

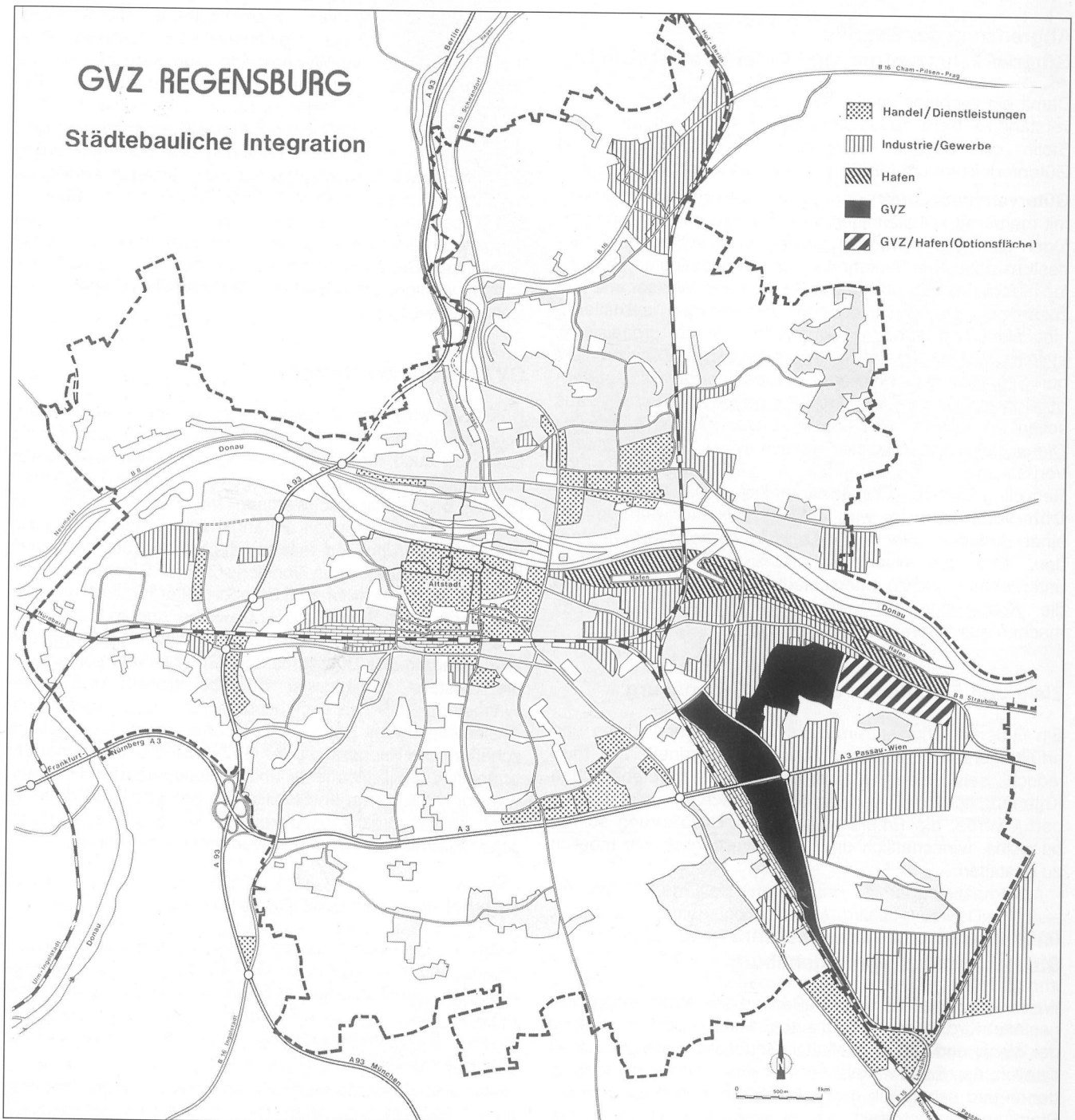
# Güterverkehrszentrum Regensburg

## Ein Projekt zum Nutzen der Stadt und der Region

Verfasser: Christine Geier, Bernhard Dauerer (Amt für Stadtentwicklung)

Wie jeder schon „erfahren“ hat müssen, führt der ständig wachsende Verkehr dazu, daß die Verkehrsabwicklung auf den Straßen sowohl in den Städten als auch außerhalb immer problematischer wird. Die Diskussionen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation betreffen meist nur den ÖPNV oder den motorisierten Individualverkehr. Der Wirtschaftsverkehr hingegen, der zwar als störend, aber gleichzeitig auch als notwendig empfunden wird, wird außen vor gelassen. Gerade der Güterverkehr wird weiterhin stark

zunehmen. Das Ifo-Institut prognostizierte für den Güterverkehr in der Region Regensburg (ausgehend vom Jahr 1990) bis zum Jahr 2005 enorme Steigerungen des Verkehrsaufkommens: so werden beim Straßengüterfernverkehr eine Zunahme von 55%, beim Straßengüternahverkehr eine Steigerung von 24% und beim Eisenbahnverkehr eine Zunahme von 50% erwartet. Um die aus dem wachsenden Verkehr resultierenden Belastungen zu mindern, müssen auf Bundes-, Landes- und kommunaler



