



Dornier SystemConsult

Kooperation zwischen dem Logistik Park Bettembourg/Dudelange und dem Güterverkehrszentrum Trier

Kurzfassung

Im Auftrag der Stadt Trier, des Landes Rheinland-Pfalz und des Großherzogtums Luxemburg

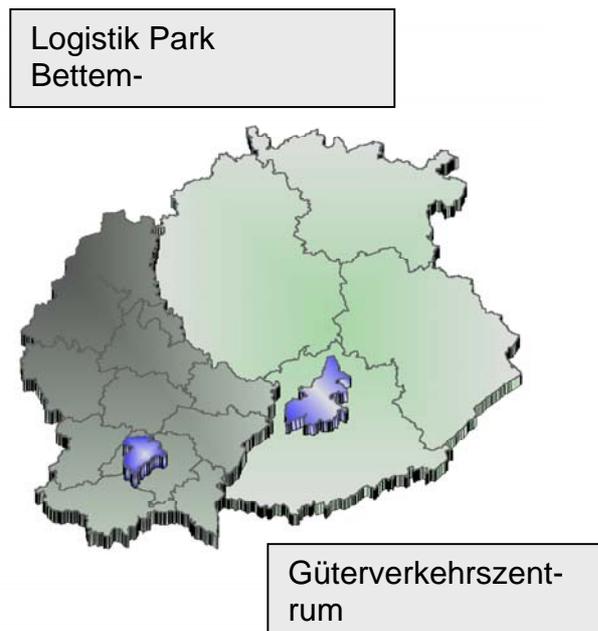
Projektleiter:

Dr. Johannes Weinand,
Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik, Stadt Trier

Kurzfassung

- 1. Zusammenfassung**
- 2. Veranlassung**
- 3. Ausgangslage und Zielsetzung**
- 4. Markt- und Bestandsanalyse**
- 5. Bedeutung von Kooperationen für die Wirtschaft**
- 6. Funktions- und Nutzungsprogramm**
- 7. Kooperationsfelder**
- 8. Institutionalisierung**
- 9. Handlungsempfehlungen**

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 Kooperation als Instrument effizienter und abgestimmter Zusammenarbeit ist wesentlicher Inhalt der Studie "Kooperation zwischen dem Logistik Park Bettembourg/Dudelange und dem Güterverkehrszentrum Trier", welche im Rahmen des EU-Programms INTERREG II von der Dornier SystemConsult GmbH im Auftrag der Luxemburgischen Eisenbahn CFL und dem Land Rheinland-Pfalz erstellt wurde.



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. Im Rahmen der Arbeiten wurden insgesamt 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 Transportketten, Shuttlezug Trier-Luxemburg) und Private-Public-Partnership Modelle (Europäische Freizone). Für eine grenzüberschreitende kooperative Zusammenarbeit wurde eine verträgliche Vereinbarung zwischen den beiden Logistikzentren in Form einer *Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung EWIV* vorgeschlagen. Wie gezeigt wurde, bietet die grenzüberschreitende Kooperation zwischen den Logistikstandorten interessante Entwicklungsperspektiven. Um diese Perspektiven systematisch und nachhaltig umzusetzen, ist eine frühzeitige Zusammenarbeit anzustreben.

1. Veranlassung

Die Bedeutung der Logistik zur Erschließung von Rationalisierungsreserven und Wettbewerbsvorteilen ist von der verladenden Wirtschaft verstärkt erkannt worden und hat zu neuen Logistikkonzepten und Partnerschaften zwischen Industrie, Handel und logistischen Dienstleistern geführt. Im Mittelpunkt der Betrachtungen steht die effiziente Gestaltung des Logistikkanales. Sowohl auf der Ebene der Unternehmen als auch standortübergreifend zwischen den Logistikzentren gewinnen Kooperationsmodelle zunehmend an Bedeutung. Von dieser Entwicklung profitieren alle Beteiligten entlang der Wertschöpfungskette.

Im Rahmen des EU-Programms INTERREG II wurde die Dornier SystemConsult GmbH von der Luxemburgischen Eisenbahn CFL und dem Land Rheinland-Pfalz mit der Studie:

Kooperation Logistik Park Bettembourg/Dudelange und Güterverkehrszentrum Trier

beauftragt.

Diese Untersuchung trägt dem Tatbestand Rechnung, daß das Güterverkehrszentrum Trier seit 1996 in Betrieb ist und der Logistik Park Bettembourg/Dudelange sich in der konzeptionellen Vorphase, d.h. am Anfang seiner Entwicklung, befindet. Mangels fehlender Kooperationspartner im gegenwärtigen Stadium müssen theoretische Lösungswege aufgezeigt werden. Wie eine kooperative Zusammenarbeit zwischen den beiden Logistikstandorten aussehen könnte, wird am Beispiel eines grenzüberschreitenden Kooperationsvertrages verständlich gemacht. Anhand ausgewählter potenzieller Produkte (z.B. Gefahrgutlager) wird die Sinnhaftigkeit von Kooperationen und der kooperative Nutzen nachgewiesen.

