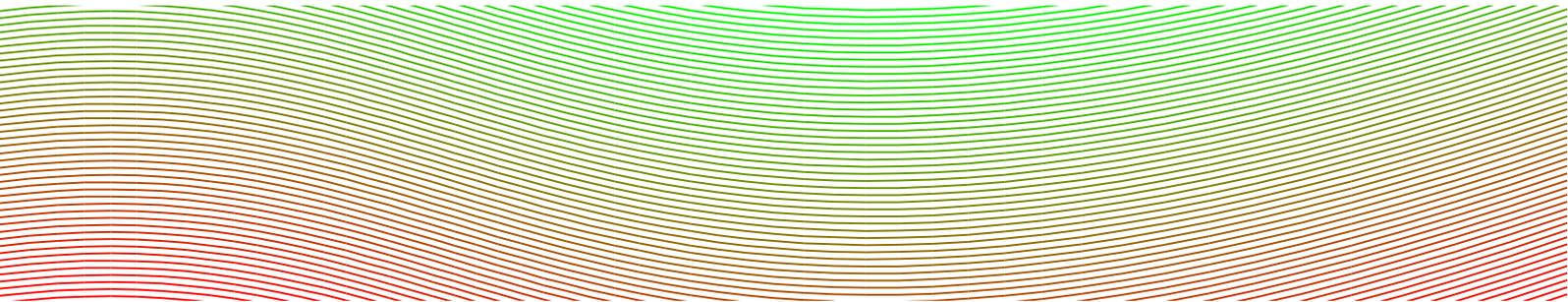




Logistikkonzept NRW

Untersuchung der Rahmenbedingungen für die nordrhein-westfälische Logistikwirtschaft und Verkehrslogistik sowie der Möglichkeiten ihrer Fortentwicklung





INHALT

Zusammenfassung der Ergebnisse	9
1 Handlungsfelder, -optionen und -empfehlungen	9
1.1 Handlungsfelder im Thema 1: Flächen	9
1.2 Handlungsfelder im Thema 2: Logistische Infrastruktur/Intermodalität	14
1.3 Handlungsfelder im Thema 3: Fachkräfte und Arbeitsmarkt.....	19
1.4 Handlungsfelder im Thema 4: Image der Logistikbranche.....	21
1.5 Zusammenstellung der Handlungsfelder und Akteure	23
2 Zielsetzung und Vorgehensweise	27
Thema 1 – Flächen	30
3 Zusammenfassung I	30
4 Anforderungen der Logistikbranche an Standorte und Flächen	30
4.1 Standorttypen	30
4.2 Standortfaktoren für Logistikansiedlungen.....	34
4.3 „Green Logistics“ und Nachhaltigkeit	36
5 Methodik der Flächenauswertung	38
5.1 Datenquellen und Erhebungsweise	38
5.2 Erfasste Kategorien/Merkmale.....	40
5.3 Einteilung der Standorte/Flächen in Gruppen	42
5.4 Maßstäbe und Klassifizierung.....	43
5.5 Gewichtung zwischen den Kriterien.....	46
6 Ergebnisse	48
6.1 Bewertungsgrundsätze	48
6.2 Die Premiumstandorte in den einzelnen Gruppen	50
6.3 Erkenntnisse aus der Flächenauswertung und Handlungsoptionen	56
7 Handlungsempfehlung I	58
7.1 Empfehlungen für die Akteure am Logistikmarkt	58
7.2 Empfehlungen zu einer strategischen Leitlinie des Landes	58
8 Literaturverzeichnis I	60
Thema 2: Logistische Infrastruktur/Intermodalität – Teil Infrastruktur	61
9 Zusammenfassung II – Infrastruktur	61
10 Ausgangssituation und Vorgehensweise	61
11 Verkehrswachstum	62
12 Umschlagstandorte	70
12.1 Öffentliche Häfen und Ladestellen für den konventionellen Transport.....	70

12.2	Terminals des Kombinierten Verkehrs.....	72
13	Infrastruktur	74
13.1	Straßeninfrastruktur	76
13.2	Schieneinfrastruktur.....	78
13.3	Wasserstraßeninfrastruktur.....	81
14	Maßnahmen des BVWP 2015	84
14.1	Straßeninfrastruktur	84
14.2	Schieneinfrastruktur.....	85
14.3	Wasserstraßeninfrastruktur.....	86
15	Handlungsempfehlung II – Infrastruktur.....	88
Thema 2: Logistische Infrastruktur/Intermodalität – Teil Intermodalität		89
16	Zusammenfassung II – Intermodalität	89
17	Ausgangssituation und Vorgehensweise.....	90
18	Zukunftstrends.....	91
18.1	Flexibles Management.....	91
18.2	Digitalisierung	92
18.3	Standardisierung.....	92
19	Herausforderungen und Barrieren	93
20	Handlungsempfehlung II – Intermodalität	93
21	Ausblick: Synchromodalität	94
22	Literaturverzeichnis II.....	96
22.1	Infrastruktur.....	96
22.2	Intermodalität.....	96
Thema 3 – Fachkräfte.....		98
23	Zusammenfassung III	98
24	Demographischer Wandel in der Logistikbranche	99
24.1	Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur	99
24.2	Arbeitsmarktstruktur und -entwicklung.....	101
25	Qualifizierungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten – Angebot und Nachfrage.....	104
25.1	Berufsbilder und Qualifikation – Angebot.....	104
25.2	Erwartungen der Transport- und Logistikunternehmen – Nachfrage	106
25.3	Auswirkungen technischer Innovationen	107
26	Exkurs: Migrationsproblematik	109
27	Handlungsempfehlung III	111

28	Literaturverzeichnis III.....	112
29	Anhang III	113
	Thema 4 – Image der Logistikbranche	118
30	Zusammenfassung IV.....	118
31	Situations- und Ursachenanalyse	119
31.1	Ziele und Methodik	119
31.2	Öffentliche Wahrnehmung der Logistikbranche	119
31.3	Eigenwahrnehmung der Branche	122
31.4	Außendarstellung der Branche	123
32	Handlungsempfehlung IV.....	126
33	Literaturverzeichnis IV	128
34	Anhang IV	129

ABBILDUNGEN

Abbildung 1: Standortstrategien der Unternehmen	34
Abbildung 2: Die wichtigsten Standortfaktoren.....	35
Abbildung 3: Bewertung von Standortfaktoren	35
Abbildung 4: Bewertung von Faktorengruppen	36
Abbildung 5: Transportaufkommensentwicklung in Nordrhein-Westfalen nach Verkehrsträgern bis 2030	62
Abbildung 6: Transportaufkommensentwicklung in Nordrhein-Westfalen auf der Schiene bis 2030.....	63
Abbildung 7: Transportaufkommensentwicklung in Nordrhein-Westfalen auf der Wasserstraße bis 2030	64
Abbildung 8: Transportaufkommensentwicklung in Nordrhein-Westfalen auf der Straße bis 2030.....	64
Abbildung 9:Transportaufkommensentwicklung in Nordrhein-Westfalen im Seehafenhinterlandverkehr bis 2030	65
Abbildung 10:Transportaufkommensentwicklung in Nordrhein-Westfalen im containerisierten Seehafenhinterlandverkehr bis 2030.....	66
Abbildung 11: Reichweitenanalyse für öffentliche Häfen und Ladestellen	72
Abbildung 12: Terminals des Kombinierten Verkehrs in Nordrhein-Westfalen und Umgebung.....	73
Abbildung 13: Reichweitenanalyse für Terminals des Kombinierten Verkehrs.....	74
Abbildung 14: „North Sea – Baltic“ und „Rhine-Alpine“-Korridor im TEN-T Netzes	75
Abbildung 15: Wachstum des Transportaufkommens auf der Straße bis 2030 je Kreis / kreisfreie Stadt	77
Abbildung 16:Auslastung des Schienennetzes 2025	80
Abbildung 17: Wachstum des Transportaufkommens auf der Schiene bis 2030 je Kreis / Stadt	81
Abbildung 18: Längen wichtiger schiffbarer Flüsse und Kanäle in Nordrhein-Westfalen	82
Abbildung 19: Wachstum des Transportaufkommens auf der Wasserstraße bis 2030 je Kreis / kreisfreie Stadt	83
Abbildung 20: Größte Wachstumsrelationen auf der Straße (TOP10) im Vergleich zu den Maßnahmen (Autobahnen) des BVWP 2015.....	84
Abbildung 21: Größte Wachstumsrelationen auf der Schiene (TOP10) im Vergleich zu den Maßnahmen des BVWP 2015	86
Abbildung 22: Größte Wachstumsrelationen auf der Wasserstraße (TOP5) im Vergleich zu den Maßnahmen des BVWP 2015.....	87
Abbildung 23: Synchromodalität - Einfluss durch Zukunftstrends und Einzelmaßnahmen.....	89
Abbildung 24: Vorgehensweise „Trendpapier Intermodalität“	90
Abbildung 25: Zukunftstrends in der Logistik.....	91
Abbildung 26: Synchromodalität - Einfluss durch Zukunftstrends und Einzelmaßnahmen.....	94
Abbildung 27: Möglicher Lösungsweg.....	98
Abbildung 28: Bevölkerungsentwicklung Nordrhein-Westfalen 1990 – 2030	99
Abbildung 29: Anteile der Bevölkerung Nordrhein-Westfalens nach Altersgruppen 2011-2030.....	100
Abbildung 30: Bevölkerungspyramide Nordrhein-Westfalen	100
Abbildung 31: Entwicklung Bevölkerung im üblichen Erwerbsalter* in NRW 2011-2030 in den Kreisen und kreisfreien Städten.....	101
Abbildung 32: Erwerbstätige in der Logistik in NRW 2013 nach Kreisen/kreisfreien Städten und Entwicklung bis 2030	103
Abbildung 33: Bewertung der Struktur logistischen Qualifizierungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten in Nordrhein-Westfalen	105
Abbildung 34: Bewertung der Qualität logistischer Qualifizierungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten in Nordrhein-Westfalen	106

Abbildung 35: Arbeitslosenquoten der Ausländerinnen und Ausländer in Nordrhein-Westfalen 2011	109
Abbildung 36: Beschäftigte in der Logistikbranche in Nordrhein-Westfalen 2012 in den Kreisen und kreisfreien Städten* .	113
Abbildung 37: Fachkräftebedarf im Wirtschaftszweig „Verkehr, Transport und Lagerei“ [Bedarf = Nachfrage – Angebot] ...	115
Abbildung 38: Durchschnittliche Bruttomonatsverdienste vollzeitbeschäftigter Arbeitnehmer (ohne Sonderzahlungen) nach Wirtschaftsbereichen im 1. Quartal 2014.....	115
Abbildung 39: Wanderungsüberschuss in Nordrhein-Westfalen nach Herkunftsregion	116
Abbildung 40: Wanderungsüberschuss der TOP 5 europäischen Zuwanderungsländer in Nordrhein-Westfalen.....	116
Abbildung 41: Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen 2011 nach Migrationsstatus und höchstem beruflichen Bildungsabschluss	117
Abbildung 42: Faktorenanalyse Bevölkerung: Prognose Bevölkerung 2012–2030 [Index 2012=100]	117
Abbildung 43: Negative öffentliche Wahrnehmung – möglicher Lösungsweg	118
Abbildung 44: Ansehen verschiedener Berufsgruppen	121
Abbildung 45: Befragung von 400 Logistik-Entscheidern in Industrie- und Handelsunternehmen zum Ruf von 88 Transport- und Speditionsunternehmen.	122
Abbildung 46: Deutschlandweite Befragung von 200 repräsentativen Unternehmen der Logistikbranche zur Wahrnehmung von Logistik in der Öffentlichkeit	123
Abbildung 47: Beispiel für Logistik als Jobmotor mit übergeordnetem Zusammenhang	125
Abbildung 48: Beispiel für Logistik als High-Tech-Branche	125
Abbildung 49: Aufgaben der Akteure und Multiplikatoren im Rahmen einer einheitlichen Marketingstrategie	127
Abbildung 50: GfK Verein, „Global Trust Report 2014“	129

TABELLEN

Tabelle 1: Erfasste Kategorien/Merkmale	41
Tabelle 2: Maßstäbe der Bewertung	44
Tabelle 3: Gewichtung der Merkmale.....	47
Tabelle 4: Beeinflussbarkeit der Merkmale	49
Tabelle 5: Verteilung und Wachstum des Seehafenhinterlandverkehrs nach Relationen	65
Tabelle 6: TOP10 Kreise / kreisfreien Städte in Nordrhein-Westfalen nach Aufkommensanteil.....	66
Tabelle 7: Importanteil der TOP10-Kreise/ kreisfreie Städte	67
Tabelle 8: TOP10-Gütergruppen nach absoluter Transportmenge	67
Tabelle 9: TOP10 Gütergruppen nach nominalem Aufkommen.....	68
Tabelle 10: Gütergruppen und Containerisierungsgrade im Seehafenhinterlandverkehr 2010 und 2030	69
Tabelle 11: Häfen in Nordrhein-Westfalen	71
Tabelle 12: Engpässe und Auswirkungen aus Interviews	79
Tabelle 13: Maßnahmen Schiene - Vorschläge des Landes Nordrhein-Westfalen	85
Tabelle 14: Eingereichte Maßnahmen für die Wasserstraßen zum BVWP 2015	87
Tabelle 15: Qualifikationsanforderungen von Transport- und Logistikunternehmen an Bewerber	106
Tabelle 16: Regionale Logistikkompetenzen.....	114
Tabelle 17: Akzeptanz von Bauvorhaben in der Nachbarschaft unter Jugendlichen.....	120
Tabelle 18: Online-Pressearbeit führender Logistikunternehmen in Nordrhein-Westfalen.....	124
Tabelle 19: Befragung von 400 Logistik-Entscheidern in Industrie- und Handelsunternehmen zum Ruf von 88 Transport- und Speditionsunternehmen	129

Zusammenfassung der Ergebnisse

1 Handlungsfelder, -optionen und -empfehlungen

Logistik ist neben der informations- und Kommunikationstechnik (IKT) die wesentliche Querschnittsfunktion der heutigen arbeitsteiligen Wirtschaft. Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen insgesamt und das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV) haben schon vor vielen Jahren die wirtschafts- wie auch verkehrspolitische Bedeutung des Themas Logistik erkannt. Verschiedene Analysen und Initiativen (z.B. Hafenkonzept NRW, LogistikCluster NRW) haben in der Vergangenheit die einzigartige logistische Ausgangssituation von Nordrhein Westfalen beschrieben.

Während andere Standorte über singuläre Alleinstellungsmerkmale verfügen (z.B. Hafenwirtschaft in Hamburg oder Produktionslogistik in Baden-Württemberg), zeichnen sich die Logistikwirtschaft in Nordrhein-Westfalen mehrere parallele Stärken aus:

- Zentrale geographische Lage
- Hohe logistische Nachfragedichte (Menschen, Handel, Industrie)
- Große Bündelungspotentiale (durch einerseits zentrale Lage und andererseits hohe eigene Nachfragedichte)
- Führende Forschungskompetenz insbesondere im Ruhrgebiet, breite universitäre Landschaft
- Hervorragende Ausstattung mit allen Verkehrsträgern
- Langjährige Erfahrung mit Unternehmensnetzwerken in NRW
- Regionale Netzwerke in verschiedenen Regionen

Die Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes 2008 im Jahr 2014 wurde daher zum Anlass genommen, parallel mit der hier vorliegenden Untersuchung eine aktuelle und verlässliche Orientierungsbasis für eine Weiterentwicklung des Logistikstandortes Nordrhein-Westfalen zu erstellen, die verschiedenen Rahmenbedingungen für die nordrhein-westfälische Logistikwirtschaft zu analysieren und Möglichkeiten ihrer Weiterentwicklungen aufzuzeigen.

Die Inhalte der gewünschten Untersuchung stellen mit den Themen Flächen, Infrastrukturen/Intermodalität, Fachkräfte und Image der Logistikbranche den wesentlichen Rahmen für eine weiter prosperierende Entwicklung der Branche dar. In den folgenden Abschnitten sind die Ergebnisse in den einzelnen Themen dargestellt; damit sie unmittelbar handlungsleitend umgesetzt werden können, wurden sie nach Handlungsfeldern gegliedert sowie als Handlungsoptionen oder -empfehlungen formuliert und einzeln erläutert.

1.1 Handlungsfelder im Thema 1: Flächen

Über die Anforderungen der Logistikwirtschaft an Ansiedlungen liegen bereits einige Ausarbeitungen vor (z.B. das Ansiedlungshandbuch des LogistikClusters NRW). Diese decken inhaltlich jedoch insgesamt nicht alle relevanten Gegenstände und Themenfelder dieses Wirtschaftsbereichs flächendeckend über das Landesgebiet ab. Bisher ist jedoch noch kein eindeutiger Weg sichtbar, auf dem diese Erkenntnisse in die politische Willensbildung auf Landesebene, den Gesetzgebungsprozess und die Aufstellung von Landesentwicklungsplan und Regionalplänen eingehen.

Es ist erforderlich, in den entsprechenden Erörterungsprozessen zielgerichtet und eindeutig zu kommunizieren, welche Eigenschaften Standorte und Flächen in welchen Ausprägungen aufweisen müssen, um für die Ansiedlung von Logistiknutzungen in Frage zu kommen. Zu diesem Zweck wurden diese Angaben für etwa 300 Standorte im Landesgebiet erhoben und ausgewertet. Dies erlaubte es, Premium-Logistikstandorte zu identifizieren, die über die nächsten 20 Jahre hinweg maßgebend die räumliche Verteilung der wichtigsten Ansiedlungen der Logistikwirtschaft in Nordrhein-Westfalen beeinflussen werden.

Die Belange dieser Flächen offensiv zu vertreten, entspricht gängigen Verfahrensweisen in anderen Branchen, ist in den einschlägigen Verfahren der Raumordnung, Landes- und Bauleitplanung vorgesehen und kann im Rahmen der Beteiligung der Landesregierung ohne weiteres umgesetzt werden.

Handlungsfeld 1	Überführung der Flächenauswertung in ein turnusmäßiges Logistik-Premium-Flächenmonitoring
Handlungsoption:	Die Landesregierung führt ein turnusmäßiges Monitoring der führenden Logistikstandorte im Land hinsichtlich bekannter Eigenschaften, Stand und Perspektive ihrer Entwicklung durch, um eine einheitliche Datenbasis als Grundlage für politische Initiativen zu schaffen.

Erläuterung:

Durch die im Rahmen der vorliegenden Untersuchung durchgeführte Erfassung und Auswertung geeigneter Standorte und Flächen für die Ansiedlung von Logistiknutzungen konnte eine einheitliche und zusammenhängende Datenbasis für die strategische Beurteilung der Flächennutzung durch die Logistikwirtschaft im Landesgebiet bereitgestellt und damit die Erkenntnislage der Landesregierung zu diesem wichtigen Sachverhalt erheblich erweitert werden.

Die Erhebung stellt naturgemäß die Momentaufnahme zahlreicher unterschiedlich schnell verlaufender Entwicklungen dar. Um auch in Zukunft hinreichend relevanten Daten für die strategische Orientierung ableiten zu können, ist die Datenbasis zu gegebener Zeit inhaltlich zu aktualisieren und ggf. methodisch fortentwickeln werden. Das im Verhältnis von Aufwand und Ergebnis günstigste Verfahren besteht in der erneuten Durchführung in einem regelmäßigen oder bedarfsorientierten Turnus.

Handlungsfeld 2	Forcierte Entwicklung führender Logistikstandorte mit günstigsten Entwicklungsperspektiven
Handlungsoption:	Die Landesregierung unterstützt nachdrücklich die forcierte weitere Entwicklung derjenigen potenziellen Logistikstandorte, für die in der Flächenauswertung günstigste Entwicklungsperspektiven identifiziert werden konnten. Hierzu spricht sie umgehend die örtlich zuständigen kommunalen Träger der Planungshoheit an und erkundet gemeinsam mit ihnen die unmittelbar bestehenden Möglichkeiten, Probleme und Lösungsansätze für die konkrete Standortentwicklung.

Erläuterung:

In der durchgeführten Flächenauswertung konnten folgende führenden Standorte identifiziert werden:

- Hürth, Erweiterung GVZ,
- Kamp-Lintfort, LogPort IV,
- Duisburg, Mercatorinsel (ehem. Speditionsinsel).

Die Entwicklung dieser Standorte verdient die umgehende und umfassende Unterstützung der Landesregierung mit dem Ziel schnellstmöglicher Herstellung der Baureife. Die konkrete planerische Entwicklung obliegt den örtlich zuständigen kommunalen Trägern der Planungshoheit. Die Landesregierung kann jedoch ihr Interesse an der Entwicklung dieser Standorte im Zusammenhang mit einer politischen Förderung von Logistikansiedlungen zum Ausdruck bringen und im Gespräch mit den kommunalen Akteuren (Planung, Wirtschaftsförderung, evtl. auch ansässige Wirtschaft und Initiativen) nach Wegen suchen, die Entwicklung dieser Standorte zu beschleunigen. Dazu nimmt die Landesregierung mit diesen Stellen Kontakt auf und bietet die Einrichtung eines kontinuierlichen Dialogprozesses an, um die jeweils aktuellen Fragen und Probleme zu besprechen. Angesichts des erreichten Entwicklungsstandes und der Entwicklungsprognose der genannten Standorte erscheint die Durchführung gelegentlicher bzw. anlassbezogener bilateraler Gespräche ausreichend.

Handlungsfeld 3	Begleitung von Standorten mit günstigen Entwicklungsperspektiven
Handlungsoption:	Die Landesregierung stellt sich den zuständigen Stellen für die Entwicklung potenzieller Logistikstandorte, deren Entwicklungsperspektiven einen weitgehend hindernisfreien Entwicklungsverlauf erwarten lassen, als Ansprechpartner zur Verfügung, beobachtet und begleitet in Abstimmung mit den zuständigen kommunalen Stellen die Entwicklungen bis zu deren Abschluss.

Erläuterung:

In der durchgeführten Flächenauswertung konnten für folgende Standorte günstige Entwicklungsperspektiven identifiziert werden:

- Herne, Logistikpark Unser Fritz,
- Herne, Logistikpark Schloss Grimberg,
- Dortmund, Bahnhof Westfalia,
- Bergheim, LEP-VI-Fläche,
- Dortmund, Sorbenweg,
- Hamm/Bönen, INLOGPARC (1./2. BA).

Bei der weiteren Entwicklung dieser Standorte sind noch einige inhaltliche Fragen zu klären; ihre räumliche Lage und die sozio-ökonomischen Faktoren in ihrem Umfeld lassen jedoch erwarten, dass sinnvolle Lösungen gefunden werden können. Die Landesregierung nimmt daher Kontakt zu den jeweiligen Entwicklungsträgern auf und bietet an, sie im weiteren Entwicklungsgang bei auftretenden Problemen anzusprechen. Der Dialog bietet die Möglichkeit, die Erkenntnisbasis der Landesregierung in Richtung praktischer Entwicklungsprobleme zu erweitern und den Kommunen eine weitere Anlaufstelle für die Bewältigung der Entwicklungsaufgaben zu verschaffen.

Handlungsfeld 4	Beobachtung und Prüfung spezifischer kritischer Umfeldfaktoren und Entwicklungshemmnisse in der Standortentwicklung
Handlungsoption:	Die Landesregierung beobachtet und prüft in Zusammenarbeit mit örtlichen Akteuren Möglichkeiten zur Bewältigung spezifischer kritischer Umfeldfaktoren und Entwicklungshemmnisse an ausgewählten Standorten, wo diese exemplarisch auftreten.

Erläuterung:

Zahlreiche Standorte weisen nur sehr wenige kritische Faktoren auf, die die weitere Entwicklung dennoch in Richtung eines ungünstigen Ergebnisses leiten können, wenn sie nicht gezielt angegangen werden. Die Flächenauswertung erbrachte entsprechende Ergebnisse für folgende Standorte:

- Duisburg, Am Blumenkampshof (hinsichtlich der dort anzutreffenden Lärmproblematik und der Verkehrslage im Zulauf, die evtl. durch eine neu errichtete Zufahrtsmöglichkeit aus dem Autobahnnetz verbessert werden kann),
- Köln-Merkenich, Causemannstraße (hinsichtlich der recht geringen Standortgröße und der Lärmsituation),
- Castrop-Rauxel, Rütgers Chemie (hinsichtlich der Errichtung eines eigenen Gleisanschlusses),
- Duisburg, „Goldacker“ (hinsichtlich der Frage, ob die Attraktivität des Standorts für die konkret beabsichtigte Entwicklung die Veränderung der Verkehrsführung zur Herstellung einer leistungsfähigen Anbindung rechtfertigt),
- Neuss, Kreitzweg (hinsichtlich erreichtem Entwicklungsstand und Lärmproblematik),
- Düsseldorf, Hafen Reisholz (hinsichtlich Herstellung einer leistungsfähigeren Straßenanbindung),
- Herten-Süd/Emscherbruch, wo den vorliegenden bauleitplanerischen Voraussetzungen Schwierigkeiten in den Bereichen Eigentümerstruktur und Altlastensituation entgegenstehen, hinsichtlich der Prüfung von Lösungsmöglichkeiten für das Altlastenproblem,
- Köln-Marsdorf, wo eine beabsichtigte Logistikansiedlung der Deutschen Post AG zu Widerstand in der ansässigen Bevölkerung geführt hat, hinsichtlich der Moderation dieses konkreten Konflikts,
- Interkommunales Gewerbegebiet Jüchen / Grevenbroich, wo eine von der Gemeinde Jüchen gewünschte Straßenanbindung durch das MBWSV NW abgelehnt wird, hinsichtlich der Moderation des Interessenausgleichs über die sinnvollste Variante der Anbindung.

Auch hierzu empfiehlt sich die direkte Kontaktaufnahme mit den örtlich zuständigen Trägern der Planungshoheit und sonstigen örtlichen Akteuren. Der wesentliche Unterschied zur Begleitung oder forcierten Unterstützung sind, dass sich Engagement und Erkenntnisgewinn der Landesregierung hier auf einzelne spezifische Arbeitsfelder konzentriert; umgekehrt sind diese einzelnen Fragestellungen jeweils so übersichtlich, dass ihre Bearbeitung stärker strukturiert und organisiert werden kann. So bieten sich hier problem- und projektbezogene Arbeitskreise mit örtlichen Akteuren vornehmlich an, in denen sich die Landesregierung über die Beobachtung und Erörterung der Problemlagen auch an deren fachlich-inhaltlicher Bewältigung beteiligen kann. Nähere Details bleiben im Dialog mit den örtlichen Akteuren zu klären.

Handlungsfeld 5	Durchführung der vorbereitenden Bauleitplanung für Potenzialflächen für konkrete logistische Nutzungen
Handlungsempfehlung:	Die Landesregierung drängt bei den Trägern der kommunalen Planungshoheit darauf, dass diese möglichst zeitnah für die in ihrem Gebiet liegenden Logistik-Potenzialflächen Flächennutzungspläne aufstellen und beschließen, die Logistiknutzungen zulassen.

Erläuterung:

Eine zugleich vorausschauende und gezielte Flächenpolitik auf kommunaler Ebene muss einerseits das Potenzial von Standorten (auch) für logistische Nutzungen nachvollziehbar begründen, andererseits den Aufwand für die Erläuterung des logistischen Standortpotenzials möglichst überschaubar halten.

Flächennutzungen sind nur zulässig, wenn sie bauplanungsrechtlich zulässig und bauordnungsrechtlich genehmigt sind. In fast allen Fällen ist die bauplanungsrechtliche Grundlage für die Nutzung ein Bebauungsplan. Im Verlauf seiner Aufstellung sind zahlreiche inhaltliche Einzelüberlegungen anzustellen und Datengrundlagen zu erfassen; der dafür erforderliche, erhebliche administrative und finanzielle Aufwand ist erst gerechtfertigt, wenn eine konkrete Nutzung tatsächlich bevorsteht.

Umgekehrt bleibt die Darstellung geeigneter Standortkategorien im Landesentwicklungs- oder Regionalplan noch zu unbestimmt, um ein konkretes Interesse von Marktakteuren an einer Ansiedlung hervorzurufen. Auf dieser Grundlage ist der zwingend zu durchlaufende Prozess der kommunalen Bauleitplanung noch nicht begonnen; während dieses Prozesses finden die meisten für die Flächenentwicklung maßgeblichen Abwägungsprozesse statt, und deren Ausgang ist naturgemäß offen.

Um einerseits belastbare Urteile über die konkreten Möglichkeiten zur Ansiedlung von Logistiknutzungen zu erlauben, ohne andererseits bereits vollständige Baureife herstellen zu müssen, bietet sich eine Darstellung im Flächennutzungsplan an. Hierfür können eine Reihe planerischer Erwägungen und Abwägungen „vor die Klammer gezogen“ werden, deren Ergebnisse auch dann nicht ihren Wert verlieren, wenn sich die Erkenntnis- und/oder Entscheidungslage später in andere Richtungen wendet.

Für alle (politisch-administrativen wie ökonomischen) Akteure am Logistikmarkt bildet dieses Entwicklungsstadium ein eindeutiges „Commitment“ der Träger der kommunalen Planungshoheit bezüglich der grundsätzlich angestrebten Nutzungsformen, das mithin auch erst eine Unterstützung seitens des Landes rechtfertigt.

Handlungsfeld 6	Frühzeitige Durchführung vermarktungsrelevanter Fachgutachten und Investitionsentscheidungen für die Standortentwicklung
Handlungsempfehlung:	Die Landesregierung ermutigt die zuständigen kommunalen Träger der Planungshoheit, erforderliche Fachgutachten und Entscheidungen über öffentliche Investitionen, die zur Beurteilung der Eignung eines Standorts für die Ansiedlungen von Logistiknutzungen erforderlich sind, so früh wie möglich durch- bzw. herbeizuführen.

Erläuterung:

Die infrastrukturellen Anforderungen der Logistikwirtschaft (und diverser anderer Industrien) gehen heute deutlich über die „klassische“ Erschließung mit Straßen-, Ver- und Entsorgungsinfrastruktur hinaus, ohne die die bauliche Nutzung eines Standortes nicht zulässig ist. Faktoren wie Standsicherheit des Bodens, Altlastensituation und Verfügbarkeit schneller Datendienste (Breitbandinfrastruktur) sind inzwischen als unerlässlich anzusehen. Das macht es erforderlich, zusätzlich möglichst frühzeitig über den Status Quo informiert zu sein und Strategien zur Herstellung eines für geplante Ansiedlungen akzeptablen Niveaus zu erstellen.

Entsprechende Gutachten werden u.a. wegen der damit verbundenen Kosten oft erst im Zusammenhang mit der Aufstellung von Bebauungsplänen angefertigt. In dieser Phase stehen wiederum oft konkrete Ansiedlungsinteressen im Hintergrund des Verfahrens. Umgekehrt verhalten sich potenzielle Investoren oft zurückhaltend, wenn die Informationsbasis in diesen für sie wichtigen Details noch nicht ausreicht. Die Klärung dieser offenen Fragen bereits im Vorfeld der verbindlichen Bauleitplanung stellt dem Immobilienmarkt mithin wesentliche Informationen zur Verfügung und kann die Nachfrage nach einem Standort wesentlich beleben.

Neben dieser nachfrageseitigen Wirkung erlaubt die Bestimmung der infrastrukturellen Situation und Strategie auch den kommunalen Trägern der Planungshoheit, die Chancen und Risiken der weiteren Entwicklung einzuschätzen sowie Art und Struktur der auf den Standort passenden Nutzungen zu bestimmen, sowie der Landesregierung, Zielrichtung und Schwerpunkte weiterer Unterstützung abzustimmen.

Handlungsfeld 7	Optimierung der Lage- und Umfeldfaktoren der (potenziellen) Standorte
Handlungsempfehlung:	Die Landesregierung ermutigt die kommunalen Träger der Planungshoheit, die durch Lage und sozioökonomisches Umfeld bestimmten Eigenschaften potenzieller Logistikstandorte im Hinblick auf eine maximale Standortqualität zu optimieren.

Erläuterung:

Die räumliche Lage eines Standorts ist nicht direkt optimierbar, wohl aber die infrastrukturelle und verkehrstechnische Anbindung. Da Logistikstandorte überwiegend Quellen oder Ziele logistischer Ketten sind, kommt den Fahrzeiten im Vor- und Nachlauf zum Netz der großräumigen überörtlichen Verbindungsstraßen (Autobahnen und ähnlich ausgebauten Straßen), zu Häfen und Terminals des kombinierten Verkehrs entscheidende Bedeutung zu. Während das Land eine aktive Position bei der Gestaltung der Erreichbarkeit dieser logistischen Knoten einnehmen kann (vgl. hierzu die Ausführungen zum Thema Infrastruktur und Intermodalität), verbleibt die Anbindung von Ansiedlung von (potenziellen) Logistikstandorten an das leistungsfähige Straßennetz vorrangig in der Verantwortung der örtlichen Entwicklungsträger. Soweit sich hieraus kritische Umfeldfaktoren und Entwicklungshemmnisse ergeben, ist, wie im Handlungsfeld 4 dargestellt, eine gemeinsame Beobachtung und Prüfung möglich.

Ebenfalls vorrangig in der Verantwortung der örtlichen Entwicklungsträger steht es, die Standortentwicklung auf die durch Lage und sozioökonomisches Umfeld bedingten Faktoren auszurichten. Rechtfertigen diese Faktoren auch nach Optimierung keinen Premium-Logistikstandort, so sollte die Entwicklung auf die endogenen Potenziale des Standorts (z.B. die Nahbereichsversorgung oder logistische Dienstleistungen für bestimmte ansässige Branchen) hin orientiert werden. Fahrzeiten zu logistischen Knoten sowie die prognostizierte Entwicklung der Bevölkerungszahl, des Arbeitskräfteangebots und des Güteraufkommens konnten in der Flächenauswertung als geeignete Indikatoren identifiziert werden.

Handlungsfeld 8	Erörterung von Standortanforderungen zwischen den relevanten Entscheidungsträgern des öffentlichen Sektors und der Logistikwirtschaft
Handlungsempfehlung:	Die Landesregierung ermutigt die Akteure der Logistikwirtschaft, mit den Akteuren örtlicher Standortentwicklungen Anforderungen für konkrete Standortentwicklung zu erörtern.

Erläuterung:

Die kommunalen Träger der Planungshoheit und die Logistikunternehmen kommen im Rahmen ihrer jeweiligen Geschäfte nicht zwangsläufig, sondern allenfalls gelegentlich miteinander ins Gespräch. Die Verbindung zwischen beiden „Handlungssphären“ schaffen regelmäßig Industrie- und Handelskammern, kommunale Wirtschaftsförderungen und ähnliche Organisationen. Teilweise stark unterschiedliche Kenntnisstände und Interessenlagen beeinflussen Umfang und Qualität der Gesprächsprozesse erheblich.

Die Unternehmen der Logistikwirtschaft bleiben aufgefordert, ihre Anforderungen an konkrete potenzielle Standorte für Ansiedlungen zu formulieren und mit den örtlich zuständigen Stellen – das sind in erster Linie die Kommunen – zu erörtern. Dies ist nicht nur im Zusammenhang mit konkreten Ansiedlungsvorhaben sinnvoll, sondern gerade auch darüber hinaus zur zielgerichteten Information der kommunalen Akteure.

Mit dem LogistikCluster NRW konnte erfolgreich eine Kommunikationsplattform der Logistikwirtschaft im Land entwickelt werden. Das dort entstandene Ansiedlungshandbuch Logistik enthält bereits einige Antworten auf allgemeine ansiedlungsbezogene Fragestellungen. Die vielfältigen Abläufe und Tätigkeiten, die in der industriellen Querschnittsfunktion Logistik zusammengefasst sind, können auf dieser Ebene jedoch nicht ansatzweise abgebildet werden. Hierzu bedarf es des aktiven Austauschs der Akteure untereinander.

Passende Organisationsformen für einen solchen Dialog stellt das LogistikCluster NRW in Form von Branchenkreisen für die Logistikwirtschaft bereit. Eine Verknüpfung mit den Interessen der kommunalen Planungs- und Entwicklungsträger erscheint durch eine Kooperation mit den kommunalen Spitzenverbänden oder den Industrie- und Handelskammern sinnvoll. Die Landesregierung wird bei passender Gelegenheit die Aufnahme entsprechender Dialogprozesse anregen.

1.2 Handlungsfelder im Thema 2: Logistische Infrastruktur/Intermodalität

a) Teil Infrastruktur

Handlungsfeld 9	Verbesserung der Straßeninfrastruktur zwischen den Logistikzentren und Absatzmärkten in Nordrhein-Westfalen
Handlungsoption:	Die Landesregierung wird verstärkt den Fokus auf die Beseitigung der größten akuten Engpässe im Straßennetz, wie z.B. die Leverkusener Rheinbrücke, legen, um den Logistikstandort weiter zu stärken. Auch wird eine umfangreichere Informationsbereitstellung zu den geplanten Maßnahmen erfolgen.

Erläuterung:

Der Binnenverkehr hat einen bedeutsamen Anteil am Güterverkehrsaufkommen in Nordrhein-Westfalen. Wichtige Erfolgsfaktoren des Logistikstandorts sind zum einen die gute Verkehrsinfrastruktur bei allen Verkehrsträgern und die Nähe zu den Absatzmärkten. Um das Wachstum der Logistikbranche in Nordrhein-Westfalen nicht zu gefährden, sollte möglichst ein zügiger und zugleich ganzheitlicher Ausbau der Straßeninfrastruktur realisiert werden. Auch sollte eine rechtzeitige Instandsetzung von Brücken angestoßen werden um teure Neubauten zu verhindern.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die frühzeitigere Informationsbereitstellung (Beginn und Dauer) zu geplanten Maßnahmen. Auch Hinweise zu Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Maßnahmen sollten kommuniziert werden. Hierdurch können Unternehmen besser in ihrer Planung darauf reagieren und die Auswirkungen der baulichen Maßnahmen in ihre Disposition, z.B. bei den Touren von Sammel- und Verteilverkehren, integrieren.

Handlungsfeld 10	Verbesserung der Schieneninfrastruktur in den wichtigsten Zielrelationen
Handlungsoption:	Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, die wichtigsten Relationen wie z.B. die Betuwe-Linie auszubauen, und so eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene ermöglichen. Auch wird die Landesregierung versuchen, die Knoten weiter auszubauen und so die Kapazitäten zu erhöhen. Soweit dem Land finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, setzt die Landesregierung verstärkt den Fokus auf Brückensanierungen und -neubauten, um das Netz betriebsbereit zu halten.

Erläuterung:

Die Schieneninfrastruktur ist auf den Hauptstrecken teilweise an ihren Auslastungsgrenzen angelangt. Auf Grund der aktuellen Auslastung sowie der Entwicklungs- und Aufkommenszahlen aus den Verkehrsverflechtungen sollten aufgrund des prognostizierten Wachstums in Richtung Norden / Nordwesten (Niederlande und Niedersachsen) und Richtung Süden (Italien, Österreich, Bayern und Schweiz) die Ausbaumaßnahmen der Trassen für diese Relationen eine höhere Priorisierung bekommen. Ebenfalls sind die Knoten im Schienennetz aktuell ein limitierender Faktor, da sie die Kapazität der angrenzenden Strecken begrenzen. Eine Erweiterung von Knoten ist in Teilen gleichbedeutend mit einem Ausbau der angrenzenden Streckenabschnitte.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil des Schienennetzes sind Brücken. Die Vielzahl der notwendigen Neubauten und Instandhaltungen erfordert viel Planungs- und damit verbunden Zeitaufwand bis zur Realisierung. Hier gilt es, im Dialog mit DB Netz, die Priorisierung auf die wichtigsten Bauwerke zu setzen, um das Netz permanent betriebsbereit zu halten, aber auch durch zügiges Handeln weitere negative Folgekosten zu minimieren. Hierunter fallen z.B. Mehrkosten, die durch einen Neubau notwendig werden, anstatt Brücken rechtzeitig instand zu setzen. Generell sollte beachtet werden, dass auf Grund des steigenden Güter-

aufkommens und steigender Fahrgastzahlen ein ganzheitlicher Ausbau des Schienennetzes unumgänglich ist, um das vorhandene leistungsfähige Schienennetz weiter zu erhalten.

Handlungsfeld 11	Priorisierung der Wasserinfrastrukturmaßnahmen
Handlungsoption:	Die Landesregierung priorisiert die Maßnahmen nach Dringlichkeit und Realisierbarkeit. Die Landesregierung wird sich bei der Vorbereitung auf solche Maßnahmen konzentrieren, für die eine schnelle Realisierung möglich ist und der Bund aufgrund hinreichender Wirtschaftlichkeit eine Zustimmung geben wird.

Erläuterung:

Begrenzte Investitionsmittel, die Dringlichkeit der Maßnahmen und Personalengpässen bei der Planung verhindern eine Umsetzung aller geforderten Maßnahmen. Eine Clusterung der Maßnahmen in zeitnah zu realisierende Maßnahmen (Priorität 1) und eine Langfristplanung (Priorität 2) ermöglicht eine Fokussierung auf die wichtigsten Maßnahmen, aber auch die Konzentrierung auf die strategische Langfristplanung. Die Maßnahmen der Priorität 1 dienen zum einen der Sicherstellung der Nutzbarkeit des westdeutschen Kanalnetzes durch Instandhaltung und Ausbau der Schleusen. Zum anderen soll durch den Ausbau der Abladetiefe des Rheins in Richtung Süden sowie der Mittelweser von Minden Richtung Bremen die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit durch höhere Auslastungen der Binnenschiffe erreicht werden. Hier gilt es die maximal mögliche Abladetiefe im Rhein und der Mittelweser zu erhöhen. Dadurch würden höhere Kapazitäten auf der Wasserstraße je Fahrt erzielt und somit die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Straße erhöht und ressourcenschonende Verkehrsträger zum Wohle der Umwelt verstärkt eingesetzt. Zusätzlich sollte eine Sohlenstabilität des Rheins erreicht werden. Außerdem sollen die vom Bund zur Verfügung gestellten Investitionsmittel vollumfänglich ausgenutzt werden.

Handlungsfeld 12	Überprüfung der Nutzbarkeit von Bahn-Nebenstrecken für die Logistikwirtschaft
Handlungsoption:	Die Landesregierung überprüft die Nebenstrecken im Schienennetz auf ihre Nutzbarkeit für die Logistikwirtschaft.

Erläuterung:

Das Hauptstreckennetz sowie die Knoten sind überlastet. Neben dem Ausbau der Hauptstrecken, wie z.B. der Betuwe-Linie und des Eisernen Rheins, muss geprüft werden, in wie weit die bisher untergeordneten Nebenstrecken verstärkt für die Logistikwirtschaft genutzt werden können. Neben der Identifikation der relevanten Nebenstrecken sind auch die Bewertung der notwendigen Ausbaumaßnahmen von hoher Bedeutung, wie z.B. die Elektrifizierung, Erhöhung der zulässigen Achslast, Ausweichmöglichkeiten verlängern bzw. bereitstellen oder signaltechnische Anpassungen. Auch der Ausbau der anliegenden Knoten ist gegebenenfalls notwendig, z.B. durch Spurplanverbesserungen. Insgesamt können diese Maßnahmen zu weiteren Kapazitäten, auch tagsüber, für den Schienengüterverkehr schaffen.

Handlungsfeld 13	Wettbewerb zu Infrastrukturengpässen
Handlungsempfehlung:	Die Landesregierung ermutigt Unternehmen, Infrastrukturbetreibern und die Logistikwirtschaft zur Teilnahme an Infrastrukturbewertungen durch die Ausschreibung eines Wettbewerbs. Die Landesregierung ermittelt Engpässe, die vergleichsweise einfach zu beseitigen sind aber eine hohe Auswirkung auf die Leistungsfähigkeit haben.

Erläuterung:

Die optimale Nutzung des Kombinierten Verkehrs wird durch Engpässe der Infrastruktur eingeschränkt. Infrastrukturelle Kapazitätsrestriktionen z.B. durch Brückenhöhen und Eisenbahnknoten verhindern weitere Verlagerungen von Gütern. Personalangel zur Planung von Infrastrukturmaßnahmen und fehlende Investitionsmittel schränken zudem die Potentiale der Intermodalität ein. Problematisch ist außerdem die Abstimmung zwischen Landes- und Bundesebene durch die unterschiedlichen Verantwortlichkeiten. Zur langfristigen Stärkung der Intermodalität müssen Engpässe erfasst und eliminiert sowie Ausbauplanungen nach ihrem Nutzen optimiert werden.

Um die Engpässe zu erfassen und zu beheben, ist zunächst eine Erhebung mittels eines Wettbewerbs (über Fragebögen) notwendig, in dem die Engpässe durch die Unternehmen bewertet werden. Als Vorbild kann hier eine Aktion der nordrhein-westfälischen IHKen auf Initiative des damaligen MWEBWV dienen, die ihre Mitglieder in die Bewertung von Infrastrukturengpässen einbezogen hat. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in Zusammenarbeit mit Industrie, Infrastrukturbetreibern und der Logistikwirtschaft durchgeführt. Als Ergebnis werden die wichtigsten Infrastrukturengpässe sowie die Ausbaumaßnahmen mit den meisten Potentialen identifiziert und die begrenzten finanziellen Mittel optimal genutzt. IHK und Wirtschaftsförderungen können als Multiplikatoren den Wettbewerb unterstützen.

Hierdurch werden Infrastrukturhemmnisse behoben und somit die volle Nutzung der Kapazitäten ermöglicht. Durch steigende Kapazitäten für intermodale Transporte wird auch das Transportaufkommen der eingebundenen Verkehrsträger gesteigert und somit eine Verlagerung herbeigeführt. Auch kann die Akzeptanz der Verkehrspolitik bei der Logistikwirtschaft erhöht werden.

Handlungsfeld 14	Überprüfung der Anwendbarkeit des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes (VerkPBG) auf Nordrhein-Westfalen
Handlungsempfehlung:	Die Landesregierung wird sich für die Überprüfung der Anwendbarkeit des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes (VerkPBG) auf Nordrhein-Westfalen einsetzen.

Erläuterung:

Der Zustand der aktuellen Infrastruktur sowie die Personalengpässe für die Planung von Maßnahmen führen zu einer Vielzahl von Engpässen in Nordrhein-Westfalen sowie zur Rückgabe vom Bund bewilligter Mittel für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur. Das Gesetz ermöglicht die schnellere Umsetzung und Vereinfachung von Planungsverfahren von großen Verkehrsinfrastrukturprojekten.

b) Teil Intermodalität

Handlungsfeld 15	Sensibilisierung von Unternehmen
Handlungsoption:	Die Landesregierung unterstützt den Aufbau von Erfahrungsaustauschgruppen, so genannten ERFA-Gruppen. In diesen ERFA-Gruppen sollen sich Verladern, vor allem kleine und mittelständische Unternehmen, in moderierten Arbeitsgruppen zum Thema Intermodalität austauschen.

Erläuterung:

Häufig sind Verladern die Anforderungen durch den Wechsel auf umweltfreundliche Verkehrsträger und somit Intermodalität nicht bewusst, insbesondere für den Kombinierten Verkehr. Die Änderung bedeutet neben dem Wechsel auf bi- oder trimodale Transportketten auch eine Änderung in den eigenen Abläufen und Prozessen und eine stärkere Integration der Logistikdienstleister in die eigenen Prozesse. Unternehmen sollen durch den Erfahrungsaustausch mit anderen Unternehmen zum einen die Vorurteile genommen, zum anderen aber auch durch Best-Practice-Beispiele und Kennzahlen die Vorteile alternativer Transportketten aufgezeigt werden.

Bereits vorhandene Arbeitskreise zum Thema Logistik wie z.B. die Branchenkreise des LogistikClusters NRW können hier ggf. als Basis dienen bzw. erweitert werden. Ein wissenschaftlicher Partner begleitet den Informationsaustausch und unterstützt die Diskussion durch Aufbereitung von Kennzahlen, Fragebögen und Best-Practice-Beispielen. Für ausgewählte Relationen kann die Möglichkeit der Nutzung von intermodalen Transportketten dargestellt werden. Vorbehalte von Unternehmen können durch eine anonymisierte Auswertung durch den Moderator gelöst werden. Hier ist ebenfalls eine Geheimhaltungsvereinbarung notwendig. So können zum einen Daten analysiert und Unternehmen überzeugt werden, zum anderen die Datensicherheit gewährleistet werden. Die Auswertungen zeigen Unternehmen die vorhandenen Potentiale auf. In den Runden können des Weiteren Vorbehalte und Erfahrungen diskutiert und an Hand von Best-Practice-Beispielen die notwendigen Schritte zur Integration von intermodalen Verkehren aufgezeigt werden.

Durch das Aufzeigen von Möglichkeiten werden Verladern Hemmnisse genommen und die Akzeptanz der Intermodalität gesteigert. Hierdurch werden neue Unternehmen für intermodale Transporte gewonnen.

Handlungsfeld 16	Marketing des Kombinierten Verkehrs
Handlungsoption:	Die Landesregierung unterstützt den Aufbau einer intermodalen Informationsplattform zum Kombinierten Verkehr. Diese beinhaltet sowohl Informationen zu den Umschlagsstandorten und Relationen des Kombinierten Verkehrs in Nordrhein-Westfalen als auch einen Vergleichsrechner zum reinen Straßengütertransport.

Erläuterung:

Um Hemmnissen in der Verkehrsverlagerung zu begegnen und den Kombinierten Verkehr zu fördern, muss der Bekanntheitsgrad bei seinen potentiellen Nutzern erhöht werden. Informationen und Potentiale des Kombinierten Verkehrs sind diesen Nutzern meist nicht oder nur unvollständig bekannt. Die Vielfalt der Angebote von Operateuren, sowohl schienen- als auch wasserseitig, wird von den Nutzern meist nicht erkannt. Eine umfassende Aufklärung über die Potentiale des Kombinierten Verkehrs und der Abbau von Hemmnissen sind als wichtigste Ziele anzusehen. Dabei ist auf die Bündelung der Informationen und eine übersichtliche Darstellung für die Nutzer zu achten. Der Kombinierte Verkehr muss als Gesamtes dargestellt werden und nicht durch einzelne Operateure oder Standorte.

Um Informationen über den Kombinierten Verkehr in Nordrhein-Westfalen zu aggregieren, ist der Aufbau einer Informationsplattform durch das Land Nordrhein-Westfalen essentiell. Hier könnten zum einen die Möglichkeiten und Akteure beschrieben und zum anderen dem Verlagerer ein Vergleichsrechner als Möglichkeit zur Evaluierung von potentiellen Alternativen zum Direktverkehr angeboten werden. Für den Vergleich sollten dem Nutzer Kosten, Emissionen (CO₂ oder CO₂e) oder Transportdauer angeboten werden. Als Basis dienen von Operateuren bereitgestellte Marktpreise. Falls diese nicht bekannt sind, können prozessorientierte Kostenfunktionen eine Kostenindikation ermöglichen. Ein wichtiges Erfolgskriterium ist, dass für die Eingabedaten kein Know-how über den Kombinierten Verkehr notwendig ist. Die Darstellung von Transportmöglichkeiten sollte für Nutzer ganzheitlich visuell und informell gestaltet werden. Neben der Vergleichsrechnung zum Direktverkehr sollte dem Nutzer auch der direkte Kontakt zu den KV-Operateuren auf den relevanten Relationen aufgezeigt werden. Die Ganzheitlichkeit des Kombinierten Verkehrs und seiner Akteure wird durch diese Informationsplattform transparent dargestellt. Ein neutraler Betreiber der Plattform ist ebenfalls ein wichtiger Erfolgsfaktor. Dies könnte entweder das Land Nordrhein-Westfalen selbst übernehmen oder jemanden beauftragen. Sofern Operateure diese Plattform betreiben würden, wäre das Vertrauen in die Neutralität der Ergebnisse möglicherweise nicht gegeben.

Handlungsfeld 17	Vernetzung der Operateure
Handlungsempfehlung:	Die Landesregierung ermutigt Verlagerer und Logistikunternehmen zu Kooperationen und zur Identifizierung und Hebung von Bündelungspotenzialen.

Erläuterung:

Innerhalb des Transportnetzwerks sind unterschiedliche Operateure anzutreffen. Dazu gehören KV-Terminals und Transportanbieter, die den Umschlag bzw. den Transport der Güter ermöglichen. Innerhalb einer Region, insbesondere in Nordrhein-Westfalen, kommt es oft zu Unpaarigkeiten der Verkehre und somit zu unzureichenden Ressourcenauslastungen. Die zunehmende Kleinteiligkeit von Sendungen durch z.B. zunehmende Individualisierung verringert die Losgrößen von Transporteinheiten. Neben dieser generellen Problematik besteht diese verstärkt in den Peripheriegebieten abseits der urbanen Zentren.

Das enge und gut ausgebaute Netz von KV-Terminals in Nordrhein-Westfalen bietet viel Kooperationspotential für Operateure. Ziel ist es, horizontale Unternehmenskooperationen zu verwirklichen, welche die Planung der einzelnen Transporte und Abstimmung der Operateure untereinander ermöglichen könnte. Leerfahrten sollen reduziert, ungenutzte Potentiale genutzt und Bündelungspotentiale erkannt werden. Auch eine engere Kooperation zwischen Terminals sowie die Nutzung und Ausweitung bestehender Kooperationen könnte die Ressourcenauslastung steigern.

Zur Stärkung einer Kooperation im KV kann ein neutraler Initiator bzw. Mediator eingesetzt werden, der mögliche Teilnehmer informiert und eine Verbindung schafft. Darüber hinaus bietet eine neutrale Potentialanalyse Aufschluss über das Kooperationspotential in der Region. Die Potentialanalyse soll Verkehrsströme z.B. mit hohen Leerfahrtenanteilen oder Unpaarigkeiten identifizieren und so Potentiale für die Zusammenarbeit aufdecken. Möglich ist z.B. auch der Dialog zwischen Straßen- und Schienen- bzw. Wasserstraßenoperateuren. Aufbauend auf diesen Ergebnissen können Unternehmen zusammengebracht werden, um eine Bündelung oder Verlagerung herbeizuführen. Kooperationen haben zudem die Möglichkeit, kurzfristig auf

lokale Trends zu reagieren. Durch den gemeinsamen Vertriebsweg könnten Transportressourcen gemeinschaftlich genutzt werden. Bei diesem Aspekt ist die Gewinnorientierung der einzelnen Unternehmen eine Barriere, die nicht zu unterschätzen ist, da jedes Unternehmen zuerst die eigenen Kapazitäten ausnutzt. Die Durchführung der Maßnahmen wird durch einheitliche Standards und Schnittstellen sowie der Bereitstellung von aktuellen Auslastungen ermöglicht. Dies fördert neben einer besseren Kapazitätsauslastung auch das Kundenvertrauen, da innerhalb des Netzwerkes schnell auf Änderungen reagiert werden kann.

Handlungsfeld 18	Förderung der Informationsverarbeitung in Echtzeit zur besseren Planung der Transportkette
Handlungsempfehlung:	Die Landesregierung wird sich gegenüber dem Bund dafür einsetzen, ein Forschungsprogramm zur Verbesserung der durchgängigen Informationsbereitstellung in intermodalen Transportketten aufzubauen. Sie wird sich zudem dafür einsetzen, dass ein angemessener Anteil der Fördermittel dem Logistikstandort Nordrhein-Westfalen zugutekommt.

Erläuterung:

Um intermodale Transportketten optimal gestalten zu können, müssen den teilnehmenden Akteuren Informationen rechtzeitig vorliegen. Derzeit sind diese jedoch nicht durchgehend für alle Akteure in Echtzeit verfügbar. Aus diesen Informationsmängeln resultieren unzureichende Ressourcenauslastungen und ein hoher Planungs- und Abstimmungsaufwand zur Transportplanung. Gerade bei Änderungen der Transportkette, wie z.B. Verspätungen, können Informationen nicht umgehend weitergegeben werden mit negativen Auswirkungen auf nachfolgende Logistikprozesse sowie Zuverlässigkeit und Planbarkeit bei der Warenverfügbarkeit. Der Einsatz von Telematik ist im intermodalen Transport nur teilweise vorhanden und stellt einen klaren Wettbewerbsnachteil zum straßengebundenen Güterverkehr dar. Vorrangiges Ziel zur optimalen Nutzung der Verkehrsträger ist die Verbesserung des vorausseilenden Informationsflusses. Die steigende Digitalisierung und zunehmende Vernetzung bieten in diesem Kontext Lösungsmöglichkeiten für die Logistikwirtschaft. Zur Eliminierung dieser Informationsmängel sind ein durchgängiger Einsatz von Telematik und der damit verbundene Wissensaustausch in Echtzeit notwendig. Durch einen systemübergreifenden Informationsfluss könnte eine Verbesserung der Ressourcenausnutzung realisiert werden. Barrieren im Informationsfluss, die in den bisherigen Systemen vorliegen, werden teilweise außer Kraft gesetzt. Dadurch würde sich die Zugänglichkeit und Transparenz und somit auch die Attraktivität der multimodalen Transportketten erhöhen. Standards und Gesetze zur Gewährleistung der Informationssicherheit und -sensibilität sind ebenfalls zu beachten. Die Vielzahl an unterschiedlichen Akteuren entlang einer intermodalen Transportkette verhindert die einfache Adaption von bisherigen Lösungen. Darüber hinaus müssen einheitliche Standards und Schnittstellen für die Verbindung von verschiedenen Informationssystemen festgelegt werden.

Handlungsfeld 19	Integration der Binnenschifffahrt in die Supply-Chain vorantreiben
Handlungsempfehlung:	Die Landesregierung wird sich gegenüber dem Bund dafür einsetzen, ein Forschungsprogramm zur Verbesserung der Integration der Binnenschifffahrt in die Supply-Chain durch Kopplung von Produktions- und Transportplanung aufzubauen. Sie wird sich zudem dafür einsetzen, dass ein angemessener Anteil der Fördermittel dem Logistikstandort Nordrhein-Westfalen zugutekommt.

Erläuterung:

Aktuell wird in vielen Unternehmen die Produktions- und Transportplanung durchgeführt und anschließend dem Spediteur die eigene Transportplanung übermittelt. Zum einen ist dies begründet im mangelnden Verständnis von intermodalen Verkehren, zum anderen haben Unternehmen nicht das Vertrauen in die Informationsbereitstellung an Dienstleister. Auch fehlen zum Teil die technischen Möglichkeiten für eine verbesserte Integration und ganzheitlichen Optimierung, wie z.B. Echtzeitinformationen zu Auslastung und Fahrplänen oder die IT-Werkzeuge zur Lösung der komplexen Planungsprozesse. Die fehlende Integration führt zu geringen Zeitfenstern für die Transportplanung. Hierdurch können häufig die notwendigen Transportzeitfenster für den Schienengüterverkehr und den Wasserstraßentransport nicht mehr eingehalten werden. Ebenso können mögliche Bündelungseffekte nicht genutzt werden. Eine frühzeitigere Einbindung begünstigt die Nutzung von intermodalen Transportketten. Auch kann die ganzheitliche unternehmensübergreifende Optimierung von Produktions- und Transportplanung zu einer Verbesserung der Auslastung sowohl der Lade- als auch der Verkehrsmittel führen.

Neben der technischen Realisierung müssen auch Hemmnisse überwunden werden, die eine Informationsbereitstellung und die damit einhergehende Optimierung verhindern.

Handlungsfeld 20	Förderung der Intermodalität durch dynamische Transportnetze
Handlungsempfehlung:	Die Landesregierung wird sich gegenüber dem Bund dafür einsetzen, ein Forschungsprogramm zu dynamischen und flexiblen Transportnetzen aufzubauen, um die intermodalen Logistikprozesse für die Herausforderungen des industriellen Wandels hin zu Industrie 4.0 durch Synchronmodalität vorzubereiten. Sie wird sich zudem dafür einsetzen, dass ein angemessener Anteil der Fördermittel dem Logistikstandort Nordrhein-Westfalen zugutekommt.

Erläuterung:

Statische Transportketten führen häufig bei Engpässen und Problemen zu Verspätungen und somit zu Störungen in der kompletten Supply-Chain. Freie Kapazitäten bei möglichen Transportkettenalternativen werden bei Störungen, wie z.B. die Verspätung eines Seeschiffs oder die Sperrung einer Schienentrasse zumeist erst spät oder gar nicht erkannt. Unter dem Begriff Industrie 4.0 soll die Steuerung und Überwachung der Transportkette mit der Zielsetzung einer größtmöglichen Transparenz realisiert werden. Die Integration in angepasste, wandlungsfähige Wertschöpfungsketten und Geschäftsprozesse ist die Folge und somit dynamischere Transportketten. Hier findet eine fortwährende Synchronisation von Verkehrsmittel, Verloader und Infrastrukturinformationen statt. Dadurch wird eine intermodale Planung mit der Möglichkeit eines Wechsels der Transportroute in Echtzeit nach den Ansätzen der Synchronmodalität ermöglicht. Dies ermöglicht die bestmögliche Erfüllung der Kundenanforderungen hinsichtlich Kosten, Pünktlichkeit, Verlässlichkeit und Nachhaltigkeit.

1.3 Handlungsfelder im Thema 3: Fachkräfte und Arbeitsmarkt

Die Rekrutierung von Beschäftigten für die Logistikwirtschaft wird aufgrund demografischer Einflüsse schwieriger. Gleichzeitig steigt der Altersdurchschnitt der Mitarbeiter in den Betrieben. Beides bedroht die Leistungsfähigkeit der Branche, obwohl die Leistungsanforderungen von Kundenseite steigen. Die absehbare Lücke zwischen der realisierbaren und der erforderlichen Leistungsfähigkeit ist eindeutig in der mangelnden Verfügbarkeit ausreichend qualifizierter Arbeitnehmer auf fast allen Qualifikationsebenen begründet.

Starke Nachfrage nach logistischen Dienstleistungen eröffnet Arbeitsmöglichkeiten auf nahezu jedem Qualifikationsniveau. Vielfältige Aus- und Weiterbildungsangebote, eine breite Palette einschlägiger praktischer Abläufe und Funktionen in den Unternehmen und der über alle Hierarchieebenen verteilte Arbeitskräftebedarf bieten ideale Voraussetzungen, um effektiv fachliche und persönliche Qualifikationen aufzubauen und einzusetzen.

Zugleich wandern seit Jahren mehr Menschen nach Nordrhein-Westfalen ein als prognostiziert. Das legt es nahe, den absehbaren Engpass durch Menschen mit Migrationshintergrund zu füllen. Dies ist jedoch nur mit zielgerichteter, gemeinsamer Anstrengung mehrerer Rechtskreise und Akteure möglich.

Die Landesregierung kann sowohl im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit als auch ihrer fachpolitischen Aktivitäten zu logistischen Themenstellungen (z.B. innerhalb der hier beschriebenen Handlungsfelder) diese zentrale Bedeutung der Logistikwirtschaft als Arbeitsmarkt unterstützen.

Der logistische Qualifizierungs- und Weiterbildungsmarkt ist zwar sehr umfassend und deckt in der Regel alle Bereiche der Branche ab. Allerdings ist die Angebotsstruktur in den meisten Fällen intransparent. So fehlt eine gebündelte und zielgruppenspezifische Informationsaufbereitung. Dagegen sind speziell für die Erschließung von Beschäftigungspotenzialen bei Menschen mit Migrationshintergrund gezielte Ansprachen und Qualifizierungsmaßnahmen notwendig.

Die Bearbeitung der nachfolgend angesprochenen Handlungsfelder erfordert zwingend die Einbeziehung des Ministeriums für Arbeit, Integration und Soziales sowie der in Nordrhein-Westfalen zuständigen Dienststellen der Arbeitsverwaltung des Bundes.

Handlungsfeld 21	Verbesserung des Qualifizierungsniveaus der Menschen mit Migrationshintergrund; Bündelung von Kompetenzen bei der Integration in den Logistik-Arbeitsmarkt
Handlungsoption:	Die Landesregierung erstellt in Zusammenarbeit mit der Agentur für Arbeit, Schulen / Bildungsträgern, Kammern, Branchenverbänden und Organisationen der Menschen mit Migrationshintergrund eine Übersicht der Aus- und Weiterbildungsangebote für Menschen mit Migrationshintergrund in der Logistikbranche. Sie richtet hierfür einen „Runden Tisch Logistik und Arbeit“ ein, in dem die genannten Beteiligten zunächst für die Erstellung dieses Mediums und anschließend kontinuierlich zusammenarbeiten.

Erläuterung:

Um potenzielle Arbeitnehmer zielgruppen- und qualifikationsbezogen ansprechen zu können, müssen zunächst die verfügbaren Aus- und Weiterbildungsangebote sowie Berufsbilder zusammengestellt und beurteilt werden. In diesen Schritt sollte die Landesregierung möglichst alle Akteure am Aus- und Weiterbildungs- sowie am Beschäftigungsmarkt gleichberechtigt einbinden.

