



Ansprechpartner:

Pressewesen und Statistik

Dr.-Pfleger-Straße 15

92637 Weiden

Telefon 09 61 / 81-13 01

Fax 09 61 / 81-10 19

presse@weiden.de

Pressemitteilung der Stadt Weiden i.d.OPf. vom 24.05.2016

Standortklärungsbescheid für das GVZ bzw. die KLV-Umschlagsanlage in Weiherhammer

David Ricardo, der große britische Volkswirtschaftler des frühen 19. Jahrhunderts, formulierte es als Erster: Die Welt wird mit Arbeitsteilung und Spezialistentum wohlhabender. Nicht alle Personen müssen alles in jeweils kleinen Stückzahlen machen. Viel besser ist, wenn Jeder nur das herstellt, was er am besten kann, und dies in jeweils großen Stückzahlen. Der „Preis“ dafür heißt: Transport. Was wir selbst nicht produzieren, beziehen wir von woanders her. Was wir selbst zuviel produzieren, liefern wir nach woanders hin.

Dass Ricardo gerade unsere Zeit richtig vorahnte, sehen wir im gigantischen weltweiten Containerumschlag. Die als Idee im Zweiten Weltkrieg entwickelten Normbehälter sind längst die „Legobausteine“ der globalen Logistik. Container mit sechs und zwölf Meter Länge passen auf Hochsee- und Binnenschiffe, auf LKW – und auch auf Eisenbahnzüge. Mit der modernen Informationstechnologie, die uns minutenscharf verrät, wo sich welcher Container wo auf dem Erdball befindet, wurde das weltweite Rohstoff-, Vorprodukte- und Fertigwarenangebot noch größer, noch vielfältiger, noch verfügbarer und die Transportkosten noch niedriger.

Ricardo ist also in – fast – jedem Winkel des Erdballs angekommen. Auch in der Nordoberpfalz. Diese Region mit erstaunlich vielen mittelständischen Weltmarktführern im High-Tech-Bereich ist ganz be-

sonders auf zeitgemäße Logistik angewiesen. Doch schon vor vielen Jahren beendete die Bahn den klassischen Einzelwagen- bzw. Stückgutverkehr, auch weil dieser umständlich und teuer rangiert werden musste. blieb nur der LKW. Doch der steht allzu oft Richtung Hamburg, Bremerhaven oder Rotterdam im Stau. In unserer Just-in-Time-Epoche ist es ein Unding, wenn das große Containerschiff verpasst wird und das dringend benötigte Know-How-Bauteil erst Tage oder gar Wochen später beim Kunden ankommt. So zeigt die Nordoberpfalz sich global kaum in gutem Licht.

Bei der INNOTRANS 2010 kam die Fa. Railistics GmbH in Wiesbaden, eine renommierte Projektentwicklerin bzw. -beraterin bei Güterverkehrszentren (GVZ) in Deutschland, auf Weiden zu und skizzierte dringenden Logistik-Handlungsbedarf für die Nordoberpfalz. Wie schon andere Regionen kann auch die Unsrige von einer modernen Schnittstelle Schiene / Straße profitieren: Eine Umschlagsanlage für den Kombinierten Ladungs-, d.h. Containerverkehr (KLV-Terminal) ist das Herzstück, um welches herum sich ein Gewerbegebiet für Speditionen, Fuhrunternehmen oder logistikbedürftige Produktionsbetriebe mit jeweils großem Rohstoff-, Vor- bzw. Endprodukte-Umschlagsvolumen entwickelt. Beide zusammen bilden ein GVZ.

Gelingt es, ein solches GVZ in der Nordoberpfalz aufzubauen, so verfügt die hiesige Wirtschaft über zuverlässige Containerzug-Direktverbindungen zu den großen Hochseehäfen. Sie bekommt damit erheblich besseren Zugang zum Weltmarkt für ihre Produkte. Aber nicht nur das: Auch die Umwelt wird von unzähligen LKW-

Fahrten entlastet, wenn diese sich auf nähräumliche Sammel- oder Verteilfahrten beschränken, die Container im langen Hauptlauf hingegen auf energiesparsame Eisenbahnzüge verladen werden.

Zunächst war ein für das GVZ geeigneter Standort zu finden. Die von Railistics und Weiden 2011 und 2012 gemeinsam angegangene, sich auf das Stadtgebiet beschränkende Suche verlief ergebnislos. Ende 2012 / Anfang 2013 wurden beide durch Zufall im benachbarten Weiherhammer fündig: Der seit längerem ungenutzte Verladebahnhof der Fa. Pilkington Deutschland AG im dortigen Industriegebiet „Weberschlag“ mit 800 m Gleisnutzlängen in der Gleisanlage bietet optimale Voraussetzungen für ein KLV-Terminal. Die Straßenanbindung zur A 93 und zu weiteren, überregional bedeutenden Bundesstraßen leisten relativ kurze, aber gut ausgebauten Staats- bzw. Kreisstraßen praktisch ohne Ortsdurchfahrten. Gewerblich nutzbares Hinterland zum KLV-Terminal ist im „Weberschlag“ bauleitplanerisch vorbereitet.

Was lag näher, als Pilkington, Railistics und die Gemeinde Weiherhammer zusammenzubringen und von den Chancen einer GVZ-Entwicklung zu überzeugen?

Mit Erfolg – 2014 beauftragten Weiherhammer und Weiden Railistics mit ersten Untersuchungen zum GVZ. Diese Machbarkeitsstudie wies genügend Transportpotenzial in der Nordoberpfalz nach, um ein KLV-Terminal auszulasten. Basierend auf der Machbarkeitsstudie beauftragten beide Kommunen Mitte 2015 Railistics mit der Ausarbeitung der erforderlichen Antragsunterlagen für eine finanzi-

elle Förderung des KLV-Terminals. Auch der Freistaat verfolgt das verkehrspolitische Ziel, möglichst viel Gütertransport von der Straße auf die Schiene zu verlagern, und beteiligt sich mit 50 % an den Erstellungskosten für den Förderantrag.

Das Förderverfahren selbst gliedert sich in zwei Abschnitte:

1. *Klärung der Standortfrage – Ist der KLV- bzw. GVZ-Standort überhaupt, v.a. in Konstellation mit benachbarten GVZ in Hof, Wiesau, Nürnberg oder Regensburg geeignet?*
2. *Sogenannter Hauptantrag – ist der KLV- bzw. GVZ-Standort zuschussfähig? Wenn ja, mit welcher Förderquote?*

Weierhammer reichte den Vorantrag im November 2015 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein. Mit Schreiben vom 13.04.2016 entschied das EBA „Pro Weierhammer“, erkannte diesen GVZ-Standort somit als förderwürdig an.

Damit ist eine erste, entscheidende Hürde für das GVZ Weierhammer genommen. Weierhammer und Weiden sind sich einig, dass der Zeitpunkt gekommen ist, das Projekt GVZ Weierhammer „offiziell zu machen“. Ab sofort gilt es, den Hauptantrag zügig auf den Weg zu bringen und die Zeit bis zum Empfang des – erwartungsgemäß ebenfalls positiven – Fördermittel-Zuwendungsbescheids zu nutzen, um eine Trägerschaft auf die Beine zu stellen.

Dann sollte dem GVZ Weierhammer nichts mehr im Wege stehen. Die gesamte nordoberpfälzische Wirtschaft möge ein aufmerksames Auge darauf werfen.