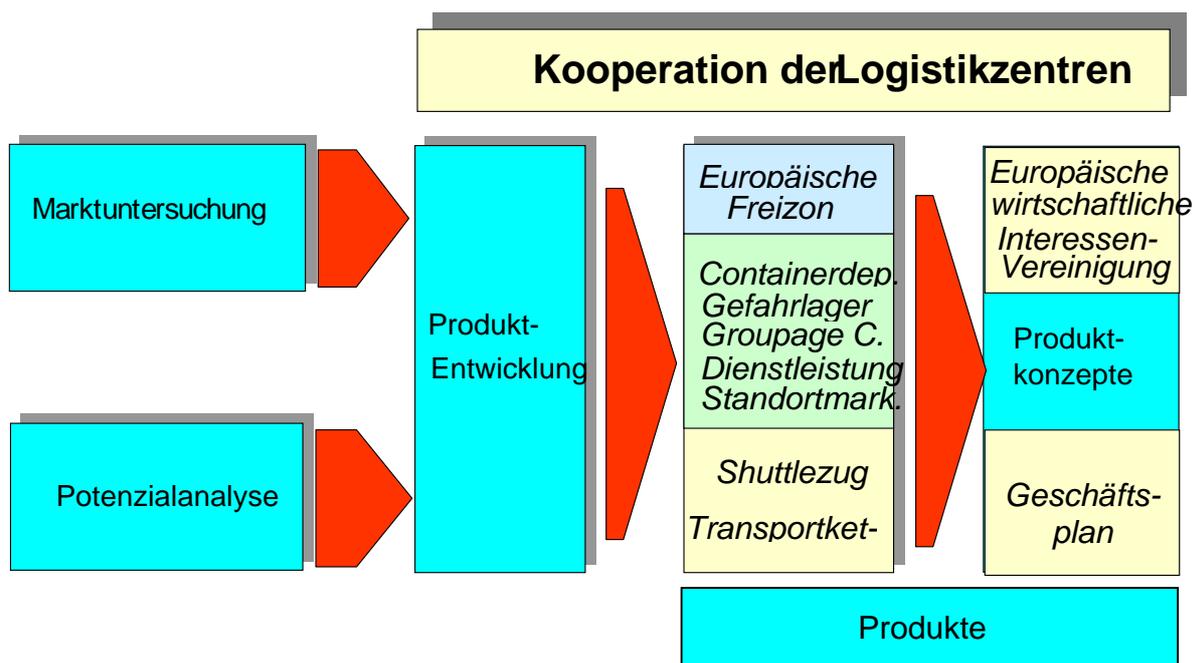


Abbildung 1 Vorgehenssystematik

3. Ausgangslage und Zielsetzung

Die Entwicklung logistischer Zentren in Europa schreitet zügig voran und führt zu einem Netz von mehr als 100 Freight Villages (FV)/ Güterverkehrszentren (GVZ). Die Grenzregion Luxemburg-Trier stellt sich diesen Herausforderungen und wird ihre Stellung als Logistikplatz inmitten Europas weiter ausbauen. Mit dem Güterverkehrszentrum Trier und dem geplanten Logistik-Park Bettemburg/Dudelange sollen hierfür die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden. Wichtige Verkehrsachsen kreuzen sich hier und machen den Standortraum zu einem bedeutenden Drehkreuz für den Güterverkehr.

Ziel der Kooperationsstudie ist die Entwicklung kooperativer logistischer Produkte. Durch Kooperationen zwischen den Beteiligten (Privatwirtschaft, Verkehrsgesellschaften, öffentliche Hand) sollen Logistikkosten gesenkt, Doppelinvestitionen vermieden und für innovative logistische Produkte neue Märkte gewonnen werden. Dies stärkt die Wettbewerbsfähigkeit der Logistikzentren und der angesiedelten Logistikbetriebe.

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.

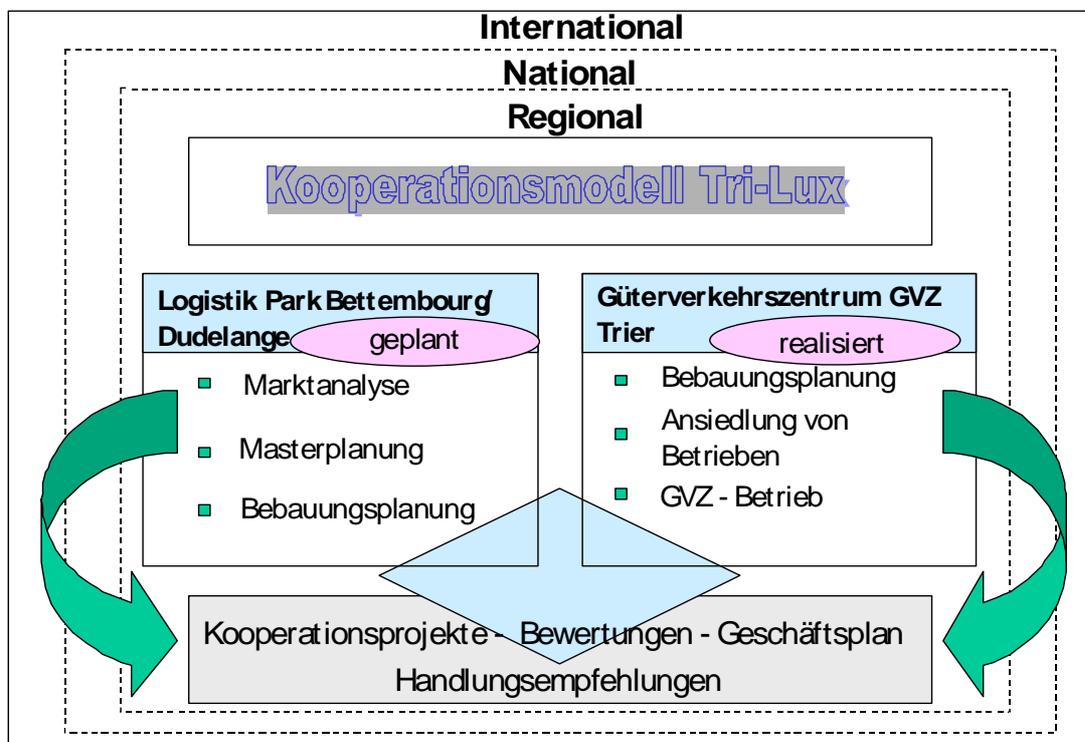


Abbildung 2 Kooperationsmodell TriLux mit seinen Komponenten.