Die Organisation als „Runder Tisch“ schafft nicht nur ein Dialogforum, in dem sich die Teilnehmer gegenseitig auf den aktuellen Kenntnisstand bringen, sondern davon ausgehend auch die Grundlage für konzertierte Aktionen der Teilnehmer, um abgestimmt in den Arbeitsmarkt hinein zu wirken.

Zentrale Funktion soll ein Medium haben, das alle wesentlichen Informationen über Aus- und Weiterbildungs- sowie Beschäftigungsmöglichkeiten in der Logistikbranche in Nordrhein-Westfalen enthält und sich sowohl zur selbständigen Lektüre eignet als auch bei der Beratung potenzieller Arbeitnehmer eingesetzt werden kann. Ein besonderer inhaltlicher Schwerpunkt ist auf die Informationserfordernisse von Menschen mit Migrationshintergrund zu legen.

Um das Anforderungsprofil der Logistikwirtschaft möglichst genau abzubilden, ist die Einbeziehung von Arbeitgebern und ihrer Organisationen als aktive Partner zwingend. Aktivitäten im Arbeitsmarkt erfordern daneben zuständigkeitshalber die Einbeziehung der Arbeitsverwaltung auf Landesebene. Die Seite der Landesregierung bildet die übergreifende landespolitische Klammer aller Akteure; ihr kommt daher die Initiative zu.

Fortlaufendes Ziel der Zusammenarbeit am „Runden Tisch“ muss sein, spezielle migrationspezifische Aus- und Weiterbildungs- sowie Beratungsangebote zu entwickeln und dabei zugleich Transparenz über bestehende Angebote zu schaffen. Über die gezielte Bündelung von Kompetenzen kann eine Vielzahl von Wirkungen zugleich verwirklicht werden:

- Unterstützung bei Berufswahl und -vorbereitung sowie konkreter Vermittlung in Arbeitsstellen;
- effektive Öffentlichkeitsarbeit, z.B. eine übergreifende Homepage, mehrsprachige Flyer etc.;
- (interkulturelle) Netzwerkarbeit, d.h. aktive Beteiligung an Arbeitskreisen;
- Unterstützung des generellen Berufs-, Quer- und Wiedereinstiegs in die Logistikbranche;
- Einhaltung der Schulpflicht;
- Berufsorientierung innerhalb der Schulausbildung;
- Erhöhung des Anteils schreib- und lesekundiger Menschen;
- Verhindern des Erschleichens von Sozialleistungen.

Handlungsfeld 22	Entwicklung/Positionierung gezielter Aus- bzw. Weiterbildungsmaßnahmen für jede Ziel- und Berufsgruppe gegenüber Menschen mit Migrationshintergrund
Handlungsempfehlung:	Die Landesregierung setzt sich in Zusammenarbeit mit den Organisationen der Menschen mit Migrationshintergrund gegenüber der Arbeitsverwaltung des Bundes für die Entwicklung speziell an Menschen mit Migrationshintergrund gerichteter Beratungsangebote über Berufsbilder, Aus- und Weiterbildungsangebote der Logistikbranche ein.

Erläuterung:

Die gezielte Beratung von Menschen mit Migrationshintergrund scheitert oftmals an der fehlenden interkulturellen Kompetenz und Ausrichtung der bestehenden Einrichtungen. Auch sind nur selten Kooperationen mit (integrativen) Organisationen für Migranten vorhanden. Des Weiteren fehlt oftmals eine Koppelung von Förderprogrammen und Sozialleistungen, d.h. den Arbeitslo-

sen wird häufig kein ausreichender Anreiz geboten, sich in den Arbeitsmarkt zu integrieren bzw. sie werden nicht ausreichend gefordert.

Diese Problematik muss vorrangig durch die Arbeitsverwaltung bearbeitet werden. Das Interesse der Landesregierung kann und muss darin liegen, im Dialog mit der Arbeitsverwaltung und den Organisationen der Menschen mit Migrationshintergrund (vgl. Handlungsfeld 21) auf das Erfordernis geeigneter Möglichkeiten zur Ansprache entsprechender Personengruppen hinzuweisen und um ein entsprechendes Engagement der Arbeitsverwaltung zu werben. Als (deutlich weniger handlungsfähige) Alternative wäre eine direkte Zusammenarbeit mit dem LogistikCluster Nordrhein-Westfalen und den Organisationen der Menschen mit Migrationshintergrund möglich, würde jedoch wahrscheinlich aufwendiger und weniger effektiv sein.

Grundsätzlich sollte die intensive Begleitung der zu vermittelnden Personen im Vordergrund stehen. Besonderes Augenmerk ist auf Jugendliche zu legen, um ihre rechtzeitige Integration auf dem logistischen Arbeitsmarkt zu gewährleisten. Bestehende Projekte wie DIALOGistik (Duisburg), „IQ – Integration durch Qualifizierung“ (NRW) und Jugendberufsagenturen können als gelungene Beispiele gelten.

1.4 Handlungsfelder im Thema 4: Image der Logistikbranche

Das Image der heterogen strukturierten Logistikbranche systematisch, nachhaltig und einheitlich zu verbessern, ist ein wesentliches Erfordernis und zugleich eine methodische Herausforderung. Diese doppelte Aufgabe legt es nahe, einen übergeordneten strategischen Rahmen zu entwickeln, in dem verschiedene imagefördernde Maßnahmen gebündelt werden können. Als Ausgangspunkt und Nukleus einer solchen Maßnahme bieten sich die Häfen des Landes an. Sie haben ihr Geschäft und ihre Infrastrukturen in den letzten Jahren überwiegend dynamisch entwickelt und insbesondere erfolgreich neue Geschäftsfelder und Dienstleistungen in ihr Portfolio aufgenommen. Gerade die Häfen in Nordrhein-Westfalen haben in der Öffentlichkeit einen hohen Wiedererkennungswert und stehen im Vergleich zu anderen logistischen Bereichen kaum in einem negativen Licht.

Die Landesregierung schafft in Zusammenarbeit mit den Häfen des Landes eine Dachmarke (Arbeitstitel: „Marketing Häfen und Logistik NRW“), unter der sie aufeinander aufbauende Aktivitäten zur Imagewerbung und weiter gehenden Vermarktung der Hafen- und der Logistikwirtschaft im Land entwickelt.

Handlungsfeld 23	Gründung einer Gesellschaft „Marketing Häfen und Logistik NRW“
Handlungsoption:	Die Landesregierung gründet eine Einrichtung, über die gemeinsame Marketingaktionen und gezielte Infrastrukturförderung der Häfen gebündelt werden können. Die Landesregierung verschafft sich damit ein flexibles Gestaltungsinstrument zum einheitlichen Außenauftritt der nordrhein-westfälischen Häfen und Logistikunternehmen.

Erläuterung:

Durch eine solche Dachorganisation kann das Land jenseits von Einzelinteressen und Standortegoismen für einen starken gemeinsamen Auftritt der nordrhein-westfälischen Häfen sorgen und dies mithilfe von Marketingmaßnahmen gezielt unterfüttern. So könnten die nordrhein-westfälischen Häfen insgesamt ihre führende Rolle in der Logistikwirtschaft und ihre Erfahrungen als neutraler „Gastgeber“ anderer Logistikakteure zur Position eines einerseits umfassenden und andererseits weitgehend neutralen Dienstleistungsanbieters („Logistik-Service-Providers“) ausbauen. Es ist auf Landesebene zu prüfen, ob eine solche Gesellschaft der aktuellen Beschlusslage des Landes entspricht, welche Gesellschafterstruktur sinnvoll ist (empfohlen wird eine Mehrheitsbeteiligung des Landes) und inwieweit zusätzliche Gesellschafter wie die Häfen gewonnen werden sollten.

Handlungsfeld 24	Einbindung bestehender Organisationen und Aktivitäten der Hafen- und Logistikwirtschaft in „Marketing Häfen und Logistik NRW“
Handlungsoption:	Über die zu gründende Gesellschaft hinaus müssen Strukturen aufgebaut werden, wie bestehende Organisationen und Zusammenschlüsse der Häfen- und Logistikwirtschaft in Nordrhein-Westfalen eingebunden werden können. Dies kann in Form von Arbeitsgruppen, einem Verwaltungsrat oder Beirat (z.B. zur Begleitung von Infrastrukturentscheidungen) oder in Form von Ausschüssen stattfinden.

Erläuterung:

Die Einbindung bestehender Verbände, Zusammenschlüsse und Aktivitäten in die Gesellschaft ergänzt wesentlich die Akzeptanz und die Handlungsmöglichkeiten aller Beteiligten innerhalb der und für die Logistikbranche. Sie wirkt mithin gleichermaßen in die Dachmarke hinein und aus ihr hinaus und schafft damit ein einheitliches und stimmiges Selbstbild der Branche. Gleichwohl bleibt der Aktionsspielraum des Landes über die empfohlene Mehrheit des Landes in der Gesellschaft erhalten.

In Frage für die Einbindung kommen insbesondere folgende Akteure:

- Arbeitsgemeinschaft Häfen in Nordrhein-Westfalen im Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BöB) (seit November 2013 gemeinsame Organisation für Kanalhäfen und Rheinhäfen in Nordrhein-Westfalen)
- Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
- Große Hafengesellschaften mit eigener PR-Abteilung (z.B. Duisburger Hafen AG, RheinCargo GmbH & Co. KG)
- ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) (Bonn),
- Logistics Alliance Germany
- NRW.INVEST GmbH
- LogistikCluster NRW
- Nachrichten- und Marktplatz-Portale (z.B. www.bonapart.de, www.bargelink.com)

Handlungsfeld 25	Erstellung einer Strategie und eines Konzepts für die Kommunikation logistikbezogener Sachverhalte gegenüber der Öffentlichkeit
Handlungsoption:	Die Landesregierung erstellt in Zusammenarbeit mit den anderen Beteiligten innerhalb „Marketing Häfen und Logistik NRW“ eine Strategie und ein Konzept zur Kommunikation der Sachverhalte aller in dieser Untersuchung besprochenen Themen gegenüber der Öffentlichkeit.

Erläuterung:

Die öffentliche Wahrnehmung der industriellen Querschnittsfunktion Logistik steht in keinem rationalen Verhältnis zu ihrer Bedeutung und den objektiv gegebenen Belastungen. Die Kommunikationspolitik der wichtigsten Akteure der Branche ist auf Geschäftskunden ausgerichtet, die mit den Endkunden nicht identisch sind. Deren Informationsbasis speist sich mithin aus relativ wenigen, oft individuellen und punktuellen Erfahrungswerten und Nachrichten. Diese Kenntnisbasis steht im deutlichen Unterschied zur Expertise, die in den Logistikunternehmen und bei den Infrastrukturbetreibern anzutreffen ist.

Für das Ansehen der Logistikwirtschaft in der Gesellschaft ist zwingend erforderlich, auf die logistischen Wünsche, Ängste und Äußerungen der Bevölkerung einzugehen. Es bestehen gute Möglichkeiten, in das „Kommunikationsloch“ zwischen (gut informiertem) direktem Kundenkreis und (schlecht informierter) Gesellschaft vorzustoßen. Mitarbeiter der Häfen und Logistikunternehmen können beispielsweise als Kommunikatoren dienen bzw. ihren Arbeitgeber als „Botschafter“ vertreten.

Eine Imageverbesserung mit dem Ziel der Repositionierung der Branche in der Wahrnehmung der Öffentlichkeit kann nur langfristig zum Erfolg führen. Das macht es besonders wichtig, die Strategie frühzeitig zu entwerfen, mit allen Beteiligten abzustimmen und möglichst viele davon für die konkrete praktische Umsetzung des Konzepts zu gewinnen. Die vorgenannten Handlungsfelder bilden damit einerseits Voraussetzungen für die Entwicklung strategischer Kommunikation, andererseits eignet sich diese als zentrales Integrationsprojekt für die organisatorische Umsetzung der „Marketing Häfen und Logistik NRW“.

1.5 Zusammenstellung der Handlungsfelder und Akteure

Handlungsfeld	Handlungsoption/Handlungsempfehlung	Hauptakteure
Thema Flächen		
1. Überführung der Flächenauswertung in ein turnusmäßiges Logistik-Premium-Flächenmonitoring	<u>Handlungsoption:</u> Die Landesregierung führt ein turnusmäßiges Monitoring der führenden Logistikstandorte im Land hinsichtlich bekannter Eigenschaften, Stand und Perspektive ihrer Entwicklung durch, um eine einheitliche Datenbasis als Grundlage für politische Initiativen zu schaffen.	Landesregierung (MBWSV, MWEIMH)
2. Forcierte Entwicklung führender Logistikstandorte mit günstigsten Entwicklungsperspektiven	<u>Handlungsoption:</u> Die Landesregierung unterstützt nachdrücklich die forcierte weitere Entwicklung derjenigen potenziellen Logistikstandorte, für die in der Flächenauswertung günstigste Entwicklungsperspektiven identifiziert werden konnten. Hierzu spricht sie umgehend die örtlich zuständigen kommunalen Träger der Planungshoheit an und erkundet gemeinsam mit ihnen die unmittelbar bestehenden Möglichkeiten, Probleme und Lösungsansätze für die konkrete Standortentwicklung.	Landesregierung (MBWSV, MWEIMH)
3. Begleitung von Standorten mit günstigen Entwicklungsperspektiven	<u>Handlungsoption:</u> Die Landesregierung stellt sich den zuständigen Stellen für die Entwicklung potenzieller Logistikstandorte, deren Entwicklungsperspektiven einen weitgehend hindernisfreien Entwicklungsverlauf erwarten lassen, als Ansprechpartner zur Verfügung, beobachtet und begleitet in Abstimmung mit den zuständigen kommunalen Stellen die Entwicklungen bis zu deren Abschluss.	Landesregierung (MBWSV, MWEIMH)
4. Beobachtung und Prüfung spezifischer kritischer Umfeldfaktoren und Entwicklungshemmnisse in der Standortentwicklung	<u>Handlungsoption:</u> Die Landesregierung beobachtet und prüft in Zusammenarbeit mit örtlichen Akteuren Möglichkeiten zur Bewältigung spezifischer kritischer Umfeldfaktoren und Entwicklungshemmnisse an ausgewählten Standorten, wo diese exemplarisch auftreten.	Landesregierung (MBWSV, MWEIMH)
5. Durchführung der vorbereitenden Bauleitplanung für Potenzialflächen für konkrete logistische Nutzungen	<u>Handlungsempfehlung:</u> Die Landesregierung drängt bei den Trägern der kommunalen Planungshoheit darauf, dass diese möglichst zeitnah für die in ihrem Gebiet liegenden Logistik-Potenzialflächen Flächennutzungspläne aufstellen und beschließen, die Logistiktutzungen zulassen.	Träger der Bauleitplanung
6. Frühzeitige Durchführung vermarktungsrelevanter Fachgutachten und Investitionsentscheidungen für die Standortentwicklung	<u>Handlungsempfehlung:</u> Die Landesregierung ermutigt die zuständigen kommunalen Träger der Planungshoheit, erforderliche Fachgutachten und Entscheidungen über öffentliche Investitionen, die zur Beurteilung der Eignung eines Standorts für die Ansiedlungen von Logistiktutzungen erforderlich sind, so früh wie möglich durch- bzw. herbeizuführen.	Träger der Bauleitplanung
7. Optimierung der Lage- und Umfeldfaktoren der (potenziellen) Standorte	<u>Handlungsempfehlung:</u> Die Landesregierung ermutigt die kommunalen Träger der Planungshoheit, die durch Lage und sozioökonomisches Umfeld bestimmten Eigenschaften potenzieller Logistikstandorte im Hinblick auf eine maximale Standortqualität zu optimieren.	Träger der Bauleitplanung

Handlungsfeld	Handlungsoption/Handlungsempfehlung	Hauptakteure
8. Erörterung von Standortanforderungen zwischen den relevanten Entscheidungsträgern des öffentlichen Sektors und der Logistikwirtschaft	<u>Handlungsempfehlung:</u> Die Landesregierung ermutigt die Akteure der Logistikwirtschaft, mit den Akteuren örtlicher Standortentwicklungen Anforderungen für konkrete Standortentwicklung zu erörtern.	Unternehmen der Logistikwirtschaft Logistikbezogene Immobilienwirtschaft Träger der Bauleitplanung Kommunale/regionale Wirtschaftsförderung
Thema Logistische Infrastruktur/Intermodalität – Teil Infrastruktur		
9. Verbesserung der Straßeninfrastruktur zwischen den Logistikzentren und Absatzmärkten in Nordrhein-Westfalen	<u>Handlungsoption:</u> Die Landesregierung wird verstärkt den Fokus auf die Beseitigung der größten akuten Engpässe im Straßennetz, wie z.B. die Leverkusener Rheinbrücke, legen, um den Logistikstandort weiter zu stärken. Auch wird eine umfangreichere Informationsbereitstellung zu den geplanten Maßnahmen erfolgen.	Landesregierung (MBWSV)
10. Verbesserung der Schieneninfrastruktur in den wichtigsten Zielrelationen	<u>Handlungsoption:</u> Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, die wichtigsten Relationen, wie z.B. die Betuwe-Linie auszubauen und so eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene ermöglichen. Auch wird die Landesregierung versuchen, die Knoten weiter auszubauen und so die Kapazitäten zu erhöhen. Soweit dem Land finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, setzt die Landesregierung verstärkt den Fokus auf Brückensanierungen und -neubauten, um das Netz betriebsbereit zu halten.	Landesregierung (MBWSV)
11. Priorisierung der Wasserinfrastrukturmaßnahmen	<u>Handlungsoption:</u> Die Landesregierung priorisiert die Maßnahmen nach Dringlichkeit und Realisierbarkeit. Die Landesregierung wird sich bei der Vorbereitung auf solche Maßnahmen konzentrieren, für die eine schnelle Realisierung möglich ist und der Bund aufgrund hinreichender Wirtschaftlichkeit eine Zustimmung geben wird.	Landesregierung (MBWSV) Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
12. Überprüfung der Nutzbarkeit von Bahn-Nebenstrecken für die Logistikwirtschaft	<u>Handlungsoption:</u> Die Landesregierung überprüft die Nebenstrecken im Schienennetz auf ihre Nutzbarkeit für die Logistikwirtschaft.	Landesregierung (MBWSV)
13. Wettbewerb zu Infrastrukturengpässen	<u>Handlungsempfehlung:</u> Die Landesregierung ermutigt Unternehmen, Infrastrukturbetreibern und die Logistikwirtschaft zur Teilnahme an Infrastrukturbewertungen durch die Ausschreibung eines Wettbewerbs. Die Landesregierung ermittelt Engpässe, die vergleichsweise einfach zu beseitigen sind aber eine hohe Auswirkung auf die Leistungsfähigkeit haben.	Landesregierung (MBWSV) Unternehmen der Logistikwirtschaft Kammern
14. Überprüfung der Anwendbarkeit des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes (VerkPBG) auf Nordrhein-Westfalen	<u>Handlungsempfehlung:</u> Die Landesregierung wird sich für die Überprüfung der Anwendbarkeit des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes (VerkPBG) auf Nordrhein-Westfalen einsetzen.	Bund

Handlungsfeld	Handlungsoption/Handlungsempfehlung	Hauptakteure
Thema Logistische Infrastruktur/Intermodalität – Teil Intermodalität		
15. Sensibilisierung von Unternehmen	<u>Handlungsoption:</u> Die Landesregierung unterstützt den Aufbau von Erfahrungsaustauschgruppen, so genannten ERFA-Gruppen. In diesen ERFA-Gruppen sollen sich Verlager, vor allem kleine und mittelständische Unternehmen, in moderierten Arbeitsgruppen zum Thema Intermodalität austauschen.	Landesregierung (MBWSV, MWEIMH) Unternehmen der Logistikwirtschaft Kammern
16. Marketing des Kombinierten Verkehrs	<u>Handlungsoption:</u> Die Landesregierung unterstützt den Aufbau einer intermodalen Informationsplattform zum Kombinierten Verkehr. Diese beinhaltet sowohl Informationen zu den Umschlagsstandorten und Relationen des Kombinierten Verkehrs in Nordrhein-Westfalen als auch einen Vergleichsrechner zum reinen Straßengütertransport.	Landesregierung (MBWSV, MWEIMH) Unternehmen der Logistikwirtschaft
17. Vernetzung der Operateure	<u>Handlungsempfehlung:</u> Die Landesregierung ermutigt Verlager und Logistikunternehmen zu Kooperationen und zur Identifizierung und Hebung von Bündelungspotenzialen.	Landesregierung (MBWSV, MWEIMH) Unternehmen der Logistikwirtschaft
18. Förderung der Informationsverarbeitung in Echtzeit zur besseren Planung der Transportkette	<u>Handlungsempfehlung:</u> Die Landesregierung wird sich gegenüber dem Bund dafür einsetzen, ein Forschungsprogramm zur Verbesserung der durchgängigen Informationsbereitstellung in intermodalen Transportketten aufzubauen. Sie wird sich zudem dafür einsetzen, dass ein angemessener Anteil der Fördermittel dem Logistikstandort Nordrhein-Westfalen zugutekommt.	Landesregierung (MBWSV, MWEIMH) Bund (BMVI)
19. Integration der Binnenschifffahrt in die Supply-Chain vorantreiben	<u>Handlungsempfehlung:</u> Die Landesregierung wird sich gegenüber dem Bund dafür einsetzen, ein Forschungsprogramm zur Verbesserung der Integration der Binnenschifffahrt in die Supply-Chain durch Kopplung von Produktions- und Transportplanung aufzubauen. Sie wird sich zudem dafür einsetzen, dass ein angemessener Anteil der Fördermittel dem Logistikstandort Nordrhein-Westfalen zugutekommt.	Landesregierung (MBWSV, MWEIMH) Bund (BMVI)
20. Förderung der Intermodalität durch dynamische Transportnetze	<u>Handlungsempfehlung:</u> Die Landesregierung wird sich gegenüber dem Bund dafür einsetzen, ein Forschungsprogramm zu dynamischen und flexiblen Transportnetzen aufzubauen, um die intermodalen Logistikprozesse für die Herausforderungen des industriellen Wandels hin zu Industrie 4.0 durch Synchronmodalität vorzubereiten. Sie wird sich zudem dafür einsetzen, dass ein angemessener Anteil der Fördermittel dem Logistikstandort Nordrhein-Westfalen zugutekommt.	Landesregierung (MBWSV, MWEIMH) Bund (BMVI)

Handlungsfeld	Handlungsoption/Handlungsempfehlung	Hauptakteure
Thema Fachkräfte		
21. Verbesserung des Qualifizierungsniveaus der Menschen mit Migrationshintergrund; Bündelung von Kompetenzen bei der Integration in den Logistik-Arbeitsmarkt	<u>Handlungsoption:</u> Die Landesregierung erstellt in Zusammenarbeit mit der Agentur für Arbeit, Schulen / Bildungsträgern, Kammern, Branchenverbänden und Organisationen der Menschen mit Migrationshintergrund eine Übersicht der Aus- und Weiterbildungsangebote für Menschen mit Migrationshintergrund in der Logistikbranche. Sie richtet hierfür einen „Runden Tisch Logistik und Arbeit“ ein, in dem die genannten Beteiligten zunächst für die Erstellung dieses Mediums und anschließend kontinuierlich zusammenarbeiten.	Landesregierung (MBWSV, MWEIMH, MAIS) Agentur für Arbeit Kammern Branchenverbände der Logistikwirtschaft Organisationen für Menschen mit Migrationshintergrund
22. Entwicklung/Positionierung gezielter Aus- bzw. Weiterbildungsmaßnahmen für jede Ziel- und Berufsgruppe gegenüber Menschen mit Migrationshintergrund	<u>Handlungsempfehlung:</u> Die Landesregierung setzt sich in Zusammenarbeit mit den Organisationen der Menschen mit Migrationshintergrund gegenüber der Arbeitsverwaltung des Bundes für die Entwicklung speziell an Menschen mit Migrationshintergrund gerichteter Beratungsangebote über Berufsbilder, Aus- und Weiterbildungsangebote der Logistikbranche ein.	Landesregierung (MBWSV, MWEIMH, MAIS) Organisationen für Menschen mit Migrationshintergrund Agentur für Arbeit
Thema Image der Logistikbranche		
23. Gründung einer Gesellschaft „Marketing Häfen und Logistik NRW“	<u>Handlungsoption:</u> Die Landesregierung gründet eine Einrichtung, über die gemeinsame Marketingaktionen und gezielte Infrastrukturförderung der Häfen gebündelt werden können. Die Landesregierung verschafft sich damit ein flexibles Gestaltungsinstrument zum einheitlichen Außenauftreten der nordrhein-westfälischen Häfen und Logistikunternehmen.	Landesregierung (MBWSV, MWEIMH) Mitglieder des bisherigen „Beirats zur Fortschreibung des Hafenkonzpts“
24. Einbindung bestehender Organisationen und Aktivitäten der Hafen- und Logistikwirtschaft in „Marketing Häfen und Logistik NRW“	<u>Handlungsoption:</u> Über die zu gründende Gesellschaft hinaus müssen Strukturen aufgebaut werden, wie bestehende Organisationen und Zusammenschlüsse der Hafen- und Logistikwirtschaft in Nordrhein-Westfalen eingebunden werden können. Dies kann in Form von Arbeitsgruppen, einem Verwaltungsrat oder Beirat (z.B. zur Begleitung von Infrastrukturentscheidungen) oder in Form von Ausschüssen stattfinden.	Landesregierung (MBWSV, MWEIMH)
25. Erstellung einer Strategie und eines Konzepts für die Kommunikation logistikbezogener Sachverhalte gegenüber der Öffentlichkeit	<u>Handlungsoption:</u> Die Landesregierung erstellt in Zusammenarbeit mit den anderen Beteiligten innerhalb „Marketing Häfen und Logistik NRW“ eine Strategie und ein Konzept zur Kommunikation der Sachverhalte aller in dieser Untersuchung besprochenen Themen gegenüber der Öffentlichkeit.	Landesregierung (MBWSV, MWEIMH) Mitglieder der Gesellschaft „Marketing Häfen und Logistik NRW“

2 Zielsetzung und Vorgehensweise

Logistik ist neben Informations- und Kommunikationstechnik (IKT) die wesentliche Querschnittsfunktion der heutigen arbeitsteiligen Wirtschaft. Die wirtschafts- und verkehrspolitische Bedeutung des Themas Logistik wurde bereits vor geraumer Zeit von der Landesregierung erkannt, durch verschiedene Analysen (z.B. Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept NRW) näher beschrieben sowie in Initiativen (z.B. LogistikCluster NRW) erschlossen. Andere Logistikstandorte in Deutschland verfügen über singuläre Alleinstellungsmerkmale (z.B. Hamburg: Hafenwirtschaft; Baden-Württemberg: Produktionslogistik); der Logistikstandort Nordrhein-Westfalen weist demgegenüber mehrere parallele Stärken auf:

- Zentrale geographische Lage;
- hohe logistische Nachfragedichte (Konsumenten, Handel, Industrie);
- große Bündelungspotentiale (durch einerseits zentrale Lage und andererseits hohe eigene Nachfragedichte);
- führende Forschungskompetenz insbesondere im Ruhrgebiet, breite universitäre Landschaft;
- hervorragende Ausstattung mit allen Verkehrsträgern;
- langjährige Erfahrung mit Unternehmensnetzwerken;
- regionale Netzwerke in verschiedenen Regionen des Landes.

Zur Aufnahme des Bestandes, Analyse von Entwicklungsperspektiven und Vorbereitung von Handlungsoptionen im Bereich des Binnenschiffstransports hat die Landesregierung ein Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept aufgelegt und lässt es in mehrjährigen Abständen fortschreiben. Die im Februar 2008 veröffentlichte Fassung¹ wurde im Verlauf des Jahres 2014 fortgeschrieben.² Diese Fortschreibung wurde zum Anlass genommen, parallel eine aktuelle und verlässliche Datenbasis für weitere Überlegungen zur Fortentwicklung des Logistikstandortes Nordrhein-Westfalen zu erstellen. Dies bedeutete im Einzelnen, die verschiedenen Rahmenbedingungen für die nordrhein-westfälische Logistikbranche zu analysieren und Möglichkeiten ihrer Weiterentwicklungen aufzuzeigen.

Die vorliegende Untersuchung beschreibt diese Datenbasis und die Schlussfolgerungen daraus. Wegen ihrer umfassenden, über den Bereich Häfen/Wasserstraßen hinausgehenden Themenstellung trägt sie die Kurzbezeichnung „Logistikkonzept NRW“. Die Arbeiten und Ergebnisse zur Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes und zum Logistikkonzept NRW wurden eng miteinander abgestimmt.

Ein „Beirat zur Fortschreibung des Hafenkonzeptes“ hatte im Vorfeld der Landesregierung Themenvorschläge zur inhaltlichen Ausrichtung bzw. Schwerpunktsetzung dieser Untersuchung und zum Untersuchungsrahmen als Basis für einen Auftrag an einen externen Gutachter unterbreitet. Diese waren nach Maßgabe weiterer Vorgaben des Auftraggebers zu berücksichtigen.

Im Einzelnen erstreckte sich die Untersuchung auf fünf Themen:

Thema 1: Flächen

Logistikflächen sind eine wichtige Voraussetzung für die Weiterentwicklung der Branche in Nordrhein-Westfalen. Sowohl bestehende als auch für neu anzusiedelnde Betriebe benötigen ausreichende und gut angeschlossene Flächen in guter Qualität.

Um das Flächenpotenzial für künftige strategische Entwicklungen in der Logistikbranche zu identifizieren, wurden die für diesen Zweck heute und in absehbarer Zukunft zur Verfügung stehenden bzw. kommenden Standorte und Flächen erfasst und bewertet. Die besonderen Anforderungen der Logistikbranche an das Flächenangebot (z.B. verkehrliche Anbindung/Erreichbarkeit, 24 Stunden-Nutzbarkeit, Flächenzuschnitt) wurden dabei eigens berücksichtigt. Damit wurde zugleich der Grundstock für ein mögliches regelmäßiges Flächenmonitoring (im Rahmen turnusmäßiger oder kontinuierlicher Untersuchungen) bereitgestellt.

Außerdem wurde der Bedarf an Logistikstandorten aufgrund der zu erwartenden Anforderungen aus der Logistikbranche sowie der Wirtschafts-/Verkehrswachstumsprognosen analysiert.

¹ Vgl. Ministerium für Bauen und Verkehr Nordrhein-Westfalen: Wasserstraßenverkehr, Binnenhäfen und Logistik in Nordrhein-Westfalen. Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 2008.

² Vgl. PLANCO Consulting GmbH: Wasserstraßenverkehrskonzept Nordrhein-Westfalen. System Wasser, Vorläufiger Schlussbericht für das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 2014.

Bei beiden Schritten waren bereits vorliegende oder parallel in Erstellung befindliche Untersuchungen, Analysen und Prognosen (z.B. Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Potenzial- und Standortstudien und -konzepte) zu berücksichtigen und auszuwerten.

Thema 2: Logistische Infrastruktur/Intermodalität

Eine angemessen funktions- und leistungsfähige Infrastruktur ist unabdingbare Voraussetzung dafür, dass die Logistikbranche in Nordrhein-Westfalen ihre Dienstleistungen erfolgreich erbringen und damit national und international wettbewerbsfähig bleiben kann.

Analog zum Flächenmonitoring wurde eine Bestandsaufnahme

- der zur Verfügung stehenden logistischen Knoten und ihrer Ausstattung (z.B. Umschlagterminals und Verteilzentren sowie Straßenanbindung, Gleisanschlüsse, Breitband-Verfügbarkeit) sowie
- der netzförmigen verkehrlichen Infrastruktur (Straße, Schiene, Wasserstraße, Luftverkehr)

in Nordrhein-Westfalen vorgenommen. Dabei wurden

- sowohl bestehende Kapazitäten, Auslastungen und ggf. Engpässe erfasst
- als auch anhand der Verkehrsprognosen absehbare Entwicklungen, Aufgaben (z.B. hinsichtlich Verschleiß und Unterhaltung der Verkehrswege), Neu- und Ausbauprojekte und deren Auswirkungen sowie Bedarfe der Logistikbranche und ggf. vor- und nachgelagerter Wirtschaftsbereiche identifiziert.

Der grenzüberschreitende Charakter vieler Verkehrsleistungen und logistischer Funktionen in Nordrhein-Westfalen erforderte die Einbeziehung der Situation und erwarteten Entwicklung in benachbarten Regionen in Niedersachsen, Hessen, Rheinland-Pfalz, den Niederlanden und Belgien.

Die Ergebnisse wurden mit den bereits verfügbaren Aussagen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 und des Bundesverkehrswegeplans 2015 abgeglichen. Dies führte zur Erarbeitung einer Prioritätenliste derjenigen Infrastrukturmaßnahmen, die aus Sicht der Logistikbranche am dringlichsten erscheinen.

Das Ziel einer möglichst nachhaltigen, umwelt- und ressourcenschonenden Bewältigung der Güterverkehrsströme ist am besten durch eine reibungslose Verknüpfung aller Verkehrsarten zu erreichen – wo sie sinnvoll ist und zur bestmöglichen Nutzung jedes einzelnen Verkehrsträgers beiträgt. Der Bereich Intermodalität erhielt daher besondere Aufmerksamkeit. Zu untersuchen waren hier die Verfügbarkeit und Nutzungsintensität bereits existierender Knotenpunkte und Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsträgern im Hinblick auf mögliche Defizite und evtl. bestehende, aber zurzeit stillgelegte oder ungenutzte Anlagen (z.B. Gleisanschlüsse) im Hinblick auf ihre mögliche Reaktivierung.

So konnte ergänzend zur Bestandsanalyse herausgearbeitet werden, wie intermodale Transportketten und Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern so gestaltet werden können, dass wirtschaftliche Anreize für effiziente intermodale Transporte neu entstehen oder bestehen bleiben.

Thema 3: Fachkräfte

Arbeitsmarkt und demographischer Wandel stellen die Logistikbranche vor neue Aufgaben. Die Logistikbranche gilt zwar als „Motor“ des Arbeitsmarktes, läuft aber Gefahr, durch den aktuell bereits spürbaren Mangel an Fachkräften in ihrem wirtschaftlichen Erfolg und ihren Entwicklungsmöglichkeiten beeinträchtigt zu werden.

Die Analyse der derzeitigen Situation erstreckte sich vor allem darauf, zu klären,

- welche Berufsbilder und konkrete Qualifikationen für Arbeitskräfte im Logistikbereich von den Unternehmen benötigt werden,
- wie zielführend das Angebot an Qualifizierungs-/Weiterbildungsmöglichkeiten, Studiengängen und Ausbildungsberufen auf den Bedarf der Unternehmen ausgerichtet ist,

- welche zusätzlichen Qualifizierungs-/Ausbildungsangebote neu entwickelt werden sollten, (ggf. durch Umschulungen) ersetzt werden oder wegfallen könnten sowie
- ob die Anzahl ausgebildeter Fachkräfte in allen Funktionsbereichen ausreicht, um den Bedarf der Unternehmen zu decken – bzw. festzustellen, wo Engpässe und Defizite bestehen.

Die Untersuchung basiert auf aktuellen Daten z.B. zur Bevölkerungsentwicklung, zur Altersstruktur der relevanten Beschäftigungsgruppen oder zur Zahl der Studienanfänger in relevanten Studiengängen. Sie berücksichtigt zu erwartende Weiterentwicklungen logistischer Prozessabläufe etwa durch technischen Fortschritt (z.B. Bedeutung und Struktur der Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien, Vernetzung von Informationsangeboten z.B. mittels Internet) sowie die daraus folgenden spezifischen Anforderungen an die Qualifikation von Fachkräften sowie die Reaktionsmöglichkeiten von Bildungseinrichtungen auf Veränderungen der fachlichen Anforderungsprofile für die Ausbildung.

Zur Ermittlung der erforderlichen Daten und zur Herleitung der Ergebnisse wurden nicht nur verfügbare Wirtschafts- und Beschäftigungsprognosen ausgewertet, sondern auch in Interviews die Meinungen und Einschätzungen wesentlicher handelnder Personen der Logistikbranche ermittelt. Auf dieser Grundlage ließen sich Aussagen über den künftigen Bedarf an Fachkräften herleiten und dem voraussichtlichen zukünftigen Fachkräfteangebot gegenüberstellen, um zu erwartende Defizite bzw. Überangebote zu erkennen und Lösungsmöglichkeiten zu entwickeln.

Thema 4: Image der Logistikbranche

Das seit Jahren eher negative Image der Logistikbranche in der breiten Öffentlichkeit steht im deutlichen Gegensatz sowohl zu ihrer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort als auch zu ihrer überwiegenden Einschätzung in der Fachöffentlichkeit und der Wirtschaft allgemein.

Da genauere Untersuchungen zum Thema kaum verfügbar sind, wurden zunächst handelnde Personen innerhalb und außerhalb der Logistikbranche nach ihren Fakten und Einschätzungen befragt. Die Ergebnisse wurden einem zusammenhängenden Bild verdichtet (Situationsanalyse). Im Zuge der näheren Untersuchung der Ursachen konnte herausgearbeitet werden, wo Logistik wie wahrgenommen wird, wie diese Auffassungen begründet sind und ob sie den Tatsachen entsprechen. Dies führt zu Handlungsempfehlungen für die Branche selbst sowie für eine Unterstützung durch die Landesregierung.

Der Auftrag zur Erstellung der vorliegenden Untersuchung wurde am 7. März 2014 an die SCI Verkehr GmbH (Hauptauftragnehmer) und das Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik (IML) (Unterauftragnehmer) vergeben. Der vorliegende Abschlussbericht wurde im Januar 2015 vorgelegt.

Thema 1 – Flächen

3 Zusammenfassung I

Unter den Standortanforderungen der Logistikbranche an Standorte und Flächen für Ansiedlungen nehmen die Verkehrsanbindung und insbesondere ein Anschluss an das kreuzungsfreie Straßennetz eine herausragende Position ein. Zusammen mit anderen lagebedingten Faktoren und dem verfügbaren Personal bestimmen sie die Standortwahl der Logistikbranche.

Innerhalb der Vielzahl von Grundstücken in Nordrhein-Westfalen, die aktuell für gewerbliche und/oder industrielle Nutzung (auch, aber nicht nur durch Unternehmen der Logistikbranche) bereits ausgewiesen sind oder entwickelt werden, wurden durch eine Befragung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen, die Auswertung aktueller Untersuchungen zum Thema und ergänzende eigene Recherche mehr als 300 Standorte identifiziert, die als räumliche Schwerpunkte der künftigen Struktur der Logistikbranche in Nordrhein-Westfalen geeignet erscheinen. Ihre wichtigsten Kenndaten wurden anhand eines umfangreichen, einheitlichen Kriterienprofils verglichen. Innerhalb dreier Standortgruppen wurden so diejenigen Standorte ermittelt, die aufgrund ihrer Eignung als Logistik-Premiumstandorte in Nordrhein-Westfalen angesprochen werden können.

Bei der Auswertung wurde besonders darauf geachtet, dass neben vorrangig lagebedingten Merkmalen auch solche erscheinen, in denen Akteure die Entwicklung des Standorts aktiv und effektiv beeinflussen können, wie die Qualität der Anbindung an verschiedene Infrastrukturen (leistungsfähige Straßenverbindungen, Gleisanschluss, kombinierter Verkehr), die Auswirkungen der konkreten Standortentwicklung auf die Umwelt oder die Unterstützung der Standortentwicklung durch Politik und Verwaltung.

Um die hier erschließbaren Potenziale zu heben, stehen den Akteuren der Standortentwicklung sowohl eigenständig als auch in Zusammenarbeit miteinander diverse Möglichkeiten zur Verfügung. Das Interesse des Landes, das nicht an allen Prozessen der Standortentwicklung direkt beteiligt ist, muss sich an der konkreten Situation im jeweiligen Einzelfall ausrichten und kann unterschiedliche Ansätze und Aktivitäten von unterstützender Begleitung im Hintergrund über die aktive Beobachtung der Entwicklung, die Prüfung konkreter Problempunkte im Hinblick auf Lösungsmöglichkeiten sowie die Vermittlung bei einander widersprechenden Interessen bis hin zur aktiven Unterstützung einer beschleunigten Entwicklung besonders geeigneter Standorte umfassen.

4 Anforderungen der Logistikbranche an Standorte und Flächen

4.1 Standorttypen

Logistik ist eine Querschnittsaufgabe in vielen modernen Industrien. Deshalb richten sich nicht nur ihre Organisation und ihre Abläufe, sondern auch ihre Ansiedlungen nach den Anforderungen der jeweiligen Kunden. Die Ansiedlungsformen sind entsprechend vielfältig. Vor dem eigentlichen Standortvergleich erscheint daher nachfolgend ein Überblick der wesentlichen Typen von Logistikstandorten, für die passende Ansiedlungen am Immobilienmarkt gesucht werden.

4.1.1 Handelsstandorte

Handelsstandorte werden traditionell in der Nähe der potenziellen Kunden (Verkaufsstellen von Handelsunternehmen) errichtet. Deshalb schwankt die Anzahl der in einem Marktgebiet anzutreffenden Niederlassungen entsprechend der Art der vertriebenen (Investitions- oder Konsum-) Güter und der Anzahl der zu versorgenden Endkunden. Besonders augenfällig ist dies im Einzel- und Fachhandel, der sich am kleinteiligsten (auf kommunaler Ebene) an den Nachfragestrukturen ausrichtet. Großhandel, der sich an gewerbliche Wiederverkäufer wendet, ist demgegenüber etwas grobmaschiger organisiert, sucht aber ebenfalls kurze Wege zu seinen Kunden und folgt ihren Strukturen.

Für die Beschaffung von Waren und ihre optimale Verteilung auf die Kunden durch den Handel ist Logistik ein bedeutendes Erfolgsinstrument. Sie kann daneben auch andere Unternehmensfunktionen wie Marketing oder Verkaufsförderung positiv be-

einflussen. Die Entwicklung des Einzel- und Fachhandels auf elektronischem Weg (E-Commerce) fordert die Ansiedlungsstrukturen der Handelslogistik zurzeit stark heraus.

In Nordrhein-Westfalen als bevölkerungsstärkstem Bundesland befinden sich neben bedeutenden Logistikzentren aller wichtigen Handelskonzerne auch die Firmensitze wichtiger Logistikdienstleister mit Bezug zum Handel (z.B. DHL, Schenker, Fiege, Rhenus Logistics) sowie einschlägige Forschungs- und Entwicklungszentren (u.a. Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik, Institut für Distributions- und Handelslogistik des VVL e.V.³).

4.1.2 Produktionsstandorte

Produktionsstandorte und Umschlaganlagen liegen traditionell recht nahe zueinander. Seit der Industrialisierung waren Distributionsstandorte lange Zeit regelmäßig an den beiden Enden produktionsgeprägter Transportketten lokalisiert, nämlich Am Abbauort eines Rohstoffs bzw. Herstellungsort eines Produkts („Quelle“) und dem Standort des Konsums („Senke“).

Die Verfügbarkeit von Rohstoffen war und ist für einige Produktionsbetriebe auch weiterhin ein entscheidender Standortfaktor. Spielten in der Frühphase der industriellen Entwicklung die Transportkosten noch eine entscheidende Rolle für die Standortwahl, so führten der rasche technische Fortschritt seit den 1960er Jahren und der daraus folgende Strukturwandel in der Wirtschaft allgemein Regionen, die traditionell auf die industrielle Produktion festgelegt sind, oftmals in Wachstums- und Beschäftigungskrisen. Produktionsverlagerungen im nationalen und internationalen Maßstab waren und sind eine wesentliche Folge.

Seit etwa 40 Jahren können auch aufwändige industrielle Arbeitsprozesse in Stufen zerlegt und die dazu erforderlichen Anlagen an den Orten angesiedelt werden, die jeweils am besten geeignet sind. Fortschreitender Ausbau der Verkehrssysteme, standardisierte Ladehilfsmittel (z.B. Euro-Palette) und Behältertypen (z.B. ISO-Container, Wechselbrücke) haben die Transportkosten deutlich gesenkt. Da jedoch häufiger als früher Zwischenprodukte (Halbfertigwaren) zwischen den einzelnen Standorten befördert werden müssen (Zuliefererebene), benötigen diese Standorte jeweils in unterschiedlichem Umfang gesonderte Anlagen für Lagerung, Verpackung und Verladung.

Im Kontext der Globalisierung steht so organisierte Logistik vor der sehr vielschichtigen Aufgabe, großräumig (oft weltweit) verteilte Standorte so miteinander zu verknüpfen, dass sie die von ihnen jeweils erwarteten Leistungen erbringen können. Der Druck auf Produktionsbetriebe, ihre Standorte so genau wie möglich auf Kosten und Nachfrage auszurichten und bei Bedarf schnell zu verlagern, zwingt die sie bedienenden Logistikdienstleister dazu, die konkreten Entscheidungen nachzuvollziehen und ihren Kunden an deren neue Standorte zu folgen.

4.1.3 Hafenstandorte

Der Außenhandel und mit ihm die Hafenwirtschaft sind Wachstumsmotoren der deutschen Wirtschaft. Zusammen mit Handelsstandorten bilden Hafenstandorte die historischen „Gateways“ des Warenaustausches. Die räumliche Anordnung von Handel und Industrie und damit auch die wirtschaftliche Bedeutung zahlreicher Regionen und Standorte waren über Jahrhunderte hinweg an Wasserwege als Energielieferanten und natürliche Verkehrswege gebunden; noch während der Industrialisierung wurden zunächst Kanäle ergänzt und erst danach leistungsfähige Landverkehrswege errichtet.

Hinsichtlich ihrer Bedeutung für unterschiedliche logistische Ketten und Netzwerke im Güterverkehr⁴ lassen sich grob Hafenfunktionen für die Bereiche Öl- und Chemieprodukte, Stückgut, Container und Schüttgüter unterscheiden. Die hauptsächliche organisatorische und wirtschaftliche Entwicklungslinie bei Hafenstandorten verläuft von isolierten, lokal verankerten und groß dimensionierten Infrastruktureinrichtungen zu Funktionseinheiten innerhalb eines hierarchisch organisierten, internationalen und

³ VVL e.V.: Verein zur Förderung innovativer Verfahren in der Logistik e.V., Dortmund.

⁴ Weitere Funktionen sind z.B. Passagierhafen für Linien-, Charter- und Fährschiffahrt, Freizeithafen für Sportboote, Fischereihafen, Bauhafen, Stützpunkt für Militär, Polizei und Zoll bzw. Küstenwache, Werft, Dock, Bunker, Not-/Schutzhafen oder Aufliegerhafen. Diese Funktionen können hier vernachlässigt werden.

intermodalen Infrastrukturnetzwerkes; eine weitere folgt der schnellen Entwicklung des Containerverkehr („Containerrevolution“) seit fast 70 Jahren.⁵

Zurzeit werden ca. 70 % aller Stückgutfrachten (vor allem Fertigwaren) in Containern transportiert. Seit 1996 verdoppelte sich die Anzahl der Containerschiffe. Besaß 1968 das größte Containerschiff 700 TEU⁶ Kapazität bei 20 Knoten (37 km/h) Höchstgeschwindigkeit, so gelten heute 8.200 TEU Kapazität und bis zu 25 Knoten (46 km/h) Höchstgeschwindigkeit als baulicher Standard. Neben die traditionell starke Position vieler Häfen im Umschlag von Stück- und Massengütern tritt damit eine ganze Palette neuer Funktionen und Arbeitsfelder insbesondere auf dem Dienstleistungssektor, die zunehmend auch die bauliche wie geschäftliche Umstrukturierung und Erweiterung von Hafenstandorten antreibt.

Seehäfen verfügen inzwischen über ein nachgelagertes Netzwerk von intermodalen „inland terminals“ entlang der Binnenwasserstraßen für einen effizienten und zuverlässigen Umschlag von überwiegend containerisierten Gütern. Allein der Hafen Rotterdam ist mit rund 50 „inland terminals“ insbesondere in Deutschland und der Schweiz vernetzt, die intermodale Leistungen von und zum Straßennetz sowie auf Schienenverkehrsleistungen von und nach Zentral- und Osteuropa vermitteln. Auf diesem Weg werden Häfen immer mehr zu Logistikzentren, die effizienten Zugang zu transeuropäischen Frachtkorridoren bieten.

In Europa haben die großen Nordseehäfen die Entwicklung von Logistikservicezentren maßgeblich beeinflusst. Durch ihre intermodalen Logistikkonzepte wächst nicht nur die wirtschaftliche Bedeutung der Hafeninfrastruktur selbst, auch das Umfeld am Standort gewinnt an Wert. Innerhalb des angesprochenen Netzwerks ist umgekehrt die Erbringung spezieller Verkehrsdienstleistungen nicht mehr an einen Standort gebunden: Leistungen Duisburger Spediteure für Waren, die in Rotterdam umgeschlagen werden, sind durchaus möglich.

Trimodalität (d.h. die Verfügbarkeit von drei Verkehrsarten, i.d.R. Schiene, Straße und Wasser) bietet eine ideale Voraussetzung, um die zunehmende Nachfrage aus arbeitsteiligen Produktionsprozessen nach leistungsfähigen, verkehrsgünstigen und verbrauchernahen Distributionsstandorten zu befriedigen. Häfen sind (wie auch Flughäfen, die wegen der weitgehenden Bündelung von Personen- und Gütertransporten sowie der erforderlichen besonderen Behälter jedoch eine Sonderstellung einnehmen) immer an das Straßennetz angebunden, und in beiden Fällen stellt i.d.R. ein Anschluss an das Bahnnetz Trimodalität her.

Auch künftig ist mit einem stetigen Anstieg des Flächenbedarfs für Containerumschlag zu rechnen. Neben den eigentlichen Umschlagvorgang (Handling) treten dabei diverse vor- und nachbereitende Arbeiten (transportbegleitende Dienstleistungen) sowie in den Seehäfen auch Distributionsaktivitäten, die inzwischen zunehmend in benachbarte Teilstandorte (Distriparks) ausgelagert werden.

Häfen sind einerseits weitgehend ortsfest und können überwiegend nicht freizügig erweitert oder gar verlagert werden. Andererseits können sie innerhalb der Transportkette – insbesondere im Containertransport – leicht gegeneinander ausgetauscht werden und stehen daher untereinander im Wettbewerb. Hafentreiber streben an, Aufkommen im Umschlag an den Standort zu binden und das eigene Geschäft zu stärken. Dazu eignet sich wiederum die Ansiedlung von Unternehmen mit entsprechender Nachfrage nach Umschlagleistungen am Standort. Die Möglichkeit, am selben Platz wahlweise alle relevanten Verkehrsarten nutzen zu können, wird am Markt durchaus nachgefragt und bietet für Häfen exzellente Standortvorteile. Diese müssen allerdings als solche erkannt und gezielt entwickelt werden; Häfen benötigen daher als Investitionsstandorte die grundsätzliche Akzeptanz und Förderung aller relevanten regionalen Akteure aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft.

4.1.4 „Grüne Wiese“ und Autobahnkreuz

In den vergangenen zwanzig Jahren haben sich Logistikunternehmen nicht nur in „traditionellen Standorten“ niedergelassen, sondern auch völlig neue aufgebaut („Grüne Wiese“). Mithin dienen nicht nur auf großflächige Einzelhandelsstandorte in Stadt-

⁵ 1949 führte die Deutsche Bundespost unter der Bezeichnung „System Weber“ genormte Paketbehälter für Straßen- und Schienenfahrzeuge ein. Ab 1955 wurden in den USA die Vorläufer der modernen intermodalen Container entwickelt. . Mit der Weitergabe der zunächst privaten Entwicklung an die Industrie begann die internationale Normierung.

⁶ EU: Twenty-Foot Equivalent Unit (20-Fuß-Entsprechungseinheit), international standardisiertes Maß zur Umrechnung von Containern unterschiedlicher Länge.

randlage, sondern neu ausgewiesene Gewerbe- und Industrieflächen zur Verlagerung und Erweiterung bestehender Betriebe oder zur Ansiedlung neuer Produktions- und Dienstleistungsunternehmen.

In der jüngeren Vergangenheit organisieren Logistikunternehmen oft ganze Netze von Niederlassungen nach verkehrsgeografischen Gesichtspunkten (Erreichbarkeit, Entfernung, Transportkosten, Warenströme, etc.), damit sie wechselnde Kundenanforderungen möglichst schnell beantworten können. „Grüne-Wiese“-Standorte können auch großen Flächenbedarf von Logistikansiedlungen abdecken, ohne dass hohe Kosten für die Aufbereitung der Flächen entstehen. Die Erschließungskosten entsprechen oft denen aufbereiteter Altstandorte, die Grundstückskosten liegen bei Ansiedlungen außerhalb von Ballungszentren tendenziell niedriger als innerhalb.

Fuhrunternehmen, die im Unterauftrag die eigentliche Güterbeförderung ausführen, bevorzugen Ansiedlungen in der Nähe der Verteilzentren von Logistikern, deren Aufträge sie ausführen. Bei der Planung neuer Gewerbe- und Industriegebiete ist es daher wichtig, ausreichend Flächen für Logistikansiedlungen auszuweisen, die auch solche mehrstufige Nachbarschaften ermöglichen, etwa durch Schaffung eines „Logistikparks“. Kommunen mit gut ausgebauter Verkehrsinfrastruktur und logistikbezogenen Forschungs- und Beratungsangeboten können bei Ausweisung freier Flächen im Wettbewerb zwischen Regionen zusätzliche Vorteile realisieren.

Eine Weiterentwicklung des Prinzips „Grüne-Wiese“ bilden Standorte an Autobahnkreuzen (in Nordrhein-Westfalen z.B. am Kamener Kreuz). Ihre hervorgehobene Lage im Straßennetz und die hervorragenden infrastrukturellen Voraussetzungen für den Straßengüterverkehr machen sie zu regelrechten „Logistikmagneten“. Anrainerkommunen mit akutem Gewerbe- und Industrieflächenbedarf können ein ideales Umfeld für weitere Flächenausweisungen schaffen, durchaus vergleichbar mit der in den USA üblichen straßenorientierten Gewerbeflächenentwicklung. Insbesondere international tätige Konzerne, für die Verkehrswege in viele Richtungen zentrale Bedeutung besitzen, bevorzugen Autobahnkreuze zur Errichtung großer Verteilzentren.

An vielen Autobahnkreuzen bieten inzwischen Autohöfe⁷ zentrale Dienstleistungen für das fahrende Personal ein- und ausgehender Straßenverkehre an. Ihre Einrichtungen dienen gleichermaßen Fahrern und Fahrzeugen von Logistikdienstleistern im Fernverkehr sowie Mitarbeitern örtlich angesiedelter Unternehmen. Darüber hinaus ziehen sie regelmäßig Systemgastronomie, Rasthöfe und Hotels an. Diese Bündelung bietet wiederum Vorteile für weitere Ansiedlungen, und zwar nicht nur für „autobahnaffines Gewerbe“, sondern zunehmend auch für Unternehmen der produzierenden Industrie.

In den Anrainerkommunen kann diese Ansiedlungsform ein Problem der gemeindlichen Entwicklungsplanung lösen: Parkende oder Stellplätze suchende Lastkraftwagen in Siedlungs-, Gewerbe- oder Industriegebieten verstellen oft Flächen und verursachen damit Probleme bei der Betriebsabwicklung der örtlichen Betriebe. An einem Autohof stehen hingegen oft ausreichende Stellplatzkapazitäten zur Verfügung.

In den vergangenen Jahren war die Entwicklung von „Grüne-Wiese“-Standorten für Ansiedlungen der Logistikbranche in den Randgebieten der Verdichtungsräume besonders dynamisch (z.B. Amazon in Rheinberg, TK-Maxx in Bergheim). Schon heute werden deshalb in verschiedenen Regionen des Landes neue Flächen für Logistiktutzungen knapp. Bei Standorten an Autobahnkreuzen wird inzwischen auch die Anbindung an Schieneninfrastruktur immer bedeutender. Veränderte politische Rahmenbedingungen (z.B. LKW-Maut, „Green Logistics“) veranlassen Logistikdienstleister verstärkt dazu, Schienengüterverkehre in ihre Logistikkonzepte einzubeziehen.

4.1.5 Logistiksiedlungen auf altindustriellen Flächen

In den vergangenen Jahren wurden jährlich etwa 0,8 Mio. bis 1,0 Mio. Quadratmeter neuer Logistikflächen in Nutzung genommen. Der Trend zu neuen Logistikimmobilien wird aus Sicht vieler Experten auch in den kommenden Jahren anhalten, getrieben durch ständigen Erneuerungsbedarf im Bestand und aktiver Ansiedlung neuer Logistikbetriebe seitens der Kommunen, Regionen und Wirtschaftsförderungsgesellschaften.

⁷ Autohöfe (auch: Rasthöfe): Tank- und Rastanlagen ohne eigene Zu- und Abfahrt zur Autobahn (wie Raststätten), sondern mit Erschließung über eine herkömmliche Autobahn-Anschlussstelle und das nachgeordnete Straßennetz.

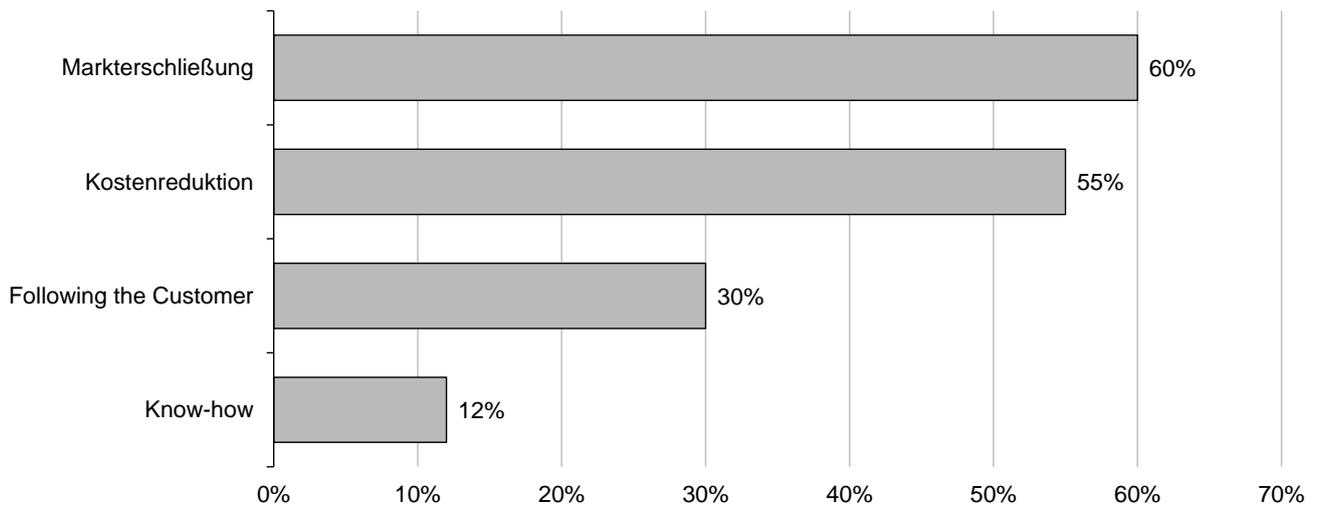
Um die Beanspruchung immer weiterer neuer Flächen zu vermeiden, wird oft die Nutzung altindustrieller Flächen gefordert. Hierzu liegen in Nordrhein-Westfalen zahlreiche (positive wie negative) Erfahrungen vor – insbesondere im Ruhrgebiet ist die Wiedernutzung altindustrieller Flächen oft die einzige Möglichkeit, neue Unternehmen anzusiedeln. Brachgefallene Logistikimmobilien weisen oft jedoch nicht (mehr) passende Zuschnitte oder Ausstattung für eine Nachnutzung durch die Logistikbranche auf oder werden, wenn es ihre Bausubstanz zulässt, auch für Produktions- und Handwerks- oder andere Dienstleistungsbetriebe (z.B. Fitness-Center, Kletterhallen) nachgenutzt. Daraus folgt, dass dennoch neue Flächen für Logistiktutzungen beansprucht, ohne dass bestehende Immobilien zuvor abgebrochen oder Flächen freigezogen worden wären.

4.2 Standortfaktoren für Logistiksiedlungen

Lage und Zugang zu Verkehrsnetzen und -beziehungen von Industrie, Handel und Dienstleistungen sowie bedarfsorientierte Logistikflächen gehören zu den entscheidenden Wettbewerbsfaktoren für eine Region. Investitionen in Verkehrswege und Logistikzentren steigern ihre Attraktivität und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit.

Im Rahmen der Arbeiten zum Ansiedlungshandbuch des LogistikClusters NRW analysierte das Cluster-Mitglied SCI Verkehr GmbH im Jahr 2012 die Standortentscheidungen von Logistikdienstleistern und Industrie- und Handelsunternehmen mit einer Befragung von 1.300 Unternehmen und ermittelte eine Rangfolge von Standortstrategien. Die Erschließung von Kundenmärkten und die Verminderung von Kosten belegen die führenden Plätze. Für knapp ein Drittel der Unternehmen sind auch die Standorte der Kunden ein Kriterium für die eigene Standortsuche („Following the Customer“).

Standortstrategien der Unternehmen



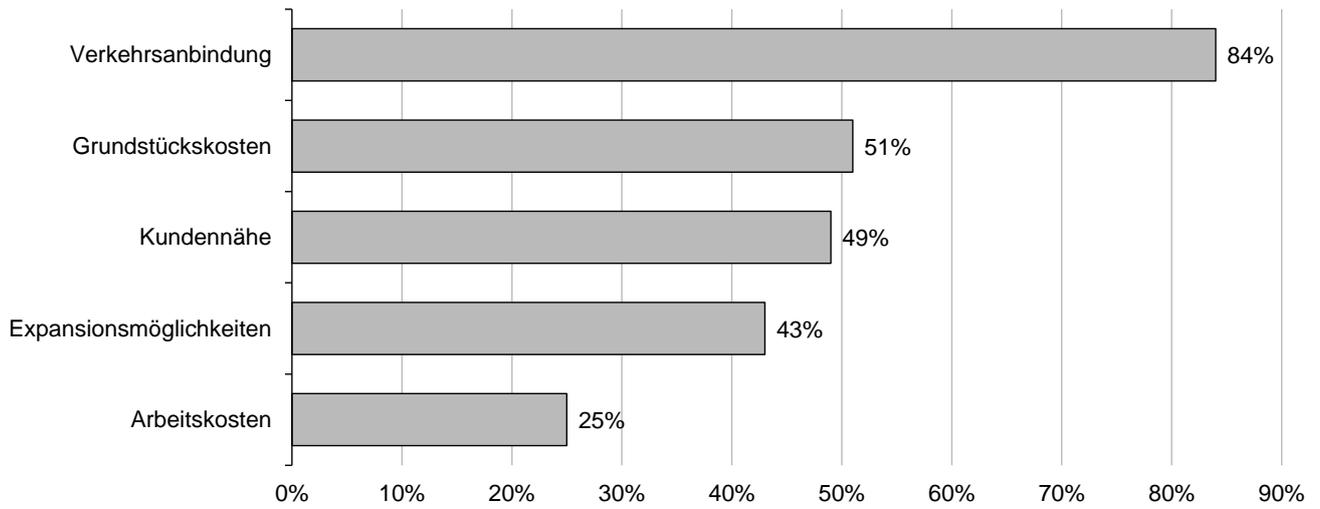
Mehrfachnennungen möglich

© SCI Verkehr GmbH

Abbildung 1: Standortstrategien der Unternehmen

Verkehrsinfrastruktur ist der mit Abstand wichtigste Standortfaktor für die Unternehmen, gefolgt von Grundstückspreis und Kundennähe. Eher „weiche“ Faktoren wie Image oder Fördermittel spielen bislang keine besondere Rolle.

