strecken schneller. Jedoch kommt es mittlerweile zu bestimmten Zeiten in den Ballungsräumen und an den Hubstandorten zu Engpässen auf den Straßen. Einschränkungen ergeben sich durch neue EU-Sozialvorschrif-

ten (Arbeitszeitregelungen für das Lkw-Fahrpersonal) und ein verstärktes Umweltbewusstsein, das immer wieder neue Richtlinien (Bsp. Normen zur Abgasreduzierung) hervorbringt (vgl. BAG 2007, S. 17f.; DPA 2007, o. S.). Die **steigende Umweltsensibilität** spricht für eine Verlagerung von Gütern auf die Schiene. DEITERS (2002, S. 19ff.) sieht im KV eine Möglichkeit zur Gestaltung eines umweltgerechten Güterverkehrs. Inwieweit private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) den Schienengüterverkehr i. S. der im GVZ verfolgten Ziele attraktiver gestalten, bleibt abzuwarten (vgl. DEITERS 2003, S. 8). Auch hat z. B. der Lokführerstreik im Güterverkehr in der Vergangenheit nicht dazu beigetragen, dass Spediteure einen Wechsel auf die Schiene in Erwägung ziehen.

Die GVZ profitieren, wie viele andere Logistikstandorte auch, von den deutlichen Wachstumstrends im Logistiksektor. Dazu zählt z. B. die große Nachfrage nach leistungsfähigen intermodalen Logistikflächen, wie sie die GVZ idealtypischer Weise bieten. Dass die GVZ gesuchte Standorte bleiben, zeigen auch in-

ternational agierende Logistikimmobilienentwickler (vgl. NOBEL 2007, S. 8).

### 3 Wirtschaftsregion Rheine

In diesem Kapitel wird der Wirtschaftsstandort Rheine ausgehend von einer regionalen Einordnung (Makrostandort) bis hin zum konkreten Untersuchungsobjekt GVZ Rheine (Mikrostandort) beschrieben und analysiert.

Der Untersuchungsraum befindet sich im Nordwesten der Bundesrepublik Deutschland, im nördlichen Münsterland des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW). Hier liegt der Kreis Steinfurt mit der Stadt Rheine als größte kreisangehörige Kommune. Im LEP ist die Stadt Rheine als Mittelzentrum ausgewiesen. Die nächsten Oberzentren sind Münster im Süden (ca. 44 km) und Osnabrück im Osten (ca. 46 km). In räumlicher Nähe zur Stadt Rheine befinden sich einige Kommunen mit mittel- oder grundzentralen Funktionen in einer ansonsten eher ländlich geprägten Region (vgl. EWG 2006b, S. 2ff.). „Rheine [ist] die größte

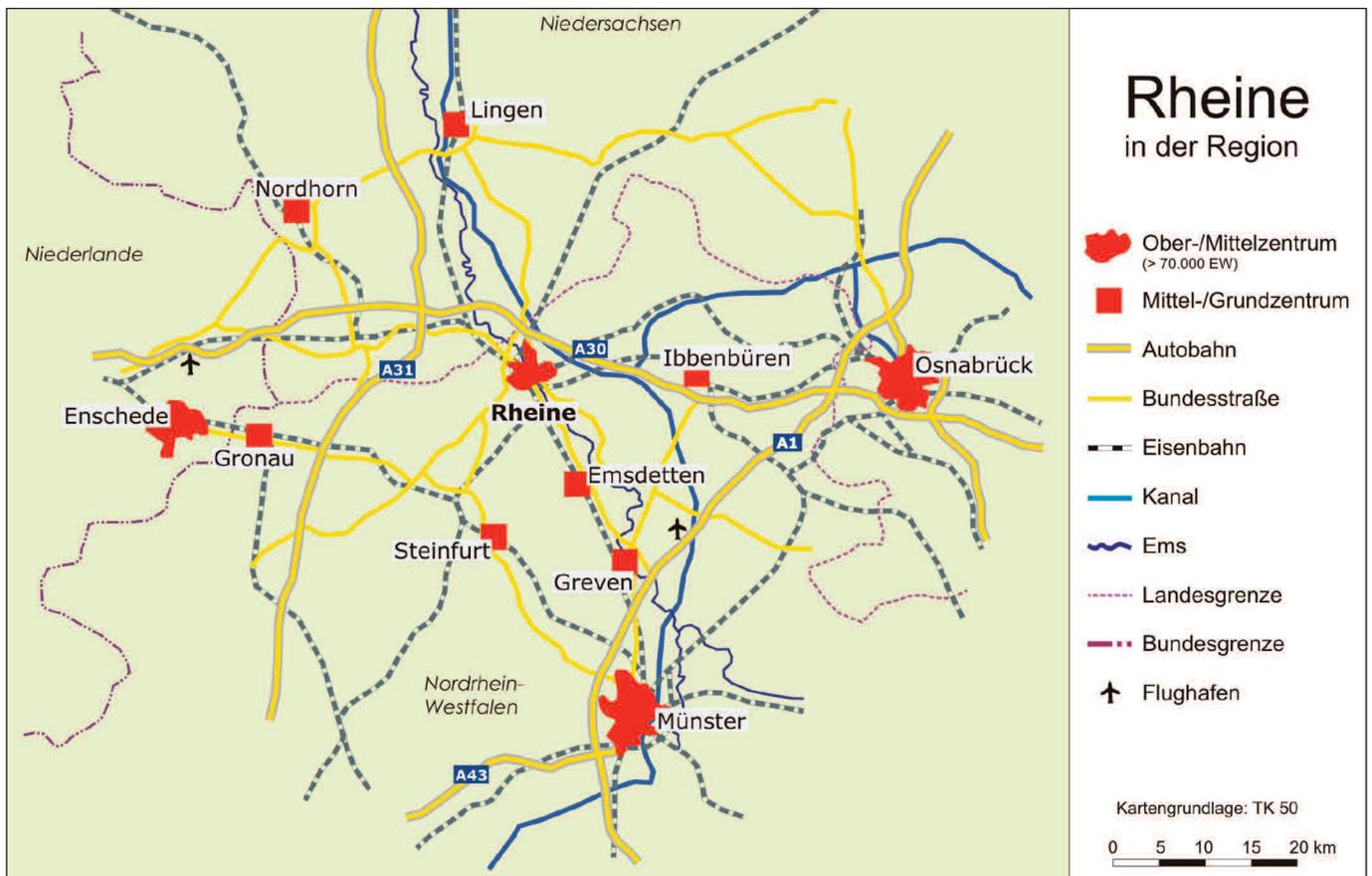


Abb. 5: Die Lage der Stadt Rheine in der Region (Quelle: Eigene Darstellung)

und funktional bedeutendste Stadt zwischen Oldenburg im Norden, Münster im Süden, Osnabrück im Osten und Enschede (NL) im Westen“ (EWG 2006b, S. 4).

Das Stadtgebiet grenzt im Norden an die Landesgrenze von Niedersachsen und ca. 45 km westlich der Stadt Rheine beginnt das Staatsgebiet der Niederlande (vgl. Abb. 5).

Ferner ist Rheine dem Gebiet der EU-REGIO zugehörig, einem seit 50 Jahren bestehenden Zusammenschluss von rund 130 Kreisen, Städten und Gemeinden im Grenzgebiet zwischen den Niederlanden und Deutschland zur Förderung der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Region (vgl. IVM 2006, S. 10).

### 3.1 Bevölkerung und Siedlungsstruktur

Rheine ist mit einer amtlichen Einwohnerzahl von 76 529 Einwohnern (Stand: 31.12.2009) die zweitgrößte Stadt im Münsterland. Sie umfasst eine Fläche von 144,9 km<sup>2</sup> und ist in 18 Stadtteile aufgegliedert. Insgesamt ist die Siedlungsstruktur zusammenhängend und relativ kompakt. Lediglich die Stadtteile Mesum, Hauenhorst und Elte als weitere Siedlungsschwerpunkte im Süden sind vom zentralen Siedlungsbereich abgesetzt. Innerhalb von 30 Pkw-Minuten eröffnet sich ein Einzugsbereich von mehr als 460 000 Personen (vgl. EWG 2007a, S. 5).

### 3.2 Verkehrsinfrastruktur

Im Norden des Stadtgebiets verläuft die Bundesautobahn A 30, wodurch Rheine an einen EU-Transportkorridor der 1. Klasse in West-Ost-Richtung (Amsterdam-Enschede-Osnabrück-Hannover-Berlin), d. h. an eine transnationale, grenzüberschreitende Verkehrsachse angebunden ist (vgl. DEGI 2006, S. 26f.). Rund zehn Kilometer westlich befindet sich die A 31 als ebenfalls leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung. Hierüber sind u. a. die Städte Lingen, Meppen und Emden in Richtung Norden sowie das westliche Ruhrgebiet im Süden zu erreichen. Das östliche Ruhrgebiet ist über die weiter östlich verlaufende A 1 angebunden. Darüber hinaus erschließen die Bundesstraßen B 70, B 70n, B 481, B 475, B 499, B 470 die umliegenden Ortschaften.

Des Weiteren ist Rheine als Eisenbahnknotenpunkt an das IC-Netz der Deutschen Bahn (Amsterdam–Hannover–Berlin / Norddeich–Münster–Köln) angeschlossen. Im öffentlichen Personenverkehr sind die nächsten Oberzentren mit der Regionalbahn bzw. dem Regionalexpress oder der Westfalenbahn gut zu erreichen.

Unmittelbar im Nordosten der Stadt Rheine verläuft der Dortmund-Ems-Kanal (DEK). Auch die Anbindung an den Mittellandkanal (MLK) ist in vier Kilometer Entfernung in Hörstel-Bergeshövede vorhanden. Der DEK stellte

eine bedeutende Verbindung zum Hafen Emden, zum Ruhrgebiet sowie über den MLK nach Nordostdeutschland dar.

Als internationaler Verkehrsflughafen ist der südöstlich gelegene Flughafen Münster-Osnabrück (FMO) in ca. 30 km Entfernung zu nennen. Des Weiteren ist der Flughafen Enschede Airport Twente zu erwähnen, der allerdings eine eher geringe Bedeutung in der Region spielt (vgl. IVM 2006, S. 97; EWG 2007b, S. 2).

### 3.3 Wirtschaftsstruktur

Die Wirtschaftsstruktur in Rheine ist vielseitig. Schwerpunkt bilden dabei die Bereiche Ernährung, Maschinen- und Anlagenbau, insbesondere im Kontext mit regenerativen Energien sowie Logistik und Textilwirtschaft. Trotz Wirtschaftskrise konnte in 2009 ein weiterer Anstieg der Unternehmen, auf über 5 300, am Standort Rheine verzeichnet werden. Zum Stichtag 30. Juni 2009 waren insgesamt 23 716 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort gemeldet, während es im Jahr 2005 noch 22 738 waren. Der Wirtschaftszweig Verkehr und Nachrichtenübermittlung zählt im Betrachtungszeitraum 1998-2006 zu den Wachstumsbranchen der Stadt Rheine, mit einer leichten Zunahme auf 1 202 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zum 30.06.2006 (vgl. LDS 2007, S. 15, EWG 2010, S. 6). Auch in 2009 lag die Arbeitslosenquote im Bezirk der Arbeitsagentur Rheine mit durchschnittlich 5,2%

Tab. 3: Gewerbe- und Industrieflächen der Stadt Rheine (Stand: Ende 2009)

GI/GE	Standort	Gesamtfläche (m <sup>2</sup> )	Noch frei (m <sup>2</sup> )	Noch zu erschließen (m <sup>2</sup> )	Vermarktet (m <sup>2</sup> , inkl. Optionen, Vergaben, LOIs)
GI	Baarentelgen Nord-Ost	240 500	7 000	0	233 500
GI	Baarentelgen-Nord	323 000	0	5 000	318 000
GI	Karl-Düsterberg	121 500	10 500	0	111 000
GE	Haselweg	49 000	0	0	49 000
GE	Kanalhafen Süd	118 000	5 000	0	113 000
GI	GVZ Süd	38 000	0	17 500	20 500
	<b>Gesamt</b>	<b>890 000</b>	<b>22 500</b>	<b>22 000</b>	<b>845 500</b>
Logistik- GI	GVZ	561 500	95 500	134 000	332 000

((Quelle: EWG 2010, S.11)

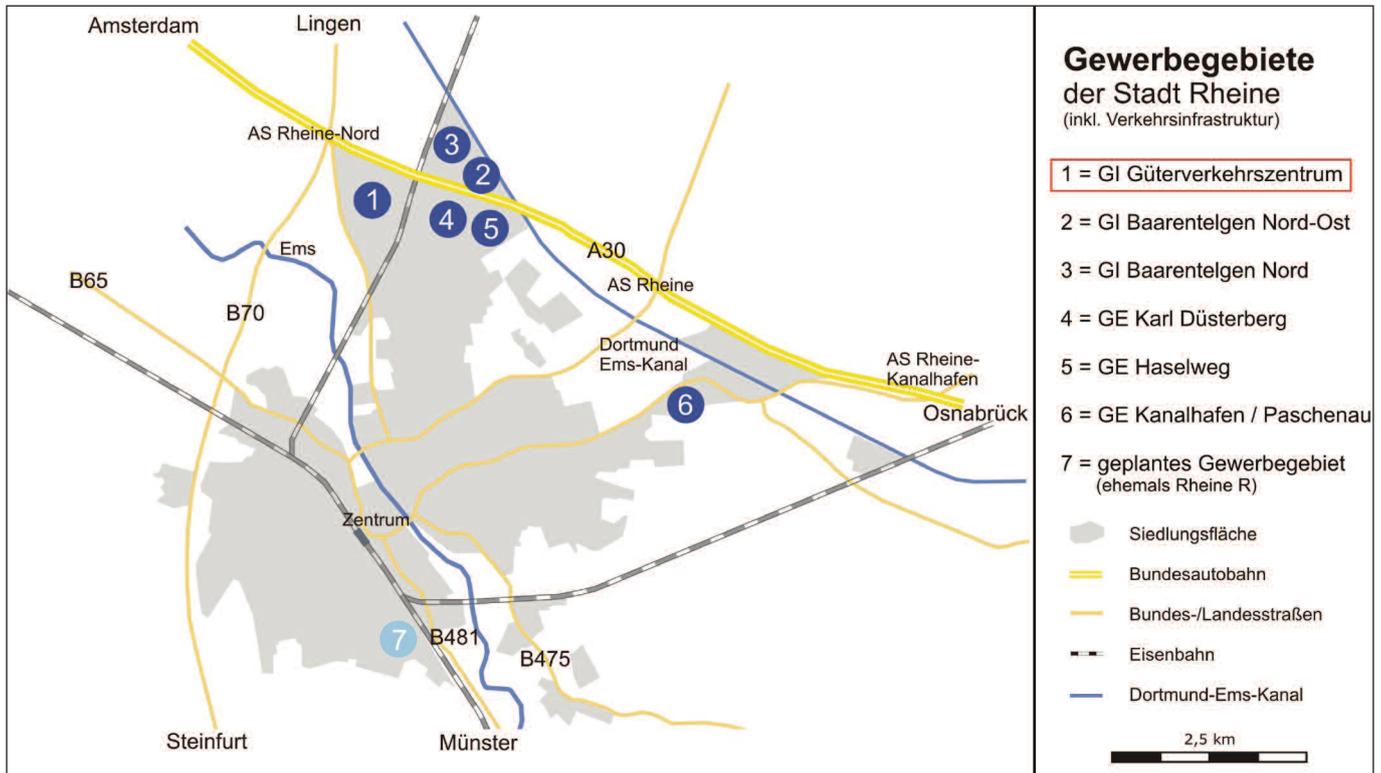


Abb. 6: Gewerbegebiete der Stadt Rheine (Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an EWG 2007a, S. 11)

wieder deutlich unter dem NRW-Landesdurchschnitt von 8,9% (vgl. EWG 2010, S. 6).

Das aktuelle Gewerbe- und Industrieflächenangebot der Stadt Rheine ist Tabelle 3 zu entnehmen. Abbildung 6 stellt die Gewerbegebiete in ihrer räumlichen Anordnung im Stadtgebiet dar.

Die Grundstückspreise für Gewerbe- und Industrieflächen liegen aktuell noch bei 17,90 €/m<sup>2</sup> (erschließungsbeitragsfrei). In den Gewerbegebieten mit der Möglichkeit zum betriebsbedingten Wohnen müssen 20,45 €/m<sup>2</sup> gezahlt werden. Zwar waren damit die Grundstückskosten in Rheine höher als in den umliegenden kleineren Kommunen und im benachbarten Emsland, aber geringer als in den anderen größeren Mittelzentren des Münsterlandes (vgl. EWG 2007a, S. 10). Jedoch wird eine standortgerechte Anhebung und Differenzierung der Grundstückspreise für Gewerbe- und Industrieflächen angestrebt.

Der Anteil von Gewerbeflächen an der gesamtstädtischen Fläche beträgt 1,08 % mit einem deutlichen Schwerpunkt im Norden der Stadt. Weitere Gewerbeflächen werden mittelfristig erschlossen. Im Gespräch ist auch ein interkommunales

Gewerbegebiet in Kooperation mit der Gemeinde Salzbergen nördlich der Autobahnanschlussstelle Rheine-Nord.

Im Rahmen eines Gemeinschaftsprojektes wurde das logistische Potenzial der EUREGIO erfasst (vgl. EWG 2007a, S. 12). Die EUREGIO sieht in ihrem logistischen Profil einen wichtigen Standortfaktor für die Region im interregionalen Wettbewerb (vgl. IVM 2006, S. 10). Im Zukunftsatlas 2006 wird der Kreis Steinfurt als regionaler Schwerpunkt der Logistikbranche ausgewiesen (vgl. PROGNOS AG 2006). Als bedeutende Logistikunternehmen in der Stadt Rheine sind Dachser GmbH & Co. KG, Steinkühler Unternehmensgruppe, A. Lohmöller GmbH & Co. KG, KWK A 30 Logistic GmbH und Supreme Sales GmbH zu nennen.

### 3.4 Sonstige Standortfaktoren

Neben den strukturellen Standortfaktoren spielen noch weitere Kriterien für die Unternehmensstandortwahl eine wichtige Rolle. In dieser Hinsicht kann sich Rheine durch ein ausgewogenes Kultur- und Freizeitangebot, eine lebendige Innenstadt sowie diverse Tourismus- und Naherholungsmöglichkeiten profilieren.

Rheine ist zudem Hochschulstandort mit der Mathias-Hochschule-Rheine (MHR). Die MHR ist eine wissenschaftliche Fachhochschule für Gesundheit, Wirtschaft und Technik in freier Trägerschaft. Darüber hinaus sind weitere Hochschulen von Rheine aus schnell zu erreichen: Universitäten und Fachhochschulen in Münster und Osnabrück sowie die Universität Twente und die Saxion Hogeschool Enschede (vgl. IVM 2006, S. 32).

### 3.5 Das Konzept GVZ Rheine – Wege verbinden ...

Erste konzeptionelle Planungen wurden um 1989 im Rahmen einer Bedarfs- und Konzeptstudie zum Planungsvorhaben Speditions- und Güterverteilerpark von BINNENBRUCK unter dem Titel „Das Rheine GVZ“ vorgelegt. Die Studie bestätigte die Lagegunst Rheines für ein GVZ insbesondere in Bezug auf den Straßengüterverkehr und bescheinigte ein entsprechendes GVZ-Potenzial am Gesamtgüteraufkommen in der Region (vgl. BINNENBRUCK 1989, S. 1ff.). Daran anschließend erarbeitete die DORNIER GMBH eine Konzeption zur Entwicklung des GVZ Rheine. Diese sah folgende Be-

triebe und Dienstleistungsfunktionen im GVZ vor: Speditions- und Transportbetriebe, Lagereibetriebe, Fuhrleutehof, Autohof, KV-Terminal, Frachtzentrum, Dienstleistungszentrum, Reinigungsbetrieb, Anbindung an ÖPNV und eine GVZE. Als wichtiges Standortkriterium galt eine direkte Anbindung an die Autobahn A 30. Dadurch bedingt ergab sich keine trimodale GVZ-Ausrichtung. Die Nähe zum Dortmund-Ems-Kanal und ein möglicher Hafenananschluss wurden jedoch in den Planungen für eine weitere Ausbaustufe zur Erweiterung des GVZ Rheine vorgesehen (vgl. DORNIER GMBH 1990, S. 10 u. S. 44ff.).

Das heutige GVZ-Konzept lässt sich wie folgt zusammenfassen: „Das Industriegebiet Güterverkehrszentrum Rheine (GVZ) ist durch die Kombination von attraktiven verkehrsgünstigen Gewerbeflächen mit einer Umschlagsanlage für den kombinierten Ladungsverkehr (KLV-Anlage) der ideale Standort für Speditionen, Logistikdienstleister und Unternehmen mit besonderen logistischen Anforderungen. Hier bieten sich beste Voraussetzungen für eine optimierte Logistik und eine ideale Plattform für eine wirtschaftlich effiziente Gestaltung von Logistikprozessen. Die unmittelbare Nachbarschaft der Unternehmen zueinander gewährleistet optimale Möglichkeiten der Kooperation und Koordination“ (EWG 2006a, S. 2).

#### Das GVZ Rheine als Teil der räumlichen Planung in NRW

Das Land Nordrhein-Westfalen hat in seiner Standortraumkonzeption für Güterverkehrszentren zehn konkrete Standorträume im LEP (Stand: 1995) festgelegt. Hierzu zählt u.a. auch der Standort Rheine. Wie schon in Kapitel 2.4 erwähnt, ist die konkrete Standortplanung Aufgabe der Regionalplanung und Kommunen sowie der Beteiligten aus der Verkehrs- und Transportwirtschaft (vgl. MWME 1995, S. 71; MSV 1992).

Im Regionalplan – Teilabschnitt Münsterland – (Stand: 1999) wurde im Norden der Stadt Rheine ein zweckgebundener Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich für ein GVZ mit Umschlagsanlage für den KV bestimmt (vgl. BEZIRKSREGIERUNG MÜNSTER

Tab. 4: Arealstruktur des GVZ Rheine			
Flächenart	ha		ha
Gesamtfläche	75	davon aktuell erschlossen:	50
davon:	63	davon aktuell vermarktet:	32
- Gewerbefläche (ohne KV)	5		
- Verkehrsfläche (ohne KV)	3		
- KV-Anlage	-		
- Ökologischer Ausgleich	-		
- Sonstige innerhalb des GVZ	-		

(Quelle: EWG 2007c; Stand: 2006)

1999, S. 52). Weitere planerische Grundlagen sind dem im Jahr 2006 aufgestellten Bebauungsplan (B-Plan) Industriegebiet GVZ Rheine zu entnehmen. Durch die Zusammenfassung von vormals sechs Bebauungsplänen ist nunmehr im Folgenden eine ganzheitliche Betrachtung des GVZ-Gebietes möglich (vgl. STADT RHEINE 2006a, S. 3ff.).

#### Entwicklungsstand

In diesem Teilkapitel werden Struktur und Entwicklung, die Verkehrsträger, die Finanzierung und das Management sowie die GVZ-Produkte erläutert (vgl. EWG 2007c; STADT RHEINE 2006a, S. 3ff.; IVM 2006, S. 107):

#### Struktur und Entwicklung

Zur Arealstruktur zählen Flächenangebot, -charakteristik und -wirkung. Die Gesamtfläche für das vom GVZ überplante Gebiet beträgt 748 163 m<sup>2</sup> und wird im Norden durch die Bundesautobahn A 30, im Osten durch die Bahnstrecke

Rheine–Spelle, im Süden durch die Zentralkläranlage und im Westen durch den Venhauser Damm begrenzt. Das GVZ Rheine (vgl. Tab. 4) liegt im Norden der Stadt Rheine und ist etwa 3,5 km von der Innenstadt (Marktplatz) entfernt. Die Reliefenergie des GVZ-Gebietes, das auf einer Höhe von 36–38 m ü. NN liegt, ist sehr gering. Ursprünglich wurde die Fläche land- und forstwirtschaftlich genutzt. Östlich an das GVZ anschließend liegen die Gewerbegebiete Baarentelgen-Nord, -Mitte und -Ost. Eine Beeinträchtigung von schutzbedürftigen Wohngebieten ist aufgrund des Abstandes von ca. 1 000 m nicht gegeben. Die Gewerbegrundstücke sind direkt von der Autobahn sichtbar (vgl. STADT RHEINE 2006a, S. 9ff.) (Abb. 6 u. 7).

Der als GVZ ausgewiesene Bereich ist als Industriegebiet (GI) festgesetzt. Nach den Vorgaben des Regionalplans ist zur Entwicklung des GVZ die Art der zulässigen Nutzungen des GI-Gebietes ein-



Abb. 6: Das GVZ Rheine (im Hintergrund Spedition Lohmöller) (Foto: Hendrik Welp 2008)

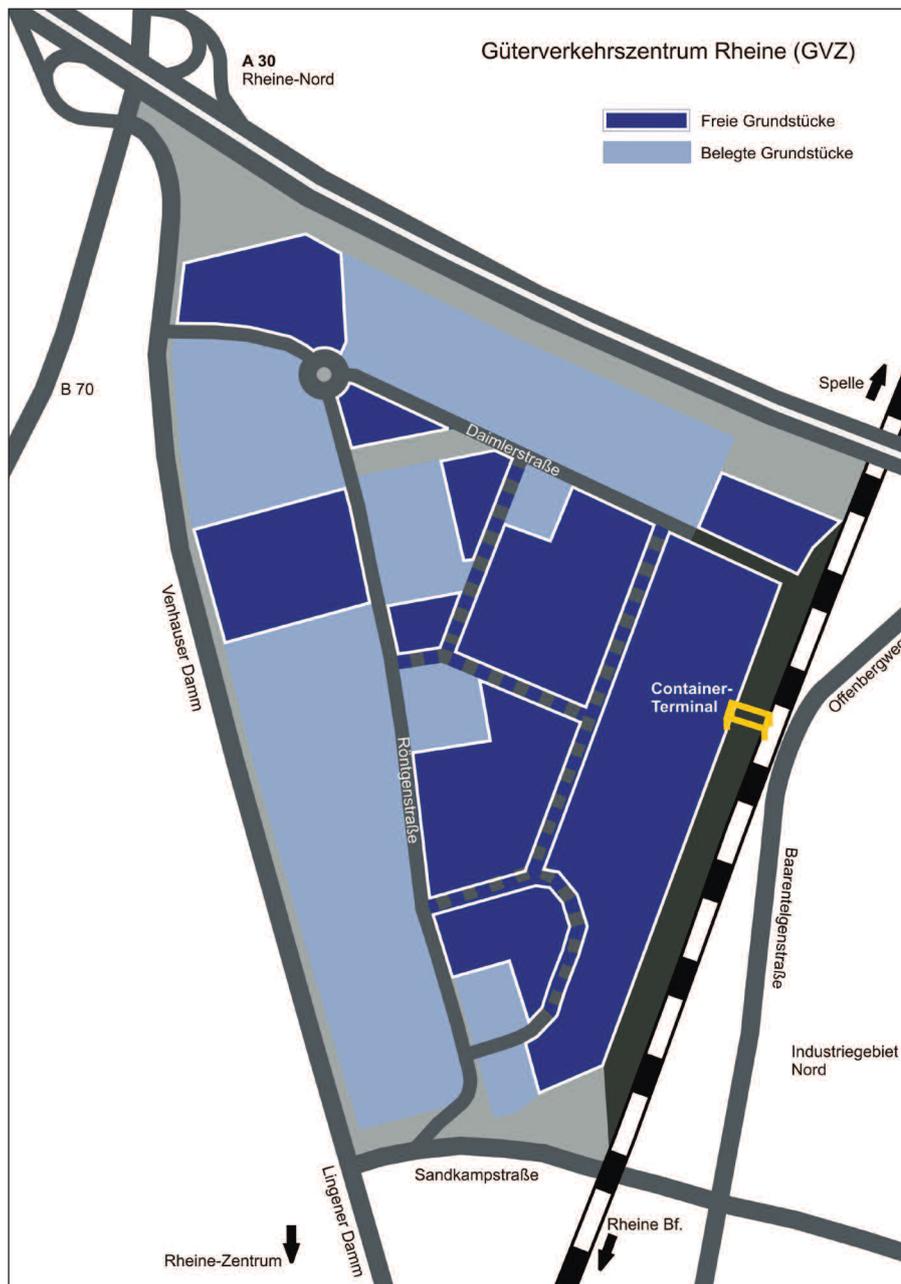


Abb. 7: Übersichtsplan des GVZ Rheine 2010 (Quelle: Stadt Rheine)

geschränkt. Als zulässige Nutzungen gelten Speditionsbetriebe aller Art, Lagerhaltungsbetriebe, logistische Dienstleistungsbetriebe, speditionsbedingte Folgebetriebe, Service-Betriebe für Transportfahrzeuge aller Art, Containerservice-Betriebe sowie Dienstleistungsbetriebe des Gütertransport- und Lagereigewerbes. Die enge Zweckbindung für das GVZ Rheine ergab sich aus Forderungen der Landesregierung bzgl. der Fördermittelvergabe und stellt damit keine Restriktion von Seiten der Kommune dar (vgl. STADT RHEINE 2006a, S. 13).

Lediglich kleine Teilflächen sind von der GI-Festsetzung ausgenommen. Hierzu zählen das Sondergebiet KLV-

Anlage und ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Autohof sowie zweckentsprechende Nebenbetriebe südlich der Daimlerstraße. Im Rahmen der Neuaufstellung des B-Plans Industriegebiet GVZ Rheine wurde im Süden ein ca. 3,8 ha großes Areal aus der GVZ-Bindung entlassen, da über 30 ha noch unbebaut sind und die Nachfrage nach uneingeschränkten Gewerbeflächen in der Nähe der B 70 bzw. A 30 ungebrochen ist (vgl. ebd., S. 15).

Durch die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 Bau-nutzungsverordnung (Bau-NVO) Grund-flächenzahl (GRZ) = 0,8, Baumassen-zahl (BMZ) = 10,0, Geschossflächenzahl

(GFZ) = 2,4 ermöglicht der B-Plan das Höchstmaß der baulichen Nutzung. Aktuell sind ca. 30 ha GI (GVZ) und ca. 3,8 ha GI als verfügbare freie Flächen vorhanden (vgl. EWG 2007d, o. S.). Die Gewerbegrundstücke sind voll erschlossen und befinden sich im Eigentum der Stadt Rheine.

Die wichtigsten Entwicklungsmeilensteine sind in einer Zeittafel aufgeführt (Tab. 5).

Die Initiatoren der GVZ-Entwicklungsplanung in Rheine waren die Wirtschaftsförderung, das Stadtplanungsamt sowie das Transportgewerbe. Das GVZ Rheine lässt sich als ein Standort mit zentralem Ansatz typisieren. Es wurden dabei überwiegend neue Flächen mit einer Orientierung auf das Logistikgewerbe entwickelt. Da es im Laufe der GVZ-Entwicklung zu keiner weiteren Ausbaustufe kam, fehlt eine direkte Wasserstraßenanbindung. Damit zählt das GVZ Rheine zu den bimodalen (Straße-Schiene) GVZ in Deutschland.

Im Kerngebiet des GVZ sind derzeit 14 Firmen mit ca. 150 Beschäftigten angesiedelt (s. Tab. 6). Im Endstadium soll es für ca. 40 Betriebe mit insgesamt ca. 500 Beschäftigten Platz haben. In den angrenzenden Industrie- und Gewerbegebieten (ca. 350 ha) sind weitere transportaffine Unternehmen angesiedelt.

Folgende Dienstleistungseinrichtungen sind vorhanden: Werkstatt, Waschanlage, Vermietung von Transportmitteln, Gefahrgutlager, Kühllager und Entsorgungseinrichtungen. Zusätzlich geplant sind eine Tankstelle und ein Catering-Unternehmen (vgl. EWG 2007c).

