



## Standortkonzept Logistik

Rheinland-Pfalz

Zusammenfassung

Oktober 2007

Dornier Consulting GmbH

## INHALTSVERZEICHNIS

Das Ziel: Die Landesregierung will den Logistikstandort Rheinland-Pfalz stärken und die Beschäftigungschancen verbessern.....	3
Der Weg: Das Erfahrungswissen der Akteure in der Region wird in den Analyseprozess eingebracht .....	3
Die Chancen der Logistikbranche steigen mit zunehmender Globalisierung, und Unternehmen in Rheinland-Pfalz profitieren überproportional .....	4
Das Verkehrswachstum findet auf allen Verkehrsträgern statt, insbesondere auf Straße und Schiene entlang der Rheinschiene .....	4
Anforderungen an die Logistikbranche werden beispielhaft anhand der Chemieindustrie und Ernährungswirtschaft aufgezeigt .....	5
Gutes Verkehrsinfrastrukturangebot und regionale “Hot Spots” bei Logistikdienstleistern.....	6
Rahmenbedingungen und Trends.....	7
SWOT-Analyse für die Bereiche Infrastruktur, Informations- und Kommunikationstechnologien sowie Bildung und Qualifikation.....	8
Handlungsempfehlungen .....	10
Handlungsempfehlungen für den Bereich Infrastruktur.....	12
Handlungsempfehlungen für den Bereich Services für die Logistikwirtschaft .....	18
Handlungsempfehlungen für den Bereich Qualifikation (Schule, Aus- und Weiterbildung) und Beschäftigung .....	28
Handlungsempfehlungen für den Bereich Kommunikation und Image .....	35
Schaffung eines Logistikkoordinators .....	37
Zusammenfassende Bemerkungen .....	38

## Executive Summary

### **Das Ziel: Die Landesregierung will den Logistikstandort Rheinland-Pfalz stärken und die Beschäftigungschancen verbessern**

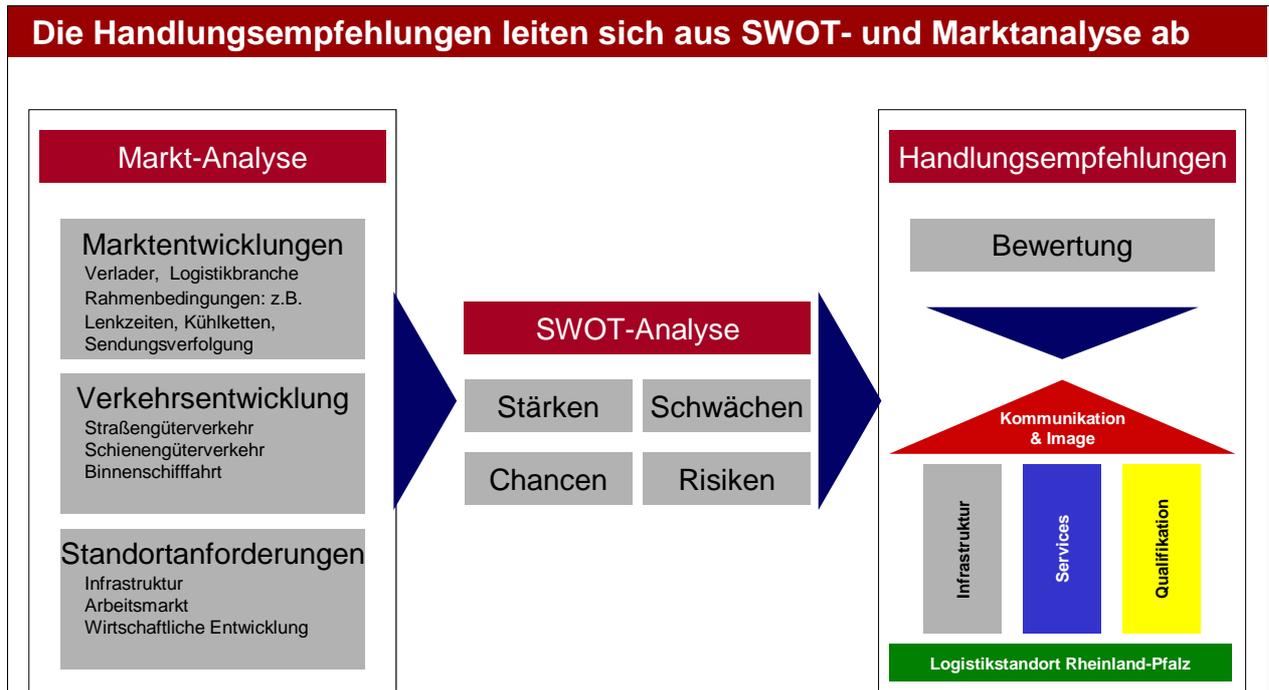
Die Logistikbranche zählt deutschlandweit zu den wichtigsten Wachstumstreibern, so auch in Rheinland-Pfalz. Vor diesem Hintergrund verfolgt die Landesregierung das Ziel, den Logistikstandort Rheinland-Pfalz zu stärken, um Wertschöpfung und Beschäftigungschancen im Land weiter zu steigern. Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat zu diesem Zweck das vorliegende Standortkonzept Logistik Rheinland-Pfalz bei Dornier Consulting, Friedrichshafen, in Auftrag gegeben und begleitend dazu einen landesweiten Runden Tisch mit Akteuren der Logistik ins Leben gerufen. Die vorliegende Untersuchung soll den praxisorientierten Handlungsrahmen zur zukunftsorientierten Weiterentwicklung des Logistikstandorts Rheinland-Pfalz liefern. In diesem Sinne werden insgesamt 17 Maßnahmen vorgeschlagen, welche im Nachgang verdichtet und zu umsetzbaren Projekten konkretisiert werden sollen.

### **Der Weg: Das Erfahrungswissen der Akteure in der Region wird in den Analyseprozess eingebracht**

Im einzelnen wurden im Rahmen dieser Studie die güterbezogenen Verkehrsströme analysiert, die Anforderungen der verladenden Wirtschaft beschrieben und dem Angebot an Verkehrsinfrastruktur und Logistikdienstleistungen gegenübergestellt. Zudem werden Rahmenbedingungen und Trends herausgearbeitet, welche auf Angebot und Nachfrage einwirken (siehe Abbildung 1).

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen bilden die Basis für die SWOT-Analyse, in der Stärken [**S**trenghts], Schwächen [**W**eaknesses], Chancen [**O**pportunities] und Risiken [**T**hreats] des rheinland-pfälzischen Logistikstandortes analysiert und aus der schließlich Handlungsempfehlungen für die Bereiche Infrastruktur, Services für die Logistikwirtschaft, Qualifikation sowie Kommunikation und Image als Querschnittsaufgabe abgeleitet wurden. Diese haben zum Ziel, Stärken auszubauen, Schwächen zu verringern oder gar in Stärken zu verwandeln, Chancen zu nutzen und Risiken bestmöglich zu vermeiden.

Das Standortkonzept Logistik Rheinland-Pfalz entstand weitgehend parallel zum Masterplan Güterverkehr und Logistik, welcher derzeit unter der Federführung von Dornier Consulting im Auftrage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung entwickelt wird. Auf diese Weise konnten Erkenntnisse aus dem Masterplan-Projekt für Rheinland-Pfalz nutzbar gemacht werden. Des Weiteren wurde großer Wert darauf gelegt, das wertvolle Logistik-Know-how der regionalen Akteure bei der Erstellung des Handlungsrahmens einzubeziehen. Zu diesem Zweck hat Dornier Consulting Experteninterviews durchgeführt und die Zwischenergebnisse dem Runden Tisch Logistik präsentiert, welcher während der sechsmonatigen Projektlaufzeit insgesamt dreimal getagt hat. Die Teilnehmer des Runden Tisches wurden auch gebeten, die vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen zu bewerten.



**Abbildung 1: Der methodische Weg von der Marktanalyse zu den Handlungsempfehlungen**

**Die Chancen der Logistikbranche steigen mit zunehmender Globalisierung, und Unternehmen in Rheinland-Pfalz profitieren überproportional**

Logistikdienstleistungen umfassen die gesamte Prozesskette von der Materialbeschaffung bis zur Produktentsorgung. Zur Logistik zählen alle Maßnahmen, die notwendig sind, damit Güter in der richtigen Menge, im richtigen Zustand, zum richtigen Zeitpunkt, mit den richtigen Informationen und zu angemessenen Kosten am richtigen Ort zur Verfügung stehen.

Je stärker eine Volkswirtschaft auf Globalisierung setzt, desto höher ist die Bedeutung der Logistikwirtschaft für den Wohlstand einer Nation. Für den „Exportweltmeister“ Deutschland gilt das Gesagte in besonderem Maße. Noch mehr Bedeutung hat dies für Rheinland-Pfalz, weil mit 47% knapp die Hälfte der Bruttowertschöpfung von der Globalisierung profitiert. Zum Vergleich: die Exportquote beträgt im Bundesdurchschnitt „nur“ 40%. In Rheinland-Pfalz beschäftigt die Logistikbranche derzeit rund 100.000 Menschen und 2020 werden es ca. 20% mehr sein.

**Das Verkehrswachstum findet auf allen Verkehrsträgern statt, insbesondere auf Straße und Schiene entlang der Rheinschiene**

Die Hochrechnung der Transportmengen des Straßennetzes, des Schienennetzes und der Binnenwasserstraßen zeigt die auch für 2020 hohe Konzentration auf die Hauptverkehrsachsen entlang des Rheins, der Mosel sowie den Korridor zwischen Ludwigshafen und Saarbrücken. Eine vereinfachte Kapazitätsanalyse für das Schienennetz verdeutlicht, dass insbesondere die Achsen entlang des Rheins bis 2020 deutlich überlastet

sein werden und dass die Strecke Ludwigshafen – Saarbrücken die Kapazitätsgrenze erreicht.

Das Verkehrswachstum verteilt sich auf alle drei Verkehrsträger; mit rund 44 % wird das Gros der Verkehrssteigerung auf der Straße abgewickelt, dicht gefolgt von der Schiene mit 38 %, während die Binnenschifffahrt 8 % Zuwachs verzeichnen wird. Wichtigster Wachstumstreiber ist der Transitverkehr, auf den drei Viertel des Anstiegs entfallen. Deshalb konzentriert sich das Verkehrswachstum auf die Verkehrskorridore entlang des Rheins.

