

# LOGISTIK Letter LEIPZIG

nachrichten für transport, verkehr und warenumschlag Herausgeber: Güterverkehrszentrum Leipzig (GVZ) 2 97



Die Landesbank Sachsen, die mit ihrer Tochtergesellschaft das Leipziger Güterverkehrszentrum entwickelt, weiht in diesem Frühjahr offiziell ihr neues Verwaltungsgebäude in der Leipziger City ein. Investoren, die mit dem Flugzeug ins Zentrum Mitteleuropas reisen, werden schon auf dem Airport Leipzig/Halle darauf aufmerksam gemacht, daß sich dieses Geldinstitut ganz besonders um den Aufbau dieses Wirtschaftsraumes kümmert.

## I N H A L T

### LOGISTIK Letter

#### **Leipzig will verstärkt Region vermarkten**

S.2 Interview mit dem Amtsleiter für Wirtschaftsförderung der Messestadt, Michael Schimansky

#### **GVZ-Gesellschaften wollen mehr Lobby**

S.3 Tagung in Leipzig stellte Weichen für gemeinsame Interessenvertretung

#### **Präsentation vor Wirtschaftsjournalisten**

S.4 Entwicklungsgesellschaft stellte Konzept bei den Leutzscher Gesprächen vor

#### **Nachts geht im GVZ die Post ab**

S.7 Briefverteilzentrum zählt heute schon zu den zuverlässigsten in ganz Deutschland



Michael M. Theis  
Geschäftsführer der Sachsen LB  
GVZ-Entwicklungsgesellschaft mbH

#### **Ein neuer Frühling**

Zum vierten Mal ist es Frühling geworden im Leipziger GVZ, zum vierten Mal läßt sich sagen, daß zugleich ein neuer Abschnitt in der Geschichte des riesigen Projekts begonnen hat. Im ersten Jahr fuhren noch die Bauern auf ihren Acker, im zweiten wurden die ersten Gräben gezogen und Straßen gebaut. Im Vorjahr öffneten bereits die ersten Investoren die Tore zu ihren Hallen.

Auch 1997 wird sich das GVZ weiter entwickeln. Die Sachsen LB als alleiniger Gesellschafter wird dafür die notwendigen Mittel und die Kompetenz aufbringen. So haben jetzt die Erschließungsarbeiten für den dritten Bauabschnitt begonnen. Gespräche mit weiteren Investoren sind in einer wichtigen Phase. Inzwischen haben wir einen Entwicklungsstand erreicht, der, wie von Anfang an geplant, die weitere Vermarktung über unser eigenes Haus ermöglicht.

Die wirtschaftlichen Zeiten sind in den neuen Bundesländern schwierig, so daß nur die besten Konzepte Aussicht auf Erfolg haben können. Wer heute durch die Anlagen des wachsenden Güterverkehrszentrums geht, der weiß, daß hier die richtigen Weichen gestellt sind.

GVZ



Güterverkehrszentrum  
LEIPZIG

# Modernes Dienstleistungszentrum mit Industrie im Umfeld

Interview mit Dr. Michael Schimansky, amtierender Leiter im Amt für Wirtschaftsförderung Leipzig

**LLL:** „Leipzig kommt!“, so lautet seit Jahren der einprägsame Slogan, mit dem die Stadt deutschland- und weltweit um Investoren wirbt. Was ist, wenn man daraus eine Frage formuliert: Wer kommt nach Leipzig?

**Dr. Michael Schimansky:** Vor allem hat sich der Dienstleistungssektor positiv entwickelt. Wir haben so viele Banken und Versicherungen wie keine andere ostdeutsche Stadt in unseren Mauern, wir etablieren uns als Medienstandort, nicht zuletzt, weil sich der MDR hier mit seiner Verwaltung und dem Fernsehzentrum ansiedelt. Und wir haben die Messe, die sich natürlich noch für einige Jahre gegen die etablierte Konkurrenz durchsetzen und neue Felder für sich entwickeln muß. Nicht zuletzt haben wir eine mittlerweile ausgezeichnete Infrastruktur: Wir liegen mitten im Herzen Europas, mit ausgebauten Verkehrsverbindungen nach Ost und West, haben einen schnell wachsenden Flughafen, die Intercity-Neubaustrecke kommt, das Telekommunikationssystem ist eines der besten in der Welt...

**LLL:** Dennoch fehlt es an spektakulären industriellen Neuansiedlungen in der Stadt, wie sie beispielsweise Dresden vorweisen kann. Warum locken die von Ihnen genannten Standortvorteile kaum produzierende Firmen an?