4. Markt-, Bedarfs- und Bestandsanalyse

Im Rahmen der Marktanalyse wurden Kooperationspotenziale identifiziert und Kooperationsziele definiert. Sie bilden die Grundlage für die Entwicklung kooperativer logistischer Produkte. Zuvor waren für die einzelnen Logistikstandorte, Logistik Park und Güterverkehrszentrum, die verfügbaren Flächenareale und zukünftigen Nutzungen bestimmt worden.

Die Grenzregion Luxemburg - Trier hat einen regen Warenaustausch mit den benachbarten Staaten und Bundesländern. Dies zeigen die Verkehrsanalysen im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Wichtige Güterverkehrsverflechtungen bestehen auf Luxemburger Seite mit Frankreich, Belgien und Deutschland und auf Trierer 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 Logistik Park Bettembourg/Dudelange Synergieeffekte erzielt werden. Durch Bündelung von Güterströmen lassen sich alternative Verkehrsangebote und neue Transportrelationen aufbauen.

Wie die Befragungen der Unternehmen (42 Verlader und 16 Spediteure in Luxemburg und Trier) 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 (z.B. Gefahrgutdienste, Depotdienste, Behälterdienste). Auf Luxemburger Seite zeigt sich seitens der befragten Spediteure großes Interesse am geplanten Logistik-Park Bettembourg/Dudelange.

Eine Gegenüberstellung der Befragungsergebnisse für die beiden Logistikzentren zeigt die nachgefragten Leistungen für die Kernfunktionen Verkehrsdienste, Lager und Transport sowie Servicedienste.

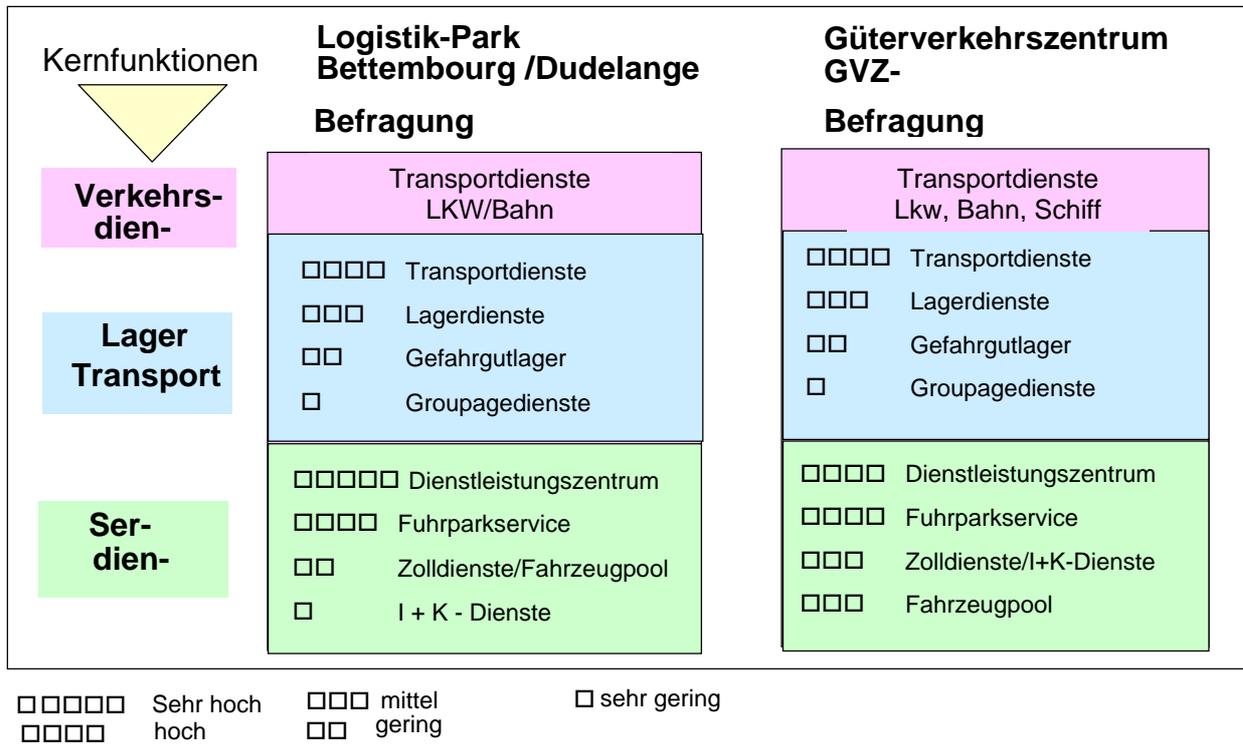


Abbildung 3 Nachgefragte Logistikleistungen

5. Bedeutung von Kooperationen für die Wirtschaft

Der unterschiedliche Entwicklungsstand der beiden Logistikstandorte erlaubt zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine abschliessenden Kooperationsvereinbarungen. Die Ursachen hierfür liegen im wesentlichen in der noch ungeklärten Betreiberrolle für den Logistik Park sowie in der Tatsache, daß der Logistik Park sich erst in der Konzeptionsphase befindet. Folglich gehen alle nachfolgende Überlegungen zur Kooperationsbildung von plausiblen Annahmen aus.