Ebene Maßnahmen getroffen werden. Zur Bündelung der Güterverkehre soll ein bundesweites Netz von Güterverkehrszentren (GVZs) errichtet werden. Nach dem Masterplan II der DB AG sollen insgesamt 39 Güterverkehrszentren entstehen. Auch Regensburg ist ein GVZ-Standort. Die Planungen für das GVZ-Projekt in Regensburg und deren Umsetzung sind bereits seit einigen Jahren im Gange. Schon von Beginn an war abzusehen, daß der Aufbau eines Güterverkehrszentrums Zeit braucht. Da zu GVZ-Projekten nach wie vor kaum Erfahrungen vorliegen, sind langwierige Lernprozesse bei allen Beteiligten erforderlich. Wie auch bei ähnlichen, neuen und flächenmäßig umfangreichen Städtebauprojekten oder Infrastrukturmaßnahmen wird allgemein von einer Realisierungszeit von ca. 10 bis 15 Jahren ausgegangen. Beim Projekt Güterverkehrszentrum Regensburg wurde bereits rund ein Viertel der üblichen Entwicklungszeit „verbraucht“.

Was soll mit dem GVZ erreicht werden? Wie ist der aktuelle Entwicklungsstand? Wie soll es weitergehen? – Diesen Fragen widmet sich der folgende Beitrag.

## Abgrenzung der Begriffe Güterverkehrszentrum und Güterverteilzentrum

Damit ein eventuell immer noch unterschiedliches Begriffsverständnis nicht zu Verwirrungen führt, seien an dieser Stelle die Begriffe Güterverkehrszentrum (GVZ) und Güterverteilzentrum (GVtZ) gegeneinander abgegrenzt.

**Güterverkehrszentren** sind große Verkehrsgewerbegebiete mit mehreren selbständigen Verkehrsunternehmen und verfügen über Systemwechsellpunkte von verschiedenen, mindestens aber zwei Verkehrsträgern. Im günstigsten Fall treffen hier die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft zusammen. Die verschiedenen Unternehmen koexistieren hier nicht nur, sondern ermöglichen durch organisierte, systematische Kooperation Synergieeffekte. GVZs sind nicht nur Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern, sondern auch zwischen dem Nah- und Fernverkehr. Darüber hinaus sollen in einem GVZ auch umfangreiche logistische Dienstleistungen angeboten werden, wie z. B. Lagerhaltung, Verpackung, LKW-Service, Just-in-time-Anlieferung, Recycling-Service, Qualitätskontrolle, usw. Unter einem **Güterverteilzentrum** wird hingegen eine größere Anlage einer Spedition oder eines Logistikunternehmens verstanden. Erst die Nachbarschaft zu anderen Verkehrsunternehmen und zu unterschiedlichen Verkehrsträgern und die Kooperation der einzelnen Betriebe untereinander machen aus mehreren GVtZs ein GVZ.

## Ziele und Funktionen des GVZ Regensburg

Ein Güterverkehrszentrum dient verschiedenen Zielen und erfüllt mehrere Funktionen. Das übergeordnete Ziel muß jedoch sein, den Güterverkehr unter städtebaulichen Kriterien für die verladende Wirtschaft, das Transportgewerbe, die Empfänger und die Bevölkerung so reibungslos, wirtschaftlich und umweltverträglich wie möglich zu gestalten.

## GVZ als Instrument der Verkehrs- und Stadtentwicklung in Regensburg

Wenn der innerörtliche Straßenverkehr stadtverträglicher gestaltet wird, bedeutet dies eine Erhaltung bzw. Aufwertung der Wohn- und Lebensqualität in Regensburg. Deshalb ist es sinnvoll, den Güterverkehr auf die verkehrlich gut angebundenen und gewerblich geprägten Flächen im Südosten der Stadt zu konzentrieren, wo er weniger stört als in der

Innenstadt oder im Umfeld von Wohngebieten. Welcher Regensburger Bürger kennt nicht den zähen Verkehrsfluß in der Stadt zu Rush-hour-Zeiten, z. B. zwischen Kumpfmühl und Hauptbahnhof, wo schwere LKWs den zügigen Verkehrsfluß hemmen. Eine Verlegung der DB-Anlagen in das im Aufbau befindliche GVZ würde auch bedeuten, daß große innenstadtnahe Flächen frei werden für andere, stadtverträglichere Nutzungen. Das GVZ Regensburg ist indirekt also auch ein wichtiger Baustein für die städtebauliche Entwicklung Regensburgs.

## GVZ und Ökologie

Das Gelände des GVZ Regensburg zeichnet sich durch seine außergewöhnliche Lagegunst aus. Die hervorragende Anbindung an das örtliche, regionale und überregionale Verkehrsnetz mit der Osttangente, den Bundesstraßen B 15 und B 8, den Autobahnen A 3 (Passau - Nürnberg) und A 93 (Regensburg - Hof) und dem Hafen Regensburg mit seinen Umschlageneinrichtungen gewährleistet eine optimale Erreichbarkeit. Die Nähe des GVZ-Geländes zu Gewerbe- und Industriegebieten (Hafen, Siemensstraße, BMW, Burgweinting, usw.) reduziert die innerörtlichen Güterverkehre. Das bedeutet für die Wohngebiete eine Verringerung der Belastungen durch Lärm- und Abgasemissionen. Die Einrichtung des GVZ Regensburg und seine künftige Vernetzung mit den GVZ-Standorten in Deutschland bringen durch die Möglichkeit der Bündelung eine Rationalisierung des Straßengüterfernverkehrs mit sich. Gleichzeitig birgt es die Chance, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße zu verlagern, was aus ökologischer Sicht dringend erforderlich ist. Darüber hinaus eröffnet es auch die Möglichkeit, Sendungen in die Innenstadt stärker zu bündeln und mit weniger umweltbelastenden Lieferfahrzeugen zuzustellen (City-Logistik).

