

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 untersuchte 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



Foto: duisport AG, Blossey

die positive wirtschaftliche Effekte für den Standort und die Region ausstrahlen. Basisdaten für die Aufstellung der Kriterien lieferte eine Analyse der erfolgreichen Logistiksiedlungen und Infrastrukturentwicklungen der Häfen Duisburg und Lüttich.

Die herausgearbeiteten Faktoren wurden im Rahmen der empirischen Studie auf 100 Binnenhäfen angewandt. Aus den daraus gewonnenen Erkenntnissen wurde ein Steuerungsmodell mit Maßnahmen und Handlungsempfehlungen für Hafenbetreiber, die öffentliche Hand und weitere Akteure zur Einrichtung von trimodalen Logistikparks entwickelt.

Im Anschluss wurde das Steuerungsmodell anhand dreier Fallbeispiele (den Häfen Kehl, Regensburg und Königswusterhausen) überprüft.

Laut Studie sind das Umschlagspotenzial im Hinterland, das Rohstoffvorkommen oder der Rohstoffverbrauch, das Arbeitskräftepotenzial, die Kapitalverfügbarkeit des Betreibers oder Erweiterungsflächen entscheidende Faktoren für die Hafenentwicklung.

Mit Blick auf die Flächenproblematik ist ein funktionierendes Akteursnetzwerk ein maßgebliches Kriterium für die Entwicklung eines Binnenhafens als trimodaler Logistikpark. Die Stakeholder, Kommunen und Länder, Hafenbetreiber, Industrie und Logistikwirtschaft müssen an einem Strang ziehen. Dort wo Kopfgesellschaften für den trimodalen Logistikpark und die Kooperation der Akteure fehlen, wird die Standortentwicklung erheblich beeinträchtigt, so die Gutachterin.

Dies gilt vor allem für die Handlungsbereiche Strategie- und Raumplanung. Neben einem regionalspezifischen logistischen Entwicklungskonzept ist eine gemeinsame Flächenplanung von Städten und Hafenwirtschaft dringend erforderlich.

Im Vortrag und in der Diskussion mit dem Plenum wurde deutlich, dass die wohnungswirtschaftliche Interessen der Kommunen am Wasser Hafenbetrieben Entwicklungspotenziale nehmen und durch die städtische Verdichtung Konflikte mit der Anwohnerschaft eher verschärft werden.

Dabei bietet die Studie den Kommunen zahlreiche Argumente, die eine Nutzung freier Flächen für einen trimodalen Logistikpark Binnenhafen rechtfertigen:

- Durch eine branchenübergreifende Ansiedlung von Unternehmen und die Förderung von Verflechtungen zwischen Unternehmen im Hafen und in der Region entstehen erhebliche Beschäftigungseffekte für den Standort und das Hinterland.
- Die Bündelung von Dienstleistungen im Logistikpark kann zur Verlagerung und Vermeidung von Verkehren und damit zu einer Entlastung der kommunalen und regionalen Infrastruktur führen.
- Die Ansiedlung von mehrwertsteigernden Dienstleistungen (Value-Added-Services) und die Aufwertung des Binnenhafens zu einem diversifizierten lokalen Produktionsstandort macht Hafenstandorte unabhängiger von konjunkturellen Schwankungen und Verkehrsentgelten. Gleichzeitig werden dadurch Anreize für Seehäfen geschaffen, Dienstleistungen ins Hinterland zu verlagern.

Angesichts der Flächenknappheit ist es geboten, dass sich die Verantwortlichen nicht nur in ihrem lokalen Kontext bewegen, sondern auch über die Gemeindegrenze hinaus schauen. Kooperationen von Hafenstandorten, wie zwischen den Standorten Neuss-Düsseldorf und Köln, oder die noch recht frische Kooperation der Häfen im Lippe-Mündungsraum sind interessante Ansätze hierzu. Aber auch „trockene“ Logistikstandorte in Hafennähe sollten in die Planungen mit einbezogen werden.

