

GÜTER-FLUSS

Das Leuchtturmprojekt InterPorts



Lärm und verstopfte Straßen verdanken wir dem alltäglichen Wahnsinn auf Deutschlands Autobahnen. So quälen sich auf der rechten Spur die LKWs Stoßstange an Stoßstange mit ihren Gütern durch die Republik. Neben hohen Umweltbelastung führt dies nicht selten zu kostspieligen Lieferverzögerungen. Dabei gibt es oft eine bewährte Alternative zum LKW: Die Binnenschifffahrt. Viele Logistik-Planer scheinen dieser nur wenig Beachtung zu schenken, obwohl hier neben freier Fahrt viele weitere Potenziale nur darauf warten, genutzt zu werden. Und günstige Gewerbenutzungsflächen in direkter Hafennähe gäbe es in Nordrhein-Westfalen gleich mit dazu. Genug Gründe, die Initiative InterPorts zu starten. Sie soll die Binnenschifffahrt und die deutschen Wasserstraßen wieder ins Bewusstsein bringen und so einen Beitrag zur Entlastung der Straßen wie auch der Umwelt leisten.

Change your Modal!

Der Güterverkehr nimmt rasant zu, die Straßen werden voller, die Forderung nach aktiver Verkehrsverlagerung wird lauter – und trotzdem waren die kleinen und mittelgroßen Häfen am Rhein bei diesen Überlegungen weitgehend außen vor, wenn es um Frachttransporte ging. Der Hafen Mülheim an der Ruhr machte 2002 anlässlich einer großen Rotterdamer Hafenveranstaltung im Ruhrgebiet und einer Informationsveranstaltung des Landes NRW den ersten Schritt, obwohl die Kernidee von InterPorts in Mülheim bereits seit 1998 nach und nach konkretere Formen annahm. Das Kooperationsnetzwerk InterPorts wurde gegründet, um die Zusammenarbeit von Binnen- und Seehäfen mit Logistikern und Verladern zu intensivieren. Mit an Bord sind 10 Binnenhäfen in NRW sowie vier Seehäfen aus den Niederlanden, Belgien und Großbritannien, die gemeinsam die Vorteile der Binnenschifffahrt besser vermarkten und nutzen wollten. InterPorts leistet damit einen wichtigen Beitrag zum verkehrspolitischen Ziel einer Verkehrsverlagerung auf die Binnenschifffahrt und den Kurzstrecken-Seeverkehr und trägt zugleich zur Stärkung von Hafenstandorten bei.

In den Kopf der Entscheider

Die Binnenschifffahrt bietet viele Vorteile wie hohe Zuverlässigkeit, kurze Reaktionszeiten durch flexible Logistik über Zwischenlager in den Binnenhäfen oder kostengünstige Transportvolumina durch Ladungsbündelung. Diese Vorteile müssen aber auch entsprechend vermarktet und bekannt gemacht werden, wie auch die kleinen Hafenstandorte des Projektraums. Dies erfolgte durch verschiedene Zielsetzungen des Projekts, wie z.B. durch die Einbeziehung der Binnenhäfen in logistische Netzwerke im Verbund mit Verladern, Spediteuren



Am Hafen von Rotterdam: Von der Straße auf den Fluss – so werden Umwelt und Straße entlastet.

und Logistikern, durch die aktive Vermarktung hafengebogener intermodaler Transportketten auch über nationale Grenzen hinweg, durch die Vermarktung hafennaher Gewerbeflächen für hafengebogene Nutzung und durch ein intensives Zusammenwirken zwischen Hafenmarketing und regionaler Wirtschaftsförderung. So werden auch kleine Häfen im zunehmenden Hafenstandortwettbewerb wahrgenommen.

Wandel nicht auf Knopfdruck

„Ein solcher marktaktiver Wandel der kleinen und mittelgroßen Häfen kann natürlich nicht auf Knopfdruck erreicht werden“, erklärt Hans-Hermann Paulsen vom Hafen Mülheim, der Initiator von InterPorts, „und man muss neben allen erfreulichen Teilerfolgen auch immer wieder Niederlagen hinnehmen und aus ihnen lernen können“. Doch schon in den Anfängen zogen die Vermarktungsaktivitäten

PROJEKT: INTERPORTS

Kooperationsraum: Nordwesteuropa

Förderzeitraum: Interreg III B, 2004–2007

Konsortium: 14 Partner aus Nordrheinwestfalen, Holland, Belgien und England

Themenschwerpunkt: Mobilität & Verkehr

Ziel: Stärkung der Vermarktung hafennaher Transporte per Schiff & Bahn, um einen Beitrag zu leisten zum verkehrspolitischen Ziel einer Verkehrsverlagerung auf die Binnenschifffahrt und den Kurzstrecken-Seeverkehr.

www.interports.org



Bei InterPorts mit an Bord: Der Hafen Minden

Verladern, Logistikern und Ansiedlungsinteressenten nach sich. So plant ein namhaftes Großunternehmen der Montanindustrie den Hafen Mülheim an der Ruhr in seine Logistikplanungen einzubeziehen.. Auch wurden sogar von den US-Häfen Interesse an InterPorts gezeigt, wie auch an Logistik interessierte Kreise aus China. Das sind wichtige Meilensteine in der Arbeit von InterPorts, die die marktaktiven Häfen künftig weiter ausbauen möchten: „Denn jede Tonne Fracht, die nicht über die Straße rollt und besser durch andere Verkehrsträger bewirkt werden könnte, jeder Quadratmeter Hafensfläche, der für Logistik genutzt wird, bringt Arbeitsplätze, steigert den Umsatz und schafft so Wohlstand in der Kommune und der Region“, fasst Hans-Hermann Paulsen zusammen.

MAEKAS macht's nach

Was InterPorts beispielhaft für die Binnenschifffahrt angestoßen hat, führt die Universität Duisburg-Essen (Campus Essen) mit dem Forschungsprojekt MAEKAS (Management von projektbezogenen Allianzen zwischen lokalen und überregionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen für kundenspezifische Akquisitionsstrategien) weiter. MAEKAS versucht, nicht mehr oder kaum noch genutzte Gleisanschlüsse wieder zu aktivie-

ren und die Schiene als für den Güterverkehr attraktive Alternative zur Straße weiter zu etablieren. Gemeinsam mit Hafengesellschaften sollen so weitere neue Logistikangebote für das Ruhrgebiet entwickelt werden, die v.a. für KMU spannend sind – Ziel: 20% der Gütertransporte für kleinere und mittlere Unternehmen sollen wieder auf der Schiene fahren. Hier zeigt sich, dass die Verkehrsträger ganz im Sinne von InterPorts mit ihren Stärken im Rahmen von sinnvollen Transportketten einbezogen werden. Aber hierzu gehört auch der LKW, der für den Vor- und Nachlauf unverzichtbar ist und auch überall dort, wo weder ein Hafen ist noch ein Gleisanschluss besteht.

InterPorts ist INTERREG-Leuchtturm...

...weil es durch die Binnenschifffahrt Straßen und Umwelt entlastet;

...weil es kleinen und mittelgroßen Hafenstandorten zu neuem Selbstbewusstsein und neuen Perspektiven verhilft;

...weil es einen wichtigen Beitrag zu gesamtlogistischen Lösungen leistet,



Jede Tonne Fracht, die nicht über die Straße rollt und besser durch andere Verkehrsträger bewirkt werden könnte, jeder Quadratmeter Hafenumfläche, der für Logistik genutzt wird, bringt Arbeitsplätze, steigert den Umsatz und schafft so Wohlstand in der Kommune und der Region.

INTERVIEW

mit Hans-Hermann Paulsen vom Hafen Mülheim



Hans-Hermann Paulsen bzw. der Hafen Mülheim, ist der Initiator des Projekts InterPorts.

Herr Paulsen, Was war für Sie im Rahmen des Projekts ein ganz besonderes Erlebnis?

Dass man durch Ideen, Ausdauer und mit Herzblut viel bewegen kann. Auch wenn die Idee von einem kleinen Hafen ausgeht. Man muss auch mit nicht zu unterschätzenden Widerständen unterschiedlicher Ausprägung rechnen, die aber durchaus normal sind. Nur darf man dabei das Ziel nicht aus dem Auge verlieren. D.h. man muss zu 100 % hinter dem Projekt und der Idee stehen. Es hat sich dann gezeigt – und das war ein besonderes Erlebnis – dass die unabdingbare Unterstützung auch stattfand. Wichtig dabei ist, dass man ein transnationales und verlässliches Beziehungsnetzwerk aufbaut und dieses auch permanent pflegt. Aus dem Beziehungsnetzwerk haben sich freundschaftlich geprägte, länderübergreifende Beziehungen ergeben, für die allein es sich schon lohnt, ein transnationales Projekt zu starten. Es ist interessant und es gibt so viel, mit Menschen unterschiedlicher Mentalität und Nationalität zusammenzuarbeiten.

Warum war es so sinnvoll, in diesem Kontext transnational zusammenzuarbeiten?

Logistik endet nicht an kommunalen und auch nicht an Landesgrenzen. Logistik ist weltumspannend. Daher war es selbstverständlich, dass die Idee von InterPorts – wie der Name auch beschreibt – transnational geprägt sein musste. Zu den Seehäfen gehören sachlogisch auch Binnenhäfen im

Hinterland als Drehscheibe der Verkehrsträger. Die Unterstützung durch transnationale Zusammenarbeit – die von den großen Seehäfen und von internationalen Institutionen kam – war unverzichtbar für dieses Projekt. Wie die gegenwärtige Situation und Entwicklung zeigt, ist die transnationale Zusammenarbeit zwischen den See- und Binnenhäfen aktueller denn je. So auch die seit einigen Jahren zu beobachtenden Kooperationsbemühungen der Binnenhäfen. Es geht also weiter. Es gibt keine Alternative zu einer transnationalen Zusammenarbeit. Dieses ist ein spannender, motivierender Prozess.

Welche wichtige Erfahrung können Sie an alle weitergeben, die ein ähnliches Projekt anstreben?

Herzblut, Ausdauer und auch ein gewisses Eigenfrustrationsvermögen wäre anzutrainieren. Sowie Projektarbeit vorleben und eine auf Permanenz ausgerichtete Fachöffentlichkeitsarbeit mit den Projektpartnern, den strategischen Unterstützern, der Fachpresse, den Kommunen im Projektraum, den Verbänden, Wirtschaftsförderungseinrichtungen, IHKs und auch politisches Marketing in den Kommunen, beim Land und Bund, wie auch in der EU ist erforderlich. Diese Öffentlichkeitsarbeit sollte möglichst schwerpunktmäßig durch den Erfolg, der über das sogenannte Herzblut für das Projekt verfügt. Wie ein aktiver Projektpartner von InterPorts bescheinigte, braucht man als Projektkoordinator ein „sensibles dickes Fell“. Ich habe mich darum stets bemüht.



**Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung**

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



Im Rahmen der „Europäischen territorialen Zusammenarbeit“ der europäischen Strukturpolitik – besser bekannt unter dem Programmtitel INTERREG_B – fördert die Europäische Union die transnationale Zusammenarbeit in staatenübergreifenden Kooperationsräumen mit dem Ziel einer integrierten räumlichen Entwicklung.

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) informiert die Fachöffentlichkeit und unterstützt den Ergebnistransfer, organisiert den bundesweiten Austausch, vertritt den Bund in den Lenkungsausschüssen und unterstützt Projekte von besonderem Bundesinteresse im Rahmen des „Bundesprogramms Transnationale Zusammenarbeit“.

Hrsg.: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

www.bbsr.bund.de, www.interreg.de

Falls nicht anders gekennzeichnet liegen sämtliche Bildrechte bei den Projekten.