Die wichtigsten Standortfaktoren



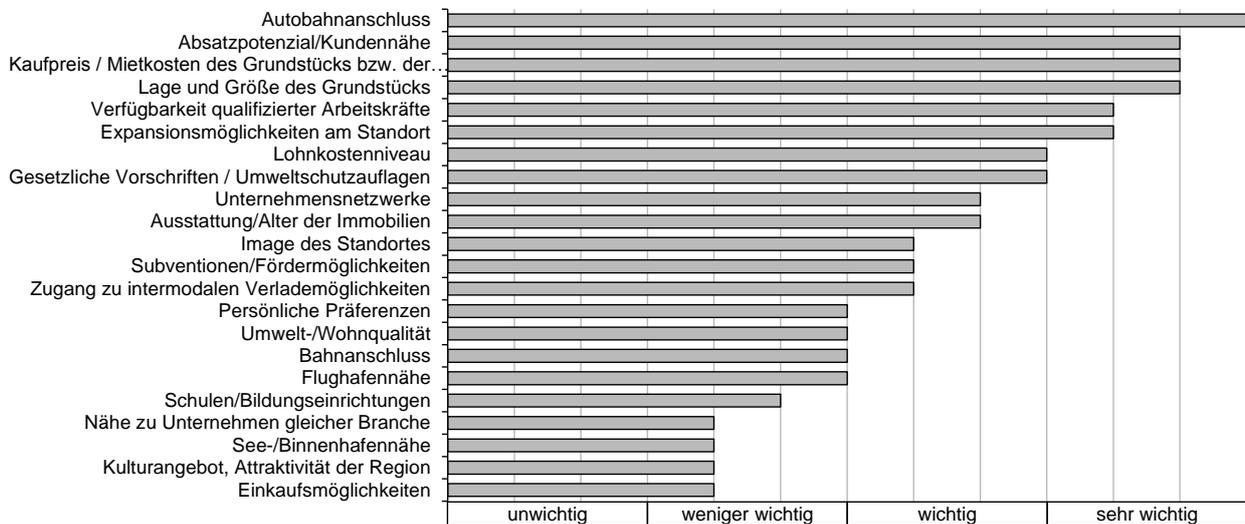
Mehrfachnennungen möglich

© SCI Verkehr GmbH

Abbildung 2: Die wichtigsten Standortfaktoren

Auch bei einer detaillierteren Bewertung einzelner Standortfaktoren dominieren „harte“ Aspekte wie Autobahnanschluss, Kundennähe, Kaufpreis bzw. Mietkosten sowie Lage und Größe des Grundstücks. Bahnanschluss und See-/Binnenhafennähe haben in den letzten Jahren jedoch an Bedeutung gewonnen.

Bewertung der Standortfaktoren



Mehrfachnennungen möglich

© SCI Verkehr GmbH

Abbildung 3: Bewertung von Standortfaktoren

Fasst man die Standortfaktoren zu Gruppen zusammen, so besitzen die Bereiche Standort und Personal (38%) und Verkehrsinfrastruktur (35%) die wichtigste Bedeutung für die Entwicklung von Logistikstandorten.

Bewertung von Faktorengruppen

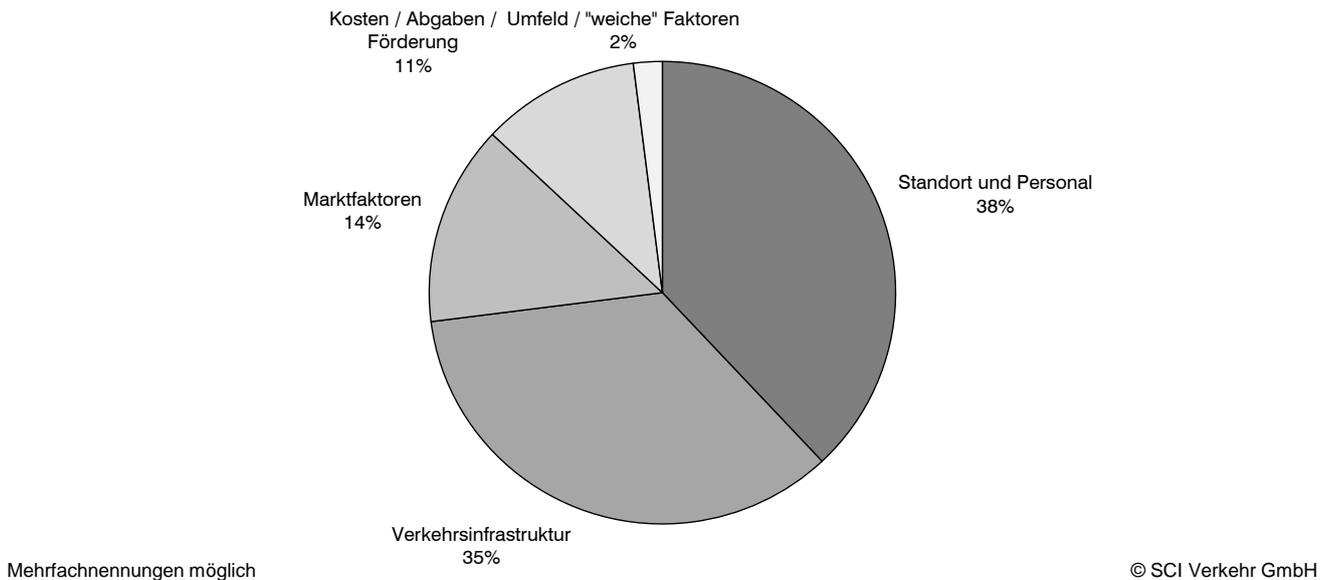


Abbildung 4: Bewertung von Faktorengruppen

Zusammengefasst hat die Lage des Standorts die größte Bedeutung, und zwar sowohl die Nähe zur Autobahn als auch zum Kunden. Eher unwichtig werden von den Unternehmen weiche Standortfaktoren wie Umfeld, Kultur oder Image eingeschätzt.

Unter den „weichen“ Standortfaktoren stechen regionale Bindungen und persönliche Präferenzen der Entscheider deutlich heraus. Nur in wenigen Unternehmen ist der Einfluss dieser Faktoren auf die Standortentscheidung unwichtig. Konkrete Entscheidungen über Ansiedlungen gründen allerdings meist durchaus auf gründlichen Standortuntersuchungen und abgesicherten Annahmen über die mittelfristige Geschäftsentwicklung.

4.3 „Green Logistics“ und Nachhaltigkeit

Die Logistikbranche tritt in vielen Bereichen (z.B. Verkehr, Informationstechnik, Klimatisierung von Lagergebäuden) selbst als CO₂-Produzent⁸ auf und sieht sich zunehmend in der Diskussion mit Kunden, Politik, Verwaltung und Gesellschaft. Die Logistikbranche kommt nicht umhin, sich der Umweltschutz- und Klimadebatte bewusst zu werden, und nimmt diese Aufgabe auch an. Sie erkennt Gesichtspunkte wie „Carbon Footprint“⁹ oder Green Buildings¹⁰ an und fordert zunehmend selbst aktive Klimaschutzmaßnahmen ein.

Der Begriff „Green Logistics“ bezeichnet die ganzheitliche Umwandlung logistischer Strategien, Strukturen, Abläufe und Systeme in und zwischen Unternehmen im Hinblick auf Umweltschutz, Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz. Durch die effiziente Kombination ökonomischer und ökologischer Effizienz bezweckt sie die Schaffung eines nachhaltigen Unternehmenswertes. Entscheidend ist dabei die Verknüpfung von Einzelmaßnahmen zu umfassenden und abgestimmten Gesamtkonzepten.

Aus der Sicht der Unternehmen ist wichtig, dass diese Konzepte kostenneutral sind, d.h. Mehrkosten nicht erst entstehen oder innerhalb des Konzepts aufgefangen werden. Bei hinreichend starkem Kundeninteresse lassen sich durchaus strategische Überlegungen anstellen, um über ein im Vergleich zu Wettbewerbern verbessertes umweltbezogenes Image künftig mehr und größere Aufträge zu erreichen. Kurzfristig helfen einerseits konkrete Einsparpotenziale, andererseits Einspeisevergütungen und andere öffentliche Förderungen beträchtlich weiter. Aus Sicht der Bauleitplanung ist wichtig, dass entsprechende Überlegungen aus den Unternehmen selbst kommen und nicht durch Auflagen vorgegeben werden. Flächen in Gewerbegebieten, die in den

⁸ CO₂: Kohlendioxid, Produkt vieler Verbrennungsprozesse, reichert sich in der Atmosphäre an und bewirkt Veränderungen des Klimas.

⁹ Carbon Footprint: Summe der CO₂-Ausstoß verursachenden Vorgänge in einem Unternehmen.

¹⁰ Green Buildings: Gebäude mit optimierten Belastungen der Umwelt, insbesondere bei Energiebedarf und CO₂-Ausstoß.

1980er Jahren von vornherein nach Umweltgesichtspunkten durchgeplant wurden, konnten anschließend nur stockend vermarktet werden; teure Umplanungen im Sinne des jeweiligen Investors oder Verwahrlosung der eingeplanten Durchgrünungen waren oft die Folge.

5 Methodik der Flächenauswertung

5.1 Datenquellen und Erhebungsweise

Die vorliegende Untersuchung stellt eine Handlungsgrundlage für das künftige strategische Handeln der Landesregierung in Bezug auf die Logistikbranche im Land zur Verfügung. In diesem Kontext verfolgt die durchgeführte Flächenauswertung das Ziel, diejenigen Flächen zu ermitteln, die mittelfristig (Zeithorizont: kommende zwanzig Jahre) als strukturbildende Standorte für die raumbezogene Entwicklung der Logistikbranche anzusprechen sind. Der durch den Untersuchungsrahmen vorgegebene zeitliche und finanzielle Rahmen reichte für die Erfassung und vergleichende Analyse der aktuellen und vsl. künftig hinzukommenden Premium-Standorte mit vertretbarer Aussagenqualität aus.

Der Kreis der gewerblich-industriellen Grundstücke, die heute und vsl. künftig für die Ansiedlung von Logistiknutzungen geeignet sind, dürfte ein Vielfaches der hier erfassten und ausgewerteten Standorte umfassen. Einer entsprechenden Vollerhebung stehen neben den durch den Untersuchungsrahmen vorgegebenen Restriktionen jedoch zwei anschauliche methodische Aspekte entgegen:

1. Die meisten aktuell bereits bauleitplanerisch als solche dargestellten/festgesetzten gewerblich-industriellen Flächen¹¹ sind bereits in Datenbanken erfasst, so dass die zu ihrer Beurteilung erforderlichen Daten dort eingesehen werden können. Da diese Darstellung jedoch eine kurzfristige Vermarktung bezweckt, ist der Aussagewert dieser Daten im Hinblick auf die Bedeutung dieser Standorte/Flächen über den gesamten hier gegenständlichen Zeithorizont allerdings eingeschränkt.
2. Naturgemäß scheidet es aus, alle Standorte/Flächen zu erfassen, die innerhalb des hier gegenständlichen Zeithorizonts bauleitplanerisch für eine gewerblich-industrielle Nutzung (und weitergehend für die Ansiedlung von Logistiknutzungen) mit geeignet festzusetzender Wahrscheinlichkeit dargestellt/festgesetzt werden. Abgesehen davon, dass auch diese Vorgehensweise nicht zu einer Vollerhebung aller künftig in Frage kommender Flächen führen kann, obliegt die Darstellung/Festsetzung der kommunalen Bauleitplanung, die die jeweils zuständigen Kommunen als Bestandteil ihrer Selbstverwaltung selbständig hoheitlich durchführen. Aussagen, die als Präjudiz auf kommende Darstellungen bzw. Festsetzungen verstanden werden könnten, sind unzulässig.

Die Auswertung vorhandener Quellen im Internet und in schriftlich verfügbarer Literatur reicht dennoch nicht aus, um zur Umsetzung des Untersuchungszwecks relevanten Standorte/Flächen zu erfassen. In Absprache mit dem Auftraggeber wurden daher auskunftsfähige Handlungsträger (Akteure) im Hinblick auf die Entwicklung von Logistikflächen befragt. Dabei wurde vereinbart, zunächst die Industrie- und Handelskammern im Landesgebiet um die Meldung geeigneter Standorte/Flächen zu bitten. Zu diesem Zweck wurde ein Auskunftsbogen zu den wesentlichen (nachfolgend im Einzelnen dargestellten) Kategorien/Merkmalen entwickelt und an die Kammern verschickt.

Das Antwortverhalten der Kammern verteilte sich auf direkte Antworten, Sammlung von Angaben der kommunalen Planungsbehörden/Wirtschaftsförderer, Weiterleitung sowie Verweis auf diese Stellen. Damit differenzierte sich der weitere Dialog mit den Kammern und den kommunalen Stellen etwas aus, blieb jedoch sowohl hinreichend zeit- und kosteneffizient als auch ausreichend aussagekräftig.

Als „Cross-Check“ der Angaben aus der Befragung sowie zur Vervollständigung der statistischen Basis wurden weiterhin folgende vorliegende Untersuchungen herangezogen:

- Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein; Rhein-Erft-Kreis; Rhein-Kreis Neuss: Untersuchung zur Flächen(re)aktivierung zur Ausweitung des Gewerbeflächenangebotes mit Gleisanschluss für eine eventuelle logistische Nutzung (2012)
- Stadt Remscheid; Stadt Solingen; Stadt Wuppertal; Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid; Handwerkskammer Düsseldorf: Regionales Gewerbeflächenkonzept Bergisches Städtedreieck (2012)
- Innovationsregion Rheinisches Revier: Ermittlung des Gewerbeflächenangebotes für Logistik. Untersuchung zur Flächen-(Re-) Aktivierung für eine Ausweitung des Gewerbeflächenangebotes für logistische Nutzung (2014)

¹¹ Typische planerische Darstellungsformen sind gewerbliche Bauflächen (G) (in Flächennutzungsplänen), Gewerbegebiet (GE) und Industrie- fläche (GI); daneben kommen Sonderbaufläche (S) (in Flächennutzungsplänen) bzw. Sondergebiet (SO) sowie gemischte Bauflächen (M) (in Flächennutzungsplänen) bzw. Mischgebiete (MI) in Betracht.

Die vorgenannten drei Untersuchungen enthalten jeweils Steckbriefe mit Angaben zu Logistik- bzw. zu Gewerbe- und Industrie-
flächen, die nach Umfang und Detaillierung weitgehend den Anforderungen für die Flächenauswertung entspricht. Weitere noch
fehlende Angaben konnten durch eigene Recherche ergänzt werden. Zusätzliche Hinweise und Meldungen wurden im Zu-
sammenwirken mit dem Beirat zur Fortschreibung des Wasserstraßen- und Hafenkonzpts verarbeitet.

Die in diesen Arbeitsschritten gewonnenen Zwischenergebnisse wurden den befragten Stellen zur Stellungnahme vorgelegt;
hieraus ergaben sich weitere Anpassungen.

Innerhalb des Datenbestandes wurden Dopplungen aus verschiedenen Quellen ausgeschlossen und mehrere in den Daten-
quellen ausgewiesene Detailflächen, die im Kontext dieser Untersuchung zum selben Standort gehören, zu gemeinsamen Da-
tensätzen zusammengeführt.

Nach Abschluss der Erfassungs- und Konsolidierungsarbeiten umfasste die statistische Basis insgesamt 298 Datensätze.

5.2 Erfasste Kategorien/Merkmale

Die im Zusammenhang mit den Standorten/Flächen erfassten Merkmale wurden entsprechend den Hauptthemen dieser Untersuchung ausgewählt und zu Merkmalsfeldern zusammengefasst. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Merkmalsfelder und die Merkmale im Zusammenhang.

Merkmalsfeld	Kategorie/Merkmal	Einheit
Grunddaten	Bezeichnung (allgemein gebräuchlicher Name)	
	Verkehrszelle gemäß Verkehrsverflechtungsprognose 2030	
	Lage (Stadt/Gemeinde, Ortsteil, geographischer Orientierungspunkt)	
	Kreis bzw. kreisfreie Stadt	
	Adresse (Postleitzahl, Ort, Straße, Hausnummer – soweit ermittelbar)	
	Hyperlink zu Luftbild im Internet	
Eigenschaften Standort/Fläche	Flächengröße (soweit wie möglich: verfügbare freie Fläche)	Hektar
	Planerische Darstellung bzw. Ausweisung	
	Für Logistikfläche nutzbare Zeit des Tages	Stunden
	Möglichkeit/Planung/Vorhandensein – eines Gleisanschlusses – einer Anbindung an den ÖPNV – einer Nutzung des Kombinierten Verkehrs	
	Möglichkeiten einer hafenauffinen Nutzung	
Bevölkerung und Kaufkraft	Kaufkraft im Umkreis von bis zu 60 Minuten Fahrzeit über Straße (Nordrhein-Westfalen und Umland nach Kreisen und kreisfreien Städten)	Euro
	Anzahl der innerhalb von 60 Minuten Fahrzeit über Straße erreichbaren Kreise und kreisfreien Städte	
	Bevölkerung in der Stadt bzw. Gemeinde – 2012 – 2030 – Veränderung 2030 gegenüber 2012	
	Bevölkerung im Kreis bzw. in der kreisfreien Stadt – 2012 – 2030 Veränderung 2030 gegenüber 2012	

Merkmalsfeld	Kategorie/Merkmal	Einheit
Lage im Raum und zur Verkehrsinfrastruktur	Nächste kreuzungsfrei ausgebaute überörtliche Straßenverbindung sowie Entfernung dorthin	Kilometer
	Anbaufreiheit der Anbindung zur nächsten kreuzungsfrei ausgebauten überörtlichen Straßenverbindung von Wohnbebauung zum Zeitpunkt der Aufnahme der Logistikknutzung	
	Nächste Stadt mit mehr als 100.000 Einwohnern sowie Entfernung über Straße dorthin	Kilometer
	Nächster größerer Produktionsstandort sowie Entfernung über Straße dorthin	Kilometer
	Vorhandensein direkter Nähe zu einem Knotenpunkt kreuzungsfrei ausgebaute überörtlicher Straßenverbindungen sowie deren Bezeichnung	
	Fahrzeiten – zum nächsten KV-Terminal – zum nächsten Hafen – zur nächsten öffentlichen Ladestelle des Schienengüterverkehrs	Minuten
Transportaufkommen	Aufkommen gemäß Verkehrsverflechtungsprognose 2030 für das Jahr 2010 – Versand – Empfang – Versand und Empfang	Tonnen
	Aufkommen gemäß Verkehrsverflechtungsprognose 2030 für das Jahr 2030 – Versand – Empfang Versand und Empfang	Tonnen
Arbeitsmarkt/Fachkräfte	Arbeitslose zum Stichtag 01.07.2014 gemäß Arbeitsmarktstatistik nach Kreisen bzw. kreisfreien Städten in allen Zielberufsbereichen – insgesamt über alle Altersstufen – innerhalb der Altersstufen (15-24 / 25-34 / 35-44 / 45-54 / 55-64 / 65-74 Jahre) – innerhalb der „jungen“ Altersstufen (15-44 Jahre)	
	Arbeitslose zum Stichtag 01.07.2014 gemäß Arbeitsmarktstatistik nach Kreisen bzw. kreisfreien Städten im Zielberufsbereich 5 Verkehr, Logistik, Schutz und Sicherheit – Insgesamt über alle Altersstufen – Innerhalb der Altersstufen (15-24 / 25-34 / 35-44 / 45-54 / 55-64 / 65-74 Jahre) – innerhalb der „jungen“ Altersstufen (15-44 Jahre)	
	Anteil der Arbeitslosen zum Stichtag 01.07.2014 gemäß Arbeitsmarktstatistik nach Kreisen bzw. kreisfreien Städten des Zielberufsbereich 5 je Altersgruppe an allen Arbeitslosen zum Stichtag 01.07.2014 gemäß Arbeitsmarktstatistik nach Kreisen bzw. kreisfreien Städten aller Zielberufsbereiche – insgesamt über alle Altersstufen – in jeweils derselben Altersstufe (15-24 / 25-34 / 35-44 / 45-54 / 55-64 / 65-74 Jahre) – innerhalb der „jungen“ Altersstufen (15-44 Jahre)	
Lärm/Emissionen	Zulässige Lärmemissionen	dB (A)
	Abstand zur nächsten Wohnbebauung	Meter
	Zu erwartende rechtlich relevante Umwelteinflüsse am Standort	
Image	Unterstützung (soweit ermittelbar) durch – Politik und Verwaltung – Bevölkerung	

Tabelle 1: Erfasste Kategorien/Merkmale

Die einbezogenen Merkmale und die Maßstäbe ihrer Beurteilung sind im Abschnitt „Maßstäbe und Klassifizierung“ näher beschrieben.

5.3 Einteilung der Standorte/Flächen in Gruppen

Die Entwicklung von Standorten/Flächen für Logistikknutzungen kann unterschiedliche Ziele verfolgen, zum Beispiel

- Die Abrundung eines vorhandenen Logistikstandorts;
- die Errichtung eines in sich zusammenhängenden Logistikstandorts kleiner bis mittlerer Größe, auch als Ergänzung zu bestehenden Gewerbe-/Industriegebieten, in denen bisher keine Logistikknutzungen angesiedelt sind;
- die Errichtung eines neuen Logistikstandorts auch für Logistikknutzungen mit größerem Flächenbedarf oder möglichst frei wählbaren Aufteilungen (Parzellierungen).

Es wurden daher drei Gruppen gebildet und die einzelnen Standorte/Flächen jeweils einer davon zugeordnet:

- Ergänzungen zu bestehenden Logistikstandorten;
- Kleine eigenständige Logistikstandorte (Fläche kleiner als ca. 15 ha);
- Große eigenständige Logistikstandorte (Fläche größer als ca. 15 ha).

Bei der Zuordnung der Standorte zu den Gruppen wurde einer funktionalen und umfeldbezogenen Beurteilung gegenüber der reinen Flächengröße der Vorzug gegeben, so dass möglichst gleichartige Flächen auch in derselben Gruppe erscheinen. Die Unterscheidung zwischen kleinen und großen eigenständigen Standorten ließ sich dennoch an der „Grenzmarke“ von 15 ha orientieren.

Die Einteilung spiegelt auch eine verbreitete Beurteilung der Akteure im Logistikmarkt wider. Obwohl sich zeigte, dass in der Gruppe der großen eigenständigen Standorte Flächengrößen bis zu 280 ha vertreten sind, wurde darauf verzichtet, noch weitere Gruppen zu bilden. Dies hätte nicht nur noch weitere Bewertungsgänge bedeutet, sondern auch die Übersicht über die Eigenschaften der Standorte insgesamt eingeschränkt, ohne zugleich ausreichenden weiteren Erkenntnisgewinn zu erzeugen.

Die differenzierte Haltung in Politik, Verwaltung und Bevölkerung zu Logistiksiedlungen spiegelte sich zuweilen in der Informationspolitik: Einige Kommunen lehnten die Bereitstellung von Informationen für die Untersuchung insgesamt ab, meldeten einzelne Flächen nicht oder betonten, dass bei gemeldeten Flächen die Ansiedlung von Logistikknutzungen technisch nicht möglich, planerisch nicht vorgesehen und/oder politisch nicht erwünscht sei.

Im Hinblick auf den mittelfristigen Betrachtungshorizont dieser Untersuchung darf diese aktuelle Diskussions- und Erkenntnislage einerseits nicht vernachlässigt werden; andererseits ist zu berücksichtigen, dass die politische Willensbildung im Zeitverlauf ihre inhaltliche Richtung verändern kann. Um beiden Aspekten ausreichend Rechnung zu tragen, wurden daher die betreffenden Standorte/Flächen mittels eigener Recherche bezüglich ihrer Eignung für Logistikknutzungen analysiert und beurteilt. Die Datensätze selbst wurden jedoch in eine von den anderen getrennte, vierte Gruppe für individuelle Prüffälle eingeordnet.

Auf diese Weise stehen die standort-/flächenbezogenen Informationen zwar zur Verfügung, werden jedoch nicht in die Bewertungsprozesse der übrigen Gruppen einbezogen und entwickeln zunächst keinen Einfluss auf die dortigen Ergebnisse. Die genauen Gründe zur Einordnung in die Gruppe für individuelle Prüffälle wurden für jeden Einzelfall angegeben, so dass im Zeitverlauf fortlaufend überprüft und entschieden werden kann, ob diese Gründe fortbestehen oder die Einordnung des betreffenden Datensatzes in eine der anderen Gruppen inzwischen sinnvoll ist.

An der Gruppenzuordnung zeigt sich mithin bereits ein Charakteristikum, das nachfolgend bei der Festlegung von Maßstäben und Klassifizierung von Datensätzen noch wesentlich größere Bedeutung erhält: Die Erfassung der Standorte/Flächen lieferte eine Momentaufnahme der aktuellen Situation. Im Prozess der Standortplanung und -vermarktung führen sehr oft unterschiedliche Erwägungen zur Veränderung der erfassten Parameter, angefangen beim schrittweisen Fortschreiten des planungsrechtlichen Status bis hin zur Eliminierung ganzer Teilflächen und/oder Standorte aus der weiteren Betrachtung aufgrund politischer, rechtlicher und/oder sachlicher Ausschlussgründe. Auch Veränderungen der verfügbaren Flächengröße sind im Rahmen dieses Entwicklungsweges selbstverständlich möglich.

5.4 Maßstäbe und Klassifizierung

Um innerhalb der Gruppen die einzelnen Datensätze miteinander zu vergleichen, wurden zunächst diejenigen Merkmale ausgewählt, die für die Beschreibung der Standorte/Flächen möglichst charakteristische Aussagen zulassen und bei denen die Informationslage für einen Vergleich der Datensätze hinreichte.

Im Einzelnen wurden die erfassten Merkmale wie folgt in die Bewertung einbezogen:

Merkmalsfeld	Kategorie/Merkmal	Maßstab der Bewertung
Grunddaten	Bezeichnung (landläufiger Name)	–
	Verkehrszelle gemäß Verkehrsverflechtungsprognose 2030	–
	Lage (Stadt/Gemeinde, Ortsteil, geographischer Orientierungspunkt)	–
	Kreis bzw. kreisfreie Stadt	–
	Adresse (Postleitzahl, Ort, Straße, Hausnummer – soweit ermittelbar)	–
	Hyperlink zu Luftbild im Internet	–
Eigenschaften Standort/Fläche	Flächengröße	Relative Bewertung
	Planerische Darstellung bzw. Ausweisung	Stufenbewertung
	Für Logistikfläche nutzbare Zeit des Tages	Stufenbewertung
	Möglichkeit/Planung/Vorhandensein – eines Gleisanschlusses – einer Anbindung an den ÖPNV – einer Nutzung des Kombinierten Verkehrs	Stufenbewertung
	Möglichkeiten einer hafenauffinen Nutzung	–
Bevölkerung und Kaufkraft	Kaufkraft im Umkreis von bis zu 60 Minuten Fahrzeit über Straße (Nordrhein-Westfalen und Umland nach Kreisen und kreisfreien Städten)	Relative Bewertung
	Anzahl der innerhalb von 60 Minuten Fahrzeit über Straße erreichbaren Kreise und kreisfreien Städte	Relative Bewertung
	Bevölkerung in der Stadt bzw. Gemeinde – 2012 – 2030 – Veränderung 2030 gegenüber 2012	Relative Bewertung
	Bevölkerung im Kreis bzw. in der kreisfreien Stadt – 2012 – 2030 Veränderung 2030 gegenüber 2012	Relative Bewertung

Merkmalsfeld	Kategorie/Merkmal	Maßstab der Bewertung
Lage im Raum und zur Verkehrsinfrastruktur	Nächste kreuzungsfrei ausgebaute überörtliche Straßenverbindung sowie Entfernung dorthin	Relative Bewertung
	Anbaufreiheit der Anbindung zur nächsten kreuzungsfrei ausgebauten überörtlichen Straßenverbindung von Wohnbebauung zum Zeitpunkt der Aufnahme der Logistikknutzung	Stufenbewertung
	Nächste Stadt mit mehr als 100.000 Einwohnern sowie Entfernung über Straße dorthin	Relative Bewertung
	Nächster größerer Produktionsstandort sowie Entfernung über Straße dorthin	Relative Bewertung
	Vorhandensein direkter Nähe zu einem Knotenpunkt kreuzungsfrei ausgebauter überörtlicher Straßenverbindungen sowie deren Bezeichnung	–
	Fahrzeiten – zum nächsten KV-Terminal – zum nächsten Hafen – zur nächsten öffentlichen Ladestelle des Schienengüterverkehrs	Relative Bewertung
Transportaufkommen	Aufkommen gemäß Verkehrsverflechtungsprognose 2030 für das Jahr 2010 – Versand – Empfang – Versand und Empfang	Relative Bewertung
	Aufkommen gemäß Verkehrsverflechtungsprognose 2030 für das Jahr 2030 – Versand – Empfang Versand und Empfang	Relative Bewertung
Arbeitsmarkt/Fachkräfte	Arbeitslose zum Stichtag 01.07.2014 gemäß Arbeitsmarktstatistik nach Kreisen bzw. kreisfreien Städten in allen Zielberufsbereichen – insgesamt über alle Altersstufen – innerhalb der „jungen“ Altersstufen (15-44 Jahre)	Relative Bewertung
	Arbeitslose zum Stichtag 01.07.2014 gemäß Arbeitsmarktstatistik nach Kreisen bzw. kreisfreien Städten im Zielberufsbereich 5 Verkehr, Logistik, Schutz und Sicherheit – Insgesamt über alle Altersstufen – innerhalb der „jungen“ Altersstufen (15-44 Jahre)	Relative Bewertung
	Anteil der Arbeitslosen zum Stichtag 01.07.2014 gemäß Arbeitsmarktstatistik nach Kreisen bzw. kreisfreien Städten des Zielberufsbereich 5 je Altersgruppe an allen Arbeitslosen zum Stichtag 01.07.2014 gemäß Arbeitsmarktstatistik nach Kreisen bzw. kreisfreien Städten aller Zielberufsbereiche – insgesamt über alle Altersstufen – innerhalb der „jungen“ Altersstufen (15-44 Jahre)	Relative Bewertung
Lärm/Emissionen	Zulässige Lärmemissionen	Stufenbewertung
	Abstand zur nächsten Wohnbebauung	Stufenbewertung
	Zu erwartende rechtlich relevante Umwelteinflüsse am Standort	–
Image	Unterstützung (soweit ermittelbar) durch – Politik und Verwaltung – Bevölkerung	Stufenbewertung

Tabelle 2: Maßstäbe der Bewertung

Für die relative Bewertung wurden die Ausprägungen der einbezogenen Merkmale in eine Punktwertung übersetzt. Der Datensatz mit der günstigsten Merkmalsausprägung und alle weiteren der gleichen Gruppe, die mindestens 80 % dieser Ausprägung erreichen, erhalten vier Wertungspunkte; bei mindestens 60 % der Höchstaussprägung werden drei, bei mindestens 40 % zwei und bei mindestens 20 % ein Wertungspunkt vergeben.

Bei der Stufenbewertung wurden für Merkmalsausprägungen, die nur in verbaler Beschreibung vorliegen, Wertungspunkte nach Maßgabe dieser verbalen Aussagen vergeben. Die Bewertungsstufen richten sich individuell nach der erfassten Qualitätsstufe der verbalen Aussagen:

Planerische Darstellung/Festsetzung:

- Keine/unbekannt/ungewiss: 0 Punkte
- Stufe Landesentwicklungsplan: 1 Punkte
- Stufe Gebietsentwicklungsplan/Regionalplan: 2 Punkte
- Stufe Flächennutzungsplan: 3 Punkte
- Stufe Bebauungsplan: 4 Punkte

Sofern im Planwerk der identifizierten Stufe die Ausweisungen nicht für Logistikansiedlungen geeignet sind, erfolgt gegenüber der Einstufung 1 Punkt Abzug.

Für Logistikansiedlungen nutzbare Zeit des Tages:

- Offen oder kein Nachtverkehr zulässig: 0 Punkte
- Unbekannt: 1 Punkt
- Gewerbegebiet: 2 Punkte
- Industrie- oder Gewerbe-/Industriegebiet: 3 Punkte
- 24 Stunden nutzbar: 4 Punkte

Gleisanschluss:

- Nein: 0 Punkte
- Möglich: 1 Punkt
- Vorgesehen: 2 Punkte
- Vorhanden, aber stillgelegt: 3 Punkte
- Vorhanden: 4 Punkte

ÖPNV-Anbindung:

- Nein: 0 Punkte
- Unbekannt/möglich: 1 Punkt
- Vorgesehen: 2 Punkte
- Vorhanden: 4 Punkte

Nutzung des kombinierten Verkehrs:

- Nein: 0 Punkte
- Unbekannt/möglich: 1 Punkt
- Vorgesehen: 2 Punkte
- Vorhanden: 4 Punkte

Entfernung zur nächsten kreuzungsfrei ausgebauten überörtlichen Straßenverbindung:

- Länger als 5000 m: 0 Punkte
- Länger als 4000 m bis 5000 m: 1 Punkt
- Länger als 3000 m bis 4000 m: 2 Punkte
- Länger als 2000 m bis 3000 m: 3 Punkte
- Bis 2000 m: 4 Punkte

Freiheit der Anbindung an das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz von angrenzender Wohnbebauung:

- Nein: 0 Punkte
- Unbekannt: 1 Punkt
- Nur mit Um-/Neubauten: 2 Punkte
- Überwiegend: 3 Punkte
- Ja: 4 Punkte

Direkte Nähe zu einem Knotenpunkt kreuzungsfreier überörtlicher Straßen:

- Nein: 0 Punkte
- Perspektivisch ja: 2 Punkte
- Ja: 4 Punkte

Zulässige Lärmemissionen bzw. Abstand zur nächsten Wohnbebauung:

- Wohnbebauung in direkter Nähe oder hohe Lärmschutzaufgaben: 0 Punkte
- Wohnbebauung weniger als 500 m entfernt und Auflagen im Bebauungsplan: 1 Punkt
- Wohnbebauung weniger als 500 m entfernt und 60/45 dB (A): 2 Punkte
- Wohnbebauung mehr als 500 m entfernt und 60/45 dB (A): 3 Punkte
- Wohnbebauung mehr als 500 m entfernt und 70 dB (A) tags/nachts: 4 Punkte

Auch im Hinblick auf diese Bewertungen ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass sich die bewerteten Sachverhalte im Verlauf der Planung und Entwicklung der Standorte/Flächen bereits kurzfristig verändern können. Insoweit stellt jede Bewertung unabhängig von Art und Skalierung der eingesetzten Maßstäbe eine Momentaufnahme dar. Außerdem konnten auch durch eingehende Recherche im Rahmen der verfügbaren Zeit nicht bei allen Datensätzen vollständige Informationen ermittelt werden, um eine abschließende Beurteilung durchzuführen – sei es, weil die Informationen nicht mit vertretbarem Aufwand verfügbar gemacht werden konnten oder weil die erforderlichen Ausweisungen/Darstellungen/Festsetzungen (z.B. im Rahmen von Bauleitplänen) erst noch erfolgen müssen.

5.5 Gewichtung zwischen den Kriterien

Die innerhalb der Datensätze zu den Merkmalen jeweils ermittelten Punktwertungen wurden anschließend aufaddiert und entsprechend den daraus resultierenden Gesamtpunktzahlen in eine Reihenfolge gebracht. Dieses Vorgehen erlaubt eine erste grobe Plausibilitätsprüfung: Weicht die Rangfolge offensichtlich deutlich von den Auffassungen ab, die in der Öffentlichkeit und/oder der Logistikbranche vorherrschen, so kann jetzt näher untersucht werden, welche Merkmalsausprägungen sich wie auf die Gesamtpunktzahl auswirken, um etwaige Unausgewogenheiten in der Anwendung jedes einzelnen Bewertungsmaßstabs auszuräumen.

Die hergeleiteten Ergebnisse deckten sich mit den ermittelten Expertenmeinungen im Rahmen der Fachgespräche.

Die Merkmale stehen jedoch weiterhin mit gleichwertiger Bedeutung nebeneinander; anders ausgedrückt ist die Anwendung aller Bewertungsmaßstäbe nebeneinander insgesamt möglicherweise nicht ausgewogen. Diesem Umstand hilft eine ausgewogene Gewichtung der Merkmale untereinander ab.

Die planerische und infrastrukturelle Entwicklung von Standorten orientiert sich an feststehenden technischen und rechtlichen Anforderungen. Auf diesen Entwicklungsgang wirken jedoch vielfältige weitere (z.B. politische, gesellschaftliche, wirtschaftliche und technologische) Einflüsse ein. Diese lassen sich wiederum einteilen in grundsätzliche Wandlungsprozesse (z.B. die Verbreitung von Internet, Mobilfunk und E-Commerce) und in – deutlich leichter beeinflussbare – technisch-organisatorische Veränderungen (z.B. die Verlagerung innerstädtischer Transporte auf elektrische oder nicht motorisierte Fahrzeuge). Solch unterschiedliche Wirkungssphären führen bei der Bewertung konkreter Standorte hinsichtlich ihrer Eignung für Logistiksiedlungen zu vielfältigen Erwägungen, die den vorgenannten Merkmalen unterschiedliches Gewicht verleihen.

Auf der Grundlage der Erkenntnisse aus Gutachten, der fortlaufenden Diskussion in der Logistikbranche, wie sie z.B. aus der fachlichen Arbeit des LogistikClusters NRW, in Fachgesprächen, aus wissenschaftlichen Arbeiten oder bei den diese Untersuchungen begleitenden Beratungen des Lenkungskreises und des Beirats zur Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzpts bekannt geworden ist, konnten wesentliche Erkenntnisse für diesen Verfahrensschritt gewonnen werden. Einige dieser Erkenntnisse liegen auch bereits den allgemeinen Betrachtungen am Beginn dieses Untersuchungsteils zu Grunde.

Im Ergebnis wurden die Merkmale (einheitlich in allen drei Standortgruppen) wie folgt gewichtet:

Lfd. Nr.	Merkmal	Gewichtungsfaktor
1	Flächengröße	2,0
2	Planerische Darstellung / Ausweisung	2,0
3	Nutzbarkeit	1,0
4	Gleisanschluss	1,0
5	Anbindung an ÖPNV	1,0
6	Möglichkeit der Nutzung des kombinierten Verkehrs	1,0
7	Kaufkraft im Umkreis bis 60 Min. Fahrzeit vom Standort	1,5
8	Anzahl erreichbarer Kreise bzw. kreisfreier Städte bis 60 Min. Fahrzeit vom Standort	1,5
9	Bevölkerungsveränderung in der Stadt/Gemeinde des Standorts 2012–2030	1,0
10	Bevölkerungsveränderung im Kreis bzw. in der kreisfreien Stadt des Standorts 2012–2030	1,0
11	Entfernung zur nächsten kreuzungsfreien überörtlichen Straßenverbindung	2,0
12	Anbaufreiheit der Anbindung zur nächsten kreuzungsfreien überörtlichen Straßenverbindung	1,0
13	Entfernung zur nächsten Großstadt	1,5
14	Entfernung zum nächsten größeren Produktionsstandort	1,5
15	Nähe zu einem Knotenpunkt kreuzungsfreier überörtlicher Straßen	2,0
16	Fahrzeit zum nächsten Terminal des kombinierten Verkehrs	1,0
17	Fahrzeit zum nächsten Hafen	1,0
18	Fahrzeit zur nächsten öffentlichen Ladestelle des Schienengüterverkehrs	1,0
19	Güteraufkommen 2010	1,5
20	Güteraufkommen 2030	1,5
21	Arbeitslose 2014 – alle Zielberufsbereiche	1,5
22	Arbeitslose 2014 – Zielberufsbereich 5	1,5
23	Anteil der Arbeitslosen im Zielberufsbereich 5 an allen Arbeitslosen	1,5
24	Anteil der jungen Arbeitslosen (15-44 Jahre) im Zielberufsbereich 5 an allen jungen Arbeitslosen (15-44 Jahre)	1,5
25	Lärmsituation am Standort	2,0
26	Unterstützung durch Politik und Verwaltung	1,5

Tabelle 3: Gewichtung der Merkmale

Bei Anwendung dieser Gewichtung konnten für einen Standort maximal 146,0 Punkte vergeben werden.

6 Ergebnisse

6.1 Bewertungsgrundsätze

Die vorstehend dargestellte Erhebungs- und Analysemethodik weist einige Charakteristika auf, die bei der Bewertung der Ergebnisse beachtet werden müssen, um irreführende Schlussfolgerungen zu vermeiden. Die Bewertung folgt daher den nachfolgenden Grundsätzen.

1. Jede aktuell bekannte gewerblich-industrielle Fläche in Nordrhein-Westfalen, die in den kommenden Jahren für die Logistikwirtschaft bedeutend sein oder werden kann, wurde in diese Untersuchung einbezogen.

Für diese Untersuchung wurden speziell Standorte und Flächen ermittelt, auf denen in den kommenden Jahren die Entwicklung von Logistikansiedlungen als strukturelle Schwerpunkte der Entwicklung der Logistikbranche in Nordrhein-Westfalen sinnvoll erscheint. Hierfür kommen sowohl komplett neue als auch Ergänzungen bereits bestehender Standorte aller Größenordnungen in Betracht. Es wurde lediglich darauf geachtet, dass jeweils bereits heute oder in naher Zukunft freie Flächen für entsprechende Ansiedlungen zur Verfügung gestellt werden können. Eine weitere Einschränkung betrifft abgeschlossene Standorte mit weniger als 5 ha Gesamtfläche, die erfahrungsgemäß nur sehr eingeschränkt für strukturbildende Logistikansiedlungen in Frage kommen und daher nur als Ergänzungen bestehender Logistikstandorte Berücksichtigung fanden.

Eine vollständige Auflistung aller (potenziell) für Logistikansiedlungen geeigneten Flächenreserven im Landesgebiet war damit von vornherein nicht beabsichtigt. Standorte und Flächen, die in die Untersuchung nicht einbezogen wurden, wurden nicht etwa als ungeeignet für Logistikansiedlungen beurteilt, sondern kommen lediglich für die Funktion strukturbildender Premiumstandorte nicht in Betracht, auf die hin sie üblicher Weise auch nicht entwickelt werden.

2. Die spezifischen Qualitäten eines konkreten Standorts, die seine Eignung für Logistikansiedlungen bestimmen, sind durch die betroffenen Akteure unterschiedlich stark beeinflussbar.

Die traditionelle Erkenntnis des Immobilienmarktes, dass die Lage einer Immobilie ihren Wert stärker beeinflusst als alle anderen wertbildenden Faktoren, spiegelt sich darin, dass einige Merkmale (Flächengröße, Kaufkraft im Umkreis bis 60 Minuten Fahrzeit, Anzahl erreichbarer Kreise bzw. kreisfreier Städte im Umkreis bis 60 Minuten Fahrzeit, Bevölkerungsveränderung in Stadt/Gemeinde und zugehörigem Kreis bzw. zugehöriger kreisfreier Stadt im Zeitraum 2012-2030, Entfernung zur nächsten Großstadt, Entfernung zum nächsten größeren Produktionsstandort, Nähe zu einem Knotenpunkt kreuzungsfreier überörtlicher Straßen, Güteraufkommen 2010 und 2030 sowie Arbeitslose 2014) von den Akteuren der Standortentwicklung praktisch nicht beeinflusst werden können. Hier sind vielmehr entweder räumliche Voraussetzungen oder demographische Entwicklungen abgebildet, die die Lagegunst des jeweiligen Standorts zwar zweifellos beeinflussen, auf die die Akteure jedoch allenfalls reagieren können. Umgekehrt lassen sich etwa Fahrzeiten zu Terminals und Häfen relativ einfach verkürzen, indem neue Anlagen näher am betreffenden Standort platziert und/oder die Verkehrsverbindungen dorthin beschleunigt werden.

Diesem Umstand wurde zunächst Rechnung getragen, indem die o.g. weitgehend lage- und demographisch bedingten Merkmale sowohl in die Summenbildung einbezogen als auch in einem zweiten Schritt aus ihr ausgelassen wurden. Die Beeinflussbarkeit der Merkmale wurde wie folgt beurteilt:

Lfd. Nr.	Merkmal	Beeinflussbarkeit
1	Flächengröße	Nein
2	Planerische Darstellung / Ausweisung	Ja
3	Nutzbarkeit	Ja
4	Gleisanschluss	Ja
5	Anbindung an ÖPNV	Ja
6	Möglichkeit der Nutzung des kombinierten Verkehrs	Ja
7	Kaufkraft im Umkreis bis 60 Min. Fahrzeit vom Standort	Nein
8	Anzahl erreichbarer Kreise bzw. kreisfreier Städte bis 60 Min. Fahrzeit vom Standort	Nein
9	Bevölkerungsveränderung in der Stadt/Gemeinde des Standorts 2012–2030	Nein
10	Bevölkerungsveränderung im Kreis bzw. in der kreisfreien Stadt des Standorts 2012–2030	Nein

Lfd. Nr.	Merkmal	Beeinflussbarkeit
11	Entfernung zur nächsten kreuzungsfreien überörtlichen Straßenverbindung	Ja
12	Anbaufreiheit der Anbindung zur nächsten kreuzungsfreien überörtlichen Straßenverbindung	Ja
13	Entfernung zur nächsten Großstadt	Nein
14	Entfernung zum nächsten größeren Produktionsstandort	Nein
15	Nähe zu einem Knotenpunkt kreuzungsfreier überörtlicher Straßen	Nein
16	Fahrzeit zum nächsten Terminal des kombinierten Verkehrs	Ja
17	Fahrzeit zum nächsten Hafen	Ja
18	Fahrzeit zur nächsten öffentlichen Ladestelle des Schienengüterverkehrs	Ja
19	Güteraufkommen 2010	Nein
20	Güteraufkommen 2030	Nein
21	Arbeitslose 2014 – alle Zielberufsbereiche	Nein
22	Arbeitslose 2014 – Zielberufsbereich 5	Nein
23	Anteil der Arbeitslosen im Zielberufsbereich 5 an allen Arbeitslosen	Nein
24	Anteil der jungen Arbeitslosen (15-44 Jahre) im Zielberufsbereich 5 an allen jungen Arbeitslosen (15-44 Jahre)	Nein
25	Lärmsituation am Standort	Ja
26	Unterstützung durch Politik und Verwaltung	Ja

Tabelle 4: Beeinflussbarkeit der Merkmale

Die Auswertung führt mithin zu zwei Summenwerten über die gewichteten Ausprägungen aller und die nur der beeinflussbaren Merkmale, deren Verhältnis zueinander erste Aussagen über die Entwicklungsfähigkeit des betreffenden Standortes zulässt. Einer Höchstpunktzahl von 146,0 über alle Merkmale steht ein Höchstwert von 62,0 Punkten über die beeinflussbaren Merkmale gegenüber. Anders ausgedrückt können etwa 42,5 % der Punktwertung durch die betroffenen Akteure beeinflusst werden; der restliche Anteil hängt stark von Faktoren ab, die auf die Lage und die Menschen am Standort bezogen sind.

Auf diese Weise wird es möglich, in jeder Gruppe je zwei Rangfolgen zu erstellen, die gegenseitig zur Beurteilung der jeweils anderen herangezogen werden können. Diejenigen Standorte, die in mindestens einer der beiden Rangfolgen zur Spitzengruppe (Top 10) gehören, können als die Premiumstandorte der jeweiligen Gruppe angesprochen werden.

3. Das Profil der Einzelergebnisse ist aussagekräftiger als das aufaddierte Endergebnis.

Die erfassten Merkmalsausprägungen wurden mit unterschiedlichen Gewichtungen belegt, um ihre jeweilige Relevanz für die Gesamtbeurteilung herauszuarbeiten. Aufgrund der relativ großen Anzahl bewerteter Merkmale (26) besteht dennoch die Gefahr, dass durch die Addition der gewichteten Merkmalsausprägungen eher stark gewichtete Merkmale solche mit schwächerer Gewichtung so stark beherrschen, dass diese im Gesamtergebnis praktisch keine Rolle mehr spielen. Da jedoch alle Merkmale im Hinblick auf ihre Einzelaussage ausgewählt wurden, empfiehlt sich eine differenzierte Bewertung gegenüber der Zuspitzung auf ein einziges Endergebnis je Datensatz.

Im Zusammenspiel mit der vorgenannten Unterscheidung der Merkmale hinsichtlich ihrer Beeinflussbarkeit lässt sich eine differenzierte und zugleich gut handhabbare Beschreibung jedes einzelnen Standorts erstellen. Diejenigen Merkmale, deren gewichtete Ausprägung die jeweils höchstmöglichen Werte erreicht haben, zeigen die besonderen Stärken des Standorts auf. Merkmale, deren gewichtete Ausprägungen stark unter dem Durchschnitt aller Datensätze der Gruppe liegen, können als Entwicklungspotenziale des Standorts gelten, sofern das Merkmal bedeutsam beeinflusst werden kann. Unterdurchschnittliche Werte in Merkmalen, auf die dies nicht zutrifft, beschreiben Risiken der Standortentwicklung.

Die Erstellung zweier Rangfolgen je Gruppe und Beschreibung der Datensätze erlaubt die Ableitung von Handlungsempfehlungen für alle betroffenen Akteure sowie die weitergehende Untersuchung von Handlungsmöglichkeiten des Landes. Dabei reflektiert diese Vorgehensweise eine grundlegende Erkenntnis aus der Bewertung von Standorten und Flächen für die Ansiedlung von Logistiktutzungen:

4. Die meisten Logistiktutzungen benötigen nicht unbedingt universell geeignete Standorte/Flächen. Es reicht meist aus, wenn die konkrete Fläche für die beabsichtigte Form von Logistik möglichst gut geeignet ist.

6.2 Die Premiumstandorte in den einzelnen Gruppen

Der Vergleich der Standorte anhand vorstehender Methodik erwies in jeder der Standortgruppen jeweils eine Anzahl von Datensätzen, die die Premiumstandorte der jeweiligen Standortgruppe beschreiben. Diese Standorte sind nachfolgend dargestellt.

6.2.1 Große eigenständige Logistikstandorte (Fläche größer als ca. 15 ha)

Die Auswertung nur der beeinflussbaren Merkmale erwies folgende Premiumstandorte:

Hürth, Erweiterung GVZ

Innerhalb der Gruppe erreicht der Standort bei den meisten Merkmalen beste Ergebnisse (Nutzbarkeit, Gleisanschluss, ÖPNV-Anbindung, Möglichkeiten zur KV-Nutzung, Bevölkerungsentwicklung am Standort, Anbaufreiheit der Straßenanbindung, Entfernung zu Produktionsstandorten und Bevölkerungsschwerpunkten, Fahrzeit zum nächsten Hafen, Lärmschutz und Unterstützung durch Politik und Verwaltung). Die meisten übrigen Merkmale zeigen ebenfalls mindestens durchschnittliche Ausprägungen. – Die planungsrechtlichen Grundlagen müssen noch vervollständigt werden. – Ein Risiko liegt im unterdurchschnittlichen Angebot an freien Arbeitskräften, das sich aber im Zielberufsbereich und dort bei den jungen Arbeitnehmern besser darstellt als über alle Zielberufsbereiche.

Marl, Zeche Auguste Victoria

Der Standort ist planerisch hinreichend ausgewiesen, zeitlich voll nutzbar, an den ÖPNV angebunden und kann am eigenen Hafen mit einem trimodalen KV-Terminal Straße/Schiene/Wasser ausgestattet werden. Die Entfernung zum kreuzungsfreien überörtlichen Straßennetz ist kurz, wenngleich nicht frei von angrenzender Wohnbebauung (aktuell laufend Planungen für eine anbaufreie Anbindung). Der Standort liegt günstig zur nächsten Großstadt, zum nächsten Produktionsstandort und zum nächsten Knotenpunkt überörtlicher Straßen. Unabhängig von der eigenen Entwicklung zum Trimodalstandort ist das nächste KV-Terminal in jedem Fall schnell erreicht. Politik und Wirtschaft unterstützen den Standort. - Keine der direkt beeinflussbaren Merkmale weisen gravierende Nachteile auf; lediglich die nicht direkt beeinflussbare Bevölkerungsveränderung, Güteraufkommen und der Anteil der (jungen) Arbeitslosen im Zielberufsbereich an allen (jungen) Arbeitslosen weisen auf ein überschaubares Risiko für die Standortentwicklung hin. Bei Entwicklung eines Trimodalstandortes, der im Vergleich zu bimodalen KV-Standorten stärker auf die Verfügbarkeit von Verkehrsinfrastrukturen und weniger stark auf das unmittelbare räumliche Umfeld angewiesen ist, wird dieses Risiko weiter minimiert.

Herten-Süd/Emscherbruch

Der Standort ist planerisch geeignet ausgewiesen, ist an den ÖPNV sowie ohne angrenzende Wohnbebauung an das kreuzungsfreie Straßennetz angebunden und bietet KV-Nutzung über das nahe Terminal Herne-Westhafen. Er liegt günstig zur nächsten Großstadt, zum nächsten größeren Produktionsstandort und zu zahlreichen Kommunen im Umfeld. Die Fahrzeiten zum nächsten KV-Terminal, zum nächsten Hafen und zur nächsten Ladestelle des Schienengüterverkehrs sind vergleichsweise kurz. Die Arbeitsmarkt- und die Lärmsituation erscheinen günstig. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. – Detaillierte Angaben zur Nutzbarkeit konnten nicht ermittelt werden; den vorliegenden bauleitplanerischen Voraussetzungen stehen Schwierigkeiten in den Bereichen Eigentümerstruktur und Altlastensituation entgegen. Ein Gleisanschluss ist möglich. – Unter den nicht direkt beeinflussbaren Merkmalen nehmen lediglich die Bevölkerungsveränderung und das prognostizierte Güteraufkommen Ausprägungen unterhalb des Gruppendurchschnitts an. Im Kontext aller Merkmale kann das Risiko für die Entwicklung des Standorts dennoch als sehr überschaubar eingeschätzt werden.

Dortmund, Bahnhof Westfalia

Aus der zentralen Lage des Standorts folgen günstige Verbindungen, Entfernungen und Fahrzeiten zu Umland, überörtlichen Straßen und deren Knotenpunkten, Produktionsstandorten und Bevölkerungsschwerpunkten, zum nächsten KV-Terminal und zum nächsten Hafen. Gleisanschluss, ÖPNV-Anbindung und Unterstützung in Politik und Verwaltung tragen zum günstigen Ergebnis bei. Das Angebot an freien Arbeitskräften sowohl allgemein als auch im Zielberufsbereich sowie dort auch innerhalb der jüngeren Bevölkerungsschicht erreicht eine günstige Ausprägung. – Die planungsrechtlichen Voraussetzungen sind noch nicht vollständig. Möglichkeiten zur KV-Nutzung am Standort sind in Entwicklung. – Ein Risikofaktor ist das heute wie vsl. auch künftig unterdurchschnittliche Güteraufkommen.

Dortmund, Kokerei Kaiserstuhl III

Aus der zentralen Lage des Standorts folgen günstige Verbindungen, Entfernungen und Fahrzeiten zu Umland, überörtlichen Straßen und deren Knotenpunkten, Produktionsstandorten und Bevölkerungsschwerpunkten, zum nächsten KV-Terminal und zum nächsten Hafen. Gleisanschluss, ÖPNV-Anbindung und Unterstützung in Politik und Verwaltung tragen zum günstigen Ergebnis bei. Das Angebot an freien Arbeitskräften sowohl allgemein als auch im Zielberufsbereich sowie dort auch innerhalb der jüngeren Bevölkerungsschicht ist interessant. – Die planungsrechtlichen Voraussetzungen sind noch nicht vollständig. Die Möglichkeiten zur KV-Nutzung am Standort verdienen weitere Beachtung, weil das nächste KV-Terminal gut erreicht werden kann. – Ein Risikofaktor ist das heute wie vsl. auch künftig unterdurchschnittliche Güteraufkommen.

Kamp-Lintfort, LogPort IV

Der Standort bietet optimale Voraussetzungen bezüglich zahlreicher Merkmale (Planungsrecht, Nutzbarkeit, Gleisanschluss, ÖPNV-Anbindung, Möglichkeiten zur KV-Nutzung, Straßenanbindung, Nähe zu überörtlichem Straßenknotenpunkt). – Die Fahrzeiten zum KV-Terminal und zur Ladestelle des Schienengüterverkehrs sowie der Lärmschutz sollten fokussiert und die aktive Unterstützung durch Politik und Verwaltung gesucht werden. – Risiken bestehen in den vergleichsweise stark ungünstigen Entwicklungen von Bevölkerungszahl und Güteraufkommen. Auch das Angebot freier Arbeitskräfte am Standort liegt (insgesamt und im Zielberufsbereich) eher im unteren Mittelfeld der Vergleichsstandorte.

Castrop-Rauxel, Rütgers Chemie

Der Standort bietet eine ausreichende Gebietsausweisung, volle zeitliche Nutzbarkeit und ÖPNV-Anbindung. Möglichkeiten zur Nutzung des KV bestehen ebenso wie eine von Wohnnutzungen anbaufreie Anbindung an das überörtliche Straßennetz. Die Entfernungen zur nächsten Großstadt und zum nächsten Hafen sind optimal. Es stehen allgemein ausreichend viele freie Arbeitskräfte zur Verfügung. – Die Unterstützung des Standorts durch Politik und Verwaltung sowie eine schienenseitige Anbindung müssen geklärt werden. – Unter den Risikopositionen stehen die ungünstigen Entwicklungen bei Bevölkerungszahlen und Güteraufkommen sowie die niedrige Anzahl freier Arbeitskräfte in der Logistikbranche.

Uentrop, südlich Dupont-Gelände

Der Standort ist planungsrechtlich hinreichend entwickelt und voll nutzbar. ÖPNV ist ebenso verfügbar wie eine anbaufreie Straßenanbindung mit kurzen Fahrzeiten zum nächsten KV-Terminal und zum nächsten Hafen. Produktionsstandorte und Bevölkerungsschwerpunkte sind ebenfalls nicht weit entfernt. Die Lärmsituation ist vergleichsweise unproblematisch, Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. – Lediglich die Entfernungen zum überörtlichen Straßennetz und die Fahrzeit zur nächsten Eisenbahn-Güterladestelle und/oder die Verfügbarkeit eines Gleisanschlusses zeigen ein gewisses Potenzial für weitere Verbesserungen auf. – Die spezifische Problematik des Standorts liegt in der großen Zahl weitgehend unbeeinflussbarer Merkmale mit ungünstigen Ausprägungen (Bevölkerungsentwicklung, heutiges und vsl. künftiges Güteraufkommen, Angebot an freien Arbeitskräften).

Hafen Düsseldorf-Reisholz

Nutzbarkeit des Standorts, Gleisanschluss, ÖPNV-Anbindung, erreichbare Kaufkraft, Verbindungen zur nächsten Großstadt, zu Produktionsstandorten und zum überörtlichen Straßennetz, die Fahrzeit zum nächsten Hafen und Unterstützung durch Politik und Verwaltung bilden die besonderen Qualitäten des Standorts. – Die planungsrechtlichen Voraussetzungen müssen ergänzt werden. Die Möglichkeiten zur KV-Nutzung, die Anbausituation der Straßenverbindung und der Lärmschutz verdienen weitere Aufmerksamkeit. – Zwar weisen einzelne Anlieger im näheren Umfeld ein hohes Aufkommen auf, das statistisch erfasste Güteraufkommen am Standort ist jedoch heute und vsl. auch künftig unterdurchschnittlich, und es stehen relativ wenige freie junge Arbeitskräfte im Zielberufsbereich zur Verfügung.

Hamm, INLOGPARC, 2. Bauabschnitt

Der Standort soll nach Herstellung aller planungsrechtlichen Voraussetzungen voll nutzbar sein. Er bietet gute Möglichkeiten zur KV-Nutzung und eine kurze, anbaufreie Verbindung zum überörtlichen Straßennetz. Produktionsstandorte und Bevölkerungsschwerpunkte liegen in günstiger Entfernung. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. – Die planungsrechtlichen Voraussetzungen müssen noch vervollständigt werden. Eine ÖPNV-Anbindung ist vorgesehen. Der Lärmschutz und die Fahrzeit zur nächsten Güterladestelle bieten Potenzial für Verbesserungen. – Die problematischsten Faktoren für die Entwicklung des Standortes, nämlich die unterdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung und vor allem das stark unterdurchschnittliche heutige und vsl. künftige Güteraufkommen und Angebot an freien Arbeitskräften – zählen zu den weitgehend unbeeinflussbaren Risikopositionen.

Bei Einbeziehung auch der nicht beeinflussbaren Merkmale ist folgender weiterer Premium-Standort anzusprechen:

Interkommunales Gewerbegebiet Jüchen / Grevenbroich

Der Standort ist zeitlich voll nutzbar, an den ÖPNV sowie auf kurzem Weg ohne angrenzende Wohnbebauung an das kreuzungsfreie Straßennetz angebunden. Er liegt günstig zum nächsten größeren Produktionsstandort und zu einem Knotenpunkt kreuzungsfreier Straßen. Die Lärmsituation erscheint günstig. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. – Der planerische Entwicklungsstand reicht nicht aus; mindestens die bestehende Bauleitplanung muss noch verändert werden. Gleisanschluss und eine KV-Nutzung am Standort sind nicht vorhanden (zurzeit ist die Errichtung eines KV-Terminals in Jüchen in Planung). – Bevölkerungsentwicklung in der Standortgemeinde und Arbeitsmarktsituation zeigen Ausprägungen unterhalb des Gruppendurchschnitts. Im Zusammenspiel aller Merkmale kann jedoch ein überschaubares Risiko für die Standortentwicklung erwartet werden.

6.2.2 Kleine eigenständige Logistikstandorte (Fläche kleiner als ca. 15 ha)

Die Auswertung nur der beeinflussbaren Merkmale erwies folgende Premiumstandorte:

Unna Nord (Königsborn)

Der Standort ist planerisch geeignet ausgewiesen und zeitlich voll nutzbar. Gleisanschluss, ÖPNV-Anbindung und Möglichkeit zur KV-Nutzung am Standort (Terminal Unna Industriepark) sind vorhanden. Die Anbindung zum kreuzungsfreien Straßennetz ist frei von Wohnbebauung. Die Entfernungen zur nächsten Großstadt und zum nächsten größeren Produktionsstandort sowie die Fahrzeit zum nächsten Hafen sind kurz. Ebenfalls günstig ist der Anteil (auch junger) freier Arbeitskräfte im einschlägigen Zielberufsbereich an allen Arbeitslosen sowie die breite Unterstützung in Politik und Verwaltung. – Unter den beeinflussbaren Merkmalen werden durchweg Ausprägungen mindestens im Gruppendurchschnitt erreicht. – Die nicht direkt beeinflussbaren Merkmale zeigen in den Bereichen Bevölkerungsentwicklung, aktuelles und prognostiziertes Güteraufkommen sowie Arbeitsmarktsituation insgesamt ein überschaubares Entwicklungsrisiko.

Herne, Logistikpark Unser Fritz

Der Standort zählt mit ca. 11,5 ha zu den größeren in dieser Gruppe, ist aber speziell auf Logistiknutzungen hin entwickelt worden, planungsrechtlich voll entwickelt und zumindest in Teilbereichen uneingeschränkt nutzbar, an den ÖPNV angebunden und auch für KV-Nutzung geeignet. Alle Entfernungen, Fahrzeiten und Erreichbarkeiten sind optimal, das überörtliche Straßennetz anbaufrei erreichbar. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. – Ein Gleisanschluss ist möglich, aber bislang nicht vorgesehen. Die Nachbarschaftslage stellt sich im Hinblick auf mögliche Lärmemissionen teilweise problematisch dar. – Die vergleichsweise stark unterdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung sowie das heute und vsl. künftig vergleichsweise geringe Güteraufkommen am Standort sprechen bislang gegen eine bessere Bewertung. Zwar ist auch das Angebot freier Arbeitskräfte vergleichsweise niedrig, darunter befinden sich aber überdurchschnittlich viele Arbeitskräfte des einschlägigen Zielberufsbereichs, so dass die Zielsetzung eines Logistikstandorts dennoch sinnvoll erscheint.

Herne, Logistikpark Schloss Grimberg

Der Standort zählt mit ca. 12 ha zu den größeren in dieser Gruppe, ist aber speziell auf Logistiknutzungen hin entwickelt worden, planungsrechtlich voll entwickelt und uneingeschränkt nutzbar, an den ÖPNV angebunden und auch für KV-Nutzung geeignet. Alle Entfernungen, Fahrzeiten und Erreichbarkeiten sind optimal, das überörtliche Straßennetz anbaufrei erreichbar. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. – Ein Gleisanschluss ist möglich, aber bislang nicht vorgesehen. Die Nachbarschaftslage stellt sich im Hinblick auf mögliche Lärmemissionen teilweise problematisch dar. – Die vergleichsweise stark unterdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung sowie das heute und vsl. künftig vergleichsweise geringe Güteraufkommen am Standort sprechen bislang gegen eine bessere Bewertung. Zwar ist auch das Angebot freier Arbeitskräfte vergleichsweise niedrig, darunter befinden sich aber überdurchschnittlich viele Arbeitskräfte des einschlägigen Zielberufsbereichs, so dass die Zielsetzung eines Logistikstandorts dennoch sinnvoll erscheint.

Duisburg, Mercatorinsel (ehem. Speditionsinsel)

Die Flächengröße liegt mit ca. 10 ha im Durchschnitt der Gruppe. Sie ist planungsrechtlich ausreichend entwickelt, durchgehend nutzbar und verfügt über einen Gleisanschluss. Das Autobahnnetz ist schnell und anbaufrei erreichbar, die Entfernungen attraktiv. Das Güteraufkommen ist heute und vsl. auch künftig überdurchschnittlich; freie Arbeitskräfte stehen ebenfalls ausreichend zur Verfügung. – Weiteres Verbesserungspotenzial besteht bei der (vorgesehenen) ÖPNV-Anbindung, beim Lärmschutz und bei der Unterstützung durch Politik und Verwaltung. – Die im Vergleich ungünstige Bevölkerungsentwicklung stellt den einzigen wesentlichen Risikofaktor dar, kann jedoch angesichts der Lagevorteile im Duisburger Hafen und der prognostizierten Entwicklung beim Güteraufkommen hintangestellt werden.