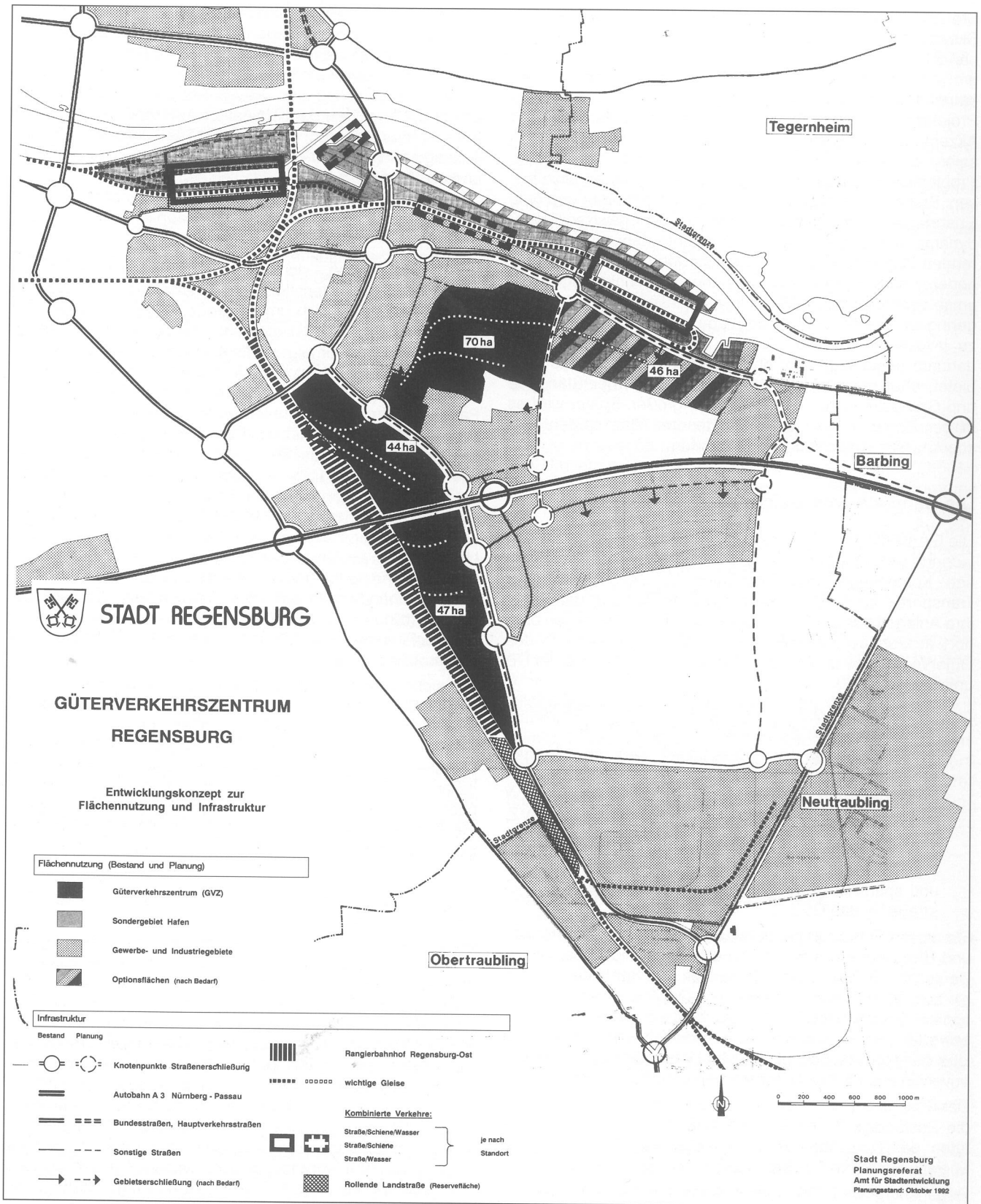
## GVZ als Standortfaktor

Das GVZ wird sich längerfristig zu einem wichtigen wirtschaftspolitischen Standortfaktor entwickeln - sowohl für die Stadt als auch für die gesamte Region Regensburg. Alle zukunftsträchtigen Industriezweige werden künftig noch stärker als bisher von hochwertigen Transport-, Logistik- und weiteren Dienstleistungen abhängig sein. Dazu tragen auch die Globalisierung und Internationalisierung der Wirtschaft bei. Das Vorhandensein von logistischen Dienstleistungen wird daher immer mehr zum Standortfaktor für Unternehmen aus Groß- und Einzelhandel, Gewerbe und Industrie, der auch deren Standortwahl zunehmend beeinflussen wird. Die Verbesserung des Standortfaktors Güterverkehr soll sowohl die Existenz vorhandener Betriebe sichern und deren Wachstum fördern als auch bessere Voraussetzungen für die Ansiedlung neuer Betriebe und damit neuer Arbeitsplätze schaffen. Die Kooperation der GVZ-Ansiedler untereinander ermöglicht Synergieeffekte und kostensparendes Handeln, was zur wirtschaftlichen Stabilität der Betriebe und Erhöhung ihrer Wettbewerbsfähigkeit beiträgt. Vor allem mittelständische Unternehmen werden davon profitieren können.

