

## Editorial

### Liebe Leserinnen und Leser,

mit der vorliegenden Ausgabe meldet sich der VBW im neuen Jahr zurück. Zukünftig wird unser Vereinsjournal drei mal im Jahr erscheinen.

Schwerpunkt dieser Ausgabe sind die Aktivitäten unserer Fachausschüsse sowie das Thema Hafenenwicklung.

Mit dem Vortrag von Frau Dr. Stein zum „Logistikpark Binnenhafen“ ist das Experiment geglückt, die Arbeit der Fachausschüsse durch Kopplung der Gremiensitzungen mit öffentlichen Vorträgen noch

besser bekannt zu machen.

Wie sie dieser Ausgabe unter der Rubrik Veranstaltungen entnehmen können, werden wir bereits im April einen weiteren Vortragsmittag, diesmal zu einem juristischen Thema veranstalten.

Mit der Veranstaltung zum Thema Konsumgüterverkehre am 23.04.2013 mit den IHKs Duisburg, Krefeld und dem SPC setzen wir unsere Reihe zu neuen Märkten für die Binnenschifffahrt fort.

Wir wünschen Ihnen eine informative Lektüre sowie schöne Ostertage. (Loh)

## Nachbericht: Logistikpark Binnenhafen

### Das Netzwerk entscheidet über den Erfolg! Kommunen, Häfen und Wirtschaft müssen an einem Strang ziehen.

Anlässlich der 71. Sitzung des Fachausschusses „Verkehrswirtschaft“ am 19.02.2013 hat der VBW zu einem öffentlichen Vortrag eingeladen.

Dr. Wolfgang Hönemann, Geschäftsführer bei Rhenus ParnerShip GmbH & Co. KG in Duisburg und Vorsitzender des Fachausschusses „Verkehrswirtschaft“ freute sich über 30 Gäste, darunter Vertreter der Häfen an Rhein und Ruhr sowie dem westdeutschen Kanalgebiet, der Logistikwirtschaft, der Schifffahrt und der Verwaltung zu dieser mittäglichen Veranstaltung begrüßen zu dürfen.

Mit öffentlichen Vorträgen im Rahmen von Fachausschusssitzungen will der VBW seine fachliche Arbeit noch transparenter darstellen und Personen für die Mitarbeit in den Fachausschüssen interessieren.

Frau Dr. Sandra Stein, wissenschaftliche Mitarbeiterin bei der Fraunhofer Research GmbH Austria, referierte über ihr Dissertationsthema „Logistikpark Bin-



nenhafen, eine Variante zur Optimierung binnenländischer Hafenstandorte“.

Die gebürtige Ennepetalerin untersucht in ihrer Forschungsarbeit am Institut für Verkehrsgeographie und Logistik der Universität Duisburg-Essen, welche Faktoren und Potenziale entscheidend sind, um Häfen im Inland erfolgreich zu Logistikparks weiterentwickeln zu können,

Ausgabe 1: März 2013

## INHALT

Logistikpark Binnenhafen - Nachbericht zur Veranstaltung.	S. 2
Personalia	S. 3
WSV bittet Binnenhäfen um Mithilfe bei der Erstellung von ENC's	S. 3
Bericht über die neuen Arbeitsgruppen	S. 4
Logistikpark Binnenhafen - Zusammenfassung des Vortrages	S. 6
Nachrufe HinsenKamp und Prof. Dr. Pisecky	S. 8
Veranstaltungen	S. 9
VBW-Publikationen	S. 10
Impressum und Termine	S. 11

## Fachbeitrag

### „Logistikpark Binnenhafen, eine Variante zur Optimierung binnenländischer Hafenstandorte“.

Binnenhäfen verfügen über das Potenzial, als trimodale Verkehrsknoten die zunehmend komplexer werdende Logistikkette zu optimieren und wertvolle Spill-over Effekte auf ihr Hinterland zu produzieren. Jedoch stehen die meist innerstädtisch gelegenen Häfen bezüglich ihrer Entwicklung vom ‚Umschlagshafen‘ zum ‚regionalen Distributionszentrum und Service Provider‘ unterschiedlichsten Herausforderungen gegenüber.