#### Verkehrsträger und verkehrliche Strukturen

Das GVZ Rheine ist direkt an die A 30 Amsterdam/Rotterdam-Hannover-Berlin (Abfahrt Rheine-Nord) angeschlossen (Abb. 8). Eine weitere Anbindung für den Verkehrsträger Straße besteht in Nord-Süd-Richtung durch die in zehn Minuten Entfernung gelegene A 31. Zusätzlich ist ein Anschluss an die Bundesstraßen B 70, B 70n und B 481 gewährleistet. Darüber hinaus liegt das GVZ Rheine an der Eisenbahnnebenstrecke Rheine-Spelle/Quakenbrück mit einem Anschluss zum

Tab. 5: Entwicklungsmeilensteine des GVZ Rheine	
1988–1989	Beginn Planungsprozess 'Speditions- und Güterverteilerpark'; Bedarfs- und Konzeptstudie (vgl. BINNENBRUCK 1989)
1989–1990	'Konzeption zur Entwicklung des GVZ Rheine' (vgl. DORNIER GMBH 1990)
1991	Gründung der GVZ-Entwicklungsgesellschaft Rheine GmbH
1992	Erschließungsbeginn
1993	Erste Betriebsansiedlung (Spedition A. Lohmöller GmbH & Co. KG)
1999	Stellungnahme der HaCon-Studie zum KV-Standort in Rheine: „Betrieb nicht wirtschaftlich tragfähig“
1999–2001	Planung / Bau der KV-Anlage (vorher Standort ehem. Rheine Rangierbahnhof), Betriebsleitung durch die Regionalverkehr Münsterland (RVM) GmbH
2004	Einstellung der Anbindung von Rheine an den Ludwigshafen-Zug durch die Kombiverkehr GmbH & Co. KG
2005–2006	Fortführung der Anbindung von Rheine an den Ludwigshafen-Zug durch die Bentheimer Eisenbahn und die RVM
Ende 2006	Umstellung der KV-Anlage auf einen Stand-by-Betrieb, Beauftragung und Einsatz der RVM bei Bedarf

(Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an EWG 2007c)

Tab. 6: Im GVZ Rheine angesiedelte Firmen		
Angesiedelte Firmen	Branche	Fläche in m <sup>2</sup>
Fa. Elmer	Sanitärgrößhandel	28 339
Fa. Essmann	Elektronikgrößhandel	4 276
Fa. KWK A30	Spedition	47 595
Fa. Gordon	Lkw-Planen	3 270
Fa. Gütersloher Baubedarf	Baubeschläge	9 768
Fa. Klaps	Pkw-Handel	13 970
Fa. Lohmöller	Spedition	50 536
Fa. Lüttmann	Werkzeugmaschinenbau, Lagersysteme	9 864
Fa. Menke & Stein	Getränkgrößhandel	18 288
Fa. Overhoff	Pkw-Handel	15 476
Fa. Schiermeier	Pkw-Handel	13 437
Fa. Stermann/Punde	Spedition	21 095
Fa. Waterkamp	Holzgrößhandel	24 992
Fa. Willers	Heizungsbau	6 611

(Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an EWG 2007d)

Stückgut- und Personenbahnhof Rheine in fünf Kilometer Entfernung. Ein Wasserstraßenanschluss zum Dortmund-Ems-Kanal ist ebenfalls in fünf Kilometer Entfernung in Rheine-Kanalhafen und Spelle gegeben. Auch der Mittellandkanal ist über Hörstel-Bergeshövede schnell zu erreichen. Eine direkte ÖPNV-Anbindung (Bus) ist seit dem Jahr 2000 vorhanden.

Ein bedeutender Bestandteil des GVZ Rheine ist das Container-Terminal (Abb. 9), das Transfer und Umschlag für eine Vielzahl von Güterarten und Transportbehälter (Sattelanhänger, Wechselbehälter, Tankcontainer, Überseecontainer) ermöglicht. Das GVZ Rheine verfügt über einen KV-Portalkran (35,7 t Traglast; Abb. 10), Gleisanlagen von 2 x 300 m Nutzlänge, Fahr- und Ladespuren von je 300 m, Abstell- und Depotflächen mit Energieversorgung sowie besondere Abstell- und Arbeitsflächen für Gefahrgutsendungen. Die Umschlagszeit pro LE im KV liegt bei ca. 5–10 Minuten; die Umschlagskosten betragen 17–25 Euro (EWG 2006a, S. 4).

Im Folgenden sei kurz die **KV-Entwicklung** erläutert. Planungs- und Bau-träger des Terminals war die Stadt Rheine, die die bestehende KV-Anlage vom Rangierbahnhof Rheine-Hauenhorst ins GVZ verlagerte und den Umschlagkran von der DUSS erwarb. Die Gesamtinvestitionen für das Container-Terminal belaufen sich auf ca. fünf Mio. Euro und wurden maßgeblich durch Fördermittel aus dem GVFG unterstützt. Zu den Serviceangeboten des KV-Terminals zählen grundsätzlich Depotservice, Trucking im Vor- und Nachlauf sowie Picking. Kran-eigentümer ist die EWG – Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft für Rheine mbH, deren regelmäßig entstehende Defizite durch Nachschüsse des Gesellschafters Stadt Rheine ausgeglichen werden.

Bis zum Jahr 2006 bestand eine Bedarfsanbindung an die KV-Strecke Dörpen-Ludwigshafen (BASF). Waggons aus dem GVZ Emsland, dem GVZ Coevorden und dem GVZ Rheine wurden im Bahnhof Rheine zu einer Ganzzugrelation Richtung Ludwigshafen zusammengestellt. Nachdem Kombiverkehr KG im



Abb. 8: Luftbildaufnahme der A30 Anschlussstelle Rheine-Nord (links oben: GVZ Rheine)  
(Quelle: EWG 2005)

Jahr 2004 die Anbindung von Rheine an den Ludwigshafen-Zug einstellte, übernahm die Bentheimer Eisenbahn sowie die Regionalverkehr Münsterland (RVM) GmbH die Anbindung und Zusammenstellung an die KV-Relation aus dem GVZ Emsland nach Ludwigshafen. Im Jahr 2006 war die KV-Anlage mit lediglich 1000 LE bei einer Umschlagkapazität von 30000 LE/Jahr nicht ausgelastet. Zum Jahresende 2006 ist die regelmäßige Zugverbindung nach Ludwigshafen aufgegeben worden und die KV-Anlage im GVZ Rheine in einen Stand-by-Betrieb übergegangen, d. h. es gibt derzeit keine

festen KV-Verbindungen. Lediglich das private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) RVM wird bei Bedarf (Straßenstraße-Kranungen (ca. 20 Lkw pro Monat, Verladesonderaktionen) mit der Betriebsleitung beauftragt (vgl. EWG 2007c).

#### Finanzierung und Management

Die Gesamtinvestitionen zur Grundstücksentwicklung einschließlich der Fördermittel nach Endausbau des GVZ (z. B. Grunderwerb, innere u. äußere Erschließung, ökologischer Ausgleich) belaufen sich auf geschätzte 20 Mio. Euro. Eine Schätzung der Gesamtinvestitionen durch

Investoren nach Endausbau wird mit ca. 90 Mio. Euro angegeben. Eigentümer der GVZ-Grundstücke (bei der ersten Veräußerung) ist die Stadt Rheine. Der aktuelle Grundstückspreis im GVZ-Gebiet beträgt 17,90 €/m<sup>2</sup>. Eine Preisanpassung zu Marktbedingungen (mindestens 25 €/m<sup>2</sup>) wird für die Zukunft angestrebt. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Grundstücke anzupachten. Das Mieten von Logistikimmobilien ist derzeit nicht möglich.

Entwicklungsträger waren die GVZ-Entwicklungsgesellschaft Rheine mbH (GVZE), die Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft für Rheine mbH (EWG = 100-prozentige Tochtergesellschaft der Stadt) sowie die Stadt Rheine. Eine Verschmelzung der GVZE mit der EWG erfolgte zum 31.08.2008, wodurch die GVZE erlosch. Seit 2006 war die Stadt Rheine alleiniger Gesellschafter der GVZE. Zuvor hatte sie die Anteile von 19 GVZ-Gesellschaftern (Stand: 2005) erworben. Grund für die Fortführung des Geschäftsbetriebes der GVZE durch die EWG sind Kosteneinsparungen und die gute Verknüpfung des GVZ mit der Wirtschaftsförderung (vgl. EWG 2007c). Zwei Personen sind als Verantwortliche für das GVZ-Projekt nebenamtlich tätig.

Die Aufgaben der GVZ-Trägerschaft liegen insbesondere in den Bereichen ge-



Abb. 9: Die KV-Anlage im GVZ Rheine im Luftbild (Quelle: EWG 2005)



Abb. 10: Der Portalkran der KV-Anlage im GVZ Rheine (Foto: EWG 2010)

nerelle Administration, Moderationsfunktion, Organisation von Einkaufspools und Gesprächskreisen, Initiierung und Begleitung von Frachtausgleichssystemen sowie die Organisation von Aus- und Weiterbildungsangeboten und des Kapazitätsausgleichs, aber auch Durchführung von Logistik-Beratung. Allerdings werden diese Aufgaben aufgrund der oben benannten Umstrukturierung derzeit nur eingeschränkt durchgeführt. Des Weiteren ist die EWG Mitglied in der DGG.

Das Marketingbudget wird auf individuelle Beantragung aus dem Gesamtbudget des Haushalts der Stadt Rheine aufgestellt. Zu den Instrumenten des Marketings gehören große und kleine Flyer „GVZ Rheine – Wege verbinden...“, Plakate und Broschüren, Direktmarketing, Messe-Präsenz und Befragungen (vgl. EWG 2007a, S. 18ff.; EWG 2006b, S. 10). In der Vergangenheit angestoßene Projekte, wie z. B. ein spezielles KV-Club-Modell zur Bündelung und Koordination von KV oder Privatisierungsbestrebungen bzgl. der KV-Anlage im Jahr 2005, konnten nicht zum Erfolg geführt werden. Auch eine beantragte KV-Zuglaufförderung bei der EUREGIO (INTERREG IIIA-Projekt) musste noch vor Projektstart beendet werden, da die Langfristigkeit der einzugehenden Verträge und Verbindlichkeiten für die Buchung eines bestimmten Kontingents des Zuges den Großteil der Nachfrager (v.a. Speditionen) zurückschreckte (vgl. EWG 2007c).

#### **GVZ-Produkte**

Interne Rationalisierungsprodukte, wie z. B. Pooling von Telekommunikation/Energie oder Telematikplattform, sind derzeit im GVZ Rheine nicht vorhanden. Im Rahmen von externen Rationalisierungsprodukten ist ein Gutachten zur Einrichtung einer City-Logistik-Initiative im Jahr 1998 zu nennen. Jedoch kam es aufgrund des ungenügenden Güteraufkommens für die Rheiner Innenstadt zu keiner Projektumsetzung. Andere externe GVZ-Produkte sind ebenfalls nicht eingerichtet.

Im GVZ-Ranking der DGG belegt das GVZ Rheine einen 18. Platz von 33 in die Bewertung einbezogenen GVZ und rutscht im Vergleich zum Jahr 2004 um

einen Platz nach unten (vgl. NOBEL 2007, S. 8).

### **3.6 Die standortspezifischen Rahmenbedingungen**

Die allgemeinen Rahmenbedingungen (Strukturwandel in der Transportwirtschaft, Lkw-Maut, steigende Ölpreise, Umweltsensibilität), wie in Kapitel 2.6 erläutert, haben für Rheine die gleichen Auswirkungen wie für andere Logistikstandorte in Deutschland. Daher sollen an dieser Stelle die konkret standortspezifischen Rahmenbedingungen benannt werden.

Die wichtigste Rahmenbedingung im GVZ Rheine ist eine Betriebspflicht der KV-Anlage, die sich aus der Landesförderung NRW bis zum Jahre 2025 ergibt. In diesem Zeitraum ist ein diskriminierungsfreier Zugang zur KV-Anlage zu gewährleisten. Die geförderten KV-Anlagekomponenten müssen für die Dauer der Zweckbindung im Eigentum der Stadt Rheine und in Benutzung bleiben. Sollte die Stadt Rheine den operativen Betrieb der KV-Anlage vollständig einstellen, so ergeben sich Risiken in Bezug auf Rückzahlungsverpflichtungen der Fördermittel aus dem GVFG und der noch bestehenden Betriebspflicht. In der Stadt geht man davon aus, dass im Falle einer Rückzahlung der Fördermittel ein Kredit aufgenommen werden muss, dessen Abbezahlung pro Jahr mit ca. 130 000 € über einen Zeitraum von 20 Jahren veranschlagt wird. Die Kosten für einen Stand-by-Betrieb werden mit ca. 70 000 € pro Jahr deutlich geringer beziffert (vgl. BREULMANN 2005, o. S.).

Zu beachten ist auch die Verschmelzung der GVZE mit der EWG zum 31.08.2008. Ziel dieser Maßnahme war eine Verschlingung der Organisationsform. Aufgrund der soweit fertig gestellten Entwicklungskomponenten im GVZ Rheine ist eine Fortführung und fachgerechte Begleitung des GVZ-Konzeptes durch die Wirtschaftsförderung der Stadt Rheine möglich. Das GVZ-Management wurde in die EWG integriert und wird seitdem durch eine qualifizierte Kraft bei der EWG koordiniert.

Ein weiterer Aspekt ist die Tatsache, dass neben den Industrieflächen im GVZ (inkl. Zweckbindung) keine großflächigen Areale mit GI-Qualität in der Stadt Rheine kurzfristig zur Verfügung stehen. Hieraus ergibt sich eine Diskussion um Möglichkeiten zur Aufhebung der Zweckbindung im GVZ Rheine.

Betrachtet man Lage und Größe der Stadt Rheine sowie die angesiedelten Betriebe, ergeben sich folgende strukturelle Defizite für das GVZ:

1. Die Stadt Rheine liegt abseits großer Ballungsräume und ist selbst 'nur' Mittelzentrum. Siedlungsstrukturell betrachtet zählt Rheine zu den verdichteten Räumen und ist einem verdichteten Kreis zugehörig. Jedoch wird der nordwestlich angrenzende Kreis als ländlicher Kreis höherer Dichte beziffert (vgl. BBR 2006). Damit handelt es sich um eine ländlich geprägte Gebietsstruktur, woraus sich grundsätzlich ein geringeres Güterverkehrsaufkommen ableiten lässt. Rheine stellt kein großes Verbrauchergebiet dar, woraus sich Probleme bzgl. der Paarigkeit von KV-Verbindungen (Gütertausch) ergeben.
2. Die Stadt Rheine befindet sich in einer Grenzregion. Westlich liegt das Staatsgebiet der Niederlande, während nördlich das Bundesland Niedersachsen angrenzt. Hieraus ergibt sich das Problem, dass das Einzugsgebiet des GVZ Rheine grenzüberschreitend ist und es daher von verschiedenen Institutionen begleitet und gefördert wird. Des Weiteren kann an dieser Stelle angemerkt werden, dass es in NRW mehr Feiertage als in Niedersachsen gibt, woraus sich ein Standortvorteil für niedersächsische Kommunen ergibt.
3. Die Stadt Rheine verfügt über keinen Grundausraster für die KV-Anlage. In anderen GVZ gewährleisten große produzierende Betriebe einen Großteil der Auslastung von KV-Verbindungen.

Ein Blick in die Nachbarkommune Salzbergen (Niedersachsen) zeigt, dass nordwestlich der A30 Anschlussstelle

Rheine-Nord im Gewerbegebiet Holsterfeld ein Autohof inklusive ESSO-Station, Shop, Motel und Parkplätzen vorhanden ist. Hieraus ergibt sich eine erhebliche Konkurrenzsituation zum nahe gelegenen GVZ Rheine, in dem ebenfalls ein Autohof geplant ist.

Eine Auswertung der Presseartikel aus dem Zeitraum 2004–2007 ergibt ein Abbild der umstrittenen GVZ-Entwicklung. In Leserbriefen wurde zum Teil sehr deutlich der Missstand des GVZ Rheine und die Verschwendung von Steuergeldern bemängelt. Allerdings lässt sich hieraus nicht auf das Meinungsbild der Grundgesamtheit der Rheinenser schließen. Jedoch muss eine eher ablehnende Haltung vieler Bürger gegenüber dem GVZ Rheine aufgrund der schwachen Entwicklungsdynamik angenommen werden.

Im integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzept Rheine 2020 der Stadt Rheine wird für das GVZ eine Entwicklung zu einem Waren- und Dienstleistungszentrum angestrebt. Das folgende Zitat ist ein Auszug aus diesem Konzept und wird im Rahmen der Handlungsempfehlungen näher beleuchtet. *„Die Realisierung des Güterverkehrszentrums (GVZ) mit den vorgegebenen Zweckbindungen ist nach den negativen Vermarktungserfahrungen der letzten Jahre in einem mittelfristigen Zeitraum unwahrscheinlich. Die Akquisitionsbemühungen zur Ansiedlung eines „Groß“-Betriebes sollten weitergeführt werden. Parallel hierzu wird angestrebt, das GVZ auf das Kerngebiet zu beschränken und die Zweckbindung für GVZ-affines Gewerbe zu Gunsten einer neuen Definition der (über)regionalen Bedeutung dieser Gewerbeflächenentwicklung fallen zu lassen werden. Die z. B. in einen regionalen Gewerbeflächenpool einzubringenden Flächen sollen aus regionalplanerischer Sicht nicht der (zufälligen) Standortgemeinde, sondern der Region mit einem Anteil für überregionale Bedeutung angerechnet werden“* (STADT RHEINE 2006b).

Zu erläutern ist aber auch, dass der Haushalt der Stadt Rheine trotz aller bisherigen Konsolidierungsmaßnahmen in hohem Maße strukturell unausgeglich

ist. Die finanzielle Situation erfordert daher im investiven Bereich eine Beschränkung auf die absolut notwendigen Dinge (vgl. STADT RHEINE 2007, o. S.).

Abschließend sei noch erwähnt, dass der Klima- und Umweltschutz auch in Rheine in der politischen Debatte steht. Zum jetzigen Zeitpunkt ist jedoch noch nicht abzusehen, welche konkreten Maßnahmen von Seiten der Politik angestrebt werden und ob dabei der KV in Rheine aufgrund seiner ökologischen Vorteile im Gütertransport eine besondere Rolle spielen wird.

### 3.7 Konkurrenzstandorte

#### GVZ Emsland

Ca. 95 km nördlich von Rheine befindet sich auf niedersächsischem Gebiet das GVZ Emsland mit einer Bruttogesamtfläche von 400 ha. Es setzt sich aus den Teilstandorten Dörpen und Lingen/Geesse zusammen und verfügt über Erweiterungsflächen von ca. 250 ha. Im Hafengebiet, in dem auch Containerumschlag möglich ist, kreuzen sich Ems bzw. DEK mit dem Küstenkanal. Die Dörpener Umschlagsgesellschaft für den kombinierten Verkehr GmbH betreibt eine KV-Anlage, die an das KV-Netz der DB AG angebunden ist. Die im GVZ angesiedelte Papierfabrik Nordland Papier AG ist für die Grundausrüstung des KV-Terminals ( $\frac{3}{4}$  des Güterumschlags) verantwortlich. Ein KV-Regelangebot besteht nach Ludwigshafen (BASF), worüber ein weiterer Anschluss nach Süden gewährleistet ist (vgl. IVM 2006, S. 105). Im GVZ-Ranking der Deutschen GVZ-Gesellschaft belegt das GVZ Emsland einen sehr guten sechsten Platz und zeigt damit seine erfolgreiche Entwicklung von Platz 12 im Jahr 2004. Im GVZ Emsland stehen damit attraktive Logistikflächen in räumlicher Nähe zum Logistikstandort Rheine zur Verfügung. Neben der Konkurrenzsituation sind aber auch Kooperationsmöglichkeiten zu berücksichtigen.

#### GVZ Osnabrück

Im Osnabrücker Hafen ist ein GVZ-Gelände ausgewiesen worden, das neben dem Wasserstraßenanschluss an den Mittelkanal über umfangreiche Gleisan-

lagen und eine gute straßenseitige Anbindung verfügt. Jedoch sind weitere Planungen zum Ausbau des GVZ Osnabrück seitens der Stadt aufgegeben worden. Güterzüge auch im Kombinierten Verkehr werden von der Spedition Hellmann durchgeführt (vgl. IVM 2006, S. 106).

Das GVZ Osnabrück liegt im GVZ-Ranking der Deutschen GVZ-Gesellschaft auf dem letzten Platz und spielt nur eine untergeordnete Rolle (vgl. NOBEL 2007, S. 8). Allerdings gilt Osnabrück als attraktiver Logistikstandort der in nächster Nähe zum Standort Rheine gelegen ist. Weitere Informationen sind im Rahmen der Auswertung des Standortvergleichs dem Kapitel 6.4 zu entnehmen.

#### Combi Terminal Twente (C.T.T.)

Auf der niederländischen Seite befindet sich in der Stadt Hengelo das Combi Terminal Twente (C.T.T.). Ein Portalkran für Containerumschlag verknüpft hier den Twentekanal mit den Verkehrsträgern Schiene und Straße auf einer Fläche von 26 000 m<sup>2</sup> (vgl. IVM 2006, S. 102). Das C.T.T. stellt aufgrund der geringen Flächenausdehnung nur eine nachrangige Rolle als Konkurrenzstandort dar.

#### Europark Coevorden-Emlichheim / Euro Terminal Coevorden (ETC)

Eine erheblich stärkere Konkurrenz geht von dem Europark Coevorden-Emlichheim / Euro Terminal Coevorden (ETC) aus. Der Europark Coevorden-Emlichheim ist ein grenzüberschreitendes Projekt mit deutschen und niederländischen Flächen. Zu dem derzeit ca. 270 ha (Ausbau auf 350 ha möglich) großen Gewerbepark zählen auch ein Hafen am Kanal Coevorden-Almelo sowie das öffentliche Bahnterminal (ETC). KV wird unter anderem von der Bentheimer Eisenbahn mit einem DB-Schiennetzwerk-Anschluss ab Rheines Rangierbahnhof, z.B. nach Süddeutschland und Österreich, durchgeführt (vgl. IVM 2006, S. 103f.). Ebenso wie beim Konkurrenzfall GVZ Emsland stehen hier Logistikflächen in relativ geringer Entfernung (ca. 76 km) zu Rheine zur Verfügung. Aber auch hier sollte die Möglichkeit der Kooperation angesprochen werden, da sowohl alle Güterzüge Richtung Süden vom ETC und

GVZ Emsland über Rheine verkehren.

#### **Andere Konkurrenzstandorte**

Die im Ballungsraum Ruhrgebiet liegenden GVZ Herne-Emscher und GVZ Duisburg übernehmen wichtige Güterverkehrsfunktionen und sind aufgrund ihrer Größe und Bedeutung ebenfalls als südlich gelegene Konkurrenzstandorte für Rheine einzuordnen (vgl. DB AG 2007).

## **4 Fragestellung und Forschungsdesign**

### **4.1 Auswertung des Forschungsstandes sowie des regionalen Fallbeispiels**

Die Prognosen für die Transport- und Logistikbranche inklusive des Kombinierten Verkehrs sind positiv. Eine veränderte räumliche Organisation von Güterproduktion und Dienstleistung sowie eine veränderte Planung und Steuerung der Transport- und Logistikketten und Innovationen im Verkehrssystem führen zu einem weiteren Bedeutungszuwachs des Güter- und Wirtschaftsverkehrs (vgl. HESSE 2007, S. 13). Die neuen Rahmenbedingungen in der Güterverkehrsbranche sind insbesondere veränderte Kundenanforderungen, neue Technologien sowie Deregulierungs- und Privatisierungsmaßnahmen. Leistungszuwachs, Konzentration und Internationalisierung haben zu einem Umstrukturierungsprozess und zur Entstehung globaler Netzwerke in der Güterverkehrsbranche beigetragen (vgl. NEIBERGER 2006, o.S.).

In den komplexen Themenbereich fügt sich das Konzept der GVZ als transportlogistische Knotenpunkte ein. Konzeptionell betrachtet, liegt die Kernfunktion eines GVZ darin, den Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsträgern wie Straße und Schiene bzw. Binnenschiff oder zwischen Nahverkehr und Fernverkehr zu optimieren, Dienstleistungen für mehrere Unternehmen an einem Standort vorzuhalten oder aber die störende Nutzung des Güterverkehrs an bestimmten Standorten zu konzentrieren. Außerdem werden regional- und strukturpolitische Effekte erwartet (vgl. HESSE 1996, S. 220). Auf den Punkt gebracht, sind die

Vorteile eines GVZ folgende: Anschluss an das Schienennetz, 'Gewerbegebietsmanager', zumeist ausreichende Flächenreserven für Erweiterungswünsche, zentrale Lage, besserer Zugang zu finanzieller Förderung, konfliktfreie Areale (i. d. R. 24-Std. Betrieb möglich), Einkaufspoolung, gemeinsame Nutzung von Lagerkapazitäten, Büroräumen und Equipment. Als nachteilig erweisen sich dagegen die hohen Gewerbeflächenpreise im Gegensatz zur 'grünen Wiese' (vgl. CORDES 2004, S.16f.; NOBEL 2007, S. 8).

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die meisten GVZ in Deutschland hinsichtlich ihrer Kernfunktion etabliert haben. Jedoch zeigen einige gewisse Entwicklungsdefizite bzgl. der weitergehenden Ausgestaltung, d. h. KV-Verbindungen fehlen oder Synergiepotenziale werden nicht genutzt. Zu diesen zählt auch das GVZ Rheine, das bisher hinter den im Vorfeld prognostizierten Erwartungen zurückgeblieben ist. Die KV-Anlage an der Güterbahnstrecke Rheine-Spelle ist nicht ausgelastet und die Zweckbindung für GVZ-affine Betriebe hat sich als Vermarktungshindernis herausgestellt. Bisher mussten Ansiedlungsbegehren vieler nicht GVZ-konformer Betriebe, für die insbesondere die verkehrsgünstige Lage standortentscheidend ist, abgelehnt werden. Damit hält man seit über 15 Jahren ein etwa 75 ha großes Industriegebiet vor, dessen Flächen bisher nur zur Hälfte vermarktet sind. Für die Stadt Rheine ist dies insgesamt ein unbefriedigender Zustand (vgl. STADT RHEINE 2006a, S. 5).

### **4.2 Ableitung von Fragestellungen**

Mit Blick auf den aktuellen Forschungsstand ('Sollzustand' eines GVZ) und den oben formulierten Entwicklungsdefiziten des GVZ Rheine ergibt sich ein eindeutiger Handlungsbedarf seitens einer weitergehenden Positionierung des Logistikstandortes Rheine. Hierzu gilt es folgende Forschungsleitfragen zum GVZ Rheine im Rahmen dieses Beitrages zu beleuchten:

- Kernfrage: Welche Entwicklungsperspektiven gibt es für das GVZ Rheine?
- Allgemein: Welche Bedeutung wird dem GVZ Rheine zugewiesen? Wo liegen Probleme und Chancen des Logistikstandortes Rheine? Welche Entwicklungsvarianten sind für das GVZ Rheine denkbar und wie lassen sich diese bewerten?
- Bezogen auf den KV: Welche Rolle spielt der Kombinierte Verkehr am Standort Rheine? Kann er wiederbelebt werden oder soll man Abschied nehmen vom Konzept des KV?
- Bezogen auf die Flächen: Inwieweit können die vorhandenen Gewerbeflächen im GVZ sinnvoll vermarktet werden? Welche Konsequenzen ergeben sich aus einer Aufhebung der Zweckbindung für die verfügbaren Flächen?

Die Beantwortung der Fragen wird im Rahmen einer ganzheitlichen Betrachtung des Logistikstandortes Rheine sowie im Speziellen bzgl. des GVZ Rheine durchgeführt. Dabei werden theoretische Hintergründe, die allgemeinen sowie standortspezifischen Rahmenbedingungen konsequent mit einbezogen.

### **4.3 Entwicklung des Forschungsdesigns**

Unter dem Begriff Forschungsdesign wird die Gesamtheit der Entscheidungen verstanden, die für den Untersuchungsaufbau getroffen werden. Damit schafft es einen Überblick über die Konzeption der vorliegenden Arbeit (vgl. SCHNELL et al. 2005, S. 211). Als Grundlage zur Entwicklung des Forschungsdesigns soll der folgende kurz dargestellte wissenschaftstheoretische Zugang dienen:

Die empirische Arbeit des Wissenschaftlers ist ein wichtiger Bestandteil der Humangeographie (vgl. REUBER u. PFAFFENBACH 2005, S. 5), wobei sich grundsätzlich zwei Wege zur Erkenntnisgewinnung unterscheiden lassen. Hierzu zählen einerseits die quantitativen sowie andererseits die qualitativen Methoden. Als Methode wird die geregelte und nach-

vollziehbare Anwendung von Erfassungsinstrumenten verstanden (vgl. MEIER KRUKER u. RAUH 2005, S.3ff.).

Die wissenschaftliche Grundlage in der quantitativen Forschung ist häufig der Kritische Rationalismus (vgl. MAYER 2006, S. 15). Diese Theorie versucht die Realität zu beschreiben und zu erklären, um die Menge der wahren Aussagen zu vergrößern, d. h. alle wissenschaftlichen Aussagen müssen an der Erfahrung überprüfbar sein. Der Kritische Rationalismus orientiert sich dabei am Prinzip der Falsifikation, also der Widerlegbarkeit seiner Theorie bzw. Hypothesen (vgl. MEIER KRUKER u. RAUH 2005, S. 9; MAYER 2006, S. 16ff.).

Hingegen geht der qualitative Forschungsansatz davon aus, dass die Menschen die gesellschaftlichen Strukturen durch ihr Handeln selbst schaffen und damit auch ständig verändern. In der Interaktion wird die Art der Beziehung zwischen Menschen immer wieder neu definiert bzw. in der Auseinandersetzung mit der gegebenen Situation neu entwickelt. Aus einem ständigen Austausch zwischen den Daten und dem theoretischen Vorverständnis ergibt sich eine Offenheit der qualitativen Forschung. Die Theorien werden hierbei induktiv mittels Verifikation aus Beobachtungen gebildet (vgl. MAYER 2006, S.16 u. S. 21ff.).

Es lässt sich festhalten, dass die qualitative Sozialforschung i. d. R. von einem dialog-konsens-theoretischen Wahrheits- bzw. Realitätsverständnis ausgeht. Ihre Methoden der Datenerhebung sind nicht standardisiert und sie benutzt interpretative (nicht statistische) Methoden der Datenauswertung, wobei sich die Interpretation nicht nur auf Generalisierungen, wie bei quantitativen Methoden, sondern auch auf Einzelfälle bezieht. Ins Zentrum des Interesses empirischer Forschung rücken zunehmend die gegenseitigen Ergänzungen der beiden Forschungsansätze und die damit einhergehende Erkenntnisgewinnung (vgl. ebd. 2006, S. 25).

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit soll daher der quantitative eher kritisch-rationale Ansatz durch qualitative Methoden der Sozialforschung ergänzt werden. Im Sinne dieser Methodenkombina-

tion vertiefen die qualitativen Ergebnisse die quantitativen Daten.

Die theoretische Aufbereitung des aktuellen Forschungsstandes zum Thema GVZ allgemein sowie die räumliche Einordnung und problemorientierte Bestandsanalyse des Fallbeispiels bilden die Grundlage für die quantitative Forschung. Auch bei der Verwendung qualitativer Methoden, wie z. B. Experteninterviews, ist die Formulierung von Fragestellungen im Vorfeld erforderlich (vgl. ebd. 2006, S. 27f.).

Aufgrund der komplexen Struktur des Themenfeldes GVZ (z.B. viele verschiedene Akteure) bietet sich für eine empirische Untersuchung eine weit gefächerte Herangehensweise an. Es erscheint angebracht ein breites Meinungsbild von Transport- und Logistikunternehmen einzuholen. Als quantitativer Ansatz dient eine Befragung per E-Mail von relevanten Unternehmen in der Region Rheine während mit der qualitativen Herangehensweise leitfadenorientierte Experteninterviews geführt werden. Eine möglichst große Bandbreite an Stellungnahmen und Aussagen aus unterschiedlichen Perspektiven gewährleistet eine erkenntnisreiche Datenauswertung. Ergänzend dazu wird das GVZ Rheine einer vergleichenden qualitativen GVZ-Standortanalyse unterzogen, um mögliche Gemeinsamkeiten mit oder Unterschiede zu anderen GVZ in Deutschland näher zu betrachten.

Anhand der erzielten Erkenntnisse aus der empirischen Erhebung ist es möglich, die eigenständig formulierten Entwicklungsvarianten zu bewerten. Daran anschließend werden Handlungsempfehlungen für eine Weiterentwicklung des GVZ Rheine gegeben.

