

Diskussions- und Arbeitspapier

**Perspektiven des Güterverkehrs und der Logistik
im Raum Trier-Luxemburg (TriLux):**

**ein Teilbeitrag für das Standortkonzept Logistik
des Landes Rheinland-Pfalz**

erarbeitet von

Dr. Johannes Weinand, Amt für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Trier

in Zusammenarbeit mit
dem Runden Tisch Logistik Trier-Luxemburg (R·T·L-TriLux)

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Die Logistikregion Trier-Luxemburg (TriLux): Chancen für das Standortkonzept Logistik Rheinland-Pfalz – ein zusammenfassender Überblick	4
2 Verkehrspolitische Herausforderungen	7
3 Anforderungen der verladenden Wirtschaft an die Logistikbranche.....	8
4 Infrastruktur- und Standortvoraussetzungen	9
 Handlungsfeld 1: Ausbau des Güterverkehrszentrums Trier als regionales und grenzüberschreitendes Logistik-Hub.....	14
 Handlungsfeld 2: Grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Luxemburg – Anbindung an europäische Güterverkehrswege und Aufbau einer europäischen Güterverkehrs- und Logistikkreuzung TriLux.....	18
 Handlungsfeld 3: Logistische Qualifizierung – Weiterentwicklung des Human Capitals orientiert an aktuellen und zukünftigen Bedarfen der Wirtschaft.....	29
 Handlungsfeld 4: Kooperation des GVZ Trier mit anderen Logistikprojekten in Rheinland-Pfalz zum Aufbau von landesweit bedeutsamen Güterverkehrswegen	39
 Handlungsfeld 5: Anwendungsorientierte Telematik: Neue Kommunikationswege zur Optimierung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs	42
 Handlungsfeld 6: Festlegung von spezifischen „Logistischen Nischen“.....	44
 Handlungsfeld 7: Citylogistik Trier: Optimierung des innerstädtischen Güter- und Wirtschaftsverkehrs.....	46
 Handlungsfeld 8: Aufbau von Organisationen im Bereich der Entwicklung und operativen Umsetzung von Projekten des Güterverkehrs und der Logistik	49
 Handlungsfeld 9: Die „harte“ Infrastruktur	50
 5 Handlungsempfehlungen	51

Vorwort

Runder Tisch Logistik Trier-Luxemburg

Anlässlich der vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Auftrag gegebenen „Standortkonzeption Logistik“ hat der Oberbürgermeister der Stadt Trier parallel zum Lenkungsausschuss auf Landesebene einen „Runden Tisch Logistik Trier-Luxemburg“ eingerichtet.

Die in diesem Standortbereich zusammengerufenen Fachleute hatten den Auftrag, ihre spezifischen Vorstellungen und Erwartungen hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung des Güterverkehrs und der Logistik zu formulieren. Die hieraus resultierenden standortspezifischen Ziele und Leitprojekte sollen anschließend hinsichtlich ihrer Bedeutung für das Standortkonzept Rheinland-Pfalz eingebracht werden.

Der Vorsitz des Runden Tisches Logistik Trier-Luxemburg liegt bei Herrn Oberbürgermeister Klaus Jensen und die Geschäftsführung bei Herrn Dr. Johannes Weinand, Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik.

Die Mitglieder des Runden Tisches haben von Ende April bis Mitte August 2007 drei Sitzungen durchgeführt und legen mit diesem Bericht die Ergebnisse ihrer Sitzungen vor.

Die Teilnehmer des Runden Tisches Logistik Trier-Luxemburg sind:

Bayer, Hans Josef, Bayer u. Sohn Speditions GmbH, Trier

Ebel, Winfried, Industrie- und Handelskammer Trier

Elsen, Roman, T & E Gefahrgutlogistik GmbH, Wittlich

Goldschmidt, Prof., Andreas, Intern. HealthCare Institut, Universität Trier

Grabert, Uwe, Bickel Logistics GmbH, Trier

Jensen, Klaus, Oberbürgermeister Stadt Trier, *Vorsitzender*

Klassen, Volker, Trierer Hafengesellschaft mbH

Monheim, Prof., Heiner, Fachbereich IV, Universität Trier

Neisen, Bernd, Dietz & Partner, Trier

Rass, Dr., Christoph, Trierer Stahlwerk und Vorsitzender Europäisches Zentrum für Wirtschaftsverkehre, Ausbildung und Logistik e. V.

Rippinger, Fernand, CFL Cargo, Luxemburg

Schmitt, Roswitha, Trierer Container Terminal GmbH und Luxport, Mertert

Schwenkmezger, Prof., Peter, Universität Trier

Steinmann, Prof., Dieter, Fachhochschule Trier

Struth, Christoph, Stadtplanungsamt

Thesen, Gerd, Amt für Wirtschaftsförderung

Thielen, Alfred, Einzelhandelsverband Trier

Waldschmidt, Jürgen, Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Weinand, Dr., Johannes, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, *Geschäftsführung*

Weis, Lothar, Zweckverband Wirtschaftsförderung im Trierer Tal/GVZ Trier

1 Die Logistikregion Trier-Luxemburg (TriLux): Chancen für das Standortkonzept Logistik Rheinland-Pfalz – ein zusammenfassender Überblick

Die Stadt Trier hat bereits in ihrem ersten strategischen Konzept „Zukunft Trier 2020“ in 1994 und insbesondere in dessen Fortschreibung 2004 die Bedeutung des Clusters „Güterverkehr und Logistik“ für eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung definiert und festgelegt.

In dem aktuellen Konzept „Zukunft Trier 2020“ – in dem insgesamt 16 Visionsbausteine mit konkreten Zielen der zukünftigen Entwicklung formuliert sind – wird unter Visionsbaustein 10 ausgeführt: **„2020: Trier ist ein Kompetenzzentrum für Wirtschaftsverkehr und Logistik“**.

Diese Vision – unterlegt mit konkreten Zielen und sog. Leitprojekten – wird jedoch immer in der regionalen und grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit Luxemburg gesehen.

Der Standort Trier hat hinsichtlich dieser Vision bereits 1992 gemeinsam mit der Landesregierung erste Grundlagen geschaffen:

Die Stadt Trier/Amt für Stadtentwicklung hat gemeinsam mit dem Wirtschafts- und Verkehrsministerium eine konkretisierende Studie zur Einrichtung eines Güterverkehrszentrums Trier am Standort des Hafens in Auftrag vergeben und aus der Studie heraus die sofortige Umsetzung betrieben.

Das **Güterverkehrszentrum Trier im Hafen** ist einer der wenigen Standorte im Lande Rheinland-Pfalz, an dem die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser in einem Knotenpunkt zusammengeführt werden. Darüber hinaus besteht die Option der schienenseitigen Anbindung an wichtige andere logistische Knoten, wie z. B. an den Cargo-Flughafen in Luxemburg. Im Güterverkehrszentrum Trier konnten in einem sehr frühen Stadium logistikrelevante Betriebe und Unternehmen – über die bereits vorhandenen Bestände hinaus – angesiedelt werden. Der Betrieb des Güterverkehrszentrums Trier liegt im Verantwortungsbereich des Zweckverbandes Wirtschaftsförderung im Trierer Tal und die des Hafens bei der Hafengesellschaft.

Am Standort wurde mit Landesmitteln eine innovative **trimodale Containeranlage** gebaut, deren Betrieb heute in einer eigens gegründeten GmbH gemeinsam und mehrheitlich von der Firma Luxport S.A. aus dem Nachbarhafen Mertert/Luxemburg geschieht. Insoweit konnte bereits hier eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit tatsächlich und erfolgreich umgesetzt werden.

Die Notwendigkeit der grenzüberschreitenden Kooperation wurde in 1999 besonders augenfällig, da durch eigene Untersuchungen der Stadt Trier deutlich wurde, dass auf dem relativ kleinen Raum Region Trier-Luxemburg (TriLux) eine vielfältige und relativ gut ausgebaute logistikbezogene Infrastruktur vorgehalten wird und neue Einrichtungen geplant werden (sollten). Es bestand damals und es besteht heute die Gefahr, dass beidseitig der Grenze – ohne weitergehende politische Abstimmungen – Doppelinvestitionen in vergleichbare Infrastrukturen getätigt werden, die sich langfristig und zwangsläufig konkurrieren müssen bzw. es besteht die langfristige Chance, durch eine grenzüberschreitende Abstimmung und Politik arbeitsteilige wirtschaftliche Vorteile zu realisieren und einen europäischen Logistikraum zu entwickeln.

Vor diesem Hintergrund wurde in 2000/2001 das erste europäische grenzüberschreitende Güterverkehrskonzept für den Raum Trier-Luxemburg mit Hilfe finanzieller Unterstützung aus dem EU-Förderprogramm Interreg II erstellt. Auf dieses **grenzüberschreitende Güterverkehrskonzept Trier-Luxemburg** wird nachfolgend an mehreren Stellen Bezug genommen.

Parallel zu diesem Konzept wurden ebenfalls zwei Umsetzungskonzepte zu den Themen **„Kooperation des Güterverkehrszentrums Trier mit dem geplanten Logistikpark in Bettembourg/Dudelange“** und **„AirCargoRailing nach Luxemburg“** erstellt.

Diese drei grundlegenden Untersuchungen haben sehr deutlich zeigen können, dass im Bereich des Güterverkehrs und der Logistik im Großraum Trier-Luxemburg (TriLux) vielfältige Möglichkeiten der spezifischen Weiterentwicklung bestehen, um - an den Bedarfen der Betriebe und Unternehmen ausgerichtet - einen Kompetenzbereich bzw. ein Kompetenznetzwerk „Logistik“ zu entwickeln und über konkrete Leitprojekte in die Umsetzung zu führen.

Logistik ist eine Gemeinschaftsaufgabe im Sinne von PPP (Public-Public- und Privat-Public-Partnership)

Es wurde aber auch deutlich, dass hierzu mehrere Kooperations Ebenen geschaffen werden müssen: Für den Ausbau und die Entwicklung der Infrastruktur in der Region Trier die Kooperation der Stadt Trier mit den vier Landkreisen, zwischen der Region und dem Land Rheinland-Pfalz sowie aus der Region (mit und über das Land Rheinland-Pfalz) mit dem Großherzogtum Luxemburg. Für die projektbezogene Umsetzung – zum Beispiel und insbesondere der Leitprojekte des grenzüberschreitenden Güterverkehrskonzeptes TriLux – zwischen Betrieben und Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen.

„think tank“ für Logistik im Raum Trier-Luxemburg

Diese Situation machte sehr schnell deutlich, dass die weitere Konkretisierung, Abstimmung und Umsetzung von Leitprojekten aus dem Konzept und weiterer Projektideen, Koordination und Zeit benötigt. Zu diesem Zweck wurde von der Stadt Trier die Einrich-

tung eines „**Europäischen Zentrums für Wirtschaftsverkehre, Ausbildung und Logistik (WAL)**“ in Form eines Vereins initiiert. Dieser Verein versteht sich als think tank, der sich der weitergehenden Konkretisierung und Umsetzung des grenzüberschreitenden Güterverkehrskonzeptes Trier-Luxemburg widmet und sich als „Kümmerer“ im Bereich der grenzüberschreitenden Logistik versteht. Über themen- bzw. projektbezogene Veranstaltungen gelang es in den letzten Jahren Akteure zusammenzuführen. Es ist u. a. dem Verein zuzuschreiben, dass Projekte, wie die Einrichtung einer trimodalen Transportkette, die Umsetzung eines Instituts für Krankenhauslogistik u. v. m. von privaten Betrieben und Unternehmen umgesetzt wurden.

**Runder Tisch Logistik
Trier-Luxemburg als
regionalspezifische
Ergänzung zur
Landesinitiative**

Vor diesem hier nur punktuell aufgezeigten Gesamt-Hintergrund hat die Stadt Trier die Initiative des Landes für ein Standortkonzept Logistik Rheinland-Pfalz nicht nur begrüßt, sondern sich aktiv in dem vom Land geschaffenen Lenkungsausschuss eingebracht. Darüber hinaus hat der Oberbürgermeister der Stadt Trier parallel einen „**Runden Tisch Logistik Trier-Luxemburg (R-T-L-TriLux)**“ gegründet, der zunächst nur für die Erarbeitung des Standortkonzeptes Logistik Rheinland-Pfalz die regionalspezifischen Aspekte, Ziele und Maßnahmen aus Trier-Luxemburg bearbeiten und aus dem Raum heraus auf die Ebene des Landes tragen soll.

Dieser Runde Tisch Logistik Trier-Luxemburg (die Mitglieder sind in der Auflistung auf S. 3 genannt) hat in drei Sitzungen das vorliegende Papier erstellt, das Perspektiven aus der Region Trier-Luxemburg aufzeigt, mit denen ein „Kompetenzzentrum für Wirtschaftsverkehre und Logistik“ aufgebaut werden könnte.

Nachfolgend wird der Versuch unternommen, aufbauend auf die in der Region Trier-Luxemburg vorhandenen logistischen Infrastruktureinrichtungen, aufbauend auf die strategische Ausrichtung und die Ergebnisse des grenzüberschreitenden Güterverkehrskonzeptes Trier-Luxemburg und aufbauend auf die Arbeitsergebnisse des Runden Tisches Logistik Trier-Luxemburg, zukünftige Perspektiven und Entwicklungschancen des Clusters für den Raum Trier-Luxemburg und Rheinland-Pfalz aufzeigen.

2 Verkehrspolitische Herausforderungen

In den vorausgegangenen Darstellungen wurde deutlich, dass das Güteraufkommen weiterhin zunehmen wird. Selbst bei einer Änderung des Modal-Splits zugunsten der Schiene und des Wasserweges wird der Straßengüterverkehr extrem wachsen, wobei die räumlich unterschiedlichen Ausprägungen zu berücksichtigen sind.

Der Straßengüterverkehr (LKW) ist weiterhin hinsichtlich seiner Flexibilität, Zuverlässigkeit und insbesondere seiner Preisvorteile von Schiene und Wasser nicht zu schlagen. Dies belegen die Aufkommens- und Leistungsentwicklungen im Straßengüterverkehr eindrucksvoll.

In Zukunft wird der Straßengüterverkehr jedoch zunehmend an seine infrastrukturellen Grenzen stoßen und damit von seiner heutigen Attraktivität in den Punkten Flexibilität und Zuverlässigkeit einbüßen. Demgegenüber verfügen sowohl Schiene als auch Wasserweg über relativ freie, nicht ausgenutzte Kapazitäten.

Multimodale Transportketten und die Vernetzung logistischer Knoten werden zunehmend an Bedeutung gewinnen

Die Vorteile der jeweiligen Verkehrsträger sind deshalb durch den **Aufbau und die Weiterentwicklung multimodaler Transportketten** zu nutzen, um damit für die Wirtschaft Reduzierungen der Transportkosten und -zeiten zu realisieren und für die Allgemeinheit eine Senkung der Umweltbelastung zu erreichen.

Der Aufbau von multimodalen Transportketten bedingt die **Existenz von logistischen Knotenpunkten**, in denen der Kombinierte Verkehr ermöglicht werden kann. Diese logistischen Knotenpunkte sind sowohl für den kleinräumig regionalen als auch den europäischen Güter- und Wirtschaftsverkehr räumlich strategisch zu platzieren. Das Land hat vorausschauend bereits in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts mit der Einrichtung von Güterverkehrszentren an strategisch ausgewiesenen Standorten entsprechende Voraussetzungen geschaffen.

In Trier wurde deshalb 1992 mit der **Entwicklung und Umsetzung des Güterverkehrszentrums (GVZ Trier)** begonnen, in dem Unternehmen des verarbeitenden Sektors mit hohem Logistikbedarf, Dienstleistungsbetriebe und Transportunternehmen angesiedelt sind bzw. weiterhin angesiedelt werden sollen.

Neben dem Ermöglichen eines innovativen Güterverkehrs, der Kosten- und Zeitreduzierungen bei entsprechenden Umweltentlastungen realisiert, wird der Bereich der Aus- und Weiterbildung vor dem Hintergrund demografischer Entwicklungen und damit verbundener Knappheiten bei (qualifizierten) Arbeitskräften einer der zentralen Entwicklungsfaktoren sein, der bereits heute berücksichtigt werden muss.

3 Anforderungen der verladenden Wirtschaft an die Logistikbranche

Der Konkurrenzdruck wird auch weiterhin zunehmen, neuartige Produktionsformen werden neue Ansprüche an die Transportwege, -formen (just-in-time etc.) und an die Qualität der Abwicklung stellen. Zunehmend wird eine unternehmens- und prozessorientierte Logistik gefragt sein, die zu entsprechenden Kostensenkungen beitragen soll.