Trotz unterschiedlicher Entwicklungsstadien der beiden Logistikstandorte ist aus mittelfristiger Sicht eine kooperative Zusammenarbeit erstrebenswert. Hiervon profitieren zukünftig beide Standorte. Ein erweiterter Marktzugang und ein umfassendes Kontaktnetz gestatten den Akteuren eine bessere Markterschließung. Konkurrierende Zielsetzungen werden vermieden und komplementäre Ziele besser umgesetzt. Rationalisierungspotentiale 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 binnenschiffsaffine Aktivitäten.

Im Rahmen der Kooperationsbildung gilt es Wirtschaftlichkeitsziele, marktorientierte Ziele und Ziele zur Risikominimierung erfolgreich umzusetzen. Bei einer kooperativen Zusammenarbeit entstehen für beide Logistikzentren und für die darin angesiedelten Unternehmen eine Reihe quantifizierbarer Vorteile. Gemeinsame Marketingaktionen erhöhen den Bekanntheitsgrad und erweitern den Kundenkreis. Für die Entwicklung grenzüberschreitender logistischer Produkte lassen sich außerdem leichter Drittmittel aus internationalen und nationalen Förderprogrammen beschaffen.

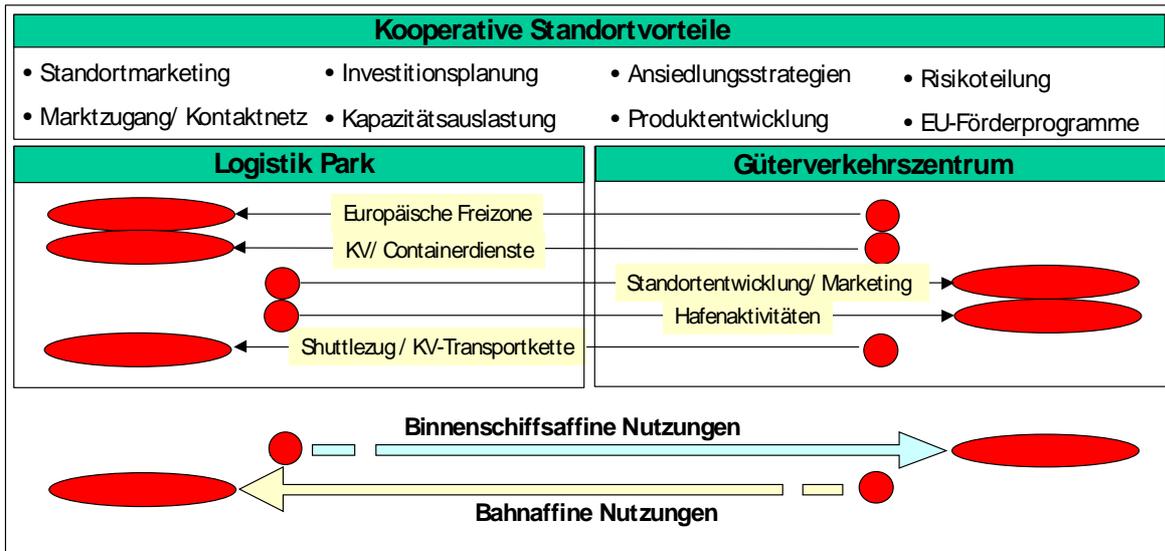


Abbildung 4 Nutzen durch Kooperation für beide Logistikzentren

6. Funktions- und Nutzungsprogramm

Die Standortanalyse der beiden Logistikzentren liefert Informationen über den Planungs- und Entwicklungsstand sowie die verkehrliche Anbindungsqualität.

Im Süden des Großherzogtums Luxemburg, auf der Gemarkung Bettembourg/Dudelange, soll der Logistik Park entstehen. Auf einem Areal von insgesamt 180 ha sollen im Umfeld des Rangierbahnhofs Bettembourg logistikintensive Betriebe angesiedelt werden. Eine westlich des Rangierbahnhofs gelegene Teilfläche mit der Bezeichnung *Freight Village 1* ist vorrangig bahnaffinen Nutzungen vorbehalten (KV-Terminal, Behälterdepot, bahnaffine Dienstleister). Hier ist eine neue Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr geplant. Eine Entscheidung über die Weiterentwicklung des Logistik Parks steht unmittelbar bevor.

Auf Basis nachgefragter Logistikleistungen von Luxemburger und Trierer Spediteuren wurde für das Flächenareal *Freight Village 1* ein Funktions- und Nutzungskonzept (Ideenskizze) entwickelt. Der geplante Standort und die Idee des Logistik Parks fand bei den Spediteuren großes Interesse.

