



Zug der SmartRail Logistics bei der Beladung
im GVZ Dresden.

SUT
INTERVIEW



Klimaneutralität im GVZ?

Die Güterverkehrszentren (GVZ) leisten durch ihre Verkehrsbündelungs- und -verlagerungsfunktion sowie durch Einsatz von Fotovoltaik und Elektromobilität einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz. SUT sprach mit den GVZ-Geschäftsführern Steffen Nestler und Dr. Thomas Nobel.

SUT: Seit 25 Jahren begleiten Sie als Geschäftsführer der Deutschen GVZ Gesellschaft (DGG) intensiv den Entwicklungsverlauf der GVZ insgesamt und der deutschen GVZ im Besonderen. Was charakterisiert die Vita der Ost-GVZ?

Steffen Nestler: Die GVZ im Osten Deutschlands sind ausnahmslos nach der Wiedervereinigung auf der grünen Wiese und nach dem Vorbild-GVZ, in Bremen entstanden. Sie sind nicht, wie die meisten West-GVZ aus historisch gewachsenen Logistikstrukturen hervorgegangen. Daraus resultierten ihre große Flächenausdehnung und ihre ausgeprägte Affinität zu den sich neu herausbildenden Wirtschaftsstrukturen in den neuen Bundesländern. Das GVZ Leipzig ist mit über 600 Hektar Bruttofläche der

größte GVZ-Standort in Deutschland. Zu den Top Ten unter den insgesamt 33 GVZ in Deutschland gehören neben Leipzig die Standorte in Großbeeren, Wustermark und Erfurt. Die Akzeptanz dieser GVZ spiegelt sich in ihrer nahezu einhundertprozentigen Flächenauslastung wider, wie sie in Großbeeren, Wustermark und Leipzig erreicht wurden.

SUT: Woran kann man die hohe Affinität der ostdeutschen GVZ-Entwicklung zu den neu entstandenen Wirtschaftsstrukturen festmachen?

Thomas Nobel: Die Ost-GVZ haben neben der generell GVZ-typischen regionalen Ausprägung zwei klare wirtschaftsstruktu-



relle Ausrichtungen. Das sind die starke Automotivebindung einerseits und die hohe Konsumgüter- und Handelsaffinität andererseits. Die Automotivebindung ist am GVZ Leipzig mit den neuen großen Werken von Porsche und BMW erkennbar. Auch in Glauchau ist dieser Zusammenhang mit der Nähe zum VW-Werk in Zwickau nachweisbar. In jüngster Zeit ist diese synergetische GVZ-Automotive-Entwicklung im GVZ Frankfurt (Oder) und in der Gigafactory von Tesla im nahe bei Frankfurt (Oder) gelegenen Grünheide besonders deutlich. Unverkennbar ist eine damit eng verbundene Clusterherausbildung für die Elektromobilität im Land Brandenburg insgesamt. Eine handelsbetonte Abhängigkeit der GVZ-Entwicklung ist in Ostdeutschland für die Standorte Erfurt mit den Ansiedlungen von IKEA und Zalando und Großbeeren mit dem Zentrallager von Penny und dem Logistikzentrum von ALDI charakteristisch. Die Handelslogistik nimmt weiterhin an den Standorten Rostock, Wustrow und Freienbrink einen hohen Stellenwert ein.

SUT: Wie ist in diesem Zusammenhang die Immobilienentwicklung im GVZ Frankfurt (Oder) zu beurteilen?

Steffen Nestler: Der Projektentwickler Alcaro hat mit seinem „Log Plaza Konzept“ im GVZ Frankfurt (Oder) im November 2022 die erste von drei geplanten Logistikhallen auf einem Gesamtareal von 440.000 Quadratmeter am Standort fertiggestellt und komplett vermietet. Mieter ist die EV-Cargo-Unternehmensgruppe, die die Logistikimmobilie mit 41.000 Quadratmeter Mietfläche für die Distribution und Lagerung von Lithium-Ionen-Akkus für Elektrofahrzeuge nutzt. Durch die direkte Anbindung an die Autobahn Paris-Warschau sowie die in Nord-Süd-Richtung verlaufende B 112 gilt Frankfurt (Oder) als am zweitstärksten frequentierter Autobahn-Grenzübergang in ganz Deutschland. Insgesamt gehört die Log-Plaza-Anlage in Frankfurt (Oder) zu den modernsten Logistikimmobilien im Hinblick auf die Klimaneutralität in Deutschland.