Mit rund 85 % bezogen auf den Binnenverkehr zuzüglich Quell- und Zielverkehr in Rheinland-Pfalz (d. h. ohne Transitverkehr) ist die Straße der dominante Verkehrsträger; sie wird ihren Marktanteil auch leicht erhöhen. Der Anteil des Schienengüterverkehrs wird auf 6% wachsen. Die Binnenschifffahrt wird leichte Anteile abgeben, was in erster Linie mit dem rückläufigen Anteil schwerer Massengüter erklärt werden kann. Allerdings wird im Gegenzug der Containerverkehr mit dem Binnenschiff weiter boomen.

### **Anforderungen an die Logistikbranche werden beispielhaft anhand der Chemieindustrie und Ernährungswirtschaft aufgezeigt**

Die fünf wichtigsten Wirtschaftszweige in Rheinland Pfalz sind Chemie, Fahrzeugbau, Metallherzeugung und -bearbeitung, Ernährungsindustrie und Maschinenbau. Das gilt für die Kriterien Umsatz und Beschäftigte gleichermaßen, nur die Reihenfolge ändert sich in Abhängigkeit davon, welche Kennzahl man zur Rangreihung heranzieht. Um die Anforderungen der Verlagerer an die Logistikbranche herauszuarbeiten, wurde die Chemieindustrie als nach beiden Kriterien größte Branche ausgewählt sowie die Ernährungsindustrie als einer der wichtigsten mittelständisch geprägten Wirtschaftszweige. Demnach lassen sich die Logistikanforderungen wie folgt beschreiben:

- Die Chemische Industrie transportiert enorme Mengen an Rohstoffen und Produkten, weshalb große Transportgefäße erforderlich sind. Zudem besteht ein hohes Maß an Internationalisierung, was nicht nur auf die hohe Exportquote zurückzuführen ist. Denn auch die Produktionsstandorte sind über den Globus verteilt und miteinander verknüpft.
- Bei der mittelständisch geprägten Ernährungsindustrie kommen ähnlich große Versandmengen bei einzelnen Verlegern praktisch nicht vor. Effizienz steigernde Größenvorteile lassen sich aber gegebenenfalls durch gezielte Kooperationen verschiedener Verlagerer einer Region realisieren.
- Des Weiteren verlangt die Ernährungsindustrie ein hohes Maß an Flexibilität, weil neue Produkte (z.B. Bio-Ware) oder Vertriebswege (z.B. Außer-Haus-Markt) die Marktentwicklung prägen.

## **Gutes Verkehrsinfrastrukturangebot und regionale “Hot Spots” bei Logistikdienstleistern**

Die Analyse der Verkehrsinfrastruktur verdeutlicht, dass sich Rheinland-Pfalz durch eine sehr gute Erreichbarkeit auszeichnet:

- Das Land hält eines der dichtesten Straßennetze Deutschlands vor; dieses wird durch von der Landesregierung auf den Weg gebrachte Maßnahmen zum Ausbau und zur Schließung von noch bestehenden Lücken ergänzt und vervollständigt.
- Rheinland-Pfalz verfügt über 14 Binnenhäfen, die Rheinhäfen zählen dabei zu den umschlagsstärksten Containerhäfen im Bundesgebiet.
- Der Flughafen Frankfurt-Hahn ist einer der am stärksten wachsenden Frachtflughäfen der Republik, er wird für immer mehr internationale Carrier zu einem festen Bestandteil in der Logistikkette.
- Rheinland-Pfalz verfügt zwar über ein dichtes und allgemein leistungsfähiges Schienennetz, insbesondere entlang des Rheintals und im Raum Mainz zeichnen sich für den Güterverkehr jedoch Engpässe ab.

Des Weiteren hat die Untersuchung logistik-affiner Beschäftigung unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Studien „Zukunftsatlas 2006“ und „Zukunftsatlas 2007“ der Prognos AG gezeigt, dass vor allem im Rheinkorridor viele Logistikdienstleister angesiedelt sind. Logistische Ballungen sind darüber hinaus entlang der Mosel und im Raum Wittlich und Trier erkennbar. Hinzu kommen logistische „Hot Spots“ in einigen größeren Städten des Landes. Die logistischen Schwerpunkte des Landes Rheinland-Pfalz sind in Abbildung 2 dargestellt.

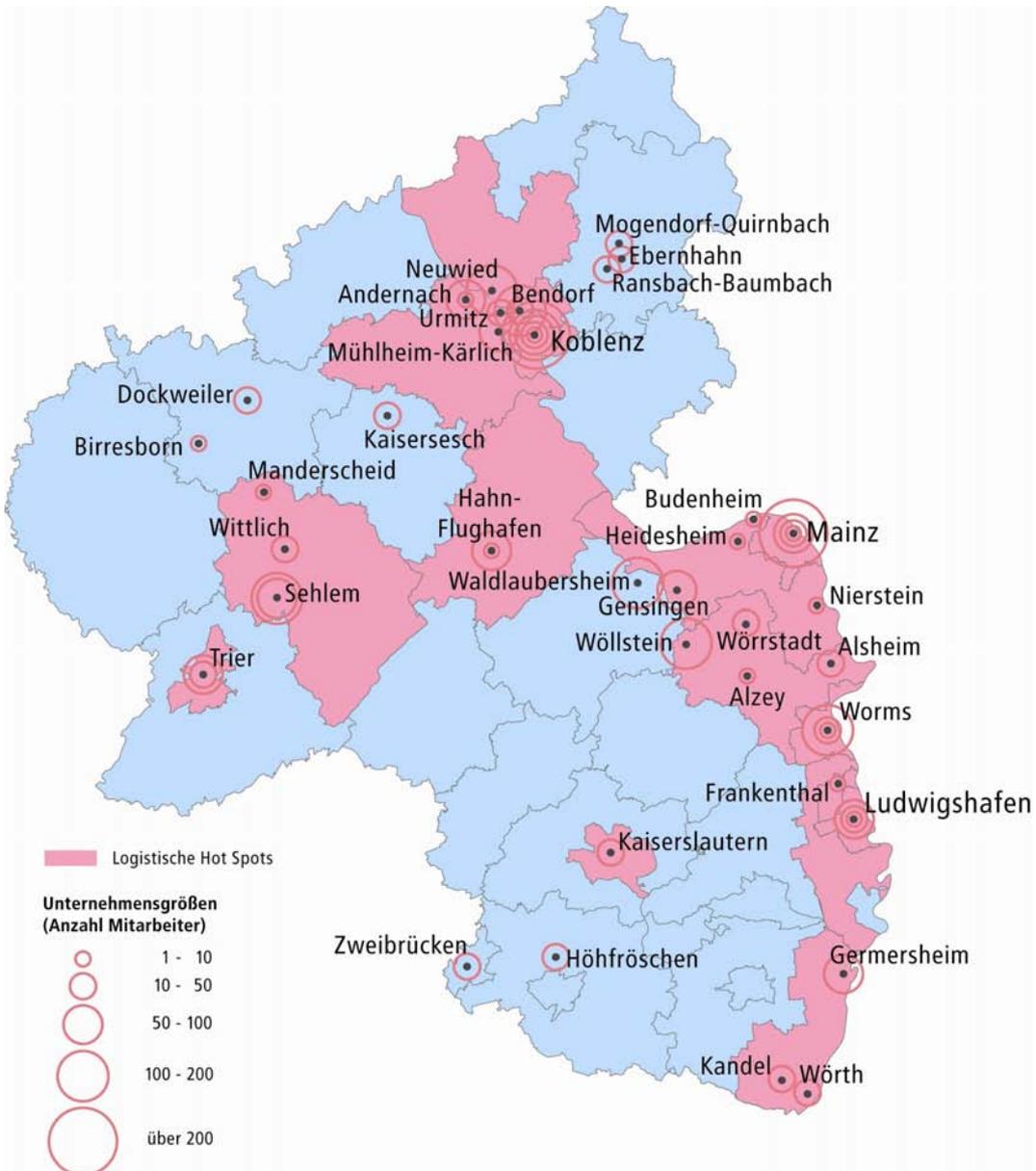


Abbildung 2: Logistische Schwerpunkte in Rheinland-Pfalz

### Rahmenbedingungen und Trends

Der logistische Markt hat sich durch die Deregulierung und Globalisierung der Märkte sowie die Digitalisierung der Informationen seit Anfang des Jahrzehnts radikal gewandelt. Hinzu kommen die Öffnung der Grenzen und die Liberalisierung des Warenaustausches. Dadurch steigt der Wettbewerbs- und Rationalisierungsdruck auf die logistischen Dienstleister.

Dies hat die Integration von ganzen Wertschöpfungsketten in den globalen Netzwerken zur Folge. Eine weitere Ursache hierfür ist die zunehmende Nachfrage der verladenden Wirtschaft nach Mehrwertdiensten. Dadurch hat sich das Angebotsprofil von logisti-

schen Dienstleistern zu „Value Added Services“ entlang der gesamten Transportkette ausgeweitet.

Ein besonderes Wachstumsfeld mit einer Wachstumsrate von mehr als 8 % jährlich bildet hierbei die Kontraktlogistik<sup>1</sup>. Hierbei handelt es sich zumeist um eine langfristige Zusammenarbeit zwischen Verladern und Logistiker. Dieser wird vorwiegend mit neuen Geschäftsmodellen wie 3 PL (Third Party Logistic Provider) abgebildet.

Der deutsche Logistikmarkt unterliegt internationalen Strömungen, welche insbesondere von Global Playern bestimmt werden. Im Gegensatz zu vielen anderen Ländern verfügt Deutschland aber über den Vorteil, dass es nicht nur „Betroffener“ ist, sondern im Gegenteil aktiv an diesem Prozess mitwirkt: Es sind nicht nur die weltweit größten Logistiker wie DHL oder Schenker hier beheimatet. Hinzu kommt ein reichhaltiges und qualifiziertes Angebot mittlerer und kleinerer Logistik-Dienstleistungsanbieter<sup>2</sup> wie in keinem anderen europäischen Land.

### **SWOT-Analyse für die Bereiche Infrastruktur, Informations- und Kommunikationstechnologien sowie Bildung und Qualifikation**

Im Rahmen der Strategieentwicklung nimmt die SWOT-Analyse eine zentrale Stellung ein. Die internen Faktoren des Standortes werden mit den Stärken und Schwächen abgebildet, und die Einflüsse, die von außen auf den Standort wirken, werden anhand der Chancen und Risiken dargestellt.