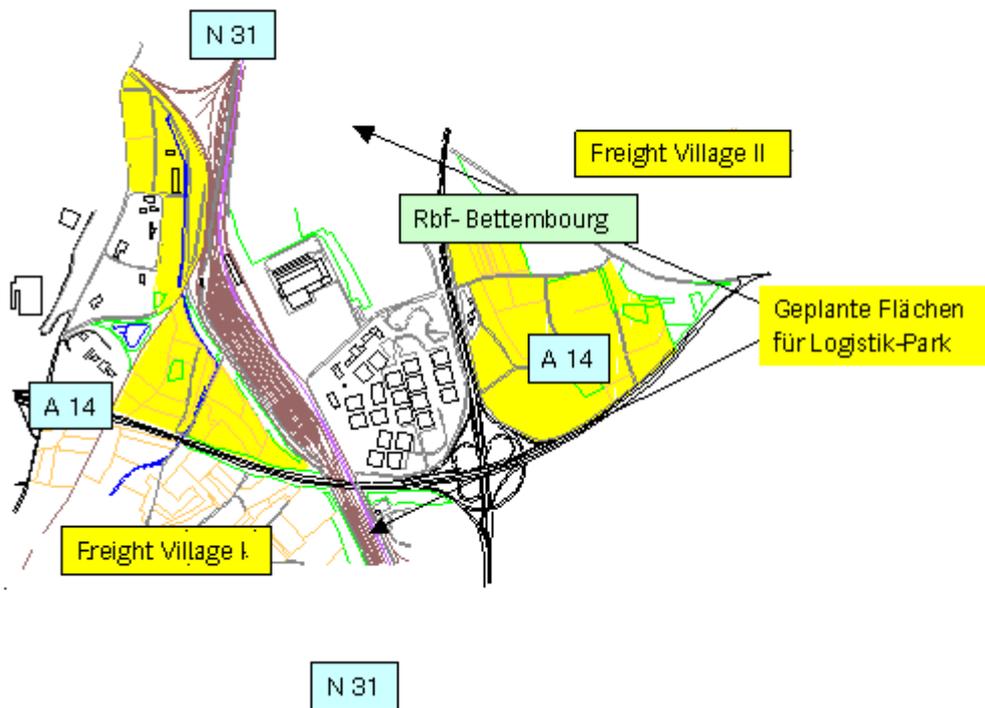


Abbildung 5 Logistik Park Bettembourg/Dudelange

Das Güterverkehrszentrum (GVZ) Trier befindet sich seit 1993 in der Entwicklung. Inmitten eines Industrie- und Gewerbegebietes im Stadtteil Trier-Ehrang gelegen, bietet es gute Zugangsmöglichkeiten zum Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz. Das Flächenangebot setzt sich aus vier Teilflächen mit insgesamt 66 ha Bruttofläche. Ca. zwei Drittel dieser Flächen sind bebaut.

Durch die Zusammenführung von drei Verkehrsträgern an einem zentralen Ort bieten sich Möglichkeiten zum Aufbau multimodaler Transportketten. Im Hafensreal befindet sich eine Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr. Hier können Lkw-Bahn-, Lkw-Binnenschiff- und Bahn-Binnenschiff-Umschläge durchgeführt werden. Bis heute finden lediglich Kombinierte Verkehre Lkw-Binnenschiff statt. Kombinierte Verkehre Lkw-Bahn werden von der verladenden Wirtschaft gefordert, konnten bis heute jedoch nicht angeboten werden.