Ziel der Untersuchung ist es, Entwicklungschancen für Binnenhäfen durch einen ‚Logistikpark‘<sup>1</sup> aufzuzeigen und anhand von geeigneten Fallbeispielen zu dokumentieren. Ergebnis ist ein Steuerungsmodell in Form von Maßnahmen und Handlungsempfehlungen für beteiligte Akteure im Rahmen der Einrichtung eines ‚Logistikpark Binnenhafen‘. Durch aus dem Modell abzuleitende, regionalspezifische, Hinterlandintegrierte Konzepte kann eine neue Raumebene in Form eines Regionalsystems entstehen, die für einen Binnenhafen und sein Hinterland eine besondere Standortqualität im regionalen Wettbewerb generieren und seine Zukunftsfähigkeit sicherstellen soll.

Eine Vielzahl an Ansatzpunkten, die Binnenschifffahrt und ihre Verkehrsknoten im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern zu stärken, existiert bereits. Sei es durch die Ertüchtigung der (wasserseitigen) Infrastruktur, die Optimierung des Wasserstraßenmanagements, durch Flottenmodernisierung, durch angepasste Aus- und Weiterbildung oder IT-gestützte Systeme.

Zudem ist es möglich, die Binnenschifffahrt (und insbesondere Binnenhäfen) durch neue logistische Konzepte zu stärken. In den letzten Jahren konnten bereits an einigen Standorten Modernisierungen und Erweiterungen bis hin zu Umnutzungen der jeweiligen Infra- und Suprastruktur vorgenommen werden. Einen weiteren Entwicklungsschritt stellt ein trimodal angeschlossener ‚Logistikpark‘ an traditionellen Binnenhafen-Standorten dar: So übernahmen beispielsweise am Hafen Duisburg und am autonomen Hafen Lüttich (Belgien) die Logport Logistic-Center Duisburg GmbH und der Port autonome de Liège die Ansiedlung von neuen Unternehmen auf Konversions- und Erweiterungsflächen des Hafens. Hierbei handelte es sich um Unternehmen sowohl aus der Logistikbranche als auch aus nicht hafenauffinen Branchen. Zudem wurde die logistische Supra- und Infrastruktur erweitert, sodass „lokale Produktionssysteme mit sektoraler Spezifizierung“ entstanden (Lütz 2006, S 272): Der ‚logport‘ am Hafen Duisburg und der ‚Trilogoport‘ am Hafen Lüttich. So kann eine neue Raumebene in Form eines Regionalsys-

#### Die Autorin

Sandra Stein, ist wissenschaftliche Mitarbeiterin bei der Fraunhofer Research GmbH Austria und an der technischen Universität in Wien.



Nach ihrem Abitur in Ennepetal absolvierte sie von 2002-2005 ein Magister Studium der Wirtschaftsgeographie an der RWTH Aachen. Im Anschluss promovierte sie am Institut für Verkehrsgeographie und Logistik, wo sie sich mit Logistikstrategien, intermodalem Verkehr, endogener Regionalentwicklung, nachhaltiger Verkehrs- und Regionalplanung und Mobilitätskonzepten beschäftigte. Der hier veröffentlichte Vortragstext ist eine Zusammenfassung ihrer Dissertation, welche sie 2012 mit summa cum laude abschloss.

tems geschaffen und die logistische Kompetenz von Binnenhäfen stärker wahrgenommen werden. Die Schärfung des Profils als Logistikstandort trägt zu einer Sicherung der Zukunfts- und regionalen Wettbewerbsfähigkeit bei.

Beispielhafte Wirtschafts-Räumliche Effekte von trimodalen Logistikparks sind:

- Synergieeffekte durch branchenübergreifende Ansiedlung von Unternehmen
- Förderung von interbetrieblichen Verflechtungen
- Attraktive Standortgemeinschaft und dadurch eine Stärkung des Binnenhafens als Wirtschaftsstandort
- Verkehrseffekte (Verkehrsverlagerung, -vermeidung, -bündelung)
- Spill-over-Effekte auf das Hinterland