Der Soll-Zielzustand für den Logistikstandort Rheinland-Pfalz kann wie folgt beschrieben werden:

1. Rheinland-Pfalz ist für die internationale Logistikbranche ein attraktiver Standort, weshalb viele Unternehmen im Land investieren. Immer mehr Wertschöpfungsanteile werden in Rheinland-Pfalz erbracht, und die Zahl der Arbeitsplätze wächst.
2. Die Verkehrswege und -knoten aller Verkehrsträger sind bedarfsgerecht ausgebaut, so dass sie gemäß ihren spezifischen Vorteilen ihren Beitrag zu nachhaltigem Güterverkehr leisten. Der Logistikstandort Rheinland-Pfalz verfügt zudem über ausreichende und für internationale Investoren attraktive Flächen.
3. Darüber hinaus tragen innovative IT-Lösungen und Telematikanwendungen dazu bei, dass die Logistikketten unter Einbezug der umweltverträglichen Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff reibungslos abgewickelt werden können. Im Ergebnis verringert dies auch die Belastungen für die Umwelt.
4. Die Attraktivität des Logistikstandortes Rheinland-Pfalz zeichnet sich nicht zuletzt durch seine qualifizierten und motivierten Arbeitskräfte aus. Zum einen, weil das

---

<sup>1</sup> Vgl. hierzu Manager Magazin 07, 2007.

<sup>2</sup> Executive Summary Logistikstandort Deutschland: Eine Studie zu Potenzialen aktiver Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland im europäischen und globalen Standortwettbewerb Ein Auftrag der „Invest in Germany GmbH“ mit Unterstützung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, S.7.

Land eine hochwertige Aus- und Weiterbildungsinfrastruktur vorhält, zum anderen, weil viele qualifizierte Arbeitnehmer gerne nach Rheinland-Pfalz übersiedeln.

5. Hinzu kommt eine neue Qualität in der vertikalen und horizontalen Zusammenarbeit verschiedener Akteure. Diese Form der interdisziplinären Zusammenarbeit soll mit dazu beitragen, dass neue Formen der Kooperation gefunden werden, um dergestalt den Standort nach vorne zu bringen.

Dieses Szenario wird im Folgenden mit der heutigen Situation im Land abgeglichen, und zwar nacheinander für die Bereiche Infrastruktur, Informations- und Kommunikationstechnologien sowie Bildung und Qualifikation.

Ergebnisse der SWOT im Bereich Infrastruktur:

- Stärken sind die sehr gute Erreichbarkeit und leistungsfähige multi-modale Knoten
- Schwächen liegen in potentiellen Kapazitätsengpässen
- Chancen ergeben sich aus dem florierenden Welthandel in Verbindung mit Verbesserungen im Schienennetz und am Flughafen Frankfurt-Hahn
- Risiken liegen im verschärften Standortwettbewerb, denn angesichts der Aktivitäten anderer Regionen und Staaten kann sich Rheinland-Pfalz auf nationaler und internationaler Ebene nur noch bedingt in Szene setzen

Ergebnisse der SWOT im Bereich Informations- und Kommunikationstechnologien:

- Stärken liegen in dem Vorhaben des Landes, anwendungsorientierte IT-Projekte voranzubringen
- Schwächen ergeben sich durch das noch zu verbessernde Verkehrsmanagementsystem
- Chancen bieten die Telematikanwendungen
- Gewisse Risiken ergeben sich durch ähnliche Aktivitäten außerhalb von Rheinland-Pfalz

Ergebnisse der SWOT im Bereich Bildung und Qualifikation:

- Stärken liegen darin, dass die entscheidenden Akteure die Probleme erkannt haben und heute schon an einem Strang ziehen
- Schwächen liegen primär im Image der Branche
- Chancen bieten die Programme der Bundesregierung
- Risiken ergeben sich durch zu wenig qualifiziertes Personal.

## Handlungsempfehlungen

Basierend auf den bisher gewonnenen Erkenntnissen erfolgte die Ausarbeitung der Handlungsschwerpunkte. Dabei wurden vier Schwerpunkte ausgewählt:

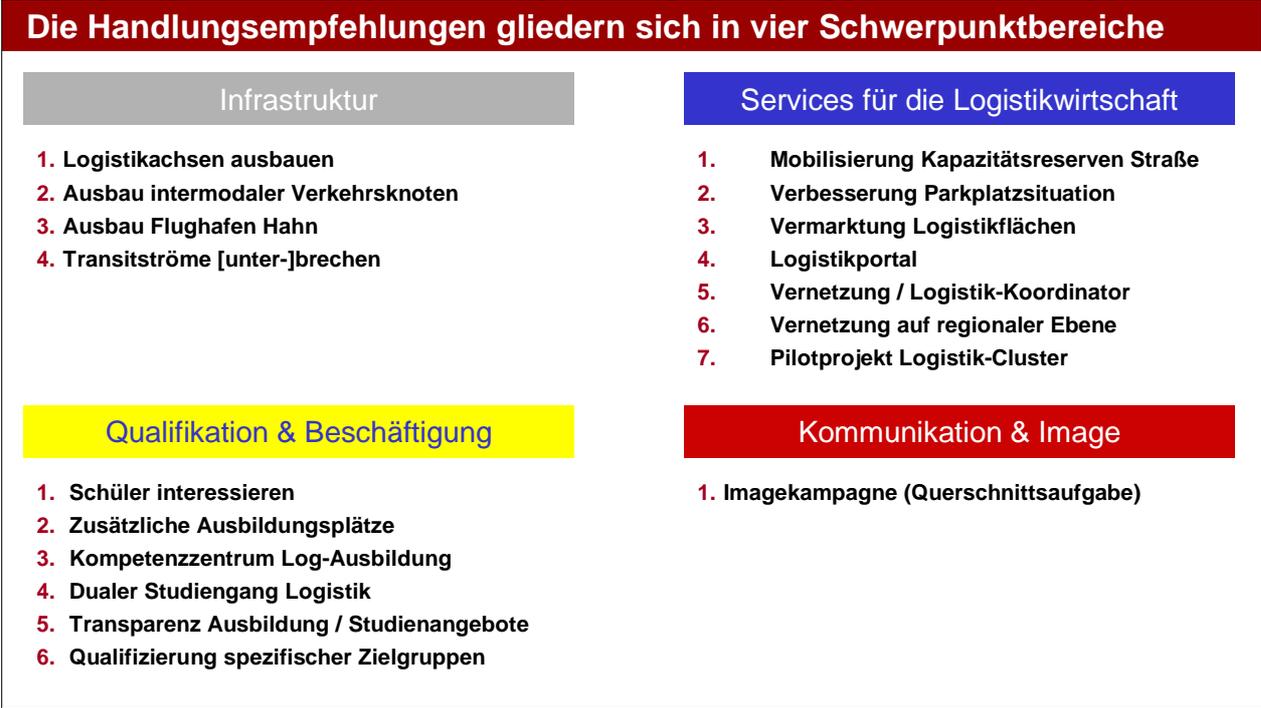
**Infrastruktur:** Es handelt sich größtenteils um „gesetzte“ Maßnahmen. Gerade die Maßnahmen der Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschiffsverkehr sind von der Landesregierung Rheinland-Pfalz als erforderlich identifiziert, im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans beschrieben und bereits weitgehend verankert worden. Hinzu kommt die kontinuierliche Weiterentwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn, der im Rahmen der infrastrukturellen Entwicklung des Logistikstandortes Rheinland-Pfalz eine elementare Rolle spielt.

**Services für die Logistikwirtschaft:** Dieses Handlungsfeld spiegelt die zunehmende Bedeutung von Services in der Logistik, aber auch die maßgebende Rolle von IT in der Logistik wieder, um Sicherheit, Effektivität und Effizienz des Beförderungsprozesses zu verbessern. Damit soll verdeutlicht werden, dass sich Rheinland-Pfalz den Bedürfnissen und spezifischen Erfordernissen der Logistikwirtschaft annimmt.

**Qualifikation:** Bildung auf allen Ebenen, also sowohl betriebliche Aus- und Weiterbildung als auch die Hochschulausbildung spielen in der Logistik eine immer größere Rolle. Aus der SWOT-Analyse geht hervor, dass der Mangel an Fachkräften auf allen betrieblichen Ebenen mittlerweile zu einem entscheidenden Standortfaktor geworden ist.

Hinzu kommt als viertes Handlungsfeld (Querschnittsfunktion) das Thema **Kommunikation und Image.** Dieses Feld stellt bei der späteren Umsetzung der Handlungsempfehlungen maßnahmenübergreifend einen elementaren Erfolgsfaktor dar.

Zur Vorbereitung des „Dritten Runden Tisches“ wurden den Teilnehmern die Handlungsempfehlungen zugesendet, die vorher in einem iterativen Prozess zwischen Ministerium und Dornier Consulting aus den eben beschriebenen Handlungsfeldern abgeleitet wurden. Die einzelnen Handlungsempfehlungen innerhalb der vier Schwerpunkte sind in Abbildung 3 dargestellt.



**Abbildung 3: Die vier Schwerpunkte der Handlungsempfehlungen**

Die Erarbeitung der einzelnen Handlungsmaßnahmen erfolgte in mehreren Stufen. Zunächst sind die Handlungsempfehlungen das Produkt der innerhalb dieser Arbeit gewonnenen Erkenntnisse sowie das Ergebnis der SWOT-Analyse. Gleichzeitig flossen die Erkenntnisse des begleitenden Expertengremiums „Runder Tisch“ mit ein.

Bei den Gesprächen des Lenkungskreises wurde deutlich, dass ein Mix aus verschiedenen Maßnahmen aller vier Bereiche als zielführend angesehen wurde. Welche Inhalte die Maßnahmen im Einzelnen umfassen, wird nachfolgend ausgeführt.

## Handlungsempfehlungen für den Bereich Infrastruktur

### Handlungsempfehlung I-1: Zentrale Logistikachsen schneller ausbauen (Straße, Schiene, Wasserstraße)

#### Ausgangslage

##### • Straßengüterverkehr

Der Straßengüterverkehr (Regional- und Fernverkehr) wird seine dominierende Stellung weiter ausbauen. Er weist mit 325,4 Mio. t inklusive Transitströmen nicht nur die höchsten Aufkommen als Ausgangsbasis in 2005 auf, sondern verzeichnet bis 2020 mit 44 % auch die höchsten Zuwächse aller Verkehrsträger. Angesichts des zu erwartenden Wachstums wird es unumgänglich sein, die Kapazität der wesentlichen Logistikachsen im Straßenverkehr an die Verkehrsnachfrage anzupassen.