## Entwicklung des GVZ Regensburg

Mitte der 80er Jahre gaben in Regensburg städtebauliche Überlegungen Anlaß für die GVZ-Planungen. Die ursprüngliche Idee, im Südosten der Stadt ein „Güterverteilzentrum“ mit einer Fläche von ca. 35 ha zu errichten, wurde 1990 zum Projekt „Güterverkehrszentrum“ ausgeweitet (max. 207 ha plus Hafengebiet).

Beim „Verkehrssymposium Güterverkehrszentrum Regensburg“ 1990 stellte die Stadt Regensburg zum erstenmal ihr



damals noch kleineres GVZ-Projekt vor. Sie stieß bei Vertretern der Wirtschaft und der Bahn auf großes Interesse und erntete viel Lob für dieses neuartige Projekt. Es wurde zum größten Teil von der Stadt entworfen, geplant und vorangetrieben. Wenn auch die IHK, die DB AG, der Freistaat Bayern und ebenso die Ansiedler, die den neuen Standort nutzen wollten, das Projekt unterstützten, so blieb und bleibt der Hauptanteil der Arbeit jedoch noch für längere Zeit bei der Stadt Regensburg. Einige Aufgabenbereiche seien hier genannt: Erschließungs- und Bauleitplanung, Straßenbau, Abstimmung mit der Bahn, Grundstücksaufbereitung, Finan-

zierung, Fördermittel, Vermarktung, Öffentlichkeitsarbeit, Ansiedlung, kommunalpolitische Vermittlung usw. Die Unternehmer befanden die GVZ-Idee zwar schon früh für sehr weitsichtig, wollten aber lange Zeit keine konkreten Zusagen für eine Ansiedlung geben. Die Bahn sollte den ersten Schritt in das GVZ machen. Das Projekt hatte 1991/92 eine kritische Phase erreicht: Die Wirtschaft wartete auf die ersten Ansiedlungsentscheidungen der DB; die DB wartete auf Ansiedlungen der Wirtschaft im GVZ. Das Konzept der Stadt wurde zwar gelobt, aber anfangs nur zögerlich angenommen.



Die Zurückhaltung der Wirtschaft und der DB darf nicht als Skepsis dem Projekt an sich gegenüber gewertet werden. Es handelt sich vielmehr um ein typisches Zögern, sich an großen Vorhaben und Projekten zu beteiligen, für die noch kaum Erfahrungen vorliegen. Bei fast allen neuartigen Projekten läßt sich anfänglich eine verhaltene Reaktion und Akzeptanz feststellen. Nur wer akuten Handlungsdruck in seiner konkreten Situation verspürt, ist bereit, aktiv andere Problemlösungen zu suchen und sich auf Neues einzulassen. Erst wenn sich die ersten „Pioniere“ gefunden und gute Erfahrungen gemacht haben, entsteht eine gewisse Eigendynamik und Sogwirkung. Jeder möchte dann auf den fahrenden Zug aufspringen; Anfangsschwierigkeiten sollen die anderen bewältigen. Bei der derzeitigen Konjunkturlage ist es umso verständlicher, daß die Investitionsfreudigkeit zum Teil gering ist. Wer dennoch in der Lage oder gar gezwungen ist zu investieren und von Anfang an dabei ist, wird schon dadurch begünstigt sein, daß er die Vorteile, die das GVZ bietet, eher nutzen kann. Auch die Auswahl der Standorte und Grundstücke ist zu Beginn noch größer. Später wird es in der Regel „enger“ und auch teurer. Das spüren jetzt schon einige Ansiedlungsinteressenten.

### Die Bahn als entscheidender Faktor

Die Einrichtungen und Angebote der Bahn stellen für die verladende Wirtschaft und die Verkehrsunternehmen eine wichtige Komponente und Alternative für den Ablauf ihrer Transporte dar. Deshalb kann die Entscheidung der Bahn, ihre Anlagen aus der Innenstadt in das GVZ zu verlegen bzw. dort auszubauen, als Meilenstein für die Entwicklung des Güterverkehrszentrums betrachtet werden. Die Pläne der DB umfassen

- die Verlagerung bzw. den Ausbau des Knotenpunkt-bahnhofes Regensburg-Ost (Rangierbahnhof),
- die Verlagerung der KLV-Anlage (Anlage für den kombinierten Ladungsverkehr / für den Umschlag von Containern und Wechselbrücken vom Zug auf den LKW und umgekehrt) aus dem Innenstadtbereich in das GVZ,
- die Errichtung eines DB-Frachtzentrums für den Stückgutverkehr im GVZ
- und später auch die Verlagerung der „Rollenden Landstraße“ in das GVZ.

Für diesen Entschluß der Bahn waren jahrelange Vorarbeiten und Überzeugungsarbeit durch die Stadt bei der damaligen Deutschen Bundesbahn erforderlich. Die Kontakte reichten bis zum Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Herrn Dürr persönlich. Diese weitblickende Entscheidung ist umso höher zu bewerten, als sie von der Bahn in der ohnehin schwierigen Übergangsphase von einem staatlichen Betrieb zu einem privatwirtschaftlichen Unternehmen getroffen wurde.

Das Frachtzentrum, das 1996 in Betrieb gehen soll, fällt in die Zuständigkeit der BAHNTRANS GmbH, die die Aktivitäten der Deutschen Bahn AG und der Thyssen Haniel Logistic GmbH im Stückgutbereich bündelt.