Die Anforderungen der verladenden Wirtschaft können wie folgt zusammengefasst werden:

- Güter müssen schnell, sicher, zuverlässig und kostengünstig transportiert werden;
- Umlaufbestände, Lagerhaltung und doppeltes Handling sind zu minimieren;
- Dienstleister müssen sich flexibel den Anforderungen der Wirtschaft anpassen;
- neben dem „reinen“ Transport sind zunehmend logistische Dienstleistungen anzubieten;
- der Informationsfluss zwischen Dienstleister, Verloader und Kunden ist zu optimieren.

Wenn diese Anforderungen der verladenden Wirtschaft durch die Logistikbranche erfüllt werden können, dann wird die Wettbewerbsfähigkeit der Betriebe und Unternehmen insgesamt verbessert und die Voraussetzungen für Investitionen und neue Arbeitsplätze mit ihren vielfältigen Auswirkungen auf nachfolgende Bereiche geschaffen.

Dies ist insbesondere am Standort Trier für die wirtschaftliche zukünftige Entwicklung der gegebenen Struktur an vorrangig kleineren und mittleren Betrieben notwendig.

Diese KMU können in der Regel keine eigenen Logistikeinrichtungen vorhalten, da sie diese weder auslasten noch handeln können. Der aus dieser Situation resultierende Nachteil gegenüber größeren Konkurrenzunternehmen an anderen Standorten ist durch eine gezielte Struktur- und Wirtschaftspolitik aufzufangen, die an ausgewählten Standorten die sowohl entsprechenden wirtschaftsnahen Infrastruktureinrichtungen des Güter- und Wirtschaftsverkehrs als auch eine betriebsübergreifende, logistikorientierte Struktur- und Wirtschaftsförderung anbieten.

Dies bedeutet letztendlich, dass die heutigen und absehbar zukünftigen Bedarfe der verladenden Wirtschaft und der Logistikbetriebe frühzeitig und regionalspezifisch bekannt sind, um über das Setzen von entsprechenden Rahmenbedingungen in den Bereichen der Infrastruktur-, Wirtschafts-, Ordnungs- und Strukturpolitik gestalterischen Einfluss nehmen zu können.

4 Infrastruktur- und Standortvoraussetzungen

In Trier sind die notwendigen Infrastrukturen – insbesondere seit Beginn der 90er Jahre – aufgebaut worden. Dies zeigt die folgende Karte 1 eindrucksvoll.

Neben den bereits bestehenden logistischen Infrastrukturen sind weitergehende Planungen anzudenken, mit denen ein logistische Netzwerkstruktur aufgebaut werden könnte.

Karte 1
Netzstrukturen des Güter- und Wirtschaftsverkehrs im Raum Trier-Luxemburg - die Logistikachse Bettembourg/Dudelange – Luxemburg/Mertert – Trier – Wittlich – Koblenz



Mit den vorhandenen Infrastrukturen und Knotenpunkten im Raum TriLux, wie etwa und insbesondere

- Cargo Flughafen Luxemburg
- Rangierbahnhof Bettembourg/Dudelange mit
- KV-Terminal
- Hafen Merttert mit KV-Terminal
- Güterverkehrszentrum Trier und
- Hafen Trier (im GVZ) mit trimodalem KV-Terminal

sowie deren straßen-, schienen- und wasserseitigen Verbindung untereinander, sind vielfältige Entwicklungspotenziale gegeben, wenn sie denn grenzüberschreitend gezielt abgestimmt werden.

In der Stadt Trier wurde das **Güterverkehrszentrum** als regionales Logistik-Hub aufgebaut, in dem die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser zusammengeführt werden.

Für die Standortregion ist der regionale Logistikkopf GVZ Trier auszubauen, insbesondere hinsichtlich einer Vernetzung mit logistischen Infrastruktur- und Knotenpunkten in Rheinland-Pfalz und Luxemburg

Über die **KLV-Anlage** sind der Güterumschlag und der optimierende Transportwechsel möglich. Dieser Logistikkopf ist in seiner regionalen Bedeutsamkeit mit einem Einzugsbereich im Radius von 50 - 100 km weiter auszubauen. Dies betrifft insbesondere die infrastrukturelle, aber auch organisatorische Vernetzung mit anderen Logistikinfrastruktureinrichtungen in der Region, im Land Rheinland-Pfalz und im angrenzenden Ausland, insbesondere nach Luxemburg (s. a. und insbesondere die Leitprojekte: „Koooperation des GVZ Trier mit dem geplanten Logistikpark in Bettembourg/Dudelange“, „der weitere Ausbau der bereits realisierten Kooperation zwischen den beiden Häfen Trier und Merttert“ sowie „den Aufbau eines AirCargoRailing nach Luxemburg“). Über Straße und Schiene sind die Schwerpunkttorte der gewerblichen und industriellen Tätigkeit Bitburg, Wittlich und Hermeskeil angebunden, sodass für die dortige Wirtschaft die Angebote des Güterverkehrszentrums genutzt und im Güterverkehrszentrum bzw. über eine Anbindung dieser industriellen Standorte eine höhere und wirtschaftliche Auslastung des GVZ Trier realisiert werden könnte. Überregional ist die **Anbindung** des Standortes sowohl **an das Güterverkehrszentrum Koblenz** (per Straße, Schiene und Wasser), an **Luxemburg (CargoCenter)** sowie den Hafen Merttert und an den geplanten **Logistikpark Bettembourg/Dudelange** in Luxemburg (per Straße und Schiene) anzustreben, damit eine Vernetzung wichtiger logistischer Knoten hergestellt werden kann.

Aufbau kombinierter Bahnverkehre für die Region Trier

Die Nord-Süd-Korridore für kombinierte Bahn-Güterverkehre sind heute schon überlastet. Angesichts der prognostizierten Zuwächse im Güterverkehr ist es einerseits dringend erforderlich, alternative Bahnstrecken so zu ertüchtigen, dass sie für kombinierte Verkehre genutzt werden können. Andererseits muss auch untersucht werden, ob mit Zubringerdiensten vorhandene KV-Knoten, wie z. B. das GVZ Bettembourg in den Aufbau der KV-Linie eingebunden werden können.

Aktuell ist jedoch festzustellen, dass dringend zusätzliche Flächen benötigt werden, um dieses logistische Schlüsselprojekt adäquat weiterentwickeln zu können. Es bietet sich an, dass Brachflächen der Deutschen Bahn (ca. 21 ha) in direkter Nachbarschaft für die GVZ-spezifische Nutzung vorgesehen und vorgehalten werden. Es ist jedoch zu bedenken, dass die Eigentümerin durch Ansiedlung höherwertiger Nutzungen höhere Verkaufspreise realisieren will.

In dieser Situation sollten die hauptsächlichen Akteure (vor allem die Bahn, die Stadt Trier, der Zweckverband Wirtschaftsförderung und die Hafengesellschaft) kurzfristig in entsprechende Gespräche und Verhandlungen einsteigen. Diese Flächen sollten zur Weiterentwicklung des GVZ Trier genutzt und gezielt weiterentwickelt werden. Eine weitere flächenmäßige Erweiterung könnte – nach entsprechender Prüfung – in der Ehranger Flur bestehen, wenn anderenorts in der Stadt die entsprechenden Ausgleichsflächen geschaffen würden. Die Größe dieser Fläche beträgt ca. 35 ha, sodass insgesamt für die Weiterentwicklung des GVZ Trier eine Fläche von ca. 55 ha (nach Prüfung) zur Verfügung stehen könnte.

Mit diesem infrastrukturellen Potenzial ist auch der **Aufbau von multimodalen Transportketten** möglich. Eine besondere Bedeutung hat die Zusammenarbeit mit Luxemburg (CargoCenter Luxemburg, Hafen Mertert und der geplante Logistikpark Bettembourg/Dudelange). Der Standort Trier wird bereits heute z. B. über Bettembourg/Dudelange an den europäischen Güter- und Wirtschaftsverkehr, der in Nord-Süd-Ausrichtung verläuft, angebunden und bietet selbst für diese Verkehre die Ausrichtung auf die West-Ost-Transversalen und damit die Anbindung an Osteuropa (über die Güterverkehrszentren in Trier und Koblenz).

Diese gegebenen Infrastrukturvorteile sind gemeinsam weiterzuentwickeln und durch neue Einrichtungen zu ergänzen.

Beispielhaft ist ein Lkw-orientiertes **Frachtzentrum in Wittlich** zu nennen, das mit dem geplanten „Security Parkplatz“ des Unternehmens von Roman Elsen an dem neuen Autobahnknoten A 1/A 60 entstehen soll und mit dem auch Lkw-Verkehre auf Schiene umgeschlagen werden sollen. Die Entwicklung und Umsetzung dieser Fläche sollte in direkter Abstimmung mit dem GVZ Trier erfolgen, u. U. ist eine gemeinsame Vereinbarung oder eine projektbezogene Dachorganisation einzurichten.

Durch eine grenzüberschreitende Vernetzung und Organisation der bestehenden logistischen Infrastrukturen und Knotenpunkte könnte ein europäischer Güter- und Logistikkopf TriLux geschaffen werden

Im Aufbau gemeinsamer Infrastruktur- und Organisationsstrukturen könnte hier ein **europäischer Güter- und Logistikkopf TriLux** (Trier-Luxemburg) mit sich ergänzenden Angeboten geschaffen werden. Heute ist festzustellen, dass sowohl in der Standortregion Trier als auch grenzüberschreitend in der Standortregion TriLux vielfältige logistische Einrichtungen geschaffen werden (teilweise bzw. i. d. R. mit öffentlichen Fördermitteln vorrangig

Haus der Logistik TriLux

initiiert), die von verschiedensten Trägern im operativen Bereich verantwortlich geleitet werden. Auffallend ist, dass sich diese Trägereinrichtungen und damit die jeweilige Infrastruktureinrichtung nicht miteinander abstimmen oder gar als Konkurrenten auftreten.

Im Hinblick auf die Anforderungen eines globalen Logistikmarktes sind **regionalspezifisch strategische** Allianzen herzustellen, die gemeinsam abgestimmt gegenüber anderen Konkurrenzprojekten sich verhalten können. Denkbar wäre es, im Großraum Trier-Luxemburg einzelne, heute unabhängig voneinander operierende Logistikeinrichtungen in einer grenzüberschreitenden Dachorganisation (Haus der Logistik TriLux, u. U. in Form einer Europäischen Wirtschaftlichen Interessenvereinigung) zusammenzuführen.

Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass am 19.11.1998 im Rahmen des Gipfeltreffens der Regierungen der Großregion Saarland, Lothringen, Luxemburg, Rheinland-Pfalz, Wallonie - französische und deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens - eine gemeinsame Erklärung verabschiedet wurde. In dieser Erklärung wird dargestellt: „Zur Stärkung des regionalen Schienengüterverkehrs sowie des Schienengüterfernverkehrs muss der Güterumschlag effizient gestaltet sein. Die Gipfelteilnehmer unterstützen die Modernisierung der entsprechenden Infrastruktur und empfehlen die Vermarktung von Güterverkehrszentren und regionalen Cargo-Points. Als Planungsgrundlage soll eine gemeinsame Daten- und Statistikbasis für den Schienenverkehr in der Großregion aufgebaut werden.“

Das grenzüberschreitende Güterverkehrskonzept Trier-Luxemburg aus 2001 kommt zu dem Ergebnis, dass die Großregion Trier-Luxemburg über eine hinreichend gute Logistikinfrasturktur verfügt, die es lediglich hinsichtlich einzelner Engpässe sinnvoll zu vernetzen gilt.

Diese Infrastruktur wird jedoch als hinreichende, jedoch nicht ausreichende Standortvoraussetzung zum Aufbau eines Kompetenznetzwerkes Logistik bewertet. Die darüber hinausgehenden Schwerpunkte einer möglichen Profilierung werden in den Bereichen:

- Transport/Logistik
- Aus- und Weiterbildung/Forschung und Lehre
- Standortentwicklung und
- Business Development

gesehen und mit konkreten Leitprojekten unterlegt.

Abbildung 1
Zielbereiche des grenzüberschreitenden Güterverkehrskonzeptes Trier-Luxemburg



**Handlungsfeld 1:
Ausbau des Güterverkehrszentrums Trier als regionales und
grenzüberschreitendes Logistik-Hub**

Eine Aufgabe der kommunalen und staatlichen Wirtschafts- und Strukturpolitik ist es, mit der Einrichtung wirtschaftsnaher Infrastrukturen, wie etwa in der Vergangenheit von Häfen und in Zukunft logistischer Knoten und Netzwerke, Rahmenbedingungen zu schaffen, um die Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Wirtschaft zu erhöhen und damit eine tragfähige Wirtschafts- und Strukturpolitik zu gestalten.

Eine besondere Bedeutung hat die Zielsetzung, dass im Güterverkehrszentrum Trier auch und vorrangig sog. GVZ-affine Produktionen und Dienstleistungen angesiedelt werden sollen, die durch eine hohe Wertschöpfung und Produktivität gekennzeichnet sind.

Die **Wettbewerbsfähigkeit** einer Stadt, einer Region oder eines Landes wird in Zukunft wesentlich davon abhängen, wie ihre **Standortattraktivitäten** gegenüber anderen Räumen verbessert und ausgebaut werden können. Es gilt im Wettbewerb der Regionen **Alleinstellungsmerkmale** zu schaffen, also standortspezifische Angebote, die nicht x-beliebig an anderen Standorten vorzufinden sind.

Ein solches Alleinstellungsmerkmal ist das Güterverkehrszentrum Trier und insbesondere dessen Kooperation im Netzwerk mit anderen logistischen Infrastrukturangeboten in der Region Trier-Luxemburg, wobei zwei Aspekte besonders hervorzuheben sind:

- Am Standort Trier kommen alle Verkehrsträger zusammen. Über diese grundlegende Voraussetzung verfügen andere Standorte im Bundesgebiet höchst selten.
- Das Güterverkehrszentrum Trier ist ideal mit anderen Industrie- und Gewerbegebieten sowohl in der Stadt als auch der Region Trier und dem angrenzenden Luxemburg verbunden bzw. verknüpfbar.

Das Güterverkehrszentrum Trier (GVZ) ist zwischenzeitlich als Schnittstelle der Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser) zum logistischen Knoten der Region geworden. Verarbeitende Betriebe mit hohem Logistikbedarf und Transportunternehmen, die an mehrere Verkehrsträger angebunden sind, wurden in einem abgestimmten Ausbaukonzept im GVZ angesiedelt. Neben der Errichtung von Anlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) als harte Infrastruktur können Verkehrs-, Logistik-, und Dienstleistungsfirmen in neuen Koordinations- und Kooperationsformen weitergehend zusammengeführt werden und damit insbesondere kleine und mittlere Unternehmen ihre Wettbewerbsfähigkeit verbessern.

Im GVZ wurden seit 1994 zentrale Infrastrukturen eingerichtet, die für die regionale Wirtschaft zur Verfügung stehen (werden):

KLV- Anlage im Hafen

Im Hafen wurde 1998 mit zentraler Förderung durch die Landesregierung ein KV-Terminal Straße/Wasser, Straße/Schiene errichtet, das regional den entsprechenden Transportträgerwechsel wirtschaftlich organisieren soll.

Die Bahn hat in 1998 die **Wagenladungsverkehre vom Hauptbahnhof in das Güterverkehrszentrum** verlagert. Damit konnte ebenfalls das **Zollamt** vom Hauptbahnhof in das GVZ umziehen.

Die Deutsche Post AG eröffnete ebenfalls 1998 das **Briefzentrum** im GVZ, in dem zwischen 750 000 bis 1,5 Mio. Sendungen pro Tag für die gesamte Region Trier sortiert werden.

Potenziale des grenzüberschreitenden und internationalen Güterverkehrs sind durch eine Vernetzung regionaler Angebote zu nutzen

Vorliegende und bekannte Untersuchungen belegen jedoch auch, dass im grenzüberschreitenden und internationalen Warenverkehr enorme Wachstumspotenziale stecken. Die Frage ist, wie sich diese zunehmenden Güterverkehrsmengen räumlich verteilen werden. Hierbei kommt den bestehenden und geplanten Verkehrs- und Kommunikationsachsen eine besondere Bedeutung zu. Insbesondere werden aber die Knotenpunkte, an denen die Achsen der unterschiedlichen Verkehrsträger zusammenlaufen, zukünftig als Konzentrations- und Verteilerknoten zunehmend an Bedeutung gewinnen. Es ist davon auszugehen, dass sich um diese Konzentrationspunkte entsprechende wirtschaftliche Tätigkeiten entwickeln werden. Seitens der öffentlichen Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik müssen diese Chancen strukturell genutzt werden.

Eine solche als Knoten in Zukunft immer wichtiger werdende Rolle werden die Binnenhäfen einnehmen, in bzw. an denen mehrere Verkehrsträger zusammenlaufen.