##### • Schienengüterverkehr

Der Schienengüterverkehr erlebt eine Renaissance und wird im selben Zeitraum ebenfalls vergleichsweise stark wachsen (+ 38%), allerdings ausgehend von einem relativ niedrigen Niveau.

##### • Wasserstraße

Die Moselschleusen erweisen sich seit Jahren als Engpass, an denen es insbesondere in den Sommermonaten aufgrund verstärkter Fahrgastschifffahrt zu langen Wartezeiten kommen kann. Die Mosel ist technisch lediglich für eine Kapazität von 10 Millionen Tonnen ausgelegt, dennoch werden bereits jetzt jährlich etwa 16 Millionen Tonnen über die Mosel befördert. Da für das Jahr 2015 bis zu 18 Millionen Tonnen jährlich erwartet werden, besteht dringender Handlungsbedarf.

#### Empfehlung

Grundsätzlich sind daher die bisher auf der Landesebene identifizierten und in den jeweiligen Bedarfsplänen des Bundes zum Ausbau der Bundesverkehrswege eingestellten Maßnahmen zur Erhaltung, dem Ausbau und zum Schließen von Lücken in den Netzen der verschiedenen Verkehrsträger weiter zu entwickeln und voranzutreiben. Für die Logistikwirtschaft von Bedeutung sind dabei:

##### **Straße**

Beschleunigte Umsetzung der Vorhaben des Vordringlichen Bedarfes des Bedarfsplans 2004 für den Neu- und wesentlichen Ausbau der Bundesfernstraßen, insbesondere den Ausbau der A 61, der A 1, der B 50, der B 10 vorantreiben, um die großräumige und überregionale Anbindung des Landes zu verbessern.

### **Schiene**

- Ausbau der Bahnstrecke zwischen Trier und Luxemburg (Zweigleisigkeit)
- Verzicht auf den Rückbau auf ein Gleis zwischen Trier-Perl
- Nordkopf Hauptbahnhof Mainz
- Erneuerung des Alten Mainzer Tunnels und neue elektronische Stellwerke an der rechten Rheinstrecke und bei Landau (Pfalz)
- Leistungsfähiger Erhalt der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur, insbesondere auf den Hauptstrecken ( z.B. linke und rechte Rheinseite)
- Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrsnetzes im Nord-Südkorridor
- Reduzierung des Schienenverkehrslärms, der insbesondere im Rheintal durch den Güterverkehr verursacht wird, um die Akzeptanz für den Schienengüterverkehr zu erhalten.

### **Wasserstraße**

Die Planung und der Bau der zweiten Schleusenammern an den Moselschleusen Koblenz, Müden, St. Aldegund, Enkirch, Wintrich, Detzem, Trier und Lehmen durch den Bund sind weiter zügig voranzutreiben, um die prognostizierten Güterzuwächse bewältigen zu können.

## Handlungsempfehlung I-2: Ausbau leistungsfähiger intermodaler Verkehrsknoten

### Ausgangslage

Zunehmende Engpässe in der verkehrlichen Infrastruktur und steigende Umweltbelastungen durch den Verkehr erfordern eine verkehrliche Umorientierung hin zu integrierten Verkehrslösungen. Eine nachhaltige Verkehrspolitik erfordert mehr denn je alle Verkehrsträger so zu vernetzen, dass sie ihre Stärken besser einbringen können und die Umweltbelastungen minimiert werden.

Die Bildung intermodaler Transportketten trägt zu einer verbesserten Aufgabenverteilung zwischen den Verkehrsträgern bei und folgt somit diesen verkehrspolitischen Zielsetzungen. Der weltweit wachsende Containerverkehr und die steigende Nachfrage nach intermodalen Transportangeboten begünstigen diese Entwicklung. Wie Gespräche mit Verladern und logistischen Dienstleistern im Rahmen von Unternehmensbefragungen in Rheinland-Pfalz zeigen, bestehen noch beachtliche Entwicklungspotenziale im intermodalen Verkehr. Güterverkehrszentren (GVZ) haben sich zu wichtigen logistischen Einrichtungen in Europa und Deutschland entwickelt, weil sie die Effizienz der intermodalen Transportströme deutlich erhöhen und zudem negative Umwelteffekte reduzieren.

### Empfehlung

- **Weiterentwicklung der Güterverkehrszentren und Häfen zu noch leistungsfähigeren intermodalen Verkehrsknoten**

Die Binnenhäfen in Rheinland-Pfalz erweisen sich immer mehr als logistische Knotenpunkte, insbesondere soweit sie trimodal ausgelegt sind.

Bei einigen GVZ in Rheinland-Pfalz sind zukünftig Kapazitätsengpässe absehbar, hier besteht insoweit Handlungsbedarf. Insbesondere die Kapazitäten für den Containerumschlag müssen aufgrund der hohen Zuwächse weiterentwickelt werden. In Andernach, Germersheim und Mainz stehen deshalb aktuell hohe Investitionen zur Modernisierung und Erweiterung der Umschlagskapazitäten an.

Die Entwicklungspotenziale der GVZ sind noch stärker zu nutzen. Diese müssen durch die Weiterentwicklung der verkehrlichen Infrastruktur, des intermodalen Transportangebotes und der logistischen Dienstleistungen sowie Servicedienste systematisch weiter verbessert werden.

- **Erweiterung des KTL – Terminals in Ludwigshafen**

Das „Kombi Terminal Ludwigshafen (KTL)“ bei der BASF AG, welches aufgrund seines anhaltenden Wachstums bereits heute zunehmend überlastet ist, bedarf einer dringenden Erweiterung der Umschlag- und Betriebskapazitäten. Aufgrund des großen Erfolges von KTL kann diese bereits als Musterterminal geltende Umschlagseinrichtung zu einer der größten Anlagen dieser Art in Deutschland weiterentwickelt werden.

## **Handlungsempfehlung I-3: Ausbau des „Logistikzentrums Hahn“ zu einem nationalen/ internationalen Luftfrachtknoten**

### **Ausgangslage**

Der Flughafen Frankfurt-Hahn bietet für logistische Aktivitäten günstige Voraussetzungen aufgrund seiner Lage, Verkehrsanbindung, Flächenangebote und Betriebsgenehmigung für den 24-Stunden Betrieb. Er befindet sich im Zentrum Europas und ist somit als Frachtumschlagplatz prädestiniert.

Der Flughafen verfügt über eine voll interkontinentalfähige Start/-und Landebahn mit Instrumentenlandesystem ohne wetterbedingte Einschränkung. Hierdurch wird eine reibungslose Betriebsabwicklung zu allen Jahreszeiten rund um die Uhr gewährleistet. Eine ausreichende Anzahl an Abstellpositionen für Frachtmaschinen ist vorhanden und soll in den nächsten Jahren bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Der Flughafen Frankfurt-Hahn hat sich mittlerweile als viertgrößter deutscher Flughafen im Bezug auf Luftfrachtumschlag etabliert. Als Neukunden für 2007 konnten renommierte Fluggesellschaften wie Emirates Sky Cargo sowie Etihad Crystal Cargo gewonnen werden. Im Laufe der nächsten Jahre wird mit jährlichen Steigerungsraten von ca. 20% gerechnet.

Seitens der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH wird eine intensive Akquisearbeit betrieben, um weitere Fluggesellschaften für die Aufnahme von Frachtliniendiensten und Charterflügen zu gewinnen. Ein wesentliches Kriterium, um Frankfurt-Hahn für neue Luftfrachtgesellschaften attraktiv werden zu lassen, wurde mit der Verlängerung der Start-Landebahn auf 3.800 m erfüllt. Nun ist es möglich, jeden Flugzeugtyp mit dessen maximal möglicher Beladung und dessen maximaler Reichweite ab Hahn starten zu lassen. Somit erschließen sich neue Nonstop-Ziele und somit auch neue zu akquirierende Fluggesellschaften.

Im Lauf der letzten Jahre fanden bereits erhebliche Erweiterungen der Abstellflächen für Frachtflugzeuge statt.

### **Empfehlung**

Ausbau des Flughafens Frankfurt-Hahn zu einem multi-modalen Verkehrsknoten, um das wirtschaftliche Potenzial zu nutzen.

Im Einzelnen:

- Weitere Ansiedelung internationaler Airlines
- Gewinnung von Anbietern hochwertiger Logistikdienstleistungen
- Umsetzung der laufenden und geplanten Infrastrukturvorhaben wie
  - Schaffung einer weiteren Abstellposition für Großraumfrachtflugzeuge im Jahr 2008 zusätzlich zu den bestehenden Flächen

- Erweiterungen im Rollwegesystem  
Im Rahmen der Start-Landebahnerweiterung sind auch die Erweiterungen des Rollwegesystems zu nennen. Flugzeuge können dann schneller von der Landebahn abrollen, wodurch deren Kapazität nochmals gesteigert werden kann.
- bedarfsgerechter Ausbau weiterer Flugbetriebsflächen  
Ausschöpfen der logistischen Möglichkeiten, die sich aus der Ansiedlung mittlerweile dreier unabhängiger Anbieter für Luftfrachtabfertigung am Standort ergeben. Diese verfügen über eigene Frachthallen, in denen die Import- und Exportware umgeschlagen wird. Hierbei stehen auch Räumlichkeiten für Fracht aller Art zur Verfügung, insb. verderbliche Waren, lebende Tiere, Gefahrgüter, usw. Alle drei Anbieter verfügen zudem über genügend Erweiterungsflächen, die ebenfalls im Bedarfsfall umgehend entsprechend ausgebaut werden können.
- Nutzung der Standortvorteile, über die der Flughafen Frankfurt-Hahn aufgrund der eigenen, von unterschiedlichen Airlines genutzten Flugzeugwartungshalle verfügt.
- Bedarfsweise Erschließung zusätzlicher Flächen für die Ansiedlung weiterer Dienstleister
- Wiederinbetriebnahme der Hunsrückbahn  
Im Zusammenhang mit einem Ausbau des Flughafens Hahn zu einem multimodalen Frachthub sollte auch die Anbindung einer Schienengüterverkehrsanbindung sichergestellt werden. Da die geplante Wiederinbetriebnahme der Hunsrückbahn im Personenverkehr hierfür schon die wesentlichen Voraussetzungen schafft, geht es in erster Linie darum, im Rahmen weiterer Infrastrukturplanungen des Flughafens einen geeigneten Gleisanschluss planerisch vorzusehen.