**Dr. Michael Schimansky:** Zunächst ist es richtig, daß Leipzig anstatt der ursprünglich 100 000 industriellen Arbeitsplätze heute gerade noch 10 000 hat. Aber: Der Trend geht dahin, daß sich große Firmen nicht mehr in den teuren, über die Mittel der Gemeinschaftsaufgabe auch nicht sonderlich geförderten Ballungszentren ansiedeln, sondern im Umfeld. Das ist auch im Fall von Leipzig zu verzeichnen.

Ich nenne nur die Papierfabrik Eilenburg und den Chemiegürtel, der sich von Böhlen über Leuna und Schkopau bis nach Bitterfeld zieht. In einer Stadt wie Leipzig profitieren davon viele Dienstleister, und einen kleinen Anteil am Zustandekommen der Investitionen können wir ebenso für uns reklamieren. Das bedeutet nicht, daß wir nicht aktiv auf der Suche nach neuen Interessenten wären, obwohl wir uns zunächst mehr konkrete Ergebnisse von der Entwicklung des einheimischen Mittelstandes versprechen.

**LLL:** Auch im GVZ sind produzierende Ansiedler höchst willkommen, schließlich liegt darin die Idee der Mehrwertlogistik begründet. Kann und will die Stadt ihre Aktivitäten mit der GVZ Entwicklungsgesellschaft künftig enger koordinieren?

**Dr. Michael Schimansky:** Natürlich werden wir das. Und ich gehe sogar noch einen Schritt weiter: Wir werden eine Arbeitsgruppe bilden, die die Interessen aller logistischen Dienstleister, also beispielsweise der Messe, des Flughafens, des Quellerversandhauses und der Verkehrsplaner bündeln kann. Allerdings muß ich auch sagen, daß wirklich große Investoren nur mit Hilfe der Landesregierung ins Boot geholt werden können, wie es für Dresden ja auch geschieht.

**LLL:** In Deutschland scheint derzeit das Interesse für ostdeutsche Wirtschaftsansiedlungen nicht sonderlich groß zu sein. Auf welchen



Dr. Michael Schimansky, Wirtschaftsförderung Leipzig

Märkten versuchen Sie angesichts der schwierigen Lage hierzulande besonders intensiv zu akquirieren?

**Dr. Michael Schimansky:** Das ist zuallererst Amerika, wo wir nicht nur, aber dort besonders, in der Partnerstadt Houston aktiv sind. Wir präsentieren im Ausland sowohl den Standort mit seinen Vorzügen ganz allgemein, sprechen aber auch direkt mit Unternehmen und haben dabei ganz konkrete Angebote in der Tasche. Wir werden im übrigen unsere Aktivitäten künftig gemeinsam mit Halle durchführen, weil sich ein solcher Großraum besser vermarkten läßt, als eine einzelne Stadt.

**LLL:** Und ihre Vision für den Wirtschaftsstandort Leipzig im Jahr 2005?

**Dr. Michael Schimansky:** Ich denke, bis dahin haben sich unsere Gewerbegebiete und nicht zuletzt auch das GVZ gut gefüllt, bis dahin hat sich auch rund um die neuen Technologien wie etwa Biotechnologie oder Telekommunikation gerade bei uns ein breiter Mittelstand entwickelt. Zudem werden wir die vorhandenen alten Industriekerne pflegen, so daß sich in dieses Netz auch ausländische Investoren einpassen können.

## Thomas Nünninghoff verstärkt Geschäftsführung im GVZ

Mit Thomas Nünninghoff hat die GVZ Entwicklungsgesellschaft seit dem 21. Februar einen neuen stellvertretenden Geschäftsführer. Nünninghoff, der zugleich in die Corporate Finance der Sachsen LB eintrat, übernimmt damit die Verantwortung für die Bereiche Technik, Erschließung, Entwicklung und über das Controlling im Leipziger Güterverkehrszentrum.

Der gebürtige Duisburger verfügt über eine kaufmännische Ausbildung. Bereits während seines Bauingenieurstudiums mit den Schwerpunkten Verkehrswesen, Städteplanung und Wirtschaft arbeitete er bei der Hochtief AG und sammelte hier erste Erfahrungen bei der Projektplanung und -steuerung. Nach Abschluß des Studiums bekam er 1992 die Verantwortung für die Neugestaltung eines 2,5 Hektar großen Firmenareals der Ruhrgas AG in Frankfurt-Niederursel. Ein Jahr später folgte das Projekt einer

3,5 Kilometer langen Gas-Hochdruckleitung bei Philipsburg, bei der Thomas Nünninghoff die Anliegen der Investoren, der Grundeigentümer, Behörden und auch der Naturschützer zusammenführen mußte.