Bemerkenswert ist auch die Erkenntnis, dass das Kundeninteresse weniger von den lokalen verkehrsgeographischen Standortbedingungen abhängt. Vielmehr beeinflussen Aspekte wie beispielsweise das Angebot an

Fachkräften, Value-Added-Services oder infra- oder suprastrukturellen Einrichtungen die Kundenentscheidungen.

Auch beim Thema Fachkräftegewinnung und -qualifizierung könnten Unternehmen als Teil der Standortgemeinschaft Logistikpark Binnenhafen erhebliche Synergien nutzen. Denkbar wären gemeinsame Werbungs- oder Qualifizierungsinitiativen.

Eine Langfassung des Vortrages finden Sie im weiteren Teil dieses Magazins auf Seite 6.

(Loh)

Personalien

Jens Ley zum stellvertretenden Vorsitzenden des Fachausschusses „Binnenschiffe“ gewählt

Der Fachausschuss „Binnenschiffe“ hat in seiner ersten Sitzung im Jahr 2013, am 14. Januar 2013 in Duisburg, Jens Ley zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Seit der Beendigung seines Diplomstudiums im Bereich Schiffbau ist er wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Schiffbau und Meerestechnik der Universität Duisburg. Ley, Jahrgang 1984, wurde in Ostgroßefehn geboren und entstammt einer Binnenschifferfamilie. (Loh)



Dr. Martin Fischer ist neuer Vorsitzenden der juristischen Kommission der IVR

Dr. Martin Fischer wurde im Rahmen des 7. IVR Colloquiums am 7. Februar 2013 in Bratislava zum neuen Vorsitzenden der juristischen Kommission der IVR gewählt. Herr Dr. Fischer ist Rechtsanwalt mit Sitz in Frankfurt und Redakteur der VBW-Rechtsseiten die in jeder Ausgabe der Zeitschrift „Binnenschiffahrt“ erscheinen. Herr Dr. Fischer folgt auf Hans van der Werf, der den Vorsitz nach seiner Bestellung zum Generalsekretär der ZKR nach 10 Jahren niedergelegt hat. (Loh)



kurz gemeldet...

WSV bittet Binnenhäfen um Mithilfe bei der Erstellung von elektronischen Navigationskarten (ENCs)

Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Ausrüstungs- und Benutzungspflicht von Inland AIS für Binnenschiffe plant die Bundeswasserstraßenverwaltung auch Inland ENCs für bislang nur lückenhaft abgebildete Strecken wie den Dortmund-Ems-Kanal Nord und die schiffbare EMS, den Datteln-Hamm-Kanal, den Küstenkanal, die Hunte sowie die Stichkanäle am Mittellandkanal zu erstellen.

Auch für Binnenhäfen sollen ENCs erstellt werden. Der Erlass des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) sieht dieses aber nur vor, insofern Hafenbetreiber Grundlagendaten in digitaler Form bereitstellen. Eine Erhebung der Daten durch die WSV sei nicht wirtschaftlich darstellbar, so das BMVBS.

Diese Informationen wurden den deutschen Binnenhäfen über den Bundesverband der öffentlichen Binnenhäfen bereits im vergangenen Jahr schriftlich mitgeteilt. Bislang fällt die Beteiligung der Binnenhäfen am Aufruf der WSV allerdings eher zurückhaltend aus. Immer noch fehlen wesentliche Daten, die eine flächendeckende Erfassung der Binnenhäfen ermöglichen würde.