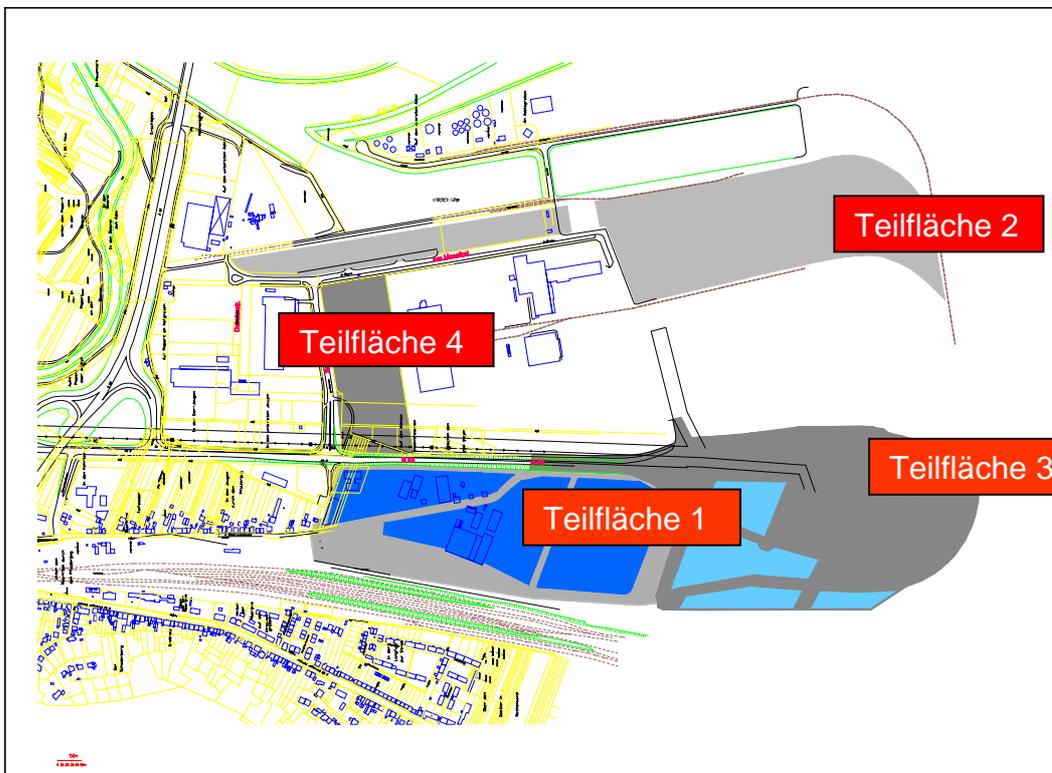


Abbildung 6 Güterverkehrszentrum Trier mit Teilflächen

7. Kooperationsfelder

Die starke Außenwirtschaftsorientierung Luxemburgs kommt darin zum Ausdruck, daß mehr als 60 % der Gütermengen grenzüberschreitend befördert und 80 % der Produktionsgüter exportiert werden. Dies unterstreicht die starke internationale Stellung Luxemburg im Warenaustausch mit den europäischen Staaten. Funktionierende Verkehrsverbindungen und zukunftsweisende logistische Produkte haben deshalb beim Aufbau von Kooperationsfeldern und Logistikketten einen hohen Stellenwert. Durch Integration und Bündelung der Güterpotentiale aus der Region Trier in multimodale Transportketten lassen sich beispielsweise neue schienenseitige Produktionssysteme entwickeln.

Im Rahmen der Untersuchung wurden drei Funktionsmodule, die für die Grenzregion wichtig sind, näher analysiert. Aufgrund der Grenzlage und internationalen Verflechtung gewinnen insbesondere großräumige wertschöpfende Produktions- und Handelsketten an Bedeutung. Dies erfordert wettbewerbsfähige Transportangebote für die Wirtschaft.

Dabei ist die Idee der Europäischen Freizone (Standortpräferenz Luxemburg) als Produktidee entstanden. 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 *Foreign Trade Zone* bietet Produktions- und Handelsbetrieben Zollerleichterungen sowie weitere wirtschaftliche Vorteile für importierte Waren aus Drittländern und deren Weiterleitung in die Europäische Gemeinschaft. Von ihr gehen neben gesamtwirtschaftlichen Nettowohlfahrtseffekten zusätzlich positive Effekte auf Arbeitsplätze, gesteigerte Investitionstätigkeit und höhere Produktionsergebnisse aus. Weitere Vorteile für importierte Drittlandsware entstehen durch Nichterhebung von Zoll, Mehrwertsteuer und Verbrauchsteuer sowie durch Erleichterungen bei administrativen Formalitäten.

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 Verlagerer 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. Anhand von Güterstromanalysen und Bündelungspotentialen wurden zwei kooperative Produkte (Shuttlezugverkehre Trier-Luxemburg, Multimodale Transportketten Belifret-Nord-/Osteuropa) identifiziert.

Ziel ist es, die Drehscheibenfunktion des Rangierbahnhofs Bettembourg weiter auszubauen und die Güterverkehre auf den Hauptachsen in Nord- und Südrichtung, wie auch in West-Ostrichtung zu stärken. Neben den Potentialanalysen wird für beide Produkte das Produktionssystem aufgezeigt und vergleichende Kostenrechnungen durchgeführt. Für die multimodale Transportkette Luxemburg-Rostock ergeben sich um 10 % höhere Transportkosten gegenüber dem durchgehenden Lkw-Transport, die bei Optimierung der Transportkette weiter minimiert werden können.

Wie die Verkehrsanalysen gezeigt haben, ist ein ausreichendes Güterpotential für den Shuttlezug zwischen Trier und Luxemburg vorhanden. Aufgrund der kurzen Verbindung (Entfernung ca. 60km) 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.

Zukunftsweisende logistische Produkte können sowohl innerhalb als auch zwischen logistischen Zentren durch Kooperation entstehen. Beim Aufbau standort- und grenzüberschreitender Kooperationen zwischen dem GVZ-Trier und dem Logistik Park Bettembourg/Dudelange stehen Rationalisierungseffekte, Kosteneinsparungen und der Kundennutzen im Vordergrund. Im Rahmen der Produktentwicklung wurden folgende kooperativen logistischen Produkte entwickelt: Containerdepot, Gefahrgutlager, Groupage Center, Dienstleistungszentrum und Standortmarketing. Sie wurden im Rahmen der Unternehmensbefragungen überprüft und bezüglich ihrer Produktmerkmale und kooperativen Vorteile beschrieben. Diese Produkte sind durch ihren vorrangig privatwirtschaftlichen Charakter gekennzeichnet.