Seinem ersten Auftrag in den neuen Bundesländern 1994 in Dresden beim Bau einer Niederlassung der Firma Fichter folgte zuletzt die Rohbauleitung eines Bürohochhauses in Frankfurt/Main, einschließlich der verkehrs- und versorgungstechnischen Anbindung. Thomas Nünninghoff, dessen Büro sich unmittelbar auf



Thomas Nünninghoff, stellvertretender Geschäftsführer der Sachsen LB/GVZ Entwicklungsgesellschaft mbH.

der Etage der GVZ Entwicklungsgesellschaft befindet, sieht seine wichtigste Aufgabe darin, die erfolgreiche Arbeit mit Investoren und den Behörden auf allen Ebenen weiter zu forcieren. Damit werde das Konzept der Sachsen LB, die Entwicklung des Güterverkehrszentrum mit eigenen Mitarbeitern voranzutreiben, weiter vorangebracht.

## DGG-Tagung: Die gemeinsamen Aktivitäten verstärken

Die grundsätzlich übereinstimmenden Interessen der mittlerweile 25 deutschen Güterverkehrszentren bieten eine tragfähige Basis für eine wirksame Tätigkeit des Dachverbandes. Mit dieser Überzeugung wurde Mitte Februar in Leipzig auf einer Tagung der Deutschen GVZ-



Die Februartagung der DGG fand in den Beratungsräumen der Sachsen LB statt.

Gesellschaften (DGG) beschlossen, das Profil dieser Dachorganisation weiter ausprägen und stärker in die Öffentlichkeit zu bringen.

So soll ein neuer Beirat aus Vertretern aller Verkehrsträger, den im gewerblichen Güterverkehr täti-

gen Verbänden, der Deutschen Bahn AG und Vertretern der Politik gebildet werden. Zugleich bekommt die DGG eine solide finanzielle Basis.

An der Tagung nahmen Vertreter von insgesamt 18 GVZ teil. Hervorgehoben wurde die überwiegend gute Unterstützung durch die Landes- und Kommunalbehörden, wobei sich mittlerweile besonders nördlich der Linie Köln-Dresden ein recht dichtes Netz von Projekten herausgebildet hat. Allerdings sind die einzelnen Vorhaben bislang in sehr unterschiedlichen Entwicklungsphasen. Unterschiede gibt es auch bei den umgesetzten Konzepten und dem Planungsstand der Anschlüsse durch die Bahn AG, die im Vorjahr mit dem Bau von zunächst sieben Terminals für den kombinierten Verkehr begann.

Dennoch ist nach Aussagen des für die Güterverkehrszentren verantwortlichen Referatsleiters im Bundesverkehrsministeriums Ferdinand von Peter nunmehr der

Punkt erreicht, an dem die GVZ und ihr Konzept des modernen Güterverkehrs eine politische und wirtschaftliche Aufwertung erfahren müssen. Der Nutzen, der sich durch ein immer dichter werdendes Netz von Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene, zum Teil auch der Binnenschifffahrt und dem Luftverkehr ergibt, müsse den Spediteuren ebenso wie dem produzierenden Gewerbe verdeutlicht werden, da der effiziente Transport der Waren ein beständig in seiner Bedeutung wachsender Standortfaktor sei, so von Peter. Allein durch die Integration eines Kombiterminals in ein GVZ ließen sich die Vor- und Nachlaufkosten um bis zu 50 Prozent verringern.

Als nächste Aufgabe beschloß die DGG, einen Zeitplan zur Vernetzung der bestehenden und geplanten Güterverkehrszentren zu erarbeiten und weitere GVZ-Gesellschaften als Mitglieder zu gewinnen.

## Zu Gast bei den Leipziger Wirtschaftsjournalisten

GVZ Entwicklungsgesellschaft präsentierte sich bei den "Leutzscher Gesprächen"

Daß eine Halbmillionenstadt wie Leipzig ein recht gut besetzter Medienstandort ist, liegt in der Natur der Sache: Immerhin gibt es hier die Messe, zahlreiche Forschungsinstitute und Hochschulen, das Kulturleben ist zahlreiche Berichte wert und schließlich haben auch elektronische Medien, wie etwa der MDR, hier ihren Sitz.

