

Der Lastwagen ist kein Allheilmittel

Was das Güterverkehrszentrum (GVZ) Emsland in Dörpen erfolgreich macht

Güter im Kombinierten Verkehr müssen an irgendeinem Punkt von der Straße auf die Schiene oder aufs Wasser. Güterverkehrszentren – Konzepte dafür reichen bis in die 80er-Jahre zurück – sind aber nicht überall eine Erfolgsgeschichte. Dörpen bildet da eine Ausnahme. Warum ist das so? Eine Spurensuche im Emsland.

Von Gerd Schade

DÖRPEN. Tief und dunkelgrau hängt eine dichte Wolkendecke über dem Industriegebiet in Dörpen. Von Weitem erhebt sich im Nieselregen der grün lackierte Portal Kran der Dörpener Umschlaggesellschaft für den Kombinierten Verkehr (DUK). Er ist so etwas wie ein Wahrzeichen für das Güterverkehrszentrum (GVZ) Emsland. Vor dessen Verwaltungsgebäude passieren Lkw die Schranken. Ein Blick auf das Gelände verrät schnell, was das GVZ auszeichnet: Als Knotenpunkt mit Direktanbindung an Straße, Wasser und Schiene kann es alle drei Verkehrsträger gleichermaßen bedienen und tut das auch konsequent.

Schritt für Schritt hat sich das GVZ seit seiner Gründung im Jahr 1996 zu einer starken logistischen Drehscheibe entwickelt. Weitere Pläne liegen in der Schublade. An Pioniergeist, Ideen und Visionen mangelt es nicht, wie GVZ-Geschäftsführer Peter Fischer und die Leiterin des Amtes für Wirtschaftsförderung beim Landkreis Emsland, Martina Kruse, im Gespräch mit unserer Redaktion deutlich machen. „Wir haben Standards in Niedersachsen gesetzt“, sagt Kruse. Nach rasantem Wachstum, vor allem in den ersten Jahren, hat sich der



Seit Gründung der Umschlaggesellschaft 1989 sind rund 65 Millionen Euro investiert worden. Das Geld floss unter anderem in die Erweiterung des Hafens. Schritt für Schritt planen Peter Fischer und Martina Kruse den Ausbau des GVZ.

Fotos: GVZ/Gerd Schade



Jahresumschlag konstant zwischen 5,2 und 5,5 Millionen Tonnen eingependelt.

Zum Erfolgsrezept gehört für Kruse und Fischer das Zusammenspiel zwischen den Logistikern und der Behörde. Dieses Prinzip habe das Emsland stark gemacht. „Wir stellen hier keine mit Steuergeldern errichteten Ruinen hin“, betont Kruse. Geschaffen worden sei bisher immer nur das, was auch gebraucht werde. „Alles ist aus dem Bedarf heraus entstanden.“ Kruse berichtet von anderen Standorten, an denen Ver-

waltungen in einsamen Entscheidungen Anlagen für den Kombinierten Verkehr aufgestellt hätten, die fast niemand nutze. „Man kann ein GVZ nicht verordnen“, fügt Fischer hinzu. „Die Branche muss schon mitspielen.“

In Dörpen ist das gelungen, es besteht aber auch noch weiteres Entwicklungspotenzial – nicht nur im Hinblick auf Digitalisierung. „Das darf und wird nicht an uns vorbeigehen“, sagt Kruse und verweist auf einen Arbeitskreis Logistik des Wirtschaftsverbandes Emsland,

in dem Spediteure, Logistikexperten und Verlagerer vertreten seien. Davon unabhängig gibt es Fischer zufolge noch viele Firmen im Emsland, die das GVZ, das auch über einen Teilstandort in Lingen verfügt, nutzen könnten.

Hafenerweiterung

Seit Gründung der DUK – sie bildet sozusagen die Keimzelle des GVZ – im Jahr 1989 sind bislang rund 65 Millionen Euro investiert worden. Das Geld floss unter anderem in die Hafenerweiterung, die Verlängerung der Ladegleise, den Bau einer Krananlage und in die Erschließung neuer Flächen. Im Frühjahr wurden rund eine Million Euro in die Anschaffung eines mobilen Raupenkranes investiert. Das Gefährt mit einem 30-Meter-Ausleger kann 180 Tonnen tragen und greift nach Stückgut aller Art – beispielsweise nach Betonbauteilen des Auricher Windkraftanlagenherstellers Enercon, die von Emden per Binnenschiff

in Dörpen landen. Von dort aus werden sie per Lkw in die Windparks der Region weitertransportiert. Einen ähnlichen Weg nehmen die Motoren für die Windkraftanlagen. Sie kommen allerdings aus Magdeburg.