Deshalb ist die strukturelle Weiterentwicklung des Güterverkehrszentrums Trier im Hafen von Trier zu berücksichtigen und grenzüberschreitend mit der Entwicklung des Hafens in Mertert abzustimmen. Diese Häfen haben sich den Anforderungen des wasserseitigen Warenverkehrs mit der Bereitstellung von technisch modernen Umschlagereinrichtungen gestellt. Dies gilt nicht nur für den Transport von Massengütern, sondern auch und verstärkt dem Transport von Stückgütern mit hohem Mehrwert.

Beide Häfen haben somit ihre traditionelle Funktion als einfache Be- und Entladungsstellen zwischenzeitlich ausgebaut. Sie sind zunehmend **multifunktionale, modulare Logistikkreisläufe und Standorte für neue Industrie-, Handels- und Dienstleistungsbetriebe**. Die Binnenhäfen an der Mosel werden zunehmend Bindeglieder der Transporte von Gütern zu den Seehäfen, zu den Produktionsstandorten und zu den Konsumenten.

Damit wird aber auch ihre Anbindung an andere Verkehrsträger neu bzw. erstmalig zu organisieren sein.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig, darauf hinzuweisen, dass zwischen beiden Standorten bereits heute ausgeprägte Kooperationen stattfinden. Die Luxport S.A. hat die Betreuung der trimodalen Containeranlage im Trierer Hafen übernommen und ist somit grenzüberschreitend aufgestellt.

**GVZ Trier/Hafen
und Hafen Mertert
in Luxemburg
kooperieren bereits
grenzüberschreitend**

Das Güterverkehrszentrum Trier und der Hafen Mertert werden als Knoten aller Verkehrsträger die Organisation von Güterverkehren auf den umweltverträglichen Verkehrsträgern "Schiene" und "Wasser" technisch ermöglichen. Inwieweit jedoch diese Voraussetzungen tatsächlich genutzt werden können und somit auch zu den gewünschten positiven Umwelteffekten führt, wird sehr stark von Preisrelationen, Bedienungsgarantien, Geschwindigkeiten, Auslastungen und Betreiberstrukturen abhängig sein.

Beide Standorte müssen es leisten, dass Güter kostengünstiger, schneller und umweltverträglicher zwischen Quell- und Zielort verbracht werden können. In diesem Zusammenhang ist auf die Einrichtung der multimodalen Transportkette „Trimodal“ in Form einer EWIV hinzuweisen.

**Einrichtung einer
Freizone für die
Verarbeitung
außereuropäischer
Im- und Exporte**

Die **Einrichtung einer (Zoll)Freizone in Trier oder in Mertert** - u. U. im Sinne der Foreign Trade Zones in den USA - wäre für alle verarbeitenden und veredelnden Betriebe und Unternehmen von Interesse, die Lieferbeziehungen außerhalb des Zollgebietes der Europäischen Gemeinschaften unterhalten. Jedoch steht einer solchen Einrichtung die bundesdeutsche Zollgesetzgebung bisher entgegen. Deshalb ist zu prüfen, eine solche Freizone in Luxemburg (u. U. an den Standorten des Hafens Mertert, des LuftCargo oder des geplanten Logistkparcs in Bettembourg) umzusetzen und die Schienenverbindung zum GVZ Trier als „rollendes Zolllager bzw. Güterfreeway“ auszubilden.

**Einrichtung einer
betreiberneutralen und
an der Praxis orientierten
Frachtraumbörse RLP
mit regionalspezifischem
Modul**

Das Güterverkehrszentrum und die zuvor genannten Infrastrukturen werden nur dann sinnvoll und optimal nutzbar sein, wenn die Informationen zwischen Anbietern von und Nachfragern nach Güterverkehrsdienstleistungen entsprechend verarbeitet werden können. Im Rahmen der damaligen GVZ-Planungen wurde deutlich, dass auch Betriebe, die keinen Standort im GVZ haben, die Vorteile einer KLV-Anlage, eines Zolllagers oder einer Frachtbörse im GVZ nutzen können. Informationstechnisch und organisatorisch war deshalb ein „**Transportkettenmanagement**“ aufzubauen und wertneutral anzubieten. Das Angebot einer **praxisbezogenen und betreiberneutralen Frachtraumbörse** ist im direkten Zusammenhang mit der Einrichtung der multimodalen Transportkette „Trimodal“ zu sehen.

Das Zukunftsbild

Mit dem Güterverkehrszentrum Trier kann ein Zukunftsbild bis zum Jahr 2020 wie folgt gekennzeichnet werden: Das **GVZ Trier ist die Güterverkehrszentrale der Region Trier**, verbindet über Schiene und Straße alle wichtigen Industriegebiete der Region miteinander, ist angebunden an den **Industriepark Region Trier und die Frachtflughäfen Hahn und Luxemburg** und bildet organisatorisch/institutionell mit dem Hafen in Mertert und dem Logistikpark in Bettembourg die **westeuropäische Güterverkehrs- und Logistik-Drehscheibe TriLux**, die auch von der multimodalen Transportkette „Trimodal“ intensiv genutzt wird.

In dieser Güterverkehrs- und Logistik-Drehscheibe TriLux stehen **bi- und trimodale Anlagen** zur Verfügung, in einer **Freizone** werden Veredelungsverkehre für ex- und importierende Betriebe und Unternehmen außerhalb des europäischen Zollgebietes (insbesondere China) durchgeführt und die 1996 aus der Innenstadt verlagerten Einrichtungen der Zoll- und Güterabfertigung sind hier lokalisiert. Die hiermit freigewordenen Flächen um den Hauptbahnhof sind in ein integriertes Einkaufs-, Dienstleistungs- und Freizeitzentrum umgewandelt worden.

Die **Wasserstraße** hat den Höchststand an Güterverkehren erreicht. Die Flächen zur Ansiedlung von Betrieben mit wasserseitigem Umschlag sind erschöpft. Die überregionalen und regionalen Wirtschaftsgüterverkehre des GVZ Trier werden lokal ergänzt durch **ein funktionierendes City-Logistik-System und ein innerstädtisches Warenhotel**, mit dessen Hilfe ein effizienter stadtverträglicher Güterwirtschaftsverkehr durchgeführt wird. Das Güterverkehrszentrum und die City-Logistik werden lokal, regional und überregional durch die entsprechende Telematik effizient organisiert. In einem **Verkehrslaitsystem** werden alle güterrelevanten Informationen so verarbeitet, dass Gütertransporte zeit- und kostengünstiger von einem Punkt A zu einem Punkt B transportiert werden können. Mit der **Europäischen Akademie für Güterverkehr und Logistik** und dem **Europäischen Institut für Güterverkehr und Logistik** wird das Human Capital weiterentwickelt und Erkenntnisse aus Lehre und Forschung in die Praxis transferiert.

Handlungsfeld 2**Grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Luxemburg - Anbindung an europäische Güterverkehrswege und Aufbau einer europäischen Güterverkehrs- und Logistikkreuzung TriLux****1 Einleitung**

Bereits in den Ausführungen zum Handlungsfeld 1 wurden die Möglichkeiten der Standortregion Trier hinsichtlich der vielfältigen (und bereits teilweise umgesetzten) Kooperationen mit Einrichtungen in Luxemburg im Bereich Logistik deutlich.

Mit drei EU-geförderten Logistikstudien konnten 2000/2001 weitere bzw. neue Perspektiven der Zusammenarbeit mit Luxemburg im Bereich des Güter- und Wirtschaftsverkehrs herausgearbeitet und zu einem Handlungsprogramm zusammengestellt werden:

1. Vorlage des ersten europäischen „**Grenzüberschreitenden Güterverkehrskonzeptes**“ für den Raum Trier-Luxemburg (TriLux). Dieses Ziel- und Maßnahmenprogramm definiert für den Raum TriLux die Leitprojekte des Güter- und Wirtschaftsverkehrs, die grenzüberschreitend aufeinander abzustimmen und umzusetzen sind.
2. **Zusammenarbeit des Logistikparks Bettembourg/Dudelange im Süden von Luxemburg mit dem GVZ Trier.** Bettembourg/Dudelange liegt an der Hauptdurchgangssachse Großbritannien/Nordseehäfen - Mittelmeer und ist verkehrlich durch Autobahn und Schiene hervorragend angebunden. Der gesamte Güterverkehr von den belgischen Nordseehäfen nach Norditalien, Südfrankreich und Spanien führt über Bettembourg/Dudelange. Bettembourg/Dudelange liegen inmitten eines sogenannten Güter-Freeway's, auf dem Güter ohne Zollformalitäten über mehrere Länder hinweg transportiert werden. Die Umsetzung des geplanten Logistikparks Bettembourg/Dudelange sollte in Abstimmung und in projektbezogener Kooperation mit dem Güterverkehrszentrum (GVZ) Trier erfolgen.
3. **Schienanbindung des GVZ Trier an den Luftcargo Luxemburg (Findel)**, der mittlerweile zu den größten Frachtflughäfen Europas zählt. Mit der schienenmäßigen Anbindung des Flughafens Luxemburg eröffnet sich die Möglichkeit, diesen Flugverkehr als vierten Verkehrsträger in das GVZ Trier zu integrieren. Daneben wird der gesamte Schienenpersonenverkehrsbereich eingebunden werden können.

Diese drei Projekte bieten die Möglichkeit, den Großraum TriLux als Teilgebiet der Großregion SLL+ im europäischen Güter- und Wirtschaftsverkehr zu positionieren.

2 Güterverkehrskonzept Trier-Luxemburg - Entwicklung eines Maßnahmenprogramms für Schwerpunkttorte des Güterverkehrsaufkommens

TriLux besitzt für den Güterverkehr eine grundlegend gute Infrastruktur, deren Engpässe zu beseitigen und die es zu vernetzen gilt

Das vorliegende Güterverkehrskonzept Trier-Luxemburg zeigt eindeutig, dass die Region Trier-Luxemburg über eine gute Infrastruktur für Güterverkehr und Logistik in den Bereichen Straße, Schiene, Wasser und Luft verfügt. Diese vorhandene Infrastruktur gilt es aufrecht zu erhalten, durchaus vorhandene Engpässe zu beseitigen und insgesamt eine multimodale Vernetzung der Verkehrsträger herbeizuführen.

Mit diesem Infrastrukturnetz „Straße“, „Schiene“, „Wasser“ und „Luft“ ist der Standortbereich Trier-Luxemburg jedoch nur einer unter vielen europäischen Standorten, die in Konkurrenz stehen. Deshalb wurde im grenzüberschreitenden Güterverkehrskonzept bewusst der Vorschlag gemacht, hierauf aufbauend und ergänzend weitere eindeutige Schwerpunkte zu setzen, die komplementäre wirtschaftliche Angebote darstellen. Die Schwerpunkte (s. a. Abb. 1) liegen in den Bereichen:

1. Transport/Logistik
2. Aus- und Weiterbildung/Forschung und Lehre
3. Standortentwicklung, insbesondere Forschung und Entwicklung
4. Business Development (z. B. Bereitstellung von Risikokapital)

**Vision TriLux:
Kompetenzzentrum für
Güterverkehr und
Logistik**

In der Kombination der klassischen Infrastrukturförderung mit diesen komplementären zusätzlichen Angeboten ist die **Vision** der Umsetzung **eines „Kompetenzzentrums Güterverkehr und Logistik Trier-Luxemburg (TriLux)“** anzugehen, um die Standorte im Wettbewerb zu stärken und ihnen ein eindeutiges Profil zu geben.

Vor diesem Hintergrund wurden die Maßnahmen in ein Handlungsprogramm eingestellt. Die wichtigsten Maßnahmen aus diesem Konzept bzw. aus nachfolgenden Arbeiten sind:

- Kooperation zwischen dem GVZ Trier/Hafen und dem Hafen Mertert und
- Kooperation zwischen dem geplanten Logistikpark Bettembourg/Dudelange und dem bestehenden Güterverkehrszentrum Trier (u. U. auch mit dem Logistikstandort Athus)
- AirCargoRailing nach Luxemburg
- Europäische Akademie für Güterverkehr und Logistik

- Europäisches Institut für Güterverkehr und Logistik
- Europäische Freizone
- Multimodale Transportkette „Trimodal EWIV“
- Bereitstellung von Risikokapital
- Einrichtung einer grenzüberschreitenden Güterverkehrsrunde
- Kooperation mit der CFL Cargo
- Einrichtung einer grenzüberschreitenden Dachorganisation (Haus der Logistik TriLux)

Einrichtung einer grenzüberschreitenden Güterverkehrsrunde, um Investitionen und Projekte der Logistik frühzeitig grenzüberschreitend zu besprechen und abzustimmen

Parallel zu den vorgenannten Leitprojekten ist kurzfristig eine formalisierte grenzüberschreitende Organisationsstruktur herbeizuführen, mit deren Hilfe die Abstimmung über die Grenze hinweg zwischen staatlichen, kommunalen und privaten Trägern erfolgen kann. Zu diesem Zweck wird die **Einrichtung einer grenzüberschreitenden Güterverkehrsrunde** vorgeschlagen, mit der Infrastrukturplanungen, Logistikprojekte und zukünftige Planungen in einem sehr frühen Stadium und in Kenntnis der Bedarfe der Wirtschaft initiiert und abgestimmt werden sollen. Zu diesem Zweck sollte gemeinsam einmal p. a. eine öffentliche grenzüberschreitende Veranstaltung zu einem jeweils ausgewählten Logistikthema durchgeführt werden. Parallel sollte ein nicht öffentliches Kamingespräch der politischen Entscheidungsträger hinsichtlich der Abstimmung ihrer Investitionsentscheidungen im Bereich Güterverkehr und Logistik stattfinden. Diese Abstimmung erscheint notwendig, um Doppelinvestitionen in vergleichbare Infrastrukturen zu verhindern und um damit nicht verausgabte Mittel in anderen Bereichen der Logistik und in strategischen Allianzen entwickeln und aufbauen zu können.

Unter Federführung der beiden Wirtschafts- und Verkehrsminister aus Luxemburg und Rheinland-Pfalz sollte diese Güterverkehrsrunde Trier-Luxemburg (TriLux) eingesetzt werden. In diesem Gremium des Lenkungsausschusses sollten neben den federführenden Ministerien auch kommunale Gebietskörperschaften und private Akteure involviert werden. Der Lenkungsausschuss sollte für die Güterverkehrsrunde maximal eine Beteiligungsgröße von 10 Personen haben. Unterhalb dieses Lenkungsausschusses sollten zur Umsetzung der Vorhaben aus dem Güterverkehrskonzept Trier-Luxemburg bzw. auch aus dem Logistikkonzept Rheinland-Pfalz entsprechende Arbeitsgruppen gebildet werden, in denen neben den öffentlichen insbesondere private Projektträger involviert werden sollten, die an einer späteren Finanzierung beteiligt werden könnten. Auf dieser Basis können zwischen Trier und Luxemburg die vorgenannten Maßnahmen gemeinsam angegangen und gemeinsam in die Umsetzung gebracht werden. Diese grenzüberschreitende Güterverkehrsrunde gewährleistet eine Abstimmung, die heute in dieser Form über die verschiedenen Träger hinweg nicht existent ist.

In der grenzüberschreitenden Vermarktung mit Luxemburg kann eine größere europäische Aufmerksamkeit erreicht werden

Ebenfalls ist grundlegend notwendig, dass sich die Gesamtregion Trier-Luxemburg (TriLux) als Kompetenzzentrum Güterverkehr und Logistik abgestimmt nach außen und innen darstellt. Zu diesem Zweck ist vorrangig, als weitere Grundlage ein **grenzüberschreitendes Marketingkonzept Güterverkehr und Logistik** aufzubauen, mit dem eine gezielte Akquisition von Betrieben und Unternehmen von außen in den Bereich Trier-Luxemburg stattfinden könnte.

3 Kooperation des GVZ Trier mit dem Rangierbahnhof/Logistikpark Bettembourg

Die Ziele des Projektes können durch folgende Sachverhalte verdeutlicht werden:

- Mit der Kooperation des bestehenden Rangierbahnhofs und des geplanten Logistikparks Bettembourg/Dudelange mit dem GVZ Trier besteht die Chance der Profilierung eines europäischen Güterverkehrs- und Logistikzentrums, das als Umschlagplatz für Güter- und Wirtschaftsverkehre zwischen Großbritannien, den Beneluxhäfen einerseits, Spanien, Italien und Mitteleuropa andererseits ausgebaut wird;
- die zukünftige Zusammenarbeit optimal zu gestalten, Synergieeffekte zu nutzen und ein Mehr an beidseitigem Nutzen zu schaffen;
- die Kosten zur Einrichtung doppelter Infrastrukturen zu vermeiden und das bestehende Infrastrukturangebot zu ergänzen;
- die wirtschaftliche Auslastung der vorhandenen und geplanten Infrastruktureinrichtungen zu steigern;
- den Güterverkehr von der Straße auf die umweltverträglichen Verkehrsträger Schiene und Wasser zu verlagern;
- gemeinsam einen zukunftssträchtigen Logistikstandort mit innovativen Dienstleistungen für die angrenzenden Märkte zu etablieren, mit denen sich die Region Trier-Luxemburg (TriLux) profilieren kann;
- den Güterverkehrs- und Logistikpark TriLux im europäischen und internationalen Wettbewerb zu positionieren und zu vermarkten.