SUT: Welchen besonderen Beitrag leisten die GVZ im Osten durch den Kombinierten Verkehr zum Klimaschutz?

Thomas Nobel: Einen großen Beitrag zum Klimaschutz leisten die GVZ dadurch, dass sie mit ihren Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) Schiene-Straße-Schnittstelle im Güterverkehr sind. Alle Terminals sind in einem Wachstumsprozess und haben in den letzten zwei Jahren ihre Umschlagzahlen im Kombinierten Verkehr gesteigert. Im Vergleich zum reinen Straßentransport per Diesel-Lkw wird beim KV bis zu 90 Prozent weniger an CO₂ emittiert. Wir gehen davon aus, dass es neben der ohnehin hohen Nachfrage aufgrund des massiven CO₂-Zuschlags auf die Lkw-Maut einen zusätzlichen „Run“ auf den Kombinierten Verkehr geben wird. Laut Beschluss der Regierungskoalition wird Anfang kommenden Jahres ein CO₂-Zuschlag von 200 Euro je emittierte Tonne CO₂ für Lkw eingeführt. Dies würde – so hat es der Speditionsverband DSLV errechnet – zu einer Verdopplung der heute geltenden Lkw-Mautsätze (plus 0,16 Euro) führen, was umgerechnet auf den Dieselpreis etwa 0,50 Euro/Liter entspräche.

Steffen Nestler: In diesem Zusammenhang will ich die Rolle des GVZ Dresden beim seit Juni 2018 erfolgreich am Markt agierenden Konzept Smart Rail Logistics hervorheben. Innerhalb dieses Konzepts wird seit Juni 2018 das Emden Werk von Volkswagen per Bahn mit Fahrzeugteilen versorgt. Die bisher vollständig auf der Straße transportierten Mengen von Lieferanten aus Nord-



Günter Tegmann

Geschäftsführer der Deutschen GVZ-Gesellschaft Thomas Nobel und Steffen Nestler.

tschechien, Südpolen, Sachsen und Thüringen werden im GVZ Dresden gesammelt. Hier tauschen die eingesetzten Wechselbrücken den Verkehrsträger und werden auf der Schiene mit fünf wöchentlichen Abfahrten direkt zum Werk in Emden transportiert. Rund 170 Lkw-Fahrten pro Woche konnten mit diesem Konzept von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

SUT: Welche Impulsgeber zur Erreichung der Klimaneutralität gibt es darüber hinaus in den Ost-GVZ?

Steffen Nestler: Es sind vor allem zwei Impulsgeber zu nennen: Einmal die neuen Antriebskonzepte für schwere Nutzfahrzeuge, von denen es in den GVZ sehr viele gibt. Das betrifft sowohl den Wasserstoff-Antrieb im Lkw als auch den batterieelektrischen Antrieb. Für den batterieelektrischen Antrieb, mit dem vor allem Lkw für die Bedienung der letzten Meile ausgerüstet werden, wird der Verbrauch an Elektroenergie und der Bedarf an Ladeinfrastruktur in den nächsten zwei bis drei Jahren enorm steigen. Anwendungsfälle für autonom fahrende Busse sehen wir vor allem in den GVZ mit Logistikanlagen für den Konsumgüter- und Handelsbereich mit einer hohen Arbeitskräftedichte als Alternative zum individuellen Pkw-Verkehr. Der zweite Impulsgeber ist die Nutzung der großen Dachflächen von Logistikanlagen in den GVZ zur Stromerzeugung mit Fotovoltaik (PV).

SUT: Welche Erfahrungen gibt es damit, große Dachflächen von Logistikanlagen für die Stromerzeugung zu nutzen?