Der Fachausschuss „Telematik“ des VBW bittet die deutschen Binnenhäfen, das Angebot der WSV aufzugreifen und elektronische Grundlagendaten zur Verfügung zu stellen. Dadurch könnte die Nutzung und die Akzeptanz von AIS und Inland ECDIS zusätzlich erhöht und ein weiterer Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet werden. Binnenschiffer messen der Verfügbarkeit von ENCs einen hohen Stellenwert, dies war auch ein Ergebnis der VBW-Telematikumfrage aus dem Jahr 2011 (Siehe hierzu „VBW-kompakt“ Nr. 1/2012). (Loh)

VBW-Gremien

Fachausschüsse machen sich an die Umsetzung des VBW-Arbeitsprogramms 2013: 5 zusätzliche Arbeitsgruppen wurden eingerichtet.



Foto: HFB Fotos HH, pixelio.de

Ende vergangenen Jahres hat der VBW ein Arbeitsprogramm für das Jahr 2013 aufgelegt. Die darin enthaltenen einzelnen Projekte wurden in gemeinsamer Arbeit zwischen den Fachausschüssen, dem Beirat und dem Präsidium festgelegt. Zur Erfüllung dieses Arbeitsprogramms haben die Fachausschüsse interdisziplinäre, teilweise ausschussübergreifende Arbeitsgruppen eingerichtet, deren Projekte hier kurz vorgestellt werden. Leserinnen und Leser die Interesse haben zur Arbeit dieser Gruppen beizutragen, wenden sich bitte an die Geschäftsführung.

Projekt „Technische Möglichkeiten zur Betriebskostensenkung an Bord von Binnenschiffen“

Binnenschiffe und Binnenschiffsmotoren sind besonders langlebig. Die Abschreibungszeiten betragen teilweise bis zu 20 Jahre. Neue Technologien kommen an Bord von Binnenschiffen dadurch erst sehr langsam zum Einsatz. Unter dem Druck sinkender Frachtraten, bei gleichzeitig steigenden Verbrauchs- und Betriebskosten sowie sich stetig verschärfender Umweltauflagen, kommt den Themen Effizienzsteigerung und Senkung von Verbrauchskosten besondere Bedeutung zu. Der Fachausschuss „Binnenschiffe“ hat sich daher vorgenommen, die Binnenschiffverkehrsbranche bei der Bewältigung dieser Herausforderung zu unterstützen. Ziel der Arbeitsgruppe ist es, eine Datensammlung herauszugeben, die Technologien sowie Optimierungsmöglichkeiten darstellt und erklärt, welche an Bord von Binnenschiffen zur Betriebskostensenkung eingesetzt werden können und deren Wirkung wissenschaftlich belegt ist.

Die Arbeitsgruppe wird von Jens Ley, Institut für Schiffbau und Meerestechnik der Universität Duisburg-Essen geleitet.

Projekt „Empfehlung zur Konzeption von Stromtankstellen“

Zur Senkung der schiffahrtsbezogenen CO₂- und Feinstaubemissionen in den Häfen und an Liegestellen, planen vor allem Seehäfen und Verwaltungen liegende Binnenschiffe zunehmend dazu zu verpflichten, eine Landstromversorgung in Anspruch zu nehmen. Standards zur Normung dieser Stromtankstellen werden auf verschiedenen Ebenen in Deutschland, den Niederlanden und auf europäischer Ebene entwickelt. Eine vernetzte Entwicklung findet jedoch nicht statt. Der Fachausschuss für Binnenwasserstraßen und Häfen wird die bisherigen Entwicklungen daher bündeln und eine Empfehlung zur europaweit einheitlichen Konzeption von Stromtankstellen herausgeben. Im Vordergrund der Arbeiten stehen Empfehlungen zur Ausgestaltung von Liegestellen mit Stromtankstellen, zur Dimensionierung der Tankstellen, zur Vereinheitlichung von Steckverbindungen sowie zur Konzeption eines einheitlichen bargeldlosen Bezahlsystems. Aber auch der ökologische und ökonomische Nutzen von Stromtankstellen wird im Fachbeitrag anhand aktueller Daten und Studien zu den tatsächlichen Emissionen der liegenden Schifffahrt kritisch überprüft werden.