## 5 Methodik

Anknüpfend an das Forschungsdesign erläutert dieses Kapitel die im Rahmen der vorliegenden Arbeit durchgeführte empirische Untersuchung. Wie bereits erwähnt, bezieht die Untersuchung quantitative sowie qualitative Methodenzweige mit ein, um so eine große Anzahl von Meinungsdaten sowie Detailwissen zum

Themenfeld GVZ Rheine zu erhalten. Als Grundlage für die Entwicklungsvarianten und Handlungsempfehlungen dienen die folgenden Erhebungsmethoden (vgl. WESSEL 1996, S. 103ff.):

1. schriftliche Unternehmensbefragung per E-Mail
2. leitfadenorientierte Experteninterviews
3. vergleichende GVZ-Standortanalyse

Im Hinblick auf die Gütekriterien der Untersuchung ist darauf hinzuweisen, dass die Ergebnisse nicht dem Anspruch der Repräsentativität und Validität im statistisch-rechnerischen Sinne genügen. Aufgrund der vielschichtigen, systematisch ausgewählten Befragungsteilnehmer und Sachverständigen aus Entscheidungs- und Führungspositionen liefern sie dennoch eine aussagekräftige Basis, um wirkungsvolle und praxisnahe Handlungsempfehlungen zu geben. Die Durchführung der Erhebung sowie deren Auswertung und Interpretation bedürfen einer höchstmöglichen Objektivität (vgl. MAYER 2006, S. 88; MEIER KRUKER u. RAUH 2005, S. 30ff.).

### 5.1 Schriftliche E-Mail-Unternehmensbefragung

Ein GVZ wird nicht nur von den vor Ort ansässigen Unternehmen genutzt, sondern hat grundsätzlich eine Funktion für die ganze Region. Neben den potenziellen GVZ-Nutzern aus dem Kerngebiet Stadt Rheine sollten auch weitere Speditions- und Transportunternehmen aus dem Umfeld mit in die Befragung einbezogen werden. Es wurde angenommen, dass Unternehmen innerhalb eines Gebietes mit einem Radius von 50 km um das GVZ Rheine für die Nutzung der KV-Anlage infrage kommen (Abb. 11). Grundlage dieser Annahme ist die Überlegung, dass ein Vor- bzw. Nachlauf über ca. 50 km Entfernung zum Umschlagsterminal kaum wirtschaftlich rentabel erscheint (vgl. FRIES u. WICHSER 2007, S. 109).

Da die Anzahl der in diesem Gebiet ansässigen und GVZ-affinen Betriebe nicht präzise bekannt ist, kann keine An-

gabe über die Grundgesamtheit gemacht werden. Ausgehend von einer heterogenen Unternehmenslandschaft ist nur eine Teilerhebung möglich. Dabei wurde eine nicht-zufallsgesteuerte Auswahl der Unternehmen durchgeführt, womit die Ergebnisse der Unternehmensbefragung keine repräsentativen Aussagen über die Grundgesamtheit treffen können. WESSEL merkt hierzu an, dass sich in Bezug auf Auswahlverfahren, bei denen die Grundgesamtheit nicht angebar oder nicht bekannt ist, die Repräsentativität der gezogenen Stichprobe nicht beurteilen lässt, da der Maßstab zu ihrer Bewertung fehlt. Die bewusste bzw. gezielte Auswahl von Fällen bedeutet für ein Element der Grundgesamtheit, dass es ausgewählt wird, wenn die vorher festgelegten Kriterien zutreffen. Angaben über eine Auswahlwahrscheinlichkeit sind nicht zu machen (vgl. REUBER u. PFAFFENBACH 2005, S. 53; WESSEL 1996, S. 180ff. u. S. 198).

Die Auswahlkriterien für die Stichprobe (Unternehmensstandort, -branche und -größe) (s. Tab. 7) definieren sich dahingehend, dass möglichst viele Unternehmen, die sich für das GVZ-Konzept eignen, mit einbezogen werden. Das Ausschlusskriterium Unternehmensgröße wird damit begründet, dass ein GVZ für sehr kleine Unternehmen kaum Bedeutung haben kann.

Als Quellen für die Stichprobenauswahl dienten die online verfügbaren Mitgliederverzeichnisse der Fachvereinigung Spedition und Logistik im Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. (VVWL) und der Fachvereinigung Spedition und Logistik im Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V. (GVN). Zusätzlich konnte auf eine Adressdatei aus dem Jahr 2002, eine aktuelle Mitgliederliste des Netzwerks Logistik der Industrie- und Handelskammer Nordwestfalen, eine Adressdatei der größten in Rheine ansässigen Unternehmen sowie auf eine Adressdatei einer Unternehmensbefragung der Stadt Rheine aus dem Jahre 2003 zurückgegriffen werden. Die Daten wurden untereinander und mit den unternehmensinternen Homepages abgeglichen und im Bedarfsfall aktualisiert. Da auch nord-östliche Teilbereiche des Staatsgebietes der Niederlande in den weiteren Einzugsbereich GVZ Rheine fallen, wurden hier die Befragungsteilnehmer über die Internetplattform der European Transportregion Twente ([www.ett.nl](http://www.ett.nl)) identifiziert und die Unternehmenskennzahlen auf den Homepages des Unternehmens abgefragt.

Es wurden insgesamt 282 Unternehmen (223 aus Deutschland, davon 52 aus Rheine, und 59 aus den Niederlanden) angeschrieben und um Beantwortung des Fragebogens gebeten.

Als Befragungsform wurde ein Fragebogen per E-Mail gewählt; die Gründe hierfür werden weiter unten benannt. Zur Kontaktaufnahme diente ein Anschreiben, in dem das Forschungsvorhaben erläutert wurde mit der Bitte um Teilnahme an der Unternehmensbefragung. Im Rahmen einer Internetrecherche wurden die relevanten E-Mail-Adressen identifiziert. In allen Fällen wurde der Fragebogen an die Geschäftsführung adressiert. Dabei wurde besonderer Wert gelegt auf die Ansprache des richtigen Empfängers und eine namentliche Anrede.

### Fragebogenkonzeption

Inhaltlich handelte es sich überwiegend um Fakt-, Einschätzungs-, Meinungs- und Einstellungsfragen. Die Fragen wurden eindeutig, verständlich, neutral und nicht suggestiv formuliert. Bei der Platzierung der Fragen wurde besonderer Wert auf die Vermeidung von Ausstrahlungs- oder Halo-Effekten gelegt, d. h. eine vorausgehende Frage sollte die Antwort der Befragten auf die nächste Frage nicht beeinflussen (vgl. REUBER u. PFAFFENBACH 2005, S. 76ff.; SCHOLL 2003, S. 140ff.).

Als Fragetypen wurden geschlossene, hybride (teiloffene) sowie offene Fragen aufgenommen. Geschlossene Fragen gewährleisten durch die einheitlichen Antwortvorgaben die Vergleichbarkeit der Antworten. Die Standardisierung minimiert dabei den Aufwand für die Datenauswertung. Hierbei besteht allerdings die Gefahr unvollständiger Antwortmöglichkeiten. Außerdem verhindert dieser Fragetyp die Aufnahme von detaillierten Kenntnissen zum Untersuchungsgegenstand bei Meinungsfragen. Offene Fragen empfehlen sich, wenn z. B. die Bandbreite möglicher Antworten nicht vorhersehbar ist. Auf diese Weise lassen sich leichter neue Aspekte zu einem bestimmten Problem aufdecken. Als nachteilig ist die Vielfalt der Antworten zu bewerten, da sie die Kodierung und Auswertung der Daten erschwert. Es wurden Hybridfragen als Kombination der Charakteristika von geschlossenen und offenen Fragen eingebaut, um eine adäquate Auswertung der Daten und die Erhebung von Detailkenntnissen zu gewährleisten. Sie boten

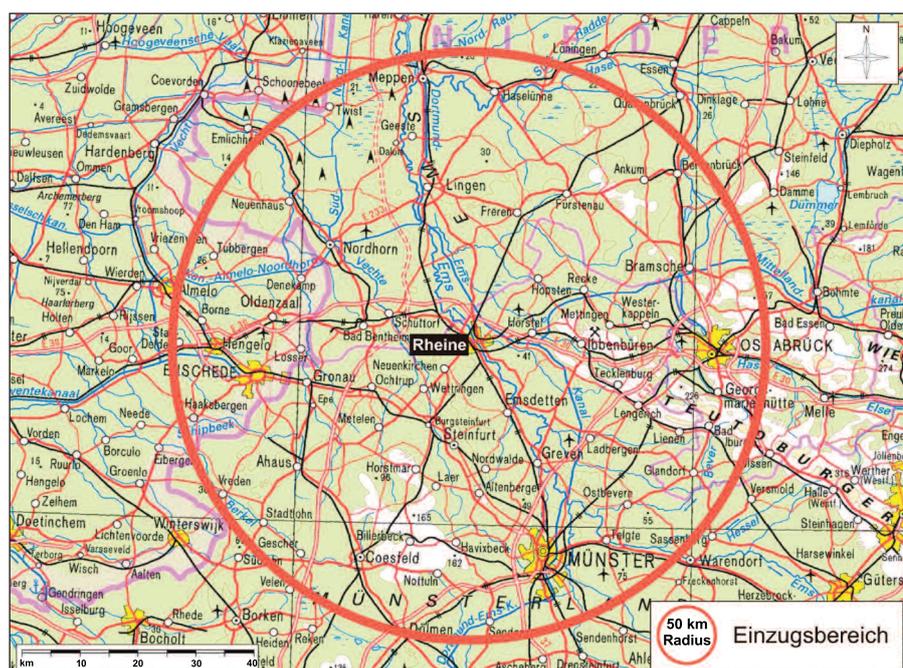


Abb. 11: Einzugsbereich für die Unternehmensbefragung (Quelle: ZDM/MD 2007 – verändert)

Tab. 7: Auswahlkriterien der Unternehmensbefragung	
Kriterium	Beschreibung
Unternehmensstandort	Standort im Einzugsbereich des GVZ Rheine (Annahme: 50 km Radius)
Unternehmensbranche	Speditions- und Transportunternehmen / Logistikdienstleister / verladende Industrie- und Großhandelsunternehmen mit einem Betriebsstandort in Rheine
Unternehmensgröße	Ausschluss von Ein-Mann-Betrieben / Ausschluss von Speditions- und Transportunternehmen < 10 Lkw

(Quelle: Eigene Darstellung)

den Befragten die Möglichkeit, zusätzlich zu den Antwortvorgaben bei Bedarf eine andere Antwort zu geben und diese stärker mit eigenen Worten zu formulieren. Die Antwortmöglichkeiten und Skalen wurden den jeweiligen Fragestellungen angepasst und entsprechend dem Untersuchungsziel vorgegeben (vgl. KORNMEIER 2007, S. 169ff; WESSEL 1996, S. 168ff.).

Der Fragebogen wurde übersichtlich gestaltet und in zwei Hauptbereiche aufgliedert:

1. Informationen zum Unternehmen,
2. Einschätzung zum GVZ Rheine.

Anhand der Antworten aus dem ersten Teil bestand die Möglichkeit, eine branchen-, standort- oder verkehrsträgerspezifische Auswertung der Unternehmensbefragung vorzunehmen, da es sich bei den Angaben hauptsächlich um statistische Daten und Informationen handelte. Im zweiten Teilbereich wurden die wichtigen Meinungs- und Einschätzungsfragen zum Thema GVZ im Allgemeinen sowie im Speziellen zum GVZ Rheine gestellt. Dabei wurde bewusst darauf geachtet, dass der Fragebogen nicht mehr als drei Seiten umfasste, um die Bearbeitungszeit für die Unternehmen kurz zu halten. Ein Logo der EWG verlieh dem Fragebogen eine zusätzliche Akzeptanz und hob dessen Bedeutung hervor. Außerdem wurde die Zusendung der erstellten Diplomarbeit auf Wunsch in Aussicht gestellt. Die Münsterländische Volkszeitung sowie die Münstersche Zeitung unterstützten die Befragungsaktion durch eine Pressemitteilung in Rheine und Umgebung. Für die niederländischen Unternehmen wurden das Anschreiben und der

Fragebogen in die niederländische Sprache übersetzt. Ziel dieser Gesamtkonzeption war es, einen möglichst hohen Rücklauf zu generieren (vgl. KORNMEIER 2007, S. 165; SCHOLL 2003, S. 51).

Um Mängel in der Fragebogenkonzeption aufzudecken, wurde ein ausführlicher Pretest bei ausgewählten Personen der zu befragenden Zielgruppe durchgeführt. Hierdurch konnten komplizierte Fragestellungen und unklare Antwortvorgaben überarbeitet und erneut getestet werden (vgl. WESSEL 1996, S. 115f.).

Die Entscheidung für eine Durchführung der Fragebogenaktion per E-Mail-Versand wurde bevorzugt getroffen. Zunächst einmal ist anzumerken, dass schriftliche Befragungen organisatorisch, zeitlich und finanziell deutlich weniger Aufwand als andere Formen der Befragung erfordern (vgl. SCHOLL 2003, S. 47). Da aktuell immer mehr Befragungen digital durchgeführt werden, erschien der Versand der Fragebögen per E-Mail durchaus zeitgemäß. Zudem sprachen der geringere Kostenaufwand gegenüber einer postalischen Versendung der Fragebögen sowie eine schnellere Bearbeitung durch die Empfänger für diese Maßnahme. Kritisch zu beurteilen sind E-Mail-Befragungen in der Hinsicht, dass bei dieser Form technische Probleme auftreten können und es nicht sichergestellt ist, dass die E-Mail den Empfänger überhaupt erreicht. Hinzu kommt eine geringe Verbindlichkeit zur Beantwortung des Fragebogens, was zu einem hohen Anteil an Nicht-Teilnehmern führen kann (vgl. SCHNELL et al. 2005, S. 381).

Aufgrund der unternehmerischen Zielgruppe und Rechercharbeiten war

jedoch davon auszugehen, dass die angesprochenen Unternehmen über die technische Möglichkeit verfügten, einen als Word-Dokument konzipierten Fragebogen als E-Mail-Anhang zu empfangen. Falls der Empfänger den Fragebogen nicht am Computer ausfüllen konnte oder wollte, hatte er die Möglichkeit den Fragebogen auszudrucken und per Fax oder per Post zurückzusenden.

Nach Ablauf der ersten zweiwöchigen Beantwortungsfrist wurde eine Nachfassaktion durchgeführt, um eine Erhöhung der Rücklaufquote zu erzielen. Dabei wurden alle Betriebe, die noch nicht geantwortet hatten, erneut per E-Mail mit angehängtem Fragebogen und einer neuen Fristsetzung angeschrieben. Um sicherzugehen, dass die E-Mail auch wirklich die Geschäftsleitung erreichte, wurden alle Unternehmen, die lediglich eine Standard-E-Mail-Adresse angegeben hatten, im Vorfeld der Nachfassaktion telefonisch kontaktiert. Hierdurch konnten in einigen Fällen konkretere E-Mail-Adressen verwendet werden.

Insgesamt betrachtet traten bei der Durchführung der E-Mail-Befragung nur geringfügige Probleme auf. Hierzu zählten z. B. falsch oder gar nicht angehängte Fragebögen an die Antwort-E-Mail. Diese Firmen wurden umgehend um einen erneuten Versuch zur Übermittlung des ausgefüllten und angehängten Fragebogens gebeten. In anderen Fällen kam es zu einer telefonischen Kontaktaufnahme seitens der Unternehmer, mit der Absicht zu erklären, warum das Unternehmen nicht in der Lage war, den Fragebogen auszufüllen. Die statistische Auswertung der Befragungsdaten erfolgte über das Software-Programm Statistical Package for Social Sciences (SPSS), dessen Ergebnisse in Kapitel sechs dargestellt sind.

## 5.2 Leitfadenorientierte Experteninterviews

Ergänzend zur E-Mail-Unternehmensbefragung wurden qualitative Interviews durchgeführt. Hierbei handelte es sich um leitfadenorientierte Experteninterviews. Das Ziel eines solchen besteht allgemein

in der Generierung bereichsspezifischer und objektbezogener Aussagen. Als Besonderheit weist das Experteninterview die Definition und Auswahl von Experten auf. Der Expertenstatus ergibt sich aus der Position oder der Funktion, die der Betreffende z. B. in einer Organisation innehat. Experten müssen für eine bestimmte Aufgabe verantwortlich sein und dafür einen privilegierten Zugang zu den betreffenden Informationen haben (vgl. SCHOLL 2003, S. 67).

Bei der bewussten Auswahl der Interviewpartner vor Beginn der Untersuchung wurde angestrebt GVZ-Akteure und weitere Sachverständige aus den verschiedensten Bereichen zum GVZ Rheine zu befragen, um so ein breites und differenziertes Meinungsbild zu erhalten. Die Expertenauswahl orientierte sich dabei an den Fragestellungen der Untersuchung und den theoretischen Vorüberlegungen (vgl. MAYER 2006, S. 38).

Die Zielgruppen der zu befragenden Experten wurden wie folgt festgelegt:

- Zielgruppe 1: Kommune, GVZ-Trägerschaft;
- Zielgruppe 2: Unternehmen aus dem Bereich Spedition und Logistik;
- Zielgruppe 3: Eisenbahnverkehrsunternehmen;
- Zielgruppe 4: Regionale Wirtschaftsförderung, IHK;
- Zielgruppe 5: Regionale Planungsbehörde;
- Zielgruppe 6: Überregionale GVZ-Interessenvertretung.

Aus der Definition der Zielgruppen ergab sich die Entscheidung für die in Tabelle 8 dargestellten Experten, die nach Aktionsebenen (öffentlich/privat und lokal/regional/überregional) kategorisiert wurden.

Zur Durchführung der Experteninterviews wurde ein Leitfaden konzipiert und vor Beginn der Befragung in Probeinterviews getestet. Der Leitfaden diente als Orientierung für den Ablauf des Interviews und stellte damit sicher, dass keine wesentlichen Aspekte der Forschungsfrage im Interview übersehen wurden. Die offen gestalteten Fragen wurden, soweit möglich, allen Personen auf gleiche

Tab. 8: Auswahl und Kategorisierung der Experteninterviews		
	Öffentliche Akteure (n = 5)	Private Akteure (n = 7)
<b>Lokale Ebene (n = 7)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GVZ-Entwicklungsgesellschaft mbH &amp; EWG für Rheine mbH</li> <li>• Stadt Bochum (ehem. Geschäftsführer (GF) der GVZE)</li> <li>• Stadt Rheine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unternehmen aus dem Bereich Spedition und Logistik (Fa. KLM, Fa. Lohmöller, Fa. I.L.B. Logistik)</li> <li>• Eisenbahnverkehrsunternehmen (RVM GmbH)</li> </ul>
<b>Regionale Ebene (n = 3)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksregierung Münster</li> <li>• Wirtschaftsförderung des Kreises Steinfurt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Industrie- und Handelskammer Nordwestfalen (IHK)</li> </ul>
<b>Überregionale Ebene (n = 2)</b>	–	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eisenbahnverkehrsunternehmen (Kombiverkehr KG)</li> <li>• Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH (DGG)</li> </ul>
<b>Gesamtanzahl Experteninterviews: 12</b>		

(Quelle: Eigene Darstellung)

Weise gestellt. Da nicht alle Fragen gleichwertig von den Interviewteilnehmern in Bezug auf ihr Expertenwissen Gültigkeit besaßen, wurden Ergänzungsfragen eingestellt. Grundsätzlich ist durch die Teilstandardisierung mit Hilfe des Leitfadens eine Vergleichbarkeit der Interviews möglich. Bei dieser Befragungsmethode ist jedoch der hohe finanzielle, zeitliche und organisatorische Aufwand zu beachten. Daneben ergeben sich aus der Konzeption des Leitfadengesprächs ein stärkerer Einfluss des Interviewers auf die Erhebungssituation, eine stärkere Abhängigkeit der Datenqualität von der Kompetenz des Interviewers sowie hohe Anforderungen an die Bereitschaft der Gesprächspartner zur Mitarbeit gegenüber standardisierten Interviews. Hier ist festzuhalten, dass die Experteninterviews vom Verfasser eigenständig und daher kontrolliert durchgeführt wurden. Lediglich drei Gespräche konnten nicht persönlich geführt, sondern mussten als Telefoninterviews abgehalten werden. Mit Hilfe eines Tonbandgerätes wurden die Interviews aufgenommen, so dass sich der Interviewer ganz auf die Befragung konzentrieren konnte. Im Rahmen der Auswertung der Interviews wurden die Tonbandaufnahmen im Anschluss an die Gespräche transkribiert (vgl. MAYER 2006, S. 36ff.; WESSEL 1996, S. 132ff.).

### 5.3 Standortvergleich mit anderen GVZ

Das GVZ Rheine soll in der vorliegenden Arbeit nicht im alleinigen Kontext betrachtet werden. Wie in Kapitel 2 erläutert, handelt es sich bei GVZ um ein deutschland- bzw. mit gewissen Einschränkungen, europaweites Logistik-Standortkonzept. Aus diesem Grund wurde das GVZ Rheine mit anderen in Deutschland durch eine Gegenüberstellung von Strukturdaten und Kennzahlen verglichen. Dabei erfolgte eine Auswahl der Vergleichsstandorte nach folgenden Kriterien: Einwohnerzahl, GVZ-Ansatz, Flächengröße, Verkehrsträger, funktionale Ausrichtung, KV-Terminal, GVZ-Ranking, Masterplan II und Vermarktungsstand.

Anhand der Kriterien wurden die drei GVZ Regensburg, Trier und Ulm/Neu-Ulm ausgewählt, die eine bestmögliche Vergleichbarkeit mit dem in Rheine bieten (s. Tab. 9). Der Großteil der GVZ in Deutschland kommt für einen Vergleich mit dem GVZ Rheine aufgrund der Lage in bzw. am Rand eines Ballungsraumes nicht in Frage.

Die Datenerhebung erfolgte durch eine sekundärstatistische Textanalyse. Im Rahmen einer ausführlichen Internetrecherche konnten bereits vorhandene Strukturdaten und Kennzahlen zusammenge-

Tab. 9: Übersicht über die in den Standortvergleich einbezogenen GVZ

GVZ-Standort	Einwohner	GVZ-Ansatz	Gewerbe-fläche (ha)	Verkehrs-träger	funktionale Ausrichtung	KV-Terminal	GVZ-Ranking	Masterplan II	Vermark-tungsstand
Rheine	77000	zentral	63	bimodal	Logistik-gewerbe	vorhanden	mittel	Ja (mit OS)	33 ha
Regens-burg	143000	de-zentral	302	tri-modal	Misch-orien-tierung	vorhanden DUSS-T.	sehr hoch	Ja	Deutlich über Ø
Trier	108000	zentral	42	tri-modal	Misch-orien-tierung	vorhanden	hoch	Nein	Über Ø
Ulm / Neu-Ulm	50000 20700	zentral	55	bimodal	Misch-orien-tierung	vorhanden	niedrig	Ja	k. A.

(Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an NOBEL 2004a)

tragen werden. Da jedoch die Anwendung sekundärstatistischer Analyseverfahren durch die Verfügbarkeit und Qualität des Datenmaterials begrenzt wird, wurden ergänzende telefonische Interviews mit den Trägerschaften und anderen Akteuren der jeweiligen Vergleichsstandorte durchgeführt. Die Kombination der Methoden zur Datenerhebung ermöglichte eine tiefere Durchdringung des GVZ-Vergleichs (vgl. WESSEL 1996, S. 92ff. u. S. 152). Neben der Vervollständigung der Informationen beantworteten die Interviewpartner Fragen zur Bedeutung, zu Erfolgsfaktoren und Entwicklungsperspektiven der Standorte.

In Anlehnung an NOBEL (2004a, S. 252) wurde der Entwicklungsstand der GVZ anhand ausgewählter Kennzahlen bei den Aspekten Struktur und Entwicklung, Verkehrsträger, Finanzierung und Management sowie GVZ-Produkten verglichen. Die qualitative Inhaltsanalyse ermöglichte es, Aussagen zu den standort-spezifischen Gegebenheiten und Rahmenbedingungen der untersuchten GVZ im Vergleich zum GVZ Rheine zu treffen (WESSEL 1996, S. 80).

Zusätzlich wurde der Logistikstandort Osnabrück mit seinem im eigentlichen Sinne bisher nicht realisierten GVZ aufgrund der räumlichen Nähe zum GVZ Rheine (s. Kap. 3.7) mit einbezogen.

## 6 Ergebnisse

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Unternehmensbefragung und der Experteninterviews dargestellt und ausgewertet. Dabei wird insbesondere der zweite Teilbereich des Fragebogens mit den Expertenaussagen kombiniert analysiert. Daran anschließend wird auf den Standortvergleich eingegangen.

### 6.1 Rücklaufquote der Fragebögen

Zunächst wird auf die Resonanz der Unternehmensbefragung anhand der Rücklaufquote eingegangen. Von den 282 per E-Mail versendeten Fragebögen können 79 Rückmeldungen verbucht und damit eine Rücklaufquote von 28,01 % erzielt werden. Die Rückmeldungen teilen sich einerseits in ausgefüllte und für die Auswertung verwendbare Fragebögen und andererseits in ungültige Fragebögen bzw. Absagen an die Befragung auf.

Trotz der Übersetzung des Anschreibens und des Fragebogens in die niederländische Sprache ist die Rücklaufquote in Bezug auf Unternehmen aus den Niederlanden mit 13,56 % gering. Ein Grund dafür ist vermutlich der im Vergleich zu anderen EU-Ländern geringere Stellen-

wert der GVZ-Idee in den Niederlanden (s. Kap. 2.5). Die hohe Rücklaufquote von 40,38 % der Unternehmen am Standort Rheine zeigt deren hohes Interesse am Thema GVZ.

Eine Nicht-Teilnahme an der Befragung wird z. B. mit der fehlenden Zeit für die Beantwortung von Fragebögen begründet. Weiterhin geben Handels- und Industrieunternehmen an, dass sie den Fragebogen eher für Unternehmen aus der Speditions- und Logistikbranche als relevant erachten. Einige niederländische Unternehmen merken an, dass sie nichts mit dem GVZ Rheine zu tun haben und daher keine Antworten möglich sind.

### 6.2 Unternehmensbefragung Teil I

**Frage (F.) 1.** Der Fragebogen beginnt mit der Bitte an die Unternehmen sich einer Branche zuzuordnen. 63 % der Befragten sind Transport- und Logistikunternehmen, 18 % kommen aus der Industrie, 15 % aus dem Handel und 4 % Sonstige (ein Handwerker und ein Dienstleister).

**F. 2.** Die Unternehmen sollen den Bereich nennen, in dem sie schwerpunktmäßig tätig sind. Ihre Tätigkeitsbereiche sind an erster Stelle Lebensmittel und Au-

tomobil, dicht gefolgt von Chemie, Textil, Maschinen- und Anlagenbau (s. Abb. 12).

In der Rubrik Andere werden Bereiche, wie Holzwerkstoffindustrie, Landtechnik, Kunststoffrohrtransporte, Agrar- und Bodenschätze, Verpackungen u. a. benannt. Die Erhebungsdaten konzentrieren sich damit nicht nur einseitig auf ein Tätigkeitsfeld, sondern ergeben ein breit gefächertes Abbild von Unternehmen aus den unterschiedlichsten Branchen.

**F. 3.** Es wird die Angabe des Firmenstandortes abgefragt. Insgesamt beteiligen sich Unternehmen aus 27 verschiedenen Städten und Gemeinden an der Befragung. Ein Anteil von 34,5 % der ausgefüllten Fragebögen (= 19 Fragebögen) wird von Unternehmen aus Rheine zurückgesandt. Aus den Städten Greven, Meppen, Münster und Osnabrück antworten jeweils drei Unternehmen, aus Schüttorf und Spelle sind es jeweils zwei. Die beiden niederländischen Fragebögen kommen aus Borne und Oldenzaal.

In einer detaillierteren Auswertung mit dem Statistikprogramm SPSS können Abfragen durchgeführt werden, die nur die Unternehmen am Standort Rheine berücksichtigen. Die befragten Unternehmen aus Rheine verteilen sich zahlenmäßig fast gleich auf die Branchen Transport und Logistik (n = 6), Handel (n = 7) und Industrie (n = 5). Damit liegt in der spezifischen Auswertung für Rheine der Schwerpunkt nicht im Transport- und Logistikbereich.

**F. 4.** Die Frage nach den Leistungen, die von den befragten Unternehmen durchgeführt werden, gliedert sich auf in die Art der transportierten Güter und in das Angebot von logistischen Dienstleistungen.

Zum ersten Punkt lässt sich festhalten, dass die Unternehmen überwiegend Stückgutdienste und Spezialtransporte durchführen. In geringem Abstand folgen Gefahrguttransporte und Kurier-, Express- sowie Paketdienste. Hingegen werden Schüttguttransporte kaum abgewickelt (Abb. 13). Zu anderen Nennungen zählen z. B. Tanktransporte und Kühlgüter.

Im Abfragebereich der logistischen Dienstleistungen (Abb. 14) spielt die Lagerung mit 69,1 % eine bedeutende Rolle.

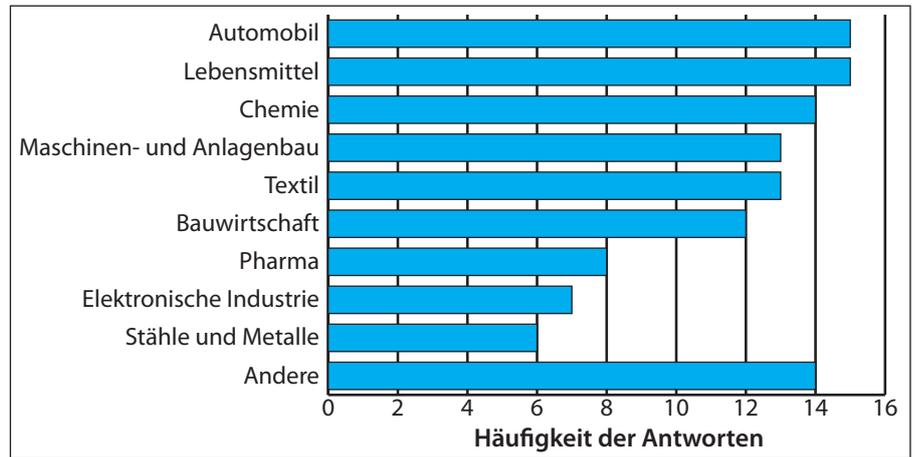


Abb. 12: Schwerpunktmäßige Tätigkeitsbereiche der Unternehmen  
(Quelle: Eigene Erhebung, Mehrfachnennungen möglich, n = 55)

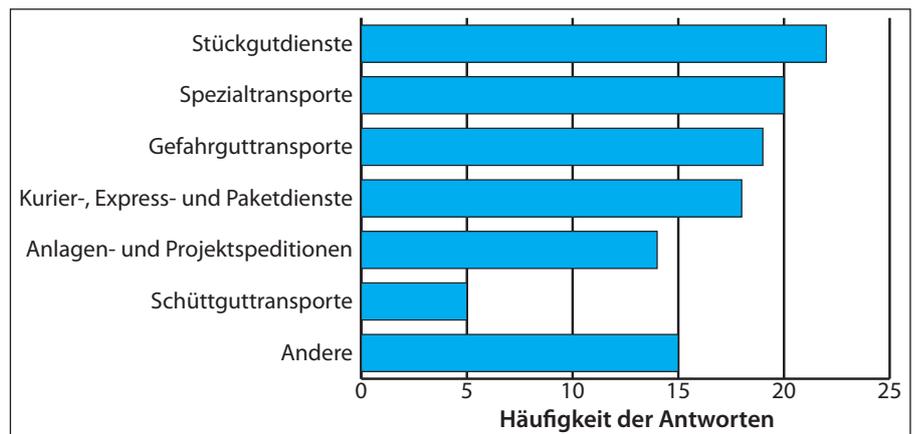


Abb. 13: Art der transportierten Güter  
(Quelle: Eigene Erhebung, Mehrfachnennungen möglich, n = 55)

Aber auch Kommissionierung und Logistikberatung bieten über die Hälfte der befragten Unternehmen an. Der Bereich Containerdienste wird hingegen nur von 27,3 % der Unternehmen bedient. Darüber hinaus werden noch Konfektionierung, E-Business und Displaybestückung genannt.

Aus den Angaben lässt sich schlussfolgern, dass zwar 22 der befragten Unternehmen Stückgüter transportieren, aber nur 15 von 55 Unternehmen auch Containerdienstleistungen anbieten. Für den Betrieb einer KV-Anlage sind jedoch insbesondere gebündelte, containerisierte Stückgüter von Belang.

**F. 5.** Mit der nächsten Frage wird um eine Einstufung der Intensität der Geschäftsverbindungen sowie möglicher Trendentwicklung gebeten. Auffällig sind die stark regional geprägten Verbindungen. Aber auch die Bereiche National und International werden ebenfalls als stark oder eher stark bezeichnet.

Anhand Abbildung 15 wird deutlich,

inwieweit die Geschäftsverbindungen der befragten Unternehmen ausgeprägt sind.