Strategische Allianzen und Wertschöpfungspartnerschaften innerhalb logistischer Prozesse nehmen zwischen Unternehmen einen breiten Raum ein. Als Folge dieser Entwicklung werden immer mehr Funktionen ausgegliedert und Kooperationen zwischen Herstellern und Logistikunternehmen gebildet.

Die Grenzregion Trier–Luxemburg hat einen regen Warenaustausch mit den benachbarten Staaten und Bundesländern. Dies zeigen die Verkehrsanalysen im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Wichtige Güterverkehrsverflechtungen bestehen auf Luxemburger Seite mit den Städten und Regionen Köln, Ruhrgebiet, Süddeutschland und den Nordseehäfen. Wichtige Verkehrsbeziehungen zur Bündelung von großräumigen Güterströmen bestehen auf den Nord-/Südachsen (Nordseehäfen – Südeuropa) und den West-/Ostachsen in Richtung Deutschland, Skandinavien, Osteuropa.

Die Analyse der Verkehrsangebote erbrachte deutliche Defizite im heutigen Bahnangebot insbesondere im Raum Trier. Hier können zukünftig durch eine engere Zusammenarbeit der Standorte GVZ Trier und Logistikpark Bettembourg/Dudelange Synergieeffekte erzielt werden. Durch Bündelung von Güterströmen lassen sich alternative Verkehrsangebote und neue, insbesondere großräumige Transportrelationen aufbauen.

Im Mittelpunkt der Aufgabe stehen die Vorteile und Entwicklungsperspektiven einer kooperativen Zusammenarbeit zwischen den beiden Logistikstandorten, dem in der Konzeptionsphase befindlichen Logistik Park und dem in Betrieb befindlichen Güterverkehrszentrum.

Kooperationen steigern die Wettbewerbsfähigkeit, verbessern den Marktzugang und senken Kosten. Doppelinvestitionen können vermieden und neue logistische Produkte entwickelt werden. Kooperationen setzen die Kooperationsbereitschaft, die Kooperationsfähigkeit und -möglichkeit der Beteiligten voraus. Je nach logistischem Produkt arbeiten die Privatwirtschaft und öffentliche Hand bzw. die Privatwirtschaft untereinander, bei der Produktentwicklung zusammen. Für eine grenzüberschreitende kooperative Zusammenarbeit wurde eine vertragliche Vereinbarung zwischen den beiden Logistikzentren in Form einer *Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung (EWIV)* vorgeschlagen. Unter Umständen wäre eine solche Kooperation in einem späteren Stadium auch um den Standort Athus zu erweitern.

Wie die damaligen Befragungen der Unternehmen belegen, wird der Weiterentwicklung der Logistikzentren und logistischen Produkte große Bedeutung beigemessen. Eine kooperative Zusammenarbeit in einem Logistikzentrum als auch grenzüberschreitend wird in bestimmten Leistungsbereichen angestrebt

Insgesamt wurden acht logistische Produkte identifiziert und ihr Nutzen für die Beteiligten transparent gemacht. Kooperationspartner hierfür sind die Privatwirtschaft (Containerdepot, Gefahrgutlager, Groupage Center, Dienstleistungszentrum, Standortmarketing), die Transportwirtschaft (Aufbau multimodaler Trans-

portketten, Shuttlezug Trier-Luxemburg) und Private-Public-Partnership Modelle (Europäische Freizone). Die Produkte sind zusammenfassend dargestellt:

Das **Containerdepot** besteht im Wesentlichen aus zwei Modulen, dem Behälterdepot und den damit zusammenhängenden Dienstleistungen. Im Behälterdepot werden Abstellflächen zur Verfügung gestellt, das Dienstleistungszentrum stapelt, transportiert, wartet, repariert, reinigt, verkauft und vermietet die Behälter. Es verknüpft Kunde und Dienstleister EDV-technisch und wickelt die Verwaltungsgeschäfte ab.

Das **Gefahrgutlager** soll die Aktivitäten mehrere Einzelunternehmen an einem Logistikstandort bündeln, da in der Region Trier/Luxemburg bisher noch kein kooperatives Gefahrgutlager besteht. Aufgrund der hohen Sicherheitsanforderungen ist ein entsprechendes Investitionsniveau erforderlich, welches für kleine und mittlere Unternehmen alleine nicht zu leisten ist. Die Unternehmen der verladenden Wirtschaft profitieren von einem verbesserten Angebot und möglichen Kostensenkungen, die Bevölkerung am Standort von der sicheren und zuverlässigen Aufbewahrung der Gefahrgüter.

In einem **Groupage-Center** sollen hauptsächlich Verpackungsdienste für Container der Luft- und Seefracht vorgenommen werden, um die Kapazitätsengpässe an Flughäfen und Seehäfen zu reduzieren. Die Region Trier-Luxemburg hat ein entsprechendes Transportaufkommen in Richtung der belgischen und holländischen Seehäfen und zum Flughafen Luxemburg. Bereits heute bieten einige Logistik-Dienstleister diese Dienstleistungen an, kooperative Unternehmenszusammenschlüsse sind bisher allerdings noch nicht erfolgt.

Im Mittelpunkt eines **Dienstleistungszentrums** steht die Bereitstellung von Räumlichkeiten für Schulungs- und Ausbildungsmaßnahmen, Tagungseinrichtungen, Bankdienste, Bereitstellung von Unterkünften und Verpflegung für das Personal u. Ä. m. Entsprechend der Nachfrage vor Ort können auch allgemeine Bürodienste, Einkaufs- und Beschaffungsdienste, e-Dienste (Call-Center, e-Commerce, Frachtbörse) und Terminal-Management-Dienste angeboten werden.

Eine gesamtheitliche **Marketingstrategie** muss durch gezielte Einzelmaßnahmen Bevölkerung und gewerbliche Nutzer über die Vorteilhaftigkeit der Logistikzentren informieren. Logistische Zentren sind mehr als die Summe ihrer Einzelbetriebe, da sie ein vielfältiges logistisches und verkehrliches Angebot im regionalen, nationalen und internationalen Bereich darstellen. Durch den gemeinsamen Marktauftritt und die richtige Positionierung in der Öffentlichkeit lassen sich positive Effekte für die Gesamtregion erreichen.

Die Projekte „**Shuttlezug Trier-Luxemburg**“ und „**Multimodale Transportkette**“ sind typische Kooperationsprojekte, die Straßentransportunternehmer, Umschlaggesellschaften, Schienentransportunternehmen und schließlich die Verlader kooperativ miteinander verbinden. Hierbei handelt es sich um Produkte, bei denen sich kein Unternehmer bzw. keine Institution alleine für eine Finanzierung findet und an denen ein öffentliches Interesse besteht. Beim Projekt Shuttlezug wurde ein genügend großes Transportpotenzial zwischen den Logistikstandorten Trier-Bettembourg-Flughafen Luxemburg festgestellt, um einen regelmäßigen Schienenverkehr betreiben zu können. Das Projekt multimodale Transportkette stellt den Versuch dar, grenzüberschreitende Schienenverkehre in Westeuropa über Luxemburg und Trier mit europäischen Logistikknoten zu verflechten.

Die Idee der **Europäischen Freizone** (Standortpräferenz Luxemburg) ist als Produktidee besonders zu betonen. Die Grundidee einer Freizone besteht darin, in einem räumlich abgegrenzten Gebiet für eine bestimmte Zielgruppe den Warenverkehr mit Staaten außerhalb der Europäischen Gemeinschaft zu erleichtern. Eine als *Foreign Trade Zone* vorgeschlagene Freizone für den Grenzraum Trier-Luxemburg bietet Produktions- und Handelsbetrieben ein ganzes Bündel an Dienstleistungen finanz- und produktionstechnischer Art, die eine Art Alleinstellungsmerkmal in Zentraleuropa darstellen. Von ihr gehen neben gesamtwirtschaftlichen Nettowohlfahrtseffekten zusätzlich positive Effekte auf Arbeitsplätze, gesteigerte Investitionstätigkeit und höhere Produktionsergebnisse aus. Weitere Vorteile für importierte Drittlandware entstehen durch Nichterhebung von Zoll, Mehrwertsteuer und Verbrauchssteuer sowie durch Erleichterungen bei administrativen Formalitäten. Ein ausgearbeitetes Konzeptpapier für die Einrichtung einer Freizone liegt vor. Diese Projektidee erhält vor dem Hintergrund eines in Zukunft wachsenden Handelns zwischen Europa und asiatischen Ländern – insbesondere und absehbar mit China – eine neue Perspektive und Bedeutung.

Die Absicht der verladenden Wirtschaft in der Grenzregion, mehr Güter auf die Schiene zu verlagern, erfordert konkurrenzfähige Transportangebote hoher Qualität. Vor diesem Hintergrund gewinnen neue Transportangebote im Kombinierten Verkehr zwischen den Logistikzentren und großräumige grenzüberschreitende Verkehre zunehmend an Bedeutung. Nach Auskunft der Verlader und Spediteure fehlen insbesondere attraktive Bahnverbindungen zwischen Trier-Luxemburg zu den Nordseehäfen sowie in Richtung Frankreich/Spanien/Italien. Zusätzlich wächst der Transportbedarf aus Luxemburg-Trier in Richtung Deutschland/ Skandinavien und Osteuropa.

Wie die Verkehrsanalysen gezeigt haben, ist ein ausreichendes Güterpotenzial für den Shuttlezug zwischen Trier und Luxemburg

vorhanden. Aufgrund der kurzen Verbindung (Entfernung ca. 60 km) und den i. d. R. zusätzlich erforderlichen Lkw- Vor- und Nachläufen sowie Containerumschlag ist ein wirtschaftlicher Transport gegenwärtig nicht erreichbar. Erst durch Integration der Shuttlezugverkehre in großräumige Verkehre (Nordseehäfen, Spanienverkehre, Italienverkehre usw.) und Optimierung der Transportkette bestehen Chancen für wirtschaftliche Kombinierte Verkehre.

Trotz unterschiedlicher Entwicklungsstadien der beiden Logistikstandorte ist aus mittelfristiger Sicht eine kooperative Zusammenarbeit erstrebenswert. Hiervon profitieren zukünftig beide Standorte. Ein vertretbarer Marktzugang und ein umfassendes Kontaktnetz gestatten den Akteuren eine bessere Markterschließung. Konkurrierende Zielsetzungen werden vermieden und komplementäre Ziele besser umgesetzt. Rationalisierungsprozesse können durch Bündelungseffekte und bessere Kapazitätsauslastung ausgeschöpft werden. Der geplante Logistik Park besitzt aufgrund seiner unmittelbaren Nähe zum Rangierbahnhof Bettembourg und seiner internationalen Vernetzung besondere Affinitäten zur Eisenbahn. Das Güterverkehrszentrum Trier, im Trierer Hafen gelegen, bietet aufgrund seiner Nähe zum Binnenschiff besondere Präferenzen für binnenschiffaffine Aktivitäten.

Eine koordinierte Weiterentwicklung der beiden Logistikstandorte erfordert eine bedarfsgerechte Kooperationsform und effiziente Organisation. Für eine grenzüberschreitende kooperative Zusammenarbeit wurde eine Kooperationsform gewählt, die eine vertragliche Zusammenfassung gemeinschaftlicher Interessen selbstständiger Institutionen gestattet. Dabei handelt es sich um die Europäische Wirtschaftliche Interessensvereinigung (EWIV).

Multimodale Transportkette „Trimodal“

**Multimodale
Transportkette
„Trimodal“ EWIV ist
als Modellprojekt
grenzüberschreitend
und über die Probezeit
von 3 Jahren hinaus
weiterzuentwickeln**

Aus den v. g. Überlegungen heraus, entstand zwischenzeitlich die multimodale Transportkette „Trimodal“, die grenzüberschreitend im Herbst 2007 als EWIV gegründet werden soll. Diese multimodale Transportkette wird in einer dreijährigen Probezeit versuchen, die bestehenden Güterverkehrsangebote zu vernetzen und damit für den Kunden erstmals ein trimodal transparentes Gesamtangebot zu machen. Für diese neue Einrichtung wird es notwendig werden, dass die bisher bestehenden Konkurrenzbeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern abgebaut und die logistischen und preislichen Vorteile eines kombinierten Angebotes aufgebaut werden. In den letzten Jahren ist deutlich geworden, dass es weniger um die betrieblichen und technischen Fragestellungen des Aufbaus sog. multimodaler Transportketten geht, sondern vielmehr um die Notwendigkeit der organisatorischen Zusammenführung der Betreiber der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser. Im konkreten Projekt Trimodal ist es gelungen, dass mit der Fa. Luxport S.A. (am Standort Hafen

Mertert und GVZ Trier vertreten) eine Einrichtungen gefunden werden konnte, mit der gemeinsam und grenzüberschreitend die Organisation eines multimodalen Transportangebotes aufgearbeitet werden konnte. Die neue Einrichtung Trimodal wird sich bewusst auf eine Probezeit von 3 Jahren ausrichten und nicht in die Struktur eines gegebenen Betriebes integriert werden. Die federführende verantwortliche Unternehmung wird für die Mitarbeit weiterer Logistikunternehmen offen sein und hat bereits für weitere logistische Kooperationen weitere Firmen aus der Standortregion integriert.

4 Air Cargo Railing nach Luxemburg - Chancen und Lösungen für die Luftfrachtbeförderung zum Flughafen Luxemburg mit der Bahn

Zielsetzung des Projektes war es,

- die Chancen der Luftfrachtbeförderung zum Flughafen Luxemburg auf der Bahn grundsätzlich zu bestimmen,
- die Anforderungen technischer, wirtschaftlicher und organisatorischer Art für eine schnelle Anbindung des GVZ Trier und der Städte Trier und Wittlich an den Cargo-Flughafen Luxemburg zu definieren und
- die Nutzen ökonomischer und ökologischer Art allgemein, insbesondere aber für den Raum Trier/Luxemburg zu bewerten.

Der Luftfrachttransport spielt im Rahmen der Globalisierung eine zunehmend wichtige Rolle. Ein leistungsfähiger und verkehrlich gut angebundener Cargo-Flughafen ist damit ein maßgeblicher Standortfaktor für die weitere wirtschaftliche Entwicklung. Für die Region Trier/Luxembourg bieten sowohl der Flughafen Luxembourg-Findel als auch der Flughafen Hahn als wichtige Frachtdrehscheiben in Europa günstige Voraussetzungen für die Weiterentwicklung vorhandener wirtschaftlicher Aktivitäten.

Luftfrachttransport ist intermodaler Verkehr, denn der Vor- und Nachlauf zu interkontinentalen Frachtflügen (USA, Fernost, Afrika, etc.) findet in Europa aus wirtschaftlichen Gründen als sog. Road-Feeder-Service (RFS) zu großen Anteilen auf der Straße statt. Aufgrund der speziellen Struktur des Luftverkehrs in Findel mit vergleichsweise geringem Passagieraufkommen, erfolgt hier der Vor- und Nachlauf fast ausschließlich bodengebunden mit speziell dafür ausgerüsteten Lkw. Dies führt insbesondere im Umfeld des Flughafens zu entsprechenden Verkehrsbelastungen. In 1999 waren dies bei einem Aufkommen von 476.000 t über 60.000 Lkw-Bewegungen von bzw. nach Findel. Der Einzugsbereich von Findel erstreckt sich über alle wichtigen Wirtschaftszentren in Europa.

Unter Berücksichtigung der allgemeinen Prognosen zur Entwicklung des globalen Luftfrachtmarktes sowie Einschätzung der Entwicklungsperspektiven der in Findel ansässigen wichtigsten Unternehmen im Luftfrachtbereich kann mit einer weiteren Zunahme des Aufkommens gerechnet werden. Damit einhergehend wird auch im kontinentalen Vor- und Nachlauf das Aufkommen entsprechend ansteigen und unter Status-quo-Bedingungen zu einer Erhöhung des Lkw-Aufkommens auf etwa 100.000 Fahrten von bzw. nach Findel führen.

Zielsetzung dieser Studie war es, die Möglichkeiten der zukünftigen Verlagerung von bisher im Straßengüterverkehr erfolgenden Transporte auf die Bahn zu untersuchen und zu bewerten. Basis hierfür ist die sich derzeit in Diskussion befindliche Erschließung des Plateau Kirchberg via Flughafen für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr, dessen technische Realisierbarkeit im Rahmen dieser Untersuchung nachgewiesen werden konnte. Damit würde der Flughafen Findel über eine direkte Anbindung an das Netz der luxemburgischen Bahn (CFL) verfügen.