Die Arbeitsgruppe wird von Heinz-Hermann Mecklenburg, Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Referat Binnenschifffahrt, geleitet.

Projekt „Methodik und Bewertungssystematik bei Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015“

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Er enthält



Foto: Erich Westendarp, pixelio.de

Projekt „Modernes Penichenkonzept“

Das große Wachstum innerstädtischer Verkehre führt zunehmend zur Überlastung der Verkehrsinfrastruktur und zu Umweltbelastungen in den europäischen Metropolen. Seitens der Politik wird auf diese Entwicklungen häufig mit Einschränkungen des Verkehrs und weiteren Umweltauflagen reagiert. Beispiele hierfür sind die mittlerweile flächendeckenden Umweltzonen oder Diskussionen über eine Citymaut. Viele europäische Großstädte verfügen über ein verzweigtes Netz kleinerer Kanäle, die mit Groß-Motor-Güterschiffen nicht befahrbar sind, die sich für eine logistische Ver- und Entsorgung der Städte aber durchaus anbieten könnten. Der Fachausschuss „Binnenschiffe“ will in seinem Fachbeitrag technische Anforderungen an kleine Wasserfahrzeuge, sogenannte Penichen, formulieren, die für die Logistik auf diesen Wasserstraßen genutzt werden könnten. Besonders berücksichtigt werden sollen Fragen der Wirtschaftlichkeit sowie innovative Technologien zur Reduzierung des Personals und zu Steigerung der Umweltverträglichkeit. Der erarbeitete Anforderungskatalog wird durch zwei Studien-/Diplomarbeiten am Institut für Schiffbau und Meerestechnik bzw. am Institut für technische Logistik konkretisiert werden, die einen Schiffsentwurf und ein darauf abgestimmtes Logistikkonzept entwickeln sollen.

Die Arbeitsgruppe wird geleitet durch Dr. Cornel Thill, Entwicklungszentrum für Transportsysteme e.V. (DST), Duisburg

Projekt „ Technische Möglichkeiten Simulator gestützter Aus-/Weiterbildung“

Die EU Kommission stellt in ihrem Arbeitsdokument für das Förderprogramm NAIADES II fest, dass der demografische Wandel und die Altersstruktur innerhalb der Binnenschifffahrtsbranche zu einem Engpass an Fachkräften, insbesondere im Bereich der Schiffsführer führen wird. Neben der Personalwerbung wird die Aus- und Weiterbildung des fahrenden Personals daher zunehmend wichtiger. Simulatoren können die Ausbildung an Bord sinnvoll ergänzen. Ziel dieses Projektes des Fachausschusses „Binnenschiffe“ ist es, die technischen Möglichkeiten der Aus- und Weiterbildung im Rahmen eines Fachbeitrages darzustellen und die Nutzung von Simulatortechnik durch diesen Impuls weiter voranzutreiben. Besonders sensibilisiert werden sollen sowohl die unterschiedlichen Nutzergruppen als auch Forschungsverbünde sowie die zuständige Fachpolitik und Verwaltung. Auch Zukunftsperspektiven wie die Nutzung von Fahr simulatoren bei der Planung von Infrastrukturprojekten, bei der Unfallaufklärung oder der Planung neuer Schiffstypen sollen behandelt werden.

Die Arbeitsgruppe wird von Herrn Lohbeck geleitet. (Loh)