Spezifisch für die Branche Transport und Logistik ergeben sich für eine starke und eher starke Intensität folgende Werte (zusammengezählt): regional: 79,4 %, national: 88,2 % und international: 74,3 %. Der hohe Intensitätsanteil auch im internationalen Geschäft verdeutlicht die Aspekte der Globalisierung und der weltweit vernetzten Strukturen. Da der KV insbesondere auf langen Transportweiten Vorteile aufweist, sind für diesen Verkehrsträger internationale Geschäftsverbindungen als positiv zu bewerten.

Die Trendentwicklung der Unternehmen verweist auf eine deutliche Zunahme der internationalen Geschäftsverbindungen. Nationale und regionale Geschäftsverbindungen nehmen ebenfalls weiter zu oder werden als gleich bleibend bezeichnet. Nur wenige Betriebe sehen in Zukunft eine Abnahme ihrer Geschäftsverbindungen, egal ob auf regionaler, nationaler oder internationaler Ebene. Diese

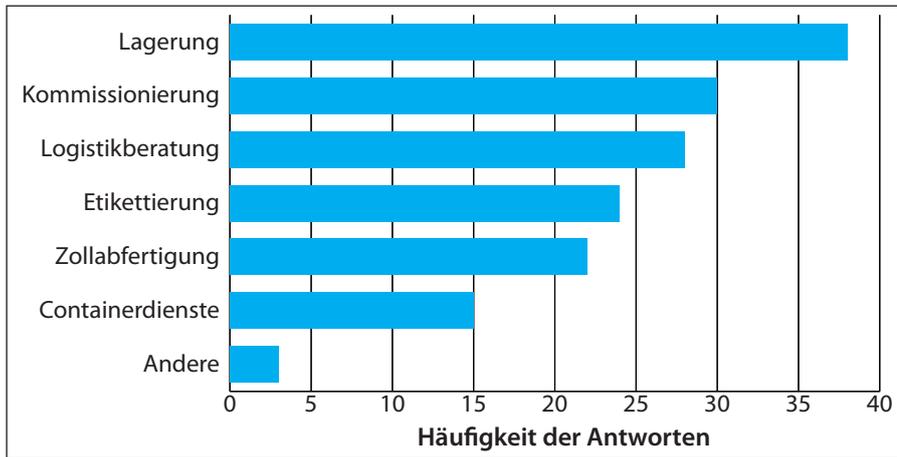


Abb. 14: Angebot von logistischen Dienstleistungen  
(Quelle: Eigene Erhebung, Mehrfachnennungen möglich, n = 55)

durchaus positive Trendeinschätzung erzeugt von einer sich weiter verstärkenden Globalisierung in Kombination mit der Intensivierung des regionalen Zusammenhalts. Zusätzlich lässt sich die prognostizierte, positive Wachstumstendenz für die Transport- und Logistikbranche erkennen.

**F. 6.** Eine weitere Frage befasst sich mit der Nutzung der Hauptverkehrsträger

in Unternehmen. Hierbei galt es die Verteilung des transportierten Güteraufkommens auf die einzelnen Hauptverkehrsträger in % anzugeben. 51 Unternehmen beantworteten diese Frage. Allesamt nutzen den Lkw als Hauptverkehrsträger mit deutlichem Abstand zum Seeschiff, Flugzeug und anderen Verkehrsträgern (Abb. 16). Dabei geben 38 von 51 Unternehmen (74,5 %) an, dass sie den Lkw mit einem

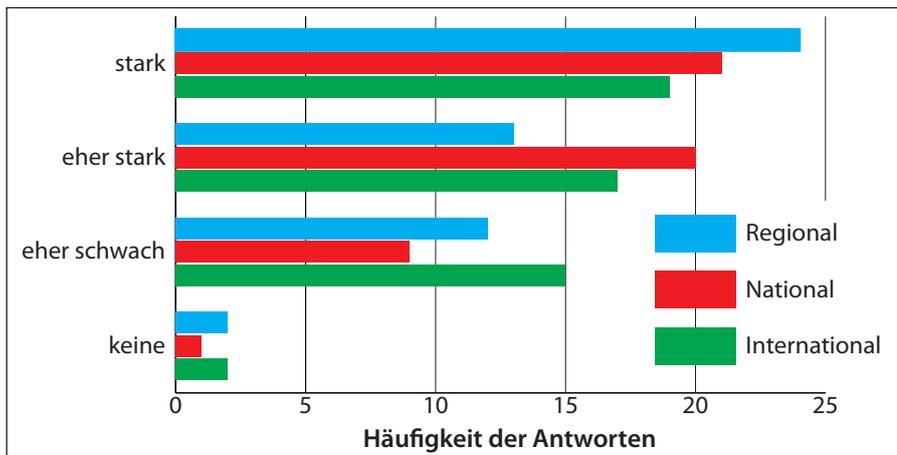


Abb. 15: Beurteilung der Intensität der unternehmerischen Geschäftsverbindungen  
(Quelle: Eigene Erhebung, Mehrfachnennungen möglich, n = 51)

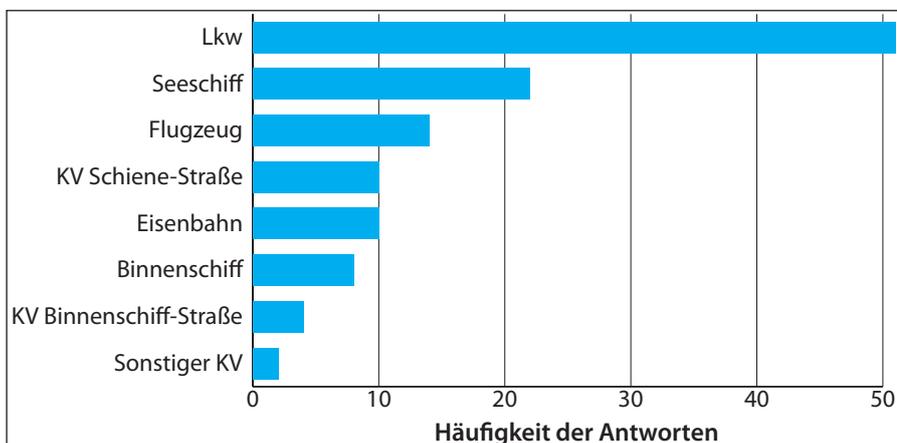


Abb. 16: Nutzung der Hauptverkehrsträger  
(Quelle: Eigene Erhebung, Mehrfachnennungen möglich, n = 51)

Anteil von über 90 % nutzen. Dieses Ergebnis spiegelt die deutliche Dominanz des Verkehrsträgers Lkw wieder. Hingegen nutzen lediglich zehn Unternehmen (davon nur vier mit einem Anteil > 10 %) den KV Straße-Schiene, der für das GVZ Rheine von besonderer Relevanz ist. In der spezifischen Auswertung für Unternehmen aus Rheine wird deutlich, dass nur zwei von ihnen Kombinierten Verkehr durchführen.

**F. 7 u. 8.** Des Weiteren wird nach dem erwirtschafteten Umsatz im Geschäftsjahr 2006 sowie nach der Anzahl der Beschäftigten im Unternehmen gefragt. In beiden Fragen werden aus dem Grund der Diskretion verschiedene Antwortkategorien in Anlehnung an die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen der Europäischen Union vorgegeben (vgl. EU-KOMMISSION 2003)

Die Angaben verdeutlichen, dass sich insbesondere mittelständische Unternehmen sowie Großunternehmen an der Befragung beteiligt haben. Wie schon bei der bewussten Auswahl der Fälle argumentiert, ist dies auch gewünscht, da die befragten Unternehmen für eine GVZ-Relevanz über eine gewisse Größe verfügen sollten.

Eine differenzierte Übersicht über die Ergebnisse liefern Abb. 17 und 18.

**F. 9 u. 10.** Mit Kooperationsebenen beschäftigen sich die beiden nächsten Fragen. 61,8 % der Befragten geben an, dass sie mit anderen Logistikunternehmen kooperieren; über die Hälfte davon sogar in einer ausgeweiteten Form. Nur vier Unternehmen kreuzen Nein, grundsätzlich ungeeignet an. Weitere drei denken, dass Kooperationen mit anderen Logistikunternehmen grundsätzlich geeignet sind. Elf der Befragten enthalten sich einer Aussage.

Zusätzlich wird hier in offener Fragestellung nach der Art der Kooperationen gefragt. Als Zusammenarbeit mit anderen regionalen Speditionen wird als Kooperationsart der Ladungsaustausch mehrfach genannt. Andere sprechen von ihrem weltweit eigenen Netz, von nationaler Distribution oder aber vom auftragsbezogenen Einsatz von Paketdiensten, Spe-

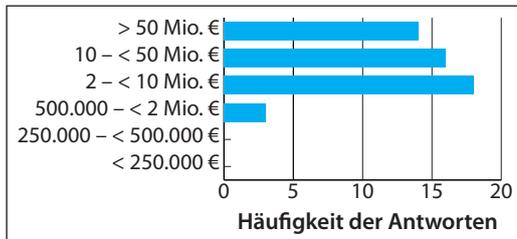


Abb. 17: Umsatz im Geschäftsjahr 2006  
(Quelle: Eigene Erhebung, n = 51)

ditionen und Logistikdienstleistern. Ein Unternehmer vermerkte an dieser Stelle als Art der Kooperation: „Zusammenschluss von großen mittelständischen Speditionsunternehmen um den Großen der Branche Paroli zu bieten, dem Ziel vom Preis ebenbürtig zu sein und vom Service kundenfreundlicher als Call-Center zu agieren“.

Ein anderes Bild zeichnet die Beantwortung der Frage nach einer Kooperation mit der öffentlichen Hand (Kommune) ab. Über 50 % der Befragten kooperieren nicht mit Kommunen; davon halten aber immerhin knapp 12 % eine Zusammenarbeit für geeignet. Besonders deutlich fällt in dieser Frage der Anteil (18 %) derjenigen

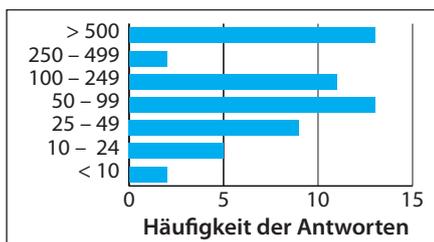


Abb. 18: Anzahl der Beschäftigten im Unternehmen (Quelle: Eigene Erhebung, n = 55)

ins Gewicht, die keine Angabe machen. Lediglich fünf Unternehmen kooperieren mit der öffentlichen Hand. Als Art der Kooperation werden „Kunden aus dem kommunalen Umfeld“ sowie „Mitarbeiter-Umschulungen“ angeführt.

**Expertenmeinung (Ex.):** Im Rahmen der qualitativen Interviews wurden auch vier Experten aus dem Bereich Spedition und EVU zum Thema Kooperationen befragt. Ein Spediteur berichtet von einer Herstellerkooperation zur Steigerung der Lkw-Auslastung, die schon seit drei Jahren erfolgreich praktiziert wird. Des Weiteren merkt ein Unternehmer an, dass mittlerweile fast alle Speditionen in Verbänden organisiert sind und dass das gut funktioniert. Zur Kooperationsebene EVU und Spedition wird von Seiten der

RVM gemeldet, dass es keine Schwierigkeiten gibt, Nachläufe zu organisieren. Auf der anderen Seite wird erläutert, dass Spediteure zwar Anforderungen stellen können, sie sich dann aber nach den Möglichkeiten der Bahn richten müssen. Als problematisch gewertet wird die Situation, dass die Deutsche Bahn AG selbst durch Tochterunternehmen, wie die BahnTrans GmbH als direkter Konkurrent zu Speditionen auftritt.

### 6.3 Unternehmensbefragung Teil II und Experteninterviews

Wie weiter oben erläutert, werden im zweiten Teilbereich der Unternehmensbefragung Beurteilungen, Meinungen und Einschätzungen zum Thema GVZ und KV sowie konkret zum GVZ Rheine abgefragt. Diese Fragen sind mit einigen Fragekonstellationen aus dem Leitfaden der Experteninterviews gleichzusetzen. Daher werden in den folgenden Ausführungen die Ergebnisse aus Unternehmensbefragung und Experteninterviews, wie schon beim Thema Kooperationen, gemeinsam dargestellt.

**F. 11.** Die Unternehmer und Experten sollen Stellung beziehen, ob sie die Stadt Rheine für einen attraktiven Logistikstandort halten. Die Meinungen dazu fallen deutlich geteilt aus. 45 % der befragten Unternehmen äußern sich mit Ja, während 44 % Nein ankreuzen und sich 11 % enthalten.

Die Tabelle 10 zeigt einen Vergleich der Antworten für drei relevante Auswertungsgruppen (Branche, Unternehmensstandort und Verkehrsträger KV).

Diejenigen, die Rheine positiv bewerten, führen insbesondere die gute Verkehrsanbindung (A 30, Ost-West-Achse)

als zentralen Punkt an (11 Nennungen). Darüber hinaus werden Aspekte wie Nähe zu Großkunden, zentrale Lage (Einzugsgebiet), Wirtschaftsstruktur sowie das Vorhandensein aller Verkehrsträger in Rheine hervorgehoben. Verständlicherweise sehen die in Rheine ansässigen Unternehmen ihre Stadt eher als attraktiven Logistikstandort. Einige Unternehmen machen negative Anmerkungen und führen aus, dass der Logistikstandort Rheine zu weit vom Flughafen entfernt ist, das Hinterland nicht genügend hergibt und Rheine zu nah am Logistikzentrum Osnabrück gelegen ist. Außerdem verfügt das GVZ über keinen Kanalanschluss und in Nordrhein-Westfalen gibt es zwei Feiertage mehr als in Niedersachsen.

**Ex.** Die Interviews zeigen, dass sich die Experten bei dieser Frage ebenfalls nicht einig sind. So geben sieben befragte Fachleute eine positive und vier eine negative Einschätzung ab. Auf der Positivseite wird insbesondere, wie schon bei der Unternehmensbefragung erwähnt, die gute Verkehrsanbindung (Verkehrsträger, zentraler Knotenpunkt) hervorgehoben. Hinzu kommen Angaben, wie gute Flächenverfügbarkeit, günstige Topographie und attraktive Herstellerunternehmen. Diejenigen, die Rheine nicht als attraktiven Logistikstandort einstufen, führen die Lage der Stadt in einer Randregion an. Zusätzliche Attraktivitätseinschränkungen des Standortes Rheine ergeben sich durch eine abweichende Sonntagsfahrverbots- und Feiertagsregelung im Vergleich zum angrenzenden Land Niedersachsen.

**F. 12.** Es wird um eine Bedarfseinschätzung für die Einrichtung eines GVZ in einer eher ländlich geprägten Region (bzgl. des Güteraufkommens) gebeten. 20 befragte Unternehmen (37,7 %) schätzen den Bedarf als eher gering ein, 9 (17

Rheine = attraktiver Logistikstandort?	Transport und Logistik (n = 32)	Rheine spezifisch (n = 16)	KV Straßenschiene (n = 10)
Ja	50 %	75 %	50 %
Nein	50 %	25 %	50 %

(Quelle: Eigene Erhebung)

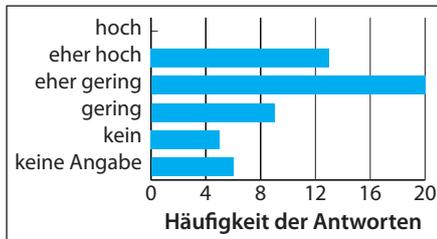


Abb. 19: Bedarf für die Einrichtung eines GVZ in einer eher ländlichen Region (Quelle: Eigene Erhebung, n = 51)

%) als gering und 5 (9,1 %) sehen keinen Bedarf. Ein eher hoher Bedarf wird von 13 (23,6 %) Unternehmen gesehen, ein hoher von keinem (Abb. 19).

**Ex.** Ähnlich stellt sich die Meinung der Experten dar. Von der Mehrzahl werden Anmerkungen getroffen, die auf einen eher geringen Bedarf zur Errichtung eines GVZ in einer eher ländlich geprägten Region schließen lassen. Auf regionaler, wie auch auf kommunaler Ebene wird ein GVZ im ländlichen Raum als eher ungeeignet angesehen. Ein gewisser Verdichtungsraum und die Anbindung an mehrere Verkehrsträger (Verkehrsknotenpunkt) sind Grundvoraussetzung. Bezogen auf den Standort Rheine sehen zwei Unternehmer nicht genügend Potenzial bzw. einfach zu wenige Güter vor Ort. Ebenso gibt der Geschäftsführer der DGG zu bedenken, dass das Aufkommen am Standort Rheine limitiert ist. So hält auch ein Spediteur es für problematisch in der Region Rheine Ganzzüge zu installieren. Der ehemalige GVZ- und EWG-Geschäftsführer sieht Probleme, weil nur wenige GVZ-affine Produkte vor Ort produziert werden oder aber die Produktionsunternehmen eine ablehnende Grundhaltung gegenüber dem KV haben. Interessant ist die Feststellung von Vertretern der öffentlichen Hand sowie der Privatwirtschaft, dass zwar die Lkw wie an einer Nadelschnur aufgereiht über die A 30 fahren, es aber für die Experten sehr fraglich ist, ob diese Lkw auch in Rheine halten.

Allerdings wird auch die Gegenmeinung durch die Wirtschaftsförderung des Kreises Steinfurt: „Kundenpotenzial ist vorhanden“ sowie die IHK: „Ja, Güterverkehrsaufkommen müsste da sein“ vertreten. Der Experte der Stadt Rheine merkt an, dass ein gewisser Bedarf für

ein GVZ an überörtlichen Verkehrswegen immer vorhanden ist.

**F. 13.** Ferner soll die Bedeutung des GVZ Rheine als Standortfaktor für das eigene Unternehmen, den Wirtschaftsstandort Rheine und die Region (nördliches Münsterland, südliches Emsland und Region Twente) beurteilt werden.

Im ersten Punkt (Bedeutung für das Unternehmen) wird deutlich, wie gering die Bedeutung des GVZ eingeschätzt wird. Lediglich für fünf Unternehmen hat das GVZ eine eher hohe Bedeutung. Einen Ausschnitt aus den Befragungsergebnissen zeigt Tabelle 11 für drei relevante Auswertungsgruppen (Branche, Unternehmensstandort und Verkehrsträger KV) im Vergleich zum Gesamtergebnis: Es wird ersichtlich, dass für örtliche Unternehmen und solche, die den Verkehrsträgers KV Straße-Schiene nutzen, die Bedeutung des GVZ Rheine höher ist als für andere.

Bei der Einschätzung des GVZ Rheine für den Wirtschaftsstandort Rheine wird eine umgekehrte Beurteilung vorgenommen. Hier sieht der Großteil der Befragten (43,6 %) eine eher hohe Bedeutung des GVZ für den Standort Rheine. 21,8 % schätzen sie als eher gering ein und 16,4 % als gering.

Die Bedeutung für die Region wird ebenfalls von einem Großteil (40 %) als eher hoch beurteilt. Wenn man jedoch die Beurteilungen eher gering, gering und keine addiert, erhält man einen nicht unerheblichen Anteil von 49,1 %.

**Ex.** Ebenso werden die Experten nach der Bedeutung des GVZ Rheine im Allgemeinen befragt. Folgende Einschätzungen werden genannt: „momentan eher als gering“ (Bezirksregierung), „eher niedrig“ (IHK), „fast keine Bedeutung“ (Spezifikation) und „sehr gering im Moment“ (RVM). Hinzu kommt die Äußerung: „Die Bedeutung ist nicht so hoch wie gewünscht“ (Stadt Rheine). Einen interessanten Aspekt trägt der ehemalige Geschäftsführer der EWG zur Diskussion bei. Er spricht beim GVZ Rheine von einem Alleinstellungsmerkmal für die Stadt Rheine, mit dem aber auch die ganze Region werben kann.

**Ex.** Da das Ergebnis der Unternehmensbefragung auf eine nur schwache Bedeutung des GVZ Rheine schließen lässt, thematisiert eine nur den Experten gestellte Frage die mögliche Loslösung von diesem Konzept. Die Vorstellung einer kompletten Loslösung vom GVZ-Konzept stößt bei den Experten auf ein geteiltes Echo. Zwei Unternehmer begrüßen einen Ausstieg, worunter die Aufhebung der Flächenbindung und die komplette Stilllegung der KV-Anlage zu verstehen sind. Die beiden Experten sehen in der Weiterentwicklung des Standortes als allgemeines Gewerbegebiet mit einer Mischorientierung das größte Potenzial. Die weiterhin angestrebte Ansiedlung zusätzlicher Logistikbetriebe bedeutet neue Konkurrenz für die ansässigen Transport- und Logistikunternehmen. In anderen Ge-

Tab. 11: Bedeutung des GVZ Rheine für das eigene Unternehmen

Bedeutung des GVZ Rheine für das Unternehmen (Auswahl)	Gesamtergebnis (n = 55)	Transport und Logistik (n = 35)	Rheine spezifisch (n = 19)	KV Straße-Schiene (n = 10)
Eher hohe Bedeutung	9,1 %	8,6 %	15,8 %	20,0 %
Keine Bedeutung	34,5 %	40,0 %	21,1 %	20,0 %

(Quelle: Eigene Erhebung)

Es lässt sich schlussfolgern, dass das GVZ Rheine für die Mehrheit der befragten Unternehmen von untergeordneter Bedeutung ist, da sie augenscheinlich keinen Nutzen für sich ausmachen können. Für den Wirtschaftsstandort Rheine und die Region wird die Bedeutung jedoch höher eingeschätzt (Abb. 20).

sprächen wird deutlich, dass es wichtig ist, das GVZ Rheine aufzuteilen in die Gewerbeflächen und die KV-Anlage. Zum ersten Punkt wird von den Fachleuten aus allen Bereichen die Meinung vertreten, dass es sich um ein Gewerbegebiet mit sehr guter verkehrlicher Anbindung handelt und es sich daher optimal zur An-

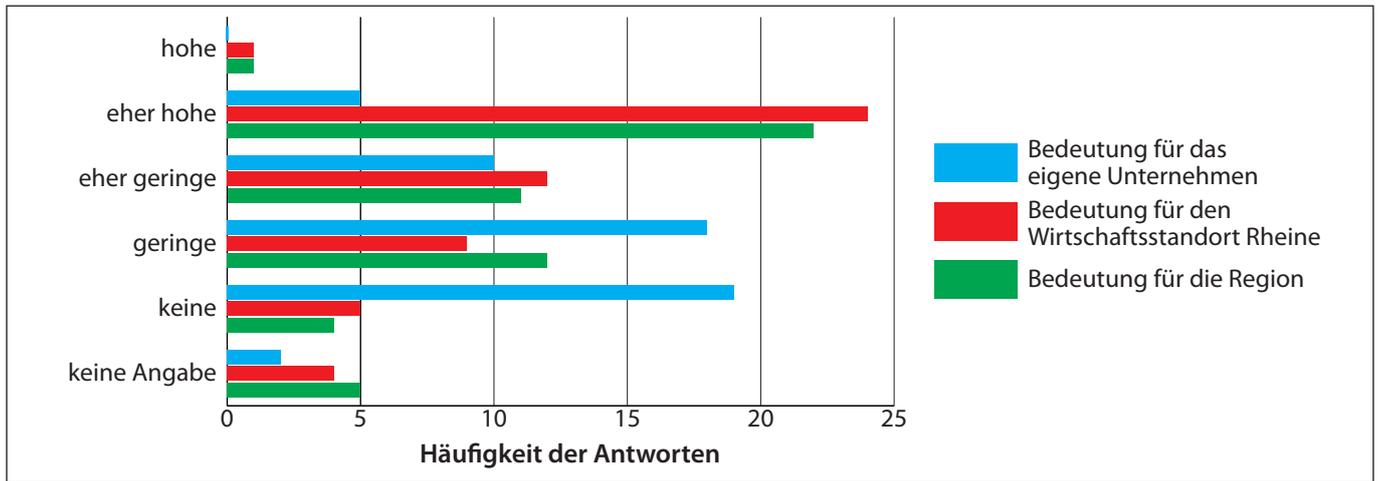


Abb. 20: Bedeutung des GVZ Rheine (Quelle: Eigene Erhebung, n = 55)

siedlung von Unternehmen mit dem Fokus Transport und Logistik anbietet. Im Gespräch mit der IHK wird die Möglichkeit zur Errichtung eines reinen Transportgewerbegebietes (s. Kap. 2.3) angesprochen, um so eine Konzentration von Logistikbetrieben zu erreichen. Andere Experten sehen die Flächenbindung eher als hemmendes Element zur Entwicklung der Gewerbeflächen. Sie plädieren für eine völlige Freigabe der Zweckbindung (Wirtschaftsförderung Kreis Steinfurt) bis hin zu einer nur teilweisen Freigabe der Flächen (EWG), um insbesondere in räumlicher Nähe zum Containerterminal noch Flächen für eine mögliche Nutzung der KV-Anlage vorzuhalten. Der Vertreter der Bezirksregierung merkt an, dass für eine Aufhebung der Zweckbindung für die Gewerbeflächen ein Regionalplanänderungsverfahren erforderlich ist. Der Experte der Stadt Rheine fügt an dieser Stelle noch hinzu, dass im Zuge einer Aufhebung der Zweckbindung das Gebiet in den allgemeinen Gewerbeflächenpool der Stadt Rheine übergeht. Dies wiederum erschwert die Ausweisung neuer Gewerbeflächen.

Der spezielle Zusammenhang zwischen der KV-Anlage im GVZ Rheine und den Fördertatbeständen ist schon in Kapitel drei erwähnt worden. An eine kurzfristige Aktivierung der Umschlaganlage für den KV glaubt niemand der befragten Experten. Der Geschäftsführer der DGG führt an, dass Rheine bisher kein prosperierender KV-Raum ist und auch kaum werden wird. Gründe hierfür wer-

den im geringen Güteraufkommen, in der Standortkonzeption der Deutschen Bahn und in der Grundhaltung der Unternehmen gesehen. Allerdings positionieren sich die Experten auf städtischer Ebene gegen eine vollkommene Stilllegung der KV-Anlage, insbesondere im Hinblick auf die Rückzahlungsforderungen von Fördermitteln, die auf die Stadt zukämen. Der ehemalige Geschäftsführer der GVZ-GmbH schlägt einen Stand-by-Betrieb der KV-Anlage vor. Im Allgemeinen ist zu vernehmen, dass es gilt, „den Standort Rheine als GVZ weiterzuführen“ (DGG), es sei „als Option unbedingt erforderlich“ (Wirtschaftsförderung Kreis Steinfurt) und ein „Alleinstellungsmerkmal für Rheine“ (EWG). Daher solle an diesem GVZ-Konzept festgehalten werden.

**F. 14.** Im Rahmen der Unternehmensbefragung sollen die Befragten ihren Bedarf an zusätzlichen Logistikflächen in der Region um Rheine angeben. Der überwiegende Teil der Unternehmen (41 von 55) hat keinen Bedarf an zusätzlichen

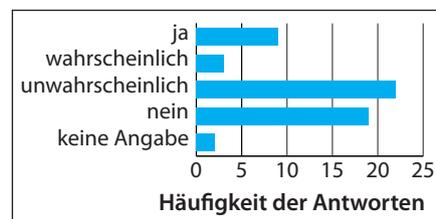


Abb. 21: Bedarf an zusätzlichen Logistikflächen (Quelle: Eigene Erhebung, n = 55)

Flächen bzw. hält eine weitere Inanspruchnahme für unwahrscheinlich. Lediglich neun Unternehmen (davon sechs aus Rheine) melden weiteren Flächenbedarf an (Abb. 21).

**F. 15.** Nach Erweiterungsmöglichkeiten am jetzigen Standort befragt, geben 75 % der Unternehmen an, dass ihnen vor Ort weitere Ergänzungsflächen zur Verfügung stehen. Von den oben genannten neun Unternehmen mit Flächenbedarf, verfügen acht über Erweiterungsmöglichkeiten an ihrem jetzigen Standort.

Daraus lässt sich ableiten, dass zurzeit kaum Verlagerungsvorhaben ins GVZ Rheine angestrebt werden. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit für überregionales bis internationales Marketing. Als Ansiedlungsvorhaben scheinen in erster Linie Zweigniederlassungen größerer Konzerne oder Neugründungen von Relevanz.

**F. 16.** Die Unternehmen sollen angeben, ob sie eine Ansiedlung im GVZ Rheine schon einmal in Erwägung gezogen haben. In Abbildung 22 wird deutlich, dass ein sehr hoher Anteil der Unternehmen (70 %) dieses bisher nicht getan hat.

Im Rahmen der Antwortmöglichkeit Ansiedlung bereits erfolgt lässt sich feststellen, dass 50 % der im GVZ Rheine angesiedelten Betriebe an der Befragung teilgenommen haben. Dies bescheinigt dem Thema GVZ ein hohes Interesse der vor Ort ansässigen Betriebe.

Auf die Bitte ihre Unternehmenshaltung bzgl. einer Ansiedlung im GVZ Rheine zu begründen, werden Aussagen dahingehend gemacht, dass kein Bedarf besteht, der derzeitige Standort günstiger ist, die eigenen Flächenreserven ausreichen und eine Umsiedlung teuer wäre. Außerdem werden ein sehr hoher Grund-

stückpreis und recht hohe Baukosten angesprochen. Auch ein zweiter Standort in unmittelbarer Nähe für ein Unternehmen wird als eher ungeeignet angesehen.

Diese Antworten verdeutlichen die Situation, dass viele an ihrem jetzigen Standort bleiben wollen und eine Verlagerung nicht in Erwägung ziehen.

**F. 17.** Eine weitere Frage erkundigt sich nach der Nutzung der KV-Anlage im GVZ Rheine. Dabei werden die Möglichkeiten Straße/Schiene-Kranungen auf der einen Seite bzw. Straße/Straße-Kranungen andererseits abgefragt (Abb. 23).

41,8 % der Befragten geben an, dass sie die Nutzung des Umschlagsterminals für den KV Straße-Schiene noch nie in Erwägung gezogen haben. Weitere 18,2 % sehen für sich eine Nutzung als unwahrscheinlich an. Lediglich 9,1 % der befragten Unternehmen haben das Umschlagsterminal für den KV Straße-Schiene schon einmal genutzt. Unter 14 Rheiner Unternehmen, die zu dieser Frage Stellung bezogen haben, befindet sich nur ein einziges, das die KV-Anlage bereits genutzt hat. In der Vergangenheit

kamen die Nutzer aus Meppen, Nordhorn, Osnabrück und Spelle.

Auch Straße/Straße-Kranungen werden von 45 % der Unternehmen nicht genutzt bzw. von 12,7 % als unwahrscheinlich eingestuft. Der Anteil derjenigen, die die KV-Anlage für Straße/Straße-Kranungen nutzt, beläuft sich lediglich auf 1,8 %.

Die Auskünfte spiegeln die geringe Auslastung der KV-Anlage im GVZ Rheine wider. Da diese aufgrund der problemorientierten Bestandsanalyse zu erwarten war, gilt es, im Anschluss direkt eine Frage zu möglichen Gründen zu stellen. In der folgenden Frage soll ein Plus für Nutzungsvorteile bzw. ein Minus für Nutzungsnachteile der KV-Anlage in Rheine vergeben werden.

In Abbildung 24 ist ersichtlich, dass die Nutzungsnachteile der KV-Anlage in Rheine überwiegen. Insbesondere in den Bereichen Flexibilität, Kosten und Transportabwicklung schneidet das Umschlagsterminal schlecht ab. Der Standort sowie die Tatsache, dass eine KV-Anlage am Absatz- bzw. Beschaffungsmarkt vorhanden ist, werden eher zweigeteilt be-

antwortet. Hier überwiegt die Einschätzung als Nutzungsnachteil nur in geringem Umfang.

Es ist kritisch anzumerken, dass lediglich 17 Unternehmen ein Plus oder ein Minus verteilt haben; damit haben mehr als die Hälfte der Befragten nicht geantwortet. Vermutlich liegen Gründe hierfür in der mangelnden Ortskenntnis bzgl. der Umschlagsanlage und in der Tatsache, dass sie die KV-Anlage noch nie genutzt haben und auch eine Nutzung nicht in Erwägung ziehen.

Trotz der geringen Nennungen bleibt festzuhalten, dass die Abwicklung des KV flexibler und kostengünstiger werden muss.