In den sich für einen Schienentransport vorrangig anbietenden weitläufigen internationalen Relationen reicht das Aufkommen zur Auslastung reiner Luftfrachtzüge auch bei zukünftig wachsendem Potenzial nicht aus. Hier besteht in Verknüpfung mit anderem Aufkommen die Möglichkeit der Abfuhr via dem Umschlagbahnhof Bettembourg. Unter der Voraussetzung eines Ausbaus des bestehenden Angebotes in Anpassung an die Erfordernisse des Luftfrachttransportes wäre ein Schienentransport in den Relationen Lyon (inkl. Spanien), Helsingborg und Mailand bezüglich Transportpreis und –zeit im Vergleich zur Straße wettbewerbsfähig. In einem Anlaufstadium könnte dies auch unabhängig von der konkreten Realisierung der Schienenanbindung von Findel per Lkw-Transport von bzw. nach Bettembourg erfolgen.

Schienenshuttle zwischen Findel und Bettembourg

Bei Konsolidierung dieser Verkehre und Umsetzung der Schienenanbindung wäre unter der Voraussetzung der Bündelung die Einrichtung eines Schienenshuttle zwischen Findel und Bettembourg wirtschaftlich darstellbar. Insgesamt könnten damit 8.000 bis zu zukünftig 10.000 Lkw-Transporte pro Jahr auf die Schiene verlagert werden.

Airport-Shuttle-System nach Köln/Düsseldorf

In Ergänzung hierzu wurde bezüglich einer Verlagerung der aufkommensstarken Relationen nach Deutschland auf die Schiene ein spezielles Airport-Shuttle-System auf Basis der CargoSprinter-Technologie untersucht. Vorrangig bietet sich in diesem Systemkonzept eine Anbindung der Plätze Köln/Düsseldorf und Frankfurt bei einem zweimaligen Fahrzeugumlauf pro Tag als Ausgangsbasis. Damit wäre eine Verlagerung von 8.000 bis 9.000 Lkw-Fahrten pro Jahr auf die Schiene erreichbar. Bei einer langfristigen

Ausweitung des Systems auf weitere Plätze in Süd- und Norddeutschland könnte sich dieses Verlagerungspotenzial etwa verdoppeln.

Die Ergebnisse der Studie zeigen insgesamt, dass Air Cargo Railing (ACR) von und nach Findel in ausgewählten Relationen marktfähig gestaltet werden und sich für den Anbieter auch betriebswirtschaftlich rechnen kann. Das mögliche Potenzial bewegt sich in der Größenordnung von 30 % des RFS-Aufkommens. Die Analyse und Bewertung der Möglichkeiten des Air Cargo Railing erfolgte auch im Dialog mit den potentiellen Nutzern unter Berücksichtigung der aktuellen Situation sowie sich abzeichnender Entwicklungstendenzen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Luftfrachttransport sowohl in der Vergangenheit als auch zukünftig ein vergleichsweise „dynamischer“ Markt ist.

Vor diesem Hintergrund ist ACR trotz des begrenzten derzeitigen Potenzials und der noch mit einer zukünftigen Umsetzung verbundenen Risiken als wichtige Option für die weitere Entwicklung von Findel anzusehen ist. Gleiches dürfte für Hahn unterstellt werden. Die Schienenanbindung des Flughafens, die auf Basis des ACR-Aufkommens allein wirtschaftlich nicht rechtfertigt, sondern im Zusammenhang mit dem Personenverkehr zu sehen ist, ist insofern als strategischer Standortvorteil in einem sich ändernden europäischen Transportmarkt zu sehen, der sich vor dem Hintergrund des weiter erwarteten überproportionalen Wachstums des Straßengüterverkehrs mehr als bisher auf die Schiene und hier insbesondere den Kombinierten Verkehr orientieren wird. Erste Beispiele zur Verlagerung hochwertiger, zeitkritischer Transporte auf die Schiene werden z. B. mit dem Parcel-Intercity und auch dem Luftfrachttransport zwischen Amsterdam und Mailand praktiziert – weitere werden folgen.

Weitere Vorgehensweise und Handlungsempfehlungen

Im Bereich der weiteren Infrastrukturplanungen im Zusammenhang mit der Anbindung des Airport an das Schienennetz sollten die konkreten Belange des ACR in Form des entsprechenden Abzweigs zum Cargo-center auf Basis der vorgelegten Planung weiterverfolgt werden. Die Umschlaganlage sollte auf Basis des Einsatzes von Mobilgeräten in die weitere planerische Entwicklung des Flughafens im Sinn einer strategischen Komponente ACR einbezogen werden. Diese Aspekte sind mit Luxemburg abzustimmen.

Parallel dazu ist eine Entscheidung über die Möglichkeiten der Verbesserung bestehender KV-Angebote von/nach Bettembourg zur Integration von Luftfracht in einem ersten Schritt und in einem zweiten Schritt eine entsprechende „Organisation“, für die Durchführung bis hin zu einer Betreibergesellschaft herbeizuführen.

**Handlungsfeld 3:
Logistische Qualifizierung - Weiterentwicklung des Human
Capitals orientiert an aktuellen und zukünftigen Bedarfen der
Wirtschaft**

Die Verfügbarkeit über qualifiziertes „Human Capital“ wird in Zukunft einer der entscheidenden Entwicklungsfaktoren in der Logistikbranche sein

1 Einleitung

Logistik ist zu einem Schlüsselfaktor in der gesamten Wirtschaft geworden. Sie betrifft Unternehmen aller Wirtschaftszweige und hat entsprechend vielschichtige Auswirkungen. Die Wettbewerbsfähigkeit sowohl der Logistikbranche, die in den letzten zehn Jahren ein beträchtliches Wachstum zeigte, als auch von Unternehmen mit vielen logistikrelevanten Prozessen wird in Zukunft u. a. auch wesentlich davon abhängen, in welcher Form die Unternehmen in den Produktionsfaktor Arbeit investieren.

Bezog sich bis vor einigen Jahren der Begriff „Logistik“ ausschließlich auf das Lagern und Transportieren von Gütern, so hat sich die Logistik im Zuge der Reorganisation und Ausweitung von Produktions- und Geschäftsprozessen zu einem der bestimmenden Faktoren für den wirtschaftlichen Erfolg von Betrieben und Unternehmen entwickelt. Logistik wird als unternehmensübergreifende Managementmethode in einem ganzheitlichen Ansatz verstanden, der zu einer wirtschaftlich effizienteren Gestaltung von Wertschöpfungsketten zwischen Lieferanten, Herstellern, Handel, Kunden und Dienstleistern führen soll. Die Steigerung der (weltweiten) Arbeitsteilung und die Erweiterung der Sortimente führen zu einer erhöhten Komplexität der Prozesse. Neben der Globalisierung der Wirtschaft sind in der Logistik weitere Trends absehbar, wie etwa die weitere Verbreitung der Kontraktlogistik, der Aufbau neuer Zuliefersysteme (Supply Chain Management), die umfassende informationstechnische Vernetzung und Steuerung logistischer Prozesse sowie ein gezieltes „Business Development“; das zunehmend auch die Fragen der Finanzen einbeziehen wird.

Logistik ist heute ein strategischer und systemischer Ansatz, der auf die schnittstellenübergreifende Optimierung der Material-, Waren- und Informationsflüsse im Gesamtsystem zielt und hierbei erhebliche Produktivitätsreserven freisetzen soll.

Dies bedingt ein integratives bzw. ganzheitliches Logistikmanagement und spezifisches Logistik-Know-how.

Demzufolge steigen die Anforderungen an strategische Führungskräfte und Mitarbeiter im operativen Bereich der Logistik. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Bedarf an entsprechend ausgebildeten Fachleuten für die Logistik in allen Wirtschaftszweigen steigen wird.

Vor diesem Hintergrund stellen sich die folgenden zentralen Fragen:

- Welche Investitionen müssen zukünftig in den Faktor „Human Capital“ im Bereich der Logistik getätigt werden, damit Unternehmen betriebswirtschaftlich wettbewerbsfähig bleiben bzw. die Branche insgesamt weiterhin ein Wachstumsmotor für die Volkswirtschaft bleibt?
- Wo liegen die logistischen Bedarfe der Unternehmen im Bereich der Aus- und Weiterbildung und welche Schwerpunkte können überbetrieblich festgestellt werden?
- Wie kann eine an diesen Bedarfen ausgerichtete markt- und zukunftsorientierte Aus- und Weiterbildung organisiert und finanziert werden?

In Zukunft wird der Produktionsfaktor Mensch insbesondere im Bereich der Logistik zunehmend an Bedeutung gewinnen. Vor dem Hintergrund der bereits genannten Globalisierung und der in Westeuropa eintretenden Abnahme der Bevölkerungszahlen werden am Arbeitsmarkt Arbeitskräfte mit entsprechenden Qualifikationen ein bedeutsamer Knappheits- und damit Kostenfaktor werden.

Des Weiteren zeigen vorliegende Untersuchungen sowohl auf Bundesebene als auch dem Standortbereich TriLux eindrucksvoll, dass die Aus- und Weiterbildung innerhalb der Logistik nicht ausreichend ist und stellenweise an den tatsächlichen Bedarfen der Wirtschaft vorbeigeht.

Einrichtung einer Europäischen Akademie für Wirtschaftsverkehre und Logistik

Die vor diesem Hintergrund vorgeschlagene Projektidee der Gründung einer Europäischen Akademie für Wirtschaftsverkehr und Logistik wurde vom Europäischen Zentrum für Wirtschaftsverkehre, Ausbildung und Logistik weitergehend konkretisiert. Die Akademie soll als Einrichtung der Wirtschaft für die Wirtschaft die vorhandenen Defizite der gegenwärtigen Aus- und Weiterbildung abbauen und die aktuellen und zukünftigen Bedarfe der Wirtschaft decken. Deshalb müssen die Bedarfe der Unternehmen erfasst werden, um anschließend entsprechende Angebote ausarbeiten zu können. Die allgemeinen Schwerpunkte der bisherigen Bedarfsermittlungen sind in der Abbildung aufgeführt

Die logistische Qualifizierung ist somit die Voraussetzung als auch die Konsequenz zur dauerhaften Umsetzung der vorgenannten Vorhaben des Güter- und Wirtschaftsverkehrs.

Der durch den Aufbau, die Entwicklung und den Betrieb der verschiedenen logistischen Einrichtungen und durch den Einsatz moderner Informations-, Kommunikations- und Telematik-Tech-

nologie erwachsende Bedarf an (hochqualifizierten) personellen Ressourcen kann weder in Rheinland-Pfalz noch in Luxemburg qualifiziert und ausreichend gedeckt werden. Es sind kaum den Ansprüchen der modernen Infrastruktureinrichtungen entsprechende Qualifizierungsmöglichkeiten im Bereich „Güterverkehr und Logistik“ vorhanden, wie z. B. und insbesondere zu den Aspekten der multimodalen Transportketten. Dies betrifft nach vorliegenden Befragungen insbesondere den Bereich der Weiterbildung. Vor diesem Hintergrund ist von Beginn an die grenzüberschreitende Ausrichtung und der gemeinsame Aufbau einer grenzüberschreitend abgestimmten Aus- und Weiterbildung im Bereich des Güterverkehrs und der Logistik vorzusehen. Institutionell könnte damit die Einrichtung einer „Europäischen Akademie für Wirtschaftsverkehre und Logistik“ definiert werden.

2 Zielsetzung

Ziel dieses Projektes ist es, den Bedarf an logistischer Qualifizierung in der Aus- und Weiterbildung zu definieren und geeignete Maßnahmen zur Deckung des jeweiligen Qualifizierungsbedarfs zu erarbeiten und zu realisieren. Dabei sind alle Qualifizierungsebenen und die branchenspezifischen Tätigkeitsprofile zu berücksichtigen.

**vorhandene
Angebotsstrukturen
sind zu beachten**

Es ist außerdem zu ermitteln, wie die Aus- und Weiterbildungsbedarfe in der Zukunft gedeckt werden können.

Kurzfristig sind Lehrgangs- und Seminarveranstaltungen für spezifische Zielgruppen zu definieren, inhaltlich vorzubereiten und zu organisieren. Hierbei sind die gegebenen Strukturen der Aus- und Weiterbildung in Rheinland-Pfalz zu beachten.

Die Zielsetzungen erfordern einen umfassenden Ansatz bei der Ermittlung des Qualifizierungsbedarfs und der Formulierung der Angebote.

- Die Ermittlung des Qualifizierungsbedarfs ist zunächst auf Rheinland-Pfalz und Luxemburg zu konzentrieren, um vor dem Hintergrund dieser spezifischen Gegebenheiten kurzfristige Lösungsansätze zu entwickeln und umzusetzen. Hierzu sind u. a. auch die Akteure des Lenkungsausschusses zum Standortkonzept Logistik auf Landesebene und die ZIRP zu nutzen.
- Die Ermittlung des derzeit bestehenden Angebots an logistischer Qualifizierung in der Aus- und Weiterbildung ist zu erfassen.
- In Kenntnis der Bedarfe der Wirtschaft und der bestehenden Angebote sind u. U. neue Qualifizierungsangebote für die jeweiligen Zielgruppen zu definieren.

- Erarbeitung von entsprechenden curricularer Aus- und Weiterbildung.
- Machbarkeitsanalysen für die verschiedenen organisatorischen und finanziellen Umsetzungsalternativen.

3 Vorgehensweise

Zur Erarbeitung eines Realisierungsprogramms „Aus- und Weiterbildung Güterverkehr und Logistik“ wird die Gesamtaufgabenstellung in die nachfolgend aufgestellten Leistungseinheiten gegliedert:

3.1 Ermittlung des Qualifizierungsbedarfs

Der Bedarf an Qualifizierung ist einerseits aus den logistischen Tätigkeitsfeldern (die heute existent sind und die absehbar zukünftig vorhanden sein werden) abzuleiten.

Zum anderen sind durch Befragungen in Betrieben und Unternehmen die heutigen und zukünftigen Ausbildungsbedarfe zu erfassen und zu bewerten. Dabei ist zwischen folgenden Zielgruppen zu unterscheiden:

- Ungelerntes Personal/neue Kräfte, die von Grund auf in der Transportwirtschaft ausgebildet werden;
- vorhandenes Personal aus den Bereichen der Speditionen/Transportunternehmen, das durch gezielte Weiterbildungsseminare auf die Anforderungen der operativen Ebene der Transportwirtschaft geschult wird;
- vorhandenes Personal aus der Verwaltung, das im Rahmen von Seminaren den Erfordernissen des Mittel-Managements in der Transportwirtschaft entsprechend ausgebildet wird;
- vorhandenes Personal der Leitungsebenen von Betrieben der Transportwirtschaft sowie von produzierenden Unternehmen.

Der in die Zukunft gerichtete qualitative und quantitative Bedarf ist festzustellen und darzustellen:

- für den Bereich Rheinland-Pfalz und seine Teilräume sowie für Luxemburg mit dem Ziel, konkrete Maßnahmen der Qualifizierung abzuleiten.

3.2 Ermittlung des Angebots „Logistischer Qualifizierung“ an Berufsschulen, Fachschulen, Hochschulen und Weiterbildungsträgern in Rheinland-Pfalz und Luxemburg

Ziel dieses Arbeitsschrittes ist es, die bestehenden Aus- und Fortbildungsmöglichkeiten und die Bildungsträger zu erfassen und

ihren Stand (state of the art) und ihr Anspruchsniveau sowohl in der Aus- als auch Weiterbildung festzustellen. Die Bestandsaufnahme ist erforderlich, um ein qualifiziertes Aus- und Weiterbildungsangebot definieren zu können, das sowohl dem „state of the art“ als auch den absehbaren zukünftigen Bedarfen entspricht.

3.3 Definition der unmittelbar erforderlichen Qualifizierungsmaßnahmen

Auf der Grundlage der Bedarfs- und Anforderungsanalyse sind die erforderlichen Qualifizierungsmaßnahmen für die verschiedenen Anforderungsprofile festzulegen. Diese Aufgabe beschränkt sich nicht auf die Definition der Lehrinhalte, sondern wesentlich sind auch die Methoden (Seminare, Übungen, Vorlesungen, Praktika), Dauer und Wiederholungs- bzw. Fortsetzungshäufigkeit der Lehrveranstaltungen, mit denen der unmittelbare Aus- und Fortbildungsbedarf befriedigt werden soll.

3.4 Definition der Curricula für die Logistische Qualifizierung aller Anforderungsebenen in der Aus- und Weiterbildung

Als Grundlage für die Schaffung von Aus- und Weiterbildungseinrichtungen, die das gesamte Spektrum der Logistischen Qualifizierung bereitstellen, sind die Curricula differenziert nach berufsspezifischen Anforderungen hinsichtlich Art und Tiefe zu definieren.