alle beabsichtigten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte. Obwohl ihm die verbindliche Wirkung eines Gesetzes fehlt und er kein Finanzierungsprogramm ist, hat der BVWP als Planungsinstrument und politische Willensbekundung eine wichtige Funktion. Der bestehende Zeitplan zur Erarbeitung des neuen Bundesverkehrswegeplans sieht den Kabinettsbeschluss für das Jahr 2015 vor. Die Erarbeitung gliedert sich im Wesentlichen in drei Teile: Bis Ende 2013 muss als Grundlage zunächst eine aktualisierte Verkehrsprognose (für das Zieljahr 2030) berechnet werden. Nach Abschluss des Vergabeverfahrens im Mai 2011 hat die Erarbeitung der Prognose bereits begonnen. Parallel dazu wird die Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung weiterentwickelt. In diesem Rahmen wurden bereits mehrere Forschungsprojekte durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vergeben. Die methodischen Vorüberlegungen sowie die Prognose werden in ein Gesamtkonzept zusammengeführt. Diese Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan soll noch in dieser Legislaturperiode vorgelegt werden. Bereits im vorliegenden Entwurf zeichnen sich einige signifikante Änderungen im Vergleich zu vorherigen Bundesverkehrswegeplanungen ab. Bislang wurden bei der Bewertung von BVWP-Projekten lediglich Kosten-Nutzen-Kalkulationen angestellt. Die Grundkonzeption des BVWP 2015 soll hingegen auch verstärkt ökologische und demographische Faktoren sowie das Thema Bürgerbeteiligung berücksichtigt werden. Der geplante Fachbeitrag des Fachausschusses „Verkehrswirtschaft“ nimmt eine kritische Prüfung dieser Grundkonzeption unter Berücksichtigung der spezifischen Belange des Systems Schiff/Wasserstraße/Häfen vor. Geplant sind ein Fachbeitrag als Grundlage für einen akteursübergreifenden Dialog mit Politik und Verwaltung.

Die Arbeitsgruppe wird geleitet durch Dr. Wolfgang Höne- mann, Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg

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‘¹ 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 konjunkturbedingter 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.

¹ 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)

Veranstaltungen

„Neue Märkte für die Binnenschifffahrt: Konsumgüter“ am 23.04.2013,
13:00-16:00 Uhr in der Niederrheinischen IHK in Duisburg



Foto: Eisenhans, fotolia.de

Konsumgüterhersteller und Handelslogistik bewegen sich in einem komplexen Spannungsfeld. Steigende Rohstoffpreise und Transportkosten sowie größere Erwartungen an Umweltfreundlichkeit und Nachhaltigkeit seitens der Kunden und Konsumenten erhöhen den Preisdruck bei den Partnern.

Eingebunden in multimodale Transportketten bietet die Binnenschifffahrt als alternativer, ökologischer Verkehrsträger hier Lösungen an. Gemeinsam mit unseren Partnern, der IHK Mittlerer Niederrhein, der Niederrheinischen IHK und dem Short-Sea-Shipping Inland Waterway Promotion Center (SPC), stellen wir Ihnen innovative Logistikkonzepte vor und zeigen neue Marktpotenziale für die Binnenschifffahrt auf. Gleichzeitig geben wir Ihnen die Möglichkeit, mit neuen Partnern und Dienstleistern ins Gespräch zu kommen.

Die Teilnahme an der Veranstaltung ist kostenlos. Tagungsort ist die Niederrheinische IHK, Mercatorstraße 22-24, 47051 Duisburg.

■ Begrüßung und Eröffnung

12:30-13:00 Uhr	Imbiss
13:00 Uhr	Begrüßung Ocke Hamann, stellvertretender Geschäftsführer der Niederrheinischen IHK
13:05 Uhr	Eröffnung Heinz-Josef Joeris, Präsident des VBW e.V. Präsident der WSD-Südwest, Mainz

■ Vorträge

13:10-13:35 Uhr:	„Binnenschifffahrt in der Handelslogistik: Herausforderungen und Potenziale“ Carsten Berger, General Manager/Sales & Business Development, H&S Containerline GmbH, Duisburg
13:35-14:00 Uhr:	„Flow on the river: fast moving consumer goods on the barge“* Tom Tillemans, Head of Logistics Network Development, H.J. Heinz Supply Chain Europe B.V., Zeist
14:00-14:30 Uhr	Kaffeepause
14:30-14:55 Uhr	„Benefits of synchromodal transport for inland shipping and logistics“* Joris Tenhagen, Manager Business Development, Seacon Logistics Group, Venlo
14:55-15:20 Uhr	„Q-Barge: Ein neues Logistikkonzept“ Anton van Megen, Geschäftsführer, RSB - Research Small Barges B.V., Amsterdam

15:20-15:50 Uhr	Diskussionsrunde
15:50-16:00 Uhr	Schlusswort und Ausblick
16:00-17:00 Uhr	Networking

* Die Vorträge werden in deutscher Sprache gehalten.