Regensburg wird Bestandteil eines bundesweiten Netzes von 41 BAHNTRANS-Frachtzentren sein. Dieses Netz bildet die Voraussetzung dafür, daß der frühere Stückgutverkehr der Bahn weiterhin bahnorientiert mit zuverlässigen Zugverbindungen abgewickelt werden kann.

Die KLV-Anlage, deren Baubeginn für 1997 geplant ist, wird funktionell ein zentraler Bestandteil des Güterverkehrszentrums Regensburg werden. Sie wird auch räumlich im Zentrum des GVZ liegen und die Basis einer hohen Angebotsqualität des Schienengüterverkehrs bilden. Die Wirtschaft hat diese Anlage lange Zeit als wesentliche Bedingung für Investitionen im GVZ bezeichnet. Bundesweite Schwierigkeiten bei der Finanzierung von KLV-Anlagen ließen natürlich auch um die Anlage im GVZ Regensburg

hängen. 1995 mußten Mittel aus dem Bundeshaushalt für den Bundesverkehrswegeplan in den allgemeinen Haushalt zurückgeführt werden, weil sie von der DB nicht für den Bau von KLV-Anlagen abgerufen wurden. Der Vorstandsvorsitzende der DB AG hat aber im Oktober 95 erklärt, daß der Bau der KLV-Anlage in Regensburg höchste Priorität habe und der Baubeginn für 1997 geplant sei. Diese Aussage bringt wieder mehr Planungssicherheit für die Stadt und die Wirtschaft.

### Weitere Ansiedlungen

Seit 1989 haben sich im GVZ Regensburg einige Speditionen und Dienstleistungsunternehmen angesiedelt. Hierbei handelt es sich um 11 große, mittlere und kleinere Speditions- und Logistikbetriebe (wobei kleinere Unternehmen z. T. in Gemeinschaftsobjekten privater Investoren zur Miete untergebracht sind), fünf Großhandelsbetriebe, die Deutsche Post AG, einen Servicebetrieb mit Tankstelle und Parkplatz, ein Recyclingunternehmen sowie ein Hotel. Das Frachtpostzentrum (FPZ) der Deutschen Post AG ist bereits seit 1994 in Betrieb und liegt in unmittelbarer Nähe zur künftigen KLV-Anlage. Dies ist eine günstige Voraussetzung dafür, daß der Hauptlauf der Frachtpost im bundesweiten Netz von 33 Frachtpostzentren per Bahn abgewickelt werden kann. Darüber hinaus interessieren sich zahlreiche Unternehmen für eine Ansiedlung im GVZ. Zu den weiteren geplanten Ansiedlungen zählen derzeit das Hauptzollamt, drei Großhandelsbetriebe, drei Speditionen, ein Service-Betrieb (rund um den LKW), ein Recycling-Betrieb und ein Dienstleistungs- und Montagezentrum für Zulieferer der Automobilindustrie.

Um sicherzustellen, daß sich in Regensburg ein funktionierendes GVZ entwickelt und nicht einfach Gewerbeflächen mit ansiedlungswilligen Verkehrsbetrieben besiedelt werden, werden nur „GVZ-affine“ Betriebe angesiedelt. Sollten alle aktuellen Vorhaben gelingen, werden die kurzfristig verfügbaren Flächen im Güterverkehrszentrum Regensburg möglicherweise bald knapp werden. Deshalb wird die Stadt neue Flächen erschließen und für weitere GVZ-Interessenten bereit haben; die Vorplanungen hierzu laufen bereits.

### Planungen und Maßnahmen

Für Maßnahmen zur inneren und äußeren Erschließung des GVZ muß die Stadt erhebliche Beträge in ihren Haushalt einstellen. Um einen Überblick zu gewinnen, welche Investitionen im Bereich GVZ auf die Stadt zukommen, wurde 1994 ein Stufenplan erstellt. Dieser sieht bis zum Jahre 2005 allein für Straßen- und Gleisbaumaßnahmen einen Investitionsbedarf von rund 90 Mio. DM vor. Grundstückskosten sind in diesem Betrag allerdings noch nicht enthalten. Einige Erschließungsanlagen (Barbinger Südumgehung, Junkersstraße, Werner-Heisenberg-Straße und ein Privatgleisanschluß) sind bereits hergestellt. Der vierspurige Ausbau der B 15 ist für 1996 vorgesehen, und weitere Gleisanschlüsse sind bereits in Planung. Außerdem waren einige Maßnahmen erforderlich, um die Erschließung des Geländes überhaupt erst zu ermöglichen, zum Beispiel die Verlegung von Hochspannungsleitungen oder des Seegrabens im Bereich des Frachtpostzentrums und des BAHNTRANS-Zentrums oder der Bodenaustausch für konkrete Ansiedlungen. In Zeiten knapper werdender Haushaltsmittel ist zu erwarten, daß sich die Realisierung einiger geplanter Maßnahmen über einen längeren Zeitraum erstrecken wird und nur Maßnahmen mit höchster Priorität umgesetzt werden können.