Es sind damit die Maßnahmen für die reguläre Ausbildung von Logistik-Fachkräften in Fachschulen und Hochschulen sowie in Weiterbildungseinrichtungen zu entwickeln.

3.5 Bereitstellung und Ausführung der Qualifizierungsleistungen

Zur Umsetzung der geplanten und entwickelten Maßnahmen ist ein unmittelbar umsetzbares Qualifizierungsprogramm aufzustellen, in dem die organisatorischen, personellen, infrastrukturellen und finanziellen Voraussetzungen festgestellt und geschaffen werden.

Für Rheinland-Pfalz ist es wichtig festzuhalten, dass die Umsetzung einer separaten und nur auf einen Standort konzentrierten neuen Einrichtung nicht sinnvoll ist.

Bestehende Angebote der Aus- und Weiterbildung sind zusammenzuführen, entsprechend der Bedarfe der Wirtschaft zu ergänzen und in verbindliche und tragfähige organisatorische Kooperationen zu überführen

Vielmehr ist im breiten Verständnis von Logistik an den bestehenden Universitäten und Fachhochschulen bereits ein spezifisches (und vielleicht nicht immer erkennbares) Angebot an logistischen Ausbildungsfächern gegeben. Ebenfalls wird es für Rheinland-Pfalz nicht möglich sein, neben der Struktur der gegebenen Fachhochschulen – wie in Baden-Württemberg realisiert – Berufsakademien einzurichten.

Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, dass die heute bestehenden Logistikangebote der Fachhochschulen und Universitäten in Rheinland-Pfalz erfasst und mit dem aktuellen und zukünftigen Bedarf der Wirtschaft verglichen und bewertet werden. Vor dem Hintergrund der interdisziplinären und globalen Ausrichtung werden diese bestehenden Angebote sinnvoll auf Landesebene (und damit über einzelne Fachhochschulen und Universitäten hinweg) vernetzt und erkannte Angebotslücken mit neuen Inhalten versehen werden.

Über Kooperationsverträge der Hochschulen untereinander mit dem Land/Fachministerium sollte ein Angebot für die akademische Ausbildung auf Landesebene gemacht werden. Diese Kooperation sollte als Europäische Akademie für Wirtschaftsverkehre und Logistik verstanden und vermarktet werden. Das operative Handling der Koordination, Auswertung und Weiterentwicklung der Angebote sollte an ein spezifisches Gremium auf Landesebene gegeben werden. In den Planungsgremien des Landes sollten Dependancen eingerichtet werden, die insbesondere den spezifischen Bedarf der Betriebe an der Aus- und Weiterbildung im Bereich „Güterverkehr und Logistik“ (u. U. branchenbezogen) erfassen.

Die Übertragung von Elementen der Berufsakademie Baden-Württemberg und die Einbeziehung von Luxemburg ist in diesem Modell von Beginn an zu prüfen.

3.6 Einrichtung einer Europäischen Akademie für Güterverkehr und Logistik

Die zusammenzuführenden und u. U. zu ergänzenden Angebote der Aus- und Weiterbildung werden unter dem organisatorischen Dach einer Europäischen Akademie für Wirtschaftsverkehre und Logistik geführt

Es ist ein mittelfristig zu realisierendes Ausbildungs- und Studienprogramm zu entwickeln, das Ausgangspunkt für die Lehrplangestaltung an Berufsfachschulen und Hochschulen (Forderungen der Wirtschaft an Lehre und Wissenschaft) sowie in Weiterbildungseinrichtungen sein kann. Diese Angebote sollten in einer Europäischen Akademie für Güterverkehr und Logistik zusammengeführt werden, die in einem ersten Schritt von den Ländern Luxemburg und Rheinland-Pfalz betrieben werden könnte und in der weiteren Entwicklung für den Zugang weiterer Länder in der Trägerstruktur geöffnet bleiben sollte. Dabei sind bewährte Modelle der Wissenschaft und Praxis zu berücksichtigen. Die bereits heute erkennbaren Schwerpunkte an einzelnen Einrichtungen im Lande sollten gezielt unter dem Dach der Europäischen Akademie weiterentwickelt werden, wie z. B. der betriebswirtschaftliche Zweig der Privatschule Vallendar oder der Bereich der Krankenhauslogistik in Trier, beides Beispiele des privaten finanziellen Engagements anerkannter Logistikunternehmen.

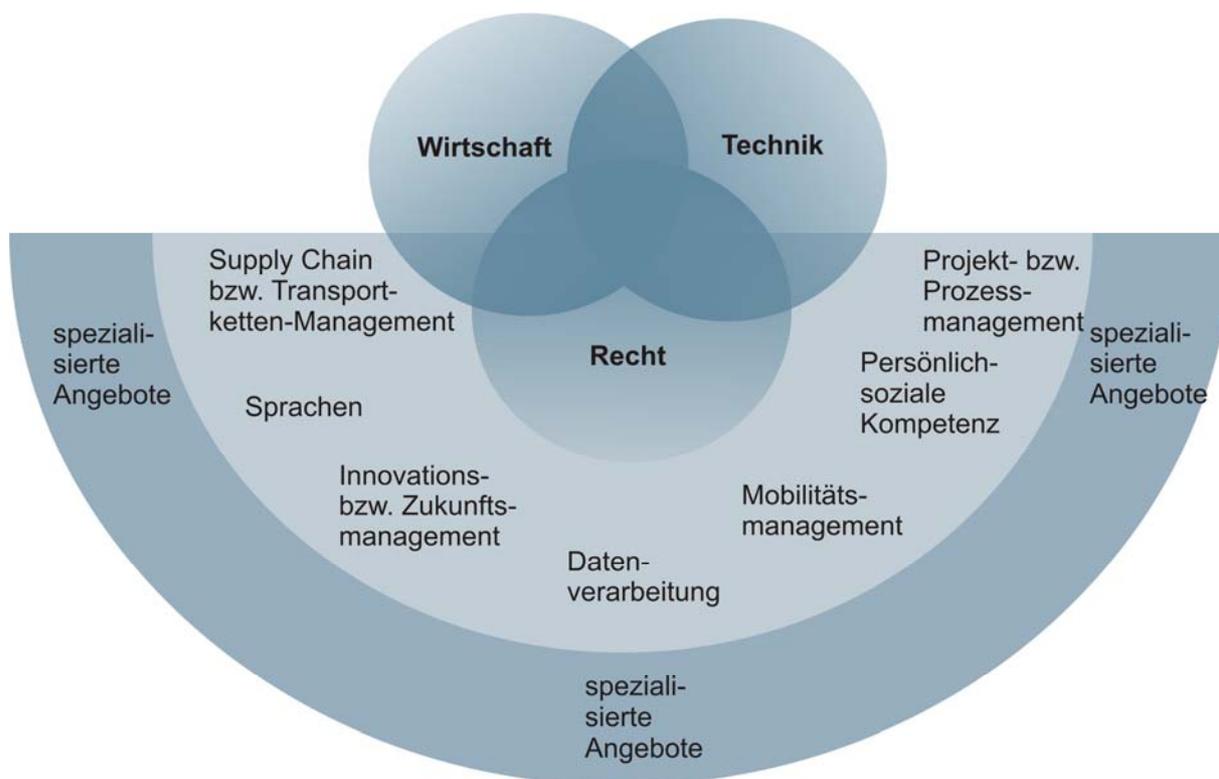
3.7 Einrichtung eines Europäischen Lehrstuhls für Güterverkehr und Logistik mit einem entsprechenden Institut an der Universität Trier

In Luxemburg und Trier ist in Lehre und Forschung der Bereich „Grenzüberschreitender und multimodaler Güterverkehr und Logistik“ nicht ausreichend vertreten. Deshalb sollte ein entsprechender europäisch ausgerichteter Lehrstuhl mit entsprechendem Institut geprüft werden.

Die in einer Europäischen Akademie für Wirtschaftsverkehre und Logistik zusammengeführten bestehenden Angebote sowie neue (noch zu konzipierende) Angebote sollten vorrangig interdisziplinär sein, d. h. Wirtschaft, Technik und Recht mit ihren Schnittstellen zusammenführen und dieses Grundlagenwissen mit heute aktuellen und bekannten sowie in der Zukunft und heute noch unbekannt Themen, wie etwa Sprachen, Projektmanagement etc. kombinieren.

In einer Stufe 3 sollten Möglichkeiten gegeben werden, neben den Stufen 1 und 2 betriebliche Einzelinteressen abzubilden. Die grundlegende Ausrichtung der Abb. 2 gilt sowohl für die Aus- als auch die Weiterbildung.

Abbildung 2
Aus- und Weiterbildungsbedarfe aus Unternehmenssicht (Schwerpunkte)



Die Bedarfe der Managementebene können wie folgt zusammengefasst werden (aus eigenen Befragungen):

1.1 Transportlogistik/Verkehrswirtschaft

- Distributionssysteme
- Transportsysteme
- Lagersysteme
- Verkehrssysteme/internationale Transporte
- Entsorgungssysteme
- Branchenbezogene Logistik (z. B. Handelslogistik)

1.2 Wirtschaft

- Grundlagen BWL
- Statistik
- Controlling/Rechnungswesen
- Investition und Finanzierung
- Marketing
- Grundlagen der VWL
- Globalisierung/Internationale Wirtschaft/Außenwirtschaft
- Wirtschaftspolitik
- Unternehmensführung
- Projektmanagement
- Zukunftsmanagement

2. Technik

Materialfluss

- Umschlagetechnik
- Transportplanung und –technik
- Fördertechnik
- Lagertechnik und –planung
- Produktionsplanung und –technik
- Umwelt
- Kreislaufwirtschaft
- Automatisierungstechnik

3. Recht

- Wirtschaftsrecht
- Arbeitsrecht
- Umweltrecht

4. Persönlich-soziale Kompetenz

- Team- u. Kommunikationsfähigkeit/interdisziplinäres Arbeiten
- Kreativität und vernetztes, ganzheitliches Denken
- Konzeptionelle und strategische Fähigkeiten
- Interkulturelle Kompetenz

5. Fremdsprachen

- Englisch
- Französisch
- Spanisch
- Russisch
- Chinesisch

6. Informatik

- Informatik/Informationssysteme
- E-Commerce/E-Business
- Programmierung
- IT-Markt
- Verkehrsleitsysteme
- Implementierungsstrategien

Diesen Bedarfen, die für den Raum TriLux in 2003/2004 festgestellt wurden, stehen derzeit keine adäquaten Angebote gegenüber. Häufig ist es so, dass die in Betrieben mit Aufgaben der Logistik beschäftigten Personen in der Regel eine fachfremde Ausbildung haben und auf verschlungenen Wegen zur Logistik kamen. In der Fachausbildung werden integrative und übergreifende Aspekte in der Regel kaum berücksichtigt. Ergänzende Qualifikationen wie EDV, Sprachkenntnisse, Projektmanagementfähigkeiten oder Praxiserfahrungen sind häufig unzureichend. Im Beruf findet eine systematische Nachqualifizierung im Sinne einer bedarfsorientierten Weiterbildung kaum statt.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die inhaltlichen Anforderungen an die Europäische Akademie für Wirtschaftsverkehr und Logistik sich wie folgt darstellen lassen:

1. Die Akademie ist eine landesbezogene (u. U. auf Rheinland-Pfalz und Luxemburg bezogene) Dachorganisation, in der Ausbildungsangebote der Hochschulen und Weiterbildungsangebote anderer Träger zusammengeführt werden.
2. Diese Akademie hat in den Regionen von Rheinland-Pfalz (und u. U. in Luxemburg) entsprechende Dependancen, die vor Ort mit den Betrieben und Unternehmen und den Anbietern in direktem Kontakt stehen (vgl. den Ansatz der Technologiezentren).
3. Die Akademie dient der strategischen und zukunftsorientierten Aus- und Weiterbildung des Human Capitals in den Bereichen des Wirtschaftsverkehrs und der Logistik.
4. Die Akademie ist von der Wirtschaft für die Wirtschaft geplant, d. h. sie muss marktorientierte Angebote unterbreiten und die spezifischen Bedarfe der Wirtschaft abdecken.

5. Logistik in der Akademie wird ganzheitlich gesehen und muss die Bereiche Transport-, Finanz- und Datenlogistik umfassen.
6. Die Akademie ist in direktem Kontakt mit den Ergebnissen aus Forschung und Entwicklung weiter auszubauen.
7. Die Akademie muss von Beginn an die Möglichkeiten der neuen Medien nutzen und eine E-learning-Plattform aufbauen. Hiermit sollen auch Kosten der Aus- und Weiterbildung für die Betriebe gesenkt werden.
8. Das Aus und Weiterbildungsangebot muss die beiden Beschäftigungsebenen Führungsmanagement und operative Ebene abdecken.
9. Die Akademie ist in inhaltlichen Modulen zu entwickeln, die, zeitlich versetzt realisiert, aufeinander aufbauen.
10. Die Module beinhalten grundlegendes Wissen (Grundstudium) und spezifisches Wissen (Hauptstudium). Das allgemeine Grundlagenwissen ist branchenunabhängig, während es in der weiteren Qualifizierung branchenabhängig spezifiziert wird.
11. Internationalität und Sprachen wichtig
Mit der zunehmenden Globalisierung und Europäisierung können Transporte und logistische Prozesse immer weniger in regionalen und nationalen Ebenen betrachtet werden. Die grenzüberschreitende und internationale Ausrichtung von Güter und Wirtschaftsverkehren wird zunehmen und ebenfalls neue Anforderungen an Betriebe und deren Mitarbeiter stellen. Dies betrifft die Sprachen, die unterschiedliche Rechtsprechung, die unterschiedlichen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und insbesondere die verschiedenen Kulturen. Deshalb ist es notwendig, dass die Aus- und Weiterbildung in der Akademie von Beginn an diesen Tendenzen Rechnung trägt und international ausgerichtet sowie in ein arbeitsteiliges Netzwerk mit vergleichbaren Einrichtungen - zumindest in Westeuropa - eingebunden wird. Neben Englisch und Französisch sind dies insbesondere Spanisch und Chinesisch.
12. Neue Logistik-Berufsbilder in grenzüberschreitender Anerkennung
In dem Kontext der Aus- und Weiterbildung ist auch die Schaffung neuer Berufsbilder mit zukunftsorientierten Ausrichtungen in der Logistik mit entsprechender grenzüberschreitender Anerkennung wichtig. Das Großherzogtum Luxemburg hat als Transitland die Logistik „entdeckt“. Das Centre de Recherche Public Henri Tudor bietet mit Partnern aus der Wirtschaft, der renommierten Embry-Riddle Aeronautical University und der FEDIL das „Certificate in Global Logistics and Supply Chain Management“ an. Die Ausbildung umfasst sechs obligatorische Module.

Handlungsfeld 4:**Kooperation des GVZ Trier mit anderen Logistikprojekten in Rheinland-Pfalz zum Aufbau von landesweit bedeutsamen Güterverkehrswegen****1 Einleitung**

Für das Güterverkehrszentrum Trier wurde ein Güter-Transportvolumen von mindestens 165.000 t/a vorausgeschätzt. Dieses Mindest-Volumen ist ausreichend für den Aufbau eines rentablen Betriebes im Güterverkehrszentrum, bedingt aber auch die fortlaufende Akquisition zusätzlicher Gütermengen. Selbst bei Umsetzung größerer Umschlagzahlen wird das Güterverkehrszentrum in Trier im Vergleich zu anderen Standorten - wie etwa Bremen (9 Mio. t/a), Nürnberg (7,5 Mio. t/a) oder Großbeeren (4,5 Mio. t/a) - im Aufkommen vergleichsweise klein bleiben. Dies bedingt zum einen die Gütermengenpotenziale im regionalen Umfeld zu akquirieren und damit als regionales Logistikzentrum bzw. regionales Hub ausgebaut zu werden. Zum anderen ist das Güterverkehrszentrum bewusst und gezielt anders am Markt zu positionieren als mögliche Konkurrenzstandorte. Dies bedeutet, dass das Güterverkehrszentrum in Trier vorrangig als Wertschöpfungs-GVZ ausgebaut werden muss, in dem insbesondere logistikrelevante Betriebe des produzierenden Bereiches und Dienstleistungsbetriebe angesiedelt werden.

2 Kooperation der GVZ-Standorte und logistischen Infrastrukturen in Rheinland-Pfalz

Besonders hervorzuheben ist vor diesem Hintergrund aber auch die Kooperation mit vergleichbaren Güterverkehrszentren in Rheinland-Pfalz, zu denen absehbar keine Wettbewerbsverhältnisse bestehen.

Nach den Vorstellungen der Landesregierung wurden - neben Trier - auch in anderen rheinland-pfälzischen Standorten Güterverkehrszentren eingerichtet.

In diesem Zusammenhang sollten u. U. konkrete Kooperationsvorhaben zwischen den Güterverkehrszentren in Trier und Koblenz geprüft werden, da Koblenz – neben Köln und Mannheim – für Güterverkehre aus Trier von Bedeutung ist.