**Ex.** Auf das Thema KV-Anlage im GVZ Rheine zielt auch eine Frage im Leitfadeninterview. Die Experten wurden um ihre Einschätzung zu einer möglichen Verpachtung der KV-Anlage bzw. zum Verkauf des Portalkrans im Rahmen eines Public Private Partnerships (PPP) gebeten. Diese Möglichkeiten werden mehrheitlich befürwortet, jedoch hinterfragt: „aber wer soll das kaufen?“ (Wirtschaftsförderung Kreis Steinfurt) – „klar sinnvoll, aber wer hat Interesse?“ (IHK). Die Stadt Rheine verweist darauf, dass PPP immer schön klingt, aber auch Partner erfordert, die das wollen. Nach Ansicht der RVM wird sich ein privater Betreiber so nicht finden lassen. Eine Verpachtung der KV-Anlage ist von städtischer Seite „zu günstigen Konditionen“ (EWG) grundsätzlich möglich, wenn der neue Betreiber einen diskriminierungsfreien Zugang zum Terminal im Sinne der Förderbestimmungen gewährleistet und nicht zweckentfremdet. Allerdings sehen die Befragten nur wenig Hoffnung, einen Betreiber zu finden, der das Terminal betriebswirtschaftlich führen und sich am Markt positionieren kann.

**F. 18.** Ein weiterer Aspekt der Unternehmensbefragung betrifft die Konkurrenzsituation zum GVZ Rheine. Für die Mehrheit der Befragten (58,2 %) sind andere GVZ für ihr Unternehmen nicht attraktiver. Allerdings kann es bei dieser Frage zu Verzerrungen kommen, wenn Nein angekreuzt wird, weil das GVZ so wieso nicht genutzt wird und daher auch

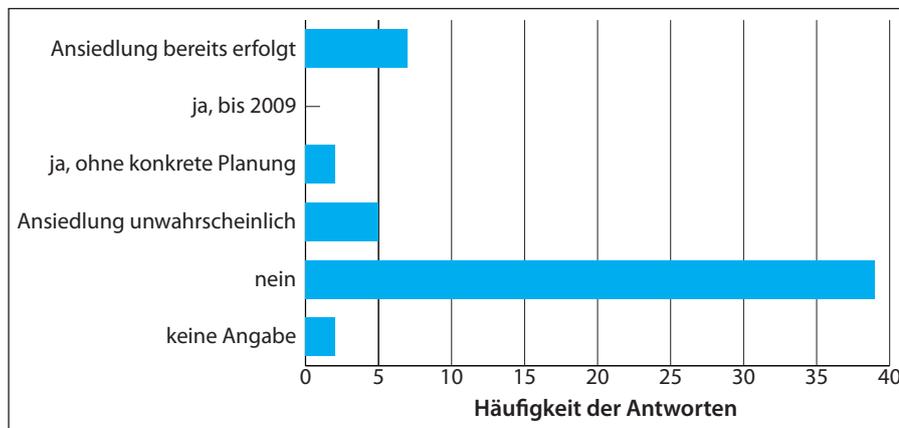


Abb. 22: An siedlung im GVZ Rheine in Erwägung gezogen? (Quelle: Eigene Erhebung, n = 55)

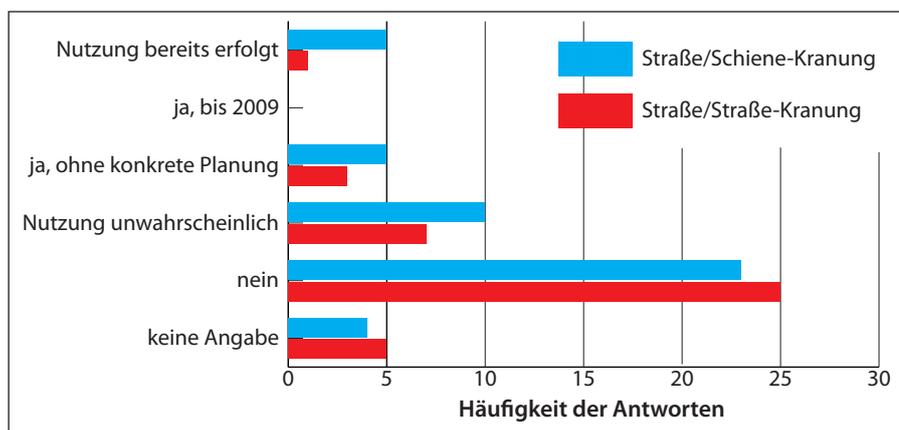


Abb. 23: Nutzung der KV-Anlage (Quelle: Eigene Erhebung, n = 47 (Str./Schi.), n = 41 (Str./Str.))

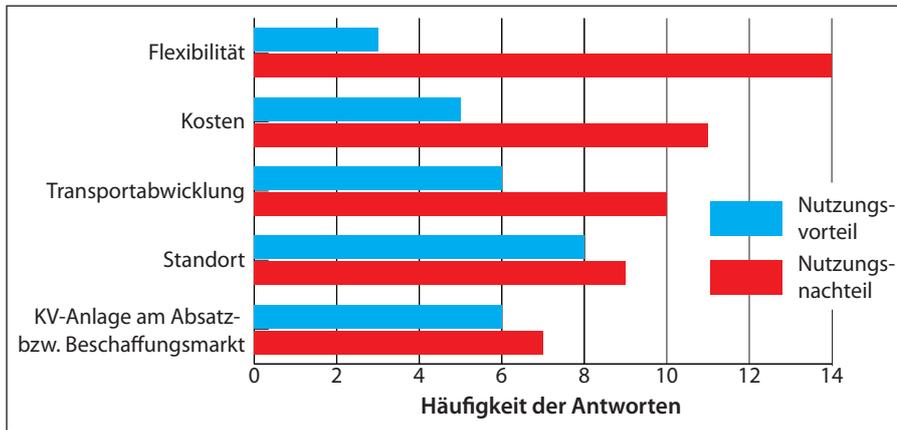


Abb. 24: Nutzungsvor- und -nachteile der KV-Anlage im GVZ Rheine (Quelle: Eigene Erhebung, n = 17)

keine Konkurrenzsituation an sich besteht. Außerdem haben 20 % der Unternehmen keine Angabe gemacht.

Wenn man hingegen nur die Unternehmen betrachtet, die auch den Verkehrsträger KV Straße-Schiene nutzen, so erhält man ein anderes Ergebnis. Mehrheitlich wird bei diesen Unternehmen die Meinung vertreten, dass andere GVZ für ihr Unternehmen attraktiver sind (Tab. 12). Als Zusatz geben elf Unternehmen an, welches andere GVZ für ihren Betrieb attraktiver ist als das in Rheine (Abb. 25).

Die Gründe für die Attraktivität anderer Standorte liegen u. a. einmal in der geographischen Nähe zum GVZ Osnabrück, in der direkten Anbindung über das Binnenschiff zum ETC Rotterdam vom C.T.T. aus sowie in den Exportmöglichkeiten über das GVZ Duisburg nach Italien. Ein Unternehmer verweist bei dieser Frage auf die „Nutzung eigener multimodaler Logistikstandorte“.

Die Attraktivität des GVZ Emsland wird zwar unternehmerseitig nicht begründet, liegt vermutlich aufgrund der räumlichen Nähe, der bestehenden KV-Verbindungen und der trimodalen Ausrichtung in der Akzeptanz an erster Stelle.

**F. 19.** Darüber hinaus werden die Unternehmen zu ihrer Meinung bzgl. posi-

tiver Auswirkungen von Rahmenbedingungen auf die Entwicklung des KV befragt.

Zu einer positiven Entwicklung des KV können nach Ansicht der Unternehmen in erster Linie folgende Bedingungen führen: Engpässe auf den Straßen sehen 56,4 % und einen Ausbau des Eisenbahnnetzes 50,9 % als entscheidend an. Die Bedeutung von vier weiteren Rahmenbedingungen (Klima- und Umweltschutz, verstärkte Fördermittel für den KV, Lkw-Maut sowie steigende Ölpreise) wird mit Anteilen um die 30 % bewertet. Zusätzlich zu diesen Antwortvorgaben notieren einige Unternehmen folgende sonstige Aspekte: ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis, ein erhöhter Wettbewerb im Schienenverkehr, die Einrichtung des Mega-Hubs in Lehrte, die Lenk- und Ruhezeiten für den Lkw sowie eine Erhöhung der Zuverlässigkeit im KV.

Betrachtet man im Speziellen die Transport- und Logistikbranche, so erzielen drei Rahmenbedingungen im Vergleich zur befragten Grundgesamtheit (in Klammern) deutlich höhere Werte: Fördermittel KV 42,9 % (30,9 %), Ausbau Bahnnetz 57,1 % (50,9 %) und steigende

Ölpreise 31,4 % (27,3 %).

Die Angaben für die Auswertungsgruppe KV allgemein verweisen auf eine insgesamt positivere Einschätzung der Auswirkungen veränderter Rahmenbedingungen (ausgenommen Lkw-Maut) auf den KV, sind aber aufgrund der geringen Fallzahl (n = 9) nur bedingt aussagekräftig (Abb. 26).

Die eigentlich negative Entwicklung eines immer stärker belasteten Straßennetzes kann sich positiv auf eine verstärkte Nutzung des KV auswirken, erfordert gleichzeitig aber einen Ausbau des Eisenbahnnetzes.

**Ex.** Auch die Experten sollen einschätzen, inwieweit der KV durch veränderte Rahmenbedingungen profitieren kann und ob Produktivitätspotenzial besteht. Einerseits wird von den Experten die Meinung vertreten, dass die Lkw-Maut und steigende Treibstoffkosten keine bzw. nur geringe Effekte für den

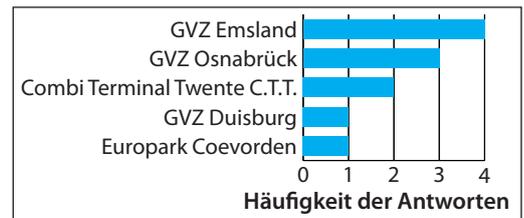


Abb. 25: Konkurrenzstandorte zum GVZ Rheine (Quelle: Eigene Erhebung, n = 11)

KV auslösen. Aus Sicht des Vertreters der Stadt Rheine werden die Kosten für Maut und Treibstoff unternehmerisch weitergegeben, so dass sich daraus keine Auswirkungen ergeben. Auch der Experte der IHK merkt an, dass es schon zu einer erheblichen Verteuerung der Lkw-Transporte kommen müsste, wovon in der nächsten Zeit nicht auszugehen ist. Ein Spediteur verweist an dieser Stelle auf Kostenanhebungen durch die neue Arbeitszeit- und Fahrzeitordnung. Andere, wie die EWG und ein Unternehmer, sehen in der Lkw-Maut, den steigenden Ölpreisen und der Diskussion um CO<sub>2</sub>-Emissionen Aspekte, die für eine Verlagerung auf die Schiene sprechen. Die RVM geht von der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des KV aus und ein Bahnexperte von der Kombiverkehr GmbH & Co. KG (größter KV-Operateur in Deutschland) erwartet ein weiteres KV-

GVZ-Konkurrenz	Gesamtbetrachtung (n = 55)	KV Straße -Schiene (n = 10)
Ja	21,8 %	60,0 %
Nein	58,2 %	40,0 %
Keine Angabe	20,0 %	-

(Quelle: Eigene Erhebung)

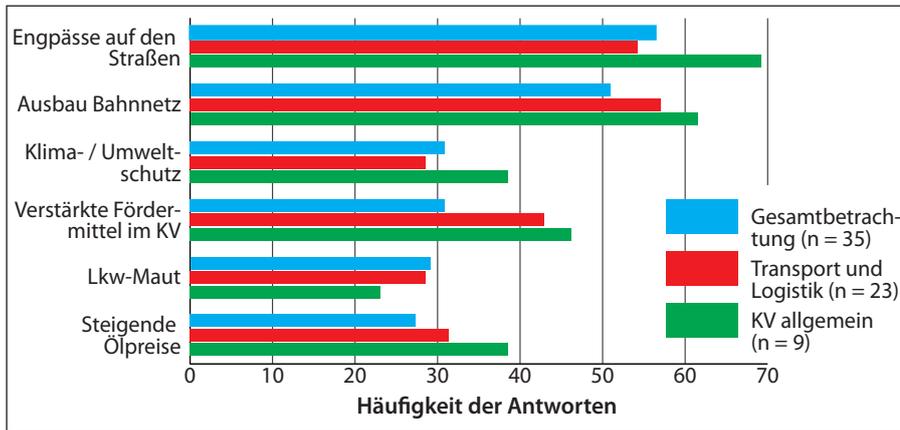


Abb. 26: Chancen des KV durch veränderte Rahmenbedingungen (Prozentangaben verschiedener Auswertungsgruppen; Quelle: Eigene Erhebung, Mehrfachnennungen möglich, n = 35)

Unternehmenswachstum. Produktivitätspotenzial sehen die Fachleute in den Bereichen Pünktlichkeit, Flexibilität, Fahrplanausgestaltung, Preisstruktur und Infrastrukturausbau (Schienennetz). Die DGG sowie Kombiverkehr KG äußern sich dahin gehend, dass sich im KV hinsichtlich der Qualität und Zuverlässigkeit in Zukunft noch einiges verbessern wird. Jedoch merkt ein Spediteur an, dass die Deutsche Bahn gar nicht besser werden will. Zusammenfassend wird festgestellt: „KV, wenn auch ökologisch sinnvoll, betriebswirtschaftlich für Speditionen ziemlich uninteressant – leider“.

Im Rahmen des Experteninterviews mit dem Gebietsleiter West/Mitte von Kombiverkehr KG wird das Gespräch gezielt auf die Standortkonzeption und -kriterien des Unternehmens im KV geleitet, um herauszufinden, welche Rahmenbedingungen gegeben sein müssten, damit Rheine wieder in das KV-Netz aufgenommen wird. Der Experte erklärt daraufhin, dass das System von Kombiverkehr KG fast ausnahmslos auf ein System von Ganzzügen aufgebaut ist, d. h. es werden fast nur feste Shuttlezüge von A nach B gefahren. Das Gesamtrisiko trägt dabei Kombiverkehr KG. Für einen KV-Standort bedeutet das, dass jeden Tag ca. 30 gebündelte Ladungen (Lkw-Auflieger) zusammenkommen müssen, d. h. diese Ladungen müssen alle für ein und dasselbe Ziel bestimmt sein, um einen Kombi-Zug wirtschaftlich fahren zu lassen. Hier stellt sich allerdings für den Sachverständigen die Frage, wie das gebündelte Aufkommen jeden Tag in einer

Region wie Rheine zusammenkommen soll. Auf das geplante Mega-Hub in Lehrte angesprochen, in dem „kunterbunte“ Züge im Terminal zusammenkommen, die Container sortiert und von da aus dann in gebündelten Mengen nach München, Nürnberg, Berlin, ... gefahren werden (s. auch Aussage Spediteur), äußert er: „Das könnte auch andere KV-Standorte wieder zum Leben erwecken!“.

**F. 20.** Die Frage nach der Bereitschaft zu einer anteiligen Kostenübernahme für Dienstleistungen, die ein GVZ vorhalten kann, wird von der Mehrheit der 53 Befragten abgelehnt (23 Nein, 17 unwahrscheinlich). Nur sieben Unternehmen, davon drei aus dem KV-Bereich, kreuzen bei dieser Frage wahrscheinlich an, Ja sagt niemand. Eine spezielle Auswertung für die Transport- und Logistikbranche erzielt im Vergleich zu allen Befragten insgesamt etwas positivere Resultate.

Dieses Ergebnis zeigt die geringe Bereitschaft der Unternehmen sich für GVZ-relevante Dienstleistungen einzusetzen. Eventuell spielt hierbei eine geringe Kenntnis über mögliche Rationalisierungsprodukte in einem GVZ eine Rolle.

**F. 21.** Zu ihrer Meinung bzgl. einer Bereitstellung spezieller Flächen für Logistikunternehmen durch Städte und Gemeinden befragt, nehmen 47 Unternehmen Stellung. 81,6 % der Befragten sprechen sich dafür aus, dass die Kommunen

spezielle Logistikflächen ausweisen. Im Branchenvergleich ist der zustimmende Anteil bei Transport und Logistik mit 87,1 % erwartungsgemäß besonders hoch. Die Unternehmen, die in diesem Sektor tätig sind, sind oftmals auf spezielle Flächen, z. B. abseits von Wohnbebauung und mit guter Verkehrsinfrastruktur, angewiesen. Eine nach Branchen differenzierte Betrachtung zeigt Abbildung 27.

Die zustimmenden Unternehmen geben als Gründe u. a. an, dass Logistik als Voraussetzung für Wirtschaftswachstum unter dem Motto „Keine Produktion ohne Transport!“ gilt. Die Logistik-Palette (insbesondere Feinverteillogistik im Rahmen von E-Business) wird weiter ansteigen. Insbesondere auf Logistikunternehmen abgestimmte Infrastruktureinrichtungen sind von Belang. Spezielle Logistikflä-

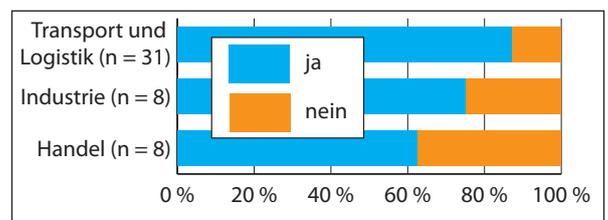


Abb. 27: Bereitstellung von speziellen Logistikflächen durch Kommunen (Quelle: Eigene Erhebung, n = 47)

chen, z. B. an Fernstraßen, führen durch die Konzentration der Logistikunternehmen zur Entlastung der Innenstädte und Straßen. Zusätzlich werden so Synergieeffekte geschaffen. Ein Unternehmer, der sich gegen eine Bereitstellung von speziellen Flächen für Logistikbetriebe ausspricht, führt an, dass dies nicht die Aufgabe der Städte sei. Ein anderer erklärt, dass Logistiker in die Nähe der verladenden Wirtschaft gehören und nicht abseits, also direkt in die Industriegebiete.

Es wird deutlich, dass von Seiten der Wirtschaft die Verantwortung zur Ausweisung von speziellen Logistikflächen bei den Kommunen gesehen wird.

**F. 22.** Die letzte Frage des Fragebogens zum GVZ Rheine wird offen gestellt. Die Unternehmen sollen an dieser Stelle in Stichpunkten die Voraussetzungen, die ein GVZ für ihr Unternehmen erfüllen muss, benennen. 14 Unternehmen geben ihre Vorstellungen an, von denen einige hier aufgeführt werden:

- „Anbindung am kompletten [KV-] Netz mit den richtigen Zeiten und wettbewerbsfähigen Preisen“;
- „Gemeinsame Stärken der Unternehmen bündeln – attraktive Preise für Grundstücke/evtl. Förderungen“;
- „Kostenvorteile, Fahrplan mit speditionsgerechten Ausliefer- und Übernahmezeiten, Verkehrstechnik gut erreichbar“;
- „Belieferung unserer Kunden am nächsten Tag innerhalb Deutschlands, Rückverfolgung, Verbleib Ware“;
- „Wichtigster Aspekt wäre für uns die Übernahme von kompletten Aufliegern zu sehr flexiblen und schnellen Hauptläufen. So könnten wir die lange Fahrzeit und stundenintensiven Hauptläufe einsparen. Problematisch für uns ist jedoch, dass wir einen sehr hohen Termindruck bei unseren Frachten haben“;
- „Unmittelbar am Flughafen – mit Vorfeldzugang“;
- „Vorrangig einen Anschluss an das Wasserstraßennetz auf welchem Container per Feeder von den Hauptläufen ins Hinterland verbracht werden können“;
- „Attraktive Verladungsmöglichkeiten für Großgeräte“;
- „Tiefkühlager und Lagermöglichkeiten für frisches hängendes Fleisch“.

Es wird deutlich, wie unterschiedlich die Bedürfnisse der einzelnen Unternehmen benannt werden. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass hauptsächlich ein attraktiver KV, die Ausschöpfung von Synergieeffekten, eine Anbindung an Wasserstraße und Flughafen sowie spezielle Lagereinrichtungen gewünscht werden.

**Ex.** Darüber hinaus werden die Experten in den Interviews nach ihrer Einschätzung zum GVZ-Konzept im Allgemeinen befragt. Dabei zeichnet sich eine einhellig positive Einstellung ab. Folgende Nennungen belegen beispielhaft diese Aussage: „sinnvolles Konzept, um Güterverteilung durchzuführen und die Straße zu entlasten“ (Bezirksregierung), „Konzepte gut, weil sie Bedarfe konzentrieren“ (Stadt Rheine), „Vernetzung der

Warenströme in Europa“ (Spediteur). Diese Aussagen werden oft mit der Einschränkung getroffen, dass das GVZ-Konzept nur dort positiv ist, wo es sich auch rechnet, d. h. es ist vor allem für Ballungsräume interessant.

Der Geschäftsführer der DGG spricht von sehr guten Entwicklungsperspektiven der GVZ in Deutschland. Innerhalb von vier Jahren haben sich die Standorte um 30 % hinsichtlich der Bewertungskriterien der DGG (Vermarktungsstand, KV-Terminal-Auslastung, GVZ-Produkte u. a.) verbessert. Der Bereich Logistik ist eine Trendszene und GVZ bieten attraktive Flächen für Logistikimmobilien an.

Die Experten empfinden die Entwicklung des GVZ Rheine derzeit als stagnierend. Auf die Frage, ob sie Entwicklungsperspektiven sehen, kommt es zu folgenden Äußerungen: Solange kein großer Grundausschluss gefunden ist (ehem. GF GVZE) oder es Ausweicheffekte vom Ruhrgebiet und von den Seehäfen gibt (RVM), gilt es, die KV-Anlage auf günstigem Stand-by-Betrieb zu halten. Eine Wiederbelebung des Terminals geht, laut Auskunft eines Spediteurs, nur in Zusammenarbeit mit der Bahn, d. h. mit der Einrichtung einer vernünftigen KV-Anbindung „im Netz der großen GVZ“. Neue Möglichkeiten bietet nur die Bündelung der Güterverkehre bei flexiblen Auf- und Abgabezeiten. An dieser Stelle verweisen die Experten der IHK und der DGG auf einen möglichen Neustart des KV-Club-Modells bei weiter steigendem Kostendruck auf die Lkw-Transportunternehmen. Die Förderung von Unternehmenskooperationen, eine veränderte Ausbildung der Disponenten, eine bessere Organisation von Just-in-Time sowie das Betreiben von Marketing sind angeführte Aspekte des Experten der Bezirksregierung. Zusätzlich wird von Seiten der EWG angemerkt, dass eigentlich alle Argumente dafür sprechen, die Güter auf die Schiene zu verlagern. Daher soll man das „GVZ nicht untergehen lassen“.

Bezüglich der Gewerbefläche sind die Ansichten ebenfalls kontrovers. Zum einen sollten die Flächen als allgemeines Gewerbegebiet vermarktet werden; dabei spielt die KV-Anlage für die Zukunft

keine Rolle mehr (Ansicht zweier Unternehmer). Auf der anderen Seite wird von einer Attraktivitätssteigerung der Logistikflächen gesprochen, wenn der Dortmund-Ems-Kanal mit in das GVZ-Konzept einbezogen und so eine Trimodalität (Straße/Schiene/Binnenschiff) geschaffen wird (Wirtschaftsförderung Kreis Steinfurt). Die Stadt Rheine hofft, „dass wir es [das GVZ] voll bekommen“ mit Unternehmen aus dem Bereich Transport und Logistik. Man solle abwarten, was in fünf bis zehn Jahren sein wird und dann über die Flächenbindung nachdenken.

Abschließend äußern sich sechs Experten zum Thema Standortmarketing des GVZ Rheine. Vier der Befragten sind der Ansicht, dass da „schon eine ganze Menge“ gemacht wird. Ein Unternehmer spricht sich dafür aus, dass Werbung immer gut ist und das Marketing fortgeführt werden soll. Wichtig sei es, insbesondere „Rheine von den Lagepunkten [Standort] anzupreisen“ (Stadt Rheine). Als „rausgeworfenes Geld“ bezeichnet ein Spediteur das Marketing. Er merkt an, ohne sich dabei zu konkretisieren, dass die Voraussetzungen für ein funktionierendes GVZ woanders geschaffen werden müssen. Die Politik muss entsprechende Rahmenbedingungen schaffen. Der Sachverständige der IHK meint zum Marketing des GVZ Rheine, dass es „derzeit eher keine regionale Geschichte“ sei und bezeichnet es daher als eine rein städtische Angelegenheit.

## 6.4 Das GVZ Rheine im Standortvergleich

Die Ergebnisse der qualitativen Inhaltsanalyse zeigen, dass selbst gezielt ausgewählte GVZ-Standorte wegen der standortspezifischen Rahmenbedingungen nur bedingt vergleichbar sind. Trotz dieser Einschränkung sind interessante Feststellungen zu treffen, auf die im Folgenden eingegangen wird. Eine Darstellung der vergleichenden GVZ-Standortanalyse ist den Tabellen 13 bis 16 zu entnehmen. Anhand der Entwicklungsstände der GVZ in den Vergleichsstädten können im Folgenden die Gemeinsamkeiten und Unter-

schiede aufgezeigt werden. Das GVZ Regensburg umfasst dabei eine sehr große Fläche (> 300 ha) und ist als dezentrales GVZ angelegt. In diesem Fall ist für den Vergleich mit dem GVZ Rheine der Teilabschnitt GVZ Süd mit seinen 60 ha heranzuziehen.

Die GVZ Regensburg, Trier und Rheine wurden Ende der 1980er/Anfang der 1990er Jahre geplant und errichtet. Im Unterschied zu den GVZ Regensburg und Trier wurde das GVZ Rheine nicht in vorhandene Strukturen integriert, wenngleich es an bestehende Gewerbeflächen angegliedert ist. In Ulm/Neu-Ulm hat man sich erst recht spät und nach einem langen Planungsprozess dazu entschieden, das schon vorhandene Gewerbegebiet in ein GVZ umzuwidmen – mit Erfolg.

Hinsichtlich der Flächencharakteristik steht das GVZ Rheine den Vergleichsstandorten in nichts nach. Durch die Ausweisung der Flächen als 100 % GI ergeben sich vielfältige Nutzungsmöglichkeiten, die sich als Standortvorteil darstellen. Ein großes Defizit des GVZ Rheine ist der im Vergleich geringe Vermarktungsstand. Im GVZ Trier hingegen stehen keine Flächen mehr zur Verfügung. Im GVZ Ulm/Neu-Ulm sind ebenfalls kurzfristig keine Flächen mehr zu veräußern. Hier besteht sogar schon eine große Nachfrage für den dritten Bauabschnitt. Auch im GVZ Regensburg Süd sind von den 60 ha nur noch 15 ha frei. Aufgrund der schwachen Vermarktungssituation in Rheine können die Vergleichs-GVZ einen höheren Unternehmensbesatz sowie eine höhere Anzahl an Beschäftigten verbuchen. Allein im GVZ Regensburg Süd sind ca. 40 Betriebe mit ca. 1 500 Beschäftigten angesiedelt.

Lagevorteil des GVZ Rheine ist ein direkter Autobahnanschluss, über den ebenfalls Regensburg verfügt. Für die anderen GVZ ist ein Autobahnanschluss in nächster Nähe (Trier = 5 km, Ulm/Neu-Ulm = 1,5 km) vorhanden. Das GVZ Ulm/Neu-Ulm plant darüber hinaus einen neuen direkten Anschluss an die Bundesautobahn. Das GVZ Rheine liegt an einer Nebenstrecke der Deutschen Bahn AG. Ein Güterbahnhof ist in fünf Kilometern zu erreichen. Die Vergleichsstandorte sind

direkt an das Hauptnetz der Deutschen Bahn angeschlossen. Regensburg und Trier verfügen über einen direkten Wasserstraßenanschluss, so dass deren GVZ trimodal ausgestattet sind. Der Kanalhafen in Rheine ist nicht ins örtliche GVZ integriert und auch das GVZ Ulm/Neu-Ulm hat keinen Zugang zu einer Wasserstraße.

Alle Standorte verfügen über eine KV-Anlage inklusive eines Portalkrans. Regensburg Süd und Ulm/Neu-Ulm haben jeweils sogar zwei. Zusätzlich sind im GVZ Regensburg Süd mobile Umschlagsgeräte im Einsatz. Neben einer geringeren Traglast des Portalkrans in Rheine fallen auch die Gleisanlagen des GVZ Rheine kleiner aus. Die Vergleichsstandorte verfügen über mehr bzw. längere Gleise (in Trier und Ulm/Neu-Ulm), die z. B. die Abfertigung von Ganzzügen zulassen.

Im Bereich der Terminal-Auslastung lässt sich anmerken, dass im GVZ Regensburg und im GVZ Ulm/Neu-Ulm hohe Umschlagszahlen zu nennen sind. Beide Terminals werden im Unterschied zu den Vergleichsstandorten von der DUSS betrieben. In Ulm/Neu-Ulm wird eine weitere Ausbaustufe des Terminals geplant, um die Umschlagskapazität zu erhöhen. Insbesondere werden KV-Verbindungen zu den deutschen Seehäfen, Skandinavien und Italien angeboten. Für das GVZ Trier gilt eine geringe Auslastung. Hier ist anzumerken, dass lediglich Umschläge mit der Binnenschifffahrt jedoch nicht im KV Straße-Schiene stattfinden. Es bleibt abzuwarten, ob durch weitere Initiativen wieder KV-Verbindungen Straße-Schiene eingerichtet werden können.

Auffällig ist, dass am Standort Rheine die GVZ-Flächen zu einem im Vergleich niedrigen Grundstückspreis (17,90 €/m<sup>2</sup>) verkauft werden. Deutlich höher liegen z. B. die Werte in Ulm/Neu-Ulm mit 80 €/m<sup>2</sup> (bzw. Osnabrück mit 60 €/m<sup>2</sup>). Einen vergleichbaren Grundstückspreis gibt es im GVZ Trier mit 19,95 €/m<sup>2</sup>; hier sind aber mittlerweile alle Flächen vermarktet. Eine Anhebung der Preise auf mindestens 25 Euro ist in Rheine im Gespräch. Des Weiteren gibt es im GVZ

Rheine keine Mietoptionen für Logistikkimmobilien; diese sind in anderen GVZ jedoch möglich.

Darüber hinaus gilt festzuhalten, dass lediglich das GVZ Ulm/Neu-Ulm über eine GVZ-Entwicklungsgesellschaft verfügt. Allerdings ist auch hier kein hauptamtlicher Geschäftsführer im Einsatz, sondern die IHK Ulm übernimmt die Koordination. Als Grund geben die anderen Standorte an, dass sie ihre GVZ-Flächen schon entwickelt haben und nun 'nur noch' betrieben werden müssen. Daher kam bzw. kommt (GVZ Rheine) es zu einer Eingliederung der Entwicklungsgesellschaften in die den Logistikstandorten zugehörigen Wirtschaftsförderungseinrichtungen.

Standortmarketing wird von allen GVZ betrieben; eingeschränkt jedoch nur noch im GVZ Trier, da hier kurzfristig keine Flächen mehr zur Verfügung stehen. Über eine eigene Homepage verfügt nur das GVZ Regensburg. Inwieweit in Ulm/Neu-Ulm ein weitergehendes Marketing und GVZ-Produkte eingerichtet werden, wird sich aus einem zukünftigen Gesellschafterbeschluss zum vorgelegten Business-Plan ergeben.

Von besonderer Bedeutung ist die Tatsache, dass keines der untersuchten GVZ interne Rationalisierungsprodukte (Einkaufspools) vorweisen kann. Lediglich lose Logistikstammtische finden statt. Positiv hervorzuheben ist die City-Logistik-Initiative von BMW in Regensburg, während Bestrebungen in Trier ähnlich wie in Rheine scheiterten. Gründe hierfür sind zum einen das geringe Güterverkehrsaufkommen für die Innenstadt und zum anderen die geringe Bereitschaft der Speditionsunternehmen zur Kooperation in diesem Bereich.

Zum Schluss sei noch eine kurze Anmerkung zur funktionalen Ausrichtung der GVZ gemacht. Überwiegend konzentriert man sich funktional auf eine Mischorientierung, während im GVZ Rheine die Konzentration auf dem Logistikgewerbe liegt. Eventuell bedingen sich hierdurch Einschränkungen in der Vermarktung der GVZ-Flächen in Rheine.