Leipziger Güterverkehrszentrums im Februar fand. Der große Konferenz-Saal des Lindner Hotels drohte fast schon aus den Nähten zu platzen. Neben der Geschäftsführung der GVZ E standen als Gesprächspartner Hans-Jürgen Lücking, Bevollmächtigter der Deutschen Bahn AG, sowie Eberhard Knapp, Prokurist des

der Entwicklung eines solch großen Projektes einzugehen, sei angesichts der Sogwirkung auch für die Wirtschaft in der gesamten Region nicht nur gerechtfertigt gewesen, sondern im Vergleich zu den entstehenden Arbeitsplätzen sogar außerordentlich effizient. So sollen im Norden Leipzigs einmal 8 000 Menschen arbeiten. Angesichts einer solchen Zahl sei die von der Sachsen LB zu leistende Erschließung mit 300 Millionen Mark ein vertretbarer Aufwand, zudem durch den Grundstücksverkauf die Summe im wesentlichen wieder eingebracht werde.

„Was in Leipzig schon Realität ist, gilt an anderen sächsischen Standorten noch als Zukunftsmusik“ schätzte Hans-Jürgen Lücking die Situation ein.

So werde schon im Juni diesen Jahres das GVZ den Gleisanschluß in Betrieb nehmen können, im Sommer 1988 sei das Containerterminal fertig. Mit späten Lade-schlußzeiten und einem erweiterten Nachsprungangebot wolle die Bahn dann für eine stärkere Nachfrage auch im kombinierten Verkehr sorgen und damit das Güterverkehrszentrum weiter beleben.

Erfreulich für die Mitarbeiter der GVZ Entwicklungsgesellschaft dann auch der nächste Morgen: Zahlreiche Zeitungen, darunter die Leipziger Volkszeitung, aber auch die Mitteldeutsche Zeitung Halle und der Berliner Tagesspiegel, berichteten mit großer Aufmachung über die Neuigkeiten im Güterverkehrszentrum.



Die Entwicklung des GVZ interessierte zahlreiche Leipziger Wirtschaftsjournalisten

Einmal monatlich findet sich die Runde der am Ort ansässigen Wirtschaftsjournalisten, Öffentlichkeitsarbeiter und Unternehmer bei den Leutzscher Gesprächen im Lindner Hotel zusammen, um bei einem Glas Wein Hintergründe zu den wichtigen Unternehmen und Institutionen der Region zu erfahren. So stellten sich bereits der Flughafen Leipzig-Halle mit seinen Neubauplänen vor, die Deutsche Bank erläuterte ihre strategischen Pläne, große Bauträger sprachen über die städtebauliche Entwicklung der Stadt.

Umso erfreulicher war die große Resonanz, die die Präsentation des

Stuttgarter Architektur- und Ingenieurbüros Weidleplan und damit der städteplanerisch für das 340 Hektar große Gelände verantwortliche Mann, den Leipziger Wirtschaftsjournalisten Rede und Antwort.

Daß bereits drei Jahre nach Baubeginn des GVZ fast 90 Prozent der Flächen in den ersten beiden Bauabschnitten vermarktet sind, sucht in Deutschland seinesgleichen, zumal die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Leipzig nicht besser sind als andernorts, betonte Michael Theis, Geschäftsführer der GVZ E. Die Entscheidung der Sachsen LB, das finanzielle Risiko

## Kombiverkehr konnte leicht zulegen

Während das Güteraufkommen bei der Bahn AG in Deutschland auch 1996 rückläufig war, konnte die Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr im vergangenen Jahr einen Zuwachs aufweisen und insgesamt 930 000 Sendungen bearbeiten. Der Sprecher der Geschäftsführung Dr. Werner Maywald wertete besonders den internationalen

Verkehr als erfolgreich, wobei hier ein um drei Prozent höheres Aufkommen zu verzeichnen sei. Zugleich kritisierte Maywald die „Verkehrspolitik und die Leistungsprobleme bei einzelnen europäischen Bahnen“.

Auch national habe sich eine Trendwende vollzogen. Nachdem noch zu Jahresbeginn 1996 die Leistungen um mehr als vier Prozent

gesunken waren, stieg das Frachtaufkommen in der zweiten Jahreshälfte erstmals seit Jahren an. Ob sich diese günstige Entwicklung weiter fortsetzen könne, hänge jetzt jedoch von einer verbesserten Attraktivität der Schiene ab, so Maywald. Dabei nannte er im einzelnen die Pünktlichkeit und auch die frühzeitige Information.

