



Dornier SystemConsult

# Grenzüberschreitendes Güterverkehrskonzept Trier-Luxemburg

## **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

## 1. Entwicklungsansatz des "Güterverkehrskonzepts Trier-Luxemburg"

Die Grenzregion Trier-Luxemburg befindet sich im Wandel. Der EU-Binnenmarkt führt zu einem erhöhten Handels- und Warenaustausch. Die Unternehmen orientieren sich hinsichtlich Ihrer Standorte, Logistiknetze, strategischen Allianzen und Unternehmensentwicklungen zunehmend 'europäisch'. Im Ergebnis bedeutet dies, daß auch im Hinblick auf die Standortentwicklung im Bereich Güterverkehr-Logistik die Karten neu gemischt werden müssen.

Die Region stellt sich den Herausforderungen. Hierbei wird zur Kenntnis genommen, daß die in der Großregion Trier-Luxemburg vorhandene Verkehrsinfrastruktur zur Betreuung von Güterverkehr und Logistik in der Gesamtbewertung bereits als gut bis sehr gut einzustufen ist. Verkehrsknoten und Verkehrsachsen sind in der erforderlichen Qualität für die Verkehrsträger Straße, Wasser, Schiene und Luft vorhanden. Nachfolgende Abbildung 1 zeigt auf, daß im Untersuchungsraum eine Vielfalt an Infrastrukturangeboten vorhanden ist.

Die Angebotsbewertung hat erbracht, daß die projektspezifische Trägerschaft und die grenzüberschreitende Vernetzung zu optimieren sind. Die Vernetzung der Verkehrssysteme über die Grenze hinaus zählt zu den wichtigen Zielsetzungen einer zukünftigen Verkehrspolitik. Dabei muß sich die Region an den Anforderungen der Wirtschaft orientieren. Dies erfordert die Schließung vorhandener Lücken und eine Optimierung der Infrastrukturangebote. Insoweit kann auf das Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz aus dem Jahre 2000 sowie entsprechende Planungen in Luxemburg verwiesen werden.

Aufgrund dieser positiven Ausgangssituation im Verkehrsinfrastrukturbereich wird im Güterverkehrskonzept vorgeschlagen, die Weiterentwicklung des Standorts Trier-Luxemburg **in Richtung eines Kompetenzzentrums für Güterverkehr und Logistik** voranzutreiben (vgl. Abbildung 1). Dies bedeutet, daß der traditionelle Ansatz, der sich auf Infrastrukturmaßnahmen konzentriert, verlassen wird und ein zukunftsorientierter innovativer Ansatz der spezifischen Profilierung für Trier-Luxemburg gefunden werden muß. Auf der Grundlage der vorhandenen 'harten' Verkehrsinfrastruktur ist die 'weiche' wirtschaftsnahe Infrastruktur mit entsprechenden Maßnahmen zu entwickeln und aufzubauen.

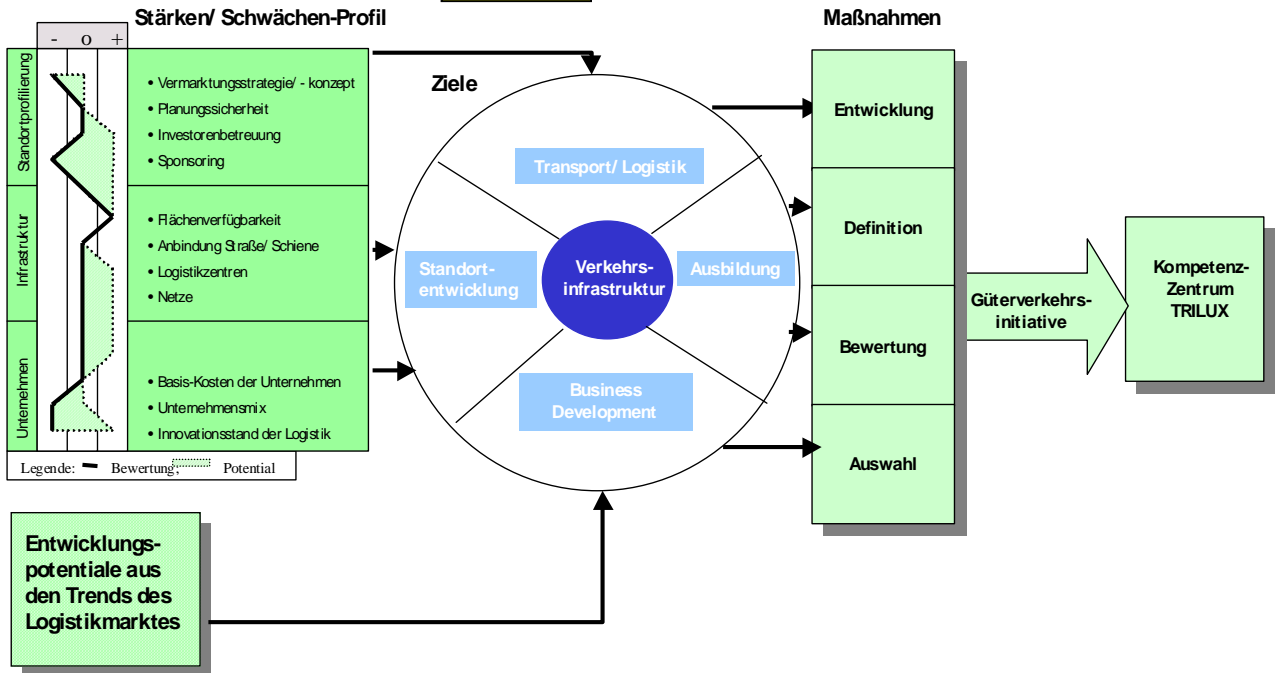
Die Rolle des Staates in der modernen Standortpolitik, wie sie international beobachtet werden kann und für die grenzüberschreitende Entwicklung des Logistikstandorts Trier-Luxemburg ausschlaggebend ist, muß einen aktiven Ansatz verfolgen. Sie ist weder rein angebots- noch nachfrageorientiert; vielmehr werden durch Zusammenarbeit öffentlicher Einrichtungen und privater Unternehmen solche Projektideen verfolgt und verwirklicht, die für beide Seiten von Nutzen sind.