Zusätzlich zur Abfrage der Strukturdaten aus den Vergleichsstandorten wur-

Tab. 13: Standortvergleich – Struktur und Entwicklung

	GVZ RHEINE	GVZ REGENSBURG	GVZ TRIER	GVZ ULM / NEU-ULM
<b>Arealstruktur</b>				
Flächenangebot:	Bruttogesamtfläche: 75 ha Nettogesamtfläche: 63 ha	Bruttogesamtfläche: 360 ha Nettogesamtfläche: 302 ha	Bruttogesamtfläche: 66 ha Nettogesamtfläche: 45 ha	Bruttogesamtfläche: k. A. Nettogesamtfläche: Ulm 50 ha und Dornstadt 20 ha
Flächen- charakteristik:	100 % GI GRZ = 0,8 BMZ = 10,0 GFZ = 2,4 Ausschließlich vorgesehen für Speditions- und Lagerhaltungsbetriebe	GE + SO (= 160 ha Hafen) GRZ = 0,6-0,8 BMZ = 7,0 max. Gebäudehöhe = 12-15,5m Teilflächen, die direkt aneinander grenzen: GVZ Hafen, GVZ Mitte, GVZ Süd = 60 ha	GE = 19 ha GI = 26 ha GRZ = 0,8 GFZ = 2,4 (Teilfläche II) max. Traufhöhe = 18 m (Teilfläche I) 4 Teilflächen: 1+2 direkt am Hafen, 3+4 für alle Logistikunternehmen	GE GRZ = 0,8 BMZ = 10,0 max. Traufhöhe = 18,5 m
Flächenwirkung: (städtebaulich / landschaftlich)	Im Norden der Stadt gelegen, Gewerbegrundstücke direkt von der Autobahn sichtbar	4,5 mal 4 km in bestehender Siedlungsstruktur zwischen Donau und Autobahn	Nordwestlich der Trierer Innenstadt im Bereich des Hafens	Im Zentrum des künftigen Gewerbeschwerpunktes „Ulmer Norden“
<b>Entwicklungsmeilensteine</b>				
Vermarktungs- stand:	Bereits vergeben: 329.694 m² Noch frei: 301.473 m²	2/3 besiedelt, 1/3 frei = 90 ha ca. 50 ha sofort verfügbar GVZ Süd = ca. 15 ha frei	Alle Flächen sind vergeben (Erweiterungsmöglichkeiten nur mittelfristig realisierbar)	1. Bauabschnitt (BA) belegt bzw. reserviert (32 ha), 2. BA belegt (23 ha), 3. BA in Vorbereitung – Baurecht voraussichtlich Sommer 2008; Dornstadt belegt bzw. reserviert
Entwicklungs- etappen:	1989 / 1990: Planungsbeginn 1991: Gründung GVZE 1992: Erschließungsbeginn 1993: Erste Ansiedlung 2001: Einweihung KV-Anlage 2004: Rückzug Kombiverkehr 2005-2006: Bentheimer Eisenbahn und RVM Ende 2006: Stand-by-Betrieb des KV- Terminals	um 1910: Hafen entstanden (4 km Länge) 1988: Planungs- und Etablierungsprozess (ehemals: GVZ Ostbayern) 1990: erste Ansiedlung im GVZ Süd 1999: Gründung GVZ GmbH 2000: Einweihung DB-KV-Terminal	1993: Planungsbeginn 1995: Erste Ansiedlung 1998: KV-Terminal	1992 BVWP 1994 Generalverkehrsplan BW 1998 Planungsbeginn 2005: Erste Ansiedlung Mitte 2005: Einweihung DUSS-Terminal 2005: Gründung GVZ GmbH
<b>Besatz</b>				
Entwicklung Unternehmens- anzahl:	14 ( 8 davon Logistik affin)	Rund 200 Firmen im GVZ ansässig (ca. 100 davon Logistik affin) GVZ Süd = ca. 40 relevante Betriebe (u.a. Postfrachtzentrum, Bahntrans)	35 u.a. Deutsche Post, Getränke-Logistik Recyclingunternehmen	Ca. 40-50
Entwicklung Beschäftigungs- anzahl:	ca. 150	Ca. 3500 Beschäftigte im GVZ GVZ Süd = ca. 1.500 Arbeitsplätze	Ca. 450 3.000 mit Hafen Trier	Ca. 800-1000
Service/Dienst- leistungsbetrieb:	Lkw-Wäsche, Lkw-Service	Tankstelle, Raststätte, Werkstatt, Lkw- Service, Trucking, Zollstelle, Hotel, Einkaufen	Tankstelle, Werkstatt, Autohof, Lkw- Wäsche, Zollstelle, Verpackungsdienste	Logistikzentrum

(Quelle: Eigene Erhebung)

Tab. 14: Standortvergleich – Verkehrsträger

	GVZ RHEINE	GVZ REGENSBURG	GVZ TRIER	GVZ ULM / NEU-ULM
<b>Infrastrukturelle Anbindung</b>				
Strasse:	A 30 (direkter Anschluss) A 31 (13 km), B 70, B 70 n, B 481	A 3, A 93 (direkter Anschluss) B 8, B 15, B 16 (direkt. Anschluss)	A 1, A 48, A 64 B 53, B 442	A 8 (1,5 km) - direkter Anschluss ist geplant, B 10 (1 km), A 7 (10 km)
Schiene:	Gleisanschluss mit KV-Bahnhof Bahnhof Rheine (5 km)	Gleisanschluss mit KV-Bahnhof	Gleisanschluss mit KV-Bahnhof	Gleisanschluss mit KV-Bahnhof
Wasserstrasse:	Dortmund-Ems-Kanal (DEK) Mittellandkanal (MLK) Rheine Kanalhafen (5 km)	Bayernhafen Regensburg 3 Donau-Hafenbecken (Bestandteil GVZ)	Hafen Trier Mosel (Saar)	Nicht vorhanden
Luftverkehr/ Verkehrsflughafen:	International Airport Münster/Osnabrück (25 km)	Flughafen München (ca. 100 km)	Flughafen Luxemburg (35 km) Flughafen Hahn (40 km)	Flughafen Stuttgart (85 km)
ÖPNV:	Vorhanden	Vorhanden	Vorhanden	Vorhanden
<b>Terminal Intermodalität</b>				
Terminal- Konfiguration:	KV-Anlage – bimodal 2 ha Gesamtfläche (erweiterungsfähig) Portalkran (max. 35,7 t Traglast) Gleisanlagen von 2 x 300 m Nutzlänge Fahr- und Ladespur von je 300 m Umschlagszeit: 5-10 Min. pro LE	DUSS-Terminal im GVZ Süd: 2 Schienenportalkräne (max. 41 t Traglast) – bimodal Gleisanlagen 4 x 350 m Nutzlänge + mobile Umschlagsgeräte der Firma BTS Kombiwaggon Umschlagszeit: ca. 3 min pro LE Binnenhafen Regensburg mit 4 KLV- Anlagen – trimodal	Trierer Container Terminal GmbH KV-Anlage – trimodal Portalkran (max. 47 t Traglast) 2 x 800 m Nutzlänge Umschlagszeit: ca. 23 Container pro Std. (Insbesondere Abwicklung von Massen- und Schüttgutschiffen)	DUSS-Terminal 2 Portalkräne (max. 41 t Traglast) – bimodal Gleisanlagen 4 x 700 m Containerbahnhof-Fläche: 110.000 m² Umschlagszeit: ca. 2 min pro LE (30 Container pro Std.)
Terminal-Verkehr: (Auslastung)	Umschlagskapazität: ca. 30.000 LE pro Jahr, Auslastung: 1.000 LE im Jahr 2006, derzeit Stand-by-Betrieb KV: nur bei Bedarf (Straße-Straße-Kranungen)	Umschlagskapazität: ca. 56.000 LE pro Jahr (im Standverfahren), Auslastung: 75.000 Umschläge = ca. 5.500 Containerzüge KV-Verbindungen: alle Seehäfen, Wuppertal, Bönen, Frankfurt, Mannheim und Osnabrück	Umschlagskapazität: ca. 20.000 TEU pro Jahr Auslastung: 2006 = 1.155.051 t KV Straße-Schiene: in Vorbereitung	Umschlagskapazität ca. 100.000 LE pro Jahr (im Standverfahren) (Ausbau auf 130.000 LE / Jahr) Auslastung: zu ca. 90 %, derzeit 70.000 Umschläge pro Jahr (20 Container pro Std.) KV-Verbindungen: u.a. Seehäfen (Hamburg, Bremerhaven) und Köln- Eifeltor
Terminal-Service: (Dienstleistungs- angebote / Höhe der Umschlagskosten)	17 - 25 € pro Kranung Abstell- und Depotflächen mit Energieversorgung, Besondere Abstell-/Handlingsflächen für Gefahrgutsendungen, Sonder- und Spezialtransporte	Container-Service Container-Depot für ca. 2.000 LE Abstellkapazität ca. 600 TEU GVZ Hafen: 6 Bahngesellschaften GVZ Süd: 3 Bahngesellschaften	Container-Service Zollabfertigung DB-Wagenladungsverkehr + privater Bahnbetreiber = individuelle Logistikkonzepte	18 € pro Kranung Container-Service Abstellkapazität für ca. 800 TEU Kombiverkehr + private Anbieter

(Quelle: Eigene Erhebung)

den die Ansprechpartner vor Ort um eine persönliche Einschätzung bzgl. der Bedeutung des GVZ, der Erfolgsfaktoren und Entwicklungsperspektiven gebeten.

Da sich Regensburg als Logistikkreuzung Richtung Osten etabliert, hat das dortige GVZ eine hohe Bedeutung. Hinzu

kommen die Aspekte günstige Infrastruktur in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung sowie die Trimodalität. Als bedeutendster Erfolgsfaktor des GVZ ist die 'Leuchtturminvestition' von BMW in nächster Nähe zum GVZ zu vermerken. BMW investiert in immer neue Logistikkonzepte

und lässt auch andere Unternehmen daran teilhaben. Insbesondere Zulieferbetriebe haben sich im GVZ niedergelassen und nutzen das KV-Terminal. Die Perspektiven für den Logistikstandort Regensburg werden als sehr gut eingeschätzt. Im Prognose Zukunftsatlas 2007 ist Regens-

Tab. 15: Standortvergleich – Finanzierung und Management

	GVZ RHEINE	GVZ REGENSBURG	GVZ TRIER	GVZ ULM / NEU-ULM
<b>Investitionen</b>				
Investment öffentliche Hand:	Gesamtinvestition einschließlich Landesförderung = ca. 20 Mio. €	> 250 Mio. € seit 1988 (öffentlich und Privat) - ca. 18 Mio. € für DB-KV-Terminal GVZ Süd = bis Ende 1998 weit über 150 Mio. €	Nicht zu beziffern, da aus vorhandenen Strukturen gebildet	- ca. 32 Mio. € für Containerbahnhof
Investment privater Investor:	Im Endausbau ca. 90 Mio. €	s.o.	k.A.	k.A.
<b>GVZ-Grundstückspreise</b>				
Eigentumsrechte:	Stadt Rheine	Stadt Regensburg, Hafenverwaltung, Private (DB)	Trierer Hafengesellschaft mbH ( Teilfläche 2) AGRUND Grundstücksgesellschaft (Teilfläche 1)	Stadt Ulm Dornstadt
Verkaufspreis:	17,90 €/m <sup>2</sup> (Anhebung auf mindestens 25 € ist angestrebt)	Keine einheitlichen Preise	Es stehen keine Flächen mehr zum Verkauf	80,- €/m <sup>2</sup> (inkl. Erschließungsbeitrag und Entwässerungsbeitrag)
Pacht-/ Mietoptionen:	(evtl. KV-Anlage)	Ja: Erbpacht (mit Kaufoption), Mieten	Ja: Hallenflächen (20-5000m <sup>2</sup> ), Büroflächen (20-200m <sup>2</sup> ) Vermietung durch Trierer Hafengesell.	Ja: 5 % pro Jahr aus Grundstückswert
<b>GVZ-Trägerschaft (Teil I)</b>				
Finanzierung:	100% Stadt Rheine (hat alle Anteile von Privaten und Verbänden aufgekauft)	86% Stadt Regensburg (RBD = Regensburg Business Development GmbH) 14% Regensburger Verkehrswirtschaft (FGR = Fördervereinigung Güterverkehrslogistik Regensburg e.V.)	Eigene Haushalt	Keine Fördermittel - Kapital der Unternehmen 14 Gesellschafter länderübergreifende Zusammenarbeit (Städte aus Baden-Württemberg und Bayern)
Ausstattung/ Organisation:	GVZ-Entwicklungsgesellschaft mbH, nebenamtlicher Geschäftsführer (derzeit Verschmelzung der GVZE mit der EWG für Rheine mbH)	GVZ Regensburg GmbH Eingliederung in die Wirtschaftsförderung der Stadt Regensburg, nebenamtlicher Geschäftsführer	Zweckverband Wirtschaftsförderung Trierer Tal (Zusammen mit Stadt Trier, Trierer Hafengesellschaft und AGRUND)	GVZ Region Ulm/Neu-Ulm GmbH
Aufgaben:	Organisation und Unterstützung bei der Durchführung von Transporten bzw. Leistungen im KV. Begleitung und Planung von Kooperationen zwischen den Unternehmen im GVZ Rheine Planung strategischer Logistikdienstleistungen mit anderen GVZ	Standortmarketing, Ansiedlungsberatung, Betreuung von Projekten von RegLog®, Veranstaltungen, Besichtigungen, Vorträge, Koordination von Planungen und Maßnahmen, Vermittlung von Kontakten, Förderung von Kooperationen, Kontakte, Ansprechpartner, Bürovermittlung	Lager- und Bürovermietung	Business-Plan ist aufgestellt - darüber muss jetzt die Gesellschafterversammlung entscheiden, welche Aufgaben wahrgenommen werden
<b>GVZ-Trägerschaft (Teil II)</b>				
Integration externer Organisationen:	Mitgliedschaft in der DGG	Mitgliedschaft in der DGG Aktiv über DGG in der BeGU Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) = „virtuelle Denkfabrik“ – konnte bisher nicht realisiert werden, Logistik-Stammtisch seit 2003	Mitgliedschaft in der DGG, Grenzüberschreitendes Güterverkehrskonzept TRILUX „Kompetenzzentrum Güterverkehr und Logistik“	Bisher keine Mitgliedschaft in der DGG (ist angestrebt), Kooperation mit „Business Park Exit 62“ Dornstadt, Kooperationszentrum Verkehr und Logistik (KVL) Ulm/Augsburg, Kompetenzzentrum aus IHK und Experten, Ulmer-Logistiktag (alle 2 J.) schwäbisches Hochschulnetzwerk Logistik (HNL)
<b>Marketing</b>				
Budget/ Ausstattung:	Individuelle Beantragung vom Gesamtbudget Stadt Rheine	k.A.	Eigener Haushalt	Gesellschafterbeiträge
Instrumente:	'gehostete' Web-Darstellung Broschüre / Flyer Direktmarketing Befragungen	eigene Homepage offizielle Beschilderung	'gehostete' Web-Darstellung	'gehostete' Web-Darstellung, Flyer, Gewerbedatenblätter, Logistikveranstaltungen
Messe-Präsenz:	in Kombination mit der EWG	k.A.	Ja	Ja (Expo Real)

(Quelle: Eigene Erhebung)

Tab. 16: Standortvergleich – Management und GVZ-Produkte

	GVZ RHEINE	GVZ REGENSBURG	GVZ TRIER	GVZ ULM / NEU-ULM
<b>Interne Ratiopotentiale</b>				
Pooling Telekommunikator/ Energie:	Fehlt	Fehlt	Fehlt Betriebe haben schon eigene gute Tarife – daher kein Interesse	In Planung
Pooling Sonstige:	Fehlt	Fehlt	Fehlt	In Planung
Telematikplattform:	Fehlt	Fehlt	Fehlt	In Planung
<b>Externe Ratiopotentiale</b>				
City-Logistik:	Keine Realisierung aufgrund Mangel an Güteraufkommen für die Innenstadt	RegLog®: Die City-Logistik-Kooperation seit 1996 auf Initiative der BMW AG (7 Speditionen = 1 LKW)	Bestrebungen konnten nicht umgesetzt werden	In Planung
KV-Initiativen:	Fehlt (Club-Modell und Zuglaufförderung gescheitert)	Keine Angabe	Neue Planungen werden derzeit in Gesprächen verhandelt	Aufbau von KV-Verkehren wird unterstützt: Gesprächskreise & Treffen organisiert
Frachtausgleichssysteme/Groupage:	Fehlt	Fehlt	Fehlt	In Planung

(Quelle: Eigene Erhebung)

burg von Platz zehn (2004) auf den fünften Platz aufgestiegen.

Auch in Trier wird dem GVZ eine sehr hohe Bedeutung zugewiesen. Insbesondere wird der Wert für die Imagebildung des Logistikstandortes genannt. So ist der Standort weiterhin begehrt und viele Anfragen müssen abgelehnt werden.

Dass das Gebiet nicht auf der 'grünen Wiese' liegt, sondern in ein vorhandenes Areal eingegliedert ist, alle drei Verkehrsträger vorhanden und keine Ortsdurchfahrten notwendig sind, werden als Erfolgsfaktoren angeführt. Entwicklungsperspektiven wird es mittelfristig geben. Außerdem wird versucht in Kooperation

mit den Kombioperatoren wieder neue KV-Verbindungen Schiene-Straße zu installieren.

Für die Wirtschaftsförderung der Stadt Ulm ist das GVZ insbesondere durch seine ausgezeichnete Lage inkl. Verkehrsanbindung und Container-Terminal gekennzeichnet. Durch „die Lage

schlechthin“, wird dem („angeblich“) südlichsten Terminal Deutschlands eine hohe Bedeutung zugemessen. Viele Logistikdienstleister wollen sich hier ansiedeln, das zeigt die hohe Nachfrage. So zählt die Lage in erster Linie zu den Erfolgsfaktoren. Darüber hinaus ist ein direkter Autobahnanschluss geplant und auch die Bahn konnte im Bereich KV weiter zulegen. Damit sind die Aussichten für diesen Logistikstandort ebenfalls bei weiter anhaltender positiver wirtschaftlicher Entwicklung sehr gut. Es gibt Wartelisten bei der Flächennachfrage, womit auch der dritte Bauabschnitt hohe Chancen auf eine schnelle Vermarktung bietet. Die Stadt hat die Möglichkeit noch ca. 70 ha Erweiterungsflächen für einen weiteren Bauabschnitt zu erwerben.

Während die Standorte Regensburg, Trier und Ulm/Neu-Ulm eher als Positivbeispiele gelten, stellt sich die Frage, warum auch an anderen Standorten, abgesehen vom GVZ Rheine, Entwicklungsdefizite des GVZ vor Ort vorhanden sind. An dieser Stelle soll kurz auf den Konkurrenzstandort GVZ Osnabrück eingegangen werden. In einem Gespräch mit der Wirtschaftsförderung Osnabrück GmbH (WFO) werden folgende Aspekte erläutert. Zuerst lässt sich festhalten, dass die Stadt Osnabrück ein starker Logistikstandort ist. In einem Areal um den Hafen, der schon immer bedeutender Logistikstandort war, haben sich große Unternehmen aus der Speditions- und Logistikbranche angesiedelt. Hierzu zählen Firmen, wie Hellmann (Headquarter von über 150 Standorten in Osnabrück), Heinrich Koch International, Meyer & Meyer, Egerland u. a.. In räumlicher Nähe zum Hafen sind Gewerbeflächen mit einer Größe von 41 ha als Sondergebiet Güterverkehrszentrum ausgewiesen sowie eine KV-Anlage planungsrechtlich festgeschrieben. Nach Angaben der WFO hat die Deutsche Bahn Anfang der 1990er Jahre zugesagt, im GVZ Osnabrück ein Umschlagsterminal zu errichten. Die Zusagen sind jedoch nie eingehalten worden und die Transport- und Logistikbranche wurde verunsichert.

In Osnabrück betreibt die Firma Hellmann von ihrem Standort aus eigene KV-

Verbindungen mit mobilen Umschlagsgeschäften. Durch weiter steigendes KV-Aufkommen in der Region erscheint es aufgrund von Kapazitätsengpässen bei Hellmann sinnvoll, ein KV-Terminal außerhalb des Hellmann-Geländes zu errichten. Ob es dazu kommen wird, ist allerdings derzeit nicht abzusehen. Insgesamt sieht der Experte der WFO durch den bevorstehenden 'Kollaps' auf der Straße, die Lkw-Maut und die steigenden Dieselpreise wieder verstärkte Chancen für den KV.

## 7 Entwicklungsvarianten und Handlungsempfehlungen

Kapitel 7 zeigt anhand von Entwicklungsvarianten die Perspektiven für das GVZ Rheine auf. Dazu werden zunächst die einzelnen Varianten beschrieben (s. Kap. 7.1) und in Kapitel 7.2 bzgl. ihrer Auswirkungen auf den Standort Rheine intersubjektiv bewertet. Kapitel 7.3 gibt entsprechende Handlungsempfehlungen.

### 7.1 Beschreibung der Entwicklungsvarianten

Im Folgenden werden die einzelnen Entwicklungsvarianten auf einer wertneutralen theoretischen Ebene erläutert:

#### Variante 1: Investition und verstärktes Standortmarketing

Die erste Variante zielt auf verstärkte Vermarktungsaktivitäten sowie zusätzliche Investitionen ab. Es ist wichtig, eine möglichst zeitnahe Vermarktung der freien Industrieflächen im GVZ Rheine zu erreichen. Dazu müssen Unternehmen bzw. Investoren aktiv angesprochen werden. Die Standortgunst Rheines für Logistik bedarf überregional eines stärkeren Marketings. Grundsätzlich wird in dieser Variante von einem Festhalten an der Flächenbindung für Speditions- und Lagerhaltungsbetriebe (Zweckbestimmung) ausgegangen.

Ein zweiter Aspekt im Rahmen der Variante 1 ist die Wiederbelebung der KV-Anlage. Noch stärker als bisher geschehen, soll gezielt nach neuen Mög-

lichkeiten zur Einrichtung attraktiver KV-Verbindungen gesucht werden. Unterstützend können hierzu neue Gutachten für paarige Ganzzugverbindungen in Auftrag gegeben werden. Auch die Initiierung neuer Kooperationen mit EVU, eine mögliche Zusammenarbeit mit den GVZ Standorten in Coevorden und Dörpen sowie die Akquise neuer Fördermittel sind Aspekte, die diese Variante anstrebt.

Im Bereich Investitionstätigkeit sind ein Ausbau der Schienenstrecke im Terminal für Ganzzüge (Bsp.: von 300 m auf 750 m) oder die Errichtung von Logistikimmobilien sowie Lager- und Depotflächen zur Vermietung denkbar, um die Attraktivität der KV-Anlage zu erhöhen.

#### Variante 2: Desinvestition und Loslösung vom GVZ-Konzept

In der zweiten Variante wird von einer Loslösung vom GVZ-Konzept in Rheine ausgegangen. Damit geht die endgültige Abschaltung der KV-Anlage einher, was in letzter Konsequenz einen Abbau der Krananlage bedeuten könnte. Vom Logistikstandort Rheine aus bestünde damit keine Möglichkeit mehr, KV durchzuführen.

Darüber hinaus wird die Flächenbindung für transport- und logistik-affine Betriebe durch ein Regionalplanänderungsverfahren aufgehoben, um das GVZ in ein allgemeines Gewerbegebiet umzuwandeln. Durch diese Umwandlung ist von einer erheblich einfacheren Vermarktung der freien Flächen auszugehen, da in diesem Fall interessierte Unternehmen aus allen Branchen angesiedelt werden können. Auch im Hinblick auf den Engpass von frei verfügbaren Industrieflächen im Stadtgebiet von Rheine ist über diese Variante nachzudenken.

#### Variante 3: Status quo

Die Status quo-Variante ist, wie der Name schon sagt, eine Null-Variante, d. h., die derzeitige Situation wird beibehalten bzw. wie im bisherigen Umfang gefördert. Für die KV-Anlage bedeutet das einen Standby-Betrieb und eine Nutzung nur bei Bedarf. An der Flächenbindung für die Industrieflächen wird weiter festgehalten. Bei dieser Variante ist von einer, wie in

den vergangenen Jahren, recht zurückhaltenden Entwicklung des GVZ auszugehen. Der KV spielt keine Rolle und eine schnelle Vermarktung der freien Flächen ist nicht zu erwarten.

#### Variante 4: Ansiedlung eines Großbetriebes mit Logistikschwerpunkt

Die Entwicklungsvariante 4 wird durch die Ansiedlung eines Großbetriebes die Vermarktungssituation umgehend deutlich verbessern. Dadurch sind im GVZ Rheine nur noch kleinere Restflächen zu vermarkten. Denkbar ist die Ansiedlung eines großen Logistikunternehmens, das die KV-Anlage nutzt und als Grundauslaster für attraktive KV-Verbindungen fungiert. In diesem Fall müssen vertragliche Vereinbarungen mit dem Großbetrieb getroffen werden, damit ein diskriminierungsfreier Zugang zur KV-Anlage für andere Logistikunternehmen gewährleistet wird und der Fördertatbestand weiterhin erfüllt bleibt. Durch die Ausrichtung des Großbetriebes auf den Transportbereich ist keine Aufhebung der Flächenbindung erforderlich.

#### Variante 5: Ansiedlung eines Großbetriebes ohne Logistikschwerpunkt

Auch die Variante 5 basiert auf der Ansiedlung eines Großbetriebes. Jedoch ist hierbei die Aufhebung der Flächenbindung notwendig, da es sich bei der Ansiedlung nicht um ein Logistikunternehmen bzw. ein Unternehmen mit großem Transportaufkommen handelt. Damit ist bei dieser Variante eine Nutzung der KV-Anlage sehr unwahrscheinlich.

#### Variante 6: Public Private Partnership (PPP)

In der sechsten und letzten Variante wird der Verkauf des Portalkrans bzw. die Verpachtung der KV-Anlage inklusive eines Nutzungsvertrages und der Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs für Unternehmen thematisiert. Dabei wird angenommen, dass ein privater Betreiber mit logistischem Know-how (Logistikfirma oder Eisenbahngesellschaft) gezielt Güteraufkommen aus der

Region akquiriert und bündelt sowie attraktive KV-Verbindung zu einem günstigen Preis-Leistungs-Verhältnis anbietet. Hilfreich sind hierbei Kooperationen mit anderen GVZ und Zuglauffördermittel. So wird es für Transportunternehmen attraktiver, vom Standort Rheine aus KV durchzuführen. Diese Variante lässt damit, unabhängig von der Flächenvermarktung im GVZ selbst, eine neue Dynamik für die KV-Anlage erwarten. Grundsätzlich wird von einem Festhalten an der Flächenbindung ausgegangen, was wiederum für eine langsame Vermarktung der Industrieflächen im GVZ spricht.

Eine Zusammenfassung der Entwicklungsvarianten bezogen auf die Kernelemente KV und Flächenvermarktung ist der folgenden Tabelle 17 zu entnehmen:

### 7.2 Bewertung der Entwicklungsvarianten

Die in Kapitel 7.1 vorgestellten Entwicklungsvarianten werden vom Verfasser nun theoretisch bewertet. Die folgende Tabelle zeigt die Bewertung in einer Übersicht (Tab. 18a–c). Dabei werden die Auswirkungen der jeweiligen Variante anhand von verschiedenen Kriterien für den Standort Rheine eingeschätzt und in einer zeitlichen Unterteilung (kurz-, mittel- bis langfristig) beurteilt.

Zur besseren Verständlichkeit der Bewertungstabellen werden im Folgenden die Entwicklungsvarianten mit ihren spezifischen Endergebnissen erklärt. Anhand dieser ist die intersubjektive Bewertung für den Betrachter nachzuvollziehen.

#### Variante 1: Investition und verstärktes Standortmarketing

Aufgrund einer verstärkten Investitionspolitik sind zunächst negative Auswirkungen auf den Haushalt der Stadt Rheine zu erwarten, die sich allerdings durch Einnahmen, z. B. Ansiedlungserfolge, langfristig neutralisieren. Für das Image ist von einer grundsätzlich positiven Bewertung auszugehen. Verkehrsbelastung und Umweltbeeinträchtigungen sind erst ab dem Zeitpunkt der Ansiedlung weiterer Unternehmen sowie der Nutzung der KV-Anlage erhöht. Der KV wird langfristig vom aktiven Standortmarketing profitieren können. Auch Beschäftigungseffekte und Steuereinnahmen sind in langfristiger Hinsicht positiv zu bewerten, da dann die Investitions- und Marketingaktivitäten ihre volle Auswirkung entfalten. Synergieeffekte können schließlich genutzt und Kooperationen eingegangen werden. Daher ist die Variante 1 in mittel- bis langfristiger Perspektive als positiv zu bewerten.

#### Variante 2: Desinvestition und Loslösung vom GVZ-Konzept

Eine Loslösung vom GVZ-Konzept stellt eine starke Belastung für den städtischen Haushalt der Stadt Rheine dar. Grund hierfür sind die in Kap. 3.6 beschriebenen langfristigen Rückzahlungsforderungen seitens des Landes, da der Fördertatbestand GVZ nicht mehr erfüllt sein wird. Als negativ wird auch der Abschied von der Option KV durchzuführen beurteilt. Da jedoch von einer schnellen Vermarktung der Flächen ausgegangen werden kann, sind die

Tab. 17: Beschreibung der Entwicklungsvarianten zum GVZ Rheine		
Entwicklungsvarianten	Kombinierter Verkehr*	Flächenvermarktung*
1: Investition, verstärktes Standortmarketing	Ja	Nein
2: Desinvestition, Loslösung vom GVZ-Konzept	Nein	Ja
3: Status quo (kaum Entwicklung)	Nein	Nein
4: Ansiedlung Großbetrieb mit Logistikschwerpunkt	Ja	Ja
5: Ansiedlung Großbetrieb ohne Logistikschwerpunkt	Nein	Ja
6: Public Privat Partnership (PPP)	Ja	Nein

\* Grundannahmen: 1. Umsetzung von KV-Verbindungen in kurz- bis mittelfristiger Sicht; 2. Flächenvermarktung: Ja = kurzfristig; überall in Mittel- bis langfristiger Sicht (Quelle: Eigene Erhebung)

Tab. 18a: Bewertungstabelle mit den Betrachtungskriterien: KV und Flächenvermarktung																		
Varianten:	Kurzfristig (bis 1 Jahr)						Mittelfristig (bis 5 Jahre)						Langfristig (> 5 Jahre)					
Auswirkungen auf:	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
Haushaltsbelastung	-	o	o	+	-	+	-	-	o	+	-	+	o	-	o	+	-	+
Image	+	-	-	+	+	+	+	o	-	+	+	+	+	o	-	+	o	+
Verkehrsbelastung	o	+	+	-	o	-	-	o	+	-	o	-	-	o	+	-	o	-
Synergieeffekte/ Kooperationen	o	-	-	o	o	+	+	o	-	o	o	+	+	o	o	o	o	+
Tab. 18b: Bewertungstabelle mit dem Betrachtungskriterium: Flächenvermarktung																		
Varianten:	Kurzfristig (bis 1 Jahr)						Mittelfristig (bis 5 Jahre)						Langfristig (> 5 Jahre)					
Auswirkungen auf:	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
Beschäftigungseffekte	-	o	-	+	+	o	o	+	-	+	+	+	+	+	-	+	+	+
Steuereinnahmen	o	o	-	+	+	o	+	+	-	+	+	+	+	+	o	+	+	+
Tab. 18c: Bewertungstabelle mit dem Betrachtungskriterium: KV																		
Varianten:	Kurzfristig (bis 1 Jahr)						Mittelfristig (bis 5 Jahre)						Langfristig (> 5 Jahre)					
Auswirkungen auf:	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
Umweltbeeinträchtigungen	o	-	+	o	o	+	o	-	+	o	o	+	o	o	o	o	o	o
Kombinierter Verkehr	o	-	-	o	-	+	+	-	-	+	-	+	+	-	o	+	-	+
<b>GESAMT-Ergebnis:</b>	<b>o</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>o</b>	<b>-</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>+</b>	<b>o</b>	<b>+</b>
<b>Erläuterungen:</b> <b>Entwicklungsvarianten</b> 1 Investition, verstärktes Standortmarketing 2 Desinvestition, Loslösung vom GVZ-Konzept 3 Status quo (kaum Entwicklung) 4 Ansiedlung Großbetrieb mit Logistikschwerpunkt 5 Ansiedlung Großbetrieb ohne Logistikschwerpunkt 6 Public Privat Partnership (PPP)																		
<b>Bewertungsschemata</b> + Positive Bewertung o Neutrale Bewertung - Negative Bewertung (Quelle Eigene Erhebung)																		

Beschäftigungseffekte sowie Steuereinnahmen mittel- bis langfristig positiv zu bewerten. Ob Kooperationen oder Synergieeffekte möglich sind, hängt von den Entscheidungsträgern (Unternehmen) ab und sind damit nur schwer vorauszusagen. Die Verkehrsbelastungen steigen nicht so stark wie bei logistikintensiver Vermarktung. Hingegen sind die Umweltbeeinträchtigungen von produzierenden Unternehmen oftmals höher als bei reinen Speditionsunternehmen. Sollte es zu einem Scheitern des GVZ-Konzeptes in Rheine kommen, wird sich das Image des Gewerbegebietes erst mittelfristig wieder verbessern. Insgesamt wird die zweite Variante als negativ bzw. neutral bewertet.