## GVZ - Investoren wollen künftig stärker kooperieren

Entwicklungsgesellschaft als regelmäßiger Gastgeber beim neuen Investorenstammtisch

Die Investoren im Güterverkehrszentrum Leipzig möchten ihre Zusammenarbeit verstärken. Gemeinsam mit der Sachsen LB GVZ Entwicklungsgesellschaft mbH haben die Nutzer und Investoren des GVZ Leipzig dazu den „Investorenstammtisch“ gegründet, der kürzlich zum ersten Mal in Leipzig stattfand. Der Stammtisch soll ein Forum für alle Beteiligten bieten, sich über die gegenseitigen Interessen zu informieren und Möglichkeiten zur Nutzung von Synergie- und Kostensenkungseffekten zu finden.

Michael M. Theis, Geschäftsführer der Entwicklungsgesellschaft, begrüßte die Initiative der Investoren, ein Kooperationsnetzwerk GVZ Leipzig aufzubauen. „Die Verwirklichung unseres Modells vom Güterverkehrszentrum als Wirtschaftszentrum der Zukunft lebt vom permanenten Austausch der Investoren untereinander. Dazu gehören Produktionsbetriebe, Logistikseinrichtungen von Industrie und Handel, Recyclingunternehmen, Firmen für die Versorgungs- und Verteillogistik sowie ergänzende Dienstleister“, erläuterte er.

Zwar sei es generell noch schwierig in Deutschland Produktionsunternehmen für eine Ansiedlung zu gewinnen, räumte Theis ein, jedoch sei das GVZ Leipzig inzwischen, nicht zuletzt wegen seiner hervorragenden Lage und seines

einzigartigen Konzepts zu einem „Markenstandort“ geworden. Zudem erhalte produzierendes Gewerbe bei einer Investition im GVZ Mittel aus der Gemeinschaftsaufgabe zur Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur.

Die Entwicklungsgesellschaft wolle in diesem Jahr verstärkt bei Produzenten aller Branchen für Interesse am GVZ Leipzig werben. Die Investoren haben dazu Unterstützung aus ihren Kontaktbereichen bereits zugesagt.

Beim ersten Investorenstammtisch dominierten praktische Fragen. Der Katalog reichte von der Einrichtung eines Geldautomaten über das Installieren einer Telefonzelle bis hin zur Eröffnung eines Friseurs.

Verabschiedet wurde bereits das neue Wegeleitsystem, das künftig Besuchern wie Lieferanten die Orientierung im GVZ Leipzig erleichtern soll. Im April steht der nächste „Investorenstammtisch“ auf dem Programm. Dann soll es um konkrete Ansätze der Kooperation untereinander gehen.

Thorsten Nikolai, Niederlassungsleiter Eisleben-Leipzig der Mordhorst Internationale Spedition,

ist optimistisch: „Wir werden die bereits begonnenen Gespräche mit anderen Speditionen forcieren, um beispielsweise Verladungen zu bündeln und Fahrten zu koordinieren – besonders im Bereich City-Logistik“.

Für Schenker Eurocargo-Geschäftsstellenleiter Leipzig, Volker Müller, steht die Kooperation in Sachen City-Logistik für den mitteldeutschen Wirtschaftsraum Leipzig-Halle-Dessau ebenfalls im Mittelpunkt. Er erhofft sich von der Nutzer- und Investorenrunde aber auch eine Interessenvertretung im Sinne eines „Sprachrohrs“ gegenüber der Sachsen LB, den Ministerien und den Behörden. Sein Wunsch an den Stammtisch: „Nachbarn sollten immer miteinander reden, besonders als Gleiche unter Gleichgesinnten“.

### Interessenten wenden sich bitte an:

GVZ Entwicklungsgesellschaft mbH  
 Nutzer- und Investorenbetreuung –  
 Birgit Hänisch  
 Öffentlichkeitsarbeit –  
 Anné von Pálffy  
 Löhrrstraße 16, 04105 Leipzig  
 Telefon 0341 - 979 - 7201  
 Telefax 0341 - 979 - 7208

Nicht nur Hamburger und auf jedenfall schnelle und preiswerte Küche bietet Burger King auf dem GVZ



## Investorenportrait

### Immer einen Hamburger für den schnellen Hunger

Unmittelbar an der Einfahrt zum GVZ lockt seit einem Jahr ein kleiner Neubau zu einer schnellen Mahlzeit. Die amerikanische Fastfood-Kette Burger King eröffnete hier eines ihrer nunmehr 140 Restaurants in Deutschland, die vor allem auf den eiligen Gast setzen. „Wer beispielsweise mit dem Auto direkt an den Schalter fährt, bekommt innerhalb von maximal drei Minuten seine bestellte Mahlzeit“, berichtet Olaf Ryll, der die Filiale leitet.