Die öffentliche Standortpolitik muß sich einmischen, mitmischen, Unternehmen dort ansprechen, wo ihr Nutzen am höchsten ist, und ggf. Partner werden. Von standortpolitischer Seite können Anstöße gegeben werden. Die eigentliche Entwicklung tragen die öffentlichen Einrichtungen und privatwirtschaftlichen Unternehmen. Die Rolle der öffentlichen Hand bestand bisher im Wesentlichen darin, daß Verkehrswege geplant und finanziert wurden, verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen geschaffen wurden und die Entwicklungsfunktion für Verkehrsknoten übernommen wurden (GVZ/Freight Villages). Darüber hinaus ist die öffentliche Hand Betreiber spezieller verkehrlicher Einrichtungen (z.B. Flughäfen, Häfen).

Zukünftig wird sich die Privatwirtschaft stärker in die Finanzierung, Umsetzung und den Betrieb verkehrlicher Einrichtungen einbringen (Privatisierungstrend). Der neue Trend in der Standortentwicklung ist dadurch geprägt, daß die öffentliche Hand bei gewünschten regionalwirtschaftlichen Entwicklungen eine Anschub- und Moderationsfunktion übernimmt. Hierfür sind die öffentlichen Strukturen noch nicht ausreichend vorbereitet. Hinzu kommt die besondere Herausforderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, für die ein besonderer Lösungsansatz erforderlich wird. Wie unten näher dargestellt und begründet wird, ist das Konzept der Güterverkehrsrunde mit starker Einbindung des privatwirtschaftlichen Sektors ein sehr guter Lösungsweg für die Übernahme der Anschubs- und Moderationsfunktion durch die öffentliche Hand.

# Argumentationskette

Abb. 1



Wirtschaftlicher Wandel, Globalisierung und Europäisierung werden für Unternehmen am Standort Trier-Luxemburg in Zukunft ganz neue großräumige Verkehrsbeziehungen sowohl auf der Vorleistungs- als auch auf der nachgelagerten Konsumentenseite zur Folge haben. Die logistischen Anforderungsprofile gehen weit über das reine Infrastrukturangebot hinaus. Sie beinhalten in zunehmenden Maße Forschung, Ausbildung, Dienstleistungen und Business Development. Vor diesem Hintergrund werden Verbesserungen im Bereich Güterverkehr und Logistik für die Wirtschaftsunternehmen und die Region wettbewerbsentscheidend. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen und mit Unterstützung der öffentlichen Hand sind die Wettbewerbsbedingungen der Unternehmen am Standort Trier-Luxemburg nachhaltig zu verbessern, damit diese ihre Chancen und Marktpotentiale ausschöpfen können. Es wird deutlich, daß die Verfolgung der Vision eines Kompetenzzentrums für Güterverkehr und Logistik zwingend erforderlich wird.

## 2. Überregionale Einordnung und Logistiktrends

Auf einer fünfstufigen Skala von Logistikstandorten, die von globalen Hubs (z.B. Rotterdam, Hamburg) bis zu regionalen Logistikstandorten (z.B. Metz, Augsburg) reichen, ist Luxemburg als regionaler logistischer Knoten mit überregionaler Bedeutung im Luftfracht- und Bahnverkehr einzustufen (= Kategorie 4). Trier ist ein regionaler Logistikstandort (=Kategorie 5). Überregionale Bedeutung konnte Trier als Logistikstandort nicht erzielen.