Der Theorieansatz der „endogenen Regionalentwicklung“ unterstützt diese These: So geht Schätzl (2003) darauf ein, dass die Entwicklung einer Region von internen und externen Wachstumsdeterminanten abhängig ist. Um Entwicklungsunterschiede (Disparitäten) abzubauen, ist die Aktivierung des endogenen Entwicklungspotenzials notwendig. Westermann (2006) ergänzt, dass die Erschlie-



Foto: Klaas Hartz, pixelio.de

ßung von endogenen Entwicklungspotenzialen durch nachhaltige Innovationen zur Entwicklung von Zielregionen durch Netzwerkbildung erfolgen kann. Beispielhafte Entwicklungsdeterminanten für trimodale Logistikparks können somit das Umschlagspotenzial im Hinterland, das Rohstoffvorkommen oder Rohstoffverbrauch, das Arbeitskräftepotenzial, die Kapitalverfügbarkeit des Betreibers oder Erweiterungsflächen sein.

Der Theorieansatz der Regional Governance besagt weiters, dass komplexe regionale Steuerungs- und Koordinationsstrukturen, innerhalb derer Akteure systemübergreifend zusammenarbeiten, zu einer Optimierung der Wettbewerbsfähigkeit von Regionen und Standorten führen können (vgl. Fürst 2003). Für trimodale Logistikparks können diese beispielhaft Fragestellungen zu unterschiedlichen Raumnutzungsinteressen (Logistiknutzung vs Wohnnutzung), Beteiligung unterschiedlicher Gemeinden an einem Hafen oder der Generierung von zusätzlichen Verkehren und eine Belastung der Anwohner und Infrastruktur sein.

Im Rahmen einer Untersuchung von etwa 100 öffentlichen deutschen Binnenhäfen mit Fokus auf eine mögliche Einrichtung eines Logistikparks wurde ein Steuerungsmodell (Verknüpfung von Elementen theoretischer Ansätze mit Ergebnissen aus empirischen Untersuchungen) entwickelt. Es beinhaltet Maßnahmen und Handlungsempfehlungen für Hafenbetreiber, die öffentliche Hand und weitere Akteure zur Einrichtung eines trimodalen Logistikparks.

Grundsätzlich konnte ermittelt werden, dass...

- die Entwicklung von trimodalen Logistikparks stark durch die Qualität der Kooperation der Akteure im Hafenumfeld determiniert ist.
- für jeden Standort ein regionalspezifisches Konzept für die Etablierung eines Logistikparks zu entwickeln ist.
- Value Added Services (mehrwertsteigernde Dienstleistungen, abgestimmt auf die Bedürfnisse der im Logistikpark angesiedelten Kunden) relevant für gesamtwirtschaftliche Leistung eines trimodalen Logistikparks sind (Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, Kompensation konjunkturentwicklungsbedingter Rückgänge von Verkehrsentgelten, Verlagerung von Dienstleistungen aus Seehäfen ins Hinterland).
- ein trimodaler Logistikpark und die gleichzeitige Aufwertung des Standortes unterschiedliche Multiplikatoreffekte auf das Hinterland erzeugen.

In drei Standorten wurden detaillierte Fallstudien durchgeführt. So wurde beispielsweise standortspezifisch festgestellt, dass ein Fehlen von organisatorischen Einheiten wie beispielsweise der Kopfgesellschaft eines trimodalen Logistikparks und nicht umgesetzte Kooperation zwischen räumlich nahegelegenen Logistikansiedlungen einschränkend für deren Entwicklung sein können. Weiterhin konnte ermittelt werden, dass ein Fehlen von Verflechtungen innerhalb des Akteursnetzwerkes (Zusammenarbeit Hafenbetreiber, Wirtschaftsförderung, Stadtentwicklung, Kunden, Anwohner etc.) die Entwicklung eines Standortes

erheblich beeinträchtigen kann.

Bezüglich der Größe der Catchment Area wurde deutlich, dass weniger die lokalen verkehrsgeographischen Standortbedingungen für die Wahl des Logistikknoten aus Kunden- bzw. Nutzersicht ausschlaggebend sind. Vielmehr beeinflussen Aspekte wie beispielsweise das Angebot an Value Added Services oder infra- oder suprastrukturellen Einrichtungen die Kundenentscheidungen (siehe auch Rodrigue, Hesse, 2009).