## **Handlungsempfehlung I-4: Transitströme (unter-)brechen**

### **Ausgangslage**

Aufgrund der zentralen Lage des Landes ist der Anteil der Transitverkehre in Rheinland-Pfalz vergleichsweise hoch. Das gilt insbesondere für Nord-Süd-Verkehre in den südeuropäischen Raum. Bislang profitiert das Land davon vergleichsweise wenig. Wirtschaftliche Chancen ergeben sich allerdings aus zwei Begebenheiten: Neue Lenkzeitverordnung für LKW und die Nähe zu den Häfen sowie aus den dortigen Engpässen.

Die neue Lenkzeitverordnung schreibt vor, dass ein LKW-Fahrer pro Tag maximal neun Stunden (am Stück max. 4,5 Stunden) fahren darf, wobei dazwischen eine dreiviertel Stunde Pause eingelegt werden muss, um anschließend mindestens 11 Stunden zu ruhen. LKW-Fahrten von den ARA-Häfen nach Süden müssen also in RLP unterbrochen werden.

Die im Rahmen des Gutachtens durchgeführte Verkehrsanalyse von Kessel + Partner zeigt eine mittel- bis langfristige Perspektive für das Brechen von Transitströmen in Rheinland-Pfalz auf. Ziel ist es, Kristallisationspunkte für Ansiedlungen im gewerblichen Bereich entlang der Hauptachsen für Transitverkehre zu schaffen. Beispiele wie die Entwicklung logistischer Ansiedlungen an der A 61 zeigen, dass gerade solche Service-Einrichtungen bei geeigneter Lage und Ausrichtung Ausgangspunkt für weitere Logistik-Ansiedlungen sein können, die zusätzliche Wertschöpfung generieren, neue Impulse setzen und langfristig Arbeitsplätze schaffen.

### **Empfehlung:**

Kurzfristig wird angestrebt, die Chancen der Transitverkehre zu nutzen, indem entlang der Transitstrecken neue Serviceangebote geschaffen werden. Dazu gehören vor allem die unter den Services für die Logistikwirtschaft beschriebene deutliche Verbesserung der Parkplatzsituation durch den klassischen Ausbau und die Optimierung der Parkplätze. Beispiele dafür sind das Projekt „Intelligenter Parkplatz“ sowie das privat initiierte Vorhaben „Sicherer Parkplatz“.

Derartige Einrichtungen sind vorzugsweise an solchen Stellen anzusiedeln, die mittelfristig ein Entwicklungspotenzial für weitere service-orientierte Einrichtungen und Ansiedlungen von logistik-affinen Unternehmen aufweisen. Ziel ist es, in einem Stufenkonzept auf diese Weise mittelfristig logistikaffine Wertschöpfung zu schaffen.

## Handlungsempfehlungen für den Bereich Services für die Logistikwirtschaft

### Handlungsempfehlung S-1: Mobilisierung von Kapazitätsreserven auf der Straße

#### Ausgangslage

Eines der größten Probleme der Logistikbranche sind verkehrliche Engpässe auf dem Straßennetz. Einer Faustregel entsprechend wird je ein Drittel der Engpässe auf Autobahnen von Baustellen, Unfällen und hohen Belastungen verursacht.

Aber auch die regionale Ebene ist von temporären Reduzierungen der Kapazität im landesweiten Straßennetz infolge von Baustellen, Unfällen oder Veranstaltungen stark betroffen. Die Abstimmung zwischen und mit Kommunen erfolgt derzeit nicht immer umfassend und zeitgerecht. Zum einen sind nicht immer alle relevanten Akteure in den Informationsprozess eingebunden. Zum anderen kommunizieren die eingebundenen Akteure häufig ineffizient. Dadurch werden verkehrliche Konflikte häufig nicht rechtzeitig erkannt bzw. kommuniziert. In der Folge kommt es zu Störungen im landesweiten Straßennetz.

#### Empfehlung

Einrichtung eines Programms zur „Beseitigung verkehrlicher Engpässe durch bessere Nutzung vorhandener Kapazitäten“. Dieses Programm besteht aus folgenden drei Schwerpunkten:

- **Erschließung von Kapazitätsreserven durch Verstetigung von Verkehrsströmen**

Dies kann durch Streckenbeeinflussungsanlagen, Netzbeeinflussungsmaßnahmen, Knotenpunktbeeinflussungsanlagen sowie weitere Investitionen in Verkehrsrechnerzentralen, Verkehrslageinformationssysteme und Verdichtung von Detektionen geschehen. Solche Anlagen sollen errichtet bzw. ausgebaut werden, u.a. an der A 61, der A 6, der A 63 sowie der A 60.

- **Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Straßen unter anderem durch temporäre Seitenstreifenfreigabe**

Die Kapazität von Straßen wird durch temporär wirksame Verkehrsregelungen der Nachfrage angepasst. Ein Beispiel ist die temporäre Seitenstreifenfreigabe. Darüber hinaus erfolgt die Verkehrssteuerung beispielsweise an Baustellen zukünftig nicht mehr nach starren Regeln, sie wird vielmehr dynamisch an sich wechselnde Rahmenbedingungen angepasst. Des Weiteren können darüber hinaus Geschwindigkeitsbegrenzungen außerhalb des Baubetriebs angepasst werden.

- **Baustellen - und Störungsmanagement**

Es wird empfohlen, mit einem Pilotprojekt zur Erfassung von Meldungen im Bereich von Baustellen- und Störungsmanagement zu beginnen. Mit der Einrichtung eines entsprechenden Verfahrens wird die Grundlage für eine Fülle von Anwendungen z.B. bei Gefahrgut - oder Schwerlasttransporten und der Versorgung von Verkehrsinformationsserviceprovidern wie beispielsweise TCM gelegt.

## Handlungsempfehlung S-2: Verbesserung der Parkplatzsituation

### Ausgangslage

An vielen Rastanlagen in Rheinland-Pfalz reichen die verfügbaren Parkplätze nicht mehr aus, um die ankommenden LKW aufzunehmen. In der Folge entstehen teilweise chaotische Zustände infolge von Parkraumsuchverkehren sowie durch verkehrswidriges Abstellen von Fahrzeugen. Dies führt zu einer Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer und zu Behinderungen des Betriebsablaufs auf Rastanlagen.

Die Sicherheit des LKW-Transports steht angesichts sich häufender Diebstähle und Übergriffe immer stärker im Blickfeld der betroffenen Unternehmen sowie der Öffentlichkeit. Besonders im Fokus stehen LKW mit hochwertigen Gütern sowie Gefahrguttransporte, welche im Ruhezustand besonders geschützt werden müssen.

Vor diesem Hintergrund wird eine ausreichende Anzahl sicherer Parkplätze zunehmend zu einem Qualitätskriterium eines Logistikstandortes.

### Empfehlung

- **Projekt „Intelligentes Parken“ fortführen, beispielsweise entlang der A 61**

Das Projekt „*Intelligentes Parken*“ stellt darauf ab, Parkplätze und Fahrgassen neu zu formieren und die Allokation der Stellfläche auf die LKW gemäß ihren Abfahrtszeiten vorzunehmen. In jeder Parkreihe können bis mindestens 3 LKW parken. Intelligentes Parken steigert die Parkkapazitäten bei gegebenem Flächenverbrauch im Regelfall um ca. 40%. Im Falle der Pilotanlage Montabaur konnte sogar eine Verdoppelung der Parkkapazitäten erreicht werden. Gegenüber der baulichen Erweiterung von Parkplätzen auf konventionelle Weise sind die Investitionskosten für telematisch gesteuertes Parken gering, außerdem lässt es sich viel schneller zugunsten einer verbesserten Verkehrssicherheit umsetzen. Durch die Verkehrsdatenerfassung und Steuerung auf den einzelnen Anlagen besteht die Möglichkeit einer Vernetzung der Anlagen untereinander und damit für ein netzweites Parkleitsystem für Lkw-Parken.

- **Ausbau von Parkplätzen mit der Option, „das sichere Parken“ als private Dienstleistung zu fördern**

Die Landesregierung bewertet insbesondere im Hinblick auf das Gesamtkonzept des Logistikstandortes Rheinland-Pfalz das vorgestellte Konzept positiv. Es unterstützt mit einem weiteren Baustein das Logistikkonzept des Landes. Deshalb sollen die Fördermöglichkeiten des Privatinvestors geprüft und im Rahmen der Möglichkeiten des Landes das „Security-Parking“ als Pilotprojekt unterstützt werden. Dieses Konzept umfasst folgende Hauptfunktionalitäten:

- Sicherheitsapplikationen: Umzäunung, physische Wegfahrsperren, Röntgen-Anlagen, Wachpersonal.
- Bereitstellung von EDV-gestützten Kommunikationsmöglichkeiten für Abwicklungen in der Logistikkette sowie die Übermittlung von Fracht- und Fahrzeugdaten an die Unternehmen
- Fahrzeug-Services: Wartung, Pflege, Reparatur, Ersatz. Sonstige Services: Hotel, Restaurant, Sanitäre Anlagen, etc.

## **Handlungsempfehlung S-3: Identifikation und Vermarktung geeigneter Logistikflächen und -immobilien sowie Motivation der kommunalen Ebene für Logistiksiedlungen**

### **Ausgangslage**

Internationale Investoren suchen heute weltweit nach den gleichen Kriterien Ihre Standorte aus. Ausschlaggebend sind u.a Faktoren wie Nähe zum Autobahnanschluss, gegebenenfalls Anschluss an Schiene/Wasserstraßen, Grundstücksgröße, Teilbarkeit des Grundstücks, Arbeitskräftepotential, 24-Stunden-Betrieb an 7 Tagen in der Woche, Preis etc.

Ziel ist es, die Transparenz des Angebots weiter zu erhöhen und zu gewährleisten, so dass potentielle Interessenten möglichst einfach Informationen über alle verfügbaren Flächen in Rheinland-Pfalz erhalten. Zu beachten ist, dass die verfügbaren Flächen, Grundstücke und Immobilien landesweit nach den gleichen Kriterien bewertet werden.