Die strategische Allianz zwischen den bisher weitgehend getrennt agierenden Regionen Trier und Luxemburg eröffnet für beide Standorträume Entwicklungspotentiale. Für die Region Trier bietet die Zusammenarbeit mit Luxemburg das Potential, die zusätzlichen Fähigkeiten und Ressourcen von Luxemburg zu nutzen. Für Luxemburg bietet sich die Chance, mit Trier verstärkt Relationen in Deutschland, Mittel- und Osteuropa aufzubauen. Mit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit werden sich die Akteure beider Standorte einen verbesserten Zugang zu neuen Logistikmärkten eröffnen und neue Logistikprodukte anbieten können sowie ggf. neue Unternehmen gründen. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit wird dazu führen, daß in der Grenzregion neue Wertschöpfungsketten entstehen und qualifizierte Arbeitsplätze geschaffen werden. Die strategische Allianz ist zudem sinnvoll, da dieser im europäischen Maßstab relativ kleine Wirtschaftsraum eine Vielzahl von Infrastrukturangeboten bieten kann, die es sinnvoll zusammenzuführen gilt. Parallelinvestitionen können vermieden, Fähigkeiten gebündelt und grenzüberschreitende Barrieren abgebaut werden. Die Integration des Standortraumes in bestehende und im Aufbau befindliche europäische und globale Netze steigert den internationalen Stellenwert der Grenzregion.

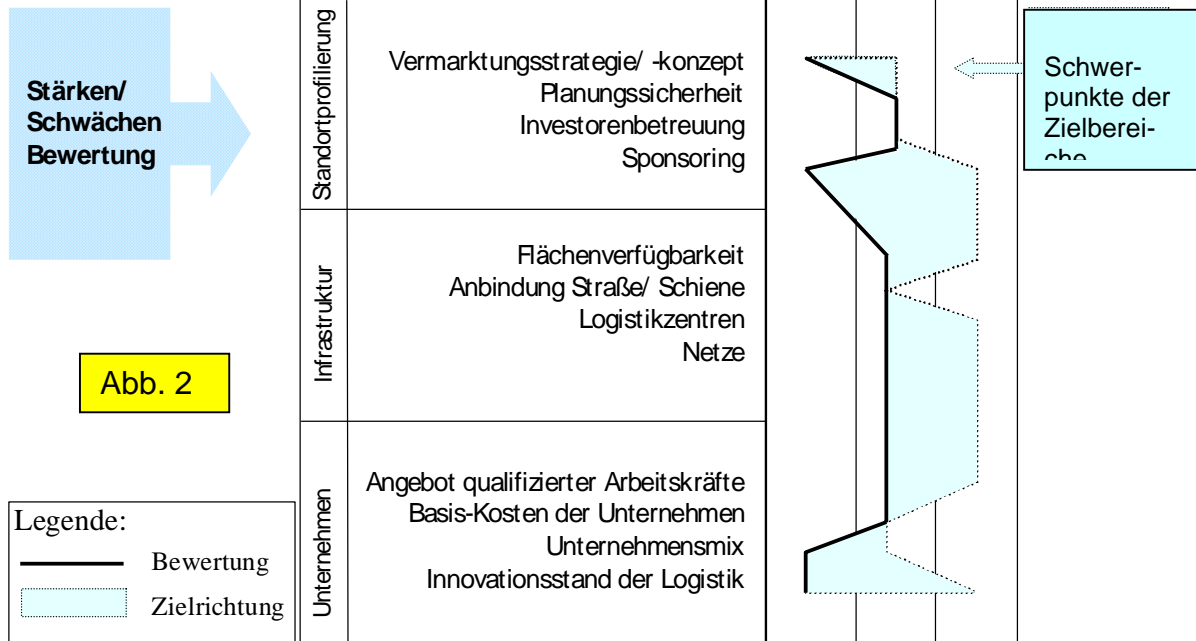
Mit der Umsetzung der gemeinsamen Entwicklungspotentiale folgt die Region Trier-Luxemburg den heutigen und künftigen Anforderungen von Güterverkehr und Logistik. Diese Trends in der Logistik sind die weitere Globalisierung, die noch stärkere Verbreitung der Kontraktlogistik, der Aufbau neuer Zuliefersysteme (Supply Chain Management), die umfassende informationstechnische Vernetzung und Steuerung und andere Entwicklungen, die eine zielgerichtete Umsetzung der Vision Kompetenzzentrum für Güterverkehr und Logistik und ein gezieltes 'Business Development' erfordern.