Hamm-Rhynern-Süd, Oberallener Weg

Der Standort ist planerisch geeignet ausgewiesen und zeitlich voll nutzbar. ÖPNV-Anbindung und Möglichkeit zur KV-Nutzung am Standort bestehen. Die Anbindung an das kreuzungsfreie Straßennetz ist kurz und wohnanbaufrei. Die nächste Großstadt und der nächste größere Produktionsstandort liegen in der Nähe, das nächste KV-Terminal und der nächste Hafen sind schnell erreichbar. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. – Ein Gleisanschluss ist nicht vorgesehen. – Die erreichbare Kaufkraft, die Bevölkerungsveränderung auf Gemeindeebene, das aktuelle und künftige Güteraufkommen sowie die Arbeitsmarktsituation bleiben unter dem Durchschnitt und markieren damit ein überschaubares bis mittleres Risiko für die Standortentwicklung.

Bönen, INLOGPARC/B-Pläne 40/41

Der Standort ist planerisch hinreichend ausgewiesen, an den ÖPNV angebunden und bietet Möglichkeiten zur KV-Nutzung (Terminal Bönen). Die Anbindung zum kreuzungsfreien Straßennetz ist kurz und ohne angrenzende Wohnbebauung. Die nächste Großstadt ist nahe, die Fahrzeiten zum nächsten KV-Terminal und zum nächsten Hafen sind kurz. Attraktiv erscheinen auch der hohe Anteil Arbeitsloser im einschlägigen Zielberufsbereich und die breite Unterstützung aus Politik und Verwaltung. – Der Standort zeigt keine gravierenden Nachteile, die von den Akteuren direkt beeinflusst werden könnten. Lediglich die (nicht direkt beeinflussbare) Bevölkerungsveränderung zeigt ein überschaubares Risiko auf.

Duisburg, Am Blumenkampshof

Die Flächengröße liegt mit ca. 7 ha im Durchschnitt der Gruppe. Sie ist planungsrechtlich ausreichend entwickelt, durchgehend nutzbar und verfügt über einen Gleisanschluss. Das Autobahnnetz ist schnell und anbaufrei erreichbar, die Entfernungen attraktiv. Das Güteraufkommen ist heute und vsl. auch künftig überdurchschnittlich; freie Arbeitskräfte stehen ebenfalls ausreichend zur Verfügung. – Weiteres Verbesserungspotenzial besteht bei der (vorgesehenen) ÖPNV-Anbindung, beim Lärmschutz und bei der Unterstützung durch Politik und Verwaltung. – Die im Vergleich ungünstige Bevölkerungsentwicklung stellt den einzigen wesentlichen Risikofaktor dar, kann jedoch angesichts der Lagevorteile im Duisburger Hafen und der prognostizierten Entwicklung beim Güteraufkommen hintangestellt werden.

Chempark Leverkusen

Die bisherige planungsrechtliche Grundlage für den Standort (Flächennutzungsplan / § 34 BauGB) ist formal ausreichend, gewährleistet jedoch nicht unbedingt eine rechtssichere weitere Entwicklung. Der Standort ist bisher durchgehend nutzbar, verfügt über Gleisanschluss und ÖPNV-Anbindung sowie Möglichkeiten zur KV-Nutzung. Der Weg zum kreuzungsfreien überörtlichen Straßennetz ist kurz, anbaufrei und liegt in der Nähe eines Knotenpunkts sowie wesentlicher Produktionsstandorte und Bevölkerungsschwerpunkte. Die Fahrzeiten zum nächsten KV-Terminal, zum nächsten Hafen und zur nächsten Ladestelle des Schienengüterverkehrs sind ebenso überdurchschnittlich günstig wie die Lärmsituation. – Wesentlich Risikopositionen bestehen im unterdurchschnittlichen aktuellen und vsl. künftigen Güteraufkommen am Standort und im relativ geringen Angebot an freien Arbeitskräften.

Köln-Marsdorf

Der Standort ist planerisch geeignet ausgewiesen, an den ÖPNV sowie ohne angrenzende Wohnbebauung an das kreuzungsfreie Straßennetz angebunden. Er liegt günstig zur nächsten Großstadt, zum nächsten größeren Produktionsstandort und zu einem Knotenpunkt kreuzungsfreier Straßen in einer kreisfreien Stadt mit überdurchschnittlicher Bevölkerungsveränderung. Die Fahrzeiten zum nächsten KV-Terminal, zum nächsten Hafen und zur nächsten Ladestelle des Schienengüterverkehrs sind vergleichsweise kurz. Das Angebot an freien Arbeitskräften sowohl allgemein als auch im einschlägigen Zielberufsbereich ist günstig. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. – Zur zeitlichen Nutzbarkeit liegen keine näheren Informationen vor. KV-Nutzung ist am Standort nicht vorhanden. Mit Ausnahme der Flächengröße (die bei dieser eigenständigen Erweiterung eines größeren Industriegebiets jedoch eher nachrangige Bedeutung für die Bewertung hat) erreichen alle nicht direkt beeinflussbaren Merkmale Ausprägungen im Gruppendurchschnitt oder darüber.

Bergkamen, Logistikpark A2

Der Standort ist planerisch geeignet ausgewiesen, an den ÖPNV und auf kurzem Weg frei von angrenzender Wohnbebauung an das kreuzungsfreie Straßennetz angebunden. Er liegt günstig zum nächsten größeren Produktionsstandort und zum nächsten Hafen. Die Lärmsituation erscheint günstig. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. – Gleisanschluss und KV-Nutzung am Standort sind nicht vorhanden. – Bevölkerungsveränderung, aktuelles und künftiges Güteraufkommen und Arbeitsmarktsituation signalisieren ein mittleres Entwicklungsrisiko.

Bei Einbeziehung auch der nicht beeinflussbaren Merkmale sind folgende weitere Premium-Standorte anzusprechen:

Duisburg, „Goldacker“ (Conle Grundstücksverwaltung)

Die ca. 6 ha große Fläche weist einen Bebauungsplan mit allerdings eingeschränkter Nutzbarkeit und einen Gleisanschluss auf. Ihre Lage vermittelt ihr im Umkreis die höchste Zahl erreichbarer Kommunen und die höchsten erreichbaren Kaufkraftwerte in dieser Gruppe. Ebenfalls sehr gut sind die Fahrzeiten zu KV-Terminals und Häfen und die Lärmsituation. – Die durchgehende Nutzbarkeit und eine anbaufreie Anbindung an das Autobahnnetz werden erst nach einer (derzeit geplanten) Veränderung der Verkehrsführung erreicht werden. Auch die Unterstützung durch Politik und Verwaltung muss noch weiter erschlossen werden.

Dortmund, Sorbenweg

Die Fläche ist an den ÖPNV angebunden und bietet über eine kurze, anbaufreie Anbindung schnelle Verbindungen zu Produktionsstandorten, Bevölkerungsschwerpunkten und überörtlichen Straßenknotenpunkten. Die Fahrzeiten zum nächsten KV-Terminal und zum nächsten Hafen sind günstig. Das Angebot an freien Arbeitskräften ist (allgemein wie im Zielberufsbereich) überdurchschnittlich. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. – Der mit ca. 5 ha recht kleine Standort benötigt noch einen Bauleitplan. Gleisanschluss und Möglichkeiten zur KV-Nutzung bestehen nicht. Insbesondere die Lärmsituation ist problematisch und wird im Verlauf der weiteren Planung wahrscheinlich zu Nutzungsrestriktionen führen. – Vor allem das Güteraufkommen wird sich voraussichtlich unterdurchschnittlich entwickeln und zeigt damit ein Risiko für die Standortentwicklung auf.

Köln-Merkenich, Causemannstraße

Der Standort ist relativ klein, aber einschlägig ausgewiesen und (allerdings eingeschränkt) nutzbar. Er ist an den ÖPNV angebunden und ermöglicht eine Nutzung im KV. Die zentrale Lage und eine kurze, anbaufreie Anbindung an die Autobahn ermöglichen attraktive Fahrzeiten zu Knotenpunkten, Produktionsstandorten und Bevölkerungsschwerpunkten. – Vor allem die Lärmsituation ist problematisch und bedarf vorrangiger Aufmerksamkeit. Außerdem sollte bei Politik und Verwaltung um größere Unterstützung geworben werden. – Die nicht beeinflussbaren Faktoren stellen sich hingegen am Standort Köln nicht problematisch dar.

6.2.3 Ergänzungsflächen zu bestehenden Logistikstandorten

Die Auswertung nur der beeinflussbaren Merkmale erwies folgende Premiumstandorte:

Alsdorf, Schaufenberg-Hagfeld, Erweiterung

Die ca. 6,5 ha große Fläche ist planerisch geeignet ausgewiesen, an ÖPNV angebunden und auf kurzem Weg wohnanbaufrei aus dem kreuzungsfreien Straßennetz erreichbar. Sie liegt günstig zur nächsten Großstadt. Das Angebot an freien Arbeitskräften im einschlägigen Zielberufsbereich, auch und gerade jungen Personen, ist überdurchschnittlich. Die Lärmsituation erscheint günstig, und Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. – Ein Gleisanschluss ist möglich, KV-Nutzung am Standort nicht vorhanden. Die Fahrzeiten zum nächsten Hafen und zur nächsten Eisenbahn-Ladestelle sind vergleichsweise lang. – Unter den nicht direkt beeinflussbaren Merkmalen bleibt lediglich die Bevölkerungsentwicklung unterdurchschnittlich ausgeprägt, so dass das Entwicklungsrisiko insgesamt überschaubar bleibt.

Krefeld, Südpark

Die ca. 2,5 ha verbleibender Flächen am Standort sind einschlägig ausgewiesen, aber nur mit Einschränkungen nutzbar. In günstiger Lage zu Großstadt, Hafen, Produktionsbetrieben und Straßennetz mit relativ hoher Kaufkraft im Umfeld präsentiert sich die Fläche insgesamt attraktiv. Risiken bestehen bei der Bevölkerungs- und Güteraufkommensentwicklung.

Emmerich, Hafenerweiterung, Von-Gimborn-Straße

Der planerische Status dieser ca. 5 ha großen Fläche ist nicht bekannt; sie ist aber laut Meldung durchgehend nutzbar. Außerdem verfügt sie über Gleisanschluss, ÖPNV-Anbindung und Möglichkeiten zur KV-Nutzung. Die Straßenanbindung zur Autobahn ist lang, aber anbaufrei und bietet attraktive Fahrzeiten zu KV-Terminal, Hafen und Ladestelle. Eine Lärmproblematik besteht nicht. – Neben der unklaren Unterstützung durch Politik und Verwaltung sind vor allem die nicht unmittelbar beeinflussbaren Faktoren der nur geringen erreichbaren Kaufkraft und des vergleichsweise niedrigen Angebots an freien Arbeitskräften ein Hindernis für die Entwicklung der Fläche.

Aldenhoven Ost

Die ca. 6 ha große Fläche ist an den ÖPNV und anbaufrei an die Autobahn angebunden. Er weist keine wesentliche Lärmproblematik auf und wird durch Politik und Verwaltung unterstützt. – Besonders bezüglich der Fahrzeiten zu KV-Terminals, Häfen und Ladestellen der Eisenbahn zeigt der Standort deutliche Probleme. Sie werden verstärkt durch die allgemeinen Lagefaktoren einer relativ ungünstigen Bevölkerungsentwicklung, eines nachhaltig niedrigen Güteraufkommens und eines niedrigen Arbeitskräfteangebots. Damit eignet sich der Standort in logistischer Hinsicht vor allem zur Abdeckung örtlichen Bedarfs, etwa eines nahe gelegenen Produktionsstandortes.

Gewerbegebiet Brühl Ost/BAB

Die ca. 5 ha große Fläche benötigt noch einen geeigneten Bauleitplan. Sie liegt günstig zum Straßennetz, zu Produktionsstandorten und Bevölkerungsschwerpunkten. Das Güteraufkommen am Standort ist ebenfalls günstig. – Neben der unklaren Unterstützung durch Politik und Verwaltung ist die Lärmproblematik in den Blick zu nehmen.

Vettweiß, Erweiterung

Die ca. 5 ha große Fläche ist einschlägig ausgewiesen und an den ÖPNV angebunden; ein Gleisanschluss ist möglich. Die Straßenverbindung zur Autobahn ist lang, aber anbaufrei. Die Lärmproblematik führt zu Nutzungseinschränkungen. Politik und Verwaltung unterstützender Standort. – Vor allem die kaum beeinflussbaren Faktoren Bevölkerungsentwicklung, Güteraufkommen und Arbeitskräfteangebot werfen diese Fläche in der Bewertung zurück. Werden sie ausgeblendet, platziert sich die Fläche unter den führenden der Gruppe.

Köln-Porz-Eil

Die knapp 6 ha große Fläche ist planerisch geeignet ausgewiesen und an den ÖPNV sowie auf kurzem Weg wohnanbaufrei an das kreuzungsfreie Straßennetz angebunden. Die Bevölkerungsentwicklung am Standort ist ebenso günstig wie die Lage zur nächsten Großstadt und zum nächsten größeren Produktionsstandort. Aktuelles und künftiges Güteraufkommen und Arbeitsmarktsituation bevorteilen sie ebenfalls. – Gleisanschluss oder KV-Nutzung am Standort sind nicht vorhanden. Die Lärmsituation sollte beachtet werden.

Emmerich, Hafenerweiterung, Kupferstraße

Der planerische Status dieser ca. 5 ha großen Fläche ist nicht bekannt; sie ist aber laut Meldung durchgehend nutzbar. Sie bietet einen Gleisanschluss und eine ÖPNV-Anbindung. KV-Nutzung ist vorgesehen. Der Weg zur Autobahn ist lang, aber frei von Wohnbebauung. KV-Terminal, Hafen und Güterladestelle sind zügig erreichbar, und Produktionsstandorte sind in der Nähe. – Der Standort hat aufgrund der Nachbarschaftslage ein Lärmproblem, und die Unterstützung durch Politik und Verwaltung ist unklar. – Trotz der vsl. relativ günstigen Bevölkerungsentwicklung setzen die unterdurchschnittliche erreichbare Kaufkraft, das relativ niedrige Güteraufkommen und das geringe Angebot an freien Arbeitskräften der weiteren Entwicklung Grenzen.

Euskirchen, Europark-West (ehem. Westdeutsche Steinzeugwerke)

Eine der größten Flächen in der Gruppe (ca. 7 ha) ist einschlägig ausgewiesen. Ein Gleisanschluss ist möglich. Sie liegt günstig zu einem Produktionsstandort, aber nicht anbaufrei und nah genug am Fernstraßennetz. Die Fahrzeiten zu KV-Terminal und Hafen erreichen mittlere Bewertungen, nur die Ladestelle des Schienengüterverkehrs ist günstig erreichbar. – Die Unterstützung durch Politik und Verwaltung sollte noch weiter entwickelt werden. Am gravierendsten wirken sich jedoch die geringe erreichbare Kaufkraft, die vergleichsweise ungünstige Bevölkerungsentwicklung, die vergleichsweise niedrigen aktuellen und vsl. künftigen Aufkommenswerte sowie das geringe Angebot an freien Arbeitskräften am Standort auf die Bewertung aus.

Fröndenberg, Gewerbegebiet Schürenfeld

Die ca. 4 ha große Fläche benötigt noch einen geeigneten Bauleitplan. In den einzelnen Merkmalen erreicht sie durchweg nie die höchste Punktzahl, sondern bleibt meistens im Durchschnitt oder leicht darüber. Dies führt in der Endabrechnung zu einem soliden, aber nicht sehr spezialisierten Ergebnis.

Bei Einbeziehung auch der nicht beeinflussbaren Merkmale sind folgende weitere Premium-Standorte anzusprechen:

Ratingen, Siemensstraße / An den Dieken I (158028-1-2)

Die Fläche gehört mit ca. 7,4 ha zu den größten in dieser Gruppe. Sie ist an den ÖPNV angebunden und liegt günstig zum kreuzungsfreien Straßennetz, zu einem Knotenpunkt kreuzungsfreier Straßen, zur nächsten Großstadt und zum nächsten größeren Produktionsstandort. Die Fahrzeit zum nächsten Hafen ist kurz. – Die planerische Entwicklung muss noch abgeschlossen werden. Die zeitliche Nutzbarkeit ist unbekannt, Gleisanschluss und KV-Nutzung am Standort sind nicht vorhanden. Die Anbin-

dung zum kreuzungsfreien Straßennetz ist nicht wohnanbaufrei. Die Fahrzeiten zu KV-Terminals und Eisenbahn-Ladestellen sind vergleichsweise lang. Die Lärmsituation ist problematisch. Die Ausprägungen der nicht direkt beeinflussbaren Merkmale signalisieren insgesamt ein überschaubares Risiko für die Standortentwicklung.

Rommerskirchen, Gillbach II

Der planerische Status dieser ca. 3 ha großen Fläche ist nicht bekannt. Obwohl die Kaufkraft im Umfeld, die Zahl erreichbarer Kommunen und das Güteraufkommen die höchsten Werte in dieser Gruppe erreichen, liegt die Fläche weit von der nächsten Autobahn und auch weit vom nächsten Produktionsstandort entfernt. Außer einer ÖPNV-Anbindung bietet sie keine weitere Infrastruktur. Sie liegt jedoch in einem Umfeld mit relativ hoher erreichbarer Kaufkraft, hohem Güteraufkommen und hohem Anteil an freien Arbeitskräften im Zielberufsbereich. Blendet man die lageabhängigen, kaum beeinflussbaren Faktoren aus der Bewertung aus, so platziert sich diese Fläche in der Bewertung deutlich ungünstiger.

Voerde (Niederrhein), Industriegebiet Böskestraße

Der aktuelle planerische Status der ca. 6 ha großen Fläche ist nicht bekannt; sie ist aber laut Meldung zeitlich voll nutzbar. Sie verfügt über einen Gleisanschluss. ÖPNV-Anbindung ist möglich, KV-Nutzung am Standort vorgesehen. Das kreuzungsfreie Straßennetz kann ohne angrenzende Wohnbebauung erreicht werden. Der Standort liegt günstig zu einem größeren Produktionsstandort. Das aktuelle Güteraufkommen erreicht die höchste mögliche Ausprägung. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. - Die Entfernung zum kreuzungsfreien Straßennetz ist vergleichsweise weit; die Fahrzeiten zum nächsten KV-Terminal und zur nächsten Ladestelle des Schienengüterverkehrs sind vergleichsweise lang (und können bei Errichtung eines standorteigenen KV-Terminals sowie durch Nutzung des vorhandenen Gleisanschlusses eingespart bzw. vermieden werden). Die Lärmsituation erscheint problematisch. - Bevölkerungsveränderung und Arbeitsmarktsituation sind schlechter ausgeprägt als der Gruppendurchschnitt. Die überwiegend durchschnittlichen oder besseren Ausprägungen bei den übrigen nicht direkt beeinflussbaren Merkmalen signalisieren dennoch ein überschaubares Risiko für die Standortentwicklung.

Hamminkeln, Weikensee

Der planerische Status dieser ca. 4 ha großen Fläche ist nicht bekannt. Sie ist an den ÖPNV angebunden und wird von der Autobahn über eine kurze, aber nicht anbaufreie Straßenverbindung erreicht. Auch hier liegt ein Produktionsstandort in der Nähe; außerdem stellen sich die Fahrzeiten zum nächsten Hafen und KV-Terminal günstig dar. – Nicht nur die Nutzungsmöglichkeit der Fläche ist unklar, sondern auch ihre Situation hinsichtlich Lärmemissionen und Unterstützung durch Politik und Verwaltung. Damit lässt sich momentan kaum aussagen, welchen Zweck eine evtl. Logistikansiedlung hier sinnvoll erfüllen könnte.

Vergleichbare Stärken-Schwächen-Analysen wurden über die hier dargestellten Premiumstandorte hinaus auch für alle weiteren ausgewerteten Standorte durchgeführt. Auf dieser Grundlage wurde es möglich, Muster wiederkehrender Spezifika aufzuzeigen und anschließend über alle Standorte einer Gruppe zu Handlungsempfehlungen zusammenzuziehen.

6.3 Erkenntnisse aus der Flächenauswertung und Handlungsoptionen

Wie die Beschreibungen zeigen, begegnet die Entwicklung der Standorte in Art und Umfang teilweise sehr unterschiedlichen Anforderungen und Hindernissen. Abgesehen von wenigen Einzelfällen, in denen die Standortentwicklung speziellen Erfordernissen folgt, lassen sich die meisten Problemstellungen anhand relativ weniger Lösungsansätze bearbeiten. Diese sollen nachfolgend am Beispiel einiger Premiumstandorte aus den Gruppen der großen und der kleinen eigenständigen Logistikstandorte beschrieben werden:

1. Einige Premiumstandorte weisen so ausgezeichnete Qualitäten auf und begegnen in ihrer Entwicklung so wenig Schwierigkeiten, dass ihre forcierte weitere Entwicklung mit dem Ziel der möglichst baldigen Ansiedlungsreife unterstützt werden sollte. Unter den vorgenannten Standorten betrifft dies z.B. die Standorte
 - Hürth, Erweiterung GVZ,
 - Kamp-Lintfort, LogPort IV,
 - Duisburg, Mercatorinsel (ehem. Speditionsinsel).
2. Bei anderen Standorten ist die Entwicklung ebenfalls auf einem guten und bislang weitgehend hindernisfreien Weg zu einem sinnvollen Ergebnis. Sie sollte daher im Hintergrund unterstützend begleitet werden. Dies erscheint sinnvoll z.B. für die Standorte

- Herne, Logistikpark Unser Fritz,
 - Herne, Logistikpark Schloss Grimberg,
 - Dortmund, Bahnhof Westfalia,
 - Bergheim, LEP-VI-Fläche,
 - Dortmund, Sorbenweg,
 - Hamm/Bönen, INLOGPARC (1./2. BA).
3. Die Standortentwicklung kann jedoch auch kritischen Umfeldfaktoren oder Problemen im Projektablauf begegnen, deren Auftreten frühzeitig bemerkt und zügig beantwortet werden sollte. Hier empfiehlt sich die vorauslaufende Beobachtung, z.B. bei den Standorten
- Duisburg, Am Blumenkampshof (hinsichtlich der dort anzutreffenden Lärmproblematik und der Verkehrslage im Zulauf, die sich evtl. durch eine neu errichtete Zufahrtsmöglichkeit aus dem Autobahnnetz verbessern kann),
 - Köln-Merkenich, Causemannstraße (hinsichtlich der recht geringen Standortgröße und der Lärmsituation).
4. Wo konkrete Problemstellungen identifiziert wurden, ist deren gezielte Prüfung möglich; sie kann auch die gesamte weitere Entwicklung umfassen. Dies betrifft beispielsweise die Standorte
- Castrop-Rauxel, Rütgers Chemie (hinsichtlich der Errichtung eines eigenen Gleisanschlusses),
 - Duisburg, „Goldacker“ (hinsichtlich der Frage, ob die Attraktivität des Standorts für die konkret beabsichtigte Entwicklung die Veränderung der Verkehrsführung zur Herstellung einer leistungsfähigen Anbindung rechtfertigt),
 - Neuss, Kreitzweg (hinsichtlich erreichtem Entwicklungsstand und Lärmproblematik),
 - Düsseldorf, Hafen Reisholz (hinsichtlich Herstellung einer leistungsfähigeren Straßenanbindung),
 - Herten-Süd/Emscherbruch, wo den vorliegenden bauleitplanerischen Voraussetzungen Schwierigkeiten in den Bereichen Eigentümerstruktur und Altlastensituation entgegenstehen, hinsichtlich der Prüfung von Lösungsmöglichkeiten für das Altlastenproblem.
5. Ergibt die Prüfung, dass konkrete Probleme akut der Lösung bedürfen, so kommen – durchaus auch neben der Unterstützung einer forcierten oder der wohlwollenden Begleitung einer zielführenden Entwicklung – entsprechende Maßnahmen in Betracht, die in strukturierten Gesprächsprozesse zwischen Interessenträgern abgestimmt werden sollten. Je nach Schwerpunkt der Interessenlage kann die Moderation solcher Dialoge sowohl in der Regie des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr, des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk oder beider Häuser gemeinsam sinnvoll sein. Unter den genannten Premiumflächen erscheint dergleichen zurzeit sinnvoll für die Standorte
- Köln-Marsdorf, wo eine beabsichtigte Logistikansiedlung der Deutschen Post AG zu Widerstand in der ansässigen Bevölkerung geführt hat, hinsichtlich der Moderation dieses konkreten Konflikts,
 - Interkommunales Gewerbegebiet Jüchen / Grevenbroich, wo eine von der Gemeinde Jüchen gewünschte Straßenanbindung durch das MBWSV NW abgelehnt wird, hinsichtlich der Moderation des Interessenausgleichs über die sinnvollste Variante der Anbindung.
6. Standorte mit speziellen Funktionen und/oder Entwicklungserfordernissen wie beispielsweise
- Chempark Leverkusen (infrastrukturell speziell ausgestatteter und geeigneter Standort für Logistiktungen mit besonderen Anforderungen an Sicherheit und Service),
 - Marl, Zeche Auguste Victoria (potenzieller künftiger Logistikstandort als Folgenutzung des 2018 auslaufenden Bergbaus).

In allen diesen Funktionen kann das Land sinnvoll auf die Entwicklung von Standorten für die Ansiedlung von Logistiktungen einwirken, ohne hoheitliche Rechte, politische oder wirtschaftliche Interessen anderer Akteure zu beeinträchtigen.

7 Handlungsempfehlung I

7.1 Empfehlungen für die Akteure am Logistikmarkt

Der detaillierte Vergleich der Datensätze zeigte deutlich den vorrangigen Einfluss lagebedingter Strukturmerkmale auf die Positionierung von Standorten. Bei einem Premiumstandort sollten diese immer überwiegend mindestens im Gruppendurchschnitt liegen, doch viele führende Standorte weisen darüber hinaus auch überdurchschnittliche Ausprägungen beeinflussbarer Merkmale auf und können damit sogar einzelne „Schwächen“ bezüglich ihrer Lagegunst ausgleichen.

Die örtlichen und regionalen Träger der Planungshoheit sollten in jedem Fall anstreben, nicht nur potenziell geeignete Flächen auszuweisen, sondern sie beizeiten auch bezüglich der beeinflussbaren Merkmale zu optimieren. Im Unterschied zu physischen Entfernungen lassen sich z.B. Fahrzeiten durchaus beeinflussen, z.B. durch den Ausbau von Verkehrswegen oder die begleitende Entwicklung regionaler Terminals für den intermodalen Umschlag.

Daneben zeigt sich, dass die meisten führenden Standorte mindestens bis zur Stufe des Flächennutzungsplans planerisch entwickelt sind. Potenzialflächen, die diese Stufe noch nicht erreicht haben, können meist durch die Einpassung in das System der Bauleitplanung bereits beträchtlich weiterentwickelt werden, ohne dass auf diesem Weg bereits zu viele Detailprobleme etwa bezüglich Nachbarschaftslage oder Emissionen zu lösen sind: Dies bleibt vielmehr überwiegend der nachfolgenden Aufstellung des Bebauungsplans vorbehalten.

Die Entwicklung konkreter Logistikstandorte verläuft zwingend im direkten Kontakt zu einer heterogen organisierten Branche, deren Akteure jeweils eigenständige Entscheidungen treffen, die ihrerseits folglich ebenfalls nur in engen Grenzen homogen sein können. Abseits von festen „Regeln“ für die Standortentwicklung empfiehlt sich für die örtliche Wirtschaftsförderung, im konkreten Einzelfall einer geplanten Ansiedlung genau auf die Interessenlage der Akteure im Einzelfall zu achten bzw. deren Darstellung auch einzufordern.

Umgekehrt sind die Akteure der Logistikbranche zweifellos gut beraten, die auf ihrer Seite unabdingbaren Voraussetzungen für eine konkrete Ansiedlung frühzeitig nicht nur für sich zu analysieren, sondern auch an die örtlich für die Besiedlung konkreter Parzellen zuständigen Stellen (Planung und Wirtschaftsförderung) zu kommunizieren.

Ähnlich wie auch in anderen Lebensbereichen besteht auch hier die Hauptaufgabe darin, Sachverhalte und die sie bestimmenden Faktoren, Erfordernisse etc. nachvollziehbar in die Zusammenhänge und Strukturen zu übersetzen, in denen der Gesprächspartner zu handeln hat. Dieser Kommunikationsprozess zielt darauf, diejenigen standortbezogenen Aspekte zu identifizieren und möglichst auszuräumen, die einer Ansiedlung widersprechen. Es ist daher unbedingt erforderlich, dass diese „Dollpunkte“ von allen Beteiligten deutlich erkannt und aus ihren jeweiligen Perspektiven beurteilt werden können.

Sowohl diese Gesprächsprozesse als auch alle formellen Schritte zur Standortentwicklung führen über politische und administrative Stellen. Die aktive Unterstützung durch die örtliche Politik und Verwaltung hat generell große Bedeutung für die Perspektiven eines Standorts. Unabhängig von konkreten Anfragen nehmen potenzielle Investoren diesen Aspekt aufmerksam wahr, denn eine Ansiedlung bindet tendenziell viel Geld über lange Zeit. Umgekehrt werden mitunter sogar Lagenachteile in Kauf genommen, wenn der Standort in der öffentlichen Meinung „abgesichert“ erscheint. Es empfiehlt sich also grundsätzlich immer, über die „harten“ Voraussetzungen bei Flächenausweisung, Anbindung, Ausrüstung und Vermarktung des Standorts hinaus eine aufgeklärte Grundeinstellung gegenüber Ansiedlungen von Logistiknutzungen „an Ort und Stelle“ zu fördern.

7.2 Empfehlungen zu einer strategischen Leitlinie des Landes

In praktisch allen Aspekten der Entwicklung von Logistikstandorten ist der Dialog zwischen verschiedenen Akteuren erforderlich. Die Kombination verschiedener Handlungsmöglichkeiten zu einer strategischen Leitlinie ermöglicht es dem Land, seine Positionen und Absichten gegenüber den Trägern hoheitlicher, politischer und wirtschaftlicher Interessen eindeutig darzustellen und zugleich zielführend zu organisieren und zu verfolgen.

Das Land kann dabei vor allem in vier Themenbereichen tätig werden:

1. Planung von Logistikstandorten

In Anbetracht der kommunalen Planungshoheit entfällt ein großer Teil der möglichen Aktivitäten in diesem Bereich auf Beratung. Diese kann sich inhaltlich auf

- die Vermittlung der Anforderungen der Logistikbranche an Standorte für Ansiedlungen,
- die Abstimmung der Belange der Logistikbranche und anderer Belange in Planungsverfahren und/oder
- die aktive Mitwirkung in der Landes- und Regionalplanung, z.B. im Rahmen der vorgesehenen Abstimmungs- und Beteiligungsprozesse

richten. Träger sind hier die Träger der Planungshoheit auf den genannten Ebenen (politische Institutionen und Fachverwaltungen) sowie die Akteure der Logistikbranche im Hinblick auf deren geschäftliche Anforderungen.

2. Bildung im Logistikbereich

Die Untersuchungen zur Aus- und Weiterbildung in der Logistikbranche haben u.a. ergeben, dass zwar zahlreiche Angebote bestehen, doch nicht alle tatsächlich den spezifischen konkreten Bedarf von Logistikdienstleistern im Markt abdecken. Hier kann es weiterhelfen, in Zusammenarbeit mit Bildungsträgern und Wirtschaft passgenaue Bildungsangebote bereitzustellen. Ob dies günstiger durch die Konzeption und Abstimmung neuer oder die Harmonisierung bestehender Angebote erfolgt, ist in diesem Zusammenhang eine interessante methodische Fragestellung, die das Land (etwa durch die fachlich zuständigen Ressortministerien) im Austausch sowohl mit den Bildungsträgern als auch mit den Arbeitgebern in der Logistikbranche erörtern sollte. Mit den jeweiligen Möglichkeiten dieser drei Seiten sollte angestrebt werden, an den Logistikstandorten im Land einen Stamm von Arbeitnehmern mit möglichst nachvollziehbarem, homogenem Portfolio an Kenntnissen und Fertigkeiten verfügbar zu machen, auf den dort angesiedelte Arbeitgeber relativ sicher zurückgreifen können. Dies kann im Gegenzug eine Ansiedlung im Landesgebiet attraktiver erscheinen lassen.

3. Wirtschaftsnaher Infrastruktur

Dieser Bereich hängt vor allem mit der Verbreitung von Multimodalität zusammen. Passende Gegenstände sind die Errichtung, Modernisierung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen und KV-Terminals, aber auch die effektive Abgrenzung zwischen Verkehrswegen mit Logistikfunktion und Konflikte zwischen Nutzungen in ihrem Umfeld. Ansprechpartner sind neben Planungs- und Straßenbaulastträgern (Bund, Land, Kommunen) auch Infrastrukturbetreiber im Schienenverkehr (DB Netz AG und nicht-bundeseigene Eisenbahnen) und die örtliche Wirtschaftsförderung.

4. Information und Kommunikation

In allen vorgenannten Handlungsbereichen kann das Land konkrete Ziele ausschließlich oder vorrangig nur über Gesprächsprozesse erreichen. Daneben zeigt der gesamte Problemaufriss, wie wichtig es ist, dass die Akteure möglichst frühzeitig miteinander sprechen. Hier bietet sich den zuständigen Ministerien die Chance, im Rahmen eines konkreten, auf Logistik bezogenen Handlungsprogramms die Rolle eines Moderators einzunehmen, der alle beteiligten und Interessierten zum Austausch zusammenbringt. Das bestehende LogistikCluster NRW könnte organisatorisch zu einem effektiven Austauschmedium für die praktische Durchführung dieser Aufgabe weiterentwickelt werden.

8 Literaturverzeichnis I

Stadt Remscheid; Stadt Solingen; Stadt Wuppertal; IHK Wuppertal – Solingen – Remscheid; Handwerkskammer Düsseldorf (Herausgeber); Regionaler Arbeitskreis Regionales Gewerbeflächenkonzept Bergisches Städtedreieck (Bearbeiter): Regionales Gewerbeflächenkonzept Bergisches Städtedreieck, Solingen 2012

IHK Mittlerer Niederrhein; Rhein-Erft-Kreis; Rhein-Kreis Neuss (Auftraggeber); IVV – Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung GmbH & Co. KG; SLA – Smeets Landschaftsarchitekten Planungsgesellschaft mbH (Auftragnehmer Teilgebiet Nord); Spiekermann GmbH Consulting Engineers; Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH (Auftragnehmer Teilgebiet Süd): Untersuchung zur Flächen (Re-) Aktivierung zur Ausweitung des Gewerbeflächenangebotes mit Gleisanschluss für eine eventuelle logistische Nutzung, Krefeld/Bergheim/Neuss o.J. (2012)

Innovationsregion Rheinisches Revier (Auftraggeber); IVV – Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung GmbH & Co. KG; SLA – Smeets Landschaftsarchitekten Planungsgesellschaft mbH (Auftragnehmer): Ermittlung des Gewerbeflächenangebotes für Logistik. Untersuchung zur Flächen (Re-) Aktivierung für eine Ausweitung des Gewerbeflächenangebotes für logistische Nutzung, Jülich/Aachen/Erftstadt o.J. (2014)

Logistikregion Rheinland e.V. (Auftraggeber); Hochschule Neuss für internationale Wirtschaft (Auftragnehmer); Jockel, Otto; Müller, Christian (Bearbeiter): Logistikregion Rheinland. Eine deskriptive Aufnahme, Neuss 2014

Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen: Immissionsschutz in der Bauleitplanung. Abstände zwischen Industrie- bzw. Gewerbegebieten und Wohngebieten im Rahmen der Bauleitplanung und sonstige für den Immissionsschutz bedeutsame Abstände (Abstandserlass), Düsseldorf 2007

LogistikCluster NRW (Herausgeber): Ansiedlungshandbuch Logistik.NRW. Leitfaden für Regionen und Kommunen, Dortmund 2012

Daneben konnte im Rahmen der Befragung der Industrie- und Handelskammern eine Vielzahl erforderlicher Detailinformationen erfasst und verarbeitet werden, wofür an dieser Stelle den Ansprechpartnern herzlicher Dank zu sagen ist.

Thema 2: Logistische Infrastruktur/Intermodalität – Teil Infrastruktur

9 Zusammenfassung II – Infrastruktur

Die Untersuchung im Themenbereich Infrastruktur zielt darauf ab, die Voraussetzungen der Infra- und Suprastruktur in Nordrhein-Westfalen und der näheren Umgebung darzustellen und den zukünftigen Bedarf durch das Transportmengenwachstum aufzuzeigen. Im ersten Schritt wurden die relevanten Umschlagsanlagen und Zugänge zu den verschiedenen intermodalen Verkehrsnetzen aufgenommen und deren Erreichbarkeit dargestellt. Ebenfalls wurden die Infrastrukturen in Nordrhein-Westfalen analysiert und die Engpässe identifiziert, Wachstumsregionen aufgezeigt und die eingereichten Maßnahmen zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 auf Basis der zukünftigen Verkehrsströme bewertet.

Nordrhein-Westfalen verfügt über ein dichtes Verkehrsnetz (sowohl Straßen als auch für Schienenwege und Wasserstraßen). Es ist in den großräumigen Korridoren bereits vielfach voll ausgelastet; große Teile müssen ausgebaut, instand gesetzt oder neugebaut werden. Ebenfalls ist mit einem großen Verkehrswachstum vor allem entlang des Rheins und im Ruhrgebiet über alle Verkehrsträger hinweg zu rechnen. Vorteilhaft ist, dass in diesen Wachstumsregionen die Zugänge zu intermodalen Umschlagsanlagen entweder in Häfen oder Ladestellen schnell zu erreichen sind.

Die eingereichten Maßnahmen zum BVWP 2015 sind sehr umfangreich und entsprechen den Wünschen und Anforderungen der befragten Verlager, Operateure und Verbände. Auf der Grundlage des festgestellten Wachstums im Verkehrsaufkommen werden auch die entsprechenden Relationen bearbeitet, ggf. ist eine Anpassung der Priorisierung basierend auf den neuen Erkenntnissen der Verflechtungsprognose notwendig. Auf Grund des Bedarfs, der geringen Personalkapazitäten für die Planung und der knappen Investitionsmittel können ggfs. nicht alle Maßnahmen realisiert werden. Für diesen Fall sollte eine Priorisierung entlang der Hauptverkehrsachsen und Korridore erfolgen sowie der Fokus auf die Knoten, Brücken und Schleusen gelegt werden, damit das Infrastrukturnetz betriebsbereit gehalten wird. Außerdem sollten durch eine Integration von Verladern und Operateuren, z.B. durch eine Abfrage mittels Fragebogen, kleine Engpässe mit großer Auswirkung identifiziert und hier Lösungsansätze gemeinsam erarbeitet werden bzw. eine Priorisierung der großen Engpässe gemeinsam mit Verladern und Operateuren auf Basis von direkten Potentialen erfolgen.

10 Ausgangssituation und Vorgehensweise

Für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Entwicklung der Logistikbranche ist eine funktionsfähige Infrastruktur unabdingbare Voraussetzung, damit sie ihre Dienstleistungen erfolgreich erbringen und national wie international wettbewerbsfähig bleiben kann. Analog zum Thema Flächen sollte daher eine umfassende Bestandsanalyse der landesweit zur Verfügung stehenden logistischen und verkehrlichen Infrastruktur vorgenommen werden.

Die Logistikbranche ist naturgemäß sehr stark durch einen grenz- und regionsübergreifenden Charakter geprägt. Vor allem in Nordrhein-Westfalen ist dieser grenzüberschreitende Charakter sehr ausgeprägt. Aus diesem Grund wird der Untersuchungsraum der Analyse neben Nordrhein-Westfalen auch die benachbarten Regionen umfassen. Der Fokus der Analyse liegt hier auf der aktuellen Situation und der dort zu erwartenden Entwicklung.

Der Themenbereich Infrastruktur wird in zwei Arbeitsschritten bearbeitet. Zum einen eine umfangreiche Bestandsanalyse der in Nordrhein-Westfalen landesweit zur Verfügung stehenden logistischen und verkehrlichen Infrastruktur vorgenommen. Zum anderen wird eine Verkehrsmengenprognose erstellt. Hierfür wird hauptsächlich die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 verwendet. Regionale Informationen durch IHKen und Wirtschaftsförderungen werden zudem für die Einzelbetrachtung von logistischen und verkehrlichen Infrastrukturen ergänzend verwendet.

Die Auswertung der Verkehrsprognosen findet zweistufig statt. Zum einen für Nordrhein-Westfalen und die benachbarten Regionen mit den höchsten Austauschbeziehungen und in der zweiten Stufe detaillierter nach Quellen, Verkehrsströmen, Senken und relevanten Standorten. Ein wichtiger Faktor ist auch die zunehmende Containerisierung von Transportmengen und Güterarten. Hier wird ein Ausblick auf den zukünftigen Anteil an containerisierten Transporten je Güterart gegeben.

Der nächste Arbeitsschritt befasst sich mit der Bedarfsermittlung. Hier wird aufbauend auf den Arbeiten der Bestandsanalyse die aktuelle Situation der Infrastruktur erarbeitet. Ziel der Analyse der verkehrlichen Infrastruktur ist die Darstellung der bestehenden Infrastruktur.

11 Verkehrswachstum

Als Basis der Analyse des aktuellen und zukünftigen Transportaufkommens sowie der Verkehrsverflechtung sowohl innerhalb von Nordrhein-Westfalen als auch mit Relationen im In- und Ausland dient die Verflechtungsprognose 2030, die als Basis des Bundesverkehrswegeplans 2015 erstellt wurde. Als deren wesentlicher Teil einbezogen wurde die Seeverkehrsprognose 2030. Die Datenbasis wurde mit dem Auftragnehmer des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr Nordrhein-Westfalen für das Wasserstraßen- und Hafenkonzzept NRW, der Planco Consulting GmbH, abgestimmt.

Nordrhein-Westfalen hat mit einem deutlichen Wachstum des Transportaufkommens zu rechnen. Insgesamt steigt das Transportaufkommen in Nordrhein-Westfalen bis 2030 um rund 0,19 Mrd. t und somit 13 % im Vergleich zu 2010. Dies bedeutet eine Steigerung von rund 1,42 Mrd. t in 2010 auf rund 1,61 Mrd. t in 2030. In Abbildung 5 ist die Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern dargestellt. Die Straße hat den mit Abstand höchsten Anteil am Transportaufkommen. Das Wachstum hier beträgt hier rund 14 % von 1,15 Mrd. t in 2010 auf 1,3 Mrd. t in 2030. Somit bleibt die Straße auch in Zukunft der wichtigste Verkehrsträger in Nordrhein-Westfalen. Prozentual wird beim Schienengüterverkehr ein geringes Wachstum von rund 5 % verzeichnet, von rund 150 Mio. t im Jahr 2010 auf 155 Mio. t in 2030¹². Das höchste Wachstum beträgt rund 22 % auf der Wasserstraße. Hier steigt das Transportaufkommen von rund 122 Mio. t in 2010 auf rund 150 Mio. t in 2030. Nach absoluter Transportmenge nähert sich die Wasserstraße von der Bedeutung der Schiene an.

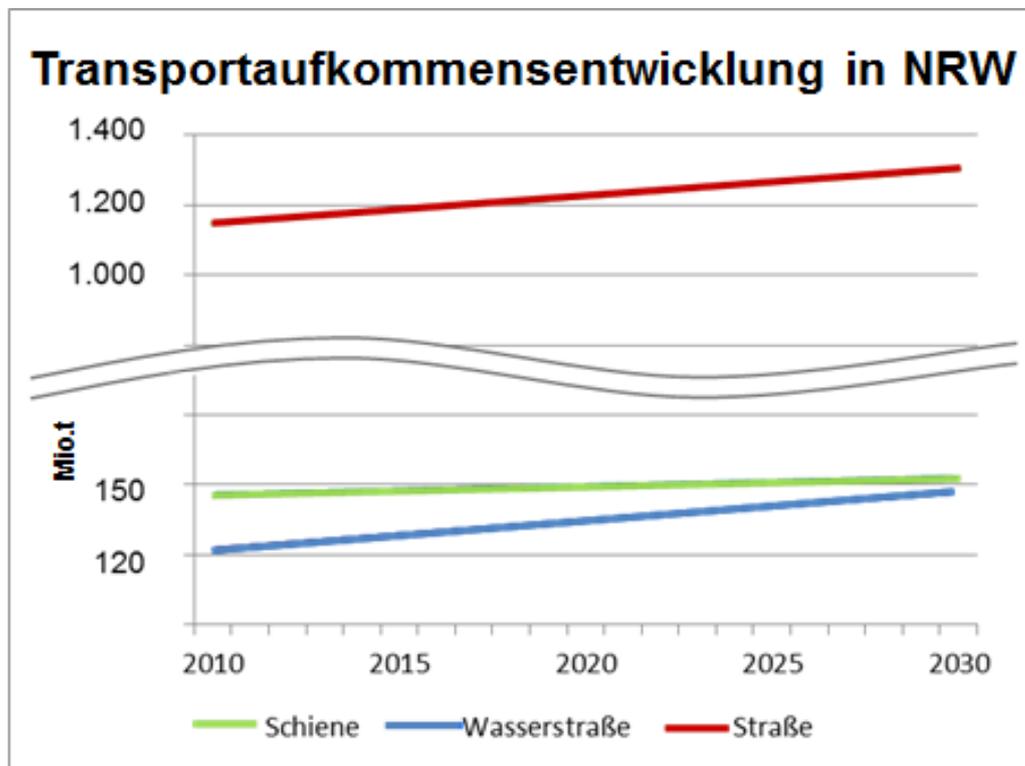


Abbildung 5: Transportaufkommensentwicklung in Nordrhein-Westfalen nach Verkehrsträgern bis 2030

¹² Verflechtungsprognose 2030

Ein sehr hoher Anteil des Transportaufkommens wurde in 2010 im Binnenverkehr erbracht. Binnenverkehr bedeutet, dass sowohl Quelle als auch Ziel in Nordrhein-Westfalen liegen. Insgesamt betrug der Binnenverkehr in Nordrhein-Westfalen von dem gesamten Verkehrsaufkommen von rund 1,4 Mrd. t in 2010 rund 0,965 Mrd. t; davon entfiel ein Großteil mit rund 858 Mio. t auf den Straßengüterverkehr. Den größten Anteil am Wachstum des Transportaufkommens hat allerdings nicht der Binnenverkehr, dieser steigt nur um rund 2 % auf etwa 0,982 Mrd. t an, sondern der ein- und ausgehende Verkehr. Dieser steigt um rund 38 % und somit um etwa 0,172 Mrd. t auf rund 0,625 Mrd. t an.

Bei der Betrachtung der einzelnen Verkehrsträger wird unterschieden zwischen konventionellem und containerisiertem Verkehr. Die geringe Steigerung im Schienengüterverkehr ist begründet im Rückgang des konventionellen Transports, wie Abbildung 6 verdeutlicht. Der konventionelle Verkehr sinkt um 9,8 % bzw. 12,9 Mio. t. Begründet ist dies durch den Wegfall von Transportmengen in der Gütergruppe „Steinkohle“, hier sinkt das Aufkommen um 23 Mio. t, sowie in den Gütergruppen „Koks“ und „Braunkohle“ mit einer Verringerung der Aufkommensmengen um jeweils 0,8 Mio. t. Wachstumsgruppen im konventionellen Verkehr sind sowohl „Metalle und Halbzeuge“ mit rund 5 Mio. t Wachstum bis 2030 als auch „Chemische Erzeugnisse“ mit einem Wachstum von rund 2,5 Mio. t bis 2030. Weiteres Wachstum wird vor allem durch den containerisierten Verkehr erzielt. Dieser hat eine Steigerung von rund 20 Mio. t bzw. 137,5 % von 2010 auf 2030 auf rund 20,3 Mio. t zu erwarten.

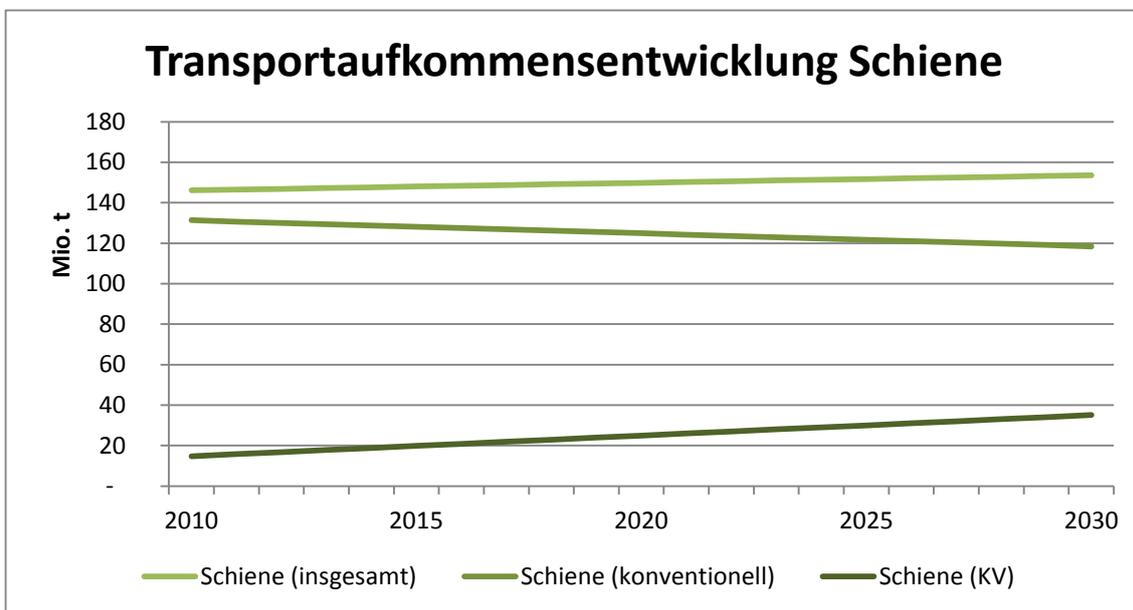


Abbildung 6: Transportaufkommensentwicklung in Nordrhein-Westfalen auf der Schiene bis 2030

Der Transport auf der Wasserstraße steigt sowohl im containerisierten Verkehr als auch im konventionellen Transport; Abbildung 7 zeigt diese Entwicklung auf. Im konventionellen Transport steigt das Aufkommen am stärksten in der Gütergruppe „Erze“ mit einem Wachstum von rund 32 % um 8 Mio. t auf rund 32 Mio. t in 2030. Weiteres starkes Wachstum wird in der Gütergruppe „Steinkohle“ mit rund 26 % um 4,9 Mio. t auf rund 24 Mio. t in 2030 generiert. Das stärkste prozentuale Wachstum wird im containerisierten Verkehr generiert. Dieser steigt mit rund 95 % um rund 8,3 Mio. t auf 17 Mio. t in 2030 an. Der Anteil am Gesamttransport wird 2030 rund 12 % betragen.

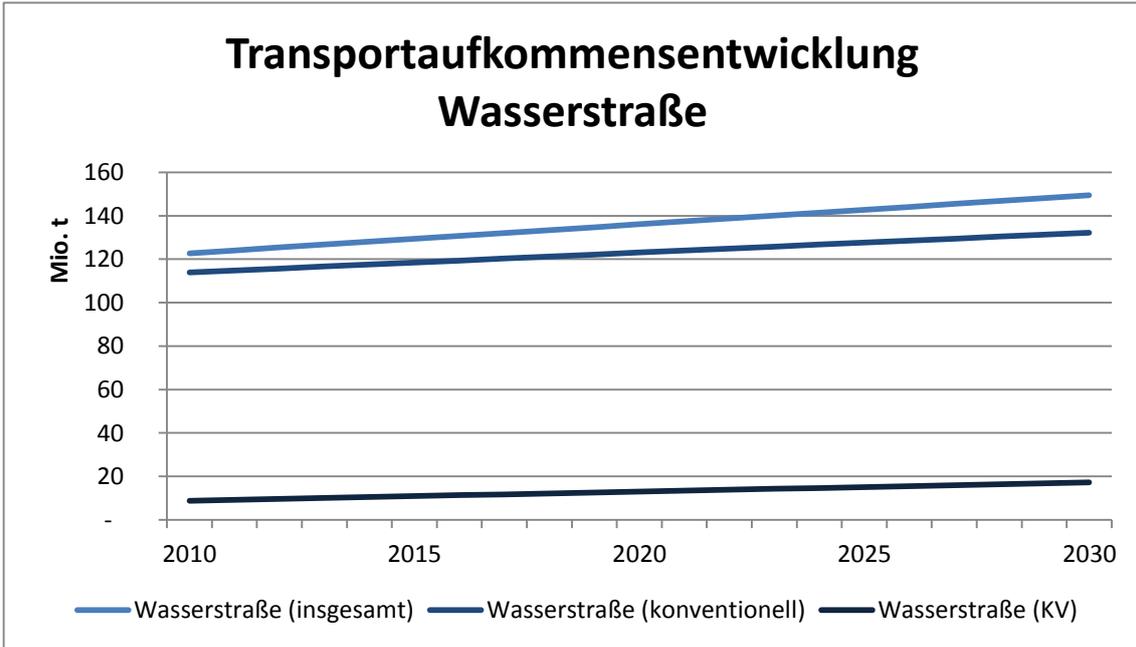


Abbildung 7: Transportaufkommensentwicklung in Nordrhein-Westfalen auf der Wasserstraße bis 2030

Die Gütergruppe mit dem höchsten Aufkommen im Straßengüterverkehr ist „Steine und Erden“ mit einem Wachstum von 3 % um rund 9,3 Mio. t auf rund 302 Mio. t. Die Gütergruppe „Nahrungs- und Genussmittel“ folgt mit einem Aufkommen von 120 Mio. t in 2010 an zweiter Stelle. „Nahrungs- und Genussmittel“ hat mit einem Wachstum von 14 % um 26,7 Mio. t auf 147 Mio. t in 2030 das größte Wachstum auf der Straße zu verzeichnen. Ebenfalls werden „Metalle und Halbzeuge“ um rund 15,5 Mio. t auf 112 Mio. t. sowie die Gütergruppen „Sammelgut“ und „Chemische Erzeugnisse“ um jeweils rund 10 Mio. t. bis 2030 steigen. Durch das Wachstum steigt „Sammelgut“ um 31 % auf 44,6 Mio. t und „Chemische Erzeugnisse“ um 14 % auf 82 Mio. t. Sinken werden die Transportmengen in den Gütergruppen „Mineralölserzeugnisse“, „Koks“, „Steinkohle“ und „Braunkohle“. Abbildung 8 zeigt die Entwicklung des Transportaufkommens auf der Straße auf.

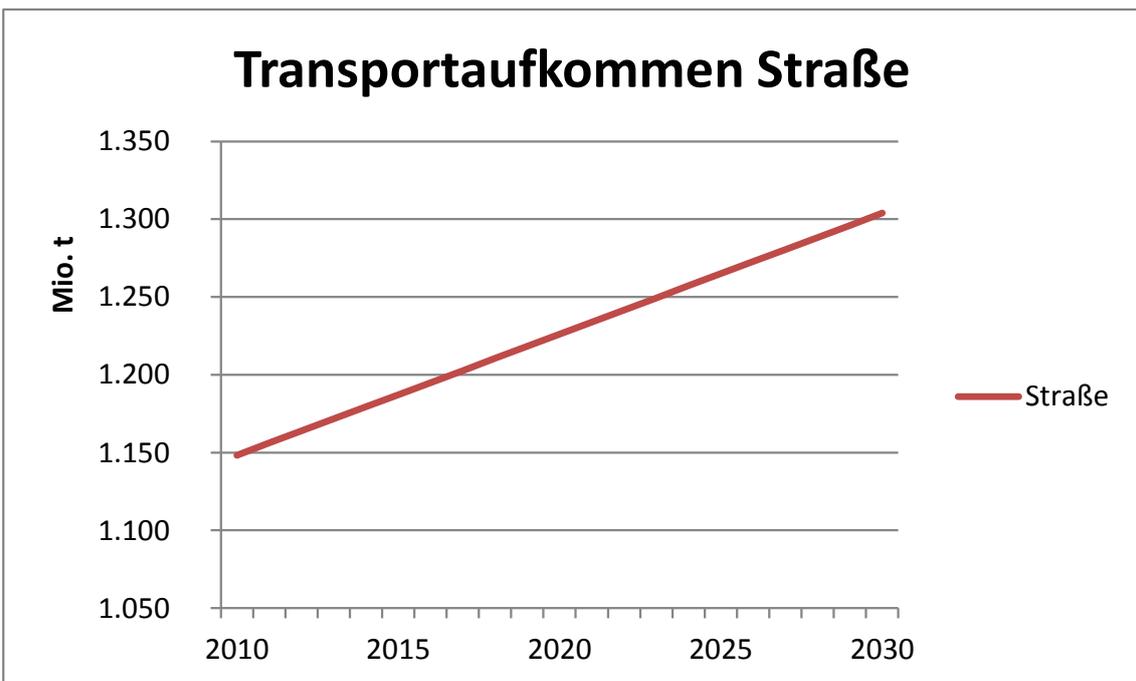


Abbildung 8: Transportaufkommensentwicklung in Nordrhein-Westfalen auf der Straße bis 2030

Ein wichtiger Aspekt in der Logistik in Nordrhein-Westfalen ist der Seehafenhinterlandverkehr (SHV). Hier wird die Bedeutung des Rheins und der westdeutschen Kanäle für Nordrhein-Westfalen deutlich. Die Wasserstraße ist für Nordrhein-Westfalen der wichtigste Verkehrsträger im SHV. Begründet ist dies durch die gute infrastrukturelle Anbindung an die ZARA-Häfen durch den Rhein sowie dessen Leistungsfähigkeit. Der SHV wird insgesamt bis 2030 um rund 47 Mio. t auf 134 Mio. t steigen, dies entspricht einer Steigerung von etwa 54%. Verdeutlicht wird dies durch Abbildung 9.

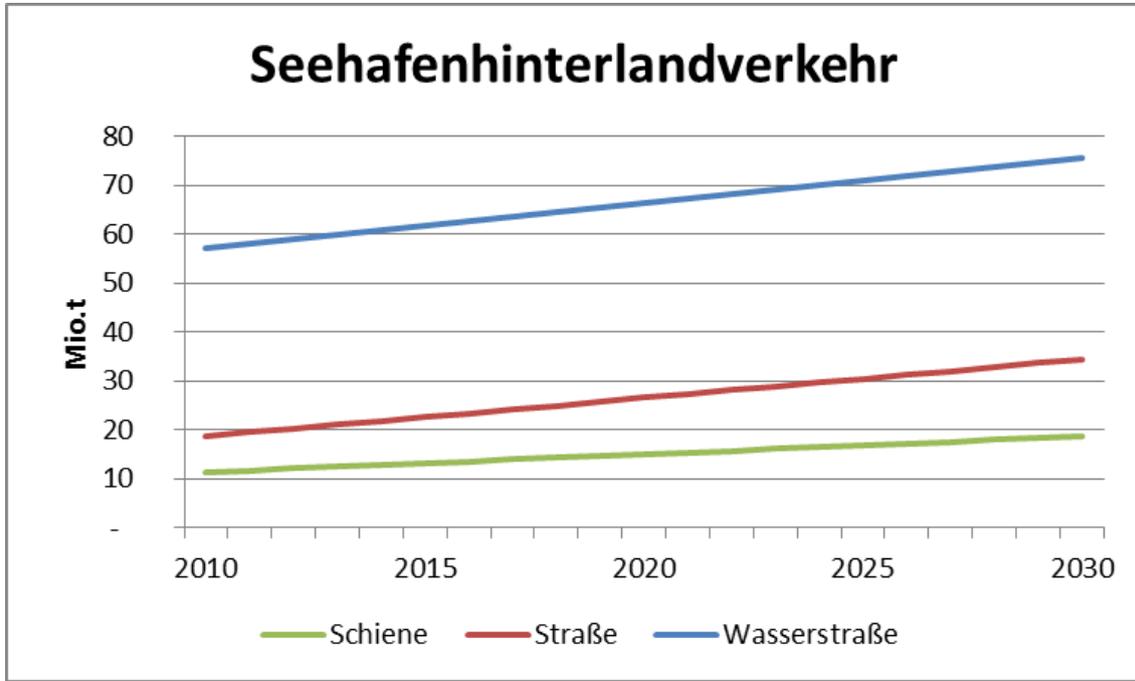


Abbildung 9:Transportaufkommensentwicklung in Nordrhein-Westfalen im Seehafenhinterlandverkehr bis 2030

Die folgende Tabelle 5 gibt einen Überblick über die Anteile und Entwicklung des Seehafenhinterlandverkehrs:

Relation	Transportaufkommen 2010	Anteil am gesamten Seehafenhinterlandverkehr 2010	Transportaufkommen 2030	Anteil am gesamten Seehafenhinterlandverkehr 2030	Wachstum [%]
Niederlande	6.291.217	41,7%	12.204.296	38,2%	94%
Belgien	3.577.169	23,7%	6.421.795	20,1%	80%
Hamburg	2.310.088	15,3%	4.633.493	14,5%	101%
Italien	923.182	6,1%	2.149.219	6,7%	133%
Bremen	619.973	4,1%	1.282.851	4,0%	107%
Schleswig-Holstein	609.011	4,0%	1.243.296	3,9%	104%
Frankreich	346.095	2,3%	655.953	2,1%	90%
Polen	311.268	2,1%	531.776	1,7%	71%
Slowenien	71.539	0,5%	170.720	0,5%	139%
Kroatien	17.087	0,1%	37.098	0,1%	117%
Niedersachsen	2.598	0,02%	2.628.757	8,2%	101084%

Tabelle 5: Verteilung und Wachstum des Seehafenhinterlandverkehrs nach Relationen

Die wichtigsten Relationen sind weiterhin die Niederlande, mit einem Anteil von 38,2 % in 2010 und einem Anteil von 41,7 % in 2030, Belgien mit einem aktuellen Anteil von 23,7 % sowie 20,1 % in 2030 sowie Hamburg mit einem aktuellen Anteil von 15,3 % und zukünftig von 14,5 %. In 2030 kommt als starker Partner noch Niedersachsen hinzu. Dort wird dann der Anteil rund 8,2 % betragen. Dadurch wird auch der prozentuale Anteilsverlust von Belgien und Hamburg erklärt, dort wächst das Transportaufkommen absolut. Einen hohen Anteil am SHV hat speziell der containerisierte SHV. Dieser wird um 112 % um rund 17 Mio. t auf 32 Mio. t. in 2030 steigen, wie in Abbildung 10 verdeutlicht.