### **Empfehlung**

Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Anpassung der ISB-Gewerbeflächen-Datenbank (z.B. Suchkriterium unter 5 Kilometer)
- Darstellung aller Fördermöglichkeiten des Landes, des Bundes und der Europäischen Union für Logistikunternehmen und -dienstleister
- Prüfung, ob eine stärkere Ausrichtung der Förderpolitik des Landes auf die Belange der Logistik möglich und zielführend ist
- Integration bzw. Verlinkung von Flächendatenbank und Übersicht über Förderungsmöglichkeiten in das aufzubauende Logistikportal
- Erstellung eines landesweiten Leitfadens für Standortentwickler, Kommunen und weitere relevante Akteure wie beispielsweise die Raumordnungs- und Landesplanungsbehörden
- Veranstaltung mit Immobilienentwicklern, die über Trends in der Logistik-Immobilienwirtschaft referieren

## Handlungsempfehlung S-4: Logistikportal Rheinland-Pfalz

### Ausgangslage

Für die Logistikbranche und die verladende Wirtschaft besteht mittlerweile eine große Vielfalt an vornehmlich seitens der Wirtschaft entwickelten und betriebenen Internetportalen. Diese decken alle denkbaren Bereiche ab. Dies reicht von rein administrativen Auskunftsfunktionen bis hin zu kompletten operativen Transportplanungs- und Steuerungsprozessen. Hinzu kommen dedizierte Branchenlösungen, wie elektronische Marktplätze, Frachtbörsen oder Informationsintermediäre.

Dagegen sind landesspezifische Informationen über bzw. für die Logistikbranche in Rheinland-Pfalz noch nicht gebündelt online verfügbar. Zum Beispiel ist noch nicht flächendeckend bekannt, welche und damit wie viele Akteure im Land überhaupt zur Branche zählen und welche Dienstleistungen sie anbieten. Die Verfügbarkeit freier Flächen für Investoren ist ebenso wenig übersichtlich. Ähnlich intransparent ist für Arbeitssuchende die Zahl und Art zu besetzender freier Positionen in der Branche.

Ein Logistikportal bietet für eine landesweite netzwerkbasierende Zusammenarbeit eine hervorragende Basis. Dadurch können Anbieter und Nachfrager nach logistischen Dienstleistungen, also insbesondere öffentliche Institutionen sowie Verloader und Logistiker sehr effektiv und effizient miteinander in Kontakt kommen. Durch die Einbindung weiterer Akteure wie Behörden und Träger von Qualifizierungsinstitutionen lassen sich an zentraler Stelle umfassende Informationsangebote für fast alle Facetten von Güterverkehr und Logistik schaffen.

### Empfehlung

Es wird empfohlen, ein Logistikportal Rheinland Pfalz aufzubauen. Das Portal soll im Wesentlichen folgende Aufgaben haben:

- Standort- und branchenbezogene Informationsplattform (unter anderem Vermarktung und Imagepflege des Logistikstandortes Rheinland-Pfalz, neue Entwicklungen in der Logistik, Veranstaltungen)
- Akteursspezifische Informationsplattform mit verkehrstelematischen Anwendungen (Verkehrslage, Baustellen - und Betriebsstörungen, Wetter und Klima, Großraum-, Schwerlast-, Gefahrguttransporte, E-Teaching, Links zu Drittanbietern)
- Netzwerkunterstützungs- und Kommunikationsplattform
- Qualifizierungsplattform

Die originären Funktionen des Portals sollen ausdrücklich nicht in Wettbewerb zu Produkten der Privatwirtschaft treten. Allerdings kann eine Integration über Verweise (Links) auf Angebote und Produkte von Drittanbietern im Sinne der funktionalen Vielfalt und Praxisbezogenheit des Portals vorgesehen werden.

## Handlungsempfehlung S-5: Vernetzung der Logistikwirtschaft

### Ausgangslage

Logistik ist in Rheinland-Pfalz als wirtschaftspolitisch wichtige Branche identifiziert. Als Querschnittsthema tangiert Logistik viele Politikfelder und Akteure auf Landesebene ebenso wie beim Bund und in der EU. Hinzu kommen die Akteure der privaten Wirtschaft. Die große Zahl der Beteiligten stellt hohe Anforderungen an den Organisations- und Abstimmungsprozess.

### Empfehlung

Es wird die Etablierung einer **zentralen Koordinationsstelle Logistik** empfohlen, welche für die Wirtschaft als „One-Stop-Shop“ fungiert.

### **Aufgaben des Logistikkoordinators:**

- „One-Stop-Shop“ in allen Angelegenheiten der Logistik
- Ansprechpartner für standortsuchende Unternehmen in Abstimmung mit der ISB
- Koordinator für die Umsetzung der Ergebnisse der Standortkonzeption Logistik Rheinland-Pfalz: Dabei geht es insbesondere darum, die Ergebnisse der Schwerpunktreihe Infrastruktur, Qualifikation & Beschäftigung sowie Kommunikation & Image weiter zu verfeinern und die Umsetzungsaktivitäten anzustoßen und zu begleiten.
- zentrale Stelle für die landesweite Kommunikation und Imageförderung des Logistikstandortes Rheinland-Pfalz
- Initiator für den „Runden Tisch Logistik Rheinland-Pfalz“ und die Regionalen Logistiknetzwerke
- Betreuung des Logistikportals Rheinland-Pfalz
- Kompetenzstelle für Förderprogramme des Landes, des Bundes und der EU für den Logistikbereich

## **Handlungsempfehlung S-6: Vernetzung der Logistikwirtschaft auf regionaler Ebene**

### **Ausgangslage**

Die Logistik tangiert als Querschnittsaufgabe viele Themenfelder und Akteure. Dies reicht auf Seiten der Politik von der Landesebene über die regionale bis zur kommunalen Ebene. Hinzu kommen die Akteure der privaten Wirtschaft. Die hohe Zahl der Beteiligten stellt besondere Anforderungen an den Organisations- und Abstimmungsprozess. Viele Logistikvorhaben und –aktivitäten sind daher als Gemeinschaftsaufgabe zwischen öffentlicher Hand und privaten Akteuren zu verstehen.

### **Empfehlung**

Es wird empfohlen, dass zusätzlich zu der Koordination auf Landesebene (siehe Maßnahme S-5) das Themenfeld Logistik in Rheinland-Pfalz verstärkt auf regionaler Ebene vorangetrieben wird.

Dazu eignet sich eine strukturierte intensive Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Akteuren, wie sie z.B. im Runden Tisch praktiziert wird. Die im jeweils regionalen Bereich agierenden Fachleute können so direkt ihre spezifischen Vorstellungen und Erwartungen hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung formulieren und aufeinander abstimmen. Die hieraus resultierenden regionalspezifischen Zielvorstellungen und Leitprojekte tragen letztlich dazu bei, den Logistikstandort Rheinland-Pfalz in seiner Gänze voranzutreiben.

Als Vorbild sind hier die mannigfaltigen Aktivitäten in Trier zu nennen. Hier wurde durch den Oberbürgermeister der Stadt Trier parallel zu dem das Gutachten begleitenden Lenkungskreis auf Landesebene ein Runder Tisch Logistik Trier-Luxemburg eingerichtet, welcher regionalspezifische Handlungsfelder und –empfehlungen für die Logistikregion Trier-Luxemburg erarbeitet hat.

In räumlicher Hinsicht sollten unter Initiative der Landesregierung regionale Netzwerke (RLN)/Runde Tische für die Logistikregionen Trier - Koblenz (Nord), Mainz-Rheinhessen-Hahn (Mitte) und Pfalz (Süd) eingerichtet werden.

Dabei sind jeweils grenzüberschreitende Kooperationen mit Nachbarregionen wie dem Großherzogtum Luxemburg, dem Rhein/Main-Gebiet und der Rhein/Neckar-Region zu prüfen.

## Handlungsempfehlung S-7: Einrichten eines Logistik-Clusters Ernährung als Pilotprojekt

### Ausgangslage

Aus wirtschaftspolitischer Sicht ist es von hoher Bedeutung, dass von der Logistikbranche als Dienstleister Innovationsimpulse ausgehen, welche die Wettbewerbsfähigkeit der in Rheinland-Pfalz ansässigen Industrie weiter steigern. Ein Erfolg versprechender Weg, um regionale Aktivitäten einer Branche zu bündeln und zu forcieren, ist die Entwicklung eines Clusters auf der Grundlage vorhandener, geeigneter Ausgangsstrukturen. Hierzu sind bestimmte Bedingungen zu erfüllen.

### Empfehlung

Damit die Innovationspotenziale der regionalen Logistikbranche und Verlager in der Praxis zur Entfaltung kommen, wird ein **Pilotprojekt „Logistik-Cluster für die Ernährungsindustrie“** vorgeschlagen.

Ziel des Vorhabens ist es, für eine spezielle Verlagergruppe eine logistische Innovation zu erarbeiten und umzusetzen. Die beteiligten Akteure beschränken sich nicht auf Verlager und Logistikdienstleister, sondern umfassen beispielsweise auch IT-Spezialisten, Forschungseinrichtungen und die Öffentliche Hand. Diese Beteiligten sind zumindest technisch-organisatorisch vernetzt; eine räumliche Konzentration an einem Standort ist erfahrungsgemäß immer dann von Vorteil, wenn Entwicklung und Umsetzung von Innovationen eine enge Abstimmung zwischen den Beteiligten erfordern.

Wichtigste Erfolgsfaktoren sind folgende:

- Das Top Management der Beteiligten sowie die Politik müssen hinter dem Vorhaben stehen.
- Es muss einen Treiber geben, der sinnvollerweise in hohem Maße von dem Netzwerk profitiert.
- Die infrage kommenden Transporteure bzw. Infrastrukturbetreiber müssen mit im Boot sein.
- Für das Pilotprojekt wird die Ernährungsindustrie in der **Region Trier-Koblenz** vorgeschlagen, weil:
  - die Ernährungsindustrie in Bezug auf Wirtschaftskraft und Beschäftigtenzahlen zu den wichtigsten fünf Branchen im Land zählt und unter den mittelständisch geprägten ebenfalls eine der wichtigsten ist.
  - diese Industrie hohen Handlungsdruck hat, weil sie enorme Herausforderungen meistern muss. Nachfrageseitig sind steigende Anforderungen in Bezug auf Frische, „Biofood“, Convenience-Food, und häufige Sortimentswechsel zu nennen, angebotsseitig Kostendruck durch Internationalisierung und Discount-Anbieter.

- viele der oben genannten Erfolgsvoraussetzung in der Logistikregion Trier gegeben sind.

Die weitere Prüfung und Initiative für die Clusterbildung soll von dem regionalen Logistiknetzwerk Trier-Koblenz ausgehen.

## Handlungsempfehlungen für den Bereich Qualifikation (Schule, Aus- und Weiterbildung) und Beschäftigung

### Handlungsempfehlung Q-1: Interesse für das Berufsfeld Logistik in der Schule wecken

#### Ausgangslage

Die Logistikbranche Deutschlands leidet unter einem Imageproblem. Logistik wird vor allem in Verbindung gebracht mit umweltbelastenden, lauten Lastkraftwagen und Staus auf den Straßen. Auch einige mit der Logistik verknüpfte Berufsbilder haben kein positives Image. Insbesondere Auszubildende und Berufsanfänger lassen sich hierdurch häufig davon abschrecken, einen Beruf in der Logistik zu ergreifen. In erster Linie ist dieses Imageproblem aber auf Informationsdefizite zurückzuführen.