Die Planungen der Stadt sollen durch drei Gutachten unterstützt werden. Zum einen wird eine historische Erkundung der Boden-Altlasten wichtige Hinweise für die weiteren städtebaulichen Planungen liefern. Zum zweiten werden für

die städtischen Planungen relevante Erkenntnisse aus den Analysen und Befragungen der Planungs-Consulter erwartet. Deren Vorschlag zur optimalen flächenmäßigen und funktionalen Entwicklung des Güterverkehrszentrums (auch im Verhältnis zum Hafen) wird neue Impulse für das Rahmenkonzept der Stadt liefern. Auch bei der Vermarktung der GVZ-Flächen werden die Consulter ihre Erfahrungen einbringen und mit alternativen Vermarktungsstrategien arbeiten. Das dritte Gutachten bezieht sich auf Fragen, die sich im Zusammenhang mit der vorgesehenen Gründung einer GVZ-Entwicklungsgesellschaft stellen.

Parallel dazu sind bei der Stadt Regensburg derzeit zwei Bauungspläne in Vorbereitung. Als besondere Schwierigkeit, aber auch als Chance erweist sich immer wieder, daß sich das GVZ Regensburg in der Planungs- und Umsetzungsphase zugleich befindet.

## Fördermittel

In Gesprächen beim Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie (BayStMWVT) haben sich die Stadt und die IHK Regensburg für die Schaffung von Möglichkeiten zur Förderung des GVZ-Projektes eingesetzt. Für zahlreiche Maßnahmen und Planungsleistungen im GVZ wurden vom BayStMWVT Fördermittel bewilligt. Ohne diese Zuwendungen hätte eine so zügige Realisierung vieler Erschließungsanlagen sicherlich nicht erfolgen können. Insgesamt hat das BayStMWVT für die Planung und Erschließung des GVZ Regensburg in den Jahren 1994 und 1995 ca. 1,3 Mio. DM bewilligt. Darüber hinaus können weitere Planungs- und Erschließungsmaßnahmen für das GVZ Regensburg gefördert werden.

## GVZ-Entwicklungsgesellschaft (GVZ-E)

Wie schon erwähnt, werden die Planungen und die Investitionen für Infrastrukturmaßnahmen für das Projekt GVZ Regensburg seit Jahren fast ausschließlich von der Stadt getragen. Natürlich leisten auch die bereits angesiedelten Unternehmen im Rahmen der Ansiedlung erhebliche Beiträge durch den Grunderwerb bzw. die Übernahme von anteiligen Erschließungskosten und durch den Bau eigener Anlagen. Um die Wirtschaft nun stärker in das GVZ-Projekt miteinzubinden, wäre – wie auch in anderen Städten mit GVZ-Projekten – die Gründung einer Gesellschaft erforderlich, die die Entwicklung des Güterverkehrszentrums vorantreibt und später auch Betreiberfunktionen für die gemeinsamen Initiativen und Anlagen übernehmen soll. Zwar wird die Gründung einer GVZ-Entwicklungsgesellschaft bisher von allen Seiten als wichtiger Schritt zur zügigen Entwicklung des GVZ betrachtet, die tatsächliche Unterstützung durch die Wirtschaft ist jedoch bislang eher verhalten.

Die Stadt Regensburg kann zwar die infrastrukturellen Rahmenbedingungen für das GVZ schaffen, aber aus dem Verkehrsgewerbegebiet im Südosten der Stadt tatsächlich ein Güterverkehrszentrum zu machen, ist nur von der Wirtschaft selbst zu bewerkstelligen. Die Einsicht, sich aktiv beteiligen zu müssen, ist bereits bei vielen Unternehmen und deren Organisationen vorhanden, denn sie möchten ihre Interessen bei den Planungen von Stadt, Hafenverwaltung und der DB AG auch berücksichtigt wissen. Allerdings bestehen allgemeine Unsicherheiten in Bezug auf bestimmte gesellschaftsrechtliche Lösungen und dem damit verbundenen Verhältnis zwischen Aufwand und Nutzen. Es gibt auch noch erhebliche Berührungspunkte, was die Zusammenarbeit unter miteinander konkurrierenden Betrieben angeht. Auch Regensburg macht die Erfahrung des GVZ-Vorreiters Bremen: „Kooperation ist noch schwieriger als Konkurrenz.“

Inzwischen hat die Wirtschaft schon den ersten Schritt in die richtige Richtung getan. 1995 gründete sich die „Fördervereinigung Güterverkehrs-Logistik Regensburg e.V.“ (FGR). Eine Aufgabe dieser neuen Interessengemeinschaft der Wirtschaft ist u. a., die Entwicklung und Planung des Güterverkehrszentrums Regensburg zu unterstützen.

Der Stadtrat hat bereits 1993 die Verwaltung beauftragt, entsprechende Vorbereitungen und Verhandlungen zur Gründung einer GVZ-E aufzunehmen. Nach langen Diskussionen und der Abwägung zwischen verschiedenen Gesellschaftsformen, entschied sich die Stadt für ein Modell, das sie der Wirtschaft zur Beteiligung anbot. Erste Reaktionen der FGR zeigen, daß die Wirtschaft die Gründung einer GVZ-Entwicklungsgesellschaft nicht als vordringliche Aufgabe betrachtet, aber für unterschiedliche Initiativen der Stadt Regensburg durchaus offen ist.