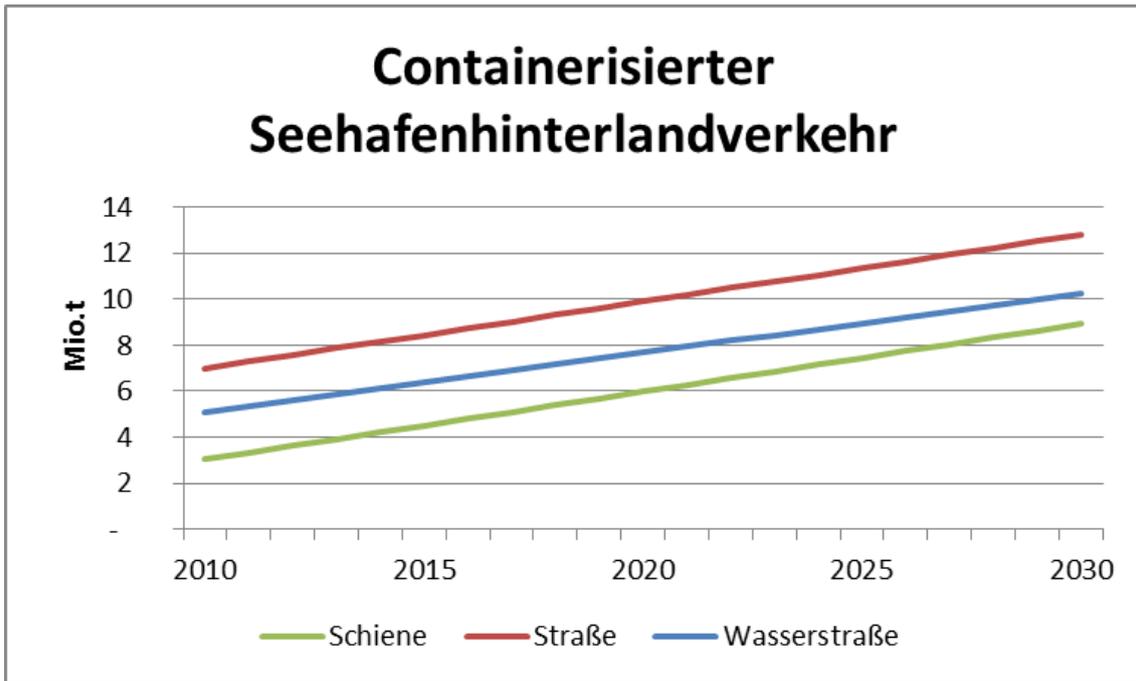


Abbildung 10: Transportaufkommensentwicklung in Nordrhein-Westfalen im containerisierten Seehafen hinterlandverkehr bis 2030

Im containerisierten SHV ist allerdings die Straße mit einem Anteil von 46 % in 2010 der wichtigste Verkehrsträger. Insgesamt wurden 2010 rund 7 Mio. t auf der Straße transportiert. Auf der Schiene wurden rund 3 Mio. t und auf der Wasserstraße rund 5 Mio. t transportiert. Das stärkste prozentuale Wachstum im containerisierten SHV hat die Schiene mit 193 %, rund 5,9 Mio. t, danach Wasserstraße mit 103 %, etwa 5,2 Mio. t. Die Straße wächst mit rund 83 %, etwa 5,8 Mio. t prozentual am schwächsten. Durch das verstärkte Wachstum auf der Schiene und Wasserstraße verschiebt sich der Anteil der Straße am Modal Split in 2030 und beträgt dort nur noch 40 %. Trotz der Senkung ist das Verlagerungspotential im SHV durch den hohen Anteil der Straße weiterhin sehr hoch.

Die Kreise und kreisfreien Städte mit dem höchsten Anteil am Transportaufkommen in Nordrhein-Westfalen gibt Tabelle 6 wieder. Diese 10 Kreise und kreisfreien Städte decken rund 40 %, rund 0,58 Mrd. t des gesamten Transportaufkommens in 2010 ab. In 2030 wird der Anteil auf rund 42 % steigen, rund 0,68 Mrd. t. Das größte Wachstum entfällt auf die Städte Duisburg und Köln sowie den Kreis Neuss.

Kreis / Stadt	2010	2030	Wachstum [t]	Wachstum [%]
Duisburg, Kreisfreie Stadt	8,4%	9,4%	32.299.319	27,2%
Köln, Kreisfreie Stadt	5,1%	6,0%	24.202.506	33,6%
Neuss, Kreis	4,2%	4,7%	16.108.742	27,0%
Erftkreis	4,1%	4,1%	7.438.524	12,8%
Recklinghausen, Kreis	4,0%	3,6%	1.100.682	1,9%
Wesel, Kreis	4,0%	3,6%	238.885	0,4%
Dortmund, Kreisfreie Stadt	3,3%	3,2%	4.860.680	10,5%
Steinfurt, Kreis	2,8%	2,8%	4.969.821	12,6%
Düsseldorf, Kreisfreie Stadt	2,5%	2,6%	5.130.226	14,2%
Unna, Kreis	2,4%	2,4%	4.234.190	12,3%

Tabelle 6: TOP10 Kreise / kreisfreien Städte in Nordrhein-Westfalen nach Aufkommensanteil

Eine Untersuchung der Importanteile am Transportaufkommen der TOP10-Kreise / kreisfreien Städte ergibt, dass das Ruhrgebiet eine Importregion ist und entlang des Rheins um Köln und Neuss die Städte entweder einen ausgeglichenen Anteil haben oder exportorientiert sind, vgl. Tabelle 7.

Kreis / Stadt	Importanteil 2010	Importanteil 2030
Duisburg, Kreisfreie Stadt	62%	62%
Köln, Kreisfreie Stadt	50%	50%
Neuss, Kreis	47%	48%
Erftkreis	44%	46%
Recklinghausen, Kreis	47%	48%
Wesel, Kreis	43%	41%
Dortmund, Kreisfreie Stadt	57%	57%
Steinfurt, Kreis	51%	52%
Düsseldorf, Kreisfreie Stadt	52%	52%
Unna, Kreis	56%	57%

Tabelle 7: Importanteil der TOP10-Kreise/ kreisfreie Städte

Eine Betrachtung der Gütergruppen zeigt die wichtigsten davon in Nordrhein-Westfalen auf. Bewertet auf Basis des absoluten Transportvolumens sind die „Steine und Erden“ sowie „Nahrungs- und Genussmittel“, vgl. Tabelle 8.

Gütergruppe	Aufkommen 2010 [t]	Wachstum bis 2030 [t]	Wachstum bis 2030 [%]
Steine und Erden, sonstige Bergbauern.	921.087.048	41.498.787	5%
Nahrungs- und Genussmittel	348.534.877	98.209.563	28%
Sonstige Mineralerzeugnisse	323.362.916	45.700.817	14%
Sekundärrohstoffe, Abfälle	282.122.243	18.709.745	7%
Metalle und Halbzeuge	240.268.564	58.735.001	24%
Chemische Erzeugnisse	209.220.194	44.628.747	21%
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugn.	207.928.106	56.387.621	27%
Holz und Kork, Papier, Pappe, Druckerz.	176.192.622	43.003.194	24%
Mineralölerzeugnisse	161.938.679	- 15.789.518	-10%
Gutart unbekannt	126.599.664	81.180.337	64%

Tabelle 8: TOP10-Gütergruppen nach absoluter Transportmenge

Die Gütergruppe „Steine und Erden“ hat insgesamt einen Anteil am Transportaufkommen von rund 25 %. Von den TOP10-Gütergruppen verzeichnen nur „Mineralölerzeugnisse“ ein negatives Wachstum von rund 10 %. Die anderen Gütergruppen steigen stark an. Das größte prozentuale Wachstum verzeichnet neben den „Nahrungs- und Genussmitteln“ die Gütergruppe „Gutart unbekannt“. Hierbei handelt es sich größtenteils um containerisierte Güter. Eine Analyse auf Basis des nominalen Aufkommens zeigt auf, dass andere – für die Wertschöpfungskette – relevantere Gütergruppen dominieren. Tabelle 9 zeigt die wichtigsten Gütergruppen nach nominaler Wertdichte (absolut und mit dem höchsten Wachstum) auf; dies sind in Nordrhein-Westfalen „Maschinen und Geräte“ sowie „Fahrzeuge“. Hohes Wachstum hat außerdem die Gütergruppe „Gutart unbekannt“.

Gütergruppe	nominales Aufkommen 2010 [€]	nominale Wertdichte 2010 [Tsd. €/t]	Wachstum bis 2030 [Tsd. €]
Steine und Erden, sonstige Bergbauerz.	27.632.611 €	0,03	1.244.964 €
Nahrungs- und Genussmittel	372.932.318 €	1,07	105.084.232 €
Sonstige Mineralerzeugnisse	164.915.087 €	0,51	23.307.417 €
Sekundärrohstoffe, Abfälle	141.061.122 €	0,5	9.354.873 €
Metalle und Halbzeuge	540.604.269 €	2,25	132.153.752 €
Chemische Erzeugnisse	564.894.524 €	2,7	120.497.617 €
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugn.	83.171.242 €	0,4	22.555.048 €
Holz und Kork, Papier, Pappe, Druckerz.	142.716.024 €	0,81	34.832.587 €
Mineralölerzeugnisse	90.685.660 €	0,56	- 8.842.130 €
Gutart unbekannt	259.529.311 €	2,05	166.419.691 €

Tabelle 9: TOP10 Gütergruppen nach nominalem Aufkommen

Die Gütergruppe „Steinkohle“ hat z.B. bei einer nominalen Wertdichte von 0,11 Tsd. €/t und einem Aufkommen von 66 Mio. t ein nominales Aufkommen von nur rund 7,3 Mio. t. Das bedeutet, dass Steinkohle eine nominale geringere Bedeutung im Vergleich pro t besitzt und somit eine geringere Bedeutung z.B. im Außenhandel. Eine Auswertung der wichtigsten Relationen auf Basis der nominalen Wertdichte zeigt, dass insbesondere für die Straße und die Schiene die Zielrelationen andere sind. Die wichtigsten Zielregionen der wichtigsten Gütergruppe sind auf der Straße die Stadt Hamburg (ohne Seehafen) und die Stadt Berlin, auf der Schiene Salzgitter und der Seehafen Hamburg, im Empfang auch die Stadt Hamburg. Auf der Wasserstraße bleibt der Fokus allerdings auf den ZARA-Häfen.

Ein wichtiger Treiber der Globalisierung ist der containerisierte Verkehr. Der Containerisierungsgrad von Gütergruppen zeigt auf, welcher Anteil der Transportmenge im containerisierten Verkehr transportiert wird. In 2010 betrug der Containerisierungsgrad im Seehafenhinterlandverkehr in Deutschland insgesamt 29 %, laut der Verflechtungsprognose wird dieser bis 2030 auf rund 34 % steigen, verdeutlicht wird dies in Tabelle 10.

Gütergruppe Nr.	Gütergruppe	Containerisierungsgrad im Seehafenhinterlandverkehr 2010	Containerisierungsgrad im Seehafenhinterlandverkehr 2030
10	Land- und forstwirtsch. Erzeugnisse	5,2%	7,2%
21	Steinkohle	0,0%	0,0%
22	Braunkohle	0,0%	0,0%
23	Erdöl und Erdgas	0,6%	0,0%
31	Erze	0,0%	0,0%
32	Düngemittel	2,0%	0,0%
33	Steine und Erden	5,9%	8,9%
40	Nahrungs- und Genussmittel	15,4%	17,6%
50	Textilien, Bekleidung, Leder	89,4%	92,3%
60	Holzwaren, Papier, Druckerei	44,5%	46,4%
71	Koks	2,3%	0,0%
72	Mineralölerzeugnisse	0,3%	0,4%
80	Chemische Erzeugnisse etc.	28,9%	30,5%
90	Sonstige Mineralerzeugnisse	54,3%	56,8%
100	Metalle und Metallerzeugnisse	14,9%	17,5%
110	Maschinen und Ausrüstungen etc.	63,6%	67,5%
120	Fahrzeuge	30,9%	33,7%
130	Möbel, Schmuck, Musikinstrumente etc.	79,1%	81,1%
140	Sekundärrohstoffe, Abfälle	12,5%	15,3%
150	Post, Pakete	0,0%	0,0%
160	Geräte und Material für Güterbeförd.	90,3%	92,6%
170	Umzugsgut, sonst. nicht-marktb. Güter	63,5%	71,4%
180	Sammelgut	39,2%	41,9%
190	Gutart unbekannt	93,7%	93,7%

Tabelle 10: Gütergruppen und Containerisierungsgrade im Seehafenhinterlandverkehr 2010 und 2030

Auffällig ist, dass in keiner Gütergruppe der Containerisierungsgrad dominant ansteigt, durchgehend steigen die Anteile um wenige Prozentpunkte (bis zu 4 % z.B. bei „Maschinen und Ausrüstungen“), abgesehen bei den typischen Massengüter wie z.B. Stein- und Braunkohle, Erze oder Flüssiggüter.

12 Umschlagstandorte

Der Logistikstandort Nordrhein-Westfalen zeichnet sich durch ein enges Netz an Umschlagsanlagen und öffentlichen Ladestellen aus. Die immer weiter wachsende Arbeitsteilung innerhalb der Supply Chain ist neben der Globalisierung nur ein Aspekt zum voranschreitenden Wachstum des Verkehrsaufkommens. Dieses impliziert einen höheren Anspruch an die Leistungsfähigkeit von Logistikanlagen.

12.1 Öffentliche Häfen und Ladestellen für den konventionellen Transport

Binnenhäfen haben eine hohe wirtschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung. Durch die zumeist sehr gute (überwiegend trimodale) verkehrliche Anbindung ermöglichen Binnenhäfen nachhaltige Verkehrskonzepte. Durch die Wandlung zu Logistikdrehschreiben übernehmen Binnenhäfen zunehmend Funktionen der Seehäfen und ermöglichen eine effektivere Ver- und Entsorgung von Industrie und Gewerbe.

Insbesondere in Nordrhein-Westfalen besitzen Binnenhäfen eine bedeutende Rolle für den Logistikstandort. Durch die gute infrastrukturelle Anbindung an die ARA-Häfen¹³ und die deutschen Seehäfen besitzt Nordrhein-Westfalen einen wichtigen Standortvorteil. Im Hinterlandverkehr zu den großen Seehäfen sind dies wichtige Bestandteile der Logistikketten sowohl für den Transport als auch für wertschöpfende Dienstleistungen. Dies spiegelt sich in den Zahlen des SHV wieder (vgl. Abschnitt 11). Der Transport auf dem Wasserweg entlastet die Verkehrsträger Straße und Schiene.

Die Binnenhäfen verteilen sich hauptsächlich entlang des Rheins wie z.B. der größte Binnenhafen und größte Hinterland-Hub Europas in Duisburg. Im Ruhrgebiet verteilen sich die Binnenhäfen entlang der Kanäle. Dazu gehören der Dortmund-Ems-Kanal, der Datteln-Hamm-Kanal sowie der Wesel-Hamm-Kanal. Darüber hinaus liegt im Norden Nordrhein-Westfalens der Mittellandkanal. Durch diesen ist Nordrhein-Westfalen an die Seehäfen Bremerhaven (Mittelweser) und Hamburg (Elbe-Seitenkanal, Elbe) angebunden.

Im Jahr 2013 wurden in nordrhein-westfälischen Häfen insgesamt rund 1,23 Mio. t Güter umgeschlagen, mit rund 66 %, etwa 0,81 Mio. t liegt der Hauptfokus auf dem Güterimport.¹⁴ Mit rund 75 % liegt der Schwerpunkt der Relationen naturgemäß durch die guten infrastrukturellen Bedingungen auf dem Ausland, hauptsächlich Belgien und die Niederlande. Insgesamt liegen in Nordrhein-Westfalen 19 öffentliche Häfen mit Güterumschlag, davon 8 entlang des Rheins, vgl. Tabelle 11.

¹³ ARA-Häfen: Seehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen.

¹⁴ https://www.it.nrw.de/statistik/n/daten/eckdaten/r521gueter_schiff.html.

Hafen	Wasserstraße	Hafen	Kanal
Bonn	Rhein	Dorsten	Wesel-Datteln-Kanal
DeltaPort	Rhein	Dortmund	Dortmund-Ems-Kanal
Duisburg	Rhein	Essen	Rhein-Herne-Kanal
Emmerich	Rhein	Gelsenkirchen	Rhein-Herne-Kanal
Köln	Rhein	Hamm	Datteln-Hamm-Kanal
Krefeld	Rhein	Herne	Rhein-Herne-Kanal
Neuss-Düsseldorf	Rhein	Lübbecke	Mittellandkanal
Orsoy	Rhein	Lünen	Datteln-Hamm-Kanal
		Minden	Mittellandkanal
		Mülheim	Ruhr
		Recklinghausen	Rhein-Herne-Kanal

Tabelle 11: Häfen in Nordrhein-Westfalen

Neben den Häfen gibt es zur Nutzung des Schienengüterverkehrs ebenfalls die öffentlichen Ladestellen, die den Transport von Gütern auf der Schiene ermöglichen. Dies sind Serviceeinrichtungen, die einen niveaugleichen Umschlag von Gütern von der Schiene auf die Straße erlauben. Diese Ladestellen weisen unterschiedliche Ausstattungsmerkmale auf und sind zudem an Einrichtungen zur Zugbildung angeschlossen. In Nordrhein-Westfalen sind 18 Ladestellen der DB Netz AG vorhanden.¹⁵ In der Umgebung Nordrhein-Westfalens, also dem direkten Umfeld in den anliegenden Bundesländern sowie Belgien und Niederlande, sind jeweils acht Ladestellen in Niedersachsen und Rheinland-Pfalz sowie neun in Hessen vorhanden. Angrenzend an Nordrhein-Westfalen liegen die Häfen in Deutschland hauptsächlich am Rhein und am Mittellandkanal, z.B. die Häfen Hannovers. Grenzüberschreitend liegen dort die Häfen entlang des Rheins bzw. der Maas. Die Karte verdeutlicht, dass die Abdeckung an trimodalen Standorten vor allem im Westen Nordrhein-Westfalens sehr gut ist, aus den meisten Kreisen und kreisfreien Städten sind öffentliche Häfen und Ladestellen in 45 Minuten erreichbar. Hier existiert in Nordrhein-Westfalen eine sehr gute Abdeckung, vgl. Abbildung 11.

¹⁵ DB Netz AG, Ladestellen der DB Netz AG (tabellarisch), fahrweg.dbnetze.com/file/2361360/data/ladestellen_db_netz_tabellarisch.pdf.

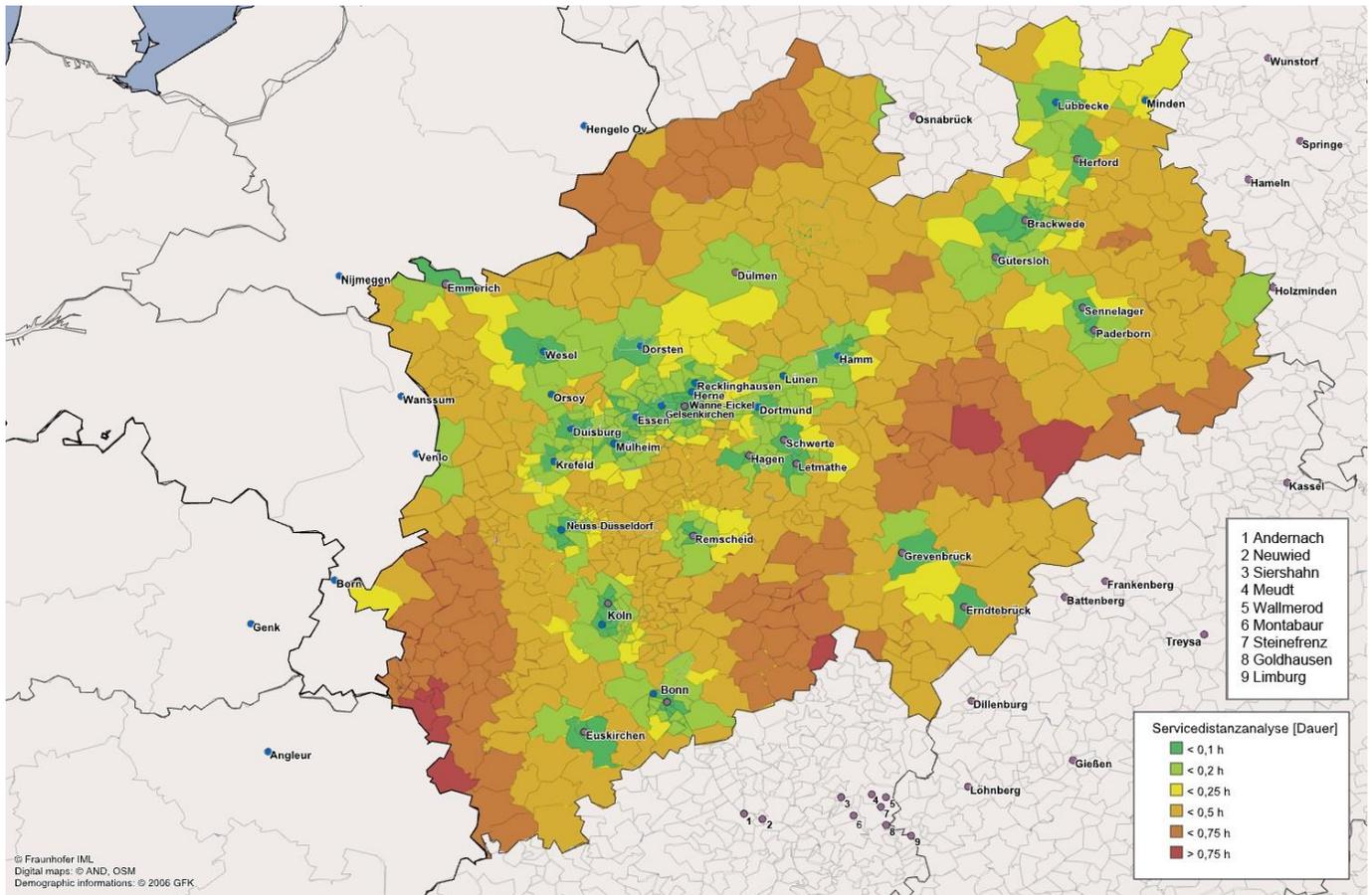


Abbildung 11: Reichweitenanalyse für öffentliche Häfen und Ladestellen

12.2 Terminals des Kombinierten Verkehrs

Das Netz der KV-Terminals in Nordrhein-Westfalen und direkter Umgebung ist stark ausgebaut, vgl. Abbildung 12.

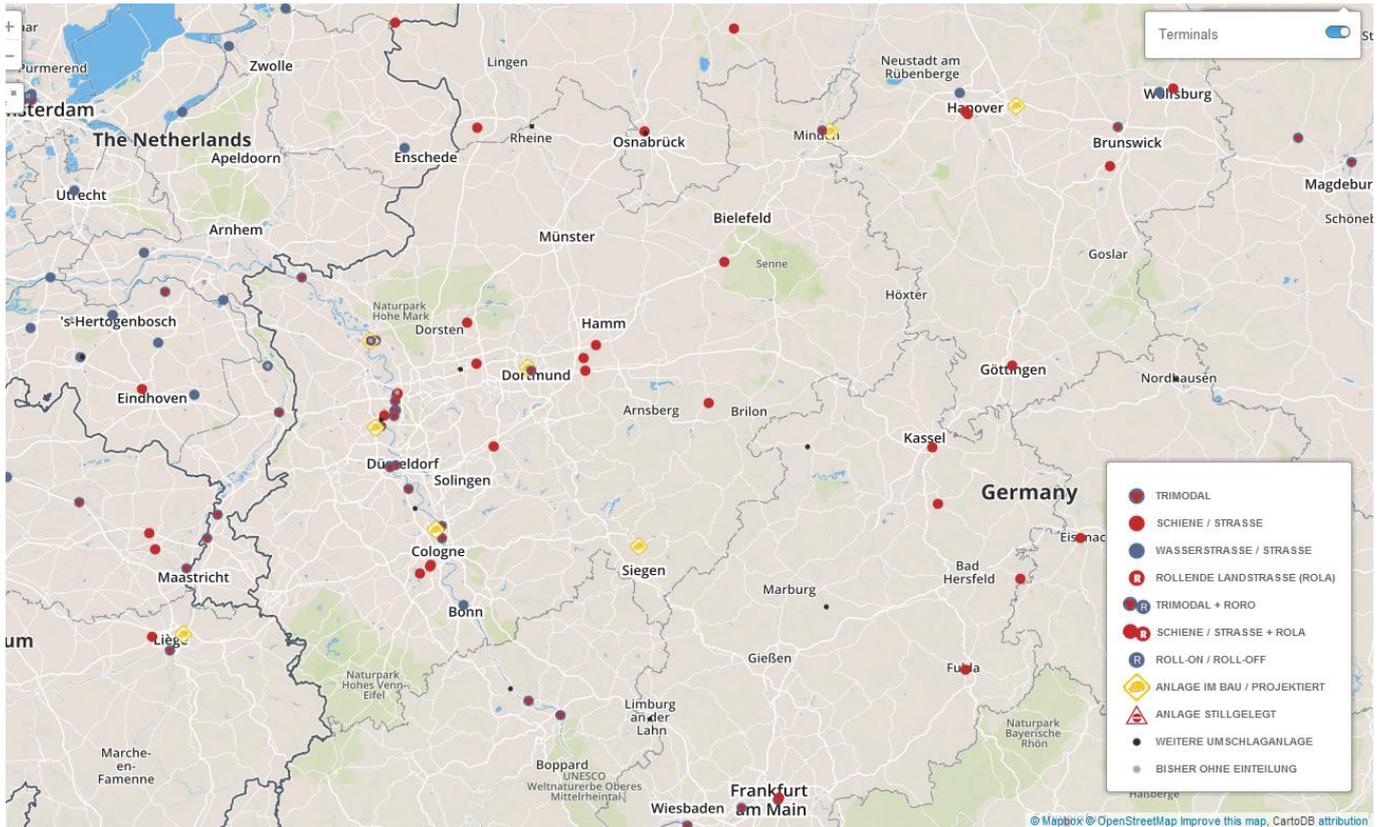


Abbildung 12: Terminals des Kombinierten Verkehrs in Nordrhein-Westfalen und Umgebung¹⁶

Dabei befinden sich die meisten Terminals entlang der größten Wasserstraßen Nordrhein-Westfalens, in den in Abschnitt 12.1 beschriebenen Häfen. Allein am Rhein befinden sich sieben trimodale Standorte mit KV-Umschlagsanlagen. Innerhalb des westdeutschen Kanalnetzes ist trimodaler KV-Umschlag ausschließlich in Dortmund möglich. Innerhalb des Ruhrgebiets erweist sich das Netz als sehr dicht und nicht ausschließlich wassergebunden. Zwischen Osnabrück und Hannover befindet sich zudem der am Mittellandkanal gelegene Mindener Hafen mit seinem trimodalen Terminal.

Im Umfeld von Nordrhein-Westfalen treten vor allem Terminals in Ballungsgebieten in den Vordergrund, dies sind Terminals in Osnabrück, Hannover, Kassel und Koblenz. Grenznah sind neben den niederländischen Terminals in Born, Coevorden, Nijmegen, Hengelo, Wanssum und Venlo die belgischen Terminals in Genk, Liege und Meerhout zu beachten.

¹⁶ <http://www.intermodal-map.com/freie-karte>.

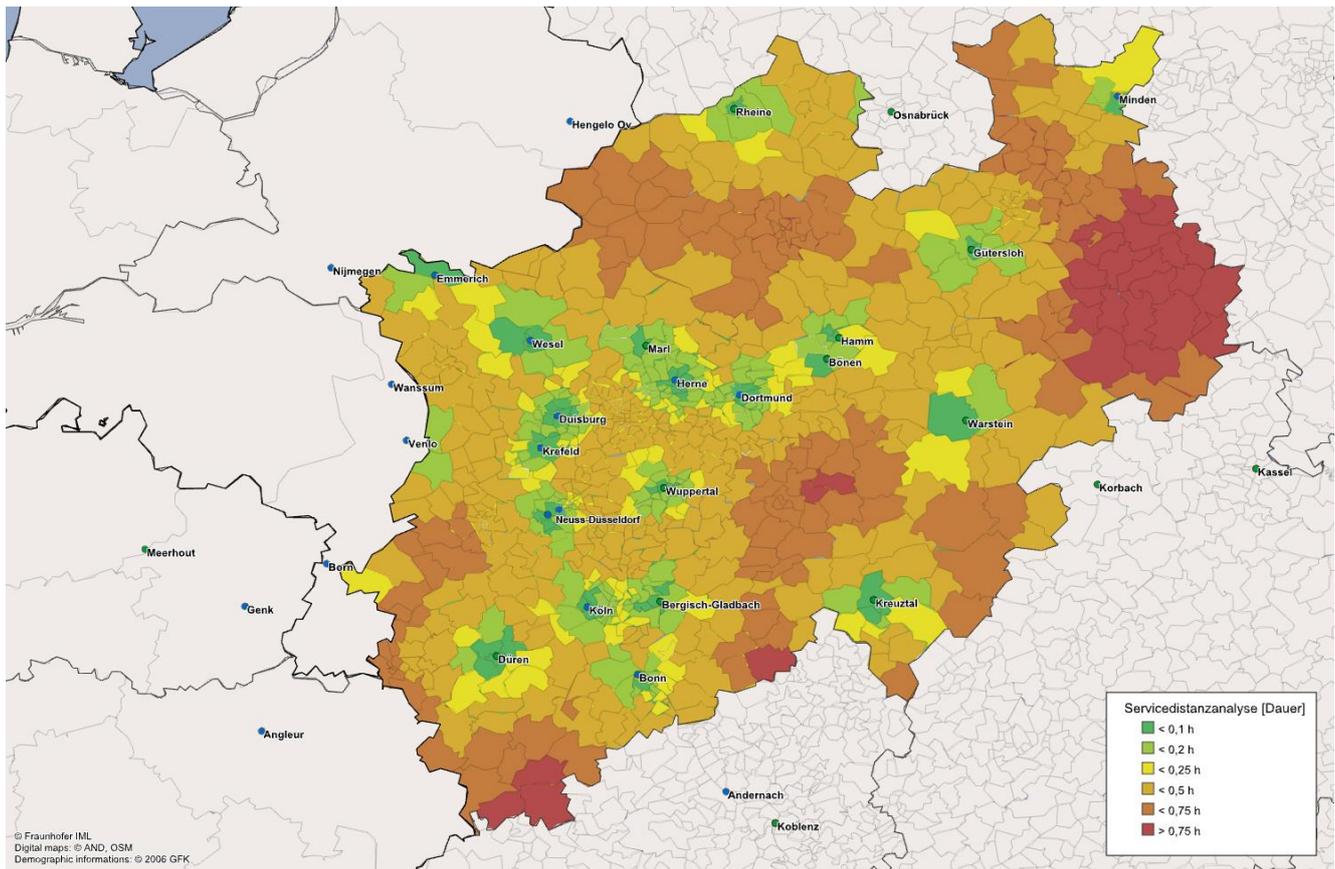


Abbildung 13: Reichweitenanalyse für Terminals des Kombinierten Verkehrs

Die Reichweitenanalyse der Terminals, dargestellt durch Abbildung 13, zeigt eine gute Abdeckung im Ruhrgebiet und entlang des Rheins. Ebenfalls wird aufgezeigt, dass die Peripheriegebiete z.T. nicht ausreichend angebunden sind, vor allem im östlichen NRW und Sauerland. Bei der Bewertung der schlecht angebundenen Kreise und kreisfreien Städte muss das Transportaufkommen in Betracht gezogen werden.

13 Infrastruktur

Die zentrale Lage Nordrhein-Westfalens in Europa und die damit verbundenen Verkehre aller Art sorgen für eine hohe Belastung des Verkehrsnetzes in Nordrhein-Westfalen. Dabei wird der regionale Verkehr stark von Transitverkehren übertroffen und auch der SHV aus den ZARA-Häfen führt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen.

Das Bundesland Nordrhein-Westfalen zeichnet sich durch eine gut ausgebaute Infrastruktur aus. Für den KV sind vor allem die Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschiff von Bedeutung. In Nordrhein-Westfalen existieren insgesamt rund 29.570 km an Straßen. Der Großteil davon (76 %) entfällt auf Kreis- und Landstraßen. Autobahnen und Bundesstraßen sind mit 2.216 km (8 %) und 4.741 km (17 %) vertreten.¹⁷ Insgesamt 10.007 Brücken und 47 Tunnel sind im Straßennetz aktuell vorhanden.¹⁸ Das Schienennetz ist in Nordrhein-Westfalen sehr gut ausgebaut, insgesamt sind 5.000 km Schienennetz der DB Netz AG vorhanden, wovon ca. 65,5 % elektrifiziert sind.¹⁹ Auch das Netz schiffbarer Wasserstraßen in Nordrhein-Westfalen ist mit rund 679 km Netzlänge für den Gütertransport sehr gut ausgebaut. Der Rhein hat mit 226 km den größten Anteil. Die Kanäle kommen auf insgesamt 453 km.²⁰ Der Rhein ist auf Grund der Größe und Anbindung die wichtigste Wasserstraße in Nordrhein-Westfalen.

¹⁷ MBWSV, Daten und Fakten zum Verkehr in Nordrhein-Westfalen 2013, Düsseldorf 2013, Seite 29.

¹⁸ ebd., Seite 59f.

¹⁹ ebd., Seite 127.

²⁰ MBWSV, Daten und Fakten zum Verkehr in Nordrhein-Westfalen 2013, Düsseldorf 2013, Seite 135.

Hinzu kommen die Ruhr (214 km) und die Ems (163 km) als schiffbare Flüsse, die aber für den wasserseitigen Gütertransport in Nordrhein-Westfalen mit Ausnahme des Hafens Mülheim keine Relevanz haben.

Ein weiterer wichtiger Aspekt für Nordrhein-Westfalen ist die Anbindung an die europäischen Verkehrskorridore. Die Einbindung in diese Korridore stärkt das Logistikland Nordrhein-Westfalen sowohl als Transitland als auch für die Produktion. Abbildung 14 zeigt den Verlauf der Korridore in Nordrhein-Westfalen. So laufen durch Nordrhein-Westfalen der Korridor 2 (North Sea – Baltic Corridor) und Korridor 6 (Rhine-Alpine-Corridor).²¹ Diese beiden Korridore gehören zu den zentralen Korridoren in Europa und ermöglichen eine schnelle Anbindung in alle Regionen Europas.

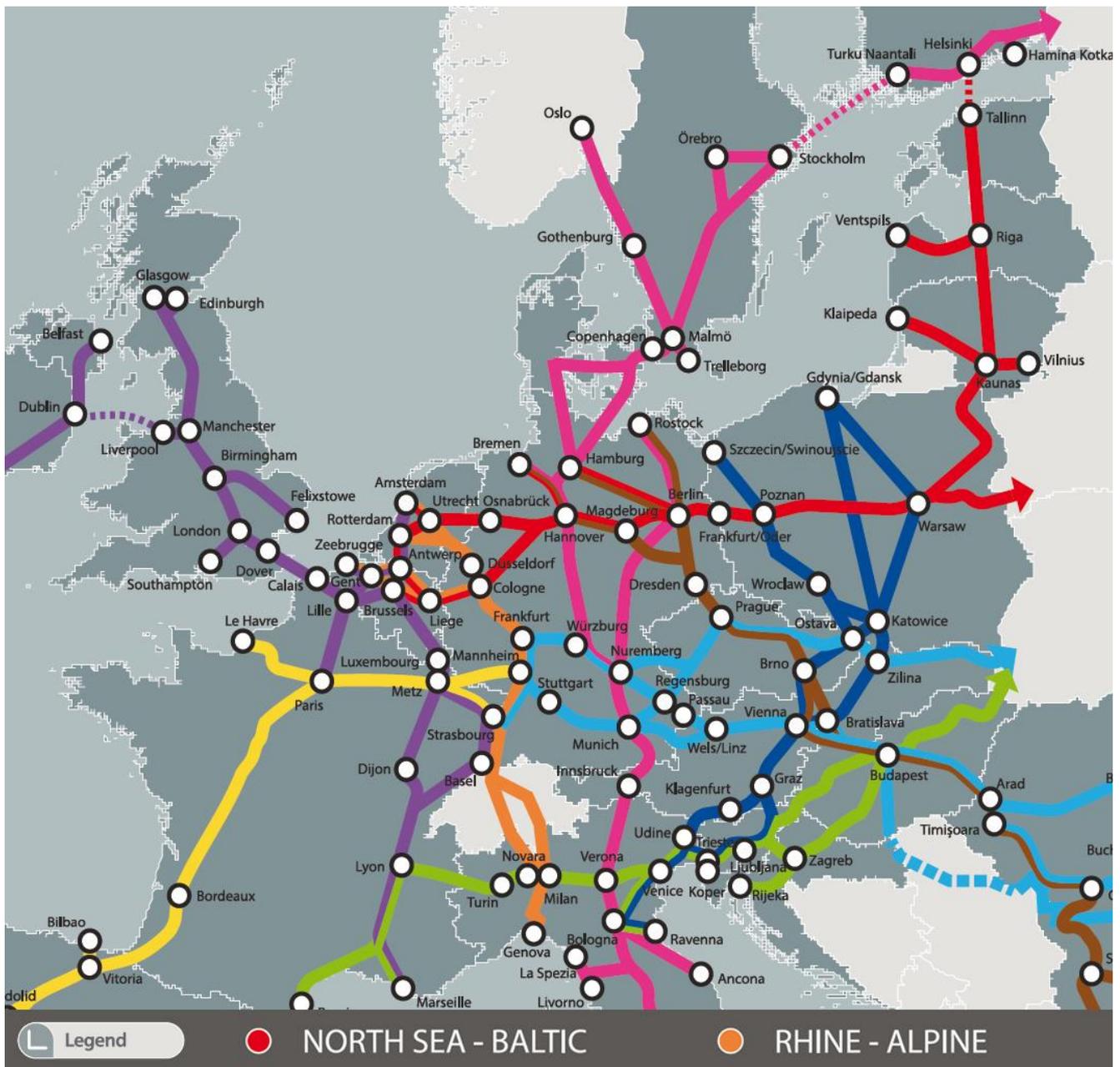


Abbildung 14: „North Sea – Baltic“ und „Rhine-Alpine“-Korridor im TEN-T Netzes²²

²¹ http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/index_en.htm.

²² European Commission, Trans-European Transport Network – Core Corridors.

13.1 Straßeninfrastruktur

Das überregionale Straßennetz Nordrhein-Westfalens und vor allem das der Ballungsräume ist umfangreich ausgebaut. Mit einer Netzlänge von 29.570 km²³, die sich auf die vier Straßenkategorien Autobahn, Bundes-, Land- und Kreisstraße verteilen, ist das Straßennetz sehr dicht. Allein die Autobahnen Nordrhein-Westfalens haben eine Länge von 2.216 km²⁴ (Stand 2013) und verfügen über 3.786 Brücken (Stand 2012)²⁵ und 19 Tunnel.²⁶

Dabei sind die Autobahnabschnitte mit einer unterschiedlichen Anzahl an Fahrstreifen ausgebaut. Der Großteil von 61,7 % verfügt über einen Ausbau von 4 Fahrstreifen. Darauf folgt ein Ausbau von 6 Fahrstreifen mit insgesamt 604 km. Im Gegensatz dazu ist ein Ausbau von 7 oder mehr Fahrstreifen nur auf insgesamt 11 km vorzufinden. Dieser achtstreifige Autobahnausbau befindet sich auf der A3 bei Köln.²⁷

Die Straßeninfrastruktur ist unterschiedlichen Belastungen ausgesetzt. So ist zum einen der wochentägliche Pendlerverkehr auf den Verkehrsachsen zu nennen, aber auch der Schwerlastverkehr. Es wird davon ausgegangen, dass jährlich ca. 100 Mio. Lkw-Fahrten die Straßen belasten.²⁸ Durch diese Verkehre werden Straßenengpässe durch Staus sichtbar gemacht, die sich in den nachgelagerten Netzen fortsetzen. Bei der Betrachtung der Infrastruktur Nordrhein-Westfalens sind viele kleine Probleme zu lokalisieren. Dazu gehören für die Straße fehlende Umgehungsstraßen und zu kurze Verzögerungstreifen.

Die Experteninterviews haben deutlich gemacht, dass eine marode und nicht ausreichende Infrastruktur als bedeutend für die wirtschaftliche Entwicklung eingeschätzt wird. Innerhalb der Logistikkette sei eine pünktliche Lieferung teilweise nicht mehr möglich, da das Straßennetz überlastet ist. Aufgrund seines Anteils von 25 % an allen Staus wird Nordrhein-Westfalen auch als „Staubundesland Deutschlands“ bezeichnet²⁹. Aber auch Brückensperrungen für den Schwerverkehr, wie z.B. auf der A1 bei Leverkusen, haben einen starken Einfluss auf die Wirtschaft. Deshalb fordert die IHK allein für das Ruhrgebiet 15 Maßnahmen zum Erhalt, Aus- und Neubau von Bundesautobahnen. Im Allgemeinen ist ein Ausbau der Nord-Süd- sowie der Ost-West-Magistralen der landesbedeutsamen Bundesfernstraßen sowie ein Lückenschluss bei überregionalen Bundes- und Landstraßen nach Einschätzung der IHK unumgänglich.³⁰

Insgesamt muss ein Drittel aller Großbrücken in Nordrhein-Westfalen neu gebaut werden, aktuell sind 23 Brücken nur noch eingeschränkt befahrbar, entlang der A45 ist ein Neubau aller Großbrücken notwendig. Aktuell ist die Sperrung der Rheinbrücke bei Leverkusen (A1) für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t einer der Hauptengpässe auf der Straße; bspw. müssen Lkw, die zwischen den Chemieparks in Dormagen und Leverkusen pendeln, einen Umweg von 20 km bzw. mindestens 20 Minuten in Kauf nehmen.³¹ Durch die Sperrung können auch die Anforderungen der Kunden bzw. Zeitfenster nicht mehr eingehalten werden. Zusätzliche Touren bzw. Lkw-Fahrten sind die Folge.

In den Interviews mit Vertretern von Industrie und Logistik wurde angemerkt, dass keine Planungssicherheit für neue Investitionen und Ansiedlungen besteht. Der Grund wird in einer unzureichenden Informationsbasis (Umsetzungsdauer, Maßnahmen) gesehen.

²³ MBWSV, Daten und Fakten zum Verkehr in NRW 2013, Düsseldorf 2013, Seite 29.

²⁴ ebd., Seite 29.

²⁵ ebd., Seite 57.

²⁶ ebd., Seite 59.

²⁷ ebd., Seite 52.

²⁸ RP Online, NRW – Knotenpunkt im Herzen Europas, <http://www.rp-online.de/wirtschaft/nrw-knotenpunkt-im-herzen-europas-aid-1.4132749>, 27.03.2014.

²⁹ RP Online, NRW bleibt Stau-Bundesland Nummer eins, <http://www.rp-online.de/leben/auto/news/nrw-bleibt-stau-bundesland-nummer-eins-aid-1.3125966>, 03.12.2014.

³⁰ Industrie- und Handelskammern Ruhr, Fachbeitrag der Wirtschaft zum Regionalplan Ruhr, April 2012, Seite 41f.

³¹ Welt, Ohne Geld verkommt NRW zu „Rumpeldeutschland“, 03.09.2014, <http://www.welt.de/regionales/nrw/article131862986/Ohne-Geld-verkommt-NRW-zu-Rumpeldeutschland.html>.

Verkehrsaufkommen Straße

Die Analyse der Verkehrsverflechtungsdaten zeigt auf, dass der Straßengüterverkehr das höchste Aufkommen in Nordrhein-Westfalen aufweist, wobei der Binnenverkehr einen Anteil von rund 68 % hat, vgl. Abschnitt 11. Das höchste Aufkommen betrifft in Nordrhein-Westfalen die Kreise und kreisfreien Städte entlang des Rheins und zum Teil das Ruhrgebiet. Abbildung 15 verdeutlicht die Verteilung in Nordrhein-Westfalen und das Wachstum je Kreis.

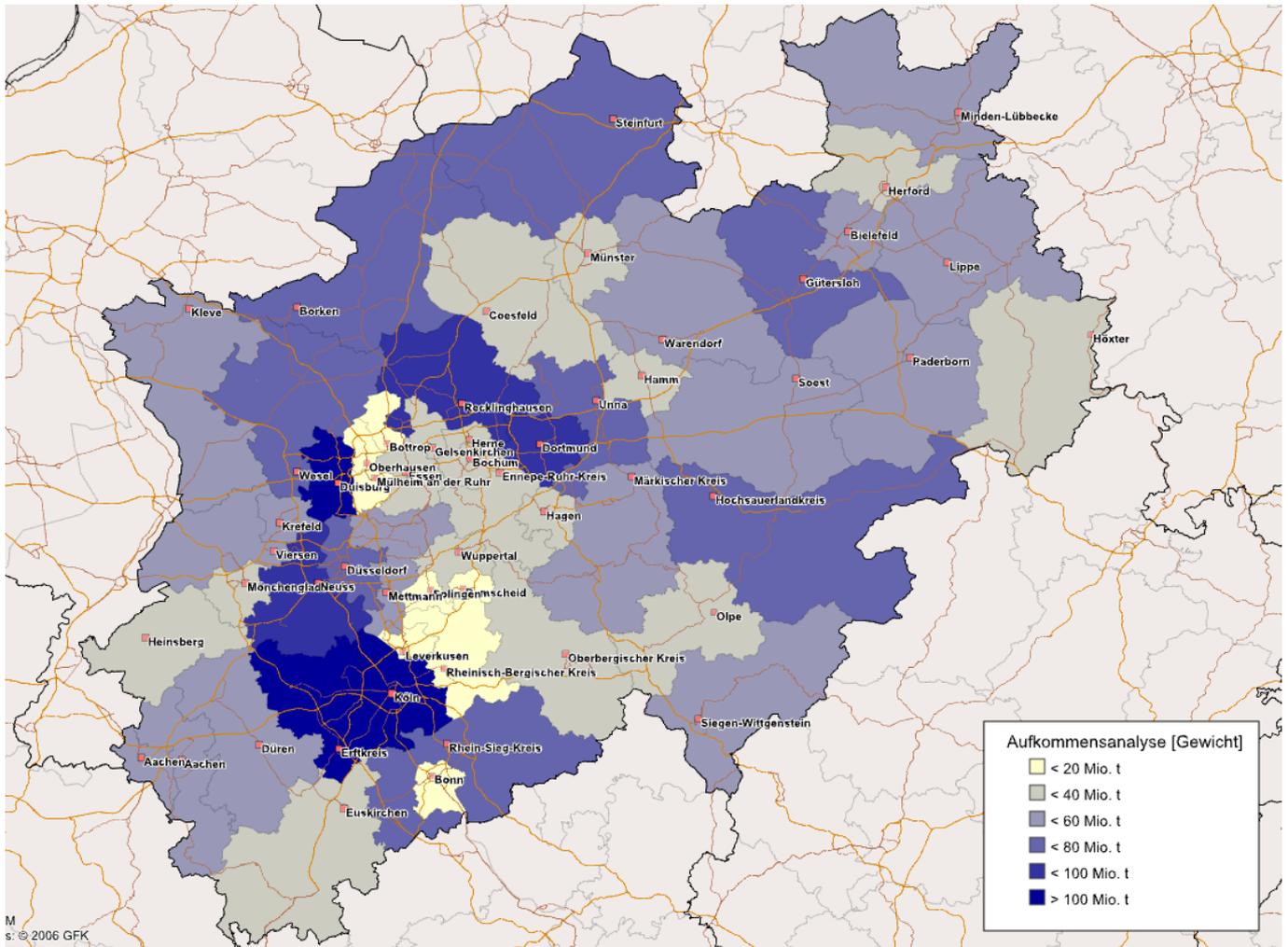


Abbildung 15: Wachstum des Transportaufkommens auf der Straße bis 2030 je Kreis / kreisfreie Stadt

Innerhalb von Nordrhein-Westfalen wird auf der Straße das meiste Transportaufkommen verzeichnet, insgesamt rund 858 Mio. t. Die Relationen mit dem höchsten Aufkommen außerhalb von Nordrhein-Westfalen sind Niedersachsen mit 54,5 Mio. t, die Niederlande mit 39,5 Mio. t sowie Rheinland-Pfalz und Hessen mit jeweils rund 27 Mio. t.

Die Relationen mit dem höchsten Wachstum sind zum einen wieder der Binnenverkehr innerhalb von Nordrhein-Westfalen mit einem Wachstum von rund 5 % bzw. rund 39,5 Mio. t bis 2030. Der weitere Hauptfokus liegt auf den Relationen Richtung Norden bzw. Nordwesten. Das Transportaufkommen wächst auf den Relationen in die Niederlande um rund 22 Mio. t (rund 56 %), nach Niedersachsen um 15,5 Mio. t. (rund 28 %) und nach Belgien um 10,5 Mio. t (rund 52 %).

13.2 Schieneninfrastruktur

Das Schieneninfrastrukturnetz in Nordrhein-Westfalen verfügt über eine Gesamtlänge von 5.000 km, davon sind 65,5 % elektrifiziert (Stand 2011).³² Im Jahr 2011 wurden insgesamt 154.129 Tsd. t³³ Güter per Schiene umgeschlagen. Die Schieneninfrastruktur dient neben dem Güterumschlag auch dem Personenverkehr. Ausgenommen sind hierbei reine Güterstrecken, wie z.B. die Verbindung von Duisburg nach Köln. Innerhalb von Nordrhein-Westfalen sind neben 4.369 Eisenbahnbrücken³⁴ auch 904 Bahnhöfe und Haltepunkte³⁵ vorhanden. Das Schienennetz ist innerhalb des Ruhrgebiets und des Rheinlandes stärker ausgebaut als in den umliegenden Regionen. Innerhalb Europas ist der Standort Nordrhein-Westfalen neben der Anbindung an die wichtige Seehäfen (ARA-Häfen sowie deutsche Nordseehäfen) auch an die binnenländische Schieneninfrastruktur z.B. in Richtung Osteuropa angeschlossen.

Das Schienennetz Nordrhein-Westfalens weist Engpässe und Qualitätsmängel in der vorhandenen Schieneninfrastruktur auf. Einzelne Streckenabschnitte und Schienenknoten im Ruhrgebiet haben die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit bereits erreicht.

Aus Sicht der Wirtschaft sind vordringliche Verkehrsprojekte prioritär zu planen und zu finanzieren. Dabei sollte der Ausbau der für die europäischen Güterverkehrsströme relevanten Verkehrsachsen im Vordergrund stehen. Zu den Forderungen der Wirtschaft zählen

- der dreigleisige Ausbau der Schienenstrecke Emmerich – Oberhausen als Fortsetzung der niederländischen Betuwe-Linie
- ein zweigleisiger Ausbau der Schienenstrecke Lünen – Münster
- der Ausbau der Schienenstrecke Dortmund – Kamen – Hamm von zwei auf drei bzw. vier Gleise
- die Sicherung des Bestands des Rangierbahnhofes Hagen-Vorhalle als Bypass für die Rheinschienen
- die Sicherung der Fläche in Hagen zur Ansiedlung einer Umschlagsanlage des CargoBeamers
- die Sicherung und Stärkung eines nachfragegerechten ÖPNV u.a. durch eine Trasse und Optimierung der Knotenpunkte für den Rhein-Ruhr-Express (RRX)
- der Ausbau bzw. die Schaffung einer Verbindung des „Eisernen Rheins“.

Neben dem Ausbau und den Erweiterungen der Strecken müssen auch Stellwerke erneuert oder neu gebaut werden. In Nordrhein-Westfalen sind dies die Stellwerke in Duisburg und Wuppertal. Darüber hinaus sind auch Verkehrsknotenpunkte wie Köln und Dortmund ausbaubedürftig.^{36 37}

1.923 Eisenbahnbrücken in Nordrhein-Westfalen sind laut Aussage des Deutschen Bundestags dringend sanierungsbedürftig. 263 Brücken davon werden mit der schlechtesten Zustandskategorie „IV“ bewertet. Dies bedeutet, dass ausschließlich ein Neubau der Brücke möglich ist. Weitere rund 1.660 Brücken werden mit der Kategorie „III“ bewertet.³⁸ Grund für den derzeitigen Zustand der Bauwerke ist neben dem Alter von teilweise über 100 Jahren auch die fragliche Wirtschaftlichkeit der Instandsetzung.³⁹

In den Interviews wurden vor allem die Probleme der hohen Infrastrukturauslastung angesprochen, sowohl bezüglich der Knoten als auch der Strecke. Tabelle 12 zeigt die genannten Engpässe aus den Interviews und deren Auswirkungen auf die Transportplanung und -ausführung.

³² MBWSV, Daten und Fakten zum Verkehr in NRW 2013, Düsseldorf 2013, Seite 64.

³³ ebd., Seite 128.

³⁴ Drucksache 18/1255 Antwort der Bundesregierung auf die kleine Frage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN „Zustand der Eisenbahnbrücken in Nordrhein-Westfalen“ /Deutscher Bundestag, 28.04.2014.

³⁵ MBWSV, Daten und Fakten zum Verkehr in NRW 2013, Düsseldorf 2013, Seite 127.

³⁶ Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen: Nordrhein-Westfalen: Raum für Wirtschaft, Fachbeitrag der Wirtschaft zum Landesentwicklungsplan NRW (LEP 2025), August 2009, Seite 24.

³⁷ Industrie- und Handelskammern Ruhr, Fachbeitrag der Wirtschaft zum Regionalplan Ruhr, April 2012, Seite 43.

³⁸ Drucksache 18/1255 Antwort der Bundesregierung auf die kleine Frage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN „Zustand der Eisenbahnbrücken in Nordrhein-Westfalen“/Deutscher Bundestag, 28.04.2014.

³⁹ Presseinformation – Zustand der Eisenbahnbrücken in Nordrhein-Westfalen sicher, Deutsche Bahn, 21. Mai 2014, letzter Zugriff 03.11.2014, http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/6955268/nrw20140521.html.

Verkehrsträger	Engpass	Auswirkung
Schiene	Schieneninfrastruktur, insb. Brücken, müssen zukünftig erneuert werden	Verstärkung der Kapazitätsproblematik auf der Schiene
Schiene	Fehlender Ausbau der Betuwe-Linie	Verstärkung der Kapazitätsproblematik auf der Schiene
Schiene	Kapazität der Knoten, vor allem Köln, sind zu gering	Kapazität der anliegenden Schienenstrecken werden nur zum Teil genutzt; Mehrkosten durch längere Fahrten (Trassen-, Personal-, Energie-, Ressourcenkosten)
Schiene	Substanzverlust der Schieneninfrastruktur	Umwege und Verringerung der Nutzlastgrenzen führen zu Kosten- und Umwelt Nachteilen
Schiene	Einschränkung durch Lärmrestriktionen, z.B. Verringerung der Geschwindigkeit, obwohl Zug nach neuester Technik ausgestattet ist	Verringerung der Kapazität der Schieneninfrastruktur

Tabelle 12: Engpässe und Auswirkungen aus Interviews

Weitere wichtige Aussagen zu den Auslastungen im Schienennetz von Nordrhein-Westfalen zeigt Abbildung 16. Hier werden die Vollausslastungen und Engpässe im Schienennetz von Nordrhein-Westfalen aufgezeigt.



Abbildung 16: Auslastung des Schienennetzes 2025⁴⁰

Hier wird deutlich, dass für wichtige Schienenstrecken Engpässe mit einer Auslastung von über 110 % prognostiziert werden, vor allem im Rhine-Alpine-Corridor des TEN-T-Netzes wird 2025 eine hohe Auslastung vorliegen. Unter Betrachtung des prognostizierten Wachstums von 2025 bis 2030 von rund 1,9 Mio. t kann von einer noch stärkeren Belastung der Schieneninfrastruktur ausgegangen werden. Die Abbildung zeigt aber auch, dass in Nordrhein-Westfalen keine Vollauslastung des Netzes vorliegt und noch freie Kapazitäten auf Nebenstrecken vorhanden sind. Hier ist eine Nutzbarkeit dieser für die Logistik zu untersuchen.

Verkehrsaufkommen Schiene

Die Abbildung 17 zeigt das Wachstum des Transportaufkommens bis 2030 je Kreis / Stadt auf der Schiene auf. Das höchste Aufkommen ist entlang des Rheins und zum Teil im Ruhrgebiet, hauptsächlich Recklinghausen und Dortmund, zu verzeichnen/erkennen.

⁴⁰ Institut für Verkehrswirtschaft an der Universität Münster, Fahrplan 2025 für das Schienennetz NRW, 2011, Dortmund.

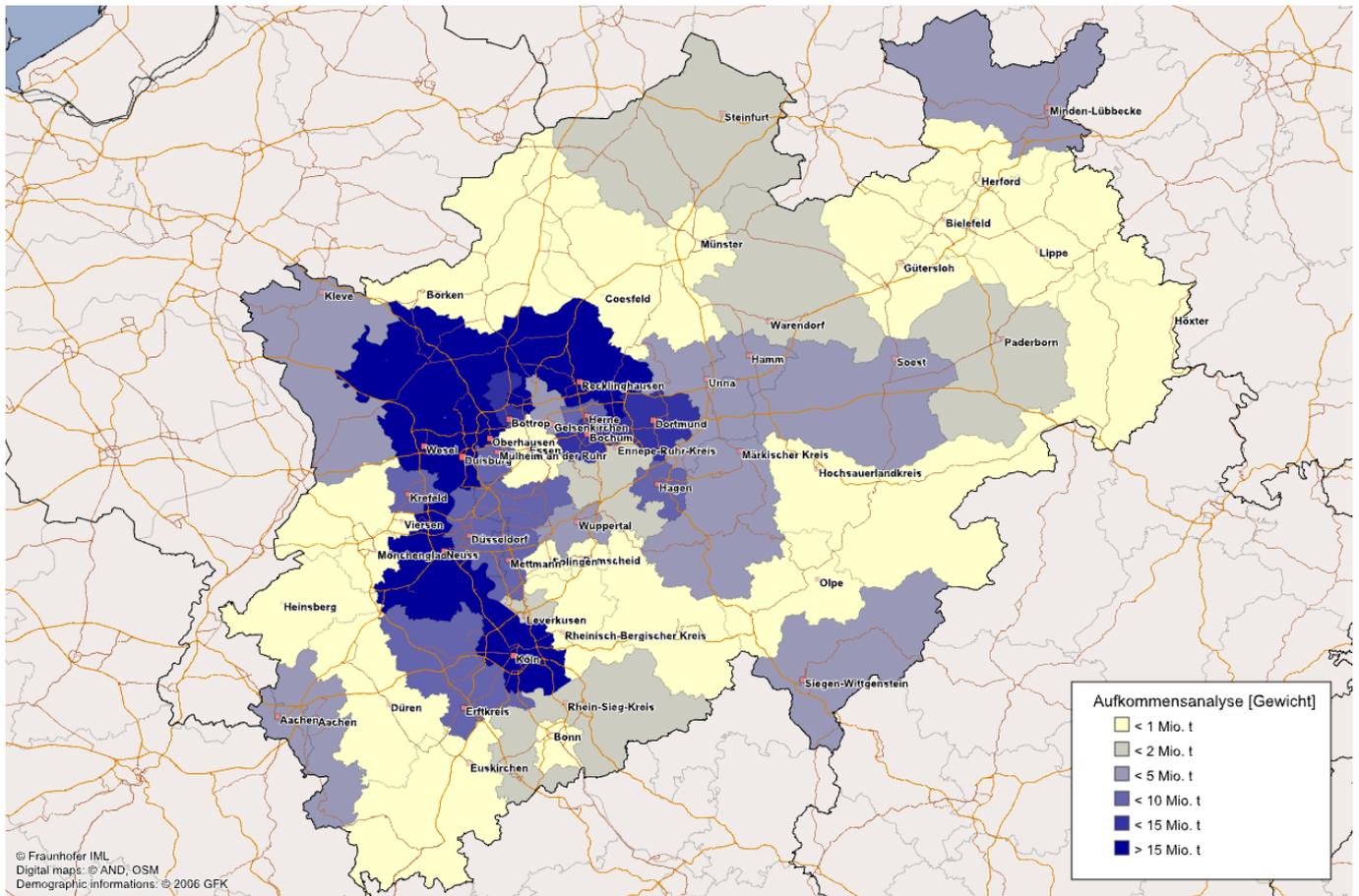


Abbildung 17: Wachstum des Transportaufkommens auf der Schiene bis 2030 je Kreis / Stadt

Der Fokus des Schienengüterverkehrs ist stark auf den Binnenverkehr ausgerichtet. Innerhalb von Nordrhein-Westfalen wurden rund 89 Mio. t in 2010 transportiert. Weitere Relationen mit hohem Aufkommen sind die Niederlande mit 6,8 Mio. t, Niedersachsen mit 6 Mio. t sowie Italien mit rund 4,9 Mio. t in 2010.

Die Relation mit dem höchsten Wachstum ist im Gegensatz zum Straßengüterverkehr nicht der Binnenverkehr. Der Hauptfokus liegt auf den Relationen Richtung Süden sowie den Niederlanden. Das Transportaufkommen wächst auf der Relation in die Niederlande um rund 3,2 Mio. t (rund 47 %), stärker wächst die Relation nach Italien 5,7 Mio. t. (rund 117 %). Weitere Wachstumsrelationen sind nach Österreich mit einer Steigerung um 2,6 Mio. t (rund 63 %) und Bayern um 2,4 Mio. t (rund 57 %).

13.3 Wasserstraßeninfrastruktur

Der Rhein ist die dominierende Wasserstraße in Nordrhein-Westfalen. Durch die Kapazitätsvorteile der Binnenschifffahrt (breite Fahrrinne und hohe Abladetiefe) ist das Binnenschiff auf den Relationen in Richtung der ZARA-Häfen und Richtung Süden, z.B. Baden-Württemberg, häufig der wirtschaftlichste Verkehrsträger. Die Fokussierung in Nordrhein-Westfalen auf den Rhein wird auch durch die Länge der jeweiligen Flüsse und Kanäle verdeutlicht. Der Rhein hat in Nordrhein-Westfalen mit rund 226 km Flusslänge den größten Anteil, vgl. Abbildung 18.

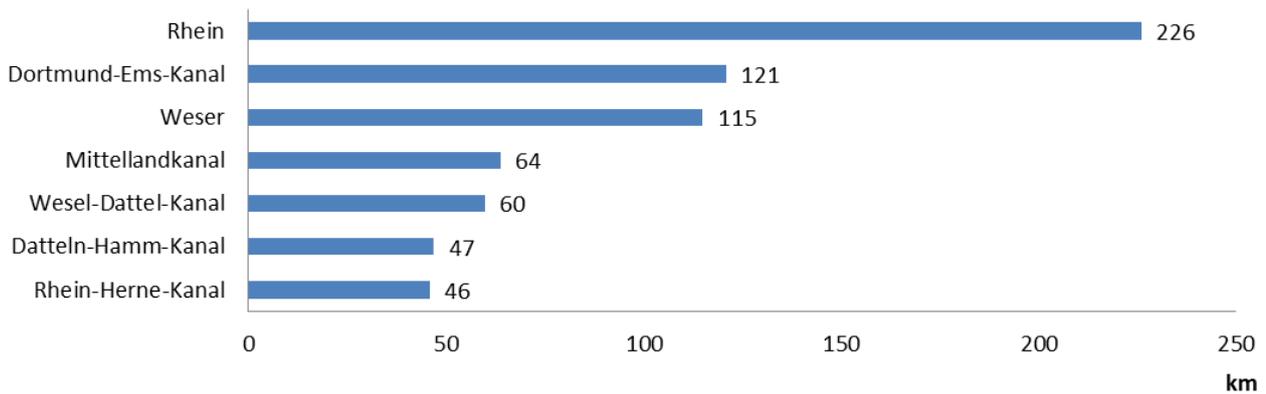


Abbildung 18: Längen wichtiger schiffbarer Flüsse und Kanäle in Nordrhein-Westfalen⁴¹

Die in den Interviews genannten Engpässe entsprechen den durch das Land Nordrhein-Westfalen für den BVWP 2015 eingereichten Maßnahmen. Hauptprobleme im westdeutschen Kanalnetz sind zum einen, dass die häufig veralteten Schleusen und Wehre keine modernen Binnenschiffe mit bis zu 110 m Länge aufnehmen können. Zum anderen wurden die begrenzten Kapazitäten an den Schleusenanlagen angeführt, die zu Staus und Ausfallzeiten führen. Für den containerisierten Verkehr wurde die Hauptproblematik der geringen Brückenhöhen genannt, die oft eine wirtschaftliche (Container-)Beladung der Binnenschiffe verhindern.

Neben diesen regionalen Problemen sind auch überregionale Probleme zu berücksichtigen, die Auswirkungen auf den Transport und die Leistung der verschiedenen Verkehrsträger haben. Dazu gehören im Binnenschiffverkehr die Abfertigungsengpässe innerhalb der ARA-Häfen. Durch Kapazitätsengpässe und Priorisierungsregeln innerhalb der Häfen Rotterdam und Antwerpen, kommt es zu einer Benachteiligung der Binnenschiffe.⁴² Da ein Großteil der Containerverkehre dieser Häfen einen Zielort in Nordrhein-Westfalen besitzt, ist diese Entwicklung kritisch zu bewerten.

Verkehrsaufkommen Wasserstraße

Abbildung 19 zeigt das Wachstum des Transportaufkommens bis 2030 je Kreis / kreisfreier Stadt auf der Wasserstraße. Das höchste Aufkommen ist entlang des Rheins und zum Teil im Ruhrgebiet, hauptsächlich in Recklinghausen und Dortmund, zu verzeichnen.

⁴¹ MBWSV, Daten und Fakten zum Verkehr in NRW 2013, Düsseldorf 2013, Seite 134.

⁴² Port of Rotterdam, Pressemitteilung: „Rotterdammer Hafen ergreift Maßnahmen gegen Verspätungen, 07.08.2014, <http://www.portofrotterdam.com/de/aktualitat/pressemitteilungen-und-nachrichten/Pages/rotterdammer-hafen-ergreift-manahmen-gegen-verspaltungen.aspx>.

