Deutsche GVZ in der Champions League

Erster europaweiter Standortvergleich / Deutsche GVZ-Gesellschaft legt umfangreiche Studie vor

Die Idee der Güterverkehrszentren hat sich in Deutschland durchgesetzt. Aber auch die europäischen Nachbarn waren nicht faul und haben eigene, ähnliche Modelle entwickelt. Was die Anstrengungen gebracht haben und wer wo etwas lernen kann, das zeigt das erste europäische GVZ-Ranking, das jetzt vorliegt.

Von Steffen Nestler und
Dr. Thomas Nobel

Die deutschen Güterverkehrszentren und die italienischen Interporti zählen zu den führenden Standorten in Europa und setzen damit die europäischen Leistungsstandards (DVZ 5.1.2010, Seite 1). Das zeigt ein grenzüberschreitender Benchmark der Deutschen GVZ-Gesellschaft (DGG). Auch Spanien zählt zu den Vorreitern der erfolgreichen Etablierung der GVZ-Idee. GVZ aus diesen drei Ländern belegen die Top-10-Plätze in Europa.

Mit dem Interporto Verona nimmt einer der wichtigsten Standorte des Kombinierten Verkehrs (KV) in Europa die Spitzenposition ein. Die hohe KV-Affinität der europäischen GVZ dokumentiert sich unter anderem darin, dass sie in der Regel die zentralen KV-Standorte in ihren jeweiligen Ländern sind. Die europäischen GVZ-Standorte bilden somit wichtige Säulen des KV-Netzes in Europa.

Bremen und Nürnberg punkten. Die GVZ-Standorte Bremen und Nürnberg (Plätze 2 und 3) konnten ihre führende Stellung in Deutschland gegenüber dem nationalen GVZ-Ranking 2007/2008 festigen und sogar ausbauen. Beide Standorte zählen somit zur „Champions League" in Europa.

Die sehr gute Positionierung der führenden deutschen Güterverkehrszentren basiert in erster Linie auf den vergleichsweise sehr hohen Beschäftigtenzahlen. Deren im europaweiten Benchmarking hohe Anzahl beruht auf der Tatsache, dass in den Güterverkehrszentren hohe Wertschöpfungsanteile in den VAS-Dienstleistungen (Value Added Services) erwirtschaftet werden. Hierdurch werden erhebliche Beschäftigungswirkungen erzielt, die auch im generell hohen Outsourcinganteil der Logistikdienstleistungen in Deutschland ihren Ausdruck finden.

Das GVZ Bremen stellt in diesem Kontext mit den höchsten GVZ-Beschäftigtenzahlen (aktuell rund 8000) in ganz Europa einen sehr bedeutenden Fixpunkt dar.

Interporti überzeugen. Die Gründe für das herausragende Abschneiden der italienischen Interporti liegen unter anderem in den hoch qualifizierten GVZ-Organisationsstrukturen begründet. Die italienischen GVZ-Trägerschaften zeichnen sich – zum Beispiel im direkten Vergleich zu den deutschen Güterverkehrszentren mit ihren GVZ-Entwicklungsgesellschaften – oftmals durch eine große Vielfalt an Aktivitäten aus. Dazu gehören beispielsweise umfangreiche Services wie Logistikimmobilienmanagement und große eigene Mitarbeiterressourcen.

Des Weiteren konzentrieren sich erhebliche KV-Mengen in den norditalienischen Interporti, die insbesondere in den alpenquerenden Verkehren wichtige Gateway-Funktionen einnehmen. Hierdurch setzen sie entscheidende Benchmarks.

Ebenfalls sehr erfolgreich in Europa sind die GVZ-Aktivitäten in Teilen Spaniens. Vor allem in den Ballungsräumen Madrid und Barcelona (Platzierungen 5 und 9) haben sich in den vergangenen Jahren leistungsstarke GVZ-Strukturen entwickelt.