Dabei kann man natürlich auch bei Burger King richtig sitzen und genießen. „Unser Konzept heißt schnell, preiswert und sauber“, berichtet Ryll. So habe er ein komplettes Angebot an kalten und warmen Speisen sowie Getränken, die fast rund um die Uhr an den 75 Plätzen serviert werden. Im Sommer kommen dann noch einmal 50 Plätze auf der Terrasse hinzu. „Natürlich sorgt unser zentraler Einkauf für Qualitätsprodukte, das hat die Marketing-Gesellschaft CMA inzwischen mit ihrem Gütesiegel bestätigt“, so Ryll. Die Gäste kommen zu einem großen Teil aus dem GVZ, aber auch von der nur einen Steinwurf entfernten Autobahn. In diesem Jahr will der Radefelder Burger-Chef versuchen, einen Fernfahrerstammtisch zu etablieren. „Ich habe den FINA-Autohof gegenüber, da dürfte sich die Kundschaft schon finden lassen.“

## Besuch aus dem Hafen Rotterdam im GVZ

Auch Sachsen gehört zum natürlichen Hinterland des weltgrößten Hafens

Im Rahmen der Wirtschaftskontakte zwischen dem Sächsischen Wirtschaftsministerium und dem Städtischen Hafenbetrieb Rotterdam besuchten im Februar drei holländische Gäste auch das Leipziger Güterverkehrszentrum.

In Gesprächen mit der Entwicklungsgesellschaft, der Landesbank Sachsen sowie unmittelbar auf der Baustelle konnten sie sich selbst einen Einblick über den Fortgang der Arbeiten und das Gesamtkonzept der mehr als 320 Hektar großen Anlage verschaffen.

Ziel der Kontakte ist es, die Möglichkeiten der gegenseitigen Zusammenarbeit auszuloten und die Chancen zur Ansiedlung von neuen Investoren auch über die Landesgrenzen hinweg zu erkunden.

Mit knapp 300 Millionen Tonnen Güterumschlag ist Rotterdam der größte Hafen der Welt und nicht zuletzt für Deutschland sowie das angrenzende Osteuropa ein wichtiges Tor zum internationalen Handel. „Für uns gehört Deutschland ebenso zum natürlichen Hinterland, wie wir auch große Erwartungen an



Rotterdam nennt sich zu recht weltgrößter Hafen. Hier enden wichtige See-Container-Linien, die dann per Bahn, Binnenschiff oder über die Straße ins Hinterland transportiert werden.

die Entwicklung der neuen Bundesländer und der angrenzenden Nachbarstaaten setzen“, betonte Tom Dekker von der Hafenverwaltung. Dabei gehe man auch in Rotterdam davon aus, daß die wirtschaftliche Entwicklung nur als mittelfristige Aufgabe zu lösen sei.

Auch beim Containerumschlag (knapp fünf Millionen Einheiten) steht Rotterdam in Europa unangefochten an der Spitze. Beide Seiten vereinbarten, die Gespräche fortzusetzen.

Beim nächsten Termin im April werden Vertreter des sächsischen Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit, der sächsischen GVZ sowie Spediteure aus dem Freistaat den Hafen Rotterdam besuchen.



### LKW-Gebühr 1997 auf deutschen Autobahnen\*

Gebühr in DM...	LKW mit	
	bis zu 3 Achsen	4 oder mehr Achsen
pro Tag	11,53	11,53
pro Woche	38,44	63,43
pro Monat	144,16	240,27
pro Jahr	1.439,19	2.398,65



\*für Fahrzeuge ab 12 Tonnen zul. Gesamtgewicht

Bisher gibt es auch für die Straßengütertransporte noch keine europaweit einheitliche Gebührenordnung. In der Diskussion sind auch Bemessungen, die die verursachte Belastung an den Fahrwegen berücksichtigen.



Bisher rollten die Transporte auch aus den Seehäfen noch über die Straßen ins Güterverkehrszentrum – doch 1998 geht das neue KV-Terminal in Betrieb.