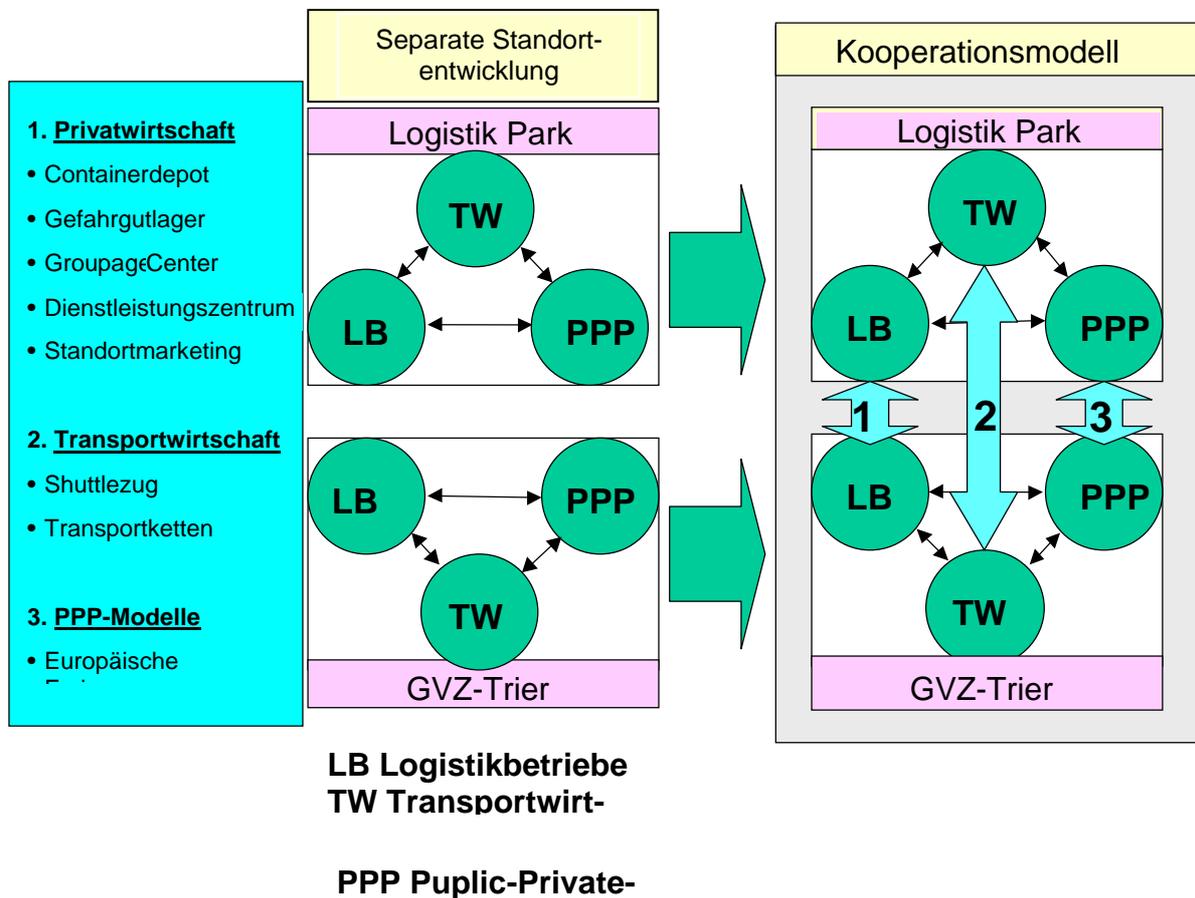


Abbildung 7 Kooperationsmodell der Standorte mit den Kooperationsprodukten

8. Institutionalisation

Eine koordinierte Weiterentwicklung der beiden Logistikstandorte erfordert eine bedarfsgerechte Kooperationsform und effiziente Organisation. Für eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit wurde eine Kooperationsform gewählt, die eine vertragliche Zusammenfassung gemeinschaftlicher Interessen selbständiger Institutionen gestattet. Interessengemeinschaften verfolgen einen gemeinsamen wirtschaftlichen Zweck, durch dessen Realisierung sich die Vertragspartner das unternehmerische Ziel eines langfristigen Nutzens bzw. einer langfristigen Gewinnmaximierung erhoffen. Gesetzesgrundlage hierfür bietet die *Europäische Wirtschaftliche Interessenvereinigung EWIV*, welche seitens der Europäischen Union für die Weiterentwicklung des europäischen Binnenmarktes und insbesondere für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Unternehmen erlassen wurde. Wesentlicher Gegenstand des zu vereinbarenden EWIV-Vertrages zwischen den Partnern Logistik Park Bettembourg/Dudelange und GVZ-Trier sind

- die Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zur Weiterentwicklung der Logistikzentren
- die Entwicklung und Einführung neuer logistischer Produkte
- die Festlegung der Standortpräferenzen für komplementäre logistische Anlagen und Einrichtungen.