Fischer setzt bewusst auf eine Stärkung des Hafens, aber auch der Schiene – nicht zuletzt im Hinblick auf eine vermehrte CO₂-Einsparung, die er als ein wichtiges, strategisches Ziel skizziert. „Ein GVZ ist dafür geradezu prädestiniert“, sagt er. „CO₂-Minimierung muss im Sinne der Umwelt unser Anspruch sein – auch wenn es etwas teurer ist.“ Kruse ergänzt, dass der Lkw kein Allheilmittel sei, nicht zuletzt, weil wertvolle Zeit verstreicht, wenn er im Stau steht. „Touren mit dem Lkw sind im Grunde nicht mehr planbar“, betont Kruse. Sie stellt aber auch fest, dass inzwischen viele Unternehmen mit nachhaltigen Ansätzen unterwegs seien.

Zu den jüngsten Errungenschaften des GVZ zählt die

Niederlassung der Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg (Egoo), einer 100-prozentigen Enercon-Tochter. Dabei geht es ausdrücklich nicht ausschließlich um den Transport von Windkraftanlagenbauteilen. Täglich pendelt ein Zug zwischen Dörpen und München mit Anschlussmöglichkeiten in Wirtschaftsräume in Österreich, Italien und nach Südosteuropa. Im Gegenzug kommt beispielsweise Weißbier aus Bayern ins Emsland, das über die Drehscheibe Dörpen weiterverteilt wird.

Fischer hat derweil das nächste Großprojekt vor Augen: den Bau eines Distributionszentrums für die Kunden, die aus einem Umkreis von bis zu 80 Kilometern kommen, auf dem erweiterten Hafenterminal. Ziel sei es, noch mehr Ladung für den Binnenschiffs- und Schienentransport aus einem Umkreis von 80 Kilometern zu zentralisieren. Das Investitionsvolumen für die Halle umreißt er mit zehn bis 15 Millionen Euro – Fördergelder inklusive. Der GVZ-Geschäftsführer setzt auf eine Konkretisierung im kommenden Jahr.

Schleuse verlängern

Ebenfalls fest im Blick hat er eine Verlängerung der Schleuse Dörpen von 105 auf 110 Meter, damit Schiffe modernster Generation durchkommen. Von ebenfalls millionenschweren Erweiterungsplänen für die Ladegleise hat das GVZ indes erst einmal Abstand genommen. Mit der Investition verbunden ist das Ziel der Ganzzugszusammenstellung. „Zurzeit erreichen wir das Aufkommen dafür aber nicht“, räumt Fischer ein.

Martina Kruse formuliert derweil eine Vision. Im Hinblick auf die Wiederbelebungsbestrebungen der Seidenstraße möchte das GVZ zwischen den ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen) und China gerne Haltestelle sein. „Dass wir hier als eines der VorzeigegVZ in Niedersachsen antreten, ist nicht vermessen“, sagt Kruse. Die Region um das GVZ sei das geborene Hinterland.

Das Güterverkehrszentrum Emsland

Das Güterverkehrszentrum (GVZ) Emsland mit seinem Hauptstandort Dörpen bezeichnet sich selbst als „Vorreiter“ in Norddeutschland. Als Keimzelle gilt die 1989 gegründete Umschlaggesell-

schaft für den kombinierten Verkehr (DUK). An der DUK sind unter anderem die Deutsche Bahn, die Spedition UPM Nortrans sowie die Gemeinde Dörpen beteiligt. Die Leistungspalette umfasst den kombi-

nierten Ladungsverkehr (Straße, Wasser, Schiene), den An- und Verkauf sowie die Reparatur von Containern, Containerumschlag und Lagerung sowie Hafenumschlag, Spedition und Verzollung.

Grundlastträger des GVZ ist UPM Nortrans. Die Spedition regelt die Ein- und Ausgangslogistik der Dörpener Papierfabrik UPM Nordland. Im GVZ sind rund 450 Menschen beschäftigt, bei der DUK 45.

Der Bericht „Als das GVZ Emsland in Dörpen seinen Betrieb aufnahm“: noz.de/artikel/930294