## Vergleich mit anderen GVZ-Entwicklungen

Tatsächlich existieren in Deutschland bis heute nur ganz wenige umfassend realisierte GVZ-Konzepte (z. B. Bremen). Die Umsetzungsphase des GVZ Bremen begann 1985, so daß dieses Pilotprojekt mittlerweile einen Planungsvorsprung von 10 bis 15 Jahren besitzt. Auch dort gab es erhebliche Anfangsschwierigkeiten, die nach und nach ausgeräumt werden konnten. Alle Beteiligten hatten Lernprozesse zu durchlaufen und mußten erst in vielen Gesprächen das notwendige persönliche Vertrauen untereinander gewinnen, ohne das Kooperation nicht möglich ist.

Bei den alljährlich stattfindenden Treffen der Arbeitsgemeinschaft „Güterverkehrszentren in Bayern“ und dem bundesweiten GVZ-Erfahrungsaustausch ist ein Vergleich des Entwicklungsstandes bei den jeweiligen GVZ-Projekten in Deutschland möglich. Bei den letzten Veranstaltungen wurde deutlich, daß sowohl die Planungen als auch die Umsetzungsphase an anderen GVZ-Standorten ebenfalls fortgeschritten sind. Mit ganz wenigen Ausnahmen gilt generell für alle GVZ-Standorte, daß die Planung und die Umsetzung in der Regel wesentlich länger dauern, als alle Beteiligten zu Anfang dachten.

## Der Hafen als Bestandteil des GVZ

Durch den Staatshafen Regensburg existiert bereits seit Anfang dieses Jahrhunderts ein Güterverkehrsgebiet in Regensburg. Seit Jahrzehnten findet hier der Umschlag von der Wasserstraße auf die Schiene oder die Straße statt. Es herrscht sowohl bei der Stadt als auch bei der Hafenverwaltung Einigkeit darüber, daß der Hafen ein integraler Bestandteil des GVZ-Gesamt-Projektes ist und sein muß. 1992 legte die Hafenverwaltung Regensburg den Hafenentwicklungsplan vor, der viele Ansatzpunkte zur Umstrukturierung und Modernisierung des Hafens enthält.

Schon optisch unterscheidet sich das städtische GVZ-Teilprojekt vom GVZ-Teil Hafen. Vor allem die Anlagen im Westhafen sind in weiten Teilen überaltet und sanierungsbedürftig; die Infrastruktur befindet sich in eher schlechtem Zustand. Der Finanzbedarf allein zur Reaktivierung des Westhafens wird sicher über 100 Mio. DM liegen. Das Programm zur Entwicklung des Hafens ist offenbar schwierig umzusetzen, vor allem wegen des hohen Investitionsbedarfs, der Grundstückssituation, bestehender Nutzungsverträge und knapper finanzieller Mittel. Kleinere Maßnahmen aus dem Hafenentwicklungsplan wurden schon umgesetzt, aber angesichts des großen Handlungsbedarfes im Hafengebiet entfalten die bisherigen Investitionen noch kaum Außenwirkung.

Neue Chancen für die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Hafenverwaltung könnten sich aus der Übernahme der



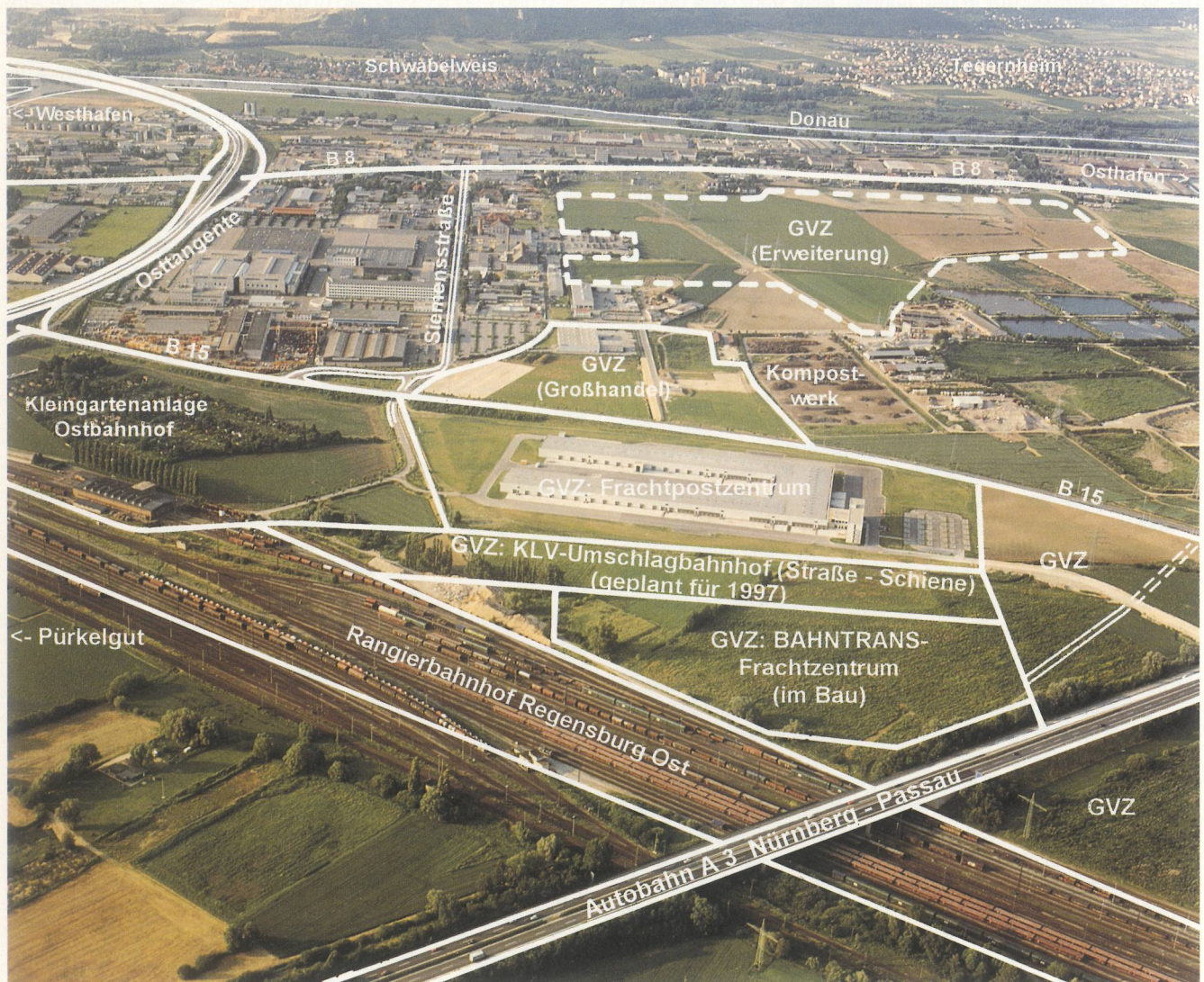
Stadtlagerhaus Regensburg GmbH (StLR) durch die Stadtwerke Regensburg GmbH (SWR) ergeben. Durch die Verschmelzung von StLR und SWR verfügt die SWR über Erbbaurechte an Grundstücken am Südkai des Westhafens. Diese veränderte Situation eröffnet neue Perspektiven sowohl für eine Umstrukturierung des Westhafengebietes im Sinne einer Anpassung der Flächennutzung und Infrastruktur an veränderte Anforderungen der Wirtschaft als auch für eine intensivere Zusammenarbeit zwischen dem städtischen GVZ-Teilprojekt in Burgweinting und dem staatlichen Hafen.