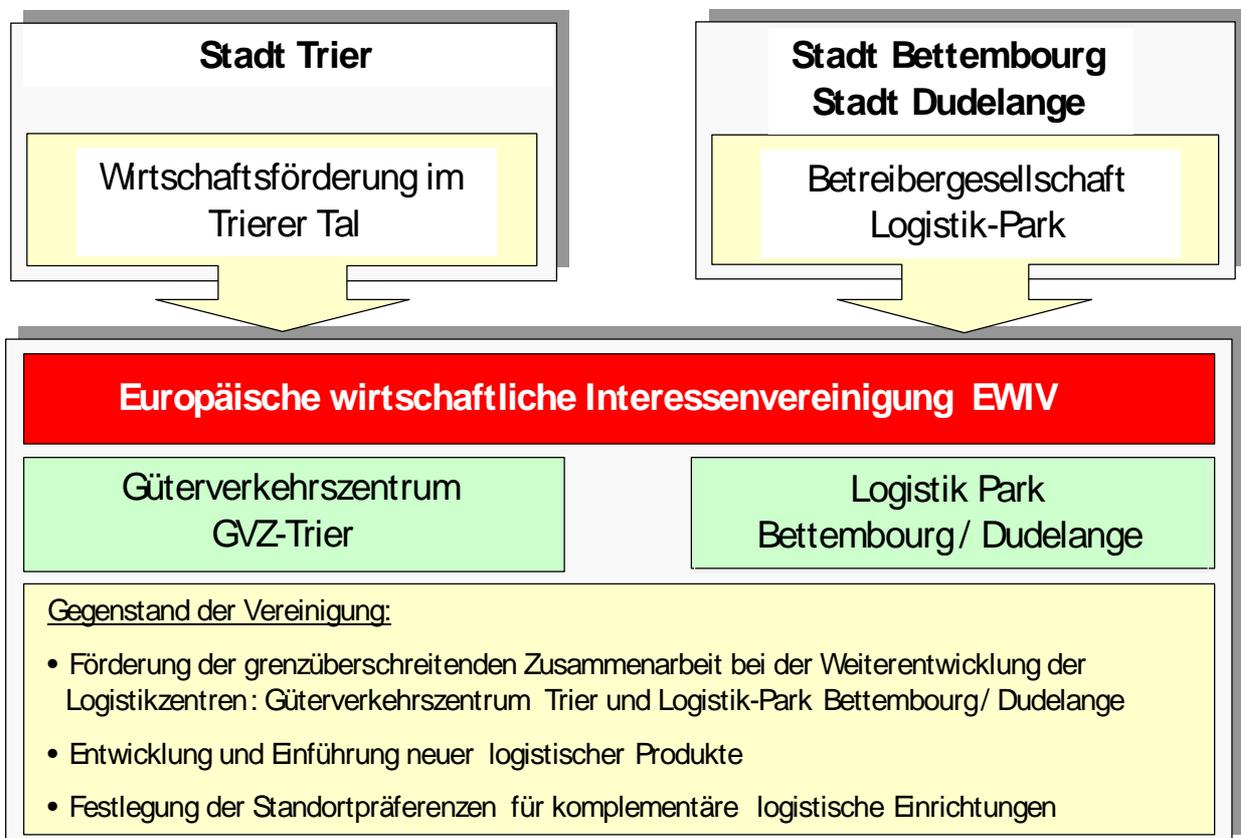


Abbildung 8 Europäische wirtschaftliche Interessenvereinigung EWIV

Für die Weiterentwicklung von privatwirtschaftlich ausgerichteten Kooperationen benötigt man einen Geschäftsplan. Der Geschäftsplan dient dem Zweck, die Firma und ihre Aktivitäten überzeugend darzustellen. Die Aufstellung eines Geschäftsplanes wurde beispielhaft für die Errichtung eines Gefahrgutlagers aufgezeigt. Anhand eines abgeschätzten Mengengerüsts für Gefahrstoffe wurde eine Dimensionierung und Wirtschaftlichkeitsrechnung für zwei Planfälle vorgestellt. Die Sinnhaftigkeit eines kooperativen Gefahrgutlagers konnte nachgewiesen werden.

9. Handlungsempfehlungen

Wie die Untersuchungen gezeigt haben, bietet die kooperative Zusammenarbeit der beiden Logistikzentren Logistik Park Bettembourg/Dudelange und Güterverkehrszentrum Trier Entwicklungschancen für beide Standorte. Gemeinsam lassen sich Logistikpotentiale erschließen und großräumige Verkehrsverbindungen aufbauen, indem Marktpotentiale besser ausgeschöpft und Bündelungseffekte erzielt werden. Dies setzt selbstverständlich die Bereitschaft zur Kooperation auf beiden Seiten voraus.

Bevor es jedoch zu einer Kooperation zwischen den beiden Logistikzentren kommen kann, müssen am Standort Bettembourg die planerischen Voraussetzungen geschaffen werden. Die bereits skizzierte Funktions- und Nutzungsplanung ist zu konkretisieren und das Finanzierungskonzept zu entwickeln. Sollen zukünftig Doppelinvestitionen vermieden, die Rationalisierungspotentiale besser ausgeschöpft und innovative logistische Produkte entstehen, ist frühzeitig eine kooperative Zusammenarbeit anzustreben. Bereits in der Planungsphase könnte zwischen den Akteuren ein informeller Gedankenaustausch (Round Table) vereinbart werden. Diese kooperative Zusammenarbeit sollte im Zuge des weiteren Aufbaus des Logistik Park intensiviert werden, so daß mit der Ansiedlung der Unternehmen bereits eine koordinierte Entwicklung logistischer Produkte stattfinden könnte.

Je nach Art und Umfang der Kooperation kommen verschiedene Kooperationsformen zum Tragen. Für die Privatwirtschaft wurden Logistikprodukte definiert, die standortübergreifend von Nutzen sind. So läßt sich beispielsweise für ein Containerdepot der Hauptsitz im Logistik Park einrichten und der Filialbetrieb im Güterverkehrszentrum, bzw. für andere Produkte umgekehrt. Von einer Verbesserung des schienenseitigen Güterverkehrsangebotes profitiert die gesamte Region.

Unter dem Dach der Europäischen Wirtschaftlichen Interessenvereinigung EWIV bietet sich hierfür eine Gelegenheit. Weitere Kooperationsfelder im privaten Sektor und im Public-Private-Partnership-Bereich wurden im Rahmen der Untersuchung transparent gemacht. Kooperative schienenseitige Transportangebote sollen zukünftig verhindern, daß die Grenzregion Luxemburg-Trier in den Verkehrsschatten gerät.

Zusammenfassend hat die Untersuchung die Entwicklungsperspektiven und Entwicklungspotentiale für eine kooperative Zusammenarbeit aufgezeigt. Es wird in den nächsten Jahren entscheidend darauf ankommen, wie sich der Logistik Park gerade im Hinblick auf die Kooperationsmöglichkeiten weiterentwickelt und wie durch eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit der beiden Logistikzentren die angestrebten Vorteile realisiert werden können.