Auch in Frankreich und Großbritannien sind an zentralen Orten sowie in der Peripherie von Ballungszentren großflächige GVZ-Standorte mit Distributionszentren bedeutender Produzenten, Handelsunternehmen sowie Logistikdienstleister entstanden.

Osteuropa holt langsam auf. Die GVZ-Landschaft in Europa ist also sehr stark durch die etablierten Standorte in West- und Südeuropa geprägt. Erst relativ langsam kommt die GVZ-Idee in Osteuropa voran. Aktuell ist die Entwicklung in den osteuropäischen Ländern am weitesten fortgeschritten, wo der Staat frühzeitig GVZ-Konzeptionen erarbeitet hat. Eine Vorbildrolle übernimmt da sicher Ungarn mit seinen 13 Standorten.

In anderen osteuropäischen Ländern (beispielsweise Polen), die erst kürzlich derartige Konzepte verabschiedet haben, ist oft der Logistikimmobilienmarkt übersättigt, so dass sich GVZ als räumliche Einheit von intermodalem Terminal und logistikintensivem Gewerbe nur schwer etablieren können. Teilweise erfolgt die Ausweisung von (intermodalen) Logistikparks in Osteuropa im Rahmen von Sonderwirtschaftszonen.

Bei der wichtigen Frage der GVZ-Trägerschaften lassen sich in Europa drei wesentliche Modelle erkennen:

- Best Practices für GVZ mit ausschließlich privaten Entwicklungsträgern (Modell 1) sind in Großbritannien vorzufinden. Beispielsweise wurden in unmittelbarer Nähe der – entsprechend der „Strategic Rail Freight Interchange Policy" – errichteten intermodalen Terminals logistikaffine Ansiedlungsflächen ausgewiesen. Auf denen haben Entwicklungsträger auf eigenes Risiko Logistikimmobilien errichtet.
- Der Ansatz eines GVZ mit ausschließlich öffentlichem Entwicklungsträger (Modell 2) wird hingegen relativ selten verfolgt.
- Sehr viel stärker verbreitet sind Modelle, in denen private und öffentliche Gesellschafter die GVZ-Trägerschaft im Rahmen einer Public Private Partnership (Modell 3) übernommen haben. Dieser Ansatz ist auch das Modell, das in Deutschland bislang erfolgreich praktiziert worden ist.

Bei den beiden zuletzt genannten Modellen sind Vermarktung und Marketing zum Gesamtpaket geschnürt – unter eigener Regie und mit eigenem Mitteleinsatz. Dabei werden auch die überregionalen Netzwerke der privaten Projektpartner sowie regionale Netzwerke (Logistikplattformen und -initiativen) genutzt. Gemeinsam ist beiden Modellen ebenfalls die Bereitstellung öffentlicher Mittel für die Erschließung und die Errichtung der intermodalen Terminals.

Erfolg durch öffentliche Hand. Ob ein GVZ eine Erfolgsstory schreiben kann, hängt offensichtlich entscheidend vom Engagement der öffentlichen Hand ab – sowohl bei den Förderinstrumenten als auch bei konzeptionell-strategischen Planungen. Ein Engagement, das sich ganz offensichtlich lohnt – das zeigt das dichte Netz gut etablierter Güterverkehrszentren insbesondere in Westeuropa. Wenn die nötige Infrastruktur geschaffen war, nahm die Wirtschaft die GVZ-Standorte in der Regel schnell an. Der erste Impuls aber ging häufig von den zuständigen Behörden auf nationaler oder regionaler Ebene aus.

Die Studie verdeutlicht auch, dass sich das GVZ-Konzept europaweit verbreitet hat. Diese Entwicklung wird sich – das zeigen die gelb markierten Standorte – in den kommenden Jahren weiter fortsetzen. DVZ 14.1.2010

Das Plaza Logistica Zaragoza belegte im europäischen Vergleich den 12. Platz.

Das GVZ in Bremen konnte im Ranking mit rund 8000 Beschäftigten punkten.

