

Bund-/Länder-Grundsätze zu Güterverkehrszentren (GVZ)

I. Zielsetzung

1. Die zentrale europäische Lage Deutschlands, wachsende Quell-, Ziel- und Transitverkehre sowie die Belange des Umweltschutzes und der Standortsicherung verlangen große Anstrengungen bei der Bündelung und effektiven Abwicklung von Güterverkehren.
2. Zur effizienten Gestaltung des Güterverkehrs und der besseren Einbeziehung von Schiene und Wasserstraße ist die Einrichtung von Güterverkehrszentren an aufkommensstarken Standorten auch unter Berücksichtigung der Umweltbelastungen vor Ort und des eintretenden Flächenverbrauchs anzustreben, insbesondere um
 - das Zusammenwirken der Verkehrsträger zu verbessern und Transportketten zu ermöglichen mit dem Ziel, Verkehre auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern,
 - die Auslastung der Verkehrsmittel zu verbessern und den Leerfahrtenanteil zu reduzieren, insbesondere durch Einsatz von Telematik,
 - durch Logistikkonzepte den Schwerverkehr zu reduzieren sowie die Versorgung und die Entsorgung zu optimieren,
 - die Möglichkeiten der Kooperation und Koordination der Unternehmen im Verkehrsbereich zu verbessern und Synergie-Effekte nutzbar zu machen,
 - dadurch negative Auswirkungen des Güterverkehrs zu reduzieren, eine Minderung der Lärm- und Abgasemissionen sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen und zu einer besseren Akzeptanz des gesamtwirtschaftlich notwendigen Güterverkehrs beizutragen.

II. Definition

1. 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 Umschlaganlage des Kombinierten Verkehrs Schiene/Straße oder Wasserstraße/Straße/Schiene enthalten, die diskriminierungsfrei zugänglich ist. Ausreichend ist, wenn die Umschlaganlage in verkehrlicher Nähe der Gewerbefläche gelegen ist. Mindestvoraussetzung an ein GVZ ist die Ausweisung eines geeigneten Standorts für eine KV-Anlage.

Zur Ausschöpfung von Synergiepotenzialen innerhalb der GVZ wird die Einrichtung geeigneter Organisationsformen (z. B. Entwicklungsgesellschaften) empfohlen.

2. Ihre volle Wirksamkeit erreichen Güterverkehrszentren erst, wenn sie durch Verkehrsinfrastruktur, Transport- und Logistikangebote sowie Informationstechnologien zu einem Netz miteinander verknüpft werden. Dies erfordert eine enge überregionale Kooperation und Abstimmung der GVZ-Träger untereinander.
3. Das Standortkonzept für die großräumige Struktur der Güterverkehrszentren sollte – sofern das Aufkommenspotential dies rechtfertigt – durch regionale Standorte ergänzt werden, um eine möglichst breite Wirkung zu erzielen.

III. Zuständigkeiten

1. Kombiniertes Verkehr und die Infrastruktur von Schnittstellen sind von der Europäischen Union zum Bestandteil der Transeuropäischen Netze erklärt worden. Die Standorte für Güterverkehrszentren werden nachrichtlich im Bundesverkehrswegeplan erwähnt.
2. Die Länder koordinieren die Planung von GVZ.
3. Zuständig für die Ausweisung von Güterverkehrszentren sind die kommunalen Gebietskörperschaften.
4. Bestehende und geplante, diskriminierungsfrei zugängliche Umschlaganlagen des KV sind bei der Festlegung von GVZ-Standorten einzubeziehen.

IV. Förderung

1. Voraussetzung für die Förderung von GVZ mit öffentlichen Mitteln ist eine Standortuntersuchung. Diese muss mindestens folgende Punkte umfassen:
 - Nachweis des Bedarfs,
 - Nachweis ausreichender Potenziale im Kombinierten Verkehr,
 - Nachweis der Leistungsfähigkeit einer geeigneten verkehrlichen Erschließung,
 - Nachweis der städtebaulichen Verträglichkeit.

2. Förderungsfähig nach dem GVFG sind die in Bebauungsplänen als GVZ ausgewiesenen öffentlichen Verkehrsflächen. Hierzu gehört auch die Anbindung der GVZ an das überörtliche Verkehrsnetz und an die KV-Anlage.

3. In Anbetracht der unterschiedlichen Standortvoraussetzungen sind Einzelfallentscheidungen möglich.

4. Eine Förderung von Erschließungsmaßnahmen aus der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" ist möglich, wenn im GVZ überwiegend logistische Leistungen erbracht werden. Einzelbetriebliche Förderung ist als wichtiges Steuerungsinstrument im verkehrspolitischen Sinn anzusehen und dann möglich, wenn der Antragsteller überwiegend logistische Leistungen erbringt. Hingegen sind reine Transportleistungen sowie unmittelbar transportbezogene Umschlag- und Lagerleistungen (reine Schnittstellenfunktion) von der Förderung ausgeschlossen. Lagerhaltung, die unabhängig von den unternehmensinternen Transportprozessen durchgeführt wird, ist zwangsläufig mit logistischen Leistungen i.S. von Outsourcing und Kontraktlogistik verbunden.