Diese mögliche Kooperation bietet sich aus mehreren Gründen an und wird vorrangig von dem Wissen getragen, dass zwischen beiden Standorten keine Wettbewerbsverhältnisse zu erwarten sind.

Kooperation der GVZ-Standorte Trier und Koblenz ist anzugehen und eine Achse Bettembourg/Dudelange, Luxemburg, Trier-Koblenz zu schaffen

Die vorliegenden Untersuchungen zum City-Logistik in Trier haben auch die regionalen und überregionalen Güterverkehrsverflechtungen analysiert.

Auffallend sind die intensiven Güterverkehrsverflechtungen auf Straße zwischen den Standorten Trier und Koblenz. Besonders im Bereich des Baustoffhandels sind z. B. bedeutsame Güterverkehrsströme festzustellen, die insgesamt ein interessantes Verlagerungspotential von Straße auf Schiene oder Wasser darstellen. Die von Trier nach Koblenz leer verkehrenden LKWs nehmen im Bereich Koblenz Bimssteine (im begrenzten Umfang) auf und bringen diese nach Trier, wo sie in den jeweiligen Handelsbetrieben gelagert werden. In einer Kooperation zwischen den Standorten könnte bezogen auf dieses Beispiel die benötigten Bimssteine auf die Schiene verbracht werden und in ein zentrales überbetriebliches Lager, z. B. im Güterverkehrszentrum Trier, verbracht werden. Die gelagerten Mengen könnten dann von den einzelnen Betrieben des Baustoffhandels von dort bezogen und zu den Baustellen verbracht werden.

Schienenbezogen werden Angebote nur dann wirtschaftlich und wettbewerbsfähig sein, wenn Ganzzüge als Produkt angeboten werden können, die preislich attraktiv und kontinuierlich verkehren. Bezogen auf Trier und Koblenz ist jedoch festzuhalten, dass jeweils alleine keine Ganzzüge aufgestellt werden können. In der Addition der Gütermengen in beiden Standorten ist dies absehbar möglich, insbesondere wenn in eine schienenbezogenen Transportkette zusätzliche Gütermengen von Bettembourg/Luxemburg und Wittlich akquiriert werden können. Dies spricht neben der Kooperation zwischen den GVZ-Standorten in Trier und Koblenz für den Aufbau der Transportkette Bettembourg/Luxemburg - Trier (GVZ) - Wittlich - Koblenz (GVZ).

Für den Standort Trier ist die Einbindung an den Standort Koblenz insbesondere aus zwei weiteren Gründen interessant:

Zum einen ist die auf Schiene bezogene Anbindung von Trier an Köln und Mannheim nicht unproblematisch. In beiden Knoten kommen Schienengüterverkehre aus Trier - von der Nebentrasse in die Haupttrasse - immer in einer nachrangigen Priorität und damit in für die Wirtschaft nicht optimalen Zeitfenstern an. Diese Nachrangigkeit der Güteraufkommen auf Schiene besteht am Standort Koblenz nicht bzw. weniger.

Zum anderen ist im Güterverkehr auf Wasser die Verladung von Aufkommen aus Trier in Koblenz interessant, da von hier alle wichtigen Verbindungen herstellbar sind und der Transport ab Trier auf allen Verkehrsträgern - insbesondere auf Schiene und Wasser - stattfinden kann.

3 Der „Security-Parkplatz“ in Wittlich

In älteren Untersuchungen wurde an dem neuen Autobahnkreuz in Wittlich die Einrichtung und der Betrieb eines Lkw-bezogenen Frachtzentrums angedacht.

Das Projekt eines Security-Parkplatzes ist am Standort Wittlich und in Kooperation mit dem GVZ Trier zu fördern

Aktuell ist positiv festzustellen, dass der Logistikunternehmer Roman Elsen die Einrichtung eines „Security-Parkplatzes“ für Lkws mit der Möglichkeit der Kombination zur Schiene und zum Wasserweg plant.

Dieses Projekt ist mit dem GVZ Trier aufeinander abzustimmen. Die inhaltlichen Eckpunkte bzw. die Angebote dieses Projektes sind u. a.:

- bewachte Parkplätze
- Motel
- Gastronomie und Handel/Versorgung
- Werkstätten, Tankstelle und Waschstraße
- Trucking
- Internet-Cafe
- Palettenverwaltung und –handling u. v. m.

Für die Umsetzung dieses Projektes soll ein eigenes Unternehmen gegründet werden. Es wird davon ausgegangen, dass dieses Projekt einen Einzugsbereich von ca. 500 km benötigt und damit in Rheinland-Pfalz und Luxemburg „einmalig“ sein dürfte.

Wie bereits dargestellt sollte die inhaltliche Abstimmung mit dem GVZ Trier und u. U. eine organisatorische Zusammenführung in einer Dachorganisation stattfinden.

**Handlungsfeld 5:
Anwendungsorientierte Telematik: Neue Kommunikations-
wege zur Optimierung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs****1 Hintergrund**

Mittlere und kleine Transportunternehmen sowie produzierende Unternehmen mit eigenem Fuhrpark in der Region nehmen Optionen zur Bündelung sowie Unterstützung durch telematikbasierte Systeme noch unterdurchschnittlich an. Untersuchungen zum Güter- und Wirtschaftsverkehr belegen dies.

Der Einsatz von Telematik im Verkehr ist in den vergangenen Jahren zu einem Schwerpunktthema geworden. Im Güter- und Wirtschaftsverkehr wird die Telematik in Kombination mit organisatorischen Verbesserungen ein wesentliches Instrument sein, um die gewünschten Wirkungen zur Produktivitätssteigerung und zur Verkehrs- und Umweltentlastung zu erbringen. Dem muss sich auch die multimodale Transportkette Trimodal –EWIV stellen.

Die Polung und Kooperation im gewerblichen Verkehr und im Werkverkehr hat in den letzten Jahren an Akzeptanz gewonnen und liegt im Trend. Eine operative Umsetzung kann am ehesten durch Service-Zentralen erfolgen, welche die Informationen betreiberneutral aufbereiten und gezielt an die Akteure der Transportkette weiter- bzw. zurückgeben.

Eine solche Kommunikationsplattform, die sich an den Bedürfnissen der Anwender orientiert, sollte für Rheinland-Pfalz mit regionalspezifischen Modulen aufgebaut werden. Die verschiedenen Produkte einer solchen Logistik-Zentrale können je nach Bedarf auf die verschiedenen räumlichen Ebenen (Trier-Luxemburg) ausgeweitet und mit anderen Güterverkehrsstandorten verknüpft werden.

Technisches Herz der Logistik-Zentrale sind Rechner, auf denen Software für Touren disposition, Kommunikation, Ortung sowie Auftragsverwaltung und -abrechnung installiert sind. Der Datenaustausch zwischen den Rechnern in den Unternehmen und der Zentrale erfolgt über ISDN. Die Zentrale kann jederzeit über Mobilfunk Kontakt zu den Fahrern der kooperierenden Unternehmen aufnehmen (Sprache und Daten). Die Fahrzeuge sind neben Ortungs- und Funkgeräten mit einem Bordrechner ausgestattet, um jederzeit Informationen über den Lade- und Sendungszustand abrufen zu können.

Durch diese Ausstattung wird es den kooperierenden Unternehmen ermöglicht, ohne selbst die Finanzierung der Anschaffung der kostenintensiven Software zu tätigen, über eine solche

Logistik-Zentrale die modernen Telematik-Dienste zu nutzen und wirtschaftliche Vorteile zu reduzieren. Die Technik ist bereits heute vorliegend, der Erfolg der Umsetzung hängt häufig von einer betreiberneutralen Organisation ab.

2 Einsatzbereiche der Logistik-Zentrale

2.1 Güterverkehrszentrum Trier

Das Güterverkehrszentrum bündelt viele Verloader an einem Standort. Dies bietet beste Voraussetzungen für eine Kooperation der Verloader im Nahverkehr sowie für eine gemeinsame Nutzung der Anlagen für den Kombinierten Ladungsverkehr im Fernverkehr. Damit Sendungen flexibel gehalten zusammengeführt werden können, ist der Einsatz moderner telematischer Anwendungen unerlässlich.

Die IVU Berlin hat im Auftrag des Zweckverbandes Wirtschaftsförderung im Trierer Tal an der Einrichtung einer **Internet „Fracht- und Laderaumbörse“ für das GVZ Trier** gearbeitet. Ziel ist es, eine technische Plattform zu schaffen, die einerseits Transportleistungen ausschreibt und vermittelt und andererseits Transportkapazitäten für Schiff und Bahn anbietet.

Ein solcher (in Teilen auch virtueller) Marktplatz kann mit Hilfe einer leistungsfähigen Datenbank koordiniert und verwaltet werden. Durch den konsequenten Einsatz moderner Technologien und Medien, wie insbesondere das Internet, wird ein jederzeit aktueller Zugriff auf Kapazitäten und Informationen durch die jeweiligen Kunden ermöglicht. Traditionelle Medien wie Telefon und Fax werden die Arbeit nach wie vor ergänzen.

2.2 Betreiberneutralität

Die vorliegenden Befragungen und die Erfahrungsberichte anderer bereits umgesetzter Frachtraumbörsen zeigen, dass Betreiberneutralität und Praxisbezug gegeben sein müssen. Die Akzeptanz der Logistikbetriebe und der verladenden Wirtschaft muss gegeben sein.

2.3 Modularer Aufbau

Der Aufbau einer Frachtraumbörse RLP sollte modular stattfinden (u. U. zunächst in einem Modellprojekt) und regionalspezifische Applikationen ermöglichen.

Handlungsfeld 6: Festlegung von spezifischen „Logistischen Nischen“

Im Bereich der Logistik versuchen viele Standortregionen ihre weitergehende Profilierung vorzunehmen. Letztendlich können jedoch nur Rahmenbedingungen gesetzt werden, über die Bedingungen geschaffen werden, die von Betrieben und Unternehmen im Wettbewerb genutzt werden. Letztendlich werden die Betriebe und Unternehmen mit Akzeptanz oder Ablehnung ihre wirtschaftliche Entscheidung deutlich machen.

Es muss davon ausgegangen werden, dass weder Rheinland-Pfalz noch seine Teilregionen (in unterschiedlicher Ausprägung) mit den alteingesessenen Logistikstandorten (wie etwa Hamburg, Bremen, Duisburg u. a.) in den Wettbewerb treten können. Jedoch zeigen aber auch andere Beispiele, wie etwa Baltic Gateway in Mecklenburg-Vorpommern u. a., dass mit einer ausgewählten und zusätzlichen „Nischenpolitik“ durchaus im Wettbewerb Vorteile realisiert werden können.

Für den Standortraum TriLux bieten sich neben der grenzüberschreitenden Ausrichtung in strategischen Allianzen (wie zuvor in entsprechenden Leitprojekten verdeutlicht) solche Nischen u. a. in den nachfolgenden Feldern an:

Exkurs 1: Krankenhauslogistik

Die Untersuchungen zum Citylogistik-Bereich der Stadt Trier haben ergeben, dass insbesondere der **Gesundheitssektor ein wesentlicher Verursacher von Wirtschaftsverkehren in der Stadt Trier** ist.

Mit den Krankenhausträgern vor Ort wurden deshalb frühzeitig Gespräche zur Optimierung/Rationalisierung der hausinternen und hausexternen Logistik geführt. Die Krankenhausträger betreuen zahlreiche Standorte in mehreren Bundesländern und müssen umfangreiche Material- und Personentransporte bewältigen. Darunter sind eilbedürftige, sicherheitsempfindliche und/oder andere Spezialtransporte mit jeweils eigenständigen Anforderungen. Aufgabe ist es, zum einen die Wirtschaftlichkeit dieser Transporte durch Bündelung zu steigern und zum anderen die Sicherheit der Transporte durch permanente Überwachung zu gewährleisten.

Die inhouse-Logistik beinhaltet das Management zentraler Dienstleistungen innerhalb des Hauses: Von der Warenannahme über die Küche bis zur Apotheke und dem Operationssaal. Ziel ist die Reduzierung des Materialeinsatzes bei gleichzeitiger Erhöhung der Verfügbarkeit der einzelnen Dienste.

Ebenfalls sind der trägerübergreifende Einkauf und die Entsorgung als Rationalisierungsbereiche genannt worden.

Die Freisetzung von Rationalisierungsreserven dient den Patienten in Form qualitativ besserer Betreuung, verbessert die Wettbewerbsfähigkeit des Krankenhausträgers im Gesundheitsmarkt und sichert die Bedeutung der Stadt Trier als Standortgemeinde zahlreicher Gesundheitsdienstleistungen.

Neben der Optimierung/Realisierung des logistischen Ablaufs innerhalb und zwischen den Krankenhäusern des Trägers, ist auch an die **Einrichtung eines krankenhausesbezogenen Güterverkehrszentrums/Warenhotels** gedacht. Diese zentrale Einrichtung würde für die Krankenhäuser die logistischen Serviceleistungen von Lagerhaltung bis Warenbehandlung übernehmen. Als Standort für die bauliche Maßnahme könnte das eigentliche Güterverkehrszentrum Trier im Hafen in Frage kommen.

Das von der Thiel Logistik AG umgesetzte Internationale HealthCare Institut an der Universität Trier ist eine erste entsprechende Umsetzung, die es weiterzuentwickeln gilt.

Exkurs 2: Branchenbezogener Logistikkompetenzaufbau

Für ausgewählte Wachstumsbranchen sollten im Raum Trier Logistikangebote aufgebaut werden, wie z. B. für die Ernährungsindustrie, die Bauindustrie und die Holzwirtschaft.

Exkurs 3: Aufbau von Forschungsvorhaben des Güter- und Wirtschaftsverkehrs am Standort Trier

Universität und Fachhochschule haben in ausgewählten Bereichen wirtschaftlich, rechtlich und technische Voraussetzungen, um über ausgewählte Forschungsvorhaben zu spezifischen Themen Lösungen für im Raum TriLux ansässige Betriebe und Unternehmen anbieten zu können. Darüber hinaus gibt es an der Europäischen Rechtsakademie (ERA) in Trier das Institut für Europäisches Verkehrsrecht..

**Handlungsfeld 7:
Citylogistik Trier: Optimierung des innerstädtischen Güter-
und Wirtschaftsverkehrs**

**Modellvorhaben
Citylogistik sollte in
Rheinland-Pfalz
getestet werden**

1 Einleitung

Mit der zunehmenden Motorisierung der Bevölkerung und den steigenden Transportanforderungen der Wirtschaft kommt es besonders in den Städten und deren Umfeld zu erheblichen Nutzungskonkurrenzen um das knappe Gut „Straße“. Private Pkw parken in Ladebuchten, Lkw entladen in zweiter Spur und alle am Verkehr Beteiligten versuchen so schnell wie möglich ihre Fahrziele zu erreichen, wobei gegenseitige Behinderungen nicht ausbleiben.

In der Fußgängerzone von Trier selbst sind während der offiziell zulässigen Lieferzeit die Behinderungen evident: Lkw parken Schaufensterfronten zu, Fußgängerströme werden umgeleitet, die Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone sinkt, Einzelhandelsgeschäfte sind mehr mit der Warenannahme als mit Dienstleistungen rund um den Kunden beschäftigt, Speditionen haben wegen des engen zeitlichen Fensters außerordentliche Dispositionsprobleme.

Dabei bewegt man sich jedoch in einem Spannungsfeld: Auf der einen Seite ist der Güter- und Wirtschaftsverkehr eine notwendige Voraussetzung für die Lebensfähigkeit einer Stadt. Auf der anderen Seite trägt er - wie auch in vorliegenden Untersuchungen gezeigt wird - überproportional zu den Verkehrs- und Umweltbelastungen im innerstädtischen Bereich bei. Daraus lässt sich ein drängender Handlungsbedarf für eine umfassende Analyse und Neukonzeption des städtischen Wirtschaftsverkehrs ableiten.

2 Stadtlogistik-Konzept Trier

Die im Frühsommer 1997 im Rahmen des Projekts CityMaster durchgeführte **Citylogistik-Untersuchung Trier** wurde im April 1998 abgeschlossen und kommt zu dem Ergebnis, dass „in der Stadt Trier ... der Wirtschaftsverkehr einen Anteil am gesamten MIV (motorisierten Individualverkehr) von 23 % (hat). Davon sind nur 6 % Güterverkehr mit Lkw über 2,8 Tonnen, der Rest besteht aus Personen- und Serviceverkehr (Handwerker, Vertreter etc.)“, dem sog. Wirtschaftsverkehr.“

Damit liegt Trier im Städtevergleich der Wirtschaftsverkehrsanteile gleichauf mit den Städten Nürnberg und Augsburg mit ebenfalls 23 % Güter- und Wirtschaftsverkehr am gesamten Verkehrsaufkommen. Die drei genannten Städte erreichen nicht die in den größeren Städten München und Berlin gemessenen Werte von

etwa einem Drittel Wirtschaftsverkehrsanteil für die gesamte Stadt. Ein plausibler Grund hierfür ist der in diesen Städten für den ÖPNV ungünstige Modal split, der zu hohen Werten im Motorisierten Individualverkehr (MIV) führt.