### **3. Standortprofile und Detaillierung der Entwicklungspotentiale**

Stärken-Schwächen Analysen und eine differenzierte Bewertung der Entwicklungspotentiale in der Region Trier und im Großherzogtum Luxemburg haben deutlich gezeigt, in welche Richtung die Entwicklung forciert werden muß.

Die Region Trier verfügt über Logistikflächen, eine gute Infrastrukturausstattung und erreicht auch bei der Investorenbetreuung eine durchschnittliche bis gute Einstufung. Die Netzanbindung ist auf Hubs in Deutschland ausgerichtet und im Bahntransport stellt sich diese zunehmend als schwierig dar. Im Luftfrachtverkehr orientieren sich die Unternehmen in Richtung Frankfurt. Die Region Trier ist mit einem Güteraufkommen von 12, 5 Mio. t p.a. in der Zusammenarbeit mit Luxemburg als 'Junior-Partner' einzustufen.

## Status Quo, Zielrichtung Trier-Luxemburg



Das Ausgangsprofil von Luxemburg mit einem Güteraufkommen von ca. 25 Mio. t p.a. ist insgesamt positiver einzustufen, wenngleich ein Mangel an Logistikflächen und Personal besteht. Es ist davon auszugehen, daß Luxemburg auch ohne Kooperation mit Trier eine positive Fortentwicklung nehmen kann. Allerdings hängt dies wesentlich von der Entwicklung des Logistik Parks Bettembourg/Dudelange ab, von dem starke Impulse auf den gesamten Untersuchungsraum zu erwarten sind. (Abbildung 2)

### 4. Entwicklung der Leitziele

Die Leitziele des Güterverkehrskonzepts wurden wie folgt abgeleitet:

- Trier und Luxemburg weisen auf dem Gebiet von Güterverkehr/Logistik als Standortraum noch Schwachstellen auf und es bestehen erhebliche Entwicklungspotentiale, die ausgeschöpft werden können.
- Der wesentliche Trend in der Standortentwicklung verläuft von Infrastrukturentwicklungen zum Business Development; dieser Trend ist auf dem Gebiet Güterverkehr/Logistik besonders stark ausgeprägt.
- Vor diesem Hintergrund empfiehlt sich für die weitere Entwicklung des Standortraums Trier-Luxemburg die Fokussierung auf die Zielbereiche Verkehrsinfrastrukturentwicklung ('Lückenschluß'), Aufbau von neuen Transport- und Logistiknetzen, Schaffung von ergänzenden Aus- und Weiterbildungsangeboten, Logistik-Standortentwicklung und Business Development.

Oberstes Ziel ist es, das Thema Logistik mit spezifischen Maßnahmen am Standort Trier-Luxemburg zu stärken. Bei der Standortentwicklung soll berücksichtigt werden, daß neben der Infrastruktur auch moderne Ansätze beispielsweise der Informations- und Kommunikationstechnik sowie Telematik von Bedeutung sind. Die Logistikwirtschaft in der Region erwartet neue Ausbildungsangebote. Darüber hinaus müssen vollkommen neue Unternehmen gegründet und weitere Geschäftsaktivitäten aufgebaut bzw. mit anderen Unternehmen in Europa und anderswo Allianzen gebildet werden (Business Development). Für die einzelnen Ziele wurde jeweils ein Bündel von Maßnahmen analysiert (vgl. Abbildung 3), bewertet und vom Gutachter eine Priorisierung vorgenommen.