### Variante 3: Status quo

Ein Verbleib auf dem Status quo ist nicht nur für das Image unbefriedigend. Durch eine ausbleibende bzw. nur langsame Entwicklung werden keine wesentlichen Beschäftigungseffekte und auch langfristig kaum Steuereinnahmen erzielt. Der KV und Synergieeffekte kommen aufgrund des geringen Unternehmensbesatzes im GVZ nicht zur Entfaltung. Einzig als positiv stellen sich die geringe Verkehrsbelastung und geringe Umweltbeeinträchtigungen heraus. Die Haushaltsbelastung wird als neutral eingeschätzt. Zwar kann ein Stand-by-Betrieb kostengünstiger ausfallen als die Rückzahlungsforderungen bzgl. der Fördermittel, die Instandhal-

tungskosten sind jedoch auch ohne KV-Betrieb nicht zu unterschätzen. Die dritte Variante wird insgesamt in kurz- bis mittelfristiger Sicht als negativ bewertet. Wie sie sich langfristig entwickeln würde, ist jedoch schwer abzusehen.

### Variante 4: Ansiedlung eines Großbetriebes mit Logistikschwerpunkt

Die Bewertung dieser Entwicklungsvariante fällt deutlich positiv aus. Ein Logistik-Großbetrieb, der sowohl große Flächen kauft als auch gleichzeitig die KV-Anlage nutzt, wäre ein deutlicher Gewinn für das GVZ Rheine. Lediglich eine erhöhte Verkehrsbelastung wird hier nega-

tiv gesehen und Umweltbeeinträchtigungen neutral bewertet. Ansonsten gelten als Vorteile für diese Variante sinkende Haushaltsbelastungen, ein positives Image, gute Beschäftigungseffekte sowie erhöhte Steuereinnahmen. Ob der Großbetrieb Kooperationen eingehen würde, ist nicht vorherzusagen. Grundsätzlich ist zu dieser Variante festzuhalten, dass schon kurzfristig positive Auswirkungen auf das GVZ Rheine zu erwarten sind.

### **Variante 5: Ansiedlung eines Großbetriebes ohne Logistikschwerpunkt**

Diese Variante geht von der Ansiedlung eines Großbetriebes aus, der jedoch kein großes Transportaufkommen generiert. Die Auswirkungen auf Beschäftigung, Steuereinnahmen und Image sind deutlich positiv hervorzuheben. Verkehrsbelastung, Umweltbeeinträchtigung und Kooperationen sind aufgrund verschiedenster Branchen, die hier in Frage kommen, schwer zu bewerten. Das große Manko dieser Variante ist die Tatsache, dass das GVZ nicht mehr als solches genutzt wird. Durch die notwendig werdende Aufhebung der Flächenbindung kommt es durch die schon angesprochenen Rückzahlungsforderungen zu einer erheblichen Belastung des Haushaltes der Stadt Rheine. Hinzu kommt, dass auch der KV keine Rolle mehr spielen würde. Trotzdem wird diese Variante in kurz- bis mittelfristiger Hinsicht als positiv bewertet. Jedoch ist durch den Verlust des KV eine eher neutrale Einschätzung in langfristiger Sicht vorgenommen worden.

### **Variante 6: Public Private Partnership (PPP)**

Aufgrund der Initiative eines privaten Betreibers, wie z. B. Akquise von Güteraufkommen, Zuglauffördermittel und Kooperationen mit anderen GVZ, können in der PPP-Variante schon in kurzfristiger Sicht erste Erfolge bzgl. neuer KV-Verbindungen erzielt werden. Von besonderer Bedeutung sind dabei intensive Kooperationen zwischen Speditionsunternehmen und EVU sowie die Ausschöpfung von Synergiepotenzialen. Ein gutes Image, geringe Umweltbeeinträchtigun-

gen und ein attraktiver KV sprechen für diese Variante. Hinzu kommt eine nur geringe Belastung des Haushaltes der Stadt Rheine, da die Instandhaltungskosten der KV-Anlage auf einen privaten Betreiber übertragen werden können. Als negativ ist hier lediglich eine Erhöhung der Verkehrsbelastung zu nennen. Durch das Festhalten an der Zweckbestimmung für Speditions- und Lagerhaltungsbetriebe kommen Beschäftigungseffekte und Steuereinnahmen erst ab einer mittelfristigen Sicht zum Tragen.

## **7.3 Handlungsempfehlungen**

Zu Beginn dieses Teilkapitels werden die positiv bewerteten Entwicklungsvarianten hinsichtlich ihrer realistischen Umsetzung beurteilt, wobei grundsätzlich auch eine Kombination von Varianten denkbar ist. Daran anschließend werden konkrete Handlungsempfehlungen zu den Themenbereichen KV am Standort Rheine, Flächenvermarktung und Standortmarketing sowie Kontaktpflege und Kooperationen gegeben.

### **Umsetzung der Entwicklungsvarianten**

Wie den Bewertungstabellen und den Ausführungen zu entnehmen ist, werden die Varianten 4 (Ansiedlung eines Großbetriebes mit Logistikschwerpunkt) und 6 (PPP) deutlich positiv bewertet. Variante 5 (Ansiedlung eines Großbetriebes ohne Logistikschwerpunkt) ist auf lange Sicht gesehen aufgrund des Abschieds vom KV nur bedingt zu empfehlen. Zu dieser Einschätzung kommt der Verfasser, da der KV grundsätzlich eine ökologisch sinnvolle Transportvariante darstellt und zur Entlastung der Straßen beiträgt. Variante 1 (Investition und verstärktes Standortmarketing) hingegen zeigt sich langfristig betrachtet stärker positiv. Im Hinblick auf die angespannte Haushaltslage der Stadt Rheine und die Unsicherheit bzgl. der Auswirkungen veränderter verkehrspolitischer Rahmenbedingungen auf den KV lassen sich zusätzliche Investitionen in die KV-Anlage allerdings nicht unbedingt empfehlen. Insgesamt betrachtet gelten diese Beurteilungen vor

dem Hintergrund einer weiterhin dynamischen Entwicklung im Wirtschaftszweig Transport und Logistik.

Grundsätzlich zu empfehlen ist die Variante 4: Die Ansiedlung eines Großbetriebes mit Logistikschwerpunkt würde bedeuten, dass dieser Betrieb einerseits große Flächen im GVZ belegt sowie andererseits mit seinen Produkten als Grundauslastung für die KV-Anlage fungiert. In Gesprächen mit den Sachverständigen der Stadt Rheine und der EWG war zu erfahren, dass es in der Vergangenheit zu dieser Variante schon Bestrebungen gegeben hat. Allerdings konnte keine positive Resonanz auf das GVZ Rheine festgestellt werden. Oftmals fallen die Standortentscheidungen der großen Produktionsunternehmen eher zu Gunsten Osteuropas, Chinas oder Indiens aus. Daher erscheint es schwierig i.S. dieser Variante Erfolge zu verbuchen. Trotzdem ist es angebracht, diese Variante weiter im Blick zu halten und diesbezüglich Anstrengungen zu unternehmen.

Die Auswertung der Experteninterviews hat gezeigt, dass die Verpachtung der KV-Anlage, also die positiv bewertete Variante 6 des Public Private Partnership (PPP), theoretisch befürwortet wird. Als Einschränkung bzgl. der Umsetzung muss gesehen werden, dass die Chancen, einen privaten Partner/Betreiber für die KV-Anlage zu finden, sehr gering erscheinen. Hier gilt es abzuwarten, ob der KV in Zukunft seine Entwicklungspotenziale ausschöpfen und damit betriebswirtschaftlich auch für den Standort Rheine interessanter gestaltet werden kann.

### **Kombinierter Verkehr am Standort Rheine**

Die Unternehmensbefragung spiegelt eine geringe Bedeutung des KV für die Transport- und Logistikbranche, die verladende Industrie sowie für logistikintensive Großhandelsunternehmen aus dem Einzugsgebiet des GVZ Rheine wider. Ob und inwieweit der KV für den Logistikstandort Rheine in Zukunft eine Rolle spielen wird, kann nicht eindeutig bestimmt werden. Insbesondere ist abzuwarten, wie sich die politischen Rahmenbedingungen im Bereich Güterverkehr

entwickeln. Diese führen zwar derzeit zu einer Verteuerung des Straßengüterverkehrs, lassen aber kurzfristig keine starken Auswirkungen auf den KV erwarten. Jedoch ist davon auszugehen, dass Aspekte wie Klima- und Umweltschutz eine wachsende Bedeutung erlangen und die Kosten für Lkw-Transporte weiter steigen. In Zukunft spielen verstärkt ökologisch angepasste Verkehrssysteme eine besondere Rolle. Der KV durchläuft aktuell eine positive Entwicklung und die Wachstumsprognosen sind gut. Jedoch handelt es sich hierbei oftmals um ein weiteres Wachstum der schon starken Terminalstandorte. Ob auch kleinere Terminalstandorte wie das GVZ Rheine von den Wachstumsprognosen profitieren können ist derzeit schwer abzusehen. Durch den Masterplan Güterverkehr und Logistik sind vielfältige Maßnahmenbündel geplant (vgl. BMVBS 2008). So wird z. B. eine Errichtung der Mega-Hub-Anlage in Lehrte gefordert, welche für Spediteure in Rheine und Umgebung evtl. unter attraktiven Konditionen und der Einhaltung von zeitlichen Vorgaben zu einem neuen Erwachen der KV-Anlage in Rheine führen könnte. Insbesondere ist es dann Aufgabe der GVZ-Verantwortlichen, die KV-Operateure einzubeziehen, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten. Erstrebenswert erscheint eine Wiedereinbindung in das Kombi-Netz 2000+ der Kombiverkehr KG.

In Anbetracht der Tatsache, dass derzeit keine KV-Verbindungen mehr vom GVZ Rheine ausgehen, scheint es von besonderer Bedeutung, die Bestrebungen zur Neueinrichtung von KV-Verbindungen nicht zu vernachlässigen. Wiederkehrende Anfragen bei der RVM zeigen, dass Interesse an intermodalen Transportlösungen besteht. Sobald das Güteraufkommen es rechtfertigt, sollten die beteiligten Akteure durch das Engagement der EWG für Rheine mbH als örtliche GVZ-Trägerschaft koordiniert und unterstützt werden. Die Ansprechpartner sollen Neutralität gegenüber den GVZ-Ansiedlern und weiteren Systemnutzern wahren und Präsenz zeigen. Gute Kontakte sind einzusetzen, wenn es z. B. um die Bündelung von Einzeltransporten zu KV-affinen Sen-

dungsgrößen geht (vgl. NOBEL 2004a, S. 247ff.). Wichtig hierbei sind attraktive KV-Verbindungen, eine schnelle Transportabwicklung, günstige Preise und vernünftige Abfahrtszeiten/Zeitfenster. Eine Anpassung des Qualitätsniveaus des KV an die Nutzerpräferenzen könnte dem KV-Standort Rheine zu Gute kommen.

In einer schriftlichen Stellungnahme vom 05.11.2007 zum derzeit bestehenden KV-Netz äußert sich die INTERMODAL - RAILION DEUTSCHLAND AG wie folgt:

*„Intermodal sieht im Kombinierten Verkehr den größten Wachstumsmarkt im Schienengüterverkehr. Um das Wachstum im Kombinierten Verkehr zu bewältigen, sind die bestehenden KV-Netze auch nicht als statisch zu betrachten, sondern dynamisch. Die Ausgestaltung der heute bestehenden KV-Netze ist entsprechend den Anforderungen, die von den Operateuren für intermodale Transporte (wie z. B. Kombiverkehr; Transfracht etc.) an uns herangetragen wurden, ausgerichtet. Grundsätzlich kann das bestehende KV-Netz also entsprechend den Kunden- und Marktanforderungen verändert oder erweitert werden. Ausschlaggebend hierfür ist alleine die Wirtschaftlichkeit der Verkehre“* (INTERMODAL - RAILION DEUTSCHLAND AG 2007).

Damit wird deutlich, dass die Deutsche Bahn AG bzw. deren Tochterunternehmen bei einer Eigenwirtschaftlichkeit bereit ist, auch wieder KV-Verbindungen von Rheine aus starten zu lassen.

Vor dem Hintergrund einer schwierigen Realisierbarkeit der bevorzugten Varianten, einer geringen KV-Bedeutung für die Unternehmen in der Region sowie der derzeit eher geringen Auswirkungen veränderter Rahmenbedingungen auf den KV, erscheint es vorerst sinnvoll, den derzeit eingerichteten Stand-by-Betrieb der KV-Anlage beizubehalten. Die KV-Anlage im GVZ Rheine sollte jedoch weiterhin als eine Option zum Gütertransport vermarktet werden.

Positiv zu bewerten ist, dass auf dem Gelände der KV-Anlage sowie am Portalkran in 2009 notwendige Sanierungsmaßnahmen durchgeführt wurden. Der Kran erhielt einen frischen, gelben Rost-

schutzanstrich sowie den Schriftzug „www.gvz-rheine.de“, der von der Autobahn A 30 sichtbar ist.

Für die Zukunft gilt es auch abzuwarten, ob die angesprochenen möglichen Verlagerungseffekte z. B. aus dem Ruhrgebiet oder dem Bereich Seehafenhinterlandverkehr positive Auswirkungen auf das GVZ Rheine haben werden. Mögliche positive Effekte vom Bau des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven, wie sie von Seiten der Bezirksregierung angesprochen wurden, werden als sehr vage beurteilt. Hier ist anzunehmen, dass näher gelegene GVZ-Standorte in Niedersachsen eher davon profitieren werden. Abgesehen davon, sollte durchaus eine Kontaktaufnahme zwecks Abstimmung einer möglichen Zusammenarbeit stattfinden.

Außerdem ist zu prüfen, ob bei Kapazitätsengpässen der Firma Hellmann in Osnabrück nicht eine Teilabfertigung über das GVZ Rheine möglich wäre. Hierzu gilt es gezielte Gespräche zu führen, um die evtl. bestehenden Möglichkeiten abzuklären.

*„Generell sollten die Partner im Kombinierten Verkehr (EVU, Operateure, Spediteure und Verloader) in Kooperation mit den GVZ-Verantwortlichen nach Wegen suchen, eine sinnvolle Risikoverteilung sowie Ansätze zur Nutzung der GVZ-Strukturen für die Erschließung von KV-Potenzialen zu realisieren“* (NOBEL 2004a, S. 333).

Des Weiteren sollte die GVZ-Trägerschaft überprüfen, inwieweit die von den Unternehmen genannten Voraussetzungen für ein GVZ realisiert werden können.

Da das GVZ Rheine bisher nicht trimodal ausgerichtet ist, wäre es wichtig, die Möglichkeit einer Anbindung des GVZ an den Dortmund-Ems-Kanal in Betrachtung zu ziehen. Der zurzeit stattfindende Ausbau des Kanals könnte durchaus Chancen für eine Attraktivitätssteigerung des gesamten Rheiner Nordens (insbesondere GVZ Rheine) bieten. Deshalb sollten hier verstärkt Anstrengungen der Verantwortlichen unternommen werden. Dem Verfasser ist bewusst, dass ein solcher Ansatz reichlich Diskussionsstoff birgt sowie technische und organisatorische Schwierigkeiten beinhaltet.

## Flächenvermarktung und Standortmarketing

Viele der befragten Unternehmen haben zwar Bedarf an zusätzlichen Logistikflächen, verfügen jedoch über eigene Erweiterungsflächen am Standort. Daher wird das Verlagerungspotenzial von Unternehmen aus der Region ins GVZ Rheine als gering eingestuft. Eine Schlussfolgerung daraus ist die Erfordernis von überregionalem Standortmarketing. Kernpunkt ist z. B. die gezielte Akquise von potenziellen Investoren aus bestimmten Branchen/Clustern. Die Zielgruppen dieses pro-aktiven Marketings sind logistische Dienstleister, logistikintensive Handels- und Industrieunternehmen sowie zunehmend auch international agierende Projektentwickler und Immobiliengesellschaften/-makler. Eine offensive Standortvermarktung muss die attraktive Lage der Gewerbeflächen aber auch die Leistungspotenziale und Dienste eines GVZ hervorheben. Insgesamt bietet das GVZ als Alleinstellungsmerkmal im nördlichen Münsterland eine Thematik, die national und international wahrgenommen wird. Ein aussagekräftiges logistisches Fähigkeitsprofil kann dem GVZ dazu verhelfen als Kern der logistischen Kompetenz der Region registriert zu werden (vgl. NOBEL 2004a, S. 307). Unterstützend könnten hierzu eine eigene mehrsprachige Homepage für das GVZ Rheine eingerichtet sowie ein standortspezifisches Vermarktungskonzept inklusive Investorenleitfaden entwickelt werden.

Das GVZ Rheine ist ein Gewerbegebiet mit GI-Qualität, direktem Autobahnanschluss, günstigen Grundstückspreisen, großen Flächenreserven und bietet die Möglichkeit zur Durchführung kombinierter Verkehre. NOBEL weist daraufhin, dass in Bezug auf die Konkurrenz zu unmittelbaren Nachbargemeinden die Gefahr besteht, dass das GVZ nur als ein x-beliebiger Standort wahrgenommen wird, wenn sich die Vermarktung nach ubiquitären Standortfaktoren (Grundstückspreis, Förderoptionen) richtet und nicht die spezifische Standortgunst des GVZ-Ansatzes hervorhebt. Um sich im Standortwettbewerb mit nationalen und internationalen Logistikkompetenzregio-

nen messen zu können, sollte als Ziel der Standortvermarktung die Entwicklung eines eigenen Selbstverständnisses stehen (vgl. NOBEL 2004a, S. 170). Aufgrund der Entwicklungsdefizite im GVZ Rheine kommt dieser Aussage besondere Bedeutung zu. Im Rahmen einer angebotsorientierten Wirtschaftsförderung sollte das GVZ Rheine positiv und mit seinen spezifischen Vorteilen und Besonderheiten dargestellt werden. Hierfür bedarf es einer umfangreichen Öffentlichkeitsarbeit, wie z. B. Anzeigenschaltungen in Fachzeitschriften oder Durchführung von Mailings und Messeaktivitäten. Ziel sollte eine einheitliche Präsentation i.S. einer corporate identity sein.

Eine bessere Vermarktung der Industrieflächen lässt sich dadurch erzielen, dass sich im GVZ verstärkt auch Betriebe ansiedeln, die keinen speditionellen Hintergrund haben und evtl. nicht in Verbindung mit dem KV stehen. Hierzu zählen logistikintensive Industrie- und Handelsunternehmen als direkte Kundenpotenziale, wodurch eine stärkere Mischorientierung, wie sie auch in anderen GVZ erfolgreich umgesetzt wird, erreicht werden würde.

Im Rahmen des integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzepts Rheine 2020 wird für das GVZ eine Entwicklung zu einem Waren- und Dienstleistungszentrum (s. Kap. 2.1 u. 3.3) angestrebt. Ein solches Zentrum würde sich nach Ansicht des Verfassers auch unter der Beibehaltung der Flächenbindung realisieren lassen. Jedoch ist davon auszugehen, dass der KV hierbei eine eher untergeordnete Rolle spielen wird.

## Kontaktpflege und Kooperationen

Der Wirtschaftsförderung kommt im Rahmen einer intensiven Kontakt- und Bestandspflege der angesiedelten Transport- und Logistikunternehmen eine besondere Bedeutung zu. Die Unternehmensbelange sollten aufgegriffen und bestmöglich berücksichtigt werden. Interessant kann auch die Initiierung einer Logistikinitiative für den Standort Rheine sein (vgl. GFW 2008).

Ein weiterer Aspekt ist die regionale Kooperationsebene. Insbesondere im

Hinblick auf die Grenzlage des Logistikstandortes Rheine erscheint eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit als unerlässlich. Neben dem südlichen Emsland zählen hierzu auch die anliegenden Städte und Gemeinden auf der niederländischen Seite.

Zusätzlich sollten enge Kontakte zum Netzwerk Logistik der IHK Nordwestfalen sowie zur Landesinitiative Logistik NRW vom Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen gepflegt werden. Zur Vermarktung der Gewerbeflächen bietet sich z. B. die Rubrik TOP Logistikflächen NRW online unter [www.logistik.nrw.de](http://www.logistik.nrw.de) an (vgl. IHK NORD WESTFALEN 2008, MWME 2008). Ein Blick über die Landesgrenze nach Niedersachsen zeigt deren Engagement für GVZ-Standorte. Auf einer Internetseite des Landes Niedersachsen (s. [www.logistikportal-niedersachsen.de](http://www.logistikportal-niedersachsen.de)) wird z. B. eine Pilotversion GVZ-Scout angeboten. Hier sind mit Hilfe von Suchkriterien verschiedene Abfragen zu den einzelnen GVZ in Niedersachsen möglich (vgl. LOGISTICNETWORK CONSULTANTS GMBH 2008).

Am 1. Februar 2008 ist das neue Clustermanagement für Logistik zur Stärkung und Zukunftsausrichtung des Logistikstandortes Nordrhein-Westfalens unter dem Namen LogistikLandNRW gestartet. Projektträger ist der LOG-IT Club e.V., der sich für dieses Projekt mit dem Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e.V. und der SCI Verkehr GmbH zu einem Projektteam zusammengeschlossen hat (vgl. MWME 2008). Es gilt zu prüfen inwieweit das Projekt auch für Logistikunternehmen am Standort Rheine interessant sein kann.

Erst wenn weitere Industrieflächen im GVZ vermarktet sind und die KV-Anlage wieder einen regelmäßigen Betrieb durchführt, lohnt es sich, in einem nächsten Schritt über neue Poolungs- und Rationalisierungsprodukte i.S. des GVZ-Kerngedanken zur Ausschöpfung der Synergieeffekte nachzudenken. Wie der Standortvergleich gezeigt hat, ist die Ausschöpfung von Rationalisierung jedoch ein schwieriges Themenfeld und bedarf

intensivster Bemühungen zur Realisierung. Das zeigt auch die geringe Bereitschaft der befragten Unternehmen, sich an den Kosten für spezielle Dienstleistungen im GVZ zu beteiligen.

Der Kooperationswille der Spediteure ist von entscheidender Bedeutung für die Funktionalität eines GVZ. Hier gilt es bestehende Kooperationsbedenken in Bezug auf eine Zusammenarbeit mit der öffentlichen Hand abzubauen.

Das GVZ Rheine und dessen Entwicklung müssen fachlich und fachmännisch begleitet werden. In den kommenden Jahren empfiehlt es sich, ein verstärktes Monitoring und eine Evaluation der Entwicklungen durchzuführen. Sollte die KV-Anlage auch nach Ablauf des Fördermittelzeitraums nicht ausgelastet sein, muss darüber nachgedacht werden, einen Abbau des Terminals zu forcieren. Möglichkeiten wie ein einfaches Transportgewerbegebiet, Waren- und Dienstleistungszentrum oder aber ein allgemeines Gewerbegebiet können dann weiterentwickelt oder umgesetzt werden.

Wichtig ist im Fall der GVZ-Konzeptbeibehaltung, dass (weiterhin) eine pro-aktive Vermarktung des Logistikstandortes als GVZ Rheine stattfindet. Deutlich muss aber auch sein, dass für die Zukunft gilt: Anpassung an die Entwicklungen in der Transport- und Logistik-Branche und Neuorientierung der GVZ-Konzeption sind wichtige Faktoren für einen erfolgreichen Logistikstandort.

## 8 Fazit

An vielen Standorten in Deutschland wird heute das GVZ-Konzept als Knotenpunkt der Transportlogistik attraktiv und erfolgreich umgesetzt. Ein GVZ ist insbesondere durch die Merkmale Multimodalität, Multifunktionalität, Überbetrieblichkeit sowie Überregionalität gekennzeichnet, die eine Abgrenzung zu anderen Güterverkehrsanlagen ermöglichen. Im Hinblick auf die Zielsetzungen der GVZ sind insbesondere deren ökonomische Wirkungen vor den verkehrs- und umwelt-

orientierten Aspekten als treibende Kräfte der GVZ-Entwicklung zu benennen. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Qualitätsausprägungen gilt es, in Zukunft verstärkt einen Nachweis der ökonomischen, verkehrlichen und ökologischen (städtetypischen) GVZ-Wirkungen zu erbringen (vgl. NOBEL 2004a, S. 345).

Die zentralen Standortanforderungen sind Lage in der Region, infrastrukturelle Anbindung an Hauptverkehrswege sowie ausreichende Flächenreserven. Die regionalplanerisch festgelegten Standorträume für GVZ wurden von den Kommunen als Entscheidungsinstanz zur Ansiedlung eines GVZ konkretisiert. Zur Errichtung und Etablierung können diverse Fördermittel in Anspruch genommen werden.

Darüber hinaus kommt den GVZ-Trägerschaften die Rolle einer neutralen Managementinstanz mit sehr vielfältigen und anspruchsvollen Aufgaben zu. Im Sinne des Systemansatzes GVZ gilt es auch übergeordnete Zielsetzungen zu erfüllen. Ohne ausreichende finanzielle und personelle Ausstattung sowie logistischem Know-how erscheint es schwierig die Entwicklung eines GVZ entsprechend den Aufgaben voranzutreiben. Außerdem sollte die Neuorientierung der GVZ weiter forciert werden. Kernelemente sind hierbei die Erweiterung der GVZ-Ansiedlergruppen, die Moderation der Synergieeffekte sowie die Etablierung eines flächendeckenden Netzes an Güterverkehrszentren mit operativen Verflechtungsbeziehungen (vgl. NOBEL 2004a, S. 348f.).

Der aktuelle Entwicklungsstand von GVZ in Deutschland zeigt auf, dass durch die Zahl der angesiedelten Unternehmen und deren Beschäftigungseffekte der GVZ-Ansatz eine besondere Bedeutung für die logistischen Strukturen des Landes erhält. Diese positive Bilanz bezieht sich jedoch in erster Linie auf GVZ in bzw. in unmittelbarer Nähe zu großen Ballungsräumen mit entsprechend hohem Güterverkehrsaufkommen, prosperierende Wirtschaftsregionen und auf Logistikstandorte mit industriellen Grundauslastern. Insgesamt ist festzustellen, dass sehr unterschiedliche Ausprägungen

an den einzelnen GVZ-Standorten aufgrund diverser Umsetzungsprobleme und Entwicklungshemmnisse vorliegen. Unterschiedliche räumliche Ausprägungen sowie Unterschiede in der funktionalen Ausrichtung zeigen die Heterogenität der GVZ-Ansätze.

Im Rahmen eines Rankings zeigt die DEUTSCHE GVZ-GESELLSCHAFT die jeweiligen Entwicklungslevels der GVZ in Deutschland auf. Nach NOBEL hat sich der GVZ-Begriff zu einer Art Marke für konfliktfreie, verkehrsgünstig gelegene, mit hoher Zentralität ausgestattete Logistikareale entwickelt (vgl. NOBEL 2004a, S. 343). Auch in anderen europäischen Ländern sind ähnliche Konzeptionen i.S. der GVZ-Idee etabliert.

Wichtiges Element der GVZ ist oftmals eine Umschlagsanlage für den Kombinierten Verkehr. Grundsätzlich handelt es sich beim KV um eine aufwendige Transportkette im Vergleich mit dem direkten Lkw-Transport. Aufgrund der zusätzlichen Kosten für Straßenvor- und nachlauf sowie dem Umschlag im KV-Terminal, ergibt sich für diese intermodale Transportlösung die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem reinen Lkw-Transport erst ab einer Hauptlaufstreckenlänge von ca. 500 km. Insgesamt stellt der KV eine ökologisch sinnvolle Transportvariante dar und kann zur Entlastung des Verkehrs auf den Straßen beitragen. Jedoch gilt es die Attraktivität und Qualität des KV hinsichtlich der Aspekte Pünktlichkeit, Fahrpläne, Preise usw. zu steigern. Die Prognosen im KV sind gut.

Vor dem Hintergrund des Strukturwandels in der Transportwirtschaft, den veränderten Rahmenbedingungen und aktuellen Prognosen der Güterverkehrsentwicklung sowie den daraus resultierenden Konsequenzen und Anforderungen besteht für die GVZ die Chance, sich in einem bundesweiten Netz von zentralen Logistiknotenpunkten erfolgreich weiter zu entwickeln (vgl. NOBEL 2004a, S. 354).

*„Die Güterverkehrszentren leisten neben ihren wichtigen systemimmanenten Impulsen im Bereich des Verkehrs vor al-*

lem positive regionalökonomische Effekte, die die Güterverkehrszentren u. a. zu einem Standortfaktor im Wettbewerb der Regionen weiter profilieren“ (NOBEL 2004a, S. 353).

Die von NOBEL dargestellte positive Bilanz lässt sich jedoch nicht auf alle GVZ-Standorte beziehen. Zu den Standorten mit Entwicklungsdefiziten zählt das im Rahmen der vorliegenden Arbeit untersuchte GVZ Rheine.

Seit Anfang der 1990er Jahre befindet sich das GVZ mit einer Gesamtfläche von 75 ha im Norden der Stadt in der Entwicklung. 2001 wurde die KV-Anlage im GVZ Rheine eingeweiht. Die Flächen im GVZ Rheine sind aufgrund einer Zweckbestimmung ausschließlich für Speditions- und Lagerhaltungsbetriebe vorgesehen. Die problemorientierte Bestandsanalyse zeigt die Entwicklungsdefizite auf. Insbesondere sind hier der geringe Vermarktungsstand sowie die nicht vorhandenen KV-Verbindungen zu nennen.

Hinsichtlich der standortspezifischen Rahmenbedingungen lässt sich festhalten, dass Rheine in einer Region ohne große siedlungsstrukturelle Verdichtung liegt, woraus sich ein geringeres Güterverkehrsaufkommen im Vergleich zu Ballungsräumen schlussfolgern lässt. Aus der Nähe zu den Niederlanden und zum Bundesland Niedersachsen ergibt sich außerdem ein nicht einheitlich institutionell gestalteter Einzugsbereich für das GVZ Rheine.

Die Ergebnisse einer E-Mail-Unternehmensbefragung sowie der Experteninterviews zeigen die eher geringe Bedeutung des GVZ Rheine. Eine Ansiedlung im GVZ oder aber die Nutzung der KV-Anlage wurde von einer deutlichen Mehrheit der befragten Unternehmen bisher nicht in Erwägung gezogen. Viele Unternehmer verlassen sich auf den Lkw als flexiblen und schnellen Verkehrsträger. Der KV spielt in der Region eine untergeordnete Rolle. Inwieweit hier ein Umdenken der Unternehmer evtl. aufgrund veränderter Rahmenbedingungen in Richtung des KV für Rheine möglich erscheint, lässt sich derzeit noch nicht absehen. Positive Auswirkungen auf den KV können sich nach Ansicht der Be-

fragten in erster Linie durch Engpässe auf den Straßen, den Ausbau des Bahnnetzes und die Mega-Hub-Anlage in Lehrte ergeben. Allen Beteiligten sollte jedoch klar sein, dass sich der Logistikstandort Rheine nicht zu sehr auf den KV versteifen sollte. Innovative Konzepte, Strategien und Kooperationen, wie z. B. ein Neustart des KV-Club-Modells, können vielleicht in Rheine die KV-Anlage wieder attraktiver gestalten.

Die Grundidee des GVZ-Konzeptes bewerteten die Experten insgesamt als gut. Der Bedarf für ein GVZ in einer eher ländlich geprägten Region wurde von allen Befragten jedoch als eher gering eingestuft. Ein geteiltes Meinungsbild ergab die Frage, ob Rheine ein attraktiver Logistikstandort sei. Weitere im Rahmen der Untersuchung abgefragte Aspekte betrafen z. B. den Logistikflächenbedarf, die Konkurrenzstandorte, das Produktivitätspotenzial im KV, Verpachtung der KV-Anlage, Standortmarketing, Kooperationen und Entwicklungsperspektiven des GVZ Rheine.

Ein Blick auf den Standortvergleich mit dem GVZ Regensburg, dem GVZ Trier und dem GVZ Ulm/Neu-Ulm zeigt, dass das GVZ Rheine grundsätzlich gut ausgestattet ist. Jedoch fehlt ein großer produzierender Betrieb, der als Grundauslastung für die KV-Anlage fungieren kann. Vom Standort Rheine aus erscheint es schwierig paarige Ganzzugverbindungen aufzubauen. Inwieweit für die Gewerbeflächen eine stärkere Mischorientierung, wie in anderen GVZ-Standorten vorhanden, angebracht ist, müsste geprüft werden. Als Erfolgsfaktoren der Positivbeispiele werden deren Lage sowie verkehrliche Anbindung benannt. Die GVZ-Verantwortlichen vor Ort schätzen die Perspektiven als positiv ein.