## Resümee und Ausblick

Die Realisierung des GVZ-Projektes in Regensburg hat für die Stadt Regensburg und die Region große Bedeutung. Die langwierigen Planungen und Vorbereitungen bei der Infrastruktur (Gesamtdauer 10 bis 15 Jahre) müssen noch stärker in die Umsetzungsphase münden. Dazu sind ein konsequentes und zielorientiertes Vorgehen bei der Stadtverwaltung, eine gute Zusammenarbeit zwischen Stadt, Hafenverwaltung und Wirtschaft und Kooperationen innerhalb der Wirtschaft unerlässlich. Ein derart komplexes Projekt kann nur gelingen, wenn alle Beteiligten eigene aktive Beiträge leisten und nicht nur Forderungen stellen oder auf Vorleistungen der anderen

Partner warten. Aber große Vorhaben müssen eben reifen; der Lernprozeß ist nicht immer einfach.

Die langwierigen Diskussionen um die Gründung der GVZ-Entwicklungsgesellschaft zeigen beispielhaft, wie schwierig die Kooperation neuer Partner ist, die sich bislang eher mit gegenseitigen Forderungen oder Konkurrenzverhalten begegneten. Alle Beteiligten - die einzelnen Unternehmen, die Verkehrsträger, der Hafen, die Stadt und ihr Umland, Kammern und Verbände, Kommunalpolitiker, Planer und Investoren - müssen stärker aufeinander eingehen, sich mehr vertrauen und kooperieren. Diese Bewußtseinsbildung wird wahrscheinlich für die nächsten zwei bis drei Jahre den entscheidenden Engpaßfaktor für die GVZ-Entwicklungen in Regensburg ausmachen. An Ideen und Konzepten fehlt es nicht; doch der Weg zu einer gemeinsamen, schnellen und zielorientierten Umsetzung des GVZ-Projektes ist lang. Der federführende Moderator einer solchen Entwicklung kann nach Erfahrungen in anderen Städten nur eine effektive GVZ-Entwicklungsgesellschaft sein. Bestehende Verwaltungsstrukturen, „Runde Tische“ oder Interessenvertretungen allein können diesen Prozeß nicht ausreichend wirkungsvoll unterstützen und steuern. Die sich ergebenden Aufgaben und Chancen sollten auch in Regensburg von allen Beteiligten genutzt werden.



Übersicht über den mittleren und nördlichen Bereich des Güterverkehrszentrums Regensburg.



# Adreßbuch

der Stadt

# Regensburg

# 1996/97

Allgemeiner Teil, Behörden, Vereine und Verbände, alphabetischer Firmenteil, Branchenteil mit Gesundheitswesen, Straßenteil, Einwohnerteil

66. Ausgabe

Gemäß Vertrag mit der Stadt Regensburg und auf Grund amtlicher Unterlagen  
und eigener Ermittlungen  
bearbeitet und herausgegeben von der



*Adreßbuchverlagsgesellschaft Ruf*



München, Haydnstraße 1 (beim Goetheplatz)  
Postanschrift: Postfach 15 01 03, 80042 München  
Telefon (0 89) 53 04 61, Telefax (0 89) 53 35 56

motorgeräte **Söllner** GmbH



**SABO**  
Qualitätsschmiede  
für Rasenmäher.

**Motorsägen**  
**Rasenmäher · Forstwerkzeug**



Verkauf und Reparatur  
93053 Regensburg · Brunnstraße 37  
Tel. (09 41) 99 81 52 · Fax (09 41) 99 03 85

**STIHL**  
SERVICE