### Maßnahmenübersicht

Abb. 3



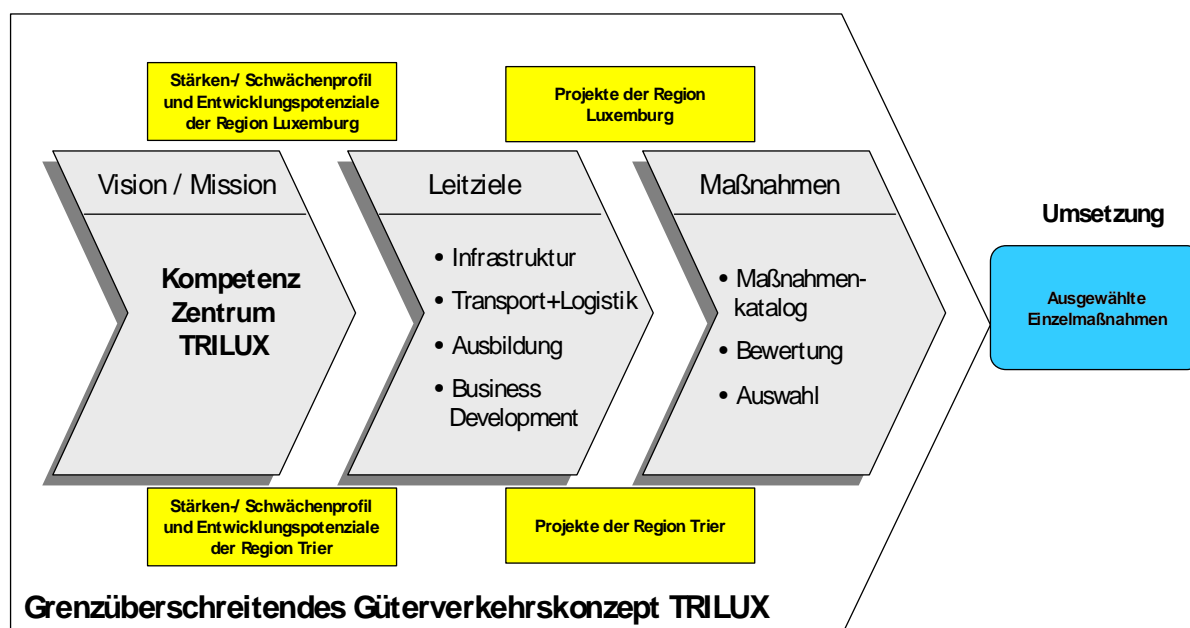
Die Gesamtuntersuchung ist als zukunftsorientiertes Entwicklungskonzept zu verstehen. Es werden nicht vorrangig vergangenheitsorientierte Projektionen vorgenommen. Vielmehr wurde der Versuch unternommen, Zukunftschancen zu definieren, die über die Vision und Ziele bis zu den Maßnahmen konkretisiert werden .

## 5. Entwicklung und Auswahl der Maßnahmen

Neben den bereits erwähnten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen wurden 21 sinnvolle Entwicklungsmaßnahmen identifiziert. Für dieses Maßnahmenbündel wurden einzelne Formblätter angelegt in denen das Gesamtziel der Maßnahme, die Chancen und Nutzen sowie Beschreibung der Maßnahmen durchgeführt wurde. Der Entwicklungspfad zur Maßnahmenpriorisierung und -umsetzung ist in nachfolgender Abbildung 4 aufgezeigt.

### Entwicklungspfad zur Maßnahmenumsetzung

Abb. 4



Da nicht alle 21 Maßnahmen kurz- und mittelfristig umgesetzt werden können, wurde eine Bewertung und Auswahl getroffen. Die Maßnahmen wurden anhand plausibler Kriterien auf ihren Nutzwert hin untersucht. Die Ergebnisse der Nutzwertanalyse zeigen für den Logistik Park Bettembourg/Dudelange den höchsten Nutzwert (vgl. Abbildung 5). Die Priorisierung der Maßnahmen orientiert sich einerseits an der Höhe des Nutzwertes. Des weiteren wird vorgeschlagen, in einem integrierten Maßnahmenkonzept sicherzustellen, daß bereits in der ersten Umsetzungsphase aus allen Zielbereichen Maßnahmen verwirklicht werden.



Der Gutachter empfiehlt, insbesondere folgende Maßnahmen umzusetzen:

- Aufbau multimodaler Transportketten
- International Teleschool for Logistics
- Europäische Akademie für Güterverkehr und Logistik
- Logistik Park Bettembourg/Dudelange
- Europäische Freizone
- Finanzierungsfonds
- e-Logistics Center
- Lead Logistic Provider

**Abb. 5**

Nr.	Maßnahme	Internationale Resonanz / Profilierung	Kontaktnetz Developer, Finanz.-Ges., Marktführer Incubator, Handel, DL	Finanzkraft / Investitionsvorhaben	Angebotsverbesserungen	Marktzugang / Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit	Bessere Ausschöpfung der Kapazitäten	Eigenpotential / Vermeidung von Doppelinvestitionen	Verbesserung der Umweltsituation	Verbesserung der Arbeitsplatzeffekte	Grenzüberschreitende Bedeutung	Nutzwert	Zielbereich
11	Logistik-Park Bettembourg / Dudelange	2	2	2	2	2	1	2	1	1	2	+++	
16	Finanzierungsfond	2	2	2	1	1	1	2	0	2	2	+++	
17	E-Logistics Center	2	2	0	2	2	1	2	0	1	2	+++	
18	Lead-Logistic-Provider	1	2	0	2	2	1	2	0	1	2	+++	
12	Europäische Freizone	2	1	1	1	2	0	2	0	2	1	+++	
1	Aufbau Multimodale Transportkette Belifret-Trier-Rostock	1	2	0	2	1	1	0	2	0	2	+++	
13	Hafen der 4.-Generation	1	2	0	2	2	1	1	1	0	1	+++	
19	Mergers and Aquisition	2	2	0	1	1	0	1	0	2	2	+++	
14	Kooperation Logistik-Park und Güterverkehrszentrum Trier	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	++	
2	Air Cargo Railing	0	0	2	1	1	1	0	1	0	1	++	
3	Branchenspezifische Logistik	1	1	1	1	0	0	0	0	2	1	++	
5	Initiierung und Umsetzung Stadtlogistik im Raum Trier-Luxemburg	1	1	0	1	1	1	0	1	0	1	++	
8	Teleschool for Logistics	1	2	0	1	0	0	1	0	1	1	++	
9	Europäische Akademie für Güterverkehr + Logistik	2	1	0	1	1	0	0	0	1	1	++	
4	Wertstofflogistik	0	0	0	2	0	1	0	2	0	1	++	
7	Entwicklung des Flughafen Bitburg	1	0	0	1	1	1	0	1	0	1	++	
21	Kooperation der Bahngesellschaften	0	0	0	1	1	1	1	1	0	1	++	
20	Vernetzung der Standorte	0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	+	
6	Aufbau Shuttlezugverbindung Trier-Luxemburg	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	+	
15	Masterplanung Frachtzentrum Wittlich	0	0	0	1	0	0	1	0	2	0	+	
10	Europäisches Institut für Güterverkehr und Logistik	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	+	