## Nachts geht im GVZ die Post ab

Im Leipziger Briefverteilzentrum werden täglich 1,5 Millionen Briefe auf die Reise geschickt



Im Briefverteilzentrum werden täglich rund 1,5 Millionen Postsendungen bearbeitet.

Wenn es Nacht wird über der Stadt, rollen die gelben Fahrzeuge mit dem stilisierten Posthorn gen Norden. Im Güterverkehrszentrum Leipzig laufen seit reichlich einem Jahr alle Briefe zusammen, die zwischen Delitzsch und Altenburg, zwischen Riesa und Schkeuditz geschrieben wurden oder hier ihren Empfänger haben.

Leipzig erhielt für rund 80 Millionen Mark eines jener Briefverteilzentren, mit der die Post ihr Konzept „Brief 2000“ umsetzen will: 95 Prozent aller Sendungen sollen am Tag nach der Einlieferung ihren Empfänger erreichen – bei gleichzeitig minimiertem Transportaufwand. Ein Netz von bundesweit 83 derartiger Anlagen soll dafür die Basis bilden.

Nach der letzten Briefkastenleerung im Gebiet mit der Postleitzahl 04 fahren kleinere Lkws die Sendungen an eine der mehr als 50 Entladerampen des Briefzentrums. Drinnen rattern schon die automatischen Sortiermaschinen. Bis zu 30 000 Briefe an einem einzigen Band finden so pro Stunde wie von Geisterhand gelenkt ihr Fach für den künftigen Empfängerbezirk. Auf diese Weise gelangt auch jede Karte aus Leipzig, deren Empfänger im gleichen Stadtbezirk wohnen mag, einmal durch das Briefzentrum im Norden.

Ab 21 Uhr rollen die großen Transporter, die die bereits vorsortierte Post für Leipzig aus den anderen Verteilzentren anliefern, durch die Tore. Zunächst gelangt Halle an die Rampe, dann die Tagespost vom Flughafen, später die etwas weiter entfernten Regionen. Im Abstand von nur wenigen Minuten fahren die Fahrzeuge auch schon wieder vom Hof auf die nahe Autobahn, beladen mit den Briefen für die anderen Postleitzahlregionen. Nachdem auch die letzten Maschinen der Nachtluftpost kurz vor vier Uhr entladen wurden, rollt noch ein Transport aus Hamburg auf den Hof. Auch diese Post wird am nächsten Morgen ihre Empfänger erreichen.

„Wir haben im ersten Betriebsjahr bereits das Ziel, 95 Prozent der Sendungen einen Tag nach der Aufgabe zuzustellen, fast erreicht und liegen bundesweit mit an der Spitze“, freut sich Niederlassungsleiter Hans Gleim. Schon läuft die Erprobung neuer Sortiersysteme, mit denen der Anteil von nicht maschinenfähiger Post weiter reduziert werden soll. „Wir haben vor allem Probleme, wenn die Sendung zu dick oder wenn die Adresse sehr schlecht leserlich ist“, berichtet Hans Gleim.

Während diese Briefe – beim Standardformat sind es nur noch etwa 15 Prozent, bei den großen

Umschlägen bis zur Hälfte des Aufkommens – in der Regel dennoch pünktlich weitergeleitet werden können, kommt ein kleiner Teil als „Problemfall“ in eine Spezialabteilung. Manchmal hat der Absender die Postleitzahl nicht gewußt oder die Zahlen verdreht, doch das läßt sich meist herausfinden, notfalls über die Telefonauskunft. Auch beschädigte Sendungen werden hier in Folie neu verpackt. Wer hingegen beim Porto zu sehr spart, den fischen die Sortiermaschinen gnadenlos heraus. Der Brief kommt dann zwar ebenfalls an, kostet aber den Empfänger eine Zusatzgebühr.

Überall in der großen Halle, in der insgesamt 333 Mitarbeiter – meist in Teilzeit – beschäftigt sind, stehen große gelbe Plastik-Container, an deren Seite der Bestimmungsort für Auge und Maschine erkennbar ist. Zielsicher findet jeder den Weg an die richtige Rampe, doch auch der Fahrer überzeugt sich noch einmal von der Richtigkeit: „Wir haben überall Qualitätssicherungen eingebaut“, so der Niederlassungsleiter.