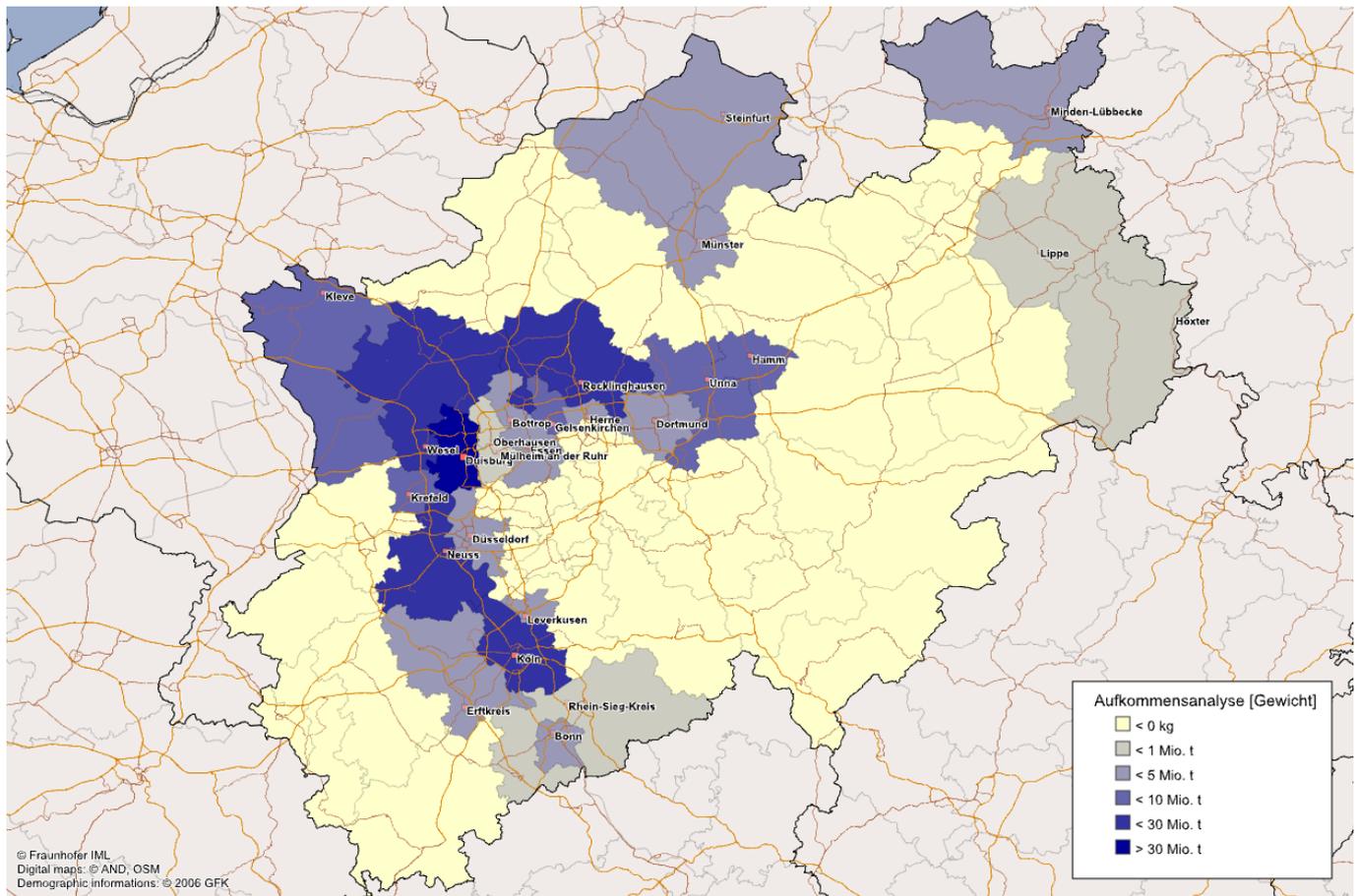


Abbildung 19: Wachstum des Transportaufkommens auf der Wasserstraße bis 2030 je Kreis / kreisfreie Stadt

Der Fokus der Wasserstraße ist stark auf die Relation in die Niederlande ausgerichtet. Dort wurden in 2010 rund 76 Mio. t Güter transportiert. Innerhalb von Nordrhein-Westfalen wurden rund 17,8 Mio. t transportiert. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf Belgien, dorthin wurden 11,6 Mio. t transportiert. Die Relationen mit dem höchsten Wachstum auf Grund der sehr guten Wasserstraßenanbindung sind die Niederlande mit einem Wachstum um rund 19,5 Mio. t (rund 26 %) und Belgien mit 2,9 Mio. t. (rund 25 %). Das drittgrößte Wachstum wird Richtung Hamburg generiert. Hier wird das Aufkommen von 0,57 Mio. t in 2010 um 66 % auf 0,9 Mio. t steigen.

14 Maßnahmen des BVWP 2015

14.1 Straßeninfrastruktur

Im Straßenbereich sind eine Vielzahl von Maßnahmen für den BVWP 2015 eingereicht worden. Der Bedarf ist im Logistikland Nordrhein-Westfalen vorhanden. Für das Land Nordrhein-Westfalen liegen dem Bund 293 Projektvorschläge zur Bewertung mit einem Investitionsvolumen von insgesamt 20 Mrd. Euro vor. Von diesen Vorhaben sind 115 als neu zu klassifizieren. Die folgende Abbildung 20 zeigt die eingereichten Maßnahmen in der Kategorie „Autobahn“ in Nordrhein-Westfalen und die TOP10-Wachstumsrelationen von Nordrhein-Westfalen im Straßengüterverkehr.

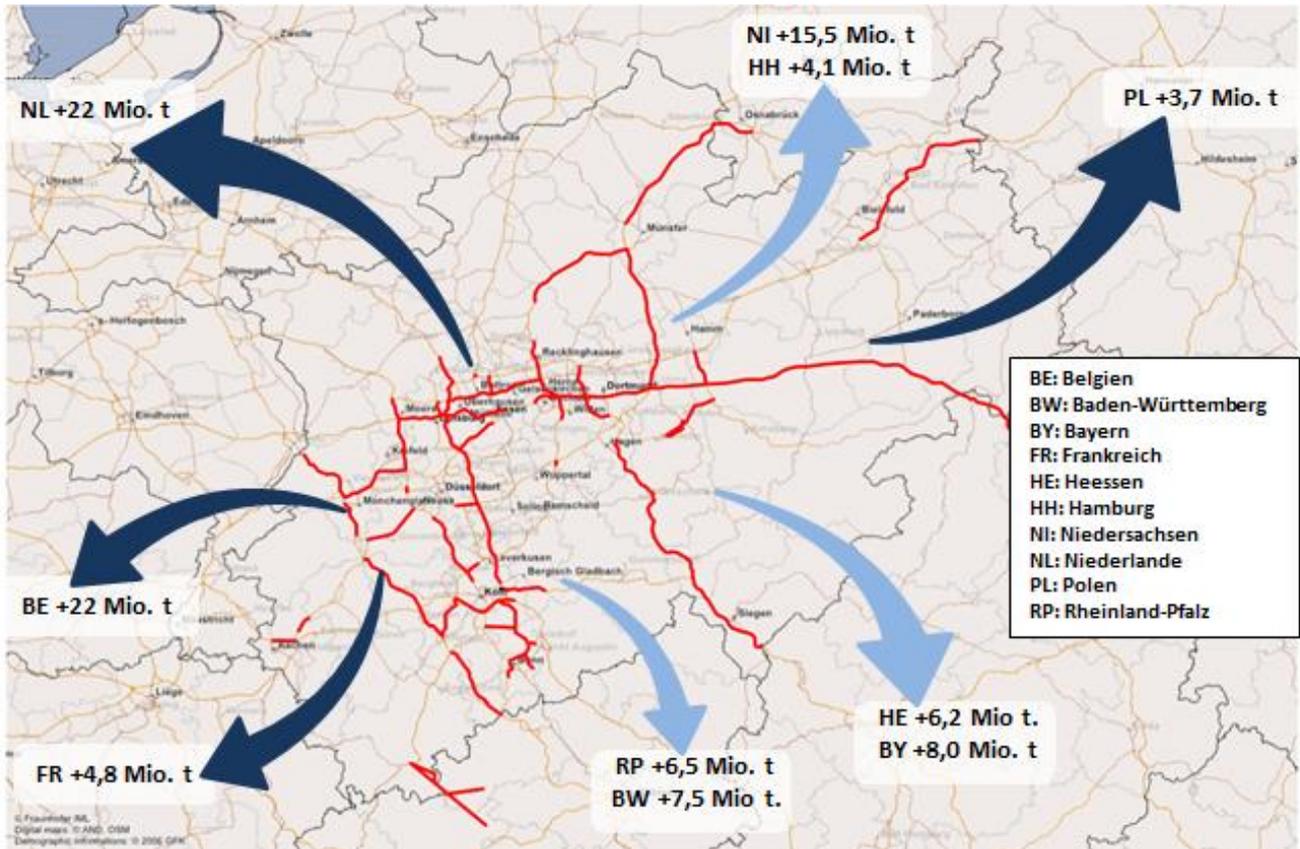


Abbildung 20: Größte Wachstumsrelationen auf der Straße (TOP10) im Vergleich zu den Maßnahmen (Autobahnen) des BVWP 2015

In Summe ist zu sagen, dass ein hoher Investitionsbedarf in die Straßeninfrastruktur besteht, wobei insbesondere Brücken aktuell sehr stark im Fokus stehen. Die Analyse des Wachstums nach Zielrelationen zeigt, dass die wichtigsten Zielrelationen sowohl in Deutschland als auch in Europa liegen. Der Fokus liegt hier für Nordrhein-Westfalen sowohl im Norden und Süden Deutschlands als auch international im Westen. In den TOP 10 Relationen wird Wachstum Richtung Osten nur nach Polen generiert. Der Anteil des Wachstums bis 2030 beträgt dort rund 3,7 Mio. t der rund 100 Mio. t Wachstum der TOP 10 Wachstumsrelationen.

Um das Wachstum der Logistikbranche in Nordrhein-Westfalen nicht zu gefährden, sollte möglichst ein zügiger und zugleich ganzheitlicher Ausbau der Straßeninfrastruktur realisiert werden.

Insgesamt gilt es, die größten akuten Engpässe im Straßennetz, wie z.B. die Leverkusener Rheinbrücke, zu beheben. Auch sollte eine rechtzeitige Instandsetzung weiterer Brücken angestoßen werden um teure Neubauten zu verhindern.

Eine weitere Möglichkeit, die Engpässe vertiefend zu bewerten besteht in der Integration von Verladern, Operateuren und Infrastrukturbetreibern. Durch einen Wettbewerb und die Abfrage von Engpässen (bspw. durch einen Fragebogen) und deren Aus-

wirkungen bestünde hier die Möglichkeit, konkrete Aussagen zu spezifischen Maßnahmen zu erhalten und eine höhere Akzeptanz seitens der Verbände und Unternehmen für eine Priorisierung zu erzielen.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die frühzeitigere Informationsbereitstellung (Beginn und Dauer) zu geplanten Maßnahmen. Hierdurch können Unternehmen besser in ihrer Planung darauf reagieren und die Auswirkungen der baulichen Maßnahmen in ihre Planungen, z.B. der Touren von Lkw, integrieren.

14.2 Schieneninfrastruktur

Die Vorschläge des Landes Nordrhein-Westfalen für den BVWP 2015 enthalten 16 Maßnahmen zum Schienenausbau, die in drei Prioritäten unterteilt sind. Nachfolgende Tabelle 13 listet die Maßnahmen für die Bereiche Güterverkehr (GV) und Personenverkehr (PV) auf. Bei dem Großteil der Maßnahmen handelt es sich um Ausbaustrecken (ABS), ausschließlich bei der Maßnahme zum Eisernen Rhein / A52-Trassenführung handelt es sich zum Teil um eine Neubaustrecke (NBS). Daneben wird der Ausbau der fünf Schienenverkehrsknoten Köln, Dortmund, Hamm, Münster und Minden vorgeschlagen. Die Knoten sind aktuell der limitierende Faktor für zahlreiche Schienenabschnitte.

Priorität	Bundesverkehrswegeplan	GV/PV
1	ABS Köln-Düsseldorf-Duisburg-Dortmund (Rhein-Ruhr-Express, RRX)	PV
1	ABS (Amsterdam)-Grenze D/NL-Emmerich-Oberhausen	GV
1	ABS (Hamburg-Bremen)-Münster-Lünen(-Dortmund)	GV & PV
1	ABS/NBS (Roermond)-Grenze D/NL - Mönchengladbach-Rheydt (Eiserner Rhein, A 52-Trassenführung)	GV
2	ABS Aachen-Düren-Köln	GV & PV
2	ABS (Venlo-) Kaldenkirchen-Viersen/Rheydt-Rheydt-Odenkirchen	GV
2	ABS Hagen-Gießen	GV & PV
2	ABS Siegen-Köln	GV & PV
2	ABS Seelze-Wunstorf-Minden	PV
2	ABS Köln-Bonn, linksrheinisch	GV & PV
3	ABS Dortmund-Paderborn-Kassel	PV
3	ABS Löhne-Braunschweig-Wolfsburg	GV
3	ABS Rotenburg-Minden	GV
3	ABS (Amsterdam-Hengelo-)Bad Bentheim-Osnabrück-Hannover-Berlin	GV & PV
3	ABS Gruiten-Wuppertal-Schwelm	GV & PV
3	ABS und vollständige Elektrifizierung Hagen-Brilon-Wald-Warburg	GV & PV

Tabelle 13: Maßnahmen Schiene - Vorschläge des Landes Nordrhein-Westfalen ⁴³

Im Vergleich zu den Forderungen der IHKen, der Infra- und Suprastrukturbetreiber sowie der Verlager sind die Vorschläge des Landes Nordrhein-Westfalen für den BVWP 2015 umfangreicher. Die Forderungen umfassen hauptsächlich die Vorschläge der Priorität 1 des Landes Nordrhein-Westfalen und werden somit als die wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen des Schienenverkehrs betrachtet.

Auf der Achse Belgien/Niederlande – Nordrhein-Westfalen – Bayern/Schweiz/Österreich/Italien wird das meiste Wachstum mit Quelle oder Ziel Nordrhein-Westfalen generiert. Zusätzlich wird innerhalb Deutschlands auf den Relationen nach Niedersachsen und Hamburg sowie international auf der Relation nach Schweden größeres Wachstum erwartet. Verdeutlicht werden die stärksten Wachstumsrelationen durch Abbildung 21. Die Analyse des Wachstums nach Zielrelationen zeigt die wachsende Bedeutung des Korridor 6 (Rhine-Alpine-Corridor) des TEN-T Netzes für Nordrhein-Westfalen.

⁴³ Bundesverkehrswegeplan 2015 – Vorschläge des Landes Nordrhein-Westfalen.

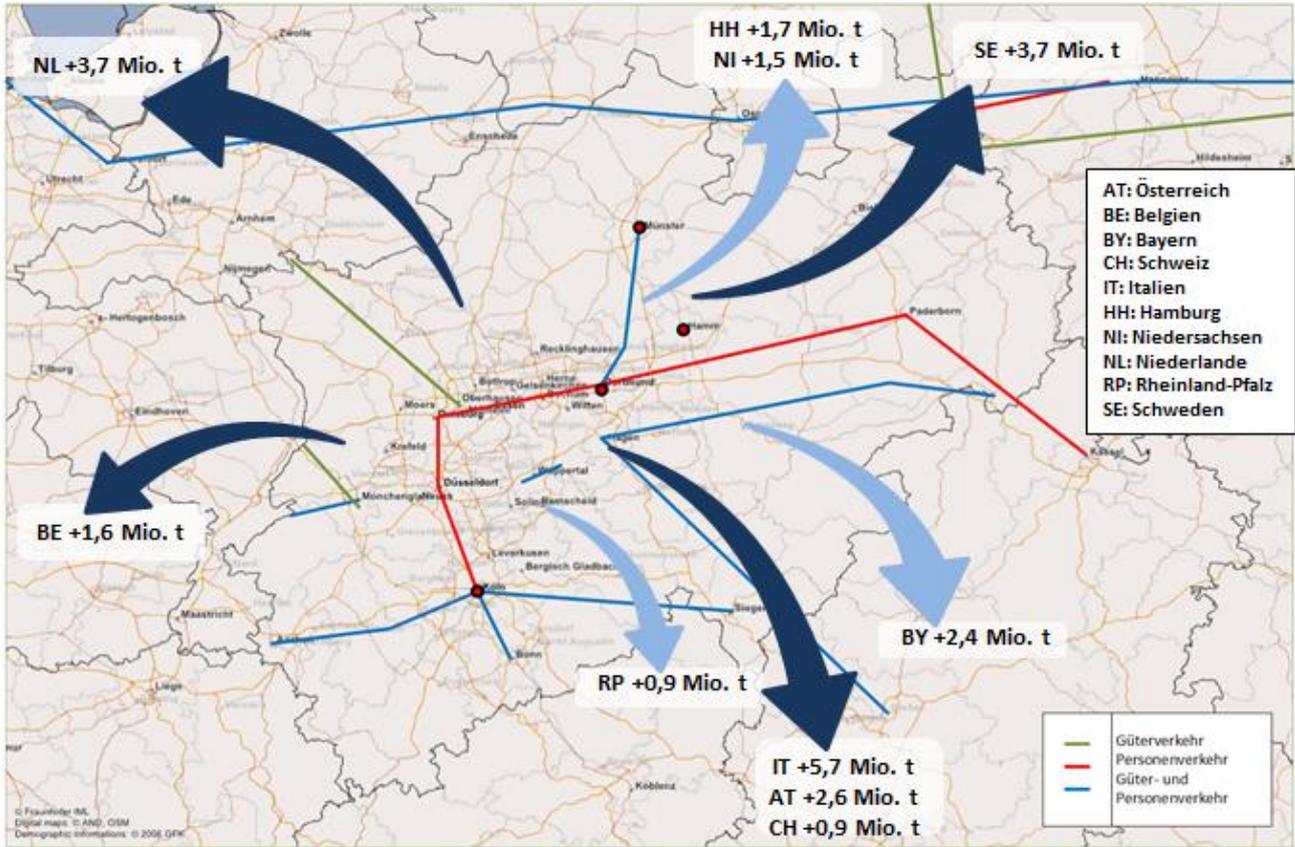


Abbildung 21: Größte Wachstumsrelationen auf der Schiene (TOP10) im Vergleich zu den Maßnahmen des BVWP 2015

Auf Grund der aktuellen Auslastung sowie der Entwicklungs- und Aufkommenszahlen aus den Verkehrsverflechtungen sollten wegen des prognostizierten Wachstums in Richtung Norden / Nordwesten (Niederlande und Niedersachsen) und Richtung Süden (Italien, Österreich, Bayern und Schweiz) die Ausbaumaßnahmen in diese Richtungen eine stärkere Gewichtung bekommen. Ebenfalls sind die Knoten aktuell ein limitierender Faktor, da sie die Kapazität der angrenzenden Strecken begrenzen. Eine Erweiterung von Knoten ist in Teilen gleichbedeutend mit einem Ausbau der angrenzenden Streckenabschnitte. Ein weiterer wichtiger Bestandteil des Schienennetzes sind Brücken. Die Vielzahl der notwendigen Neubauten und Instandhaltungen erfordert viel Planungs- und damit verbunden Zeitaufwand bis zur Realisierung. Hier gilt es die Priorisierung auf die wichtigsten Brücken zu setzen, um das Netz permanent betriebsbereit zu halten, aber auch durch zügiges Handeln weitere negative Folgekosten zu minimieren. Hierunter fallen z.B. Mehrkosten, die durch einen Neubau notwendig werden, anstatt Brücken rechtzeitig instand zu setzen. Generell sollte beachtet werden, dass auf Grund des steigenden Güteraufkommens und steigender Fahrgastzahlen ein ganzheitlicher Ausbau des Schienennetzes unumgänglich ist, um einen Verkehrsfarkt zu vermeiden.

14.3 Wasserstraßeninfrastruktur

Die Industrie entlang der Wasserstraße benötigt insbesondere in Nordrhein-Westfalen ein funktionierendes System „Wasserstraße“. Insgesamt wurden sieben neue Projektvorschläge eingereicht; diese sind in Tabelle 14 aufgelistet.

Nr.	Vorhaben	Maßnahmenumfang
4	Westdeutsches Kanalnetz: Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	Vergrößerung der Wassertiefe am WDK und damit größere Ablade-tiefe (Querschnittserweiterung für 3,0 - 3,4 m abgeladene Groß-motorgüterschiff (GMS) und das übergroße Großmotorgüterschiff (üGMS)) einschließlich der Hebung der Brücken im Zuge des Ausbaus
5-8	Westdeutsches Kanalnetz	Hebung der restlichen Brücken im westdeutschem Kanalnetz (insgesamt 21 Brücken bzw. Überbauten)
9	Rhein	Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung zwischen Duisburg – Köln/Niehl (bzw. auch bis Bonn ohne Kostenschätzung)
10	Mittelweser (MW): Minden bis Bremen	Anpassung der MW an den Verkehr mit auf 2,5 m abgeladenen 1350 t-Schiffen und den Verkehr von GMS mit Begegnungs- und Abladeeinschränkungen

Tabelle 14: Eingereichte Maßnahmen für die Wasserstraßen zum BVWP 2015⁴⁴

Nachgemeldet wurden die drei folgenden Maßnahmen:

1. Rhein: Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung zwischen Duisburg und Bonn;
2. Anpassung der Mittelweser (MW) von der Weserschleuse Minden bis zum Seehafen Bremerhaven an den Verkehr mit dem 2,5 m abgeladenen übergroßen Großmotorgüterschiff (üGMS) mit Begegnungs- und Abladeeinschränkungen;
3. Niederrhein: Fortführung der Verbesserung der Sohlenstabilität, örtliche Regelungsmaßnahmen.

Die Analyse des Wachstums nach Zielrelationen zeigt die Bedeutung des Rheins für Nordrhein-Westfalen. Der Großteil des Wachstums wird dort und im westdeutschen Kanalnetz generiert. Verdeutlicht werden die stärksten Wachstumsrelationen durch Abbildung 22.

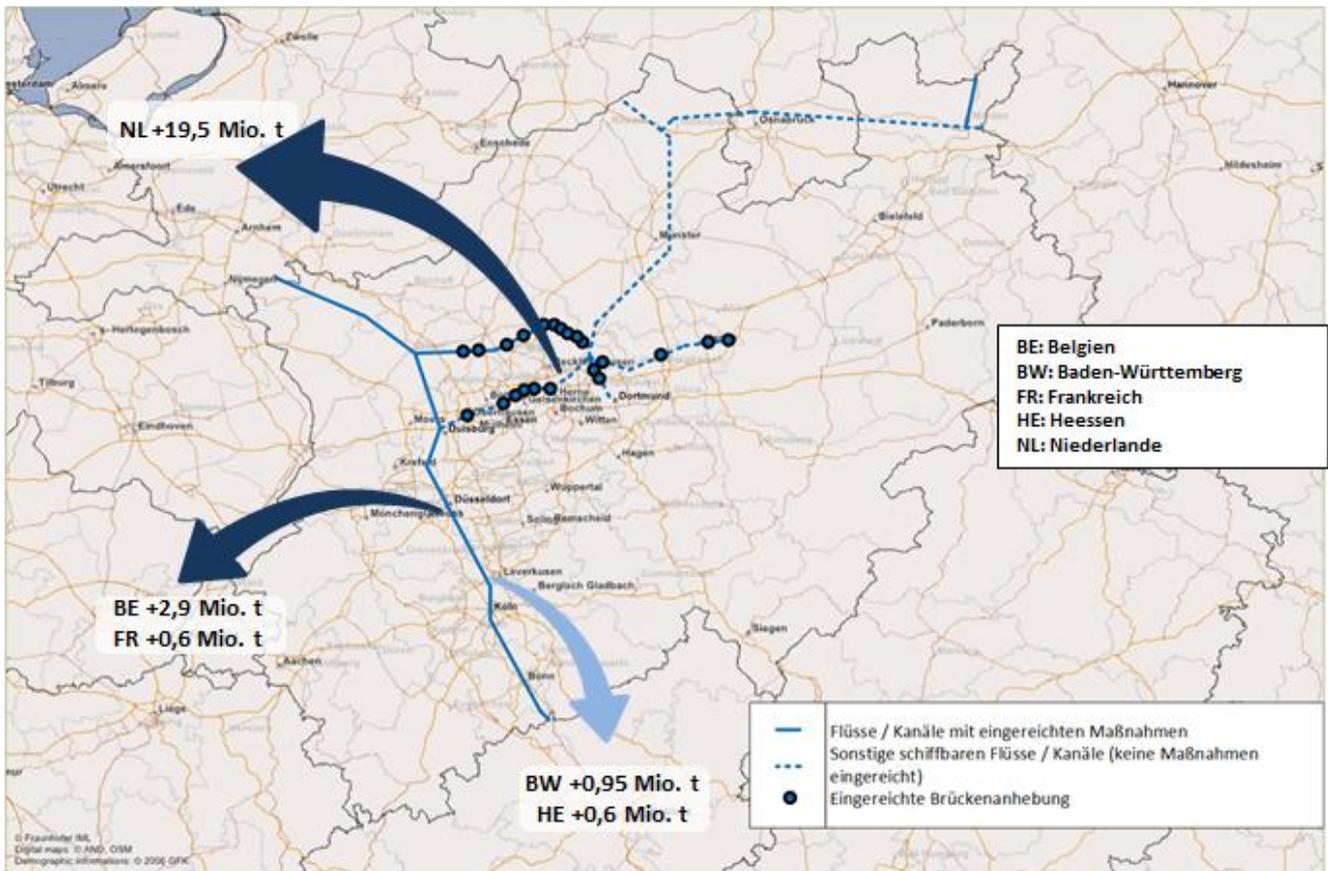


Abbildung 22: Größte Wachstumsrelationen auf der Wasserstraße (TOP5) im Vergleich zu den Maßnahmen des BVWP 2015

⁴⁴ Bundesverkehrswegeplan 2015 – Vorschläge des Landes Nordrhein-Westfalen.

Auf Grund der begrenzten Investitionsmittel, der Dringlichkeit der Maßnahmen und Personalengpässen bei der Planung wird eine Clusterung auf Basis der Engpasssituation und des Verkehrsaufkommens in zwei Bereichen empfohlen: Erstens zeitnah zu realisierende Maßnahmen (Priorität 1) und zweitens eine Langfristplanung (Priorität 2).

Die Maßnahmen der Priorität 1 sollen zur Sicherstellung der Nutzbarkeit des westdeutschen Kanalnetzes durch Instandhaltung und Ausbau der Schleusen sowie dem Ausbau der Abladetiefe des Rheins in Richtung Süden sowie der Mittelweser von Minden Richtung Bremen dienen. Hier gilt es die maximal mögliche Abladetiefe im Rhein und der Mittelweser zu erhöhen. Dadurch würden höhere Kapazitäten auf der Wasserstraße je Fahrt erzielt und somit die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Straße erhöht und die ökologischen Möglichkeiten besser genutzt. Zusätzlich sollte eine Sohlenstabilität des Rheins erreicht werden.

Als Priorität 2 sollten die Brücken und Überbauten im westdeutschen Kanalgebiet auf mindestens 5,25 m Durchfahrtshöhe erhöht und damit ein durchgängiger zweilagiger containerisierter Transport ermöglicht werden. Dies sollte in Abhängigkeit von Personalkapazitäten und verfügbaren Investitionsmitteln geschehen.

15 Handlungsempfehlung II – Infrastruktur

In den letzten Jahren haben sich im Infrastrukturbereich verschiedene Problemfelder herauskristallisiert. Die wichtigsten sind die vielen notwendigen Maßnahmen zum Erhalt der Infrastruktur, die mangelnden Infrastrukturmittel und zum Teil der Verfall von Investitionsmitteln des Bundes. Hier fehlten die notwendigen Planungskapazitäten für die Realisierung bzw. die Umsetzungsphasen dauerten zu lange. Hinzu kommt das starke Wachstum des Transportaufkommens auf den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße.

Um die Stärken des Logistikstandorts NRW zu sichern sind verschiedene Handlungsschritte notwendig. Die aktuellen und zukünftigen Logistikstandorte müssen weiterhin eine gute Anbindung an die Absatzmärkte und Produktionszentren haben. Dies ermöglicht einen optimalen Transport unter ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten. Hierzu gehört vor allem auch die Sicherstellung der Straßeninfrastruktur durch die rechtzeitige Instandsetzung von Brücken, bzw. sofern notwendig der schnelle Neubau dieser.

Der Ausbau für die Langstreckentransporte auf der Schiene und der Wasserstraße soll wie bisher unterstützt und der Infrastrukturausbau, hinsichtlich der wichtigsten Zielrelationen, fokussiert werden. Hierzu gehört zum einen eine Priorisierung der Wasserstraßeninfrastrukturmaßnahmen und eine Verbesserung der Schieneninfrastruktur zu den wichtigsten Zielrelationen. Ein Fokus sollte hier, neben den wichtigsten Maßnahmen wie den Ausbau der Betuwe-Linie, auf die Knoten im Schienennetz und die Sicherstellung der Nutzbarkeit der Schieneninfrastruktur, durch die bedarfsgerechte Instandsetzung bzw. schnellen Neubau von Brücken, gesetzt werden.

Um die Akzeptanz der Infrastrukturmaßnahmen und -planungen zu erhöhen, sollten Industrie, Logistikwirtschaft und Infrastrukturbetreiber, durch einen Wettbewerb verstärkt, in die Identifikation und Bewertung von Engpässen mit einbezogen werden. Hier besteht zudem die Möglichkeit kleine Engpässe mit großer Wirkung zu identifizieren. Außerdem sollte das Land die Nutzbarkeit von Bahn-Nebenstrecken für die Logistikwirtschaft prüfen. Hier könnten auch tagsüber verstärkt Kapazitäten für den Schienengüterverkehr bereitgestellt werden.

Die Anzahl und teilweise die Komplexität und Größe der Maßnahmen führen zu langen Umsetzungszeiträumen. Hier sollte das Land sich für die Anwendbarkeit des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes auf NRW einsetzen, um die Realisierungszeiten zu reduzieren und Planungskosten zu minimieren.

Thema 2: Logistische Infrastruktur/Intermodalität – Teil Intermodalität

16 Zusammenfassung II – Intermodalität

Die Untersuchung im Themenbereich Intermodalität zielte zum einen darauf ab, darzustellen, welche Zukunftstrends sich auf intermodale Transportketten auswirken und welche Möglichkeiten zur Verbesserung bestehen. Zum anderen wurde analysiert, welche Barrieren und Hemmnisse aktuell bestehen. Die Analyse basierte auf Interviews mit Experten und Recherchen bereits durchgeführter Studien zu dieser Thematik sowie weiterer Literaturquellen. Die herausgearbeiteten Erkenntnisse wurden verdichtet und zu Handlungsempfehlungen weiter entwickelt, so dass langfristig synchromodale Transportnetzwerke entstehen könnten.

Wichtige Zukunftstrends, die zur Verbesserung von intermodalen Transportketten genutzt werden könnten, sind die zunehmende Digitalisierung, Standardisierung und flexibles Management. Zusammen können aktuell statische Transportketten zu dynamischen Transportnetzen weiterentwickelt werden.

Um dies zu ermöglichen, sollten zunächst die Infrastrukturengpässe behoben und so die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden. Darauf aufbauend müssen Unternehmen zum einen für den intermodalen Transport sensibilisiert und zum anderen über die Möglichkeiten informiert werden. Die Vernetzung von Unternehmen ist der nächste Schritt zu einer hohen Ressourcenauslastung und der Bildung eines dichten Transportnetzes. Die digitale Informationsverarbeitung und -nutzung in den Transportnetzen sollte gemeinsam in Forschungsprogrammen verstärkt enthalten sein.

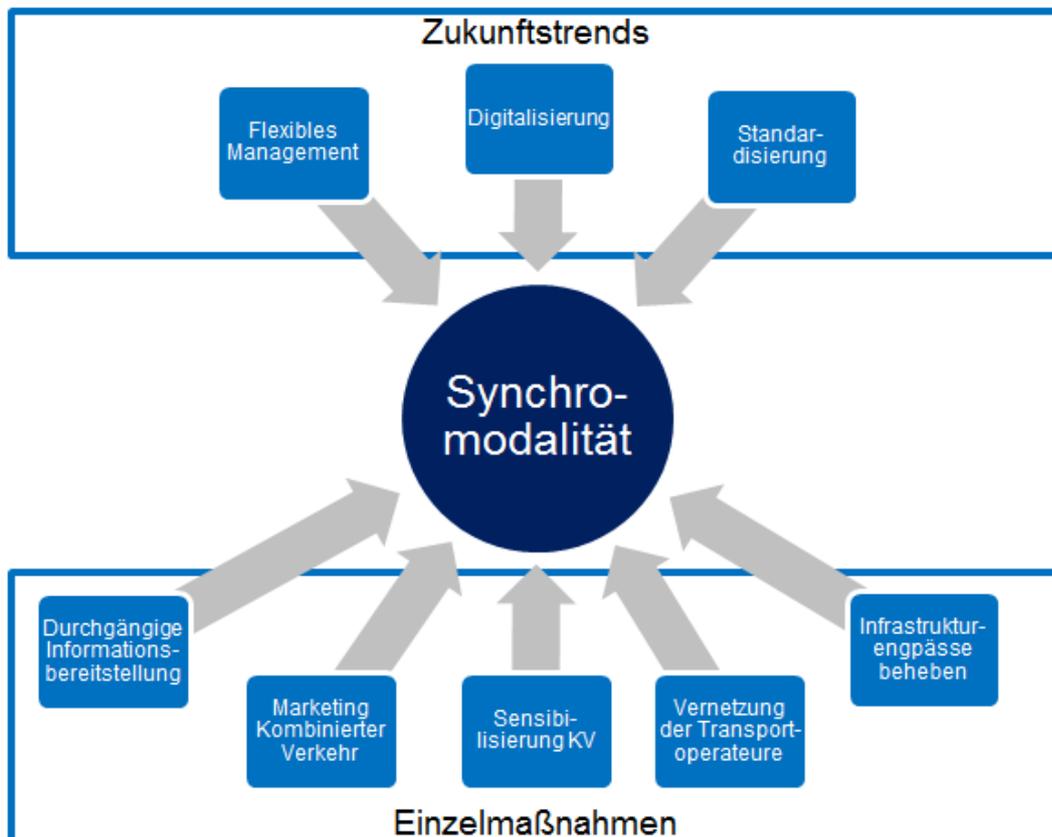


Abbildung 23: Synchromodalität - Einfluss durch Zukunftstrends und Einzelmaßnahmen

17 Ausgangssituation und Vorgehensweise

Der intermodale Verkehr steht ständig Herausforderungen gegenüber. Dazu gehören das wachsende Güteraufkommen, die vermehrte Zusammenarbeit der unterschiedlichen Operateure und die Instandhaltung sowie der Ausbau der Infrastruktur. Um die Leistungsfähigkeit der Intermodalität aufrecht zu erhalten, gilt es auftretende Probleme zu identifizieren und Lösungsstrategien zu entwickeln. Dabei ist eine Sichtweise ausgehend von den unterschiedlichen Verkehrsträgern und ihren Operateuren genauso wichtig wie die der technischen Neuerungen und der Einbindung von informationstechnischen Kommunikationswegen auf allen Ebenen der Transportkette.

Zur Erarbeitung des Trendpapiers Intermodalität wurden bereits durchgeführte Studien analysiert und die Ergebnisse auf das Logistikland Nordrhein-Westfalen angewendet. Ergänzt wurden die Ergebnisse durch Gespräche und Workshops mit Logistikdienstleistern und Betreibern von Logistikstandorten, wie z.B. Häfen. Die Gesprächspartner wurden in Absprache mit dem Auftraggeber ausgewählt und deckten alle Teile der Transportkette ab (Operateure, Standortbetreiber, Verloader und Kontraktlogistiker). Dies war notwendig, um eine umfassende Aufnahme der aktuellen Situation der Intermodalität in Nordrhein-Westfalen durchzuführen.

Aus den Ergebnissen wurden sowohl Herausforderungen, die aktuell und zukünftig Einfluss auf die Transportkette haben, als auch Trends identifiziert, die Potentiale zur Optimierung bieten. Daraus wurden Einzelmaßnahmen abgeleitet, wo das Land Nordrhein-Westfalen aktiv werden kann. Abschließend wird das Gesamtkonzept „Synchronmodalität“ vorgestellt, welches das Ziel der Einzelmaßnahmen darstellt. Abbildung 24 verdeutlicht die Vorgehensweise.

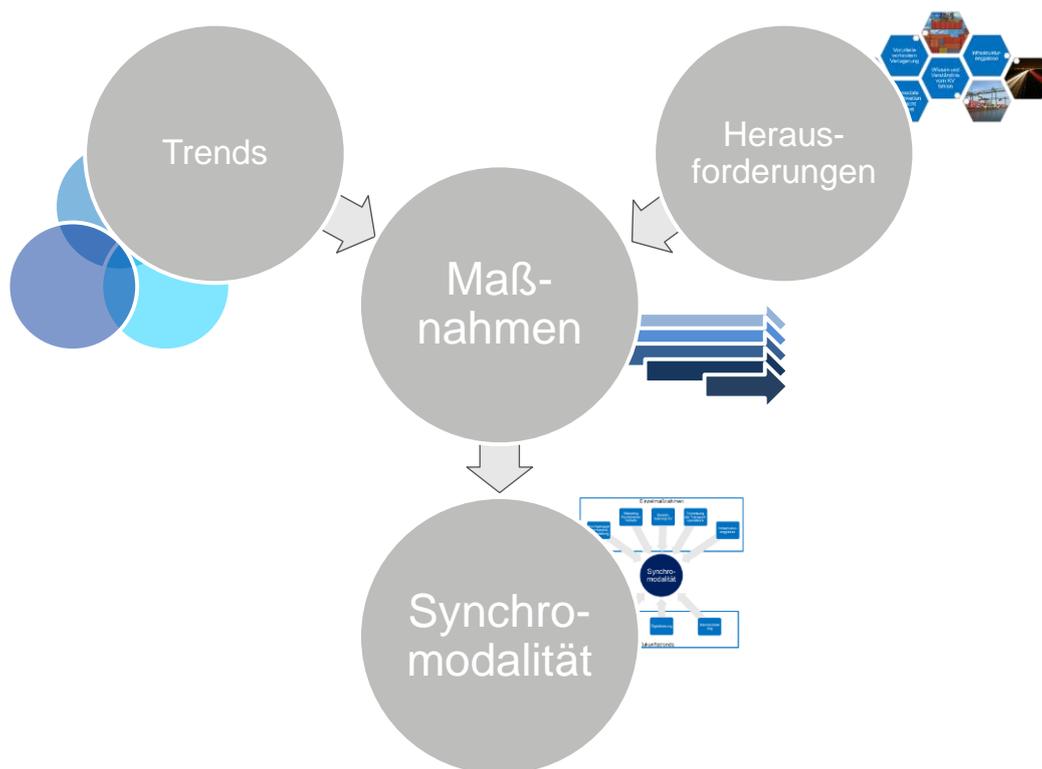


Abbildung 24: Vorgehensweise „Trendpapier Intermodalität“

Synchronmodalität, verstanden als die verkehrsträgerübergreifende Optimierung von Transportnetzen, wird einen immer wichtigeren Platz in der Transportlogistik einnehmen. Die reibungslose Verknüpfung der Verkehrsträger und die Flexibilität bei der Transportplanung und während der Transportdurchführung sind zentrale Wettbewerbsfaktoren. Durch die Möglichkeit, Transporte flexibel planbar zu gestalten, wird eine nachhaltige, umwelt- und ressourcenschonende Bewältigung der Güterverkehrsströme ermöglicht.

18 Zukunftstrends

In der Zukunft spielt flexibles Management eine immer wichtigere Rolle in der Logistik. Das Ziel einer hohen Ressourcenauslastung und gleichzeitig hohen Netzabdeckung sowie dynamischer Transportnetze kann nur durch Änderungen in der Organisation und durch den Ausbau von Kooperationen erreicht werden. Unterstützt wird dies durch die zunehmende Digitalisierung, die optimierte Planungen auf Echtzeitdatenbasis ermöglicht, und durch Standardisierung, durch die neue und innovative Konzepte entwickelt werden, die die Anforderungen von zunehmend kleinteiligeren Ladungsströmen abdecken können. Durch das Zusammenspiel dieser drei Bereiche kann die Intermodalität verbessert werden (vgl. Abbildung 25).

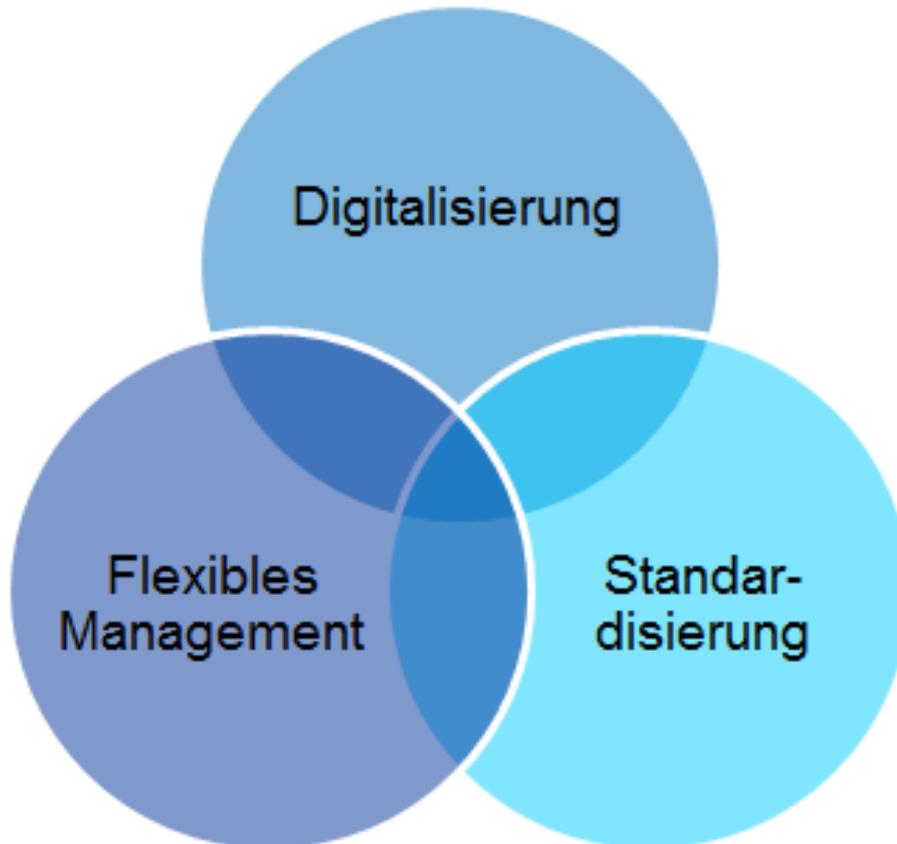


Abbildung 25: Zukunftstrends in der Logistik

18.1 Flexibles Management

Flexibles Management ermöglicht eine Verbesserung der Kapazitätsauslastung, der Prozesse und Abläufe durch unternehmensinterne und -übergreifende Kooperationen und Transportmengenbündelungen. Zudem umfasst es die Realisierung von organisatorischen Lösungen zur Verbesserung von Logistikkonzepten.⁴⁵ Durch kooperative Transportmengenbündelungen und eine Vernetzung der Verkehrsträger wird es möglich sein, das Angebot an Dienstleistungen auszubauen und durch Synergien Kosten zu reduzieren, ökologischer zu transportieren und Kapazitäten besser auszulasten.⁴⁶ Eine weitere Möglichkeit, das Ver-

⁴⁵ Fraunhofer IML: Transporteffizienz 2030, 2014, Dortmund

⁴⁶ TU Darmstadt: Der Verkehr im Jahr 2030. Thema Forschung. Das Wissenschaftsmagazin der Technischen Universität Darmstadt, 2008, L: http://www.tu-darmstadt.de/media/illustrationen/referat_kommunikation/publikationen_km/themaforschung/2008_01/Thema_Forschung_Darmstadt_1_08.pdf, Stand: 17.07.2013., S. 57.

kehrsaufkommen zu reduzieren, ist die Nutzung attraktiver KV-Netzwerke, d.h. die Verlagerung von Verkehrsströmen und somit die Schaffung eines nachhaltigen Gleichgewichts bei der Verteilung des Verkehrsaufkommens.⁴⁷

18.2 Digitalisierung

Bedingt durch die Globalisierung und Medialisierung der Gesellschaft steigt die Vernetzung und somit der Grad der Digitalisierung in allen Lebensbereichen an. Diese zunehmende Vernetzung und steigende Digitalisierung bietet auch im Verkehrssektor neue Möglichkeiten. Echtzeitinformationen führen zu Planungssicherheit und einer Verbesserung der Auslastung von Transportressourcen und Infrastruktur. Das Internet der Dinge, Industrie 4.0 bzw. Cyber Physical Systems ermöglichen eine effizientere Ressourcennutzung und bieten weitere Chancen zur Verbesserung von Transportketten.⁴⁸ Fahrzeuge von Speditionen könnten beispielsweise dem Spediteur eigenständig mitteilen, wo sie sich aktuell befinden und ob es gegebenenfalls zu Verspätungen kommt.⁴⁹ Eine weitere Option zur zukünftigen Nutzung des Internets der Dinge ist die Fahrzeug-zu-Fahrzeug Kommunikation. Diese soll durch den Austausch von Zustands- und Umgebungsdaten zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und -effizienz führen.⁵⁰ Industrie 4.0 realisiert die Steuerung und Überwachung der Transportkette mit der Zielsetzung einer größtmöglichen Transparenz. Die Integration in angepasste, wandlungsfähige Wertschöpfungsketten und Geschäftsprozesse ist die Folge und somit dynamischere Transportketten. Die Verkehrssteuerung, Verkehrsdatenerfassung und Prognose der Verkehrslage auf Basis intelligenter Verkehrsleitsysteme bieten Potentiale zur Reduzierung von Staus und besserer Infrastrukturauslastung.

18.3 Standardisierung

Neben der Digitalisierung und dem flexiblen Management spielt Standardisierung eine immer wichtigere Rolle. Zunehmend kleinere Sendungsgrößen (durch e-Commerce und zunehmende Individualität) sorgen dafür, dass die Europalette nicht immer der ideale Ladungsträger ist. Ein Lösungsansatz, um diesen Problemen zu begegnen, ist in einem modularen System von Ladungsträgern und Behältern zu sehen. Das Grundprinzip besteht darin, dass unterschiedliche Behältermaße ganzzahlige Teiler bzw. ganzzahlige Vielfache des nächst größeren bzw. nächst kleineren Behälters bilden, so dass diese ohne den Verlust von Laderaum kombiniert werden können. Das enorme Potential eines solchen Systems könnte jedoch nur genutzt werden, wenn es sich als internationaler Standard durchsetzen würde. Die Standardisierung wird hierbei zukünftig dazu dienen, Abläufe weiter zu automatisieren sowie schnellere und sicherere Prozesse zu gewährleisten.

⁴⁷ Schmidt, N.; Kille, C.: Wirtschaftliche Rahmenbedingungen des Güterverkehrs. Studie zum Vergleich der Verkehrsträger im Rahmen des Logistikprozesses in Deutschland. Fraunhofer IIS. Nürnberg: Fraunhofer IRB Verlag, 2008.

⁴⁸ Fraunhofer IML: Transporteffizienz 2030, 2014, Dortmund.

⁴⁹ Malaka, R.; Butz, A.; Hußmann, H.: Medieninformatik. Eine Einführung. München: Pearson Studium, 2009., S. 43.

⁵⁰ Horvath, S.: Aktueller Begriff. Internet der Dinge. Berlin: Deutscher Bundestag, 2012, http://www.bundestag.de/dokumente/analysen/2012/Internet_der_Dinge.pdf, Stand: 17.07.2013.

19 Herausforderungen und Barrieren

In diesem Projekt wurden Barrieren und Herausforderungen durch Interviews und Recherchen identifiziert. Die grundlegenden Probleme der Intermodalität lassen sich in vier essentiellen Punkten zusammenfassen.

- Vorurteile von Verladern gegenüber alternativen Verkehrsträgern verhindern einen Marktzugang und somit eine Verlagerung; zu den Vorurteilen zählen u.a. die mangelnde Flexibilität der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße sowie zeitliche Aspekte wie das Nichteinhalten von Zeitfenstern und Verspätungen.
- Intermodale Möglichkeiten sind vor allem kleinen und mittelgroßen Unternehmen (KMUs) nicht bekannt, das Know-how und die Personalkapazität fehlen dort.
- Wissen und Verständnis (z.B. aus der Ausbildung) über optimale intermodale Abläufe und Prozesse fehlen den Verladern und verhindern eine Integration alternativer Verkehrsträger in die Unternehmensstrukturen, hierzu sind hauptsächlich die Abwicklung und Restriktionen der Verkehre zu nennen.
- Infrastrukturengpässe verhindern die optimale Nutzung von Intermodalität sowohl Infrastrukturengpässe als auch verkehrsmittelspezifische Probleme wie die fehlende EU-weite Harmonisierung im Schienengüterverkehr.

20 Handlungsempfehlung II – Intermodalität

Der Bedarf an neuen Infrastrukturkapazitäten durch das Güterwachstum kann nicht alleine durch den Ausbau von Infrastruktur abgedeckt werden. Eine Optimierung der intermodalen Transportketten ist notwendig und führt zu einer verbesserten Ressourcenverfügbarkeit und -auslastung sowohl der Infrastruktur als auch der Verkehrsmittel.

Wichtige Aspekte für eine mögliche Verkehrsverlagerung sind die Sensibilisierung von Unternehmen sowie verstärkte Marketingmaßnahmen des Kombinierten Verkehrs. Vielen Unternehmen sind zum einen die Möglichkeiten des KV nicht bekannt und zum anderen die Konsequenzen der Änderung, innerhalb der Prozessabläufe, nicht bewusst. Hier gilt es anzusetzen, damit eine Verlagerung nachhaltig und erfolgreich ist.

Zukünftig bieten auch die Vernetzung der Operateure und die Informationsverfügbarkeit entlang der Transportkette wichtige Potentiale. Dies sind Erfolgsfaktoren für eine verstärkte Bündelung von Mengenströmen und eine höhere Ressourceneffizienz.

Durch eine unternehmensübergreifende Kopplung von Produktions- und Transportplanung, sowie die Nutzung von dynamischen und flexiblen Transportnetzen, steigt ebenfalls die Attraktivität der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße durch eine höhere Ressourceneffizienz und Wirtschaftlichkeit gegenüber der Straße. Ebenfalls führt die Realisierung von dynamischen Transportketten zu einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit intermodaler Verkehre. Langfristig kann hierdurch erreicht werden, dass Transportketten dynamischer und besser planbar sind. Dieser Weg zur Synchromodalität wird auch die Akzeptanz von intermodalen Transportketten von Verladern verbessern. Diese innovativen Zukunftsthemen können durch Forschungsprogramme unterstützt werden.

21 Ausblick: Synchromodalität

Ein Nachteil von multimodalen Transportketten ist, dass sie im Normalfall als statisch zu betrachten sind. Es erfolgt keine Abstimmung der unterschiedlichen Verkehrsmittel untereinander. Es ergeben sich lange Reaktionszeiten bei Änderungen der Transportkette, die u.a. durch Infrastruktursperrungen hervorgerufen werden. Zur Lösung dieser Probleme wird die Synchromodalität angewendet. Diese fördert die fortwährende Synchronisation von Verkehrsmittel, Verloader und Infrastrukturinformationen. Dadurch wird eine intermodale Planung möglich, die einen Wechsel der Transportroute in Echtzeit zulässt. Abbildung 26 zeigt den Zusammenhang von Einzelmaßnahmen und Zukunftstrends, die zur Synchromodalität führen.

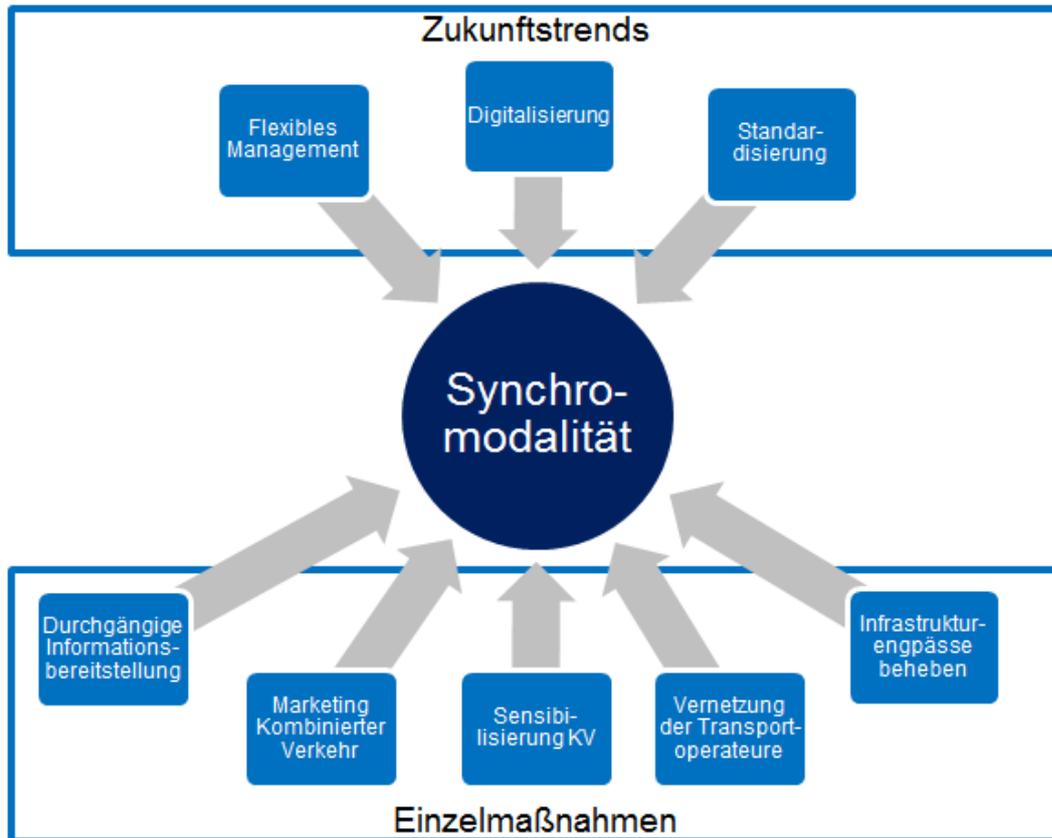


Abbildung 26: Synchromodalität - Einfluss durch Zukunftstrends und Einzelmaßnahmen

Die folgenden Punkte charakterisieren und definieren Synchromodalität.^{51;52;53}

- Fortwährende Synchronisation von Verkehrsmittel, Verloader und Infrastrukturinformationen
- Intermodale Planung mit der Möglichkeit eines Wechsels der Transportroute in Echtzeit
- Zu jedem Zeitpunkt das optimale Verkehrsmittel für den aggregierten Transportbedarf
- Konsolidierung von Warenströmen
- Bestmögliche Erfüllung der Kundenanforderungen hinsichtlich Kosten, Pünktlichkeit, Verlässlichkeit und Nachhaltigkeit

51 Dogger, T.; Lucassen, I.: Synchromodality pilot study : Identification of bottlenecks and possibilities for a network between Rotterdam, Moerdijk and Tilburg. TNO: Netherlands Organisation for Applied Scientific Research. 2012.

52 van Riessen, B.: Planning of hinterland transportation in the EGS network. Rotterdam, Rotterdam : Erasmus University; Erasmus University Rotterdam [Host], 2013.

53 Fransoo, J.: The pioneer of synchromodality. In: Fast Forward 2011, Nr. 52, S. 14-16.

Durch die Realisierung von Synchronmodalität werden dynamische und ganzheitliche Optimierungen der Transportkette unter Einbezug aller Akteure erreicht. Eine dauerhafte automatisierte Steuerung und Abstimmung zwischen den Hauptläufen und jeweils nachgelagerten Transportprozessen verbessert die Flexibilität und reduziert die Transportdauer und somit die Transportkosten. Weitere Folgen sind eine hohe und gleichverteilte Auslastung der Umschlags- und Transportressourcen, z.B. durch Direktumschlag, und es erfolgt eine Entlastung der Infrastruktur. Die Möglichkeit zur kurzfristigen Reaktion auf Ereignisse verbessert ebenfalls die Zuverlässigkeit und Robustheit der Transportkette.

22 Literaturverzeichnis II

22.1 Infrastruktur

Bundestags-Drucksache 18/1255: Antwort der Bundesregierung auf die kleine Frage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN „Zustand der Eisenbahnbrücken in Nordrhein-Westfalen“ / Deutscher Bundestag, letzter Zugriff 28.04.2014

European Commission: Trans-European Transport Network – Core Corridors

European Commission, http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/index_en.htm, letzter Zugriff 03.12.2014

Industrie- und Handelskammern Ruhr: Fachbeitrag der Wirtschaft zum Regionalplan Ruhr, April 2012

Institut für Verkehrswirtschaft an der Universität Münster: Fahrplan 2025 für das Schienennetz NRW, 2011, Dortmund

Ministerium Bauen und Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Daten und Fakten zum Verkehr in NRW 2013, Düsseldorf 2013

Ministerium Bauen und Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Herausgeber): Mobilität in Nordrhein-Westfalen, Daten und Fakten 2013, Düsseldorf.

Port of Rotterdam, Pressemitteilung: Rotterdamer Hafen ergreift Maßnahmen gegen Verspätungen, <http://www.portofrotterdam.com/de/aktualitaet/pressemitteilungen-und-nachrichten/Pages/rotterdamer-hafen-ergreift-manahmen-gegen-versptungen.aspx>, letzter Zugriff 07.08.2014

RP Online: NRW – Knotenpunkt im Herzen Europas, <http://www.rp-online.de/wirtschaft/nrw-knotenpunkt-im-herzen-europas-aid-1.4132749>, letzter Zugriff 27.03.2014

RP Online: NRW bleibt Stau-Bundesland Nummer eins, <http://www.rp-online.de/leben/auto/news/nrw-bleibt-stau-bundesland-nummer-eins-aid-1.3125966>, letzter Zugriff 03.12.2014

Presseinformation – Zustand der Eisenbahnbrücken in Nordrhein-Westfalen sicher, Deutsche Bahn, 21. Mai 2014, letzter Zugriff 03.11.2014, http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/6955268/nrw20140521.html

Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen: Nordrhein-Westfalen: Raum für Wirtschaft Fachbeitrag der Wirtschaft zum Landesentwicklungsplan NRW (LEP 2025), August 2009

Welt: Ohne Geld verkommt NRW zu „Rumpeldeutschland“, 03.09.2014, <http://www.welt.de/regionales/nrw/article131862986/Ohne-Geld-verkommt-NRW-zu-Rumpeldeutschland.html>

22.2 Intermodalität

Dogger, T.; Lucassen, I.: Sychromodality pilot study: Identification of bottlenecks and possibilities for a network between Rotterdam, Moerdijk and Tilburg. TNO: Netherlands Organisation for Applied Scientific Reaserch. 2012

Fransoo, J.: The pioneer of sychromodality. In: Fast Forward 2011, Nr. 52, S. 14–16

Fraunhofer IML: Transporteffizienz 2030, 2014, Dortmund

Horvath, S.: Aktueller Begriff. Internet der Dinge. Berlin: Deutscher Bundestag, 2012. URL: http://www.bundestag.de/dokumente/analysen/2012/Internet_der_Dinge.pdf, Stand: 17.07.2013.

Malaka, R.; Butz, A.; Hußmann, H.: Medieninformatik. Eine Einführung. München: Pearson Studium, 2009

Schmidt, N.; Kille, C.: Wirtschaftliche Rahmenbedingungen des Güterverkehrs. Studie zum Vergleich der Verkehrsträger im Rahmen des Logistikprozesses in Deutschland. Fraunhofer IIS. Nürnberg: Fraunhofer IRB Verlag, 2008.

TU Darmstadt: Der Verkehr im Jahr 2030. Thema Forschung. Das Wissenschaftsmagazin der Technischen Universität Darmstadt, 2008. URL: http://www.tu-darmstadt.de/media/illustrationen/referat_kommunikation/publikationen_km/themaforschung/2008_01/Thema_Forschung_Darmstadt_1_08.pdf, Stand: 17.07.2013

van Riessen, B.: Planning of hinterland transportation in the EGS network. Rotterdam, Rotterdam: Erasmus University; Erasmus University Rotterdam [Host], 2013

Thema 3 – Fachkräfte

23 Zusammenfassung III

Im Hinblick auf Fachkräfte und Arbeitsmarkt ist zunächst systematisch aufzubereiten, wie sich der demographische Wandel auf die Logistikbranche in Nordrhein-Westfalen auswirkt; zum anderen wird analysiert, inwieweit sich das aktuelle Angebot an Qualifizierungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten, Studiengängen und Ausbildungsberufen mit dem Bedarf der Unternehmen deckt und wie es sich künftig entwickeln wird. Beide Untersuchungsschritte basieren auf einer Auswertung existierender Literatur, bestehender Analysen und eigener Primärerhebungen im Rahmen des SCI/Logistikbarometers. Die herausgearbeiteten Erkenntnisse werden soweit verdichtet und zugespitzt, dass klare Aussagen und Botschaften generiert und Handlungsempfehlungen entwickelt werden können.

Die Transport- und Logistikunternehmen in Nordrhein-Westfalen beklagen schon heute einen Fachkräftemangel in den verschiedensten Bereichen – insbesondere jedoch bei „einfachen“ Tätigkeiten für- und Fahrpersonal. Bei diesen Arbeitnehmergruppen steht die Logistikbranche zudem im starken Wettbewerb mit anderen Branchen. Ihr problematisches Image (vgl. Thema 4), durchaus eingeschränkte Verdienstmöglichkeiten insbesondere im Vergleich zu anderen Berufen in Handel und Industrie sowie eine oftmals schlechte Erreichbarkeit der Betriebsstätten mit öffentlichen Verkehrsmitteln stellen wesentliche Wettbewerbsnachteile dar. Verschärft wird die Problematik durch den demographischen Wandel. Nach statistischen Vorausberechnungen des Landesbetriebs Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) werden 2030 im Land insgesamt 11 % weniger Menschen im üblichen Erwerbsalter leben als 2011.

Seit 2010 wanderten im Jahresdurchschnitt ca. 45.000 Einwohner pro Jahr mehr nach Nordrhein-Westfalen zu als aus Nordrhein-Westfalen ab. Damit besteht die Chance, Wanderungsbewegungen (Migration) zur dauerhaften Sicherung des Wirtschaftswachstums und als praktisches Mittel gegen den Fachkräftemangel zu nutzen. Eine wesentliche Herausforderung ist jedoch die gezielte Beseitigung von Ausbildungsmängeln speziell bei Menschen mit Migrationshintergrund. Um Menschen erfolgreich in den Arbeitsmarkt zu integrieren, empfiehlt sich, Zuständigkeiten und Möglichkeiten verschiedener Einrichtungen, z.B. der Agentur für Arbeit, von Schulen/Bildungsträgern, Industrie- und Handelskammern, Branchenverbänden sowie Organisationen für Menschen mit Migrationshintergrund, zu bündeln. Deutlicher ausgeprägte Zusammenarbeit fördert die gemeinsame Erarbeitung migrationspezifischer Qualifizierungs-, Weiterbildungs- und Beratungsangebote.

Oberstes Ziel dieser Zusammenarbeit sollte sein, potenzielle Arbeitnehmer/innen gezielt zu unterstützen. Bestehende Projekte wie DIALOGistik (Duisburg), „IQ – Integration durch Qualifizierung“ (NRW) und Jugendberufsagenturen können als Positivbeispiele gelten.

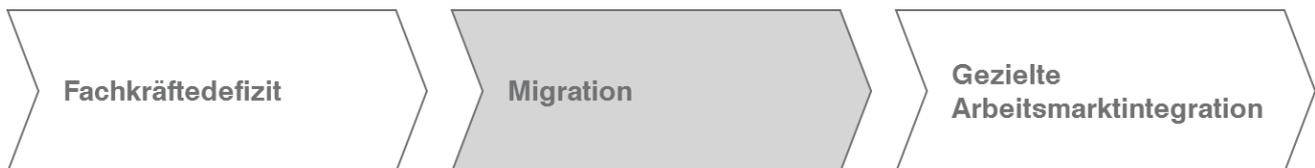


Abbildung 27: Möglicher Lösungsweg

24 Demographischer Wandel in der Logistikbranche

24.1 Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur

Nach den Ergebnissen der Vorausberechnung der Bevölkerungsentwicklung durch IT.NRW wird die Bevölkerung im Land bis 2030 insgesamt um 3,7 % auf 17,2 Millionen Einwohner zurückgehen. Das entspricht einem Verlust von über 650.000 Personen.