Veranstaltungen

Vortrag: „Auswirkungen des Seehandelsrechtsreformgesetzes auf das Binnenschiffahrtsrecht unter besonderer Berücksichtigung des Schiffmietvertrags“



Gemeinsam mit der Gesellschaft zur Förderung des Binnenschiffahrtsrechts an der Universität Mannheim (GBM) e.V. laden wir Sie herzlich zu oben genanntem öffentlichen Gastvortrag ein. Dieser findet im Rahmen der Sitzung des Fachausschusses „Binnenschiffahrtsrecht“ statt, am

26. April 2013 um 13:00 Uhr im „Haus RHEIN“,
Dammstraße 15-17, 47119 Duisburg-Ruhrort.

Nach dem Vortrag werden wir ausreichend Gelegenheit zur Diskussion mit der Referentin haben.

Die Teilnahme ist kostenlos. Wir bitten um Anmeldung bis zum 08. April 2013 bei Frau Dörr in der Geschäftsstelle, per E-Mail unter info@vbw-ev.de.

Die Referentin

Katja Mayer ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Transport- und Verkehrsrecht der Universität Mannheim.



Nach ihrem Abitur an einem Wirtschaftsgymnasium in Freudenstadt studierte sie von 2002-2008 Rechtswissenschaft mit Schwerpunkt Unternehmensrecht an den Universitäten Mannheim und Bristol (Großbritannien). Stationen ihres Referendariates waren das Oberlandesgericht Zweibrücken, wirtschaftsrechtlich ausgerichteten Kanzleien und die deutschen Botschaft in Bangkok.

Vorankündigung VBW-Bankett 2013:

Hans Jürgen Kerkhoff, Präsident der Wirtschaftsvereinigung Stahl, über „Globale Entwicklungen in der Stahlindustrie und ihre Auswirkungen auf die Logistik“



Foto: WV Stahl



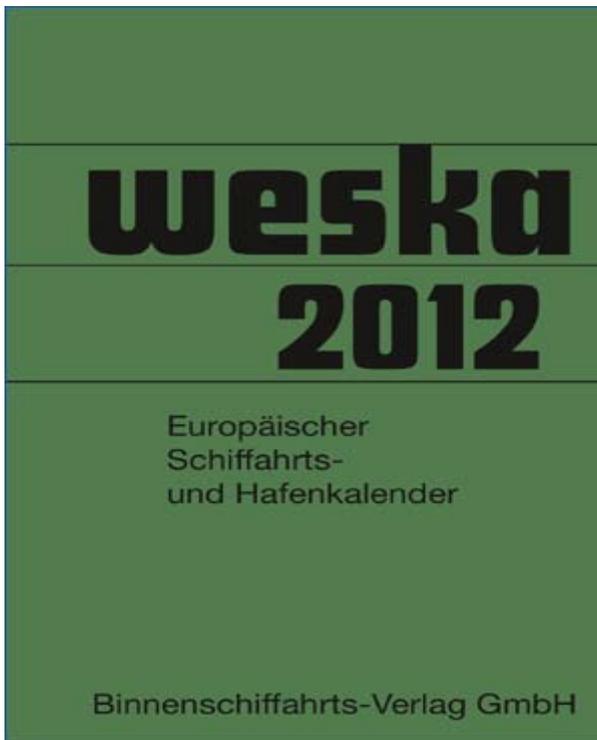
Bereits jetzt möchten wir auf das 2. VBW Bankett hinweisen, welches am 14.11.2013 um 19:00 Uhr in Duisburg, stattfinden wird.

