



GVZ in der Sackgasse

Gerüchte um weitere Abwanderungen / Bürgermeister Böhrnsen schaltet sich in Verkehrsdebatte ein

VON ANNEMARIE STRUSS-V. POELLNITZ

Bremen. In der Logistikbranche gärt es. Die Äußerungen des Hellmann-Generalbeauftragten Karl Engelhard waren nur die Spitze eines Eisbergs. Auch andere Unternehmen im Güterverkehrszentrum (GVZ) denken über Abwanderung nach oder haben bereits Konsequenzen gezogen. Überlegungen für ein Logistikzentrum in Achim, direkt am Autobahnkreuz zwischen A1 und A27 sorgen für zusätzlichen Druck.

Im Sommer hatte das GVZ gerade sein 25-jähriges Bestehen gefeiert. Grund zum Feiern gab es genug. In den letzten Jahren hatten sich diverse neue Unternehmen in diesem speziellen Gewerbegebiet angesiedelt oder ihre Flächen dort erweitert. Der Autobahnanschluss an die A1 schien in greifbarer Nähe gerückt. Fehlte nur noch auf der anderen Seite die geplante Weserquerung mit dem Anschluss an die A 27. Dann wäre der Ringschluss perfekt und das GVZ läge optimal genau in der Mitte der beiden wichtigen Verkehrstangenten.

Nachdem das Bundesverwaltungsgericht Leipzig die Planung zum Anschluss an die A1 gekippt hat, sind diese Hoffnungen auf ungewisse Zeit verschoben. Seitdem ist der Umot groß, und der Protest wird lauter. „Es gibt weiter Unruhe, da kommt noch was“, prophezeit Simon Reimer, selbst Logistik-Unternehmer und Vorsitzender des Vereins Bremer Spediteure. „Die Unternehmen hier haben 20 Jahre auf den Ringschluss der Autobahn gewartet. Jetzt sollen bis zu 16 weitere Jahre dazukommen, bis der Ring auch zur A27 geschlossen ist. Das ist einfach zu viel“, sagt Reimer. „Unternehmen, die im Wettbe-

werb stehen, können einfach nicht so lange warten.“ Für Reimer liegt das GVZ, so wie die Lage derzeit ist, an der falschen Stelle: „Man fährt 15 Kilometer von der A1 in die Sackgasse GVZ und wieder zurück auf die A1.“ Mit seinem eigenen Speditionsunternehmen hat er schon vor Jahren Konsequenzen gezogen und in ein Warenverteilzentrum in der Nähe von Kassel investiert, direkt an der A7.

Der Lebensmittelhersteller Buss hat im August den Grundstein für ein großes Logistikzentrum gelegt – in Oytten, vor den Toren Bremens. Dort will er 60 bis 80 Arbeitsplätze schaffen. Der Tiernahrungshersteller Saturn Petfood, der wie Buss zur Stockmeyer-Gruppe gehört, hat 2009 gerade 35 Millionen Euro in den Standort im GVZ investiert. „Wir fühlen uns hier ganz wohl und planen keine Verlagerung“, sagt eine Sprecherin. Weit weniger freundlich klingt die Stellungnahme der DHL, der Logistik-Tochter der Deutschen Post: „Bis zur Fertigstellung des Lückenschlusses der A 281 zur A1 bleibt die Verkehrssituation zum und vom GVZ einfach grauenvoll“, sagt der Produktionsleiter des DHL-Paketenzentrums, Lars Peter Wirth. „Aktuell planen wir aber keine Standortveränderungen.“

„Es gibt weitere Gerüchte um mögliche Abwanderungen“, bestätigt Thomas Nobel, Geschäftsführer der Deutschen DVZ-Gesellschaft, der Dachorganisation aller deutschen Güterverkehrszentren. Nobel ist zugleich Mitglied im Beirat des Bremer GVZ. Natürlich sei die Lage derzeit schwierig. Die Niederlage in Leipzig habe ihn überrascht, sagt Nobel. „Es gab offensichtlich gravierende Mängel in der Planung“, Mängel, die sich die Politik eigentlich nicht leisten dürfe. „Aber man darf den Standort

jetzt nicht kaputtreden“, warnt er. Das GVZ habe nach wie vor seine Stärken durch die Kombination der drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserweg sowie die Nähe zum Flughafen. Nicht umsonst belege es im Ranking der europäischen Güterverkehrszentren den zweiten Platz. Nobel sieht zwar die Gefahr weiterer Abwanderungen, falls das Logistikzentrum im Achim am Bremer Kreuz realisiert würde, aber eben nur bei Firmen, die allein auf die Straße setzen.

Ralf Langhorst von der GVZ-Entwicklungsgesellschaft räumt ebenfalls ein, dass es ein „generelles Rumoren“ im GVZ gibt.

„Derzeit bleibt die Verkehrssituation vom und zum GVZ einfach grauenvoll.“

Lars-Peter Wirth, Deutsche Post DHL

Aber die wenigsten würden ihren Unmut öffentlich äußern. Eines der größten Probleme nach der Gerichtsentscheidung ist für ihn die unsichere Informationslage: „Solange wir die Begründung des Gerichts nicht kennen, kann man keine Aussagen zur Dauer der Verschiebung machen“, sagt Langhorst. Aber er befürchtet: „Wenn sich der Autobahnanschluss für einen längeren Zeitraum verschiebt, könnte das Konsequenzen für die Standortentscheidung von Unternehmen haben.“

Die Abwanderung von Transportunternehmen in das niedersächsische Umland ist nach Ansicht des Landesverbandes Ver-

kehrsgewerbe Bremen (LVB) „kein übertriebenes Horrarszenario mehr, sondern längst traurige Realität“. Der LVB fordert vom Bremer Senat ein Verkehrskonzept, „das sowohl dem Verkehrsgewerbe und dem Individualverkehr als auch den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger Bremens entspricht“ und schlägt dazu acht Punkte vor, darunter die Änderung des Flächennutzungsplans durch die Bürgerschaft zur zügigen Fertigstellung der A 281, die Aufhebung des generellen Lkw-Fahrverbots auf der Kattenturmer Heerstraße, den Ausbau der Osterholzer Heerstraße und die Rücknahme von Tempo 50 und den Abbau der Ampeln auf der Kurfürstenallee. Zudem solle der Bereich Verkehr in das Ressort des Wirtschaftssenators wechseln.

Inzwischen hat sich auch Bürgermeister Jens Böhrnsen in die Diskussion eingeschaltet. Er will gemeinsam mit Wirtschaftssenator Martin Günthner und Handelskammer-Präsident Otto Lamotte umgehend das Gespräch mit der Interessengemeinschaft des GVZ suchen. Ein Termin stand gestern noch nicht fest. In Reaktion auf die Resolution der Handelskammer zur Verkehrspolitik erklärt Böhrnsen: „Mit mir – und mit der SPD – wird es keine City-Maut geben. Und wir werden auch weiterhin alle Anstrengungen unternehmen, dass der Wirtschafts- und Wohnstandort Bremen vernünftige infrastrukturelle Rahmenbedingungen hat.“ Den Transport von Kernbrennstoffen über die bremischen Häfen lehnt Böhrnsen weiter ab, da dies die Funktionsfähigkeit der Häfen gefährde. Im Übrigen gebe es große Übereinstimmungen zwischen den Forderungen der Handelskammer und den Eckwerten der Verkehrspolitik des Senats.