Foto: DGG

Das Interporto Padova ist eines von sieben italienischen GVZ unter den Top 20.

Grafik: DGG

Top 20 GVZ

1.	(I)	Interporto Verona	11.	(I)	Interporto Padova
2.	(D)	GVZ Bremen	12.	(E)	Plaza Logistica Zaragoza
3.	(D)	GVZ Nürnberg	13.	(A)	Cargo Center Graz
4.	(I)	Interporto Bologna	14.	(D)	GVZ Leipzig
5.	(E)	Madrid CTC - Coslada	15.	(F)	Delta 3 Lille
6.	(I)	Interporto Torino	16.	(H)	BILK Logistics
7.	(I)	InterportoNolaCampano	17.	(I)	Interporto Novara
8.	(I)	Interporto Parma	18.	(GB)	DRIFT Daventry
9.	(E)	ZAL - Barcelona	19.	(GB)	Wakefield
10.	(D)	GVZ Berlin Süd		(F)	Eurocentre Toulouse

HINTERGRUND

Aktuelles Ranking der GVZ-Standorte in Europa

Die Studie der Deutschen GVZ-Gesellschaft (DGG) zum Benchmarking und Ranking der europäischen Güterverkehrszentren (GVZ) ist die erste ihrer Art in Europa. Die Autoren wollen damit die Transparenz der europäischen Logistikstandorte erhöhen. Die Übersicht soll aber auch zu einer stärkeren Vernetzung der GVZ-Standorte auf europäischer Ebene anregen.

Einbezogen wurden anfangs mehrere Hundert Logistikstandorte aus über 30 Ländern Europas. Nach mehreren Zwischenanalysen („Filterungen") kamen knapp 100 in die nähere Betrachtung. Mit über 70 detailliert untersuchten GVZ schafft die Studie eine Übersicht, die in dieser Qualität und Ausführlichkeit bislang nicht vorhanden war. Methodisch fußen die Analysen auf eigens dafür von der DGG entwickelten 29 Bewertungskriterien (Benchmarks/Key Performance Indicators). Sie bilden gemäß ihrer Gewichtung das Grundgerüst der Bewertungen und damit des Rankings.

Die Ausprägung dieser Kriterien wurde im Laufe des Benchmarking-Prozesses an den einzelnen GVZ-Standorten untersucht. Beispielsweise zeigt das Bewertungskriterium „Erschließungsstand Gesamtfläche" das Verhältnis von erschlossener Fläche zur Gesamtfläche in Prozent. Als Grundlage dient der von der DGG ermittelte durchschnittliche Erschließungsstand in Europa von rund 70 Prozent. Eine durchschnittliche Ausprägung haben folglich die europäischen GVZ-Standorte, die zu 60 bis 80 Prozent erschlossen sind.

Ausgangspunkt der Analysen war zunächst die Schaffung eines einheitlichen und damit konsensfähigen GVZ-Verständnisses, welches vor allem auf die Intermodalität und GVZ-typischen Management- und Dienstleistungsstrukturen der Standorte abzielte. Demzufolge konnten im Ranking nur Logistikstandorte berücksichtigt werden, die über eine entsprechende Ausrichtung verfügen. Dies bedeutet beispielsweise, dass Logistikstandorte oder -parks an Autobahnkreuzen ohne Schienenanschluss oder klassische (Binnen-) Häfen nicht in die Bewertungen mit aufgenommen wurden.

Die Studie wird noch nicht zum Bezug angeboten. Die Autoren sind aber gern bereit, Fragen zu ihrem Werk zu beantworten. www.gvz-org.de

Foto: privat

Foto: privat

Steffen Nestler (oben), LUB Consulting, Dresden, und Dr. Thomas Nobel, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen. Beide sind gleichzeitig Geschäftsführer der Deutschen GVZ-Gesellschaft (DGG), Bremen; Kontakt über klotz@dvz.de