Hans Gleim, Niederlassungsleiter

Etwa 1,5 Millionen Sendungen sind, nachdem am Vormittag auch die sogenannte Infopost bearbeitet wurde, mit dem Stempel des Briefzentrums versehen, durch die Maschinen und Hände der Mitarbeiter gegangen. Die Kapazität des Zentrums, das ähnlich wie bei Konfektionsgrößen mit der Bezeichnung „XL“ zu den großen seiner Art in Deutschland gehört, lassen sogar fast das Doppelte zu. „Die Region gilt als zukunftssträchtiger Standort, so daß wir uns auf einen Zuwachs der Wirtschaft eingestellt haben“, meint Hans Gleim.

## Nach Leipzig kommt nur noch Olympia

Eberhard Knapp sorgte für städteplanerische Umsetzung des Güterverkehrszentrums



Eberhard Knapp, Weidleplan

Das große Hinweisschild an der Zufahrtsstraße im GVZ zum neuen Postfracht- und Briefverteilzentrum ist unübersehbar: Wer zum Architektur- und Ingenieurbüro Weidleplan möchte, dem wird hier der Weg gewiesen. Im Baustellenbüro laufen, ebenso wie am Hauptsitz der Leipziger Niederlassung, alle Drähte zusammen, wenn es um die bauplanerische Entwicklung des 340 Hektar großen Geländes geht.

Wie die künftigen Grundstücke zugeschnitten werden, wo die Straßen verlaufen, welche Grünanteile bestehen und wo ein Radwanderweg das Mehrwertlogistikzentrum durchziehen – all das wurde und

wird hier für die Genehmigungsverfahren vorbereitet. Einer der wichtigsten Männer in der Entwicklungsphase des GVZ war gewiß Eberhard Knapp, gebürtiger Südafrikaner und gelernter Städteplaner. 1974 kam Knapp nach Deutschland, entwickelte hier unter

anderem Projekte im süddeutschen Raum, bevor er in das Stuttgarter Planungsbüro Weidleplan eintrat, in dem er heute die Stellung des Prokuristen einnimmt. „Als dann Leipzig mit dem Gelände von Quelle und der Neuen Messe große Aufgaben bot, habe ich nicht lange gezögert“, berichtet Knapp. Die Stadt, die sich vor allem im Norden innerhalb von nur fünf Jahren völlig in Richtung einer hochmodernen Infrastruktur verändern sollte, hat ihn in der ganzen Zeit kaum losgelassen.

Auf das Ergebnis, die drei quadratisch angeordneten Quartiere und das im Norden sich anschließende Postfracht- und Briefverteilzentrum,

verweist Knapp nicht ohne Grund mit einigem Stolz: „Wir haben ursprüngliche Entwürfe, die für die Logistik schlechtere Bedingungen gebracht hätten, verworfen. Eine sinnvolle und kostengünstige Lösung ist die Konzentration der Grünflächenanteile und die Schaffung von Grünachsen“, erklärt Knapp die Besonderheiten, für die er sich stark gemacht hatte.

Auch wenn Leipzig mit dem GVZ für Eberhard Knapp wohl bald ein abgeschlossenes Kapitel sein wird, so kommt der agile, schlanke Mann dennoch schnell ins Schwärmen: „Solche Projekte wie das GVZ hält das Leben für einen Städteplaner in der Regel nur einmal bereit“, sagt Knapp. Was nicht heißt, daß er nicht längst wieder neuen an Themen arbeitet. „Wenn Kapstadt die Olympischen Spiele im Jahr 2004 bekommen sollte, möchte ich gern in meiner alten Heimat daran städteplanerisch mitwirken“, berichtet der Architekt.

„Wir hatten eine harte Nuß zu knacken. Denn bei Planungsbeginn wußte noch niemand, ob die Investoren kleine oder große Flächen bevorzugen. Trotzdem mußten wir unsere Ideen den Naturschützern und Bewohnern erklären“, erzählt er. Daß dabei viele Nächte mit heißen Debatten draufgingen, ist heute schon Geschichte.



Vor dem Aufbau steht oft der Abbruch: Unmittelbar vor dem GVZ wird die A 14 auf sechs Spuren erweitert und die ICE-Trasse gebaut. Alte Brücken müssen weichen.

### IMPRESSUM

**Herausgeber:**

Sachsen LB  
GVZ Entwicklungsgesellschaft mbH

**Geschäftsführer:**  
Michael M. Theis

**Redaktion:**  
Manfred Schulze  
Anné von Pálffy

**Fotos:**  
Armin Kühne  
Globus Press

Löhrstraße 16  
04105 Leipzig  
Tel. 0341 / 979 - 7201  
Fax 0341 / 979 - 7208

**Layout & Satz:**  
THOUET Leipzig