**Legende:**

Zielbereich Transport/ Logistik	
Zielbereich Ausbildung	
Zielbereich Standortentwicklung	
Zielbereich Business Development	

### Aufbau multimodaler Transportketten

Durch Bündelung der Verkehrsströme in Trier-Luxemburg lassen sich neue Transportangebote für Bahnverkehre entwickeln. Insbesondere in Richtung Nord- und Osteuropa ergeben sich am Standort Bettembourg interessante Verkehrsströme durch Verknüpfung mit den bestehenden Nord-Süd Verkehren.

### *International Teleschool for Logistics*

Das Eindringen von Informations- und Kommunikationstechniken in der Logistik führt zu veränderten Anforderungsprofilen in der Ausbildung. Um diesen zukünftigen Herausforderungen besser Rechnung zu tragen, sind neben den traditionellen Ausbildungsangeboten neue Ausbildungsformen erforderlich.

### *Europäische Akademie für Güterverkehr und Logistik*

Eine Europäische Akademie für Güterverkehr und Logistik greift die erfolgreiche Implementierung entsprechender Berufsakademien auf und dient der fachlichen Aus- und Weiterbildung im Sektor Güterverkehr und Logistik auf europäischer Ebene.

### *Logistik Park Bettembourg/Dudelange*

Eingebunden in bedeutende europäische Verkehrsachsen bietet der geplante Logistik Park sehr gute Voraussetzungen, insbesondere im Schienenverkehr zur Bildung multimodaler Transportketten.

### *Europäische Freizone*

Mit der Einrichtung einer europäischen Freizone erschließen sich für Produktions- und Handelsbetriebe mit Warenverkehren über die Grenzen des Europäischen Binnenmarktes hinaus zollrechtliche Vergünstigungen. Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage an den An- und Abfuhrkorridoren zu den ARA-Häfen und der Nähe zum Flughafen Luxemburg kommt der Maßnahme eine wachsende Bedeutung zu.

### *Finanzierungsfonds*

Für die Finanzierung bedeutender Logistikmaßnahmen, Unternehmensgründungen etc. in der Grenzregion wird der Aufbau einer öffentlich geförderten, privatwirtschaftlichen Investmentgesellschaft empfohlen.

### *e-Logistics Center*

Die Einrichtung eines e-Logistics Centers als umfassendes Dienstleistungsangebot für Trier-Luxemburg fördert überregionale Vermarktungsinitiativen, Managementkompetenzen sowie Informations-, Warenbewegungs- und Finanzdienste.