Besonders freuen wir uns auf den diesjährigen Gastredner. Hans Jürgen Kerkhoff, Präsident und Hauptgeschäftsführer der Wirtschaftsvereinigung Stahl wird über die globalen Veränderungen in der Stahlindustrie sowie deren Auswirkungen auf die Logistik, insbesondere auf den Massenguttransport auf den Wasserstraßen sprechen.

VBW-Mitglieder und Gäste aus Partnerinstitutionen und Verbänden werden zeitnah eingeladen. Vorherige Anmeldung ist zwingend. Es wird ein Teilnehmerbeitrag erhoben.

Nichtmitglieder, die Interesse an einer Einladung haben, wenden sich bitte an die Geschäftsstelle, an Herrn Lohbeck, per E-Mail unter info@vbw-ev.de, oder telefonisch unter +49 (0) 203 8000 629.

VBW-Publikationen



„Europäischer Schifffahrts- und Hafenkalendar“ (WESKA)

Dieses Standardwerk für die Binnenschifffahrt erschien bereits 1925 in der ersten Auflage und ist kürzlich in der 79. Ausgabe herausgekommen.

Das ca. 1500 Seiten umfassende Werk ist wie jedes Jahr vollständig überarbeitet worden und enthält tabellarische Fahrstreckenbeschreibungen mit Angaben der Orte, Häfen und Umschlagstellen, Brücken, Schleusen und Fähren für das gesamte Rheinstromgebiet, die Westdeutschen Kanäle und die Weser, das Elbstromgebiet, die Märkischen Wasserstraßen, die Oder sowie die Donau von Kelheim bis zum Schwarzen Meer. Eingehend beschrieben sind auch die örtlichen Verhältnisse der Fahrstrecken mit Hinweisen für die Fahrt auf den einzelnen Wasserstraßen. Einen großen Teil nehmen auch die Kapitel „Internationales Schifffahrtsrecht“ und „Nationales Schifffahrtsrecht“ mit Abdrucken bzw. Verweisen von Gesetzen, Verordnungen und sonstigen Vorschriften ein. Ferner enthält der WESKA eine Vielzahl weiterer Informationen und besonders Adressen, die für die gesamte Binnenschifffahrt und den damit verbundenen Gewerbezweigen von Bedeutung sind.

Der WESKA ist für 52,50 Euro im Binnenschiffahrts-Verlag erhältlich.



„Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“

Diese in zweiter Auflage vollständig überarbeitete Broschüre ist zweisprachig in Deutsch und Englisch erschienen und wurde vom Fachausschuss für Binnenwasserstraßen und Häfen und dem Fachausschuss für Binnenschiffe des Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. erarbeitet. Die Broschüre enthält neben dem deutschen Wasserstraßennetz auch die angrenzenden Wasserstraßen in den Niederlanden, Polen, Österreich und Tschechien. Dargestellt werden die gebräuchlichsten Containertypen, die für den Containertransport geeigneten Binnenschiffe, die derzeitigen europäischen Containerströme sowie als Schwerpunkt die Darstellung der Wasserstraßen mit den transportrelevanten Daten.

Die Publikation ist für für VBW-Mitglieder zum Preis von 12,50 Euro und für Nichtmitglieder zum Preis von 16,50 Euro im Binnenschiffahrts-Verlag erhältlich.

Für Schulen, Forschungs- und Bildungseinrichtungen gelten besondere Konditionen. Diese erfragen Sie bitte beim Verlag.

Bestellungen können sie gerne vornehmen unter info@binnenschiffahrts-verlag.de, direkt im Internet unter www.binnenschiffahrts-verlag.de oder telefonisch unter + 49 (0) 203 80006 20



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“ ++