Im Rahmen dieser Maßnahme sollen die bestehenden Informationsdefizite auf Seiten der Schüler und die Imageprobleme der Branche beseitigt werden. Neben den Schülern selbst bilden die Lehrer und Berufsberatungen / Arbeitsagenturen weitere Zielgruppen.

#### Empfehlung

Im Einzelnen werden folgende Aktivitäten vorgeschlagen:

- **Branche kommt in die Schule**  
Die Branche kann Projekttag und –wochen an Schulen nutzen, um über spezielle Projekte und begleitende Informationsmedien [Info-Stände, Broschüren/Flyer für Schüler, Info-Mappen für Eltern und Lehrer] die Branche, Berufsbilder sowie Praktikums- und Ausbildungsmöglichkeiten vorzustellen.
- **Schule kommt zur Branche**  
Unternehmen laden Schulklassen ein, um mit Hilfe von Präsentationen, Betriebsführungen, Lkw-Fahrten, etc für sich zu werben.
- **Logistikportal**  
Informationen zu Berufsbildern, Praktika, Ausbildungsmöglichkeiten und Karrierechancen werden auf einer speziellen Seite des Logistikportals Rheinland-Pfalz inklusive Kontaktadressen dokumentiert.
- **Image-Kampagne**  
Die Nutzen der Gesellschaft durch die Logistikbranche, ihr Beitrag zum Umweltschutz, Arbeitsplatzchancen als Folge der Globalisierung könnten beispielsweise in Form von Anzeigen, Audio- und Video-Spots, Internet-Spiele, Handy-Grames etc. transportiert werden.

In diese Maßnahme sind vor allem die Logistikverbände, aber auch große Unternehmen einzubeziehen.

## **Handlungsempfehlung Q-2: Bereitstellung zusätzlicher logistik-affiner Ausbildungsplätze in den Verkehrsberufen durch Logistikunternehmen aus Rheinland-Pfalz**

### **Ausgangslage**

In der Logistikbranche Deutschlands besteht ein Mangel an Arbeitskräften über alle Qualifikationsstufen hinweg [Logistik-Spezialisten, Ingenieure, Sachbearbeiter, Fahrer etc.] Zahlenmäßig betrifft dies insbesondere die Ebene der Ausbildungsberufe. In der Folge kommt es zu Beeinträchtigungen der betrieblichen Abläufe, bestimmte Aufträge können daher nicht mehr ordnungsgemäß ausgeführt werden. Erschwert wird die Suche nach geeigneten und entsprechend qualifizierten Arbeitskräften durch das ungünstige Image, mit dem die Logistikbranche zu kämpfen hat.

Diese Maßnahme stellt erstens darauf ab, Unternehmen dazu zu gewinnen, in den kommenden Jahren neue Ausbildungsplätze in den Verkehrsberufen bereitzustellen. Zweitens soll sichergestellt werden, dass diese Ausbildungsplätze auch rasch mit geeigneten Kandidaten besetzt werden. Schließlich soll, drittens, dieser Erfolg imagefördernd medial begleitet werden.

### **Empfehlung**

- Landesregierung, Arbeitsagenturen und Logistikverbände gehen mit einer Initiative Rheinland-Pfalz Logistik 500+ auf die Unternehmen mit dem Ziel der Schaffung und Besetzung von 500 zusätzlichen Ausbildungsplätzen zu.
- Freie Ausbildungsplätze sollen neben der Veröffentlichung auf den Internetplattformen der Arbeitsagenturen auch an zentraler Stelle auf dem zukünftigen Logistikportal Rheinland-Pfalz bekannt gegeben werden, so dass sich Interessenten online bei den Unternehmen bewerben können.
- Der Erfolg der Initiative wird im Rahmen der zu entwickelnden Imagekampagne kommuniziert, um einen weiteren Anreiz für die Unternehmen zur Teilnahme an der Initiative Rheinland-Pfalz Logistik 500+ zu schaffen.

## **Handlungsempfehlung Q-3: Kompetenzzentrum Logistikausbildung zur Entwicklung eines marktgerechten Hochschulangebotes**

### **Ausgangslage**

An den Hochschulen von Rheinland-Pfalz gibt es schon heute landesweit eine große Anzahl von Studienmöglichkeiten im Bereich Logistik. Dazu gehören neben dem technischen Teil immer mehr auch der betriebswirtschaftliche Teil der Logistik sowie die Management-Ausbildung. Um die Ausbildung von Logistikfachkräften zu intensivieren und den Berufszweig für Studieninteressenten attraktiver zu machen, muss direkt und kompetent über das reichhaltige Angebot aufgeklärt werden. Zugleich ist es erforderlich, dass die relevanten Entwicklungen im Logistikmarkt möglichst schnell Eingang in das Lehrangebot der Hochschulen finden.

Das Studienangebot im Bereich Logistik muss mit dazu beitragen, dass der Logistik Standort Rheinland-Pfalz verstärkt auf eigene Talente zurückgreifen kann. Den zukünftigen Studenten muss ein kompetenter und direkter Ansprechpartner zur Verfügung gestellt werden, der in der Lage ist, alle Fragen rund um das reichhaltige Logistik-Studienangebot der Hochschulen zu beantworten.

### **Empfehlung**

Vor diesem Hintergrund soll ein Kompetenzzentrum „Logistikausbildung“ geschaffen werden. Ob dieses Kompetenzzentrum „Logistikausbildung“ bei einer vorhandenen Einrichtung angesiedelt werden kann, ist durch das Land Rheinland-Pfalz zu prüfen. Der Informationsfluss zwischen dem Kompetenzzentrum „Logistikausbildung“ und dem Logistikkoordinator muss gewährleistet sein. Alternativ kann als ein für die gesamte Logistik zentrales Thema bei dem Logistikkoordinator angesiedelt werden.

Primäre Aufgabe des Kompetenzzentrums „Logistikausbildung“ ist es, zur erfolgreichen und zielgerichteten Bündelung sowie der Verteilung von Informationen über das vorhandene Lehrangebot beizutragen. Dabei sind die vorhandenen Informationsplattformen des Landes („Stud-Info“) und der Hochschulen mit einzubeziehen.

Gleichzeitig muss das Kompetenzzentrum „Logistikausbildung“ in der Lage sein, die Anforderungen der Logistikunternehmen an ihre zukünftigen Arbeitskräfte zu identifizieren und dergestalt auch für die Hochschulen transparent zu machen, damit diese im Lehrangebot berücksichtigt werden. Das Kompetenzzentrum „Logistikausbildung“ bildet die Schnittstelle zwischen Unternehmen und Logistikmarkt auf der einen Seite und stellt das Verbindungsglied Richtung Hochschulen/Ausbildungsstätten und Studierende/Auszubildende auf der anderen Seite dar.

Übersichten über alle logistikrelevanten Studiengänge in Rheinland-Pfalz als ein Ergebnis der Zusammenarbeit des Kompetenzzentrums Logistikausbildung mit „Stud-Info“ und den Informationsplattformen der Hochschulen können dann auf dem geplanten Logistikportal veröffentlicht werden. Zusätzlich können die Demonstration praktischer Anwendungen im Rahmen von Projekttagen der Hochschulen (z.B. Tag der Offenen Tür, Lange Nacht der Wissenschaft, Schülerinnentage) dazu beitragen, dass sich potentielle Studierende für die Studienangebote der Logistik interessieren. Landesweit koordinierte jährliche Aktionen können darüber hinaus weitere Aufmerksamkeit erzeugen.

## **Handlungsempfehlung Q-4: Dualer Studiengang Logistik: Übertragung des Modells des dualen Studiengangs auf den Bereich Logistik**

### **Ausgangslage**

Ausbildungsbegleitende Studiengänge, so genannte Duale Studiengänge, bieten jungen Menschen die Möglichkeit, sich zweifach zu qualifizieren. Fachhochschulstudium und Berufsausbildung werden gleichzeitig absolviert. In Rheinland-Pfalz soll dieses Angebot an Fachhochschulen ausgebaut werden. Duale Studiengänge ermöglichen ein frühes Kennenlernen betrieblicher Organisationen und vermitteln betriebspraktische Erfahrungen. Sie bieten insbesondere viele Vorteile für Unternehmen im Hinblick auf Personalgewinnung und -planung. Ebenso wichtig sind berufsbegleitende Studiengänge, die parallel zu einer Berufstätigkeit absolviert werden können. Ausbildungsbegleitende Studiengänge im Bereich Logistik existieren in Rheinland-Pfalz noch nicht.

### **Empfehlung**

Vor diesem Hintergrund wird die Einführung eines ausbildungsintegrierten Studiengangs Logistik empfohlen. Aus Effizienzgründen liegt es nahe, das bereits bestehende Angebot an Fachhochschulen in Rheinland-Pfalz zu nutzen.

Voraussetzung für die Einrichtung eines Dualen Studienganges ist die aktive Einbindung der Logistikwirtschaft, z.B. durch Abschluss von Kooperationsverträgen.

„Logistik“ wird u.a. an der FH Kaiserslautern mit den Standorten Pirmasens (Technische Logistik) und Zweibrücken (Technische Betriebswirtschaftslehre Schwerpunkt Logistik) angeboten sowie an der Fachhochschule Koblenz am Standort Remagen (Logistik und E-Business) und an der Fachhochschule Ludwigshafen (Logistik).

Nach erfolgreicher Einrichtung eines Dualen Studienganges kann zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden, ob im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit Hochschulen in den Nachbarregionen zusammengearbeitet werden kann, um eine international ausgerichtete Ausbildung zu erzielen.

## **Handlungsempfehlung Q-5: Erhöhung der Transparenz über die bestehenden Weiterbildungsmöglichkeiten**

### **Ausgangslage**

Weiterbildung ist wichtig, um die Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Mitarbeiter und damit auch der Unternehmen zu steigern.

Allerdings fehlt insbesondere in kleineren und mittleren Unternehmen (KMU) oftmals das Verständnis für die Notwendigkeit, die Möglichkeiten und den Nutzen solcher Weiterbildungsmaßnahmen.