### *Lead Logistic Provider*

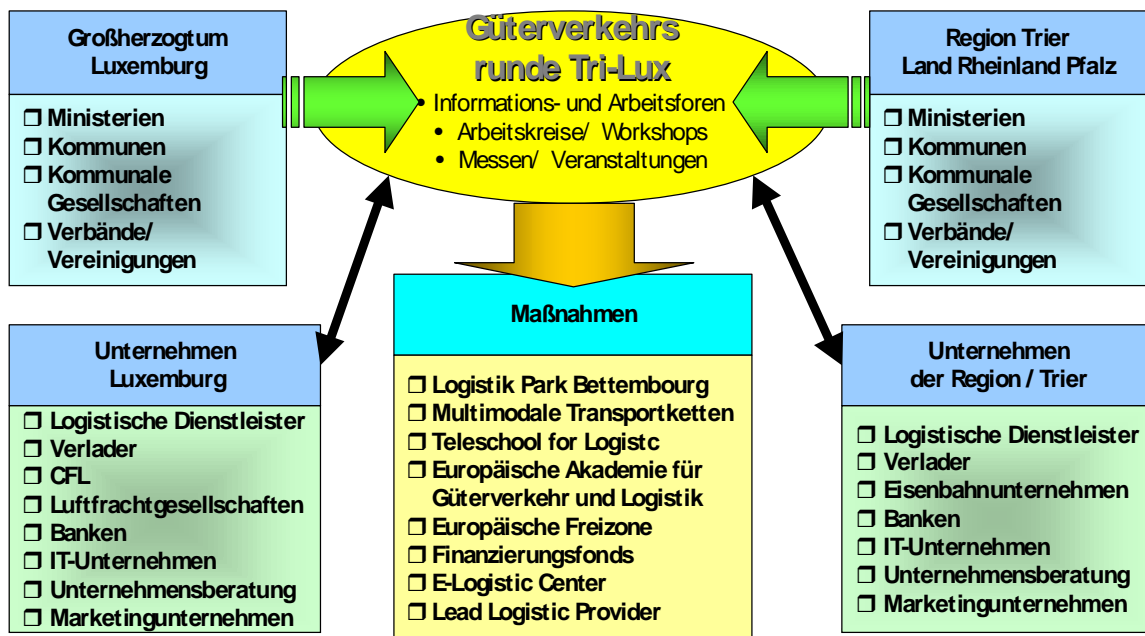
Kontraktlogistik erfordert zunehmend von Transportnetzen unabhängige Logistikdienstleister, die auf hohem Prozeß- und IT-Niveau Logistikaktivitäten steuern.

## 6. Institutionalisierung und Handlungsempfehlung

Die Grundüberlegung des entwickelten Güterverkehrskonzeptes ist, daß die Region Trier und das Großherzogtum Luxemburg in den ausgewählten Handlungsfeldern und Maßnahmenbereichen, die hier zur Profilierung vorgeschlagen sind, eine strategische Allianz bilden. Für die Umsetzung dieser strategischen Allianz empfiehlt es sich, eine Güterverkehrsrunde einzurichten, die als grenzüberschreitende Plattform für die Entwicklung der Region zu einem grenzüberschreitenden Kompetenzzentrum für Güterverkehr und Logistik zu verstehen ist (vgl. Abbildung 6). Vor dem Hintergrund unterschiedlicher politischer und administrativer Strukturen in Luxemburg und Deutschland bzw. Trier wird eine enge institutionelle und organisatorische Verzahnung zunächst nicht empfohlen. Die Arbeit der Güterverkehrsrunde erfolgt auf der Basis einer formal verabschiedeten Leitlinie. Sie verknüpft Personen bzw. Institutionen und Unternehmen auf beiden Seiten der Grenze im Kontext konkreter Maßnahmen.

Abb. 6

Beteiligte zur Umsetzung der Vision Kompetenzzentrum Güterverkehr/ Logistik Tri-Lux



Die Güterverkehrsrunde, die aus Praktikern, Politikern und Verwaltungen sowie der entsprechenden Wirtschaftsvertretung besteht, soll das Maßnahmenprogramm besprechen, verfeinern und weiterentwickeln.

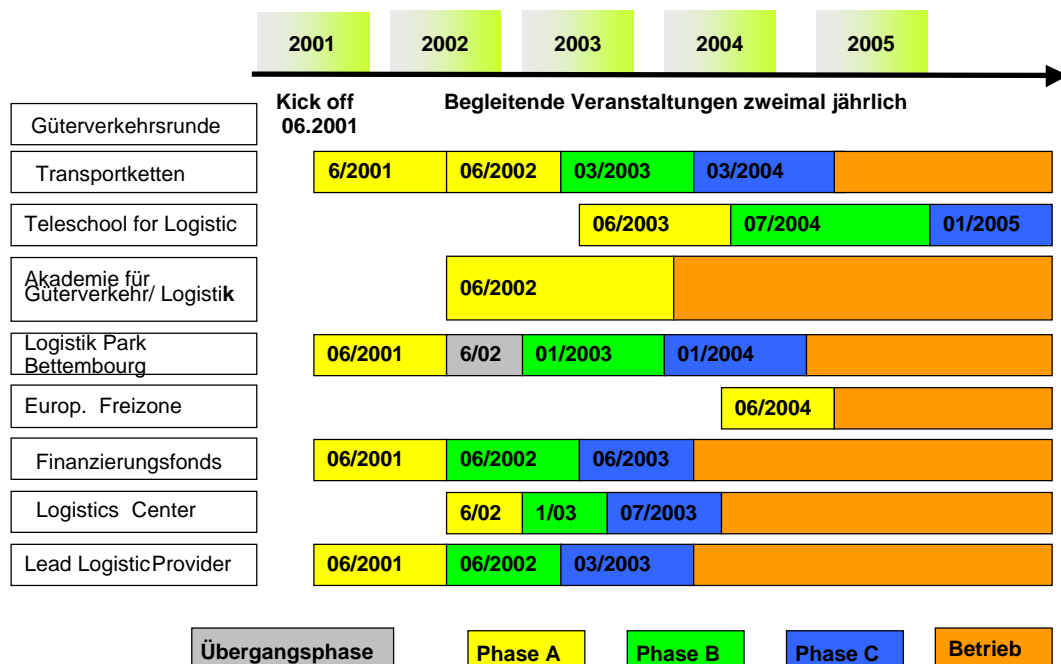
Der Güterverkehrsrunde steht ein Multi-Projektmanagement zur Seite. Dieses ist auf der operativen Ebene zusammen mit den Projektpartnern für die Realisierung der Projekte konkret zuständig. Güterverkehrsrunde und Projektmanagement sollen noch in diesem Jahr eingerichtet werden.