Zur Entwicklung eines Steuerungs-„Modells“ wurden Elemente theoretischer Ansätze (hier: endogene Regionalentwicklung, Regional Governance, Akteurstheorie) mit Ergebnissen aus empirischen Untersuchungen verknüpft. Maßnahmen und Handlungsempfehlungen, die für Hafentreiber, die öffentliche Hand und weitere Akteure eines Hafenstandortes wie Anwohner oder Kunden beispielhafte Instrumente darstellen, mit Hilfe eines „Logistikpark Binnenhafen“ einen Verkehrs- und Logistikstandort zu stärken und wettbewerbsfähiger zu machen, wurden ermittelt. Diese beziehen sich u.a. auf Infra- und Suprastruktur, Betrieb, Unternehmensansiedlungen, Akteursnetzwerk, Strategieentwicklung, Value Added Services, Hafenentwicklungskonzepte, Flächennutzung, Investoren, Herausforderungen und Standortfaktoren.

Durch einen Logistikpark an einem Binnenhafen entstehende Netzwerkstrukturen innerhalb eines Akteursnetzwerkes (vor einem Regional Governance – Hintergrund) sowie durch den Einbezug von endogenen Faktoren bei der Entwicklung von Innovationen für einen Logistikpark kann eine neue Raumebene in Form eines Regionalsystems entstehen, die für einen Hafen und sein Hinterland eine besondere Standortqualität im regionalen Wettbewerb generieren kann.

## Literaturangaben

Fürst, D. (2003): Steuerung auf regionaler Ebene versus Regional Governance. In: Informationen zur Raumentwicklung Jg. 2003, Heft 8/9, S.441-450.

Hesse, M., Rodrigue J.-P. (2009): Transport: Logistics. In: Kitchin, R. und Thrift, N.: International Encyclopedia of Human Geography, Bd. 1, S. 277-284. Oxford.

Lütz, S. (2006): Governance in der politischen Ökonomie. Wiesbaden.

Schätzl, L. (2003): Wirtschaftsgeographie 1. Theorie. Stuttgart.

Rodrigue, J.-P. et al (2010): Functions and Actors of Inland Ports: European and North American Dynamics. Journal of Transport Geography, Bd. 18, Heft 4, S. 519-529.

Westermann, R. (2006): Die Nachhaltigkeit transnationaler EU-Raumentwicklungspolitik. Köln.

<sup>1</sup> Ein Logistikpark wird hier definiert als eine räumliche Zusammenfassung mehrerer Logistikunternehmen und/oder auch Unternehmen anderer Branchen, welche die Agglomerationsvorteile und Synergieeffekte der logistischen Ansiedlungen nutzen wollen, dar. Dabei wird durch die Ansiedlung der unterschiedlichen Unternehmen und deren Transport-, Verkehrs- und Logistikdienstleistungen für den Standort ein Mehrwert generiert, wodurch Logistikparks zu einem besonderen raumordnungspolitischen Instrument werden können.

(S. Stein)

## Ehrenmitglieder Prof. Dr. Franz Pisecky und Alfred Hinsenkamp verstorben

Das VBW-Ehrenmitglied, Prof. Dr. Franz Pisecky verstarb am 26. Januar 2013 mit 90 Jahren im Kreise seiner Familie. Die Beerdigung fand am 6. Februar 2013 in Linz an der Donau statt.

Weit über seine aktive Schaffenszeit hinaus setzte sich Professor Dr. Franz Pisecky mit Herz und Verstand für die Entwicklung des Rhein-Main-Donau-Korridors als europäischer Transversale ein. In dem Stromsystem sah er nicht nur eine Verkehrsader sondern auch einen „Katalysator für ein wirtschaftlicher enger zusammenstrebendes Gesamt Europa“. Die friedliche Koexistenz und Kooperation der Donauanrainerstaaten und den westeuropäischen Stromgebieten war ihm dabei ein besonderes Anliegen.

In seiner aktiven Zeit war Prof. Pisecky Leiter der verkehrspolitischen Abteilung der Wirtschaftskammer und Konsulent der Oberösterreichischen Landesregierung. Ab 1969 war er Vizepräsident des Österreichischen Kanal- und Schifffahrtsvereins (Heute ProDanube Austria)

Ebenfalls verstorben ist unser Ehrenmitglied Alfred Hinsenkamp.