Dabei bieten die Kammern in Rheinland-Pfalz schon heute ein sehr breites Spektrum an Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen an. Exemplarisch stehen hierfür der IHK-Ausbildungsatlas mit integriertem Praktikumsatlas sowie der Modellversuch 2007 "Praxistage in Hauptschulen" an allen vier Koblenzer Hauptschulen.

### **Empfehlung**

- Um die Transparenz über bestehende Weiterbildungsangebote für die Unternehmen und deren Mitarbeiter zu verbessern und die Einsicht in die Notwendigkeit der Weiterbildung zu fördern, wird im Rahmen des geplanten Logistikportals eine Weiterbildungsdatenbank mit umfassenden Informationen über das bestehende Angebot eingerichtet.
- Es wird auch eine Verlinkung mit dem bestehenden Weiterbildungsinformationssystem WIS bzw. KURS empfohlen.

## **Handlungsempfehlung Q-6: Qualifizierungskampagne Logistikwirtschaft für spezifische Arbeitnehmergruppen (Ältere, weibliche Beschäftigte, Niedrigqualifizierte)**

### **Ausgangslage**

Die Unternehmen der Logistikbranche in Rheinland-Pfalz beklagen einen Mangel an geeigneten Arbeitskräften. Es besteht ein Bedarf an z.B. Logistik-Spezialisten, Ingenieuren, Sachbearbeitern und Fahrern, der unmittelbar zu decken ist. Das Image der Branche trägt dazu bei, dass sich potentiell interessierte Menschen von einem Einsatz in der Logistik abschrecken lassen.

Dazu kommen die schnellen Veränderungen des Marktes von außen. Demzufolge müssen die Mitarbeiter lebenslang lernen. Gefragt sind sehr spezielle Produktkenntnisse, ein hohes technisches Verständnis, Geographiekennntnisse und selbst bei vermeintlich einfachen Tätigkeiten mittlerweile auch oftmals Fremdsprachen.

Ziel ist es, Arbeitskräfte aus speziellen Zielgruppen zu informieren und zu qualifizieren, damit diese möglichst schnell einen Einstieg in den Logistikarbeitsmarkt finden. Ein besonderes Augenmerk wird hierbei auf potentielle Arbeitnehmer gelegt, die in der Branche bislang unterrepräsentiert sind oder nur schwer Zugang zu dieser Branche hatten und in Folge dessen ein hohes potentielles Rekrutierungspotenzial aufweisen.

### **Empfehlung**

Vor diesem Hintergrund wird eine Kampagne zur Gewinnung von Arbeitskräften sowie zur Qualifizierung bestimmter Arbeitnehmergruppen gemeinsam mit dem zuständigen Arbeitsministerium und den zuständigen Stellen der Arbeitsverwaltung gestartet.

Diese Kampagne beinhaltet zwei Schwerpunkte:

- Berufsbilder: Logistik-Spezialisten, Ingenieure, Sachbearbeiter, Fahrer
- Unterrepräsentierte Arbeitnehmergruppen: Ältere, weibliche Beschäftigte, Niedrigqualifizierte

Damit soll erreicht werden, dass der rheinland-pfälzischen Logistikwirtschaft kurz - bis mittelfristig qualifizierte Mitarbeiter zur Verfügung stehen.

## Handlungsempfehlungen für den Bereich Kommunikation und Image

### Handlungsempfehlung K-1: Imagekampagne als Querschnittsaufgabe

#### Ausgangslage

Die Implementierung der vorgenannten Handlungsempfehlungen soll von einer Kommunikationskampagne begleitet werden, die darauf abzielt, den Logistikstandort Rheinland-Pfalz zu vermarkten und gleichzeitig das Image der Branche zu verbessern. Ein Kommunikations- und Imagekonzept wurde sowohl von den Mitgliedern des Lenkungs-kreises als auch von der Zukunftsinitiative Rheinland-Pfalz im Vorfeld des Gutachtens mit Nachdruck gefordert.

#### Empfehlung

Es wird empfohlen, eine landesweite Kommunikations- und Imagekampagne einzuleiten. Dabei lassen sich die Anforderungen an die Vermarktung des Logistikstandortes Rheinland-Pfalz in die drei folgenden Module gliedern:

- Modul A: Ziele und Zielgruppen
- Modul B: Kommunikationsplattform
- Modul C: Überblick der Maßnahmen

Im **Modul A** soll aufgezeigt werden, wie die Kommunikation strategisch und inhaltlich ausgerichtet ist und welche Maßnahmen welche zeitliche und inhaltliche Priorität erhalten. Dazu gehören die konkreten Ziele wie:

#### **Übergreifende Ziele**

- Stärkung von Rheinland-Pfalz durch Logistikkompetenz
- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit
- Positive Abgrenzung zu Wettbewerbern

#### **Kommunikationsziele**

- Inhalte von „Logistik Rheinland-Pfalz“ kommunizieren:
- Regelmäßig und aktuell
- Innerhalb der einzelnen Cluster/Branchen

**Modul B** muss die Ausgestaltung der Kommunikationsplattform und Kreativstrategie beschreiben. Dabei sollen Alleinstellungsmerkmale auf inhaltlicher und auf kommunikativer Ebene definiert werden, damit Rheinland-Pfalz als Logistikstandort verstärkt wahrgenommen wird.

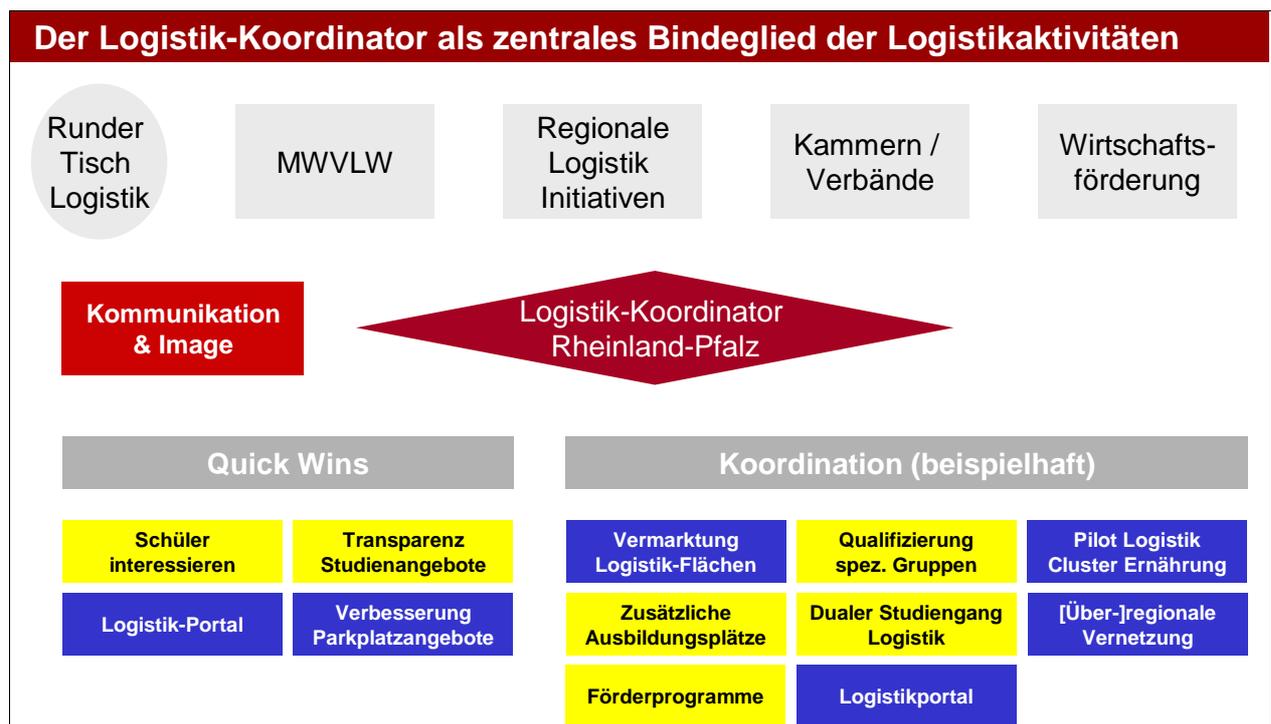
**Modul C** soll die Instrumente für eine erfolgreiche Vermarktung des Standortes Rheinland-Pfalz und die Maßnahmen für eine positive Imagebildung definieren. Diese sollen insbesondere eine breite und zielgerichtete Kommunikation der Stärken des Standortes Rheinland-Pfalz und der Chancen für potenzielle Investoren gewährleisten.

Als Kommunikationsmaßnahmen für Logistik Rheinland-Pfalz werden unter anderem folgende Elemente vorgeschlagen:

- Leitbild und Kampagnenidee (kommunikative Positionierung)
- Logo und Slogan

## Schaffung eines Logistikkoordinators

Bei der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen muss gewährleistet sein, dass diese koordiniert ablaufen. Es muss sozusagen eine „Klammer“ vorhanden sein. Diese „Klammer“ soll zukünftig der Logistik-Koordinator sicherstellen, dessen Funktionen sind in Abbildung 4 dargestellt.



**Abbildung 4: Der Logistikkoordinator ist zentrales Bindeglied aller Aktivitäten**

Darüber hinaus kommt es darauf an, den Übergang vom Abschluss der Studie bis zur Implementierung der ersten Maßnahmen gut zu nutzen. Damit hier keine Lücke eintritt, werden die folgenden Maßnahmen empfohlen:

- Der Runde Tisch wird fortgesetzt.
- Auf regionaler Ebene werden Runde Tische Logistik neu initiiert bzw. erweitert (Beispiel Trier).

## **Zusammenfassende Bemerkungen**

Die Gutachter erwarten, dass mit der Umsetzung dieser Maßnahmen ein entscheidender Schritt zur Stärkung des Logistikstandortes Rheinland-Pfalz getan werden kann.

Die auf die Infrastruktur, die Verbesserung der Qualifikation und die Services für die Logistikwirtschaft zielenden Maßnahmen ergänzen sich im Übrigen mit den auf Bundesebene schon heute bekannten Aktivitäten des Masterplanes Güterverkehr und Logistik und können daher Synergieeffekte zum Tragen bringen.

Ebenso sind mit der Einrichtung des Logistik-Koordinators die Grundlagen für eine zielgerichtete und kontinuierliche Implementierung der Maßnahmenempfehlungen geschaffen, die auch die regionale Ebene als wichtige Umsetzungsebene mit einbezieht.

Notwendig ist dabei, diese gesamten Aktivitäten durch ein wirksames Kommunikationskonzept zielgerichtet zu unterstützen.