Steffen Nestler: Beim ersten Hinschauen scheint es plausibel und



Günter Teßmann

Akteure des GVG Frankfurt (Oder) auf der Transport Logistic in München: Christopher Nüßlein, Geschäftsführer Investor Center Ostbrandenburg (ICOB), Bernd Meewes, Geschäftsführer PCC Intermodal Deutschland GmbH, Peter Bergmann, Projektleiter Alcaro Invest GmbH, Sascha Stroetges, Geschäftsführer EV Cargo Global Forwarding GmbH.

einfach, die Dachressourcen zu nutzen. Die Probleme liegen im Detail, etwa bei der Tragfähigkeit der Dächer oder den Möglichkeiten, Eigentumsverhältnisse zu begrenzen. Die besten Voraussetzungen hat man bei Neubauten. So rüstet Alcaro beim Neubau der Log Plaza im GVG Frankfurt (Oder) die Logistikhallen mit einer Fotovoltaikanlage aus. Insgesamt entstehen dort sechs Logistikimmobilien mit einer Hallenfläche von circa 190.000 Quadratmetern auf einem Grundstück von 440.000 Quadratmetern. Darüber hinaus werden mit der neuen Anlage auf einer Fläche von 3,4 Hektar circa 500 Bäume gepflanzt und auf einer Fläche von 4,4 Hektar Sträucher sowie zwei Regenrückhaltebecken mit einer Sohlfläche von circa 8500 Quadratmetern und ein Amphibien- und Reptilienhabitat von circa 15.000 Quadratmetern mit circa 2000 Quadratmetern Wasserfläche angelegt. Damit entsteht hier im Hinblick auf die Klimaneutralität eine topmoderne Anlage, die alle existierenden Standards erfüllt.

SUT: Vor welchen Herausforderungen stehen die GVG beim Stromverbrauch insgesamt?

Thomas Nobel: Vor der eingeläuteten Energiewende hatten wir in den GVG relativ niedrige Energieverbräuche. Durch die Elektromobilität steigt der Strombedarf sprunghaft in die Höhe. Wir haben es mit einem Strukturwandel zu tun. Die Bereitstellung des Stromes, aber auch des Wasserstoffs, für künftige Bedarfe und vor

allem der erforderlichen Ladeinfrastruktur stellt die GVG vor enorme Herausforderungen. So soll im GVG Großbeeren bis 2025 ein autarker Wasserstoff-Hub entstehen. Auch das aktuelle Projekt „TH2ECO – Wasserstoff im Güterverkehrszentrum Erfurt“ ist zu nennen.

SUT: Wie unterstützen Sie die GVG bei den Aufgaben, die jetzt bei der Umstellung auf die Klimaneutralität anstehen?

Thomas Nobel: Es zeichnet sich ab, dass die GVG zunehmend in eine ganz neue Rolle hineinwachsen und eine neue Stellung bei der Entwicklung der Klimaneutralität im System des Güterverkehrs erhalten. Sie sind Konzentrationspunkte der Nachfrage, insbesondere von Strom. In den 34 GVG in Deutschland insgesamt sind circa 1700 Unternehmen angesiedelt. Wir greifen als Dachverband wichtige Entwicklungsthemen auf, um sie erkenntnis- und handlungsorientiert an die GVG-Community zurückzugeben. Bewährt hat sich die Methode der „Best Practices“ mit Demonstratoren, die nachweislich erfolgreich Effekte erzielt haben. In jüngster Zeit wurde im GVG Bremen ein Pilotprojekt „Klimaneutrales GVG Bremen – Chancen und Maßnahmen Klimaneutralität“ abgeschlossen. Die Übertragung der gewonnenen Erkenntnisse, insbesondere der Handlungs- und Umsetzungsempfehlungen, ist für alle GVG auf dem Weg zur Klimaneutralität von großem Interesse.

Günter Teßmann



CONTARGO®
■■■ trimodal network

CLEVERER TRANSPORT MIX

#wirkönnencontainer
■■■



Entscheiden Sie sich für unseren nachhaltigen Mix aus Binnenschiff, Bahn und Lkw für Ihre Container-Transporte und **senken Sie so Ihre CO₂-Emissionen um bis zu 63%.**



www.contargo.net