Parallel zur abnehmenden Geburtenrate steigt die Zahl der Sterbefälle weiter an. Bis 2019 werden zwar jährlich etwas mehr Kinder geboren werden als 2011, danach aber deutlich weniger, so dass bis 2029 ein Rückgang von 7 % gegenüber dem Ausgangsjahr eintritt. Im gleichen Zeitraum werden die Sterbefälle um 5 % zahlreicher. Dadurch erhöht sich der natürliche Bevölkerungsrückgang von 45.800 Personen 2011 auf 74.300 Personen bis 2030. Die in der Modellrechnung hinterlegten Wanderungsgewinne von 20.000 Einwohnern können die natürliche Entwicklung nicht ausgleichen, doch würde die Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen ohne Zuwanderung deutlich stärker zurückgehen. Der tatsächliche durchschnittliche Wanderungssaldo in Nordrhein-Westfalen lag in den letzten vier Jahren über dem jeweiligen Prognosewert und steigt seit 2010 beständig an. Allerdings enthalten viele Studien die Annahme, dass viele Einwanderer nicht ohne weiteres für den Arbeitsmarkt geeignet sind.

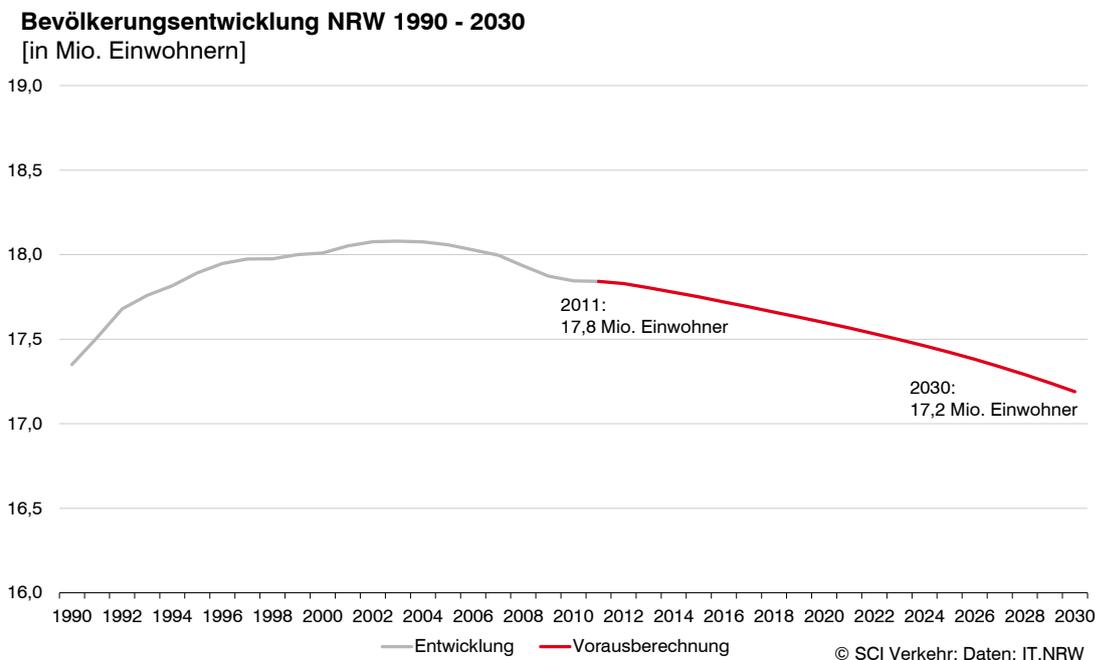


Abbildung 28: Bevölkerungsentwicklung Nordrhein-Westfalen 1990 – 2030

Die Prognose zeigt auch die Veränderungen in der Zusammensetzung der Bevölkerung auf. Sie wird insgesamt zugleich schrumpfen und altern: Während der Anteil der unter 60-Jährigen an der Gesamtbevölkerung bis 2030 um 9 % zurückgeht, steigt der Anteil der Personen im voraussichtlichen Rentenalter stark an. Mit einem Anteil von 19 % an der Gesamtbevölkerung übersteigt der Anteil der über 70-Jährigen 2030 denjenigen der unter 20-Jährigen (17 %). Der Anteil der 40- bis unter 50-Jährigen sinkt von 16,8 % im Jahr 2011 bis 2030 auf 12,8 % - der stärkste Rückgang aller Altersgruppen.

Bevölkerungspyramide NRW
[in Tsd. Einwohnern]

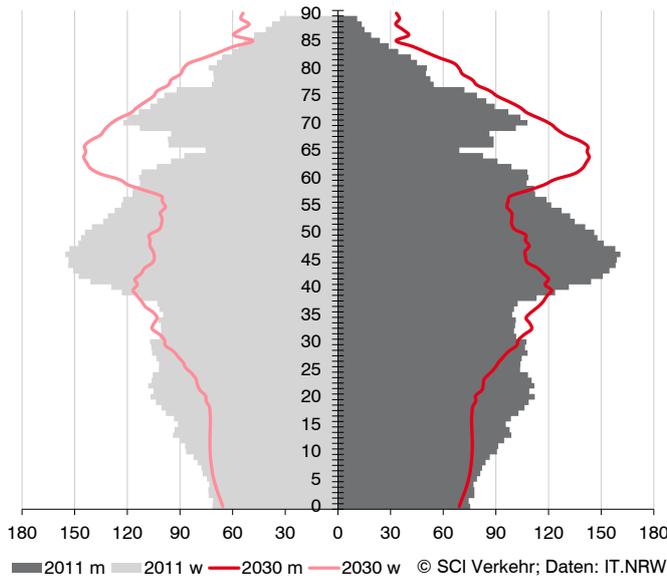
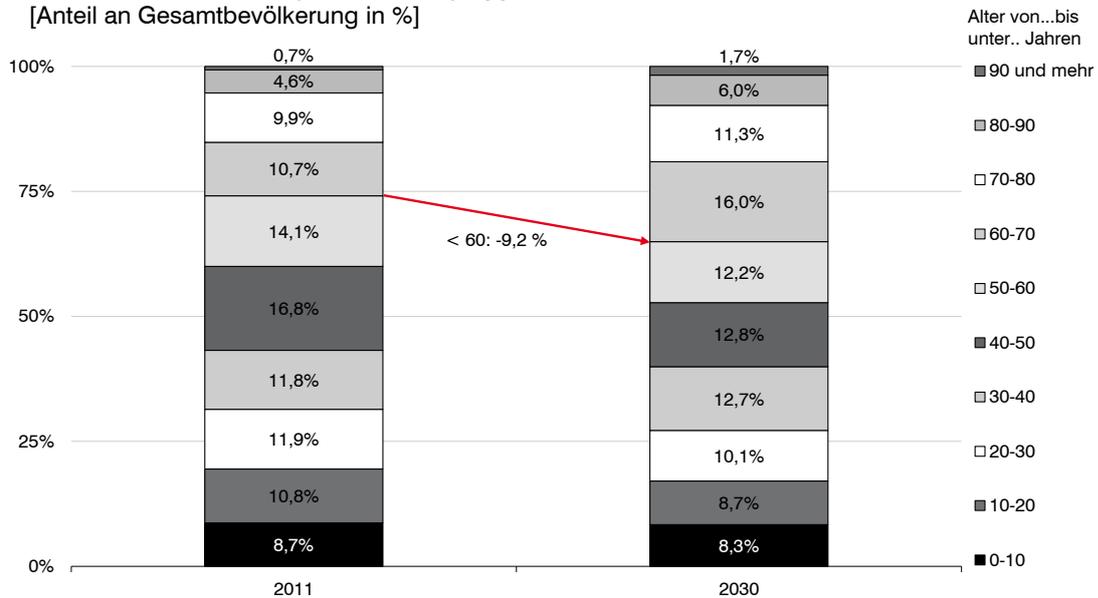


Abbildung 29: Anteile der Bevölkerung Nordrhein-Westfalens nach Altersgruppen 2011-2030

Die Entwicklung der Altersstruktur lässt sich ebenfalls anschaulich an der „Bevölkerungspyramide“ zeigen. Aus der klassischen „Pyramidenform“ entwickelte sich über die für die ersten vier Jahrzehnte nach dem Zweiten Weltkrieg typische „Urnenform“ seither aufgrund abgesunkener Geburtenzahlen und angestiegener Lebenserwartung die Gestalt der „zerzausten Wettertanne“: Die jungen Altersstufen sind von Jahr zu Jahr schwächer besetzt. Deutlich zu erkennen sind auch die starken Jahrgänge der „Babyboom-Generation“, die um 2030 das Rentenalter erreichen werden.

Anteile der Bevölkerung nach Altersgruppen 2011 - 2030
[Anteil an Gesamtbevölkerung in %]



© SCI Verkehr; Daten: IT.NRW

Abbildung 30: Bevölkerungspyramide Nordrhein-Westfalen

2030 werden nach der Vorausberechnung von IT.NRW insgesamt 1,2 Millionen weniger Menschen im üblichen Erwerbsalter in Nordrhein-Westfalen leben als 2011 – das entspricht einem Rückgang von 11 %. 23 Kreise und kreisfreie Städte verlieren 15 % und mehr der potenziell erwerbsfähigen Bevölkerung. Der größte relative Rückgang ist im Kreis Höxter (–26 %), im Märkischen Kreis (–22 %) und in der Stadt Remscheid (–22 %) zu beobachten. Absolut verlieren der Kreis Recklinghausen (–70.000) und der Märkische Kreis (–57.000) am meisten Personen im Erwerbsalter. Im Rheinland, am Niederrhein und in Teilen Ostwestfalens ist der Rückgang weniger stark ausgeprägt. Allerdings kann die Bevölkerungsvorausberechnung keine wirtschaftlichen Entwicklungen oder Standortentscheidungen abbilden. Durch die Ansiedlung oder Abwanderung großer Betriebe sind auch Wanderungen von Arbeitsplätzen und in Folge auch der Bevölkerung zu erwarten. Umgekehrt hängt der Fortbestand kleinerer Betriebe, die für Kunden am Niederlassungsort produzieren, oft von der Bevölkerungsentwicklung ab.

Entwicklung der Bevölkerung im üblichen Erwerbsalter* in NRW 2011–2030

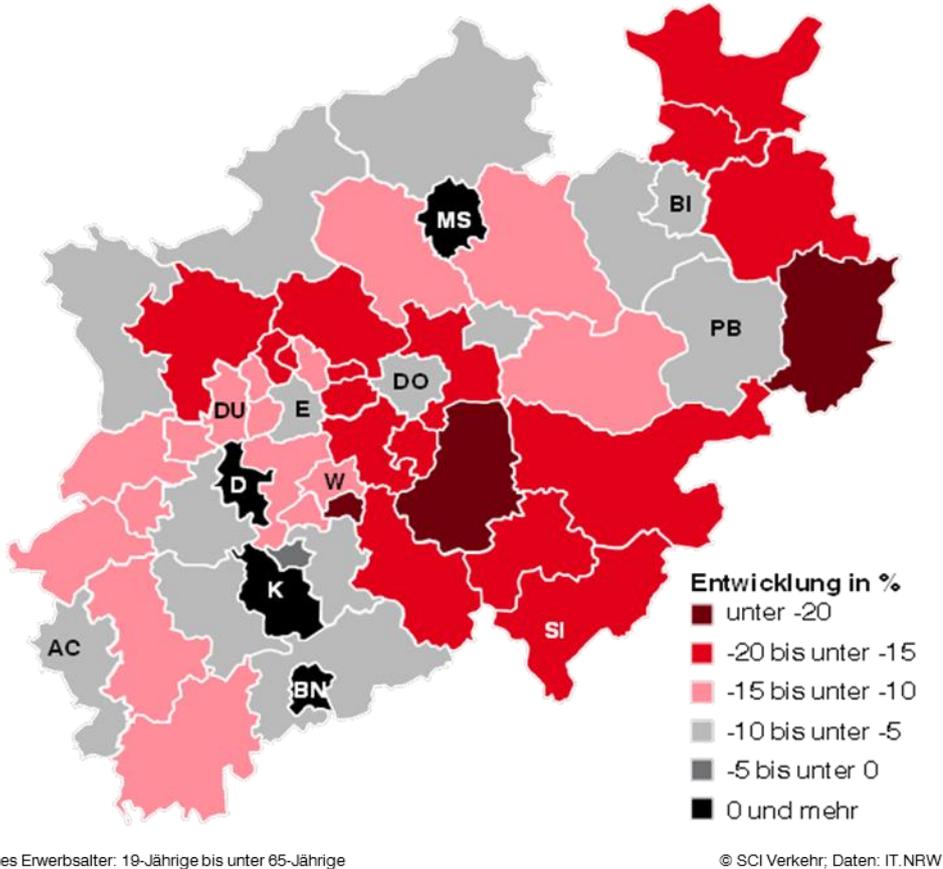


Abbildung 31: Entwicklung Bevölkerung im üblichen Erwerbsalter* in NRW 2011-2030 in den Kreisen und kreisfreien Städten

24.2 Arbeitsmarktstruktur und -entwicklung

Die regelmäßige Auswertung des Logistik-Arbeitsmarktes durch das LogistikCluster NRW benutzt Daten der Bundesagentur für Arbeit; die aktuelle Untersuchung nimmt Bezug auf den Stichtag 30.06.2013. Die Kernbranche Logistik (logistikspezifische Dienstleister, logistiknahe Industrie, logistiknahe Dienstleister)⁵⁴ zählte über 314.000 Beschäftigte. Insgesamt wuchs die Branche zwischen 2011 und 2013 um knapp 30.000 Erwerbstätige. Damit unterstreicht die Kernbranche Logistik ihre Rolle als wesentlicher „Jobmotor“ in Nordrhein-Westfalen.

⁵⁴ Die logistiknahe Industrie umfasst die Hersteller von Produkten, die für logistische Prozesse benötigt werden, vor allem Verpackungs- und Transportmittel. – Die logistiknahen Dienstleistungen sind vor allem unternehmensbezogene Dienste, die für logistische Dienstleistungen erforderlich sind (z. B. Softwareherstellung, Vermietung von Güterfahrzeugen). – Die logistikspezifischen Dienstleistungen umfassen Beförderung, Umschlag und Lagerung von Gütern.

Diese Beschäftigten stellen jedoch nur einen Teil der gesamten Beschäftigung in der Logistikbranche. Hinzu kommen Beschäftigte mit logistischen Tätigkeiten in Industrie- und Handelsunternehmen. Diese können auf Basis der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Berufen ermittelt werden. Die Anzahl der Beschäftigten in dieser erweiterten Logistikbranche betrug in Nordrhein-Westfalen zum 30. Juni 2013 fast 630.000 Personen. Damit wuchs die erweiterte Logistikbranche ebenfalls gegenüber dem Stichtag 30. Juni 2011 um etwa 15.000 Personen.

Logistik-Beschäftigte sind in allen Gebieten des Lands anzutreffen, insbesondere jedoch im Raum Köln/Bonn und im Ruhrgebiet. Transport- und Logistikunternehmen suchen in der Regel die Nähe zu den Absatzmärkten und somit zu den Ballungszentren. Allgemein bevorzugt die Logistikbranche möglichst störungsfreie große Flächen in Autobahnnähe im Ballungsraum (vgl. Thema 1). Auch ländliche Gebiete in günstiger Lage weisen daher oft einen Bezug zur Logistikbranche auf. Derzeit haben nicht nur große Städte wie Köln (ca. 45.000), Düsseldorf (ca. 28.000) oder Dortmund (ca. 22.000) mehr als 15.000 Beschäftigte in der Logistikbranche, sondern auch Mittelzentren wie Kreis Unna (ca. 17.500), Kreis Steinfurt (ca. 18.000) oder Kreis Mettmann (ca. 20.000) finden sich in dieser Größenkategorie. Dies lässt sich u.a. auch darauf zurückführen, dass sich in den verschiedenen Regionen des Landes unterschiedliche Schwerpunkte bzw. Branchenkompetenzen durchgesetzt haben, die folglich auch die Ansiedlungen maßgeblich beeinflussen. Während sich z.B. im östlichen Ruhrgebiet Handelsunternehmen wie EDEKA, Kaufland, Metro und REWE mit großen Distributionszentren angesiedelt haben, sind im Münsterland vor allem die logistknahen Branchen Ernährungswirtschaft, Maschinenbau und Fahrzeugbau zu finden. Mit steigender Flächennachfrage bei gleich bleibendem Angebot wird die Bedeutung ländlicher Gebiete für die Logistik zunehmen.

Näheren Aufschluss über die Auswirkungen des demographischen Wandels auf die Logistikbranche in den Kreisen und kreisfreien Städten in Nordrhein-Westfalen liefert die Verknüpfung der aktuellen Beschäftigtenzahlen mit der Entwicklung der Anzahl der Personen im erwerbstätigen Alter bis 2030 auf der Ebene der Kreise und kreisfreien Städte. Zum besseren Überblick werden die Kreise und kreisfreien Städte dabei auf Basis der Beschäftigtenzahlen in drei Kategorien gefasst:

- Kleine Logistikregionen: unter 10.000 Beschäftigte
- Mittlere Logistikregionen: 10.000–15.000 Beschäftigte
- Große Logistikregionen: über 15.000 Beschäftigte

Zum anderen wird unterschieden, ob die Regionen oberhalb bzw. unterhalb des gerundeten durchschnittlichen Erwerbstätigenrückgangs liegen oder ob die Erwerbstätigenentwicklung positiv ist. Insgesamt ergeben sich daraus sieben Kategorien.

Erwerbstätige in der Logistik in NRW 2013 nach Kreisen/kreisfreien Städten und Entwicklung bis 2030

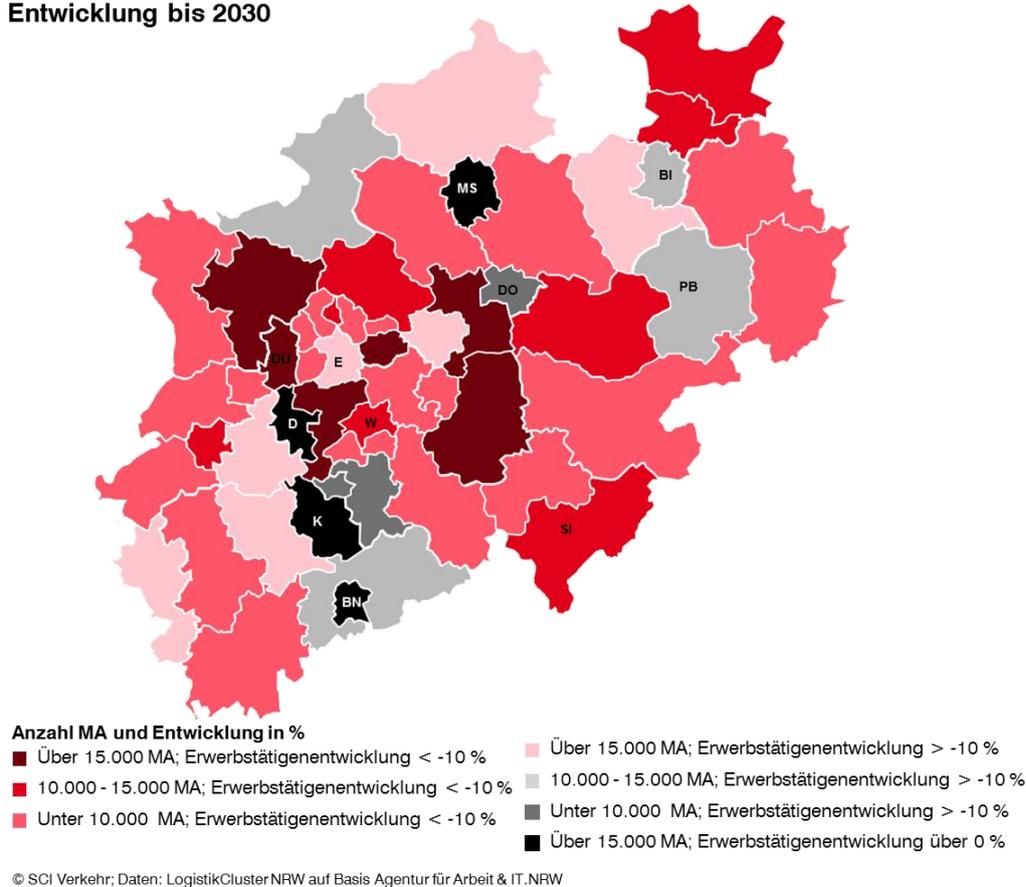


Abbildung 32: Erwerbstätige in der Logistik in NRW 2013 nach Kreisen/kreisfreien Städten und Entwicklung bis 2030

Logistik ist offensichtlich auch in Gebieten einem starken Rückgang der Erwerbstätigen angesiedelt. Während die vier Oberzentren Münster, Köln, Bonn und Düsseldorf weniger mit Personalengpässen zu kämpfen haben werden, dürfte der ansteigende Bedarf an Arbeitskräften in ländlichen Gebieten wie Minden und Steinfurt, aber auch im Ruhrgebiet gravierend und in manchen Fällen sogar existenzbedrohend sein. Schon heute berichten zahlreiche Transport- und Logistikunternehmen von einer Verschärfung des Fachkräftemangels. Fehlten in der Vergangenheit vor allem Berufskraftfahrer und Lokführer, so haben inzwischen immer mehr Unternehmen Probleme, Führungskräfte auf mittleren und oberen Ebenen sowie Spezialisten (z.B. IT-Manager, Disponenten, etc.) anzustellen. Auch der Fachkräftemonitor der IHK NRW weist für Gegenwart und Zukunft einen Engpass-Trend im Wirtschaftszweig „Verkehr, Transport und Lagerei“ aus. Aktuell liegt der Engpass bei 13.000 Arbeitskräften und wird bis 2030 voraussichtlich auf 19.000 deutlich ansteigen.

Im Zuge des demographischen Wandels wird auch das Durchschnittsalter der Belegschaften weiter steigen. Erfahrungsgemäß sind ältere Arbeitnehmer deutlich öfter gesundheitlich beeinträchtigt. Die Zahlen der Bundesagentur für Arbeit weisen darauf hin, dass die Altersstruktur in der Logistikbranche nah am Durchschnitt des gesamten Arbeitsmarktes in Nordrhein-Westfalen liegt. Lediglich Berufskraftfahrer sind in der Regel signifikant älter als der Durchschnitt der Branche.

Schließlich hemmen auch brancheninterne Herausforderungen wie Image, Verdienstmöglichkeiten und Erreichbarkeit der Arbeitsplätze die Personalgewinnung. Diese Probleme verstärken wiederum den Wettbewerb mit anderen Branchen um Fach- und Führungskräfte. Nach Einführung des gesetzlichen Mindestlohns werden allerdings vsl. in einigen Bereichen der Logistik höhere Verdienstmöglichkeiten entstehen.

Wie die Expertengespräche zeigten, gehen noch zu wenige Akteure der Branche den Fachkräftemangel konsequent an, vor allem kleine und mittlere Unternehmen bleiben hier zurück.

25 Qualifizierungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten – Angebot und Nachfrage

25.1 Berufsbilder und Qualifikation – Angebot

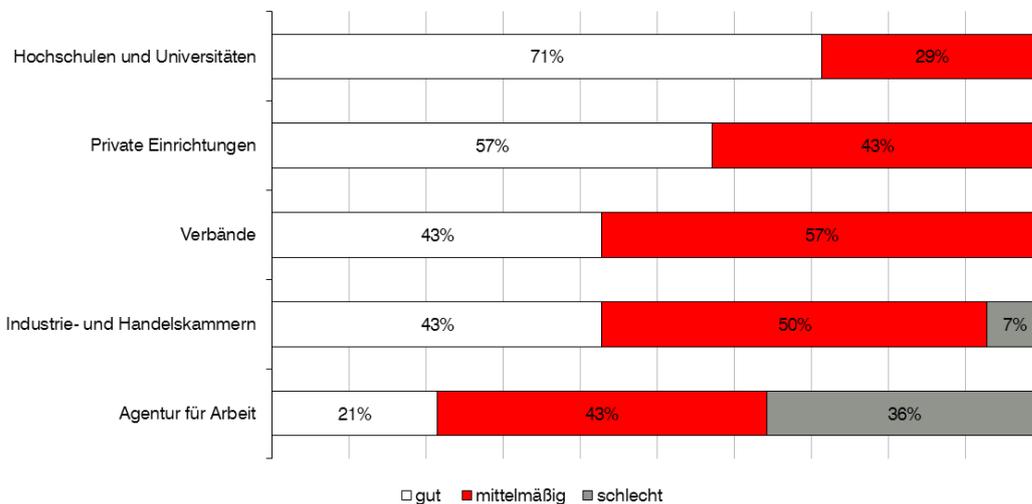
Den Aus- und Weiterbildungsmarkt in der Logistikbranche prägt eine Vielzahl an Angeboten und Anbietern. Öffentliche Einrichtungen und private Hochschulen und Unternehmen stehen sich gegenüber. Generell können drei Bildungswege unterschieden werden:

- (1) Ausbildung in Lehrberufen mit anschließender Möglichkeit, die Meisterschule zu besuchen: Dies ist der klassische Bildungsweg. Das Angebot an staatlich anerkannten Ausbildungsberufen im Bereich Logistik ist breit. Wird die Logistik auf den Bereich der Güter- bzw. Warenbeförderung und der damit einhergehenden Sicherstellung des Informationsflusses eingegrenzt, so umfasst die Branche 23 Ausbildungsberufe, die in vier Gruppen unterteilt werden können:
1. Kaufmännische Ausbildungsberufe
 - a) Kauffrau/-mann für Spedition und Logistikdienstleistung
 - b) Kauffrau/-mann für Kurier-, Express-, und Postdienstleistung
 - c) Luftverkehrskauffrau/-mann
 - d) Schifffahrtskauffrau/-mann
 - e) Kauffrau/-mann im Eisenbahn- und Straßenverkehr
 2. Ausbildungsberufe im Lager- und Umschlagbereich
 - a) Fachkraft für Lagerlogistik
 - b) Fachlagerist/in
 - c) Fachkraft für Hafenlogistik
 - d) Fachkraft für Kreis- und Abfallwirtschaft
 3. Ausbildungsberufe im Fahr- und Zustellbereich
 - a) Berufskraftfahrer/in
 - b) Servicefahrer/in
 - c) Fachkraft für Kurier-, Express- und Postdienstleistung
 - d) Fachkraft für Möbel-, Küchen-, und Umzugsservice
 - e) Binnenschiffer/in
 - f) Hafenschiffer/in
 - g) Eisenbahner/in im Betriebsdienst
 4. Allgemeine Ausbildungsberufe, die häufig in Transport- und Logistikunternehmen ausgebildet werden
 - a) Bürokauffrau/-mann
 - b) Kauffrau/-mann für Bürokommunikation
 - c) Kauffrau/-mann im Groß- und Außenhandel
 - d) Kraftfahrzeugmechatroniker/in
 - e) Kraftfahrzeugservicemechaniker/in
 - f) Fachinformatiker/in (Systemintegration)
 - g) Informatikkauffrau/-mann
- (2) Akademische Ausbildung: Im Vordergrund stehen hier Universitäten, Hochschulen und Berufsakademien. In Nordrhein-Westfalen werden an 18 Hochschulen und Universitäten 41 logistische Bachelor- und Master-Studiengänge angeboten. Die meisten davon sind relativ jung; mit Ausnahme von zwei Studiengängen hat der Studienbetrieb überall erst nach dem Jahr 2000 begonnen. Studiengänge im Fach Logistik als Schwerpunkt sind von speziell auf Logistik ausgelegten Bachelor- und Masterstudiengängen zu unterscheiden. Die Möglichkeiten reichen von speziellen Angeboten wie Logistik-Management, Technische Logistik oder Verkehrslogistik bis zu allgemeineren Studiengängen wie Wirtschaftsingenieurwesen oder Wirtschaftswissenschaften. 2014 besuchten die 18 Hochschulen und Universtäten mehr als 4.000 Studierende.
- (3) Logistische Weiterbildung: Insbesondere für Quereinsteiger und Beschäftigte, die eine Ausbildung absolviert haben und in mittlere oder höhere Managementpositionen aufsteigen, ist der „dritte Bildungsweg“ ein großes Thema. Neben privaten Qualifizierungs- und Weiterbildungseinrichtungen und großen Dienstleistungskonzernen, die eigene Akademien betreiben, bestehen Angebote an Volkshochschulen und ähnlichen Bildungszentren. Daneben nehmen Verbände und Vereine eine wichtige Rolle bei der Organisation bzw. Bereitstellung von Weiterbildungsangeboten ein. Das Weiterbildungs-

Informations-System (WIS) des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK) listet für Nordrhein-Westfalen etwa 120 unterschiedliche Weiterbildungsgänge, die von den Industrie- und Handelskammern selbst oder anderen Bildungsträgern angeboten werden, darunter jedoch nicht z.B. die Angebote der TÜV Rheinland Akademie GmbH oder anderer Bildungsträger. Das Angebot an Weiterbildungsgängen dürfte somit insgesamt noch deutlich höher sein. In Ermangelung einer gebündelten Informationsquelle lässt sich mithin das Gesamtangebot kaum abschätzen.

Im Großen und Ganzen deckt der logistische Aus- und Weiterbildungsmarkt in Nordrhein-Westfalen alle Bereiche der Branche ab, so dass ein ausreichendes Angebot besteht – lediglich in der räumlichen Verteilung könnte es u.U. ein Ungleichgewicht geben. Nicht nur im Bereich der Weiterbildung fehlt jedoch eine gebündelte Informationsquelle, sondern auch in den Bereichen der beruflichen wie akademischen Ausbildung. Die Auswirkungen einer fehlenden Informationsquelle über bestehende Qualifizierungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten schlägt sich auch in der subjektiven Wahrnehmung der Transport- und Logistikunternehmen nieder. Eine Auswertung des NRW/LOGISTIKINDEX⁵⁵ zeigt, dass die Logistikbranche die akademischen Angebote weitestgehend als gut strukturiert beurteilt. Eine andere Meinung herrscht vor allem über Angebote der beruflichen Aus- und Weiterbildung; sie werden von mehr als der Hälfte der befragten Transport- und Logistikunternehmen als intransparent eingestuft. In der Mitte zwischen beiden rangieren die Angebote der Verbände und Kammern, die traditionell für berufliche Aus- und Weiterbildung stehen. Lediglich die Agentur für Arbeit schneidet noch schlechter ab.

Bewertung der Angebotsstruktur logistischer Qualifizierungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten



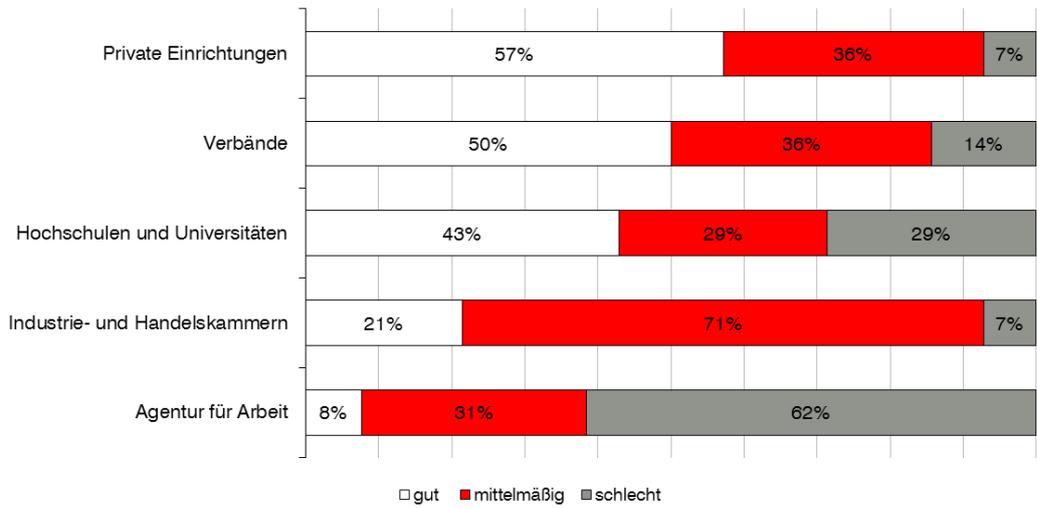
Quelle: NRW/LOGISTIKINDEX

Abbildung 33: Bewertung der Struktur logistischen Qualifizierungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten in Nordrhein-Westfalen

Die Bewertung der Qualität von Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten zeigt auf, dass ein großes und gut strukturiertes Angebot für die Logistiker nicht zwangsläufig auch eine hohe Qualität bedeutet. Trotz allgemein guter Bewertung bei der Angebotsstruktur stufen 29 % der Logistiker die Qualität der Qualifizierungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten an Hochschulen und Universitäten als schlecht ein. Dem gegenüber scheinen sich die Angebote von privaten Einrichtungen und Verbänden eher mit den Bedürfnissen der Unternehmen zu decken. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Qualität der Angebote mit der Intensität der Zusammenarbeit zwischen Bildungsträgern und Unternehmen steigt: Je mehr die Transport- und Logistikunternehmen in den Bildungsprozess einbezogen sind, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Bedürfnisse der Unternehmen getroffen werden. Aus der Befragung des NRW/LOGISTIKINDEX geht ferner hervor, dass keine der Einrichtungen und Institutionen die Bedürfnisse der Unternehmen in Gänze trifft – auch weil in den meisten Fällen die Unternehmen nicht im Bildungsprozess mitwirken oder dies aufgrund knapper Ressourcen auch nicht leisten können.

⁵⁵ NRW/LOGISTIKINDEX ist ein quartalsweise ermittelter Indikator, der die brancheninterne Wirtschaftslage und -zukunft zeigt. Grundlage für den NRW/Logistikindex ist das SCI/Logistikbarometer.

Bewertung der Qualität logistischer Qualifizierungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten



Quelle: NRW/LOGISTIKINDEX

Abbildung 34: Bewertung der Qualität logistischer Qualifizierungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten in Nordrhein-Westfalen

Insgesamt mündet das breite Qualifizierungs- und Weiterbildungsangebot in einen stark differenzierten logistischen Arbeitsmarkt. Die Agentur für Arbeit listet über 80 logistische Berufsbilder und zeigt damit die Vielseitigkeit der Logistikbranche.

25.2 Erwartungen der Transport- und Logistikunternehmen – Nachfrage

Nicht nur in Nordrhein-Westfalen haben die Transport- und Logistikunternehmen klare Vorstellungen, welche Anforderungen ihre potenziellen Mitarbeiter erfüllen müssen bzw. welches Wissen und welche Fähigkeiten die Bildungsträger insbesondere den Auszubildenden und Studierenden vermitteln sollten. Auf Basis von Expertengesprächen und einer Literaturrecherche werden die grundsätzlichen Anforderungen und Erwartungen der Unternehmen beispielhaft eingeteilt sowie im Hinblick auf den Bildungsweg kurz analysiert.

Die Erwartungen der Arbeitgeber können in drei klassische Bereiche unterteilt werden:

- Kenntnisse – erworbenes Wissen
- Fähigkeiten – Anwendbarkeit des erworbenen Wissens oder Erfahrungen in der Praxis
- Persönliche Voraussetzungen (Soft Skills) – Eigenschaften/Persönlichkeitsmerkmale

Kenntnisse	Fähigkeiten	Soft Skills
Deutschkenntnisse	Kommunikationsfähigkeit	Belastbarkeit (psychisch und physisch)
Mathematikkenntnisse	Sinn für Zahlen, Daten und Statistiken	Ehrlichkeit
Allgemeinwissen	Gewissenhaftigkeit	Verantwortungsbewusstsein
Wirtschaftliche Grundkenntnisse	Schnelle Auffassungsgabe	Freundlichkeit
Englischkenntnisse	Kontaktfähigkeit	Lernwillen
Weitere Fremdsprachen	Konfliktfähigkeit	Flexibilität
IT-Kenntnisse	Teamfähigkeit	Mobilität

Tabelle 15: Qualifikationsanforderungen von Transport- und Logistikunternehmen an Bewerber

Je nach Berufsfeld in der Logistikbranche werden die Qualifikationsanforderungen unterschiedlich stark abgefragt. Während in den „einfachen“ Berufen wie Fachkraft für Lagerlogistik, Berufskraftfahrer oder Sachbearbeiter vor allem gute Deutsch- und Mathematikkenntnisse sowie einfache IT-Kenntnisse Grundvoraussetzungen darstellen, spielen Soft-Skills insbesondere bei Hochschulabsolventen eine tragende Rolle. Darüber hinaus erwarten die Logistiker neben analytischen Fähigkeiten auch logistisches Fachwissen und Methodenkompetenz, welche in den Universitäten und Hochschulen gelehrt werden sollten. Damit rücken mathematische Optimierungsmethoden, Modellbildung sowie eine Verzahnung quantitativer und qualitativer Sachverhalte in einen besonderen Fokus der Logistikausbildung. Um die Aktualität der gelehrt Themenfelder sowie einen Praxisbezug sicherstellen zu können, bleibt der Austausch mit den Transport- und Logistikunternehmen mithin unabdingbar.

Branchenspezifische Qualifikationen wie Gabelstaplerschein, Führscheinklasse C1 bzw. C1E, C oder CE stellen für Berufe wie Lagerarbeiter, Berufskraftfahrer u.ä. unabdingbare Grundvoraussetzungen dar und können zumeist problemlos im Rahmen einer Ausbildung z.B. zur Fachkraft für Lagerlogistik oder in verschiedenen Weiterbildungen erworben werden.

25.3 Auswirkungen technischer Innovationen

IT-Systeme sind auch in der Logistikbranche immer weiter vorgedrungen; hinter fast jedem Kunden bzw. Auftrag steht inzwischen eine IT-Schnittstelle. Folglich sind technische Innovationen in sämtliche Bereiche der Logistik wie Tourenplanung, Warenbestandsmanagement, Bestellmanagement, Auslieferungsabwicklung, Warenrückverfolgung u.v.m. zu finden. Mit dem Vorranschreiten technischer Innovationen haben sich in der Vergangenheit auch die Berufsbilder in der Branche und als Konsequenz daraus die Anforderungsprofile verändert. So sind bspw. in Zeiten IT-Gestützter-Logistik EDV-Kenntnisse und ein sicherer Umgang mit der entsprechenden Hardware immer wichtiger geworden.

Es ist davon auszugehen, dass sich durch Entwicklungen wie Industrie 4.0⁵⁶ bzw. das Internet der Dinge die Berufsbilder und Anforderungsprofile weiter wandeln werden. Literaturrecherche und Expertengespräche zeigen, dass die Auswirkungen stark davon abhängen, wie stark Industrie 4.0 sich in der Logistikbranche durchsetzen wird. Dies wiederum wird maßgeblich u.a. bestimmt durch drei Einflussfaktoren:

- Bereitschaft der Logistikbranche zur Zusammenarbeit über Unternehmensgrenzen hinweg
- Gesetze und Vorschriften zum Datenschutz
- Investitionsbereitschaft der Unternehmen

Im Hinblick auf die Einflussfaktoren und in Anlehnung an eine Studie der Initiative zur Früherkennung von Qualifikationserfordernissen des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) können drei grundsätzliche Szenarien unterschieden werden.

- (1) Sofern die Einflussfaktoren eine weitreichende Ausweitung von Industrie 4.0 hindern, wird angenommen, dass die IT die logistischen Prozesse der Unternehmen eher stützt als lenkt. D.h., die Entscheidungsfindung im logistischen Tagesgeschäft liegt bei dem/der entsprechenden Mitarbeiter/in, wobei die IT relevante Informationen und Daten dafür liefert. Auf Seiten des logistischen Mitarbeiters erfordert dies ein großes prozessspezifisches Wissen, um bei Problemen eingreifen oder Entscheidungen treffen zu können. Die Qualifikationsanforderungen insbesondere im Bereich IT-Kenntnisse und analytische Fähigkeiten würden damit im Vergleich zum heutigen Stand weiter ansteigen.
- (2) In einem zweiten Szenario werden die Prozesse vermehrt von den IT-Systemen gesteuert. Folglich würde Industrie 4.0 die Prozesse der Transport- und Logistikunternehmen stark durchdringen und Mitarbeitern unterhalb der mittleren Führungspositionen die Entscheidungen weitgehend abnehmen. Folglich würde den entsprechenden Mitarbeitern wenig Freiraum für Abweichungen gelassen und die Qualifikationsanforderungen würden in diesem Szenario sinken.
- (3) Mit einer weitreichenden Automatisierung der logistischen Prozesse ist zu rechnen, wenn sich Industrie 4.0 vollumfänglich durchsetzt. Dies ginge einher mit einer Verknüpfung der IT-Systeme über Unternehmensgrenzen hinweg. Damit rücken IT-Schnittstellen heute noch stärker in den Fokus. Überwachung bzw. Controlling logistischer Prozesse werden eine der wichtigsten Funktionen innerhalb der Unternehmen; wesentliche Aufgabe ist das Eingreifen und die Entscheidungsfindung bei Problemfällen entlang der logistischen Kette. Diese Aufgabe erfordert ein hohes logistisches Prozesswissen sowie ein weitreichendes IT-Wissen zur Lösungsfindung.

⁵⁶ Industrie 4.0: Verbindung von Maschinen und Anlagen durch einen automatischen, digitalen Datenaustausch.

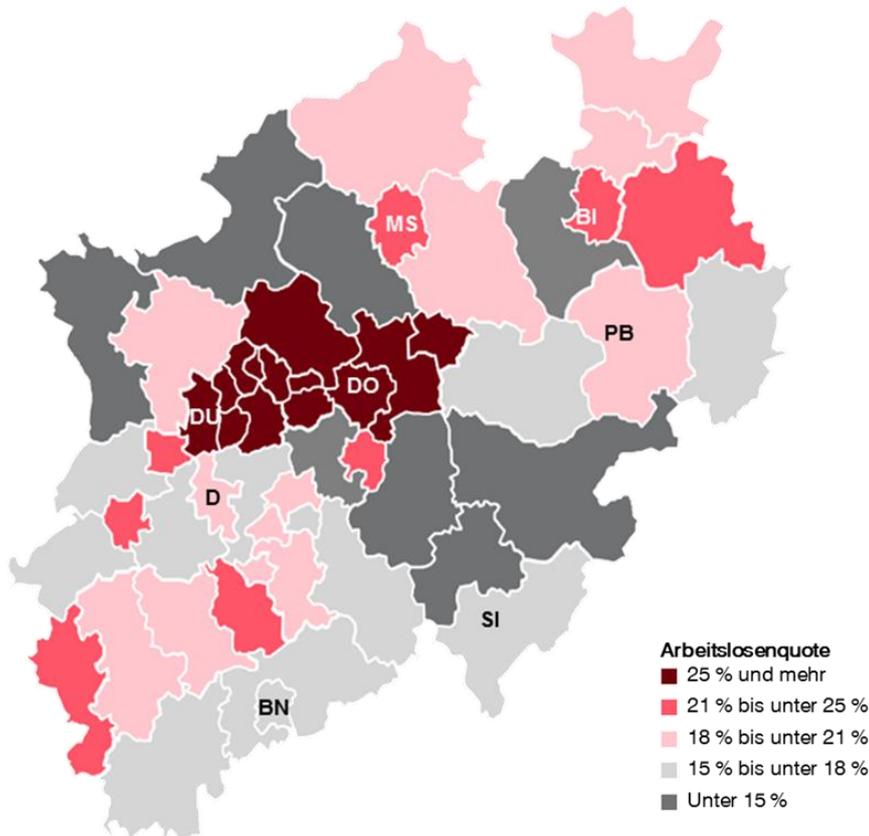
Unabhängig davon, wie stark sich Industrie 4.0 in der Logistikbranche durchsetzen wird, kann davon ausgegangen werden, dass zukünftig über alle Berufsgruppen hinweg mehr Verständnis für IT-Systeme gefordert sein wird. Je nach Szenario und Berufsgruppe wird vsl. jedoch eine unterschiedliche Tiefe des Systemverständnisses erforderlich sein. Während in den operativen Berufen Basiskenntnisse und Fertigkeiten im Umgang mit IT-Produkten (z. B. Handheld, PDA) eine Rolle spielen werden, rücken bei Führungskräften und Spezialisten weiterreichende Kenntnisse über IT-Systeme (z. B. Dispositions- und Planungssysteme, Flottenmanagementsysteme) in den Fokus. Hinzu kommt, dass sich höher qualifizierte Berufsgruppen zunehmend mit der Auswertung und Analyse von Kennzahlen und wachsenden Datenmengen („Big Data“) auseinandersetzen müssen.

Insgesamt steigen somit die IT-Anforderungen an die Erwerbstätigen in der Logistikbranche noch weiter, womit in Zukunft vermehrt auch IT-Berufe bzw. eine Mischung aus Logistik und IT für die Logistikbranche an Bedeutung gewinnen dürften. Jedoch dürfte der Entwicklungspfad Richtung Industrie 4.0 und die damit einhergehenden Änderungen in den Berufsfeldern ein langsamer Prozess sein; kurzfristig ist hier nicht mit gravierenden Änderungen zu rechnen.

26 Exkurs: Migrationsproblematik

In Nordrhein-Westfalen leben ca. 17,5 Mio. Menschen; neun Prozent davon besitzen keine deutsche Staatsangehörigkeit. Der Anteil der Menschen mit Migrationshintergrund in Nordrhein-Westfalen beläuft sich auf 23,5 %.⁵⁷ Im bundesweiten Vergleich zählt Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit Baden-Württemberg, Südhessen, Berlin, Bremen und Hamburg zu den Ländern mit dem höchsten Anteil an Menschen mit Migrationshintergrund. Ein besonderes Problem stellt dabei die Arbeitslosenquote dar. Diese lag 2011 für Menschen mit Migrationshintergrund bei 11,2 % und somit mehr als doppelt so hoch wie bei denjenigen ohne Migrationshintergrund. Die Arbeitslosenquote der ausländischen Erwerbspersonen lag sogar bei 21 % (rund 160.000 Einwohner). Wie die folgende Abbildung zeigt, sind insbesondere die Städte im Ruhrgebiet von einer hohen Arbeitslosenquote unter Ausländerinnen und Ausländern betroffen – hier liegen die Arbeitslosenquoten deutlich über 25 %.

Arbeitslosenquoten* der Ausländerinnen und Ausländer



*Zahl der registrierten Arbeitslosen je 100 abhängige zivile Erwerbspersonen im Jahresdurchschnitt 2011; Datenstand Mai 2012

© SCI Verkehr; Daten: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 35: Arbeitslosenquoten der Ausländerinnen und Ausländer in Nordrhein-Westfalen 2011

Es ist davon auszugehen, dass fehlende berufliche Qualifikation die Arbeitslosenquote insbesondere bei Migranten erhöht. Schließlich hatten über 40 % der Bevölkerung mit Migrationshintergrund 2011 keine abgeschlossene Berufsausbildung – nur knapp über 15 % konnten einen akademischen Abschluss vorweisen.

Die amtlichen Zahlen aus den Statistiken weisen darauf hin, dass Nordrhein-Westfalen in den letzten Jahren bei Migranten signifikant an Attraktivität gewonnen zu haben scheint. Folglich steigt der Wanderungssaldo seit 2010 kontinuierlich an und liegt derzeit bei ca. 45.000 Einwohnern pro Jahr und damit über dem Prognosewert von IT.NRW⁵⁸. Die aktuellste Wanderungsstatis-

⁵⁷ IT.NRW, Ergebnisse des Mikrozensus. - Die hier verwendete Definition des Migrationshintergrundes entspricht der in § 4 Abs.1 des Teilhabe- und Integrationsgesetzes vom 14.2.2012.

⁵⁸ Der Prognosewert liegt bei 20.000 Einwohnern pro Jahr (siehe Abschnitt 2.1).

tik zeigt, dass insgesamt über 240.000 Personen im Jahr 2013 aus dem Ausland nach Nordrhein-Westfalen gezogen sind. Die Mehrzahl der Zuwanderer kommt aus dem europäischen Ausland. Besonders attraktiv scheint Nordrhein-Westfalen dabei vor allem für Osteuropäer zu sein: Die meisten Zugezogenen kamen aus den östlichen EU-Mitgliedsländern Polen (+17.641⁵⁹), Rumänien (+7.133) und Bulgarien (+4.290).

Die Migrationsproblematik, d.h. der hohe Bevölkerungsanteil an Menschen mit Migrationshintergrund und die hohe Arbeitslosenquote in dieser Bevölkerungsgruppe, wird von den Medien häufig aufgegriffen. In diesem Zusammenhang werden auch immer wieder die kulturelle und berufliche Integrationsbereitschaft der arbeitslosen Migranten diskutiert. Nicht selten bewegt sich ein wesentlicher Teil nur innerhalb der eigenen Gemeinschaft, so dass dort Subkulturen und Parallelwelten gebildet werden. Da Menschen mit Migrationshintergrund mittel- bis langfristig ein fester Bestand der Gesellschaft in Nordrhein-Westfalen bleiben werden, herrscht dringender Handlungsbedarf.

⁵⁹ Wanderungssaldo.

27 Handlungsempfehlung III

Der demographische Wandel stellt die Logistikbranche vor große Herausforderungen. Zum einen wird zunehmend mehr auf die physische und psychische Belastung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu achten sein, weil das Durchschnittsalter der Belegschaften ansteigt. Dabei können innovative technische sowie technologische (IT) Lösungen hilfreich sein und die körperliche Belastung vor allem im Lagerbereich reduzieren. Viel schwieriger wird hingegen die Personalgewinnung. So müssen die Transport- und Logistikunternehmen sicherstellen, dass trotz der sinkenden Anzahl verfügbarer Arbeitskräfte genügend Fach- und Führungskräfte gewonnen werden.

Der tatsächliche jährliche Wanderungssaldo ist deutlich höher als von IT.NRW prognostiziert. Unter der Voraussetzung, dass sich dieser positive Wanderungstrend fortsetzt, dürfte der Rückgang der Gesamtbevölkerung deutlich schwächer ausfallen als angenommen. Weiter besteht mit diesem positiven Trend die theoretische Chance, dem zu erwartenden Fachkräfteengpass in der Logistikbranche (quantitativ) durch die verstärkte Integration von Migranten in die einschlägigen Berufsbilder zu begegnen. Eine Hürde stellt dabei jedoch das oftmals geringe Qualifizierungsniveau der Menschen mit Migrationshintergrund dar. Der logistische Qualifizierungs- und Weiterbildungsmarkt ist zwar sehr umfassend und deckt in der Regel alle Bereiche der Branche ab. Allerdings ist die Angebotsstruktur in den meisten Fällen intransparent. So fehlt eine gebündelte und zielgruppenspezifische Informationsaufbereitung. Dabei werden gerade bei der Erschließung von Beschäftigungspotenzialen bei Migranten gezielte Ansprachen und Qualifizierungsmaßnahmen als notwendig erachtet.

Darüber hinaus bedarf es gezielter Aus- bzw. Weiterbildungsmaßnahmen für jede Ziel- und Berufsgruppe – auch weil die regulären bzw. üblichen Förder- und Beratungsangebote viele Arbeitssuchende mit Migrationshintergrund nicht gut genug erreichen. Die Beratung scheidet oftmals an der fehlenden interkulturellen Kompetenz und Ausrichtung der bestehenden Einrichtungen. Auch sind nur selten Kooperationen mit (integrativen) Organisationen für Migranten vorhanden sind. Des Weiteren fehlt oftmals eine Koppelung von Förderprogrammen und Sozialleistungen, d.h. den Arbeitslosen wird häufig kein ausreichender Anreiz geboten, sich in den Arbeitsmarkt zu integrieren bzw. sie werden nicht ausreichend gefordert.

Für eine erfolgreiche Arbeitsmarktintegration empfiehlt es sich, die Kompetenzen und die individuellen Zugänge verschiedener bestehender Einrichtungen zu bündeln. Austausch und die bestehende Zusammenarbeit zwischen der Agentur für Arbeit (insbesondere auch Arbeitgeberservice), Schulen/Bildungsträgern, Kammern sowie Branchenverbänden und Organisationen für Migranten sollten intensiviert werden. Gerade Arbeitgeber und ihre Organisationen sollten aktiv einbezogen werden, um das Anforderungsprofil möglichst genau zu definieren. Nur so lassen sich die zielgruppenspezifische Ansprache von potenziellen Arbeitnehmern erfolgreich gestalten und zugleich die Bedürfnisse der Logistikbranche bestmöglich treffen.

Ziel des Austauschs bzw. der Zusammenarbeit der Einrichtungen muss sein, migrationsspezifische Aus- und Weiterbildungs- sowie Beratungsangebote zu erarbeiten und zugleich Transparenz über bestehende Angebote zu schaffen. Über eine Bündelung von Kompetenzen kann eine Vielzahl von Wirkungen zugleich verwirklicht werden:

- Unterstützung bei Berufswahl und -vorbereitung sowie konkreter Vermittlung in Arbeitsstellen;
- effektive Öffentlichkeitsarbeit, z.B. eine übergreifende Homepage, mehrsprachige Flyer etc.;
- (interkulturelle) Netzwerkarbeit, d.h. aktive Beteiligung an Arbeitskreisen;
- Unterstützung des generellen Berufs-, Quer- und Wiedereinstiegs in die Logistikbranche;
- Einhaltung der Schulpflicht;
- Berufsorientierung innerhalb der Schulausbildung;
- Erhöhung des Anteils schreib- und lesekundiger Menschen;
- Verhindern des Erschleichens von Sozialleistungen.
- Zusätzlich wird der Einsatz ausländischer Arbeitskräfte in der Logistikbranche durch den fortschreitenden technischen Fortschritt erleichtert. So bietet der Markt bspw. im Bereich der Kommissionierung zunehmend sprachunabhängige Lösungen für die Abwicklung einfacher Tätigkeiten (z.B. Kommissionierung mittels „Pick by Voice“ oder „Pick by Light“).

Grundsätzlich sollte die intensive Begleitung der zu vermittelnden Personen im Vordergrund stehen. Besonderes Augenmerk ist auf Jugendliche zu legen, um ihre rechtzeitige Integration auf dem logistischen Arbeitsmarkt zu gewährleisten. Bestehende Projekte wie DIALOGistik (Duisburg), „IQ – Integration durch Qualifizierung“ (NRW) und Jugendberufsagenturen können als gelungene Beispiele gelten.

28 Literaturverzeichnis III

Berufswelt Logistik, http://berufswelt-logistik.de/?berufs_und_studieninfos_logistik (Zugriff 23.06.2014)

Blötz, Ulrich u.a.: Brauchen wir neue Logistikberufe? Geregelt berufliche Aus- und Weiterbildung in der Logistik, Bonn 2004

Bundesagentur für Arbeit 2014: Arbeitsmarkt in Zahlen

Bundesverband der Transportunternehmen e. V.: Berufs- und Beschäftigungsguide Logistik, Dortmund 2009

DEKRA Akademie GmbH: DEKRA Arbeitsmarkt-Report 2014 - Qualifikationsbedarfsanalyse auf der Basis von mehr als 15.100 Stellenangeboten, Stuttgart 2014

Dworschak, Bernd u.a.: Zukünftige Qualifikationserfordernisse durch das Internet der Dinge, Bremen 2011

IHK NRW: <http://www.ihk-fachkraefte-nrw.de/fkm/index.html#ig2vlf6r5fbi2Pe> (Zugriff 22.06.2014)

Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW): Statistische Analysen und Studien, Band 72. Vorausberechnung der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2011 bis 2030/2050, Düsseldorf 2012a

Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW): Statistische Analysen und Studien, Band 74. Auswirkungen des demografischen Wandels. Modellrechnungen zur Entwicklung der Privathaushalte und Erwerbspersonen in Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 2012b

Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW): Statistische Berichte. Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen 2010. Bevölkerungsstand, Bevölkerungsbewegung, Düsseldorf 2012c

Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen: 1. Kommentierte Zuwanderungs- und Integrationsstatistik Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 2013

Mitteldeutsche Zeitung: <http://www.mz-web.de/politik/zuwanderung-von-bulgaren-und-rumaenen-deutsche-staedte-befuerchten-probleme,20642162,25830586.html> (Zugriff 07.07.2014)

MOZAIK gGmbH: Zwischenbericht 2013 des landesweiten IQ Modellprojekts: Interkulturelle Arbeitsmarktlotsen aus Migrationsorganisationen in NRW, Bielefeld 2014

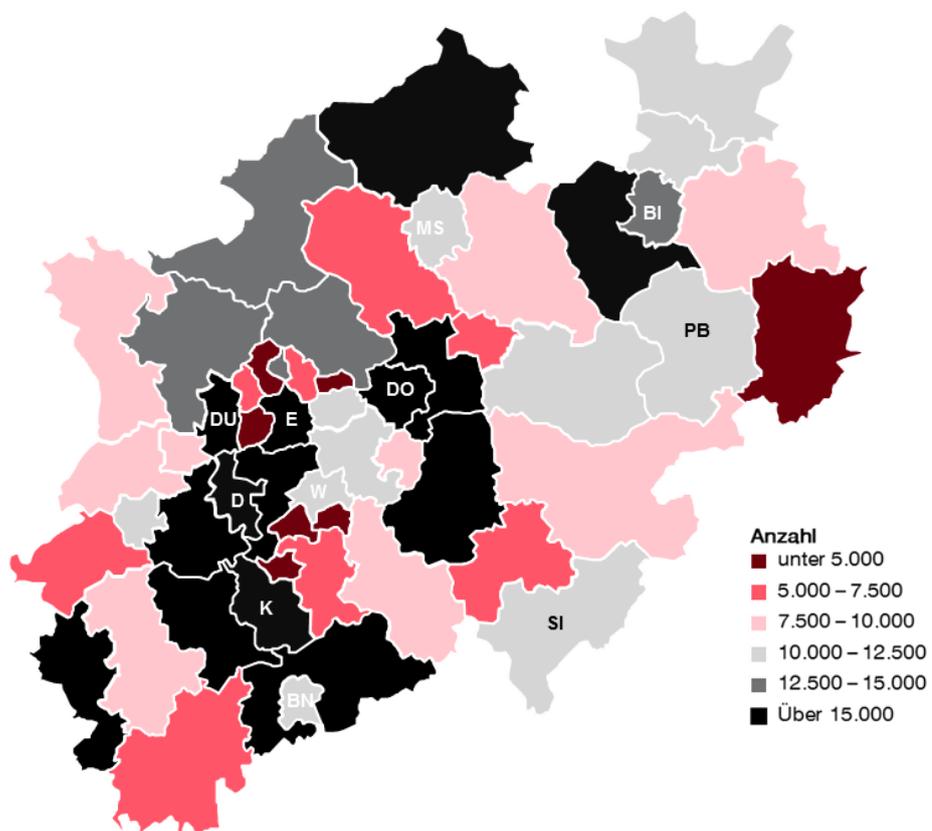
NRW.INVEST: Neue Chancen in Nordrhein-Westfalen. Ihr Investitionsstandort Nr. 1 in Deutschland – Daten. Fakten, Düsseldorf 2014

Roth, Angela: Der Logistikbildungsmarkt 2020. Bedarfsgerechte Bildungsangebote für die Logistikbranche der Zukunft, Habilitationsschrift, Aachen 2012

SCI Verkehr GmbH: SCI/Logistikbarometer, Köln 2014

Weiterbildungs-Informationen-System, <http://wis.ihk.de> (Zugriff 12.06.2014)

29 Anhang III



*Stichtag 30.08.2013, Stand: Juni 2014

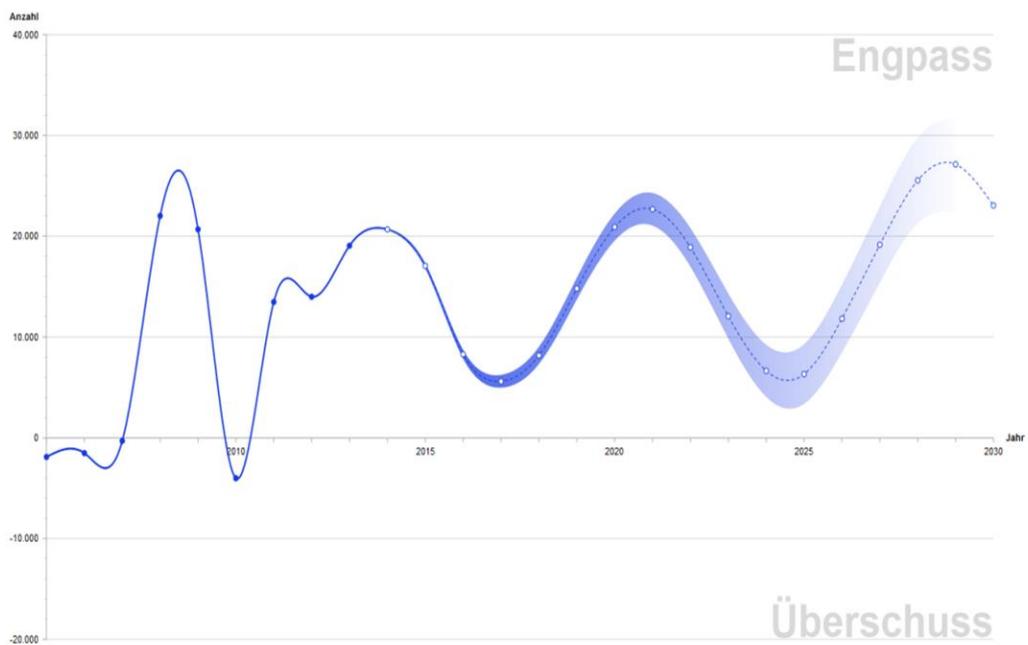
© SCI Verkehr, Daten: Agentur für Arbeit

Abbildung 36: Beschäftigte in der Logistikbranche in Nordrhein-Westfalen 2012 in den Kreisen und kreisfreien Städten*

Region	Kommentar
Raum Köln/Bonn	Der Raum Köln/Bonn ist eine der logistischen Kernregionen des Landes und Zentrum für Handels- und für Chemielogistik. Hier finden sich der Umschlagbahnhof Köln Eifeltor, Deutschlands wichtigster Umschlagplatz für den kombinierten Verkehr, und der drittgrößte Frachtflughafen Deutschlands, der Köln Bonn Airport.
Duisburg/Wesel/Kleve	Duisburg bildet mit den Kreisen Wesel und Kleve am Niederrhein eine weitere logistische Kernregion. Der weltgrößte Binnenhafen in Duisburg und weitere Häfen in Emmerich und Wesel sind Stützpunkte für viele Kontraktlogistiker. Hier sitzen Global Player wie DB Schenker Logistics, DHL, Kühne + Nagel, die Rhenus-Gruppe, die japanische Yusen Logistics, aber auch Automobillogistiker wie Cobelfret oder E.H. Harms.
Östliches Ruhrgebiet	Im östlichen Ruhrgebiet schlägt das Herz der deutschen Handelslogistik. Neben Logistikdienstleistern wie Fiege, Rhenus oder Panopa betreiben in den Städten Dortmund, Hamm und Unna vor allem Handelsriesen wie EDEKA, Kaufland, Metro und REWE große Distributionszentren. Auch IKEA hat sein weltweit größtes Lager in Dortmund angesiedelt.
Dortmund	Der größte Kanalhafen Europas in Dortmund ermöglicht hier einen trimodalen Güterumschlag für Massen- und Stückgut wie auch für Containertransporte. Besonders interessant für jeden Logistikinvestor: In Dortmund sitzt eines der weltweit wichtigsten Forschungsinstitute für Logistik, das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML).
Mittleres Ruhrgebiet	Das mittlere Ruhrgebiet mit den Städten Herne, Recklinghausen, Gelsenkirchen, Bochum und dem Ennepe-Ruhr-Kreis ist bevorzugter Standort der Last Mile Logistik. Vom Zentrum der Metropole Ruhr aus versorgen vor allem Filiallogistiker sowie Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) Unternehmen, Geschäfte und Verbraucher in der dicht besiedelten Region.
Mittlerer Niederrhein	Der mittlere Niederrhein (Neuss, Krefeld, Mönchengladbach) hat sich als Standort bedeutender Logistikdienstleister etabliert, vor allem im Bereich der in der Region traditionell stark vertretenen Textilindustrie. Hier betreibt zum Beispiel die Esprit-Gruppe ihr Distribution Center Europe.
Münsterland	Die Logistikbranche im Münsterland zeichnet sich vor allem durch ihre Kompetenzen in den Branchen Ernährungswirtschaft, Maschinenbau und Fahrzeugbau aus. Die Region ist Tor zur Metropole Ruhr und Brücke in die Niederlande.
Bergisches Land	Das Bergische Land ist aufgrund seiner Lage zwischen den Räumen Köln/Bonn und der Metropole Ruhr von besonderer verkehrslogistischer Bedeutung. Nicht zuletzt deshalb hat sich hier eine starke Logistikbranche herausgebildet.
Raum Aachen	Aachen und Umgebung sind logistisch nicht nur aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zu Belgien und zu den Niederlanden interessant, sondern beheimaten mit der RWTH Aachen auch ein Schwergewicht in Forschung und Entwicklung.
Sauerland/Siegerland	Das Sauerland und das Siegerland zählen zu den wichtigsten Standorten für Maschinenbau in Deutschland und sind damit eine wichtige Quelle logistischer Wertschöpfung.
Ostwestfalen-Lippe	Die Region Ostwestfalen-Lippe ist eine der am meisten prosperierenden Regionen des Landes Nordrhein-Westfalen. Möbelindustrie, Ernährungswirtschaft und insgesamt ein starker Mittelstand machen diese Region zu einem besonderen Standort für Logistiker.