Um die Perspektiven des GVZ Rheine aufzuzeigen, werden Entwicklungsvarianten beschrieben und beurteilt. Insbesondere die Varianten 4 Ansiedlung eines Großbetriebes mit Logistikscherpunkt und Variante 6 Public Private Partnership heben sich positiv hervor. Jedoch müssen Einschränkungen hinsichtlich einer Realisierbarkeit gemacht werden. Positive Auswirkungen können aber auch die Va-

rianten Ansiedlung eines Großbetriebes ohne Logistikscherpunkt (kurzfristig) sowie Investition, verstärktes Standortmarketing (langfristig) erzielen. Die dann folgenden Handlungsempfehlungen für das GVZ Rheine sind nicht als verbindlich anzusehen. Vielmehr gelten sie als Entwicklungsvorschläge, die für den Logistikstandort Rheine erläutert werden. Sie stehen in enger Abhängigkeit zur weiteren wirtschaftlichen Entwicklung in der Region. Auf nationaler und internationaler Ebene ist die Weiterentwicklung im Transport- und Logistiksektor insbesondere im Hinblick auf sich verändernde Rahmenbedingungen für den Güterverkehr zu beachten.

Es gilt, sich den Veränderungen anzupassen und sich neu zu orientieren. Dabei ist eine fachliche Begleitung und Moderation des GVZ Rheine von besonderer Bedeutung, die seitens der EWG mit qualifiziertem Personal geleistet werden sollte. Hierzu zählen überregionales proaktives Standortmarketing, die Förderung von Logistikinitiativen, Koordination und enge Zusammenarbeit auf institutioneller sowie auf GVZ-Ebene über die Landes- bzw. Staatsgrenzen hinweg.

Seinerzeit sollte die Errichtung eines GVZ in Rheine dazu beitragen, die regionale Güterver- und Entsorgung des Mittelzentrums zu verbessern. Es wurde ein wachsendes Aufkommen im KV prognostiziert. Diverse sich verändernde Rahmenbedingungen führten in den folgenden Jahren jedoch zu einer gehemmten Entwicklung des GVZ Rheine. Hierdurch bedingt konnte der KV am Standort Rheine keine wesentliche Bedeutung erlangen. Heute gilt es, zu akzeptieren, dass das GVZ Bestandteil der Rheiner Wirtschaftsstruktur ist. Aktuelle Ansiedlungsvorhaben lassen auf eine Weiterentwicklung schließen. Sie könnten in Zukunft das GVZ Rheine stärken und damit zu positiven Perspektiven des Logistikstandortes Rheine beitragen.

Ganzheitlich betrachtet, wird von einer Empfehlung zur kompletten Loslösung vom GVZ-Konzept in Rheine zum jetzigen Zeitpunkt Abstand genommen. Insbesondere die schon vorhandene KV-Anlage sowie die räumliche Konzentra-

tion bedeutender Logistiker, aber auch die noch zur Verfügung stehenden Entwicklungsflächen für zukünftige Ansiedlungen sprechen für eine weitere Unterstützung des GVZ-Konzeptes. Berücksichtigt wird hierbei die Tatsache, dass es zu erheblichen Fördermittelrückzahlungen im Falle einer Loslösung kommen würde. Daher erscheinen derzeit ein möglichst günstiger Stand-by-Betrieb der KV-Anlage sowie eine weiterhin intensive Vermarktung des GVZ als die sinnvollste Strategie. Inwieweit dabei einige Flächen aus der Zweckbindung losgelöst werden, ist im Hinblick auf die Marktnachfrage nach Gewerbeflächen in Rheine zu entscheiden. Eine logistik-affine Mischorientierung könnte dem GVZ dazu verhelfen, sich wieder positiver in der Wahrnehmung zu positionieren.

## Literaturverzeichnis

- ABERLE, G. (2003): Transportwirtschaft: einzelwirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Grundlagen. Wolls Lehr- und Handbücher der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, 4., überarb. und erw. Auflage. München/Wien
- ALLEMEYER, W. (1991): Das Güterverkehrszentrum – eine verkehrspolitische und verkehrswirtschaftliche Antwort auf aktuelle Probleme. In: Netzwerke – Berichte aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Schwerpunktthema: Güterverkehrszentren. Nr. 1, S. 3–6. Münster
- BAUMGARTEN, H., C. HIDBER u. U. STEGER (1996): Güterverkehrszentren und Umwelt. Kühne Stiftung; Deutsches Verkehrsforum, Bern/Stuttgart/Wien
- BECK, F. (2007): System am Anschlag. Das rasante Wachstum des Kombinierten Verkehrs deckt seine Schwachstellen auf. Die Chancen auf Besserung werden von Insidern unterschiedlich eingeschätzt. In: VerkehrsRundschau Nr. 39, S. 28–29
- BEZIRKSREGIERUNG MÜNSTER (1999): Der Regionalplan des Regierungsbezirks Münster – Teilabschnitt Münsterland. Münster
- BINNENBRUCK, H.-H. (1989): Das Rheine GVZ. Stadt Rheine (Hrsg.). Rheine
- BINNENBRUCK, H.-H. (2004): Hinweise für die Entwicklung von Güterverkehrszentren (GVZ). Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung (Hrsg.). Köln
- BREULMANN, U. (2005): Verwaiste KLV-Anlage bleibt – Gebraucht wird sie nicht, aber eine Schließung kann sich die Stadt nicht leisten. In: Münstersche Zeitung vom 05.11.2005, o.S.
- BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) (2006): Laufende Raumbeobachtung – Raumabgrenzungen (Siedlungsstrukturelle Kreistypen). Bonn
- BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2006): Marktbeobachtung Güterverkehr - Sonderbericht: Eineinhalb Jahre streckenbezogene Lkw-Maut - Auswirkungen auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe. Köln
- BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2007): Marktbeobachtung Güterverkehr - Jahresbericht 2006. Köln
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS) (2003): Bundesverkehrswegeplan 2003. Berlin
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS) (2007): Abschätzung der langfristigen Entwicklung des Güterverkehrs bis 2050. Gutachten im Auftrag des BMBVBS. Berlin
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN (BMVBS) (2001a): Bund-Länder-Grundsätze zu Güterverkehrszentren (GVZ). Berlin
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN (BMVBS) (2001b): Bericht des BMBVBS zum Kombinierten Verkehr. Berlin
- BERATERGRUPPE VERKEHR + UMWELT GMBH (BVU), DEUTSCHES ZENTRUM FÜR LUFT- UND RAUMFAHRT E.V. u. INSTITUT FÜR SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK (ISL) (2007): Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr. Mittelfristprognose Winter 2006/2007 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Berlin
- CORDES, M. (2004): Raum für Logistik. Serie Güterverkehrszentren (GVZ). In: VerkehrsRundschau Nr. 45, S. 14–17
- DEGI RESEARCH (2006): Logistikimmobilien. Korridore, Cluster und Märkte. In: Immobilienwirtschaftliche Trends Nr. 4. Frankfurt
- DEITERS, J. (Hrsg.) (2002): Umweltgerechter Güterverkehr. Handlungsansätze auf staatlicher, kommunaler und betrieblicher Ebene. In: Osnabrücker Studien zur Geographie, Bd. 20. Osnabrück
- DEITERS, J. (2007): Güterverkehr zwischen Wachstum und Nachhaltigkeit. In: Nobis, C. u. B. Lenz (Hrsg.): Wirtschaftsverkehr: Alles in Bewegung? (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 14) S. 229-244, Mannheim
- DEUTSCHE BAHN (DB) AG, UNTERNEHMENSKOMMUNIKATION (Hrsg.) (2007): Den Boom in Bahnen lenken. In: mobilaktuell Nr. 39 vom 28.09.2007, o.S.
- DEUTSCHES VERKEHRSFORUM E.V. (1993): Die Finanzierung von integrierten Verkehrsanlagen am Beispiel der Güterverkehrszentren. Berlin
- DORNIER GMBH (1990): Güterverkehrszentrum Rheine - Konzeption zur Entwicklung des GVZ Rheine. Stadt Rheine (Hrsg.). Rheine
- DEUTSCHE PRESSE-AGENTUR GMBH (DPA) (2007): EU-Vorschriften verteuern Güterverkehr. In: Westfälische Nachrichten vom 30.08.2007, o.S.
- DEUTSCHE PRESSE-AGENTUR GMBH (DPA) (2008): Ölpreishoch erreicht die Verbraucher. Sprit und Heizöl werden deutlich teurer / Starker Wettbewerb der Tankstellen dämpft Anstieg. In:

- Westfälische Nachrichten Nr. 4 vom 05.01.2008, S. 1
- ECKART, K. (Hrsg.) (2001): Deutschland. Perthes Länderprofile. S. 182–185. Gotha/Stuttgart
- ECKSTEIN, W. E. (1997): Güterverkehrszentrum. In: Bloech J. u. G. Jhde (Hrsg.): Vahlens Großes Logistiklexikon. S. 352–355. München
- ECKSTEIN, W. E. (2004): Die GVZ-Vision. Überholt oder überholungsbedürftig? In: Prockl, G; Baur A.; Pflaum A. u. U. Müller-Steinfahrt (Hrsg.): Entwicklungspfade und Meilensteine moderner Logistik. Skizzen einer Roadmap. S. 443–458. Wiesbaden
- ENTWICKLUNGS- UND WIRTSCHAFTSFÖRDERUNGSGESELLSCHAFT FÜR RHEINE MBH (EWG) (2005): Luftbildaufnahmen von der Stadt Rheine. Rheine
- ENTWICKLUNGS- UND WIRTSCHAFTSFÖRDERUNGSGESELLSCHAFT FÜR RHEINE MBH (EWG) (2006a): GVZ Flyer: 'GVZ Rheine – Wege verbinden ...'. Rheine
- ENTWICKLUNGS- UND WIRTSCHAFTSFÖRDERUNGSGESELLSCHAFT FÜR RHEINE MBH (EWG) (2006b): Geschäftsbericht 2005. Rheine
- ENTWICKLUNGS- UND WIRTSCHAFTSFÖRDERUNGSGESELLSCHAFT FÜR RHEINE MBH (EWG) (2007a): Geschäftsbericht 2006. Rheine
- ENTWICKLUNGS- UND WIRTSCHAFTSFÖRDERUNGSGESELLSCHAFT FÜR RHEINE MBH (EWG) (2007b): Flyer: Zahlen, Daten, Fakten. Rheine
- ENTWICKLUNGS- UND WIRTSCHAFTSFÖRDERUNGSGESELLSCHAFT FÜR RHEINE MBH (EWG) (2007c): Fragebogen der Deutschen GVZ-Gesellschaft mbH (unveröffentlicht). Rheine
- ENTWICKLUNGS- UND WIRTSCHAFTSFÖRDERUNGSGESELLSCHAFT FÜR RHEINE MBH (EWG) (2007d): Die Rheiner Industrie-/Gewerbegebiete – Kataster verfügbarer Gewerbeflächen. Rheine
- ENTWICKLUNGS- UND WIRTSCHAFTSFÖRDERUNGSGESELLSCHAFT FÜR RHEINE MBH (EWG) (2010): Geschäftsbericht 2009. Rheine
- FRIES, N. u. J. WICHSER (2007): Wie wettbewerbsfähig ist der Kombinierte Verkehr? In: Clausen, U. (Hrsg.): Wirtschaftsverkehr 2007 - Modelle - Strukturen - Umsetzung. (= Logistik, Verkehr und Umwelt), S. 103–115. Dortmund
- FRITSCH, M. (2007): Rotes Licht für GIGALINER. Verkehrsminister verweigern Zulassung / NRW-Grüne kritisieren Wittke. In: Münstersche Zeitung vom 11.10.2007, o. S.
- HACON INGENIEURSGESELLSCHAFT MBH (1999): KV-Standortkonzept für eine wirtschaftlich tragfähige Kernvernetzung auf der Schiene – Endbericht. FE-Vorhaben 96 525/97 des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Hannover
- HARTWIG, K.-H. (Hrsg.) (1998): Kombinierte Verkehr. In: Vorträge und Studien aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, H.-Nr. 32. Göttingen
- HEINRICI, T. (2007): Wegekostengutachten 2007 empört Lkw-Unternehmer. Neue Kostenfaktoren treiben Ansätze / BGL spricht von Luftbuchungen. In: Deutsche-Verkehrs-Zeitung Nr. 150, S. 1
- HESSE, M. (1993): Güterverkehrszentren in räumlicher Perspektive. Integration oder Diffusion? In: Informationen zur Raumentwicklung, H.-Nr. 5/6, S. 339–350
- HESSE, M. (1996): Güterverkehrszentren - Basisstrategie der Verkehrsplanung oder Herausforderung für den Städtebau? In: Boes, H. u. M. Hesse (Hrsg.): Güterverkehr in der Region. (= Ökologie und Wirtschaftsforschung), Bd. 16, S. 219–234. Marburg
- HESSE, M. (1999): Der Strukturwandel von Warenwirtschaft und Logistik und seine Bedeutung für die Stadtentwicklung. In: Geographische Zeitschrift, Bd. 87, H.-Nr. 3/4, S. 223–237. Stuttgart
- HESSE, M. (2007): Geographie und Raumwissenschaften. Ein anderer Blick auf Gütertransport und Logistik. In: Nobis, C. u. B. Lenz (Hrsg.): Wirtschaftsverkehr: Alles in Bewegung? (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung), Bd. 14. Mannheim
- HÖLTGEN, D. (1992): Güterverkehrszentren. Knotenpunkte des kombinierten Verkehrs im europäischen Binnenmarkt. In: Geographische Rundschau, Bd. 44, H.-Nr. 12, S. 708–715
- HÖLTGEN, D. (1995): Güterverkehrszentren und Kombinierte Verkehr - Raumwirksamkeit europäischer Netze. In: Barsch, D. u. H. Karrasch (Hrsg.): Europa im Umbruch. Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen vom 49. Deutschen Geographentag Bochum 1993. Im Auftrag der Zentralverbandes der Deutschen Geographen, Bd. 4, S. 157–163. Stuttgart
- IHDE, G. B. (2001): Transport, Verkehr, Logistik - Gesamtwirtschaftliche Aspekte und einzelwirtschaftliche Handhabung. 3., völlig überarb. und erw. Auflage. (= Vahlens Handbücher der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften). München
- INSTITUT FÜR VERKEHRSWESEN, EISENBAHNBAU UND -BETRIEB UNIVERSITÄT HANNOVER (IVE) (1991): Kriterien und Anforderungsprofile als Planungs- und Bewertungsgrundlage für Güterverkehrszentren in Nordrhein-Westfalen. Endbericht. Hannover
- INSTITUT FÜR VERKEHRSWESEN, EISENBAHNBAU UND -BETRIEB UNIVERSITÄT HANNOVER (IVE) u. HACON INGENIEURSGESELLSCHAFT M.B.H. (1991): Güterverkehrszentren - Netzkonzeption und Handlungsbedarf. Memorandum zum Forum am 5. Juni 1991 in Berlin. Hannover
- INSTITUT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT AN DER UNIVERSITÄT MÜNSTER (IVM) (2006): Gutachten: Erfassung des logistischen Profils der EUREGIO – Überarbeiteter Endbericht vom 12. Januar 2006 -, im Auftrag des EUREGIO e.V.. Gronau
- INSTITUT FÜR SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK (ISL) (2000): Bundesweiter Erfahrungsaustausch der GVZ-Standorte auf der Grundlage des Benchmarking-Ansatzes mit der Zielsetzung, die Verbesserung der Entwicklungsprozesse an den einzelnen Standorten (zu einem GVZ-Netz) zu forcieren. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, FE-Vorhaben: 70.568/1998. Berlin/Bremen
- INTERMODAL - RAILION DEUTSCHLAND AG (2007): Informationen zum Kombinierten Verkehr von DB Logistics. (= Schriftliche Stellungnahme vom 05.11.2007). Berlin
- INTRAPLAN CONSULT GMBH (2010): Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr - Kurzfristprognose Sommer 2010 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. München
- KINDER, S. (2000): Güterverkehrszentren in Deutschland – Aufstieg oder Fall einer multimodalen Verkehrsinfrastruktur? In: Raumforschung u. Raumordnung, H.-Nr. 4, S. 276–287. Bonn
- KNITSCHKY, G. u. B. SWECYK (2007): Verlagerungspotenziale des Straßengüterfernverkehrs auf die Schiene. In: Nobis, C. u. B. Lenz (Hrsg.): Wirtschaftsverkehr: Alles in Bewegung? (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung), Bd. 14, S. 153–167. Mannheim
- KOCH, J. (1997): Die Entwicklung des kombinierten Verkehrs. Ein Trajekt im Eisenbahnparadigma. In: Gabler Edition Wissenschaft, Wiesbaden
- KOHLBERGER, P. (1997): Einbindung des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße in spedi-

- tionelle Netze. In: Hoepke, E.: Der Lkw im europäischen Straßengüter- und kombinierten Verkehr. S. 167–191. Renningen-Malmsheim
- KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (EU-KOMMISSION) (2003): Empfehlung der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen. In: Amtsblatt der Europäischen Union, L 124 vom 20.5.2003, S. 36 ff.
- KORNMEIER, M. (2007): Wissenschaftstheorie und wissenschaftliches Arbeiten. Eine Einführung für Wirtschaftswissenschaftler. Heidelberg
- KUMMER, S. (2006): Einführung in die Verkehrswirtschaft. Wien
- LANDESAMT FÜR DATENVERARBEITUNG UND STATISTIK (LDS) NORDRHEIN-WESTFALEN (2007): Kommunalprofil Rheine. Düsseldorf
- LANZENDORF, M. (2007): Mehr Nachhaltigkeit im Güterverkehr? In: Nobis, C. u. B. Lenz (Hrsg.): Wirtschaftsverkehr: Alles in Bewegung? (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung), Bd. 14, S. 245–255. Mannheim
- MEIER KRUKER, V. u. J. RAUH (2005): Arbeitsmethoden der Humangeographie. Geowissen kompakt. Darmstadt
- MAYER, H. O. (2006): Interview und schriftliche Befragung. Entwicklung, Durchführung und Auswertung. 3. Aufl. München
- MINISTERIUM FÜR BAUEN UND VERKEHR (MBV) DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALENS (2007): Richtlinien zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Straßenraum in den Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens (Förderrichtlinien Stadtverkehr (FöRi-Sta) Nr. 2.6 VVG), RdErl. des Ministeriums für Stadtentwicklung, Kultur und Sport vom 7. Januar 1998, MBl. NW S. 342 (SMBl. NW 910). Geändert durch RdErl. des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr vom 3.12.2001, MBl. NW S. 35 (SMBl. NW 910). Düsseldorf
- MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG UND VERKEHR (MSV) DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (1992): Güterverkehrszentren in Nordrhein-Westfalen. (= Bericht an den Landtag). Düsseldorf
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, MITTELSTAND UND ENERGIE (MWME) DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (1995): Landesentwicklungsplan NRW. Düsseldorf
- MÖLLER, H. C. (2002): Beitrag zur Potenzialanalyse im kombinierten Verkehr für Güterverkehrszentren. In: Jünemann, R. (Hrsg.) (= Logistik für die Praxis). Dortmund
- NEIBERGER, C. u. H. BERTRAM (Hrsg.) (2005): Waren um die Welt bewegen. Strategien und Standorte im Management globaler Warenketten. (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 11), S. 11–14. Mannheim
- NEIBERGER, C. (2006): Globalisierung der Güterverkehrsbranche – Der Einfluss von Deregulierung, veränderten Kundenanforderungen und neuen Technologien auf den internationalen Güterverkehr. In: Kulke E., Monheim H. u. P. Wittmann (Hrsg.): Grenzwerte – Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen vom 55. Deutschen Geographentag Trier 2005. Im Auftrag der Deutschen Gesellschaft für Geographie (DGfG), o.S., Berlin/Leipzig/Trier
- NESTLER, S. u. T. NOBEL (2004): Neuorientierung der GVZ-Idee. Strukturen und Erfahrungen der europäischen GVZ-Entwicklung. In: Internationales Verkehrswesen (56) Nr. 11, S. 506–508. Hamburg
- NOBEL, T. (2001): Güterverkehrszentren – Knotenpunkte der Transportlogistik. In: Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland – Verkehr und Kommunikation, Institut für Länderkunde Leipzig (Hrsg.), S. 50–51. Heidelberg/Berlin
- NOBEL, T. (2004a): Entwicklung der Güterverkehrszentren in Deutschland – Eine am methodischen Instrument Benchmarking orientierte Untersuchung. In: ISL Book Series, Nr. 30. Bremen
- NOBEL, T. (2004b): Deutsche GVZ sind eine Erfolgsgeschichte. In: Deutsche-Verkehrs-Zeitung (DVZ), Nr. 103, S. 3. Hamburg
- NOBEL, T. (2007): GVZ bleiben gesuchte Standorte. In: Deutsche-Verkehrs-Zeitung (DVZ), Nr. 149, S. 8. Hamburg
- NUHN, H. (2007): Globalisierung und Verkehr - weltweit vernetzte Transportsysteme. In: Geographische Rundschau, Jg. 59, H.-Nr. 5, S. 4–12
- NUHN, H. u. HESSE, M. (2006): Verkehrsgeographie. In: Grundriss Allgemeine Geographie. Paderborn
- POTTEBAUM, T. (2008): Maut soll deutlich steigen. Verkehrsminister Tiefensee will Lkw-Gebühr für Autobahnen ökologisch ausrichten. In: Westfälische Nachrichten Nr. 9 vom 11.01.2008, S. 2
- PROGNOS AG (2006): Prognos Zukunftsatlas 2006 – Branchen unter der Lupe. Basel
- RANDOW, M. VON (2004): Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie). Im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Berlin
- RANDOW, M. VON (2005): Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung neuer Verkehre im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Berlin
- RANDOW, M. VON (2006): Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung. Berlin
- RANDOW, M. VON (2007): Effizienz, Synergien, Technik: Verkehr und Umweltschutz einen. Masterplan Güterverkehr und Logistik zeigt Potenziale auf. In: Internationales Verkehrswesen Nr. 12, Dez. 2007, S. 586
- REUBER, P. u. C. PFAFFENBACH (2005): Methoden der empirischen Humangeographie – Beobachtung und Befragung. Braunschweig
- SACK, D. (2002): Lokale Netzwerke im Stress. Güterverkehrszentren zwischen Kombiniertem Verkehr und Standortkonkurrenz. Kassel
- SCHENK, W. u. K. SCHLIEPHAKE (2005): Verkehr und Mobilität. In: Allgemeine Anthropogeographie, S. 531–580. Gotha/Stuttgart
- SCHNELL, R.; HILL, P. u. E. ESSER (2005): Methoden der empirischen Sozialforschung, 7. Aufl., München
- SCHOLL, A. (2003): Die Befragung. Sozialwissenschaftliche Methode und kommunikationswissenschaftliche Anwendung. Konstanz
- SCHRÖDER, E.-J. (2001): Entwicklung und Strukturwandel des Güterverkehrs. In: Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland – Verkehr und Kommunikation, Institut für Länderkunde Leipzig (Hrsg.), S. 86–89. Heidelberg/Berlin
- STADT RHEINE (2006a): Begründung zum Bebauungsplan Nr. 284, Kennwort: „Industriegebiet GVZ Rheine“. Rheine
- STADT RHEINE (2006b): Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept Rheine 2020. Rheine
- STADT RHEINE (2007): Haushaltsplan 2007 der Stadt Rheine. Rheine
- STADT RHEINE, AMT FÜR LIEGENSCHAFTEN (2007): Das GVZ Rheine. Automatisierte Liegenschaftskarte (ALK). Rheine
- THIEDE, M. (2007): Die nächste Schmerzgrenze. Noch nie war Treibstoff teuer, doch aufs Autofahren werden die Deutschen nicht verzichten. In: Süddeutsche Zeitung Nr. 260 vom 12.11.2007, S. 2

- THIES, C. (1998): Öffentlich-private Partnerschaft im Verkehrsbereich. Das Beispiel der Güterverkehrszentren. In: Europäische Hochschulschriften: Reihe 5, Volks- und Betriebswirtschaft, Bd. 2324. Frankfurt am Main/Berlin/Bern/New York/Paris/Wien
- VARSCHEN, C.; GÜHNEMANN A. u. B. LENZ (2005): Produktionsveränderungen und Güterverkehrsnachfrage – Ergebnisse von Einzelfallanalysen. In: Clausen, U. (Hrsg.): Wirtschaftsverkehr 2005 - Modelle - Strukturen - Umsetzung. (= Logistik, Verkehr und Umwelt), S. 33–47. Dortmund
- WESSEL K. (1996): Empirisches Arbeiten in der Wirtschafts- und Sozialgeographie: Eine Einführung. Paderborn
- ZENTRUM FÜR DIGITALE MEDIEN UND MEDIENDIDAKTIK (ZDM/MD) (2007): Topographische Karte (TK 50) von Nordrhein-Westfalen. Münster
- Internetquellen:**
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS) (2008): Masterplan Güterverkehr und Logistik. Online unter: <http://www.bmvbs.de/Verkehr/Gueterverkehr-Logistik-,2829/Masterplan.htm> (abgerufen am: 10.01.2008)
- DEITERS, J. (2003): Güterverkehrszentren als Knotenpunkte des intermodalen Verkehrs – Erfahrungen aus Deutschland. Online unter: [http://www.geographie.uni-osnabrueck.de/mitarbeiter/deiters/download/Deiters\\_Gueterverkehrszentren\\_2003.pdf](http://www.geographie.uni-osnabrueck.de/mitarbeiter/deiters/download/Deiters_Gueterverkehrszentren_2003.pdf) (abgerufen am 08.05.2007)
- DEUTSCHE GVZ-GESELLSCHAFT MBH (DGG) (2004): GVZ-Standorte in Deutschland. Online unter: <http://www.gvz-org.de/download.html> (abgerufen am: 27.06.2007)
- GVZ, GESELLSCHAFT ZUR ENTWICKLUNG UND FÖRDERUNG DER WIRTSCHAFT IN DER STADT GREVEN MBH (2008): Logistik-Initiative Greven. Online unter: <http://www.logistik-greven.de> (abgerufen am: 05.02.2008)
- IHK NORD WESTFALEN (2008): Netzwerk Logistik der IHK Nord Westfalen. Online unter: [http://www.ihk-nordwestfalen.de/netzwerk\\_logistik/index.php](http://www.ihk-nordwestfalen.de/netzwerk_logistik/index.php) (abgerufen am: 05.02.2008)
- LOGISTICNETWORK CONSULTANTS GMBH (2008): Logistikinitiative Niedersachsen Land Niedersachsen. Online unter: <http://www.logistikportal-niedersachsen.de> (abgerufen am 05.02.2008)
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, MITTELSTAND UND ENERGIE (MWME) DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (2008): Landesinitiative Logistik NRW. Online unter: <http://www.logistik.nrw.de> (abgerufen am: 05.02.2008)
- Internetseiten (Auswahl):**
- [http://www2.stadtentwicklungsverband.ulm.de/gvz\\_neu.htm](http://www2.stadtentwicklungsverband.ulm.de/gvz_neu.htm) (= GVZ Ulm)
- <http://www.bag.bund.de> (= Bundesamt für Güterverkehr)
- <http://www.bgl-ev.de> (= Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.)
- <http://www.bvl.de> (= Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V.)
- <http://www.dblogistics.de> (= Deutsche Bahn AG – Transport und Logistik)
- <http://www.ett.nl> (= European Transportregion Twente)
- <http://www.ewg-rheine.de> (= GVZ Rheine)
- <http://www.gvz-org.de> (= Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH)
- <http://www.gvz-regensburg.de/de/default.asp> (= GVZ Regensburg)
- [http://www.gvz-trier.de/gvz\\_init.htm](http://www.gvz-trier.de/gvz_init.htm) und <http://www.trierer-tal.de> (= GVZ Trier)
- <http://www.kombiverkehr.de> (= Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG)
- <http://www.spediteure.de> (= Deutsche Spedition- und Logistikverband (DSL) e.V. u. Bundesverband Spedition und Logistik (BSL) e.V.)
- <http://www.verkehrsgewerbe-niedersachsen.de> (= Fachvereinigung Spedition und Logistik im Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e.V.)
- <http://www.vvwl.spediteure.de> (= Fachvereinigung Spedition und Logistik im Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL) e.V.)
- <http://www.wfo.de> (= GVZ Osnabrück)

### **Anschrift des Autors:**

Dipl.-Geogr. Hendrik Welp  
Freiherr-von-Beust-Str. 17  
48431 Rheine

## **Impressum**

Herausgeber: Geographische Kommission für Westfalen  
Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL)  
Dr. Rudolf Grothues, Prof. em. Dr. Heinz Heineberg

Redaktion : Dr. Rudolf Grothues

Druck: Merkur Druck GmbH & Co. KG, Detmold

ISSN 1869-4861

Schutzgebühr: 2,50 Euro

Nachdruck, Funksendung, Entnahme von Abbildungen, Wiedergabe auf fotomechanischem Weg oder Speicherung in DV-Anlagen sind bei ausdrücklicher Quellenangabe erlaubt.

## **Abonnement**

GeKo *Aktuell* ist das offizielle Mitteilungsorgan der Geographischen Kommission für Westfalen. In lockerer Folge werden aktuelle, von der Kommission oder ihren Mitgliedern durchgeführte bzw. angeregte Forschungen und deren Ergebnisse sowie die neuesten Veröffentlichungen der Kommission in Kurzbeschreibungen vorgestellt. GeKo *Aktuell* kann unter folgender Adresse kostenlos in gedruckter Form bestellt und abonniert werden:

### **Geographische Kommission für Westfalen**

Fürstenbergstr. 10, 48147 Münster  
Tel.: 0251/591-3107, Fax: 0251/591-3119  
E-Mail: [geko@lwl.org](mailto:geko@lwl.org)

Unter [www.geographische-kommission.lwl.org](http://www.geographische-kommission.lwl.org) stehen PDF-Dateien aller bisherigen GeKo *Aktuell*-Ausgaben zum kostenfreien Download zur Verfügung.

Hendrik Welp

## Perspektiven von Logistikstandorten im nördlichen Westfalen – Entwicklungsvarianten für das Güterverkehrszentrum GVZ Rheine

1	Einleitung	2
1.1	Wirtschafts- und verkehrsgeographischer Zugang	2
1.2	Hintergrund und Problemstellung	2
1.3	Zielsetzung und Aufbau der Arbeit	3
	Abkürzungsverzeichnis	3
2	Das Forschungsfeld Güterverkehrszentren (GVZ)	4
2.1	Definitiorische Grundlagen zur Transportbranche	4
2.2	Trends in der Transportwirtschaft	4
2.3	Definition und Abgrenzung des Begriffs GVZ	6
2.4	Die Konzeption der GVZ	7
2.5	Entwicklungsstand von GVZ in Deutschland	9
2.6	Rahmenbedingungen für die GVZ-Entwicklung	14
3	Wirtschaftsregion Rheine	17
3.1	Bevölkerung und Siedlungsstruktur	18
3.2	Verkehrsinfrastruktur	18
3.3	Wirtschaftsstruktur	18
3.4	Sonstige Standortfaktoren	19
3.5	Das Konzept GVZ Rheine - Wege verbinden ...	19
3.6	Die standortspezifischen Rahmenbedingungen	24
3.7	Konkurrenzstandorte	25
4	Fragestellung und Forschungsdesign	26
4.1	Auswertung des Forschungsstandes sowie des regionalen Fallbeispiels	26
4.2	Ableitung von Fragestellungen	26
4.3	Entwicklung des Forschungsdesigns	26
5	Methodik	27
5.1	Schriftliche E-Mail-Unternehmensbefragung	27
5.2	Leitfadenorientierte Experteninterviews	29
5.3	Standortvergleich mit anderen GVZ	30
6	Ergebnisse	31
6.1	Rücklaufquote der Fragebögen	31
6.2	Unternehmensbefragung Teil I	31
6.3	Unternehmensbefragung Teil II und Experteninterviews	34
6.4	Das GVZ Rheine im Standortvergleich	40
7	Entwicklungsvarianten und Handlungsempfehlungen	44
7.1	Beschreibung der Entwicklungsvarianten	44
7.2	Bewertung der Entwicklungsvarianten	45
7.3	Handlungsempfehlungen	47
8	Fazit	50
	Literaturverzeichnis	52

### Geographische Kommission für Westfalen

Fürstenbergstraße 10  
48147 Münster

Telefon 0251 591-3107

Telefax 0251 591-3119

geko@lwl.org

www.geographische-kommission.lwl.org