Die höchsten Anteile erreicht der Wirtschaftsverkehr in Trier mit über 40 % in der City, im Bahnhofsbereich, in Trier-Nord, in Ehrang und in Euren.

Als eine von 10 deutschen Städten beteiligte sich Trier am europäischen Citylogistik-Programm COST 321. Auf dieser internationalen Ebene werden Erfahrungen ausgetauscht und Maßnahmen zur Steuerung des städtischen Güterverkehrs festgelegt. Im Zuge der Bearbeitung des Themas Citylogistik in den verschiedensten Arbeitsgruppen wurde die Bandbreite möglicher Maßnahmen von ursprünglich 3 auf über ca. 20 konzentriert. Für die 10 deutschen Städte werden diese 20 Maßnahmen auf ihre Wirkungen bezüglich des städtischen Güterverkehrs im Rahmen von Simulationsrechnungen untersucht. Dabei werden ausschließlich verkehrliche Auswirkungen bestimmter Maßnahmen (z. B. nächtliche Belieferung, Belieferung vom GVZ aus, extensive Ausdehnung des Schienengüterverkehrs) untersucht, andere Indikatoren wie z. B. Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone oder ökonomische Vorteile für Sender und/oder Empfänger blieben bei diesen Verkehrssimulationsmodellen unberücksichtigt.

Um die Situation in der Stadt Trier kurz- bis mittelfristig zu verbessern, empfiehlt die v. g. Stadtlogistik-Untersuchung folgende **Maßnahmen:**

Warenhotel

Einrichtung eines Warenhotels zur gebündelten Belieferung ausgewählter Einzelhandelsunternehmen in der Trierer Fußgängerzone sowie angrenzender Flächen mit besonders citygeeigneten Fahrzeugen. Der hintere Bahnhofsbereich ist optimaler Standort für die Einrichtung eines solchen Warenhotels, da hier mit der Einrichtung des GVZ Trier zahlreiche Standorte im Bereich des Hauptbahnhofes aufgegeben wurden/werden (z. B. Briefzentrum, Zollamt, Wagenladungsverkehre etc.).

Auf einer im Bereich des Hauptbahnhofes freistehenden Fläche - insbesondere östlich des Schienenstranges - könnte ein solches Warenhotel installiert werden. Mit der Einrichtung des Warenhotels werden die ungebündelten innenstadtrelevanten Lieferverkehre zentriert und gebündelt in die Innenstadt geleitet. Der Hauptbahnhofsbereich liegt nur wenige 100 m von der Innenstadt entfernt und ist direkt über die Straße erreichbar.

Die von verschiedenen Anlieferern eingehenden Sendungen werden den Einzelhändlern dann gebündelt zugestellt. Die Anlieferung beim Einzelhandel kann nun nach dessen Wünschen gemäß Zeit

und Frequenz erfolgen. So wird das Personal von unnötigen Warenannahmetätigkeiten entlastet und es verbleibt mehr Zeit für Kunden und Verkaufsaufgaben. Die Umgehung der engen Zeitfenster bei der Citylogistik und die damit verbundenen Kostenreduktionen machen diesen Service für Paketdienste und Speditionen attraktiv. Die Straßenanwesenheitszeiten der Lieferfahrzeuge und die damit verbundenen Belastungen der Innenstadt werden reduziert. Die beim Einzelhandel anfallenden Verpackungsmaterialien werden täglich abtransportiert. Außerdem werden den Kunden auf Wunsch eingekaufte Waren zum Bahnhof oder Parkhaus transportiert und dort bereitgehalten oder nach Hause geliefert.

Der Einzelhandel kann Lagerfläche in der Innenstadt in wertvolle Verkaufsfläche umwandeln und damit die Wirtschaftlichkeit seiner Geschäfte erhöhen. Mit der Reduzierung der Lieferverkehre in der Innenstadt wird die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit zu Ansiedlungen „auf der grünen Wiese“ gesteigert. Dieses Warenhotel wäre auch als Lager einer trägerübergreifenden Krankenhauslogistik einsetzbar, die weit über die Stadt hinaus wirksam wäre.

Lieferverkehr in der Fußgängerzone

Hierunter ist die Splittung des Lieferzeitfensters für den Lieferverkehr in der Fußgängerzone unter Bevorzugung gebündelter Transporte mit citygeeigneten Lkw (z. B. vom Warenhotel aus), die Verminderung der Fahrwege innerhalb der Fußgängerzone durch kürzere Zu- und Abwege und/oder die Bereitstellung von Flächen am Rande der Fußgängerzone zur Ermöglichung spezieller Fahrradtransporte zu verstehen.

Ladezonenmanagement

Die Umsetzung eines Ladezonenmanagements im Innenstadtbereich ermöglicht die Reservierung von Ladeplätzen. Daraus resultiert eine schnellere und gezieltere Belieferung von Betrieben.

Lkw-Führungskonzept

Mittels der Festlegung eines Lkw-Vorzugsnetzes wird der Lkw-Verkehr gezielt aufgenommen und somit Parallelstraßen und umweltsensible Bereiche entlastet. Hierzu kann u. a. eine ansprechend gestaltete Karte für den Lkw-Verkehr dienen, die Fahrern und Disponenten Hinweise zur freiwilligen Meidung umweltsensibler Streckenabschnitte liefert.

Dieses für Trier vorliegende Konzept wurde bis heute nicht in die Umsetzung geführt. Es ist zu vermuten, dass die notwendige Umsetzung von ordnungspolitischen Maßnahmen als ein zu starker Eingriff gesehen und interpretiert wird.

Letztendlich wird jedoch eine Kommune in ihrem originären Planungs- und Verantwortungsbereich langfristig an der Gestaltung der Wirtschafts- und Güterverkehre nicht vorbei kommen. Hier ist zu überlegen, dass u. U. das Land einige wenige Modellstädte finanziell unterstützt.

**Handlungsfeld 8:
Aufbau von Organisationen im Bereich der Entwicklung und operativen Umsetzung von Projekten des Güterverkehrs und der Logistik**

Der Runde Tisch Logistik Trier-Luxemburg (R·T·L-TriLux) sollte als Plattform weiterhin genutzt und ausgebaut werden (s. a. Idee der Güterverkehrsrunde Trier-Luxemburg).

Auf dieser Plattform sind weitere Logistikbetriebe und -unternehmen (projektbezogen) zu gewinnen. Der Vorsitz sollte beim Oberbürgermeister der Stadt Trier, der diesen Runden Tisch initiiert hat, liegen und die Geschäftsführung beim Amt für Stadtentwicklung und Statistik, das über vielfältige Logistikerfahrungen und bestehende Netzwerke in der Standortregion Trier-Luxemburg verfügt. Das Amt hat sich 1992 vielfältige logistische Netzwerke aufbauen können, wie z. B. mit dem Europäischen Zentrum für Wirtschaftsverkehre, Ausbildung und Logistik.

Die mitwirkenden Betriebe und Institutionen des Runden Tisches sollten eine gemeinsame Vereinbarung unterzeichnen, mit der sie sich für einen Zeitraum von zunächst 3 Jahren eindeutige Ziele und ein Arbeitsprogramm geben.

Für diesen spezifischen Prozess u. U. benötigtes Personal sollte über die Stadtverwaltung Trier und in der Zuordnung zum Amt für Stadtentwicklung und Statistik eingestellt werden.

Die operative Umsetzung von einzelnen konkreten Projekten sollte von den jeweils betreffenden Betrieben und/oder kommunalen Gebietskörperschaften eigenverantwortlich vorgenommen werden.

**Handlungsfeld 9:
Die „harte“ Infrastruktur**

In dem vorliegenden Diskussions- und Arbeitspapier wurden bewusst keine Aussagen zur „harten“ Infrastruktur (Straße, Schiene, Wasser, Luft) getroffen, da der Runde Tisch davon ausgeht, dass sämtliche die Stadtortregion betreffenden Maßnahmen im Gutachten der Dornier Consulting aufgenommen wurden.

Der vorliegende Bericht geht davon aus, dass diese „harte“ Infrastruktur – im Sinne ihrer erstmaligen Herstellung und ihrer Weiterentwicklung – grundlegende Voraussetzung zur weiteren Entwicklung und Umsetzung der Handlungsfelder 1- 8 ist.

5 Handlungsempfehlungen

Im Folgenden wird der Versuch unternommen für den „schnellen“ Leser eine Übersicht über die aktuellen Entwicklungsbereiche und Maßnahmen zu geben, mit denen im Großraum Trier-Luxemburg die Kompetenzen im Bereich „Güterverkehr und Logistik“ gefestigt und ausgebaut werden könn(t)en.

Die Vision lautet „**TriLux: Kompetenz-Zentrum für Güterverkehr und Logistik**“

Zur Konkretisierung dieser Vision müssen für den Standort Trier-Luxemburg die folgenden Ziele mit Priorität verfolgt und entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden:

1. Das Güterverkehrszentrum Trier ist als regionaler Logistikkopf zu stärken und muss in seiner Funktion als regionales Hub ausgebaut werden, insbesondere in der Zusammenarbeit mit den Schwerpunkorten der industriellen Tätigkeiten, wie z. B. mit Wittlich und Koblenz.
2. Das Güterverkehrszentrum als regionales Hub muss an den Hafen Mertert und das geplante Hub „Logistikpark Bettembourg/Dudelange“ angebunden werden und in Arbeitsteilung mit diesem zu einem europäischen Logistik- und Güterverkehrskopf TriLux entwickelt werden; für diese und u. U. später weitere Einrichtungen ist eine gemeinsame Dachorganisation zu bilden (Haus der Logistik TriLux).
3. Von Trier und dem europäischen Logistikkopf aus sind multimodale Transportketten aufzubauen. Dies gilt insbesondere für die Transportkette Bettembourg/Dudelange - GVZ Trier – Wittlich (Security-Parkplatz) – GVZ Koblenz und von dort aus in weitere europäische Relationen.
4. Die Kompetenzen der Aus- und Weiterbildung sind regional-spezifisch auf- und auszubauen.
5. Bezogen auf Rheinland-Pfalz ist eine Zentrale auszubauen, in der alle wichtigen und relevanten Informationen über Güterverkehre zusammenlaufen und verarbeitet werden; diese Zentrale sollte durch regionale/grenzüberschreitende Dependancen ergänzt werden, z. B. im Rahmen einer Frachtraumbörse GVZ Trier.
6. Um im Wettbewerb bestehen zu können, sind "Marktnischen" zu besetzen, die den Standort von anderen abhebt und im Angebot interessant erscheinen lässt (insbesondere im Bereich der Aus- und Weiterbildung und Forschung).

7. In Trier ist parallel eine City-Logistik umzusetzen, mit der weitere Kompetenzen im Bereich des Güter- und Wirtschaftsverkehrs konzentriert werden können.
8. Güterverkehr und Logistik sind in Rheinland-Pfalz und den Teilregionen spezifisch zu organisieren. Logistikvorhaben sind als Gemeinschaftsaufgabe zu verstehen. Diese PPP-Projekte sind als Public-Public- und Private-Public-Partnership ausgebildet. Es geht letztendlich um Investitionen und Arbeitsplätze für Rheinland-Pfalz und seine Teilregionen im Wachstumsmarkt Logistik.

Die im Folgenden dargestellten Entwicklungsbereiche versuchen, diesen Zielsetzungen gerecht zu werden. Daneben werden die zur Umsetzung dieser Ziele notwendig umzusetzenden Vorhaben aufgelistet, ohne dem Anspruch auf Vollständigkeit genügen zu können und zu wollen.

Entwicklungsbereich	
<p>Handlungsfeld 1: Ausbau des Güterverkehrszentrums Trier als regionales und grenzüberschreitendes Logistik-Hub</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer (Zoll)Freizone • Transportkettenmanagement - internet-gestützte Laderaumbörse • Ansiedlung GVZ-affiner Produktionen und Dienstleistungen • Kooperationsmaßnahmen mit Trägern in Luxemburg (s. a. Handlungsfeld 2) • Aufbau und Weiterentwicklung der multimodalen Transportkette Trimodal EWIV - Schiene - Wasser
<p>Handlungsfeld 2: Grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Luxemburg – Anbindung an europäische Güterverkehrswege und Aufbau einer europäischen Güterverkehrs- und Logistikdrehscheibe TriLux</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kooperation zwischen dem GVZ Trier/Hafen und dem Hafen Mertert und • Kooperation zwischen dem geplanten Logistikpark Bettembourg/Dudelange und dem bestehenden Güterverkehrszentrum Trier (u. U. auch mit dem Logistikstandort Athus) • AirCargoRailing nach Luxemburg • Europäische Akademie für Güterverkehr und Logistik • Europäisches Institut für Güterverkehr und Logistik • Europäische Freizone • Multimodale Transportkette „Trimodal EWIV“ • Bereitstellung von Risikokapital • Einrichtung einer grenzüberschreitenden Güterverkehrsrunde • Kooperation mit der CFL Cargo • Einrichtung einer grenzüberschreitenden Dachorganisation (Haus der Logistik TriLux) • Containerdepot • Gefahrgutlager • Groupage-Center • Dienstleistungszentrum • Marketingstrategie • Shuttlezug Trier-Luxemburg • Multimodale Transportkette • Europäische Freizone
<p>Handlungsfeld 3: Logistische Qualifizierung – Weiterentwicklung des Human Capitals orientiert an aktuellen und zukünftigen Bedarfen der Wirtschaft</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Europäische Akademie für Wirtschaftsverkehre und Logistik • Weiterentwicklung des IHCI in Trier • Europäischer Lehrstuhl für Wirtschaftsverkehre und Logistik

<p>Handlungsfeld 4: Kooperation des GVZ Trier mit anderen Logistikprojekten in Rheinland-Pfalz zum Aufbau von landesweit bedeutsamen Güterverkehrswegen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kooperation GVZ Trier mit GVZ Koblenz • Umsetzung des Security-Parkplatzes in Wittlich • Ausbau der Transportstrecke Bettembourg/Dudelange – Luxemburg – Mertert – Trier – Koblenz • Einrichtung einer grenzüberschreitenden Dachorganisation
<p>Handlungsfeld 5: Anwendungsorientierte Telematik: Neue Kommunikationswege zur Optimierung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Frachtraumbörse RLP mit regionaler Applikation Trier-Luxemburg
<p>Handlungsfeld 6: Festlegung von spezifischen „Logistischen Nischen“</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Krankenhauslogistik • Branchenbezogene Logistik (Ernährung, Holz, Bauen) • Forschung
<p>Handlungsfeld 7: Citylogistik Trier: Optimierung des innerstädtischen Güter- und Wirtschaftsverkehrs</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung eines auf den Einzelhandel und den Gesundheitssektor in der Innenstadt bezogenen Warenhotels • Lieferverkehr in der Fußgängerzone <ul style="list-style-type: none"> - Splittung des Lieferzeitfensters für den Lieferverkehr in der Fußgängerzone unter Bevorzugung gebündelter Transporte mit schadstoffarmen Lkw - Verminderung der Fahrwege innerhalb der Fußgängerzone durch kürzere Zu- und Abwege - Bereitstellung von Flächen am Rande der Fußgängerzone als Lieferplätze, Stellplätze für Handwerker etc. • Ladezonenmanagement <ul style="list-style-type: none"> - Konzeption eines Ladestellennetzes - Erstellung eines Betreiberkonzeptes - Festlegung der Reservierungstechnik • LKW-Führungskonzept <ul style="list-style-type: none"> - Festlegung eines Lkw-Vorzugsnetzes, welches den Lkw-Verkehr gezielt aufnehmen soll und somit Parallelstraßen durch umweltsensible Bereiche entlastet - Erstellung einer ansprechend gestalteten Karte für den Lkw-Verkehr, die Fahrern und Disponenten Hinweise zur freiwilligen Meidung umweltsensibler Streckenabschnitte liefert - Ausrichtung der allgemeinen Beschilderung verstärkt auf die Anfahrtsrouten zu Punkten mit hohem Lkw-Aufkommen
<p>Handlungsfeld 8: Aufbau von Organisationen im Bereich der Entwicklung und operativen Umsetzung von Projekten des Güterverkehrs und der Logistik</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau und Weiterentwicklung des „Runden Tisches Logistik Trier-Luxemburg“
<p>Handlungsfeld 9: Die „harte“ Infrastruktur</p>	<ul style="list-style-type: none"> • siehe Grundlagenuntersuchung von Dornier (da unbekannt u. U. ergänzende Aussagen für den Raum TriLux in späterer Phase)