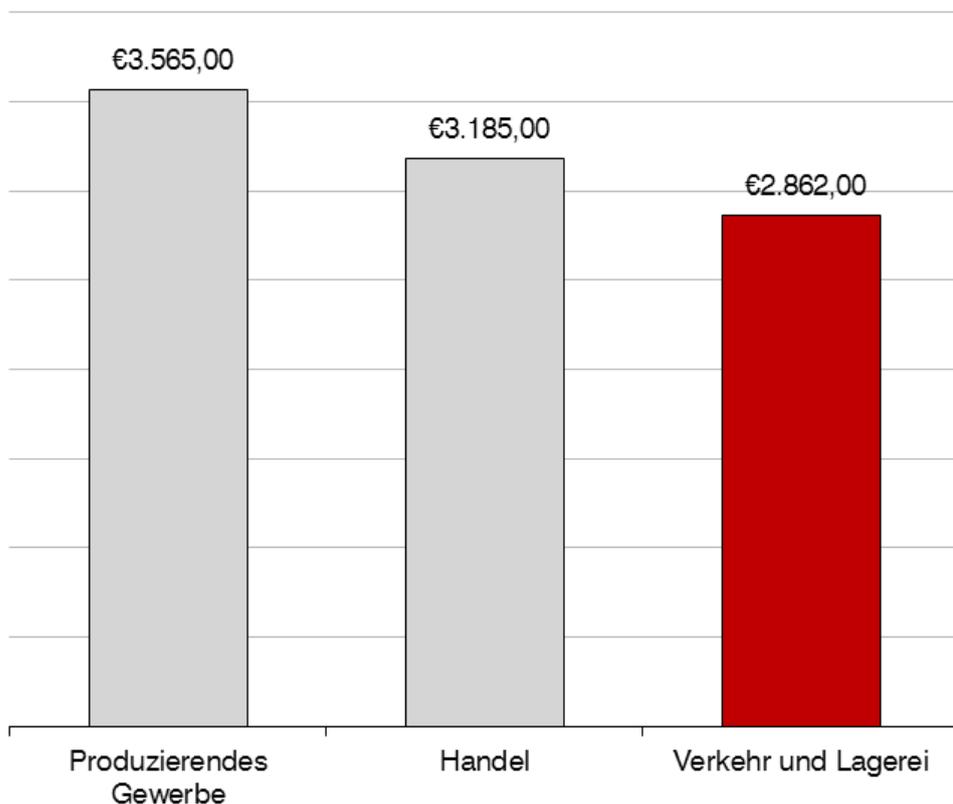
Quelle: NRW.INVEST

Tabelle 16: Regionale Logistikkompetenzen



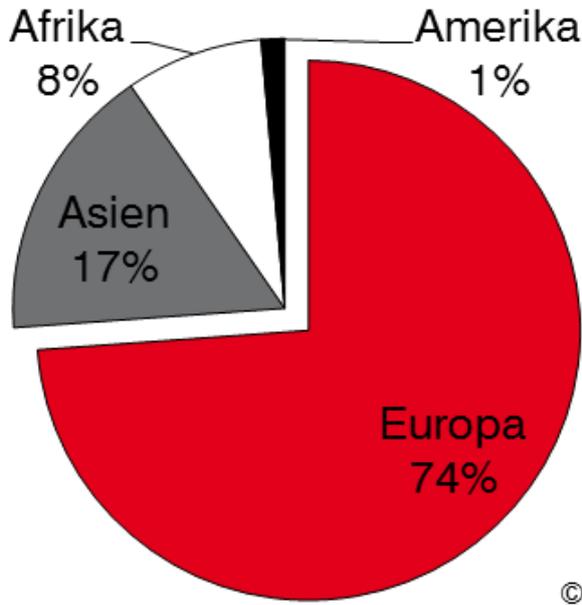
Quellen: Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen, 2013; Destatis, 2013; BA, 2013; IHKs, 2013

Abbildung 37: Fachkräftebedarf im Wirtschaftszweig „Verkehr, Transport und Lagerei“ [Bedarf = Nachfrage – Angebot]



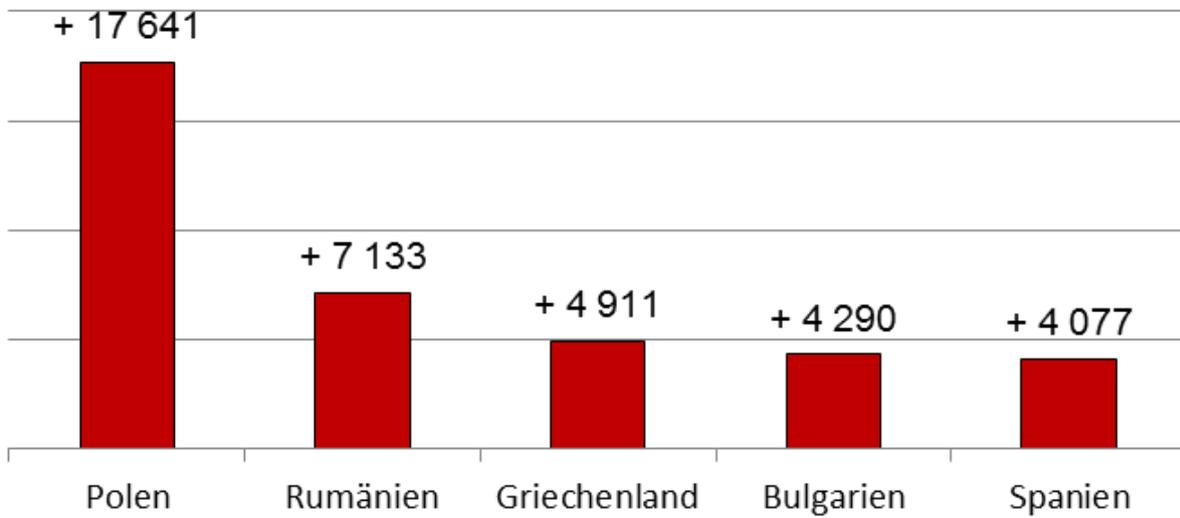
Daten: Statistisches Bundesamt

Abbildung 38: Durchschnittliche Bruttomonatsverdienste vollzeitbeschäftigter Arbeitnehmer (ohne Sonderzahlungen) nach Wirtschaftsbereichen im 1. Quartal 2014



© SCI Verkehr; Daten: IT.NRW

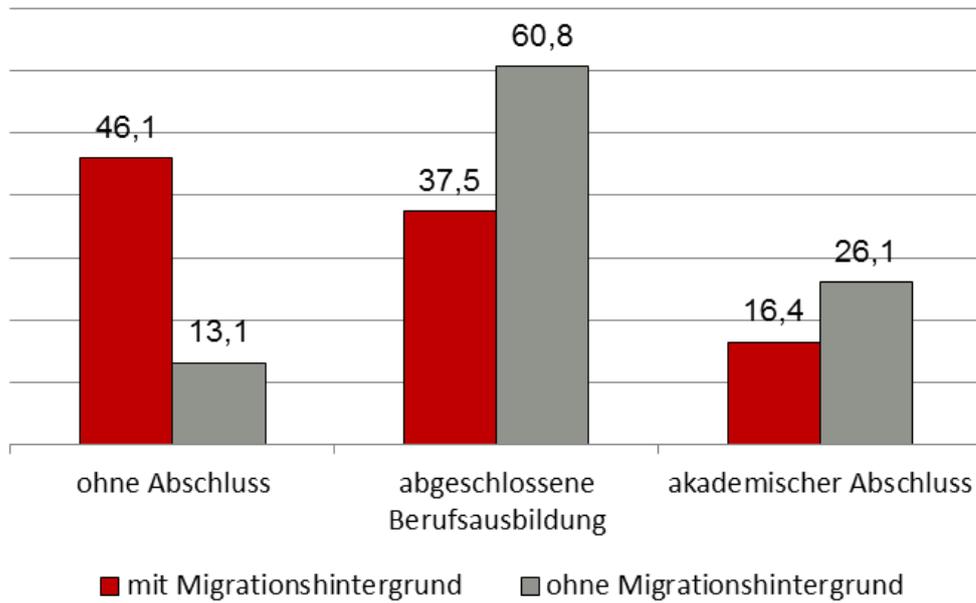
Abbildung 39: Wanderungsüberschuss in Nordrhein-Westfalen nach Herkunftsregion



© SCI Verkehr; Daten: IT.NRW

Abbildung 40: Wanderungsüberschuss der TOP 5 europäischen Zuwanderungsländer in Nordrhein-Westfalen

Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen 2011 nach Migrationsstatus* und höchstem beruflichen Bildungsabschluss** [%]

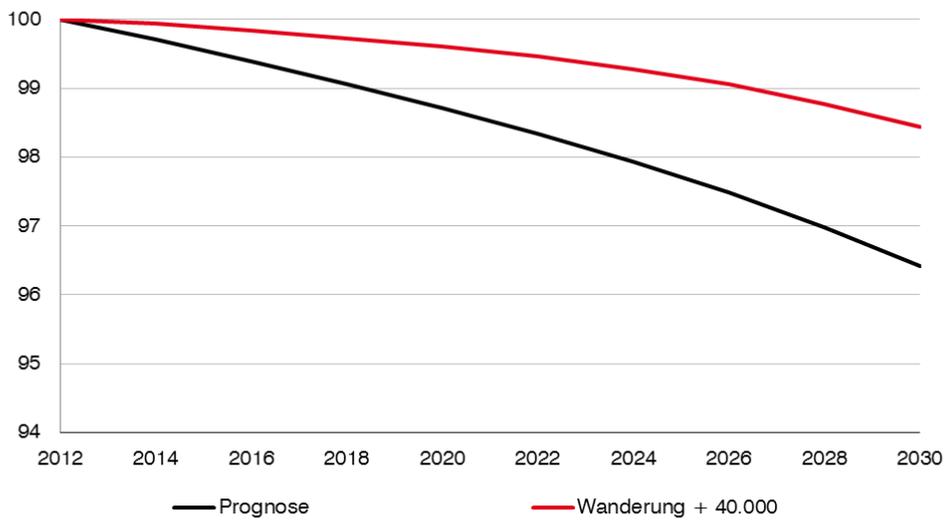


* im Alter von 25 bis unter 65 Jahren
 ** ohne Schüler/-innen, Studierende und Auszubildende

©SCI Verkehr; Daten: IT.NRW

Abbildung 41: Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen 2011 nach Migrationsstatus und höchstem beruflichen Bildungsabschluss

Prognose Bevölkerungsentwicklung 2012 – 2030



© SCI Verkehr

Abbildung 42: Faktorenanalyse Bevölkerung: Prognose Bevölkerung 2012–2030 [Index 2012=100]

Thema 4 – Image der Logistikbranche

30 Zusammenfassung IV

Nordrhein-Westfalen und seine Bevölkerung profitieren wirtschaftlich in besonderem Maße von der Logistikbranche: Aktuell arbeiten ca. 630.000 Beschäftigte im Land in Logistikberufen. Eine der größten und wichtigsten Wachstumsbranchen des Landes hat in den vergangenen Jahren mehr neue Arbeitsplätze geschaffen als jeder andere Wirtschaftszweig im Land und damit den Kommunen die Aussicht auf Wirtschaftswachstum und zusätzliche Steuereinnahmen eröffnet. Mithilfe des Onlinehandels wuchs die Zahl der in Deutschland versandten Pakete 2013 auf einen Rekordstand von insgesamt 2,1 Milliarden. Empfänger sind in vielen Fällen Privathaushalte, die die Vorzüge des Interneteinkaufs gerne nutzen, um innerhalb begrenzter Freizeit Einkäufe durch Aktivitäten zu ersetzen, die dort als wertvoller eingeschätzt werden.

Dennoch prägt die öffentliche Meinung über Logistik ein eher negatives Bild; es findet auch in Nordrhein-Westfalen in Bürgerinitiativen gegen logistische Baumaßnahmen und Ansiedlungen seinen augenfälligsten Ausdruck. Dies bestätigt auch die durchgeführte Analyse.

Die Eigenwahrnehmung der Branche beherrschen Skepsis und Defensive. Eine der Ursachen liegt in ihrer stark fragmentierten und ausgesprochen heterogen aufgestellten Struktur. Kleine und mittlere Unternehmen (KMU), die die weit überwiegende Mehrheit aller Betriebe stellen, konzentrieren ihre Vermarktungsbemühungen auf ihre direkten Kunden und führen keine übergreifenden Maßnahmen in Richtung auf die Endkunden und/oder die öffentliche Meinung durch. Die Verbände der Logistikbranche sind ebenfalls uneinheitlich aufgestellt und lassen im Unterschied zu anderen Branchen eine konsequente Verbesserung ihrer öffentlichen Wahrnehmung vermissen; diese ist folglich seit geraumer Zeit gleichbleibend kritisch ohne große Veränderungen zur einen oder anderen Seite.

Vor diesem Hintergrund ist vor allem die Branche selbst in der Pflicht, ihre Bedeutung für Wirtschaft und Gesellschaft hervorzuheben und mehr Akzeptanz in der Öffentlichkeit zu schaffen. Die Wirtschafts- und Verkehrspolitik des Landes kann einen Beitrag zur dauerhaften Imageverbesserung leisten. Einen über die letzten Jahre erfolgreichen Ansatz verfolgt das LogistikCluster NRW als Informations- und Kommunikationsplattform für den Austausch der Mitglieder des Netzwerks.

Um die öffentliche Wahrnehmung der Logistikbranche zielgerichtet und nachhaltig zu verbessern, sind übergreifende und langlaufende Marketingmaßnahmen notwendig. Die Aktivitäten sollten landesweit unter einem Dach gebündelt werden, um einheitliche Kampagnen mit hohem Wirkungsgrad zu starten. Neben klassischen Vermarktungsaufgaben sollten zusätzliche Funktionen wie die Förderung von Infrastrukturmaßnahmen oder die kommunikative Begleitung von logistischen Bauprojekten und Infrastrukturmaßnahmen sowie bestehende Zusammenschlüsse und Aktivitäten einbezogen werden.

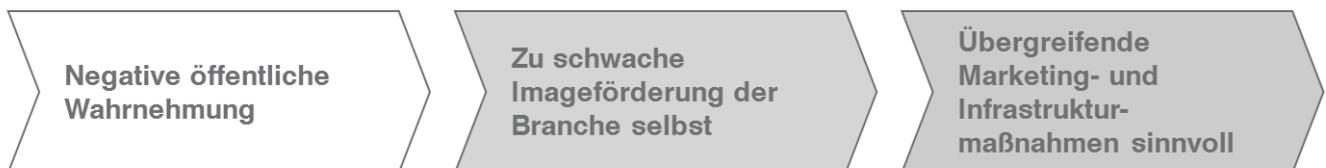


Abbildung 43: Negative öffentliche Wahrnehmung – möglicher Lösungsweg

31 Situations- und Ursachenanalyse

31.1 Ziele und Methodik

In kaum einem anderen Wirtschaftszweig in Nordrhein-Westfalen und darüber hinaus stehen sich wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Bedeutung einerseits und öffentliche Wahrnehmung andererseits so gegensätzlich und zugleich so undifferenziert gegenüber wie bei der Logistikbranche. Gemessen am Umsatz die größte Branche im Land und mit 630.000 Beschäftigten hinter dem Gesundheitswesen auf Platz 2, hat Logistik in den vergangenen Jahren zahlreiche Zugänge zu Wirtschaftswachstum, Steuereinnahmen und Arbeitsplätzen eröffnet, und zwar auch und gerade zu Gunsten der Städte und Gemeinden. Dennoch ist in weiten Teilen der Bevölkerung nicht sehr bekannt, was genau Logistik ist und wie sie funktioniert – geschweige denn, dass sie zu bezüglich der eingesetzten Technologien und Abläufe zu den und anspruchsvollsten Wirtschaftsbereichen gehört.

Die Menschen im Land nehmen Leistungen der Transport- und Logistikunternehmen als Endkunden teilweise sehr selbstverständlich in Anspruch. 2013 wurden in Deutschland insgesamt 2,1 Mrd. Pakete versandt, so viele wie nie zuvor. Ein größerer Anteil davon ging an Privathaushalte, die in noch immer wachsendem Maße Bestellungen im Internet dem samstäglichen Einkauf vorziehen. Auf diese Weise wird speziell am Wochenende Zeit für andere Aktivitäten gewonnen, den die Endkunden einen höheren persönlichen Wert beimessen.

Welche Anlagen, Abläufe und Organisation erforderlich sind, um diese Leistung bereitzustellen, dringt vergleichsweise selten in die öffentliche Wahrnehmung. Umgekehrt treten immer häufiger Konflikte auf, vor allem im Hinblick auf Ansiedlungs- und Infrastrukturvorhaben für Logistikzwecke. Ein inzwischen recht augenfälliges Beispiel sind die Binnenhäfen: Viele Menschen fasziniert das Ambiente stadtnaher Wasserflächen, an denen sich wohnen lässt. Ebenfalls zahlreiche Menschen – durchaus teilweise die gleichen Personengruppen – beklagen die Begleiterscheinungen der Binnenschifffahrt „vor der Haustür“. Gerade neue Anwohner zeigen bei hohen Kaufpreisen und Mieten stark abnehmende Akzeptanz gegenüber Lärm- und Abgasemissionen.

Mit dem Ziel, Handlungsempfehlungen für Imageverbesserung und Akzeptanzerhöhung abzuleiten, wird die vorstehend umrissene Befundlage wird in diesem Abschnitt einer systematischen Analyse unterzogen. Üblicherweise werden Imagewerte durch Befragungen erfasst. Dabei stehen die Bekanntheit einer Marke und/oder das Ansehen der dazugehörigen Berufsgruppen im Mittelpunkt. Aufgrund wiederkehrender Befragungen im Zeitverlauf lassen sich Aussagen zur Imageveränderung formulieren, die insbesondere für die öffentliche Wahrnehmung eine Rolle spielen.

Die Durchführung eigener Interviews mit Endkunden war im Rahmen dieser Untersuchung nicht möglich, doch konnte auf verschiedene Sekundärquellen wie die Dokumentation durchgeführter Fachveranstaltungen, Befragungen von Meinungsforschungsinstituten und die laufende Berichterstattung in der Fach- und Tagespresse zurückgegriffen werden.

Die Eigenwahrnehmung der Logistikbranche wird vorwiegend auf der Grundlage der Selbstdarstellung wesentlicher Akteure der Logistikbranche in ihrer Öffentlichkeitsarbeit (Printmedien, Webseiten), öffentliche Statistiken sowie den Antworten bei Befragungen durch das LogistikCluster NRW erörtert und der öffentlichen Wahrnehmung gegenübergestellt.

Eine weitere Grundlage für die Image-Analyse ist die Medienresonanz zu Anlässen mit speziellem Logistikbezug. Hier bot sich die Auswertung der aktuellen Berichterstattung der Fach- und Tagespresse zum Tag der Logistik am 10.04.2014 besonders an. Erfahrungsgemäß spielt zunächst die Häufigkeit der Berichterstattung eine zentrale Rolle. Ergänzende Schlussfolgerungen lassen sich aus der Form (z.B. Kurzmeldung, Feature, Kommentar, Glosse), der Platzierung (Fach- oder Tagesmedium, als „Aufmacher“ bzw. Top-Meldung, herausgestellt oder eher versteckt) und den Tenor der Berichterstattung (wohlwollend, skeptisch, ablehnend, polemisch) schlussfolgern. Die herausgearbeiteten Handlungsempfehlungen werden abschließend dargestellt.

31.2 Öffentliche Wahrnehmung der Logistikbranche

Das Geschäft der Logistikbranche trifft in der breiten Öffentlichkeit nur selten auf Anerkennung. Im deutlichen Kontrast zu vergleichbaren Dienstleistungen wie z.B. der Gastronomie herrschen Berichte über schlechte Arbeitsbedingungen oder zu geringe Bezahlung vor. Projekte für die Ansiedlung von Logistikimmobilien und entsprechende Verkehrsflächen treffen inzwischen regelmäßig auf ortsansässige Privatpersonen, die sich in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt sehen, Protest organisieren und Medien mobilisieren. Probleme und Ängste von Betroffenen werden regelmäßig vor allem in der lokalen Tagespresse aufgenommen. Als Folge erscheint Logistik überdurchschnittlich oft in einem ungünstigen Licht.

Bei einer vorrangigen Einflussnahme von Öffentlichkeit und Medien hängt das Image der Logistik örtlich stark davon ab, wer in welchem Maße betroffen ist und welche Werte und Empfindlichkeiten die jeweiligen Bevölkerungsgruppen haben. Allgemeine Befragungen nicht direkt betroffener Personen, z.B. junger Menschen, weisen im Meinungsbild einen größeren Anteil Zuversicht aus.

Frage: Wie hoch ist die Akzeptanz von Bauvorhaben in der Nachbarschaft?

Antwort	Anteil der Nennungen [%]
Windenergieanlagen	84
Stromleitungen	77
Logistikzentren	76
Bahnstrecken	70
Produktionsstätten der Industrie oder Autobahnen	45
Kohlekraftwerke	11

Quelle: Jugendkongress Düsseldorf: Unternehmen Zukunft. Wie wollen wir wirtschaften? Eine Forsa-Befragung von 501 Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Alter von 16 bis 22 Jahren (Mai 2013)

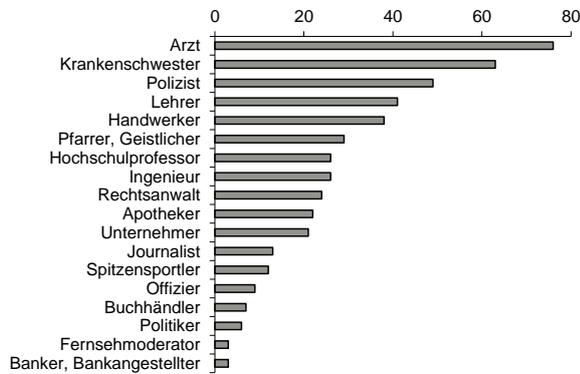
Tabelle 17: Akzeptanz von Bauvorhaben in der Nachbarschaft unter Jugendlichen

Logistik wird offensichtlich nicht in allen Generationen und Milieus der Gesellschaft gleich gut oder schlecht akzeptiert. Bei Betroffenen wie bei Nicht-Betroffenen spielt ganz offensichtlich die persönliche Situation eine entscheidende Rolle: Junge Menschen besitzen z.B. nur selten Eigenheime und fürchten entsprechend weniger deren Wertminderung durch Logistikaktivitäten. Auf offene Gegnerschaft in der jungen Generation dürften Ansiedlungs- und Infrastrukturvorhaben für Logistiknutzungen eher aus ökologischen als ökonomischen Gründen stoßen. Damit bietet der auch in anderen Bereichen zu beobachtende Wertewandel in der jungen Generation umgekehrt auch Chancen, eine breitere Akzeptanz zu schaffen.

Die Akzeptanz einer Branche wird maßgeblich durch das Ansehen der dazugehörigen Berufsgruppen bestimmt. Soziologische oder ökonomische Studien mit diesem Thema über die Logistikbranche wurden allerdings in den letzten Jahren nicht vorgelegt. Die Erfahrungen in anderen Branchen legen nahe, dass das Nichtwissen um das genaue Ansehen der Logistik-Beschäftigten die Wahrnehmung in der Öffentlichkeit gerade derjenigen Berufe, die für das Geschäft der Logistikunternehmen die größte Bedeutung haben (z.B. Fachkraft für Lagerlogistik, Berufskraftfahrer/in, Disponent/in, Supply Chain Manager) nachhaltig behindert. Berufe, die mangelhaft wahrgenommen werden, können jedoch auch nur eingeschränkt besser dargestellt werden.

Die drei führenden Marktforschungsinstitute in Deutschland (Allensbach Institut, Gesellschaft für Konsum-, Markt- und Absatzforschung e. V. / GfK Verein und Forsa) konzentrieren sich in ihren jährlichen repräsentativen Umfragen zur Beliebtheit von Berufsgruppen in Deutschland auf allgemein bekannte Berufsgruppen (z.B. Arzt/Ärztin, Krankenpfleger/in, Feuerwehrmann/frau). In diesen Umfragen sind aus dem Bereich Verkehr/Logistik überwiegend Berufsbilder des Personenverkehrs (z.B. Lokführer, Bus- oder Straßenbahnfahrer) vertreten und erhalten regelmäßig positive Bewertungen.

Frage: "Hier sind einige Berufe aufgeschrieben. Könnten Sie bitte die fünf davon herausuchen, die Sie am meisten schätzen, vor denen Sie am meisten Achtung haben?" (Vorlage einer Liste)



> Ansehen einzelner Berufsgruppen

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung
	%	%	%	%	%	%	2012 – 2013
Feuerwehmann	91	93	92	94	95	94	-1
Kranken-/Älterpfleger	86	88	88	90	91	89	-2
Ärzt	85	84	84	87	89	88	-1
Kita-/Kindergartenmitarbeiter	-	-	-	83	87	84	-3
Polizist	78	78	80	84	86	83	-3
Pilot	85	86	84	81	83	82	-1
Richter	79	78	80	77	79	77	-2
Müllmann	64	67	66	76	79	76	-2
Hochschulprofessor	-	-	-	-	74	74	0
Lehrer	63	67	66	69	73	73	0
Techniker	63	64	64	67	69	68	-1
Lokführer	65	67	69	66	71	67	-4
Briefträger	54	59	57	63	68	65	-3
Dachdecker	57	62	60	63	66	64	-2
Soldat	-	-	-	62	61	63	+2
Unternehmer	60	58	58	58	56	62	+6
Lebensmittelkontrolleur	-	-	-	62	64	60	-4
Anwalt	60	58	57	54	56	56	0
Studienrat	52	53	54	52	56	52	-2
Journalist	45	46	45	46	46	48	+2
Steuerberater	47	47	44	43	43	42	-1
Beamter	31	33	32	34	36	40	+4
EDV-Sachbearbeiter	41	39	39	40	41	39	-2
Bankangestellter	41	36	32	37	36	37	0
Steuerbeamter	31	32	35	32	32	32	0
Gewerchafsfunktionär	25	28	28	27	30	32	+2
Manager	36	28	29	30	29	30	+1
Politiker	21	23	23	18	19	21	+2
Mitarbeiter einer Telefongesellschaft *)	14	16	16	17	19	19	0
Mitarbeiter in Werbeagentur	17	16	14	14	15	19	+4
Versicherungsvertreter	12	12	10	11	11	12	+1

*) bis 2011: Telekom-Mitarbeiter

Quelle: Allensbacher Berufsprestige-Skala 2013 (links), Forsa Bürgerbefragung öffentlicher Dienst 2013 (rechts)

Abbildung 44: Ansehen verschiedener Berufsgruppen

Hieraus ergibt sich die Anforderung an die Transport- und Logistikunternehmen, ihrerseits die Aufnahme logistischer Berufsgruppen in die Umfragen einzufordern – auch wenn davon ausgegangen werden muss, dass diese Berufsgruppen aufgrund ihres mangelhaften Images dem Gesamtbild zunächst eher dunkle Farben hinzufügen. Vordringlich ist in diesem Zusammenhang, dass die Berufsbilder als solche bekannter werden.

Die Logistikbranche in Nordrhein-Westfalen umfasst insgesamt rund 30.000 Unternehmen; ein wesentlicher Anteil davon ist klein oder mittelständisch und betreibt traditionell überwiegend B2C⁶⁰-Kommunikation mit (möglichen) direkten Auftraggebern. Kampagnen in den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit und Marketing richten sich im Wesentlichen auf den Informationsaustausch innerhalb der Branche sowie B2B⁶¹-Kommunikation in andere Branchen hinein.

Hinzu kommt, dass sich die Branche tiefgreifend in einige auf bestimmte Kundensegmente bezogene (z.B. Hafen-, Chemie-, Intra-, Handelslogistik) oder lediglich unterstützende (z.B. IT, Immobilien) Subbranchen unterteilt. Innerhalb dieser Subbranchen wiederum bildeten sich sodann mehrere Unternehmensverbände:

- Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL), Landesverbände in Nordrhein-Westfalen: Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. (VWVL) und Verband Spedition und Logistik Nordrhein Westfalen e.V. (VSL);
- Bundesverband Spedition und Logistik e.V. (BSL);
- Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.;
- Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V. (hauptsächlich im politischen Bereich tätig).

Diese Verbände sind ihrerseits teilweise nur in bestimmten Bereichen klassischer Verbandsarbeit tätig und verfolgen jeweils eigene, zum Teil zueinander gegenläufige Interessen.

Neben der ungünstigen öffentlichen Wahrnehmung der Branche als solcher und der weitgehenden Abwesenheit ihrer Berufsbilder in Umfragen und Studien bilden diese Strukturmerkmale den dritten Ausgangspunkt für die Imageprobleme der Logistikbranche. Gemeinsame und abgestimmte einheitliche Handlungen, die die Wahrnehmung verbessern, fehlen weitgehend. So-

⁶⁰ B2C: Business to Consumer, dt. zwischen Unternehmen und Endkunden (Konsumenten).

⁶¹ B2B: Business to Business, dt. zwischen Unternehmen und anderen Unternehmen als deren Primärkunden.

wohl die Unternehmen als auch die Verbände vermitteln ein Bild weitgehenden Schweigens, das entweder nicht erst wahrgenommen wird oder dem bei vorhandener Wahrnehmung ungünstige Vermutungen beigelegt werden. Das führt dazu, dass auch einzelne angreifende Berichte oder Kommentare in Medien mit großer Verbreitung und/oder großem Medienecho ungleich stärker in der Öffentlichkeit wirken. Gewerkschaften besetzen, ihren Interessen folgend, das Thema der Verdienstmöglichkeiten in der Logistik (aktuelle Beispiele finden sich im Zusammenhang mit den Anbietern Amazon und Zalando), betroffene Bürger das Thema Logistikansiedlungen in lokalen Medien. Deren Tenor ruft wiederholt einen allenfalls neutralen bis negativen Ruf der Logistikbranche in der Bevölkerung hervor.

Ebenfalls aufgrund von Erfahrungen in anderen Branchen ist davon auszugehen, dass eine bessere begleitende Kommunikation Nutzungskonflikte in den Bereichen Ansiedlungen und Infrastruktur deutlich mindern kann. Ein positiveres Image zählt umgekehrt zu den wichtigsten Voraussetzungen einerseits für die Sicherung bestehender Beschäftigungsverhältnisse und andererseits für weitere Attraktivitätssteigerungen, die die Personalgewinnung erleichtern. Damit sind schließlich alle Akteure der Branche in der Pflicht, der Logistikbranche in Nordrhein-Westfalen Akzeptanz in der Öffentlichkeit und Anerkennung als Umsatzträger, Wohlstandsgarant und Jobmotor zu verschaffen.

31.3 Eigenwahrnehmung der Branche

Die strukturellen Merkmale der Logistikbranche spiegeln sich auch in der Eigenwahrnehmung der Branche wider, wie das Image-Ranking der VerkehrsRundschau-Markenstudie zeigt. Diese Studie untersucht auf Basis einer Befragung, welchen Transport- und Logistikdienstleistern ihre Kunden (Industrie- und Handelsunternehmen) am meisten vertrauen. Das Ranking wird in fünf voneinander unabhängigen Kategorien durchgeführt, ein allgemeiner Image-Marktführer also nicht ermittelt. Auffällig ist, dass überwiegend große Unternehmen die oberen Plätze im Ranking belegen; auch dieser Umstand kann wieder als Hinweis auf mangelnde Öffentlichkeitsarbeit kleiner und mittlerer Unternehmen gedeutet werden.

Im Rahmen der Befragung wird auch ermittelt, auf welche Eigenschaften die Kunden den guten Ruf eines Logistik-Dienstleisters vorrangig zurückführen:



Quelle: VerkehrsRundschau 2014

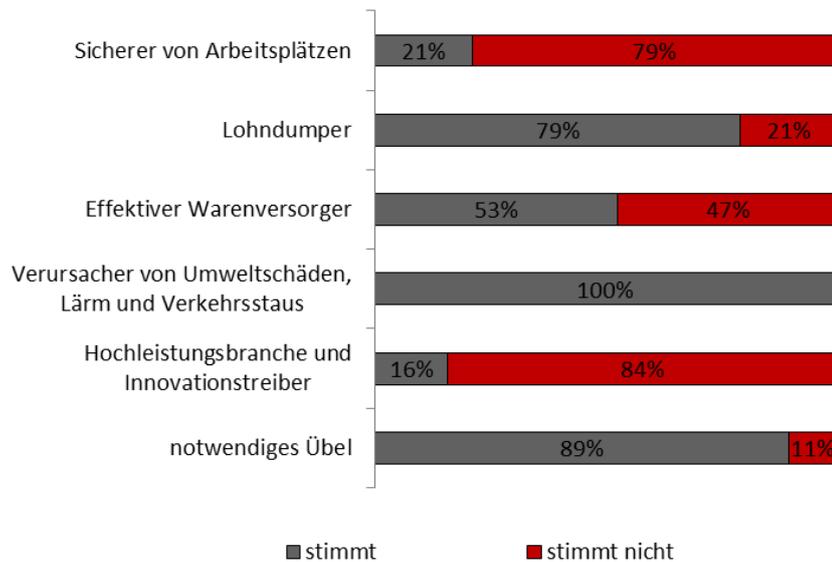
Abbildung 45: Befragung von 400 Logistik-Entscheidern in Industrie- und Handelsunternehmen zum Ruf von 88 Transport- und Speditionsunternehmen.

Am wichtigsten ist demnach ein gutes Preis-Leistungsverhältnis, gefolgt von Service und Qualität. Der Umfang des Leistungsversprechens und der Grad, bis zu dem es eingehalten wird, sind mithin gerade im B2B-Bereich eine Grundvoraussetzung für ein gutes Image. Mitarbeiterorientierung – eines der Themen, die die Branche in den Medien prägen – rangiert dagegen in der

Kundenmeinung eher im Mittelfeld. Ein allgemeiner Trend der Befragung ist, dass direkte Kunden ein Unternehmen positiver beurteilen als Nicht-Kunden.

Im SCI/Logistikbarometer April 2014 wurden deutschlandweit 200 repräsentative Unternehmen der Logistikbranche zur ihrer Eigenwahrnehmung befragt. Die befragten Transport- und Logistikunternehmen vertreten überwiegend die Ansicht, dass in der Öffentlichkeit vor allem die negativen Seiten ihres Geschäfts wahrgenommen werden. Ausnahmslos alle Befragten meinen, dass Logistik in der Öffentlichkeit als Verursacher von Umweltschäden, Lärm und Verkehrsstaus gilt. Den meisten steht die Branche auch für Lohndumping (79 %) und als notwendiges Übel (89 %). Nur 16 % der Befragten stimmen der Auffassung zu, dass Logistik auch als Hochleistungsbranche und Innovationstreiber anzusehen ist.

DIE LOGISTIK WIRD IN DER ÖFFENTLICHKEIT WAHRGENOMMEN ALS ...



Quelle: SCI/Logistikbarometer, April 2014

Abbildung 46: Deutschlandweite Befragung von 200 repräsentativen Unternehmen der Logistikbranche zur Wahrnehmung von Logistik in der Öffentlichkeit

Das Eigenbild der Logistiker deckt sich also weitgehend mit dem Meinungsbild in der Öffentlichkeit. Auch eine Einstufung der Logistik als notwendiges Übel ist als solche noch nicht ungünstig – wenn Akzeptanz dafür besteht. Dazu bedarf es einer einheitlichen Stimme der Unternehmen der Branche in der Öffentlichkeit, und diese wird durch einschlägige, nachhaltige Kampagnen für Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktung verbreitet. Weniger dringend erscheint hingegen eine Imageverbesserung im B2B-Bereich, dem ohnehin bereits die Aufmerksamkeit vieler Unternehmen gilt. Für den internen wie externen Erfolg der Kampagnen spielen messbare Faktoren eine führende Rolle; weichen Faktoren wie Öffentlichkeitsarbeit oder Umweltorientierung kommt nachrangige Bedeutung zu.

31.4 Außendarstellung der Branche

Innerhalb der Logistikbranche ist B2B-Kommunikation offensichtlich einfacher als B2C-Kommunikation. Über Transport- und Logistikunternehmen und ihre Leistungen wird daher häufig und durchaus positiv in der Fachpresse berichtet. Doch weder führende Akteure der Branche noch die Medien tragen dieses Image aktiv in die breite Öffentlichkeit.

Rang	Unternehmen	Online-Information	Aktualität	Interaktionsmöglichkeit
1	Deutsche Post DHL Bonn	Ausführliches Presseportal	Jüngste Pressemitteilung sowie Unternehmenspräsentation 1 Woche alt (04/14), aktuelle Webcasts und Zusatzinformationen	Direkte Pressekontakte, Social Media Links rechts oben und in Fußzeile, Diverse Abonnements
5	Rhenus SE & Co. KG Holzwickle	Infocenter mit Businessinformationen, Kundenmagazin, Pressemeldungen, Hintergrundinformationen, Logistik-Lexikon	Jüngste Pressemitteilung vor 1 Monat (03/14), keine Pressemitteilung zum Tag der Logistik Kundenmagazin 02/13	Kein direkter Pressekontakt genannt Social Media Links und Bookmarks in Fußzeile
7	UPS Deutschland Neuss	Kein rein deutsches Presseportal, nur internationaler press room, deutsche UPS-Nachrichten untergemischt Webseite auf Kunden ausgerichtet	Letzte deutsche Pressemitteilung von 02/14, keine Pressemitteilung zum Tag der Logistik	Kontaktmöglichkeit für Kunden. Link auf Aktionsseite „Wir lieben Logistik“ mit Social Media links in Fußzeile
12	Arvato Services GmbH Gütersloh	Ausführliches Presseportal mit Kontaktmöglichkeiten, jedoch nur vom Mutterkonzern. Logistik / Supply Chain Management ist nur einer von 9 Leistungsbereichen	Link zur Seite über Transportmanagement funktioniert nicht. Aktuelle Pressemitteilungen vorhanden. Keine Pressemitteilung zum Tag der Logistik	Social Media Links links oben, Presse und Kontakt rechts oben
16	Fiege Logistik Holding Stiftung & Co. KG Greven	Ausführliches Presseportal mit Kontaktmöglichkeiten, Pressemitteilung, Hintergrundmaterial und Messeauftritten	Letzte deutsche Pressemitteilung von 02/14, keine Pressemitteilung zum Tag der Logistik, letztes Kundenmagazin von 2013	Social Media Links in Fußzeile, Presse rechts oben
17	Kraftverkehr Nagel GmbH & Co. KG Vermold	Pressemitteilung, Termine, aktuelles Medienecho, Verbände	Aktuelle Berichterstattung, Letzte Pressemitteilung von 03/14, keine Pressemitteilung zum Tag der Logistik	Kein Social Media Link, Presse und Medien nur auf 2. Ebene, Kontakt links unten
20	TNT Express GmbH Troisdorf	Geschäftskundenportal, Link zum Pressebereich in Fußzeile: Pressemitteilung, Fotos, Kontakt	Letzte Pressemitteilung von 04/14, keine zum Tag der Logistik	Kein Social Media Link, Presse nur auf 2. Ebene; telefonische Kontaktmöglichkeit

Quelle: Eigene Recherchen, TOP 100 der Logistik Deutschland 2012/2013

Tabelle 18: Online-Pressearbeit führender Logistikunternehmen in Nordrhein-Westfalen

Unter den TOP-20-Unternehmen der deutschen Logistik haben sieben ihren (Deutschland-) Sitz in Nordrhein-Westfalen. Die Webseiten dieser Unternehmen zeigen insgesamt nur wenig aktiven Austausch mit der Öffentlichkeit. Eine Ausnahme bildet der Branchenführer Deutsche Post DHL, der jedoch auch stark im B2C-Geschäft vertreten ist. Ein Abgleich mittels Google News zeigte, dass das Medienecho dieser sieben Unternehmen im Netz durchweg gering bleibt.

Die Webseitenanalyse zeigt weiterhin eine eher konservative, wenig Interaktion bietende Online-Pressearbeit dieser Unternehmen auf. Bis auf ein Unternehmen (UPS Deutschland) bieten alle ein deutschsprachiges Onlinepresseportal zur Erstinformation zumindest mit Standardinhalten wie Pressemitteilungen, Kundenmagazinen, Fotos und Hintergrundinformationen. Ansprechpartner sind generell mit Telefonnummer genannt. Weitergehende Interaktionsmöglichkeiten und Inhalte im Social Web werden von fünf der sieben Unternehmen angeboten; die Online-Inhalte sind überwiegend hinreichend aktuell.

Der bundesweite „Tag der Logistik“ am 10.04.2014 wurden von keinem der sieben Unternehmen aktiv mit einer Pressemitteilung auf ihrer eigenen Webseite abgedeckt. Gerade dieser vom BVL initiierte Aktionstag, an dem Unternehmen allen Interessierten kostenfrei Einblick in ihre Betriebe gewähren, bietet vielfältige Möglichkeiten, die Logistikbranche der Bevölkerung näherzubringen.

Auf der BVL-Webseite waren insgesamt 39 Einzelveranstaltungen zum Tag der Logistik in Nordrhein-Westfalen publiziert; dazu kamen noch zahlreiche Unternehmensveranstaltungen. Insgesamt wurde jedoch nur von zwölf verschiedenen Veranstaltungen in Nordrhein-Westfalen berichtet, davon waren fünf wiederum nicht im offiziellen BVL-Kalender aufgeführt. Nur die Rheinische

Post mit ihren Regionalausgaben berichtete flächendeckend über den Aktionstag, wichtige Zeitungen aus dem Ruhrgebiet nur in geringem Umfang oder gar nicht (z.B. RuhrNachrichten). Veranstaltungen, die in der Öffentlichkeit stattfanden (z.B. Domplatz Münster) oder eindeutig auf die Öffentlichkeit zielten (z.B. Hafenrundfahrt Hafen Emmelsum), erhielten die größten Anteile der Berichterstattung. Ebenfalls berichtet wurde von Events führender Logistikunternehmen wie Deutsche Post, duisport oder Chemion, die auch sonst bereits viel Öffentlichkeitsarbeit leisten. Viele Veranstaltungen kleiner und mittelständischer Logistikunternehmen wurden hingegen in den Medien gar nicht erwähnt.

Ein gutes Beispiel für gelungene Berichterstattung über die Logistikbranche zeigen gleichlautende Artikel zum Tag der Logistik in den Lokalausgaben Dinslaken, Xanten, Moers und Wesel der Rheinischen Post auf. In interessanter Aufmachung wird über den Tag der Offenen Tür des Hafen Emmelsum berichtet. Das Sprachbild „Hafen ist Tor zur Welt“ emotionalisiert und verknüpft Lokales mit Globalem. Ein Publikumstag verbunden mit guter Öffentlichkeitsarbeit vor Ort ergibt eine Geschichte, die Lokalredaktionen gerne aufnehmen. Der Hafen Emmelsum positioniert sich hier als moderner, leistungsfähiger bzw. kompetenter Logistiker, der lokale Probleme löst – in diesem Fall etwa durch die Schaffung von Arbeitsplätzen.

Hafen ist das „trimodale Tor zur Welt“

Unter diesem Motto öffnete der Hafen Emmelsum für Kunden, Geschäftspartner und die Öffentlichkeit am bundesweiten „Tag der Logistik“. Bei der Firma Sappi fanden Werksführungen für Besucher statt.

VON HENDRIK GAASTERLAND

VOERDE-EMMELSUM Auf dem Firmengelände der Sappi Logistics Wesel GmbH muss etwas Besonderes stattfinden. Das ist nicht nur an den Luftballons am Eingangstor zu er-



Quelle: Rheinische Post, Lokalausgaben Dinslaken, Xanten, Moers, Wesel, 11.04.2014

Abbildung 47: Beispiel für Logistik als Jobmotor mit übergeordnetem Zusammenhang

Ein weiteres positives Beispiel stellt die Berichterstattung zum „Tag der Logistik“ in der Krefelder Stadtpost dar. Hier wird Logistik ein modernes und fortschrittliches Image vermittelt, indem eine Veranstaltung der Chemion Logistik GmbH aus Leverkusen in einen positiven Wissenschaftsrahmen gesetzt wird.

NEUE REIHE DIE WELT DER LOGISTIK

Mit Fingerabdruck-Technik 61 Minuten schneller

Den Tag der Logistik gestern nehmen wir zum Anlass, um eine für Krefeld immer wichtiger werdende Branche in einer Serie vorzustellen: die Logistik. Sie ist längst eine Wissenschaft für sich und ein Feld für eine immer raffiniertere Technik.

VON JENS VOSS

Aus gutem Grund ist Logistik eine Wissenschaft für sich. Das Transportaufkommen wird in Deutsch-



Station am Fingerabdruck-Scanner: Fahrer Jürgen Lambertz reckt die Hand zum Scanner. Chemparkleiter Ernst Grigat (l.) und Chemion-Geschäftsführer Uwe Merzen erläutern die Bedeutung der Anlage.

Quelle: Rheinische Post, 11.04.2014

Abbildung 48: Beispiel für Logistik als High-Tech-Branche

Die aufgezeigten Beispiele unterstreichen, dass Imagearbeit idealerweise auf lokaler Ebene (am Ort der Leistung) beginnt und anschließend von weiteren Medien aufgegriffen wird, sofern und soweit der Bericht dem Leser auch den übergeordneten Sinnzusammenhang erläutert. In vielen Fällen geht die breite Berichterstattung allerdings deutlich zu wenig in diese Richtung und bietet insbesondere keinen übergeordneten Rahmen. Oft fehlen schlicht Beiträge, die Logistik mit ihren positiven Eigenschaften und/oder ihrer gesamtgesellschaftlichen Bedeutung verknüpfen, sondern Medien bleiben vielfach auf operative Aspekte fokussiert. Logistik wird z.B. bemerkenswert selten als High-Tech-Branche dargestellt.

Insgesamt wurde wenig zum „Tag der Logistik“ 2014 berichtet, sofern jedoch Artikel veröffentlicht wurden, sind diese durchaus positiv zu bewerten. Vor allem öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen zogen Aufmerksamkeit der Presse auf sich. Dennoch wurde der Aktionstag insgesamt zu wenig für einen Imagegewinn genutzt.

32 Handlungsempfehlung IV

Logistik ist unzweifelhaft eine der bedeutendsten Branchen in Nordrhein-Westfalen. Ziel aller beteiligten Akteure sollte es daher sein, die Wertschöpfung und Arbeitsplätze im Land zu halten und die durch die Bedeutung dieser Branche gegebenen Vorteile im Standortwettbewerb stärker zu nutzen bzw. weiter auszubauen. Wichtige Voraussetzungen dafür sind Beschäftigungssicherung (vgl. Thema 3) und die Ermöglichung weiterer Ansiedlungen (vgl. Thema 1). Das mangelhafte Image der Logistikbranche in der Öffentlichkeit steht hier entgegen, denn es führt immer häufiger zu Nutzungskonflikten bei Ansiedlungs- und Infrastrukturvorhaben.

Das Image der heterogen strukturierten Logistikbranche systematisch, nachhaltig und einheitlich zu verbessern, ist ein wesentliches Erfordernis und zugleich eine methodische Herausforderung. Diese doppelte Aufgabe legt es nahe, einen übergeordneten strategischen Rahmen zu entwickeln, in dem verschiedene imagefördernde Maßnahmen gebündelt werden können. Als Ausgangspunkt und Nukleus einer solchen Maßnahme bieten sich die Häfen des Landes an. Sie haben ihr Geschäft und ihre Infrastrukturen in den letzten Jahren überwiegend dynamisch entwickelt und insbesondere erfolgreich neue Geschäftsfelder und Dienstleistungen in ihr Portfolio aufgenommen. Gerade die Häfen in Nordrhein-Westfalen haben in der Öffentlichkeit einen hohen Wiedererkennungswert und stehen im Vergleich zu anderen logistischen Bereichen kaum in einem negativen Licht.

Die konkrete Konzeptidee ist der Aufbau eines schlagkräftigen Marketingdachs – „Marketing Häfen und Logistik NRW“ – für die nordrhein-westfälische Hafen- und Logistikbranche, unter dem übergreifende Maßnahmen zur Verbesserung des Images gebündelt werden können. Solche Aktivitäten sollten zunächst und vor allem Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktung von Logistik als Wirtschaftszweig zum Gegenstand haben. Je nachdem, welche fachlichen Inhalte dabei im Einzelnen verhandelt werden, sind thematische Ausweitungen in Richtung aller Themen möglich, die in dieser Untersuchung behandelt werden. Neben die Erhöhung der allgemeinen Akzeptanz kann so die zentrale Bereitstellung von Infrastruktur für die Informations- und Beratungsplattformen für den logistischen Arbeitsmarkt (Anknüpfungspunkt zu Thema 3), die gezielte Verbesserung logistiknaher Infrastruktur (Verkehr, IT, Ver- und Entsorgung, begleitende Dienstleistungen; Anknüpfungspunkt zu Thema 2 bezüglich der allgemeinen Verkehrsinfrastruktur) treten. Eine wichtige Voraussetzung für einen langfristigen Erfolg von „Marketing Häfen und Logistik NRW“ wird in der ausreichenden Verfügbarkeit von Logistikflächen (Anknüpfungspunkt zu Thema 1) gesehen, so dass weitere Ansiedlungen ermöglicht und Standortvorteile ausgebaut werden können. Parallel dazu sollte die Anbindung der Flächen langfristig gesichert bzw. die Verkehrsinfrastruktur erhalten und punktuell ausgebaut werden. So können insgesamt alle Gesichtspunkte, die in dieser Untersuchung als problematisch erkannt wurden, angesprochen werden.

Durch eine übergreifende Moderation von strukturierten Gesprächsprozessen lassen sich Defizite in der Kommunikation der Logistikakteure untereinander ausgleichen. So könnten die nordrhein-westfälischen Häfen insgesamt ihre führende Rolle in der Logistikbranche und ihre Erfahrungen als neutraler „Gastgeber“ anderer Logistikakteure zur Position eines einerseits umfassenden und andererseits weitgehend neutralen Diensteanbieters („Logistik-Service-Providers“) ausbauen.

Eine solche Organisationsform sollte unbedingt Anreize zum Engagement der Unternehmen, Verbände und wissenschaftlichen Einrichtungen der Logistikbranche geben. So sollten z.B. die kleinen und mittleren Unternehmen mit Unterstützung von „Marketing Häfen und Logistik NRW“ aktiver, aber auch zielgerichteter, nachhaltiger und einheitlicher kommunizieren können. Übergreifende Kampagnen sollten sowohl auf die Meinungsführerschaft in Infrastruktur- und Ansiedlungsfragen abzielen als auch innerhalb der Branche um die Mitwirkung der verschiedenen Akteure werben. Eine Aufgabe für die mit Öffentlichkeitsarbeit befassten Abteilungen der Häfen und interessierter Logistikdienstleister wird in diesem Zusammenhang sein, der Öffentlichkeit Testimonials⁶², meinungsbildende Argumente und Hintergrundinformationen zur Verfügung zu stellen – Aufgaben, die in anderen Wirtschaftszweigen seit langem zum üblichen Geschäft gehören.

Auch bestehende Zusammenschlüsse und Aktivitäten sollten in geeigneter Form in die „Marketing Häfen und Logistik NRW“ einbezogen werden. Zu nennen sind hier:

- Arbeitsgemeinschaft Häfen in Nordrhein-Westfalen im Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BöB) (seit November 2013 gemeinsame Organisation für Kanalhäfen und Rheinhäfen in Nordrhein-Westfalen)
- Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)

⁶² Testimonial: dt. Zeugnis, hier Nachweis konkreter Tätigkeiten im eigenen Bereich.

- Große Hafengesellschaften mit eigener PR-Abteilung (z.B. Duisburger Hafen AG, RheinCargo GmbH & Co. KG)
- ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) (Bonn),
- Nachrichten- und Marktplatz-Portale (z.B. www.bonapart.de, www.bargelink.com)

Die Kombination dieser Bausteine ergibt folgende Gesamtstruktur für eine einheitliche Marketingstrategie:

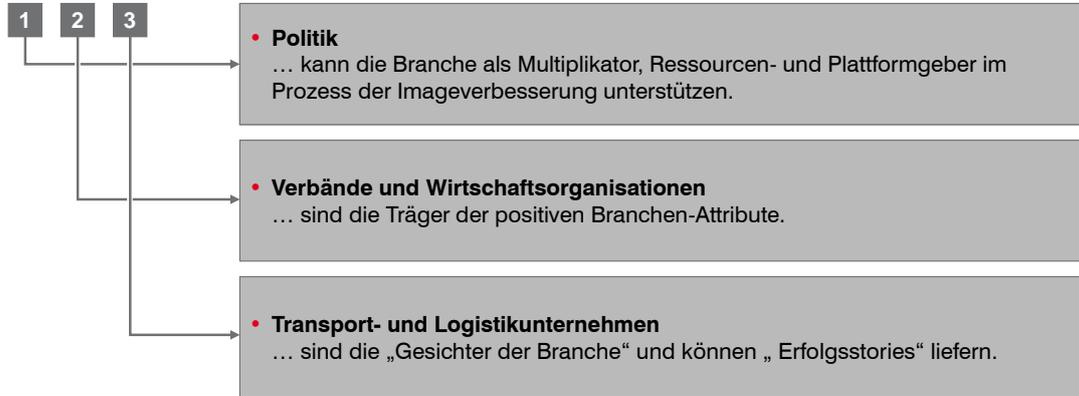


Abbildung 49: Aufgaben der Akteure und Multiplikatoren im Rahmen einer einheitlichen Marketingstrategie

Nur mit einem stimmigen Selbstbild der Branche können schließlich insgesamt erreichbare Ziele und mögliche Grenzen definiert werden. Damit einher geht die detaillierte Kenntnis der Zielgruppe und ihrer Bedürfnisse, d.h. es sollte soweit wie möglich auf die logistischen Wünsche, Ängste und Äußerungen der Bevölkerung eingegangen werden. Hilfreich kann auch die direkte und indirekte Ansprache der Zielgruppen sein. Mitarbeiter der Häfen und Logistikunternehmen können dabei als Kommunikatoren dienen bzw. ihren Arbeitgeber als „Botschafter“ vertreten. Dies gewinnt in Zeiten von Social Media in Kombination mit Empfehlungsmarketing von Mitarbeitern (z.B. www.kununu.de) immer mehr Bedeutung. Zu berücksichtigen ist, dass eine Imageverbesserung langfristig angelegt werden muss, denn eine Re-Positionierung, die ein klares verändertes Image schafft, benötigt Zeit. Auch deshalb ist es wichtig, einschlägige stimmige Aussagen auszuarbeiten, die in ausreichender Frequenz, vor allem auch außerhalb der Fachpresse, wiederholt werden.

Insgesamt dürfte der Aufbau des schlagkräftigen Marketingdachs „Marketing Häfen und Logistik NRW“ die Häfen und Logistikunternehmen in Nordrhein-Westfalen stärken. Das Ansiedlungsbuch des LogistikClusters NRW kann dabei bereits wichtige Hinweise und Empfehlungen für konkrete Ansiedlungsvorhaben bieten, die unter diesem Dach ähnlich wie im LogistikCluster NRW begleitet werden sollten. Die Einrichtung eines übergeordneten strategischen Rahmens kann also nachhaltig zur Imageverbesserung beitragen, so dass langfristig Beschäftigung gesichert und weitere Ansiedlungen ermöglicht werden können.

33 Literaturverzeichnis IV

Unsere Situationsanalyse umfasste die folgenden Quellen:

Eigene Primärforschung:

- Befragung von Logistikern mittels des SCI/Logistikbarometers
- Medienresonanzanalyse zum „Tag der Logistik“ – Auswertung repräsentativer Tageszeitungen in Nordrhein-Westfalen
- Webseitenanalyse der TOP20-Logistikunternehmen mit Sitz in Nordrhein-Westfalen

Auswertung von Sekundärquellen:

- Allensbacher Berufsprestige-Skala 2013
- Forsa Bürgerbefragung öffentlicher Dienst 2013
- GfK „Global Trust Report 2014“
- Jugendkongress Düsseldorf: Unternehmen Zukunft. Wie wollen wir wirtschaften? Forsa, Mai 2013
- VerkehrsRundschau-Markenstudie IMAGE-RANKING 2014
- TOP 100 der Logistik 2012/2013, Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS

34 Anhang IV

Logistikdienstleister	Siegerkategorie
Dachser, Memmingen	Allgemeiner Ladungs- und Stückgutverkehr Lebensmittel – und Konsumgüterlogistik Luftfracht und internationale Seecontainerverkehre
Kühne & Nagel, Schweiz (2014 2. Platz, 2013 1. Platz)	Luftfracht und internationale Seecontainerverkehre
UPS Deutschland, Neuss	Kurier, Express, Paket
Rhenus SE & Co. KG, Holzwickle	Industrielle Kontraktlogistik

Quelle: Jährliche VerkehrsRundschau-Markenstudie "Image-Ranking" durch Marktforschungsinstitut Kleffmann.

Tabelle 19: Befragung von 400 Logistik-Entscheidern in Industrie- und Handelsunternehmen zum Ruf von 88 Transport- und Speditionsunternehmen

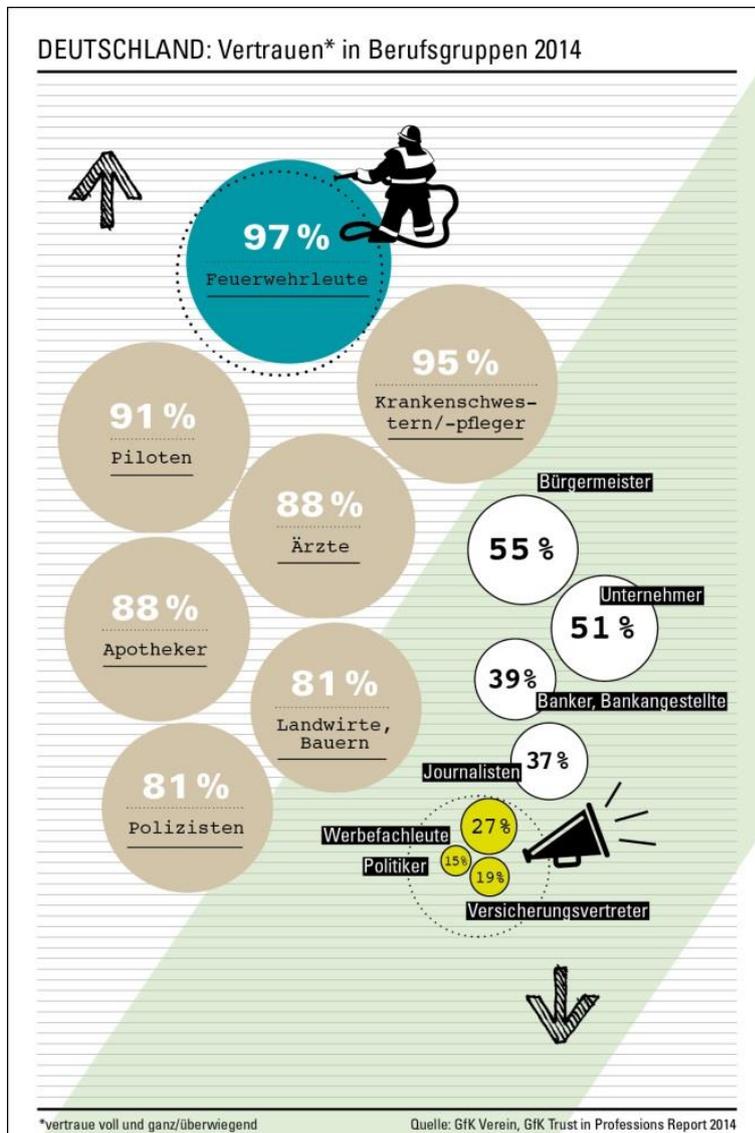


Abbildung 50: GfK Verein, „Global Trust Report 2014“

Herausgeber

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Jürgensplatz 1, 40219 Düsseldorf
poststelle@mbwsv.nrw.de

www.nrw.de

Bearbeitung

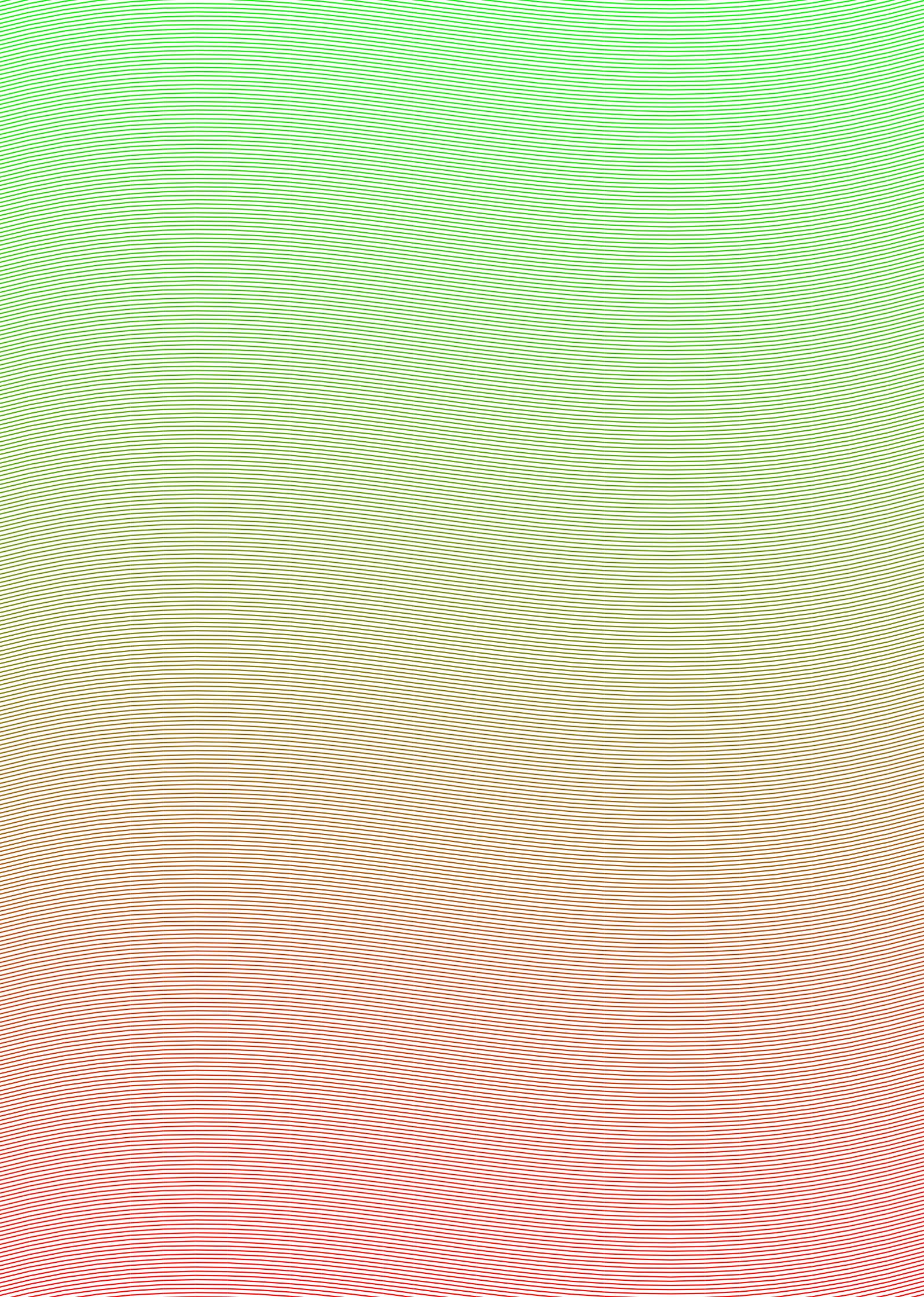
SCI Verkehr GmbH
Büro Köln
Vor den Siebenburgen 2, 50676 Köln
koeln@sci.de

www.sci.de

Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik
Joseph-von-Fraunhofer-Straße 2-4, 44227 Dortmund
info@iml.fraunhofer.de

www.iml.fraunhofer.de

Januar 2015



Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Jürgensplatz 1, 40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843 0
Email: poststelle@mbwsv.nrw.de
www.nrw.de