Herr Hinsenkamp verstarb im Februar dieses Jahres nach langer Krankheit.

Noch im Oktober 2012 hatte ihn die VBW-Mitgliederversammlung für seine jahrzehntelange Tätigkeit als ehrenamtlicher Rechnungsprüfer geehrt (siehe „VBW-kompakt“ 2/2012).

Der VBW wird Prof. Dr. Pisecky und Herrn Hinsenkamp ein würdiges Andenken bewahren.

(P. Baumgartner/Loh)



Foto: Rudolpho Duba, pixelio.de

## Impressum

### Herausgeber:

Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW)

Präsident: Heinz-Josef Joeris

Verantwortlich für den Inhalt, Redaktion, Satz und Layout: Marcel Lohbeck, Geschäftsführer

### Anschrift:

Dammstraße 15-17

47119 Duisburg

Telefon: 0203 8006-27

Telefax: 0203 8006-28

info@vbw-ev.de

www.vbw-ev.de

## Termine

04.04. Sitzung der Arbeitsgruppe „Thementag 2013“, Duisburg, Haus RHEIN ++ 16.04. Sitzung des Präsidiums, Würzburg ++ 22.04. Sitzung des Beirats, Duisburg, Haus RHEIN ++ 23.04. Thementag: „Neue Märkte für die Binnenschifffahrt: Konsumgüter“, IHK zu Duisburg ++ 24.04. Ruhrorter Börse, 12.00-14.00 Uhr, Duisburg-Ruhrort, Restaurant „Schiffchen“ ++ 26.04. Sitzung des Fachausschusses „Binnenschifffahrtsrecht“, Duisburg, Haus RHEIN ++ 26.04. Gastvortrag Frau Katja Mayer: „Auswirkungen des Seehandelsrechtsreformgesetzes auf das Binnenschifffahrtsrecht unter besonderer Berücksichtigung des Schiffsmietvertrags“, Duisburg, Haus RHEIN ++ 06.05. Sitzung der Arbeitsgruppe „Fahrdynamik“, Köln ++ 08.05. Sitzung der Arbeitsgruppe „Simulator“, Duisburg, Haus RHEIN ++ 15.05. Sitzung des Fachausschusses „Telematik“, Duisburg, Haus RHEIN ++ 29.05. Ruhrorter Börse, 12.00-14.00 Uhr, Duisburg-Ruhrort, Restaurant „Schiffchen“ ++ 04.06. Sitzung der Arbeitsgruppe „Stromtankstellen“, Rotterdam ++ 26.06. Ruhrorter Börse, 12.00-14.00 Uhr, Duisburg-Ruhrort, Restaurant „Schiffchen“ ++ 10.07. Sitzung der Arbeitsgruppe „Simulator“, Duisburg, Haus RHEIN ++ 22./23.07. Sitzung des Präsidiums, Rotterdam ++ 28.08. Ruhrorter Börse, 12.00-14.00 Uhr, Duisburg-Ruhrort, Restaurant „Schiffchen“ ++ 19.09. Sitzung des Fachausschusses „Verkehrswirtschaft“, Duisburg, Haus RHEIN ++ 23.09. Sitzung des Fachausschusses „Binnenschiffe“, Duisburg, Haus RHEIN ++ 25.09. Ruhrorter Börse, 12.00-14.00 Uhr, Duisburg-Ruhrort, Restaurant „Schiffchen“ ++ 30.10. Ruhrorter Börse, 12.00-14.00 Uhr, Duisburg-Ruhrort, Restaurant „Schiffchen“ ++ 14.11. Sitzung des Präsidiums, Duisburg, Haus RHEIN ++ 14.11. Sitzung des Beirats, Duisburg, Haus RHEIN ++ 14.11. VBW-Thementag: „EDI in der Binnenschifffahrt“, Duisburg, Haus RHEIN ++ 14.11. VBW-Bankett, Duisburg, Schifferbörse ++ 15.11. VBW-Mitgliederversammlung, Duisburg, Haus RHEIN ++ 27.11. Ruhrorter Börse, 12.00-14.00 Uhr, Duisburg-Ruhrort, Restaurant „Schiffchen“ ++