

InterPortsPromotioNet

Businessplan

Version 5.0.D - 24.12.2003

Zur Vorbereitung eines EU INTERREG IIIB NWE Förderantrages, Referenznummer: 435

Erstellt im Auftrag des Projektkonsortiums durch

Universität Duisburg-Essen, Campus Essen

Univ.-Prof. Dr. Stephan Zelewski und Dipl.-Vw./Dipl.-Kfm. Matthias Klumpp

Ansprechpartner:	
Univ.-Prof. Dr. Stephan Zelewski	Dipl.-Vw./Dipl.-Kfm. Matthias Klumpp
Institut für Produktion und Industrielles Informationsmanagement (PIM) Universität Duisburg-Essen, Campus Essen Universitätsstraße 9 D-45141 Essen	a) Institut für Produktion und Industrielles Informationsmanagement (PIM) Universität Duisburg-Essen, Campus Essen b) inomic GmbH, Kruppstraße 82 D-45145 Essen
E-Mail: stephan.zelewski@pim.uni-essen.de	E-Mail: klumpp@inomic.org Phone: +49 (0) 201 822 8686

Inhaltsübersicht

1	Executive Summary	4
_Toc60477745		
2.1	Allgemeine Güterverkehrsentwicklung	6
2.2	Spezifische Entwicklung des Verkehrsträgers Wasserstraße	7
2.3	Aktuelle Defizite in der Entwicklung des europäischen Verkehrsmarktes	9
3	Inhalt des Projekts InterPortsPromotioNet	10
3.1	Ausgangsproblematik und Zielsetzung	10
3.2	Arbeitsinhalte des Projektes	11
3.3	Detailinhalte der Arbeitspakete und Arbeitsschritte	12
3.4	Vorarbeiten zum Projekt	14
4	Partner: Internationale Arbeitsteilung und wegweisende Kooperation	15
4.1	Projektpartner	15
4.2	Projektmanagementstruktur	17
4.3	Expertenunterstützung	18
4.4	Weitere Projektunterstützung	19
5	Zeitplanung	20
5.1	Grobe Zeitplanung mit Meilensteinen	20
5.2	Detailplanung der zeitlichen Abfolge	21
6	Ressourcenplanung	24
6.1	Vorbereitungskosten	24
6.2	Personalkosten der Projektpartner	24
6.3	Kosten für Experten	26
6.4	Reisekosten	27
6.5	Konferenz- und Kommunikationskosten	28
6.6	Material- und Ausrüstungskosten	28
6.7	Investitionen	29
6.8	Gesamte Projektkosten und Förderung	29
6.9	Verteilung der Projektkosten	31
7	Nutzenplanung	32
7.1	Hauptnutzen des Projektes	32
7.2	Ergänzender Nutzen des Projektes	33
7.3	Entwicklungsnutzen für die Projektregion	33
7.4	Multiplikationsnutzen für andere Regionen der Europäischen Union	34
8	Projekt-Controlling: Evaluation und Sicherstellung der Multiplikation	34
9	Entwicklungsoptionen für das Projekt	37
9.1	Erweiterung des Teilnehmerkreises	37
9.2	Inhaltliche Ausweitung der Projektarbeiten	38
9.3	Gateway-Kooperation innerhalb der Europäischen Union	38
9.4	Kosten der Fortführung des IPPN Portals	38
10	Vorbereitungsphase des Projektes	39
10.1	Meilensteine in der Vorbereitung	39
10.2	Ressourcenaufwendungen in der Vorbereitung	39