Damit die Grenzregion Trier-Luxemburg eine koordinierte Programmentwicklung sowohl nach außen als auch nach innen forcieren kann, ist ein strategisches Marketing erforderlich. Dies erfordert eine einheitliche Corporate Identity sowie eine abgestimmte Vorgehensweise bei der Umsetzung. Ziel eines strategischen Marketing ist die Einbindung der güterverkehrsrelevanten Aktivitäten und deren Umsetzungsunterstützung. Dazu sind die Güterverkehrs- und Logistikprodukte der Grenzregion unter Benutzung moderner Übertragungsmedien den Entscheidungsträgern und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Zusammen mit der Güterverkehrsrunde begleitet das strategische Marketing den Umsetzungsprozeß der Maßnahmen bzw. des Güterverkehrskonzeptes und promotet seine erfolgreiche Realisierung. Wesentliche Aufgabe des strategischen Marketings ist die Programmentwicklung.

Ein erster grober Zeit- und Kostenplan geht aus den Abbildungen 7 und 8 hervor. In zeitlicher Priorität wird die Planung und Umsetzung multimodaler Transportketten, des Logistik Parks Bettembourg/Dudelange, des Finanzierungsfonds und des Lead Logistic Providers vorgeschlagen. Für den Maßnahmenplan wurde ein finanzielles Projektvolumen konkret veranschlagt. Da der öffentlichen Finanzierung eine Anschubfunktion zukommt, sollte sie schon bei Beginn eines jeden Projekts gesichert zur Verfügung stehen. In jeglicher Hinsicht kostenstärkstes Projekt ist die Entwicklung des Logistik Parks Bettembourg/Dudelange mit insgesamt 550 Mio. € (öffentliche plus private Investitionen).

Zeitplan für die Planung und Umsetzung der ausgewählten Maßnahmen zur Entwicklung des Kompetenzzentrums Güterverkehr /Logistik Tri-Lux



Im Hinblick auf die öffentliche Finanzierung ist die Förderpolitik auf deutscher und luxemburgischer Seite zu prüfen. Güterverkehr und Logistik sind bisher in den nationalen Programmen nur begrenzt berücksichtigt. Darüber hinaus ist die Diskrepanz der inhaltlichen und finanziellen Ausgestaltung der EU-Programme zu den nationalen Programmen in die Betrachtung einzubeziehen.

## Projektvolumen ausgewählter Maßnahmen (in Mio. Euro)\*

Abb. 8

Maßnahme	Öffentliche Ausgaben	Privatwirtschaftliche Investitionen
■ Multimodale Transportketten	4	2
■ Teleschool for Logistics	3	4
■ Europäische Akademie für Güterverkehr/ Logistik	6	0,5
■ Logistik-Park Bettembourg/ Dudelange	50	500
■ Europäische Freizone	7	80
■ Finanzierungsfonds	1	200
■ e-Logistic Center	2	20
■ Lead Logistics Provider	2	0,5

\* Grobe Schätzung unter Berücksichtigung von Erfahrungswerten

Die abschließende Empfehlung spricht sich für die Realisierung der Vision 'Entwicklung der Region Trier-Luxemburg zu einem grenzüberschreitenden Kompetenzzentrum Güterverkehr/Logistik' unter Beteiligung des Großherzogtums Luxemburg, der Stadt und der Region Trier sowie des Landes Rheinland-Pfalz explizit aus.

Die in der Güterverkehrskonzeption dargestellten Ziele und Maßnahmen sind strategisch ausgerichtet. Es wurde aufzuzeigen versucht, in welche Richtung sinnvolle Maßnahmen und Projekte entwickelt werden können. Die ansatzweise aufgezeigten Projektideen müssen nach Verabschiedung des Güterverkehrskonzeptes in ihrer grundlegenden Ausrichtung konkretisiert und weiterentwickelt werden.