Tabellenübersicht

Tabelle 1: Detailbeschreibung der Arbeitspakete	12
Tabelle 2: Übersicht über die Projektpartner und deren Ansprechpartner.....	16
Tabelle 3: Übersicht der unterstützenden Institutionen.....	19
Tabelle 4: Detailplanung zeitlichen Abfolge der Arbeitsschritte	21
Tabelle 5: Übersicht über die geschätzten Personalkosten der Projektpartner je Arbeitspaket.....	24
Tabelle 6: Übersicht über die geschätzten Personalkosten der Projektpartner je Arbeitspaket (Antragsformular) 25	
Tabelle 7: Übersicht über die geschätzten Kosten für Experten je Arbeitspaket	26
Tabelle 8: Übersicht über die geschätzten Kosten für Experten je Arbeitspaket (Antragsformular).....	27
Tabelle 9: Übersicht über die Konferenz- und Kommunikationskosten (Antragsformular).....	28
Tabelle 10: Übersicht über die Materialkosten je Arbeitspaket (Antragsformular)	29
Tabelle 11: Übersicht über die gesamten Projektkosten nach Kostenarten	29
Tabelle 12: Übersicht über die gesamten Projektkosten nach Kostenarten (Antragsformular).....	30
Tabelle 13: Vorläufige Verteilung der Projektressourcen auf die Projektpartner	31

Abbildungsübersicht

Abbildung 1: Unterschiede in den Wachstumsraten (Containerverkehre) der Nordrangehäfen	8
Abbildung 2: Vereinfachte geographische Übersicht über den Teilnehmerkreis des Projektes.....	15

1 Executive Summary

(i) Der *internationale Güterverkehr* hat in der Vergangenheit große Zuwachsraten realisiert und wird nach Prognosen auch in Zukunft überproportional wachsen. *Besondere Entwicklungspotenziale* bieten dabei die vielfältig miteinander vernetzten Themen des Containertransportes, der Koordination von „See-Hauptläufen“ und „Binnenschiffahrts-Nachläufen“ sowie die intermodalen Transporte. Diese Wachstumschancen werden noch verstärkt durch die verkehrspolitische Grundsatzentscheidung, innerhalb Europas andere Verkehrsträger, insbesondere den Straßenverkehr, zugunsten der ökonomisch und ökologisch vorteilhafteren Verkehrsträgern „Schiene“ und „Wasserstraße“ von Transportvolumen zu entlasten.¹

(ii) Vor diesem Hintergrund stehen insbesondere die *See- und Binnenhäfen in der Europäischen Union vor der Herausforderung*, zunehmende Güterverkehrsströme bei gleichzeitiger Veränderung der Wettbewerbsbedingungen hin zur *Realisierung komplexer intermodaler Logistikketten* bewältigen zu müssen und daher verstärkt miteinander zu kooperieren. Diese transnationale Kooperation umfasst in einem ersten Schritt die engere Anbindung der Seehäfen an die angeschlossenen „Hinterlandhäfen“ als natürliches „Verteilergelände“. Damit können für die betroffenen Wirtschaftsgebiete wettbewerbsfähige Logistikstrukturen realisiert werden, welche die wirtschaftliche Entwicklung nachhaltig fördern.

(iii) Im Rahmen dieser Kooperationsanforderungen, die grundsätzlich auf alle Entwicklungsgrößenräume der Europäischen Union zutreffen, besteht ein besonderes *Defizit* hinsichtlich des *Informationsaustausches* zwischen den Verkehrsträgern. Trotz moderner Informations- und Kommunikationstechnologien stehen in den betroffenen Häfen und Betreibergesellschaften keine „Realtime“-Informationen über andere Standorte zur Verfügung. Damit werden die *Potenziale* einer *kooperativen Entwicklung* durch beispielsweise gemeinsame Vermarktung, Ansprache großer Verlager oder auch ein abgestimmtes Angebot für den Verkehrsträger „Wasserstraße“ *derzeit nicht optimal genutzt*.

(iv) Diesem bestehenden Defizit möchte das Projekt „InterPortsPromotioNet (IPPN)“ durch den *Aufbau einer Informations- und Kooperationsstruktur* begegnen. Sie wird die Projektpartner untereinander vernetzen und in die Lage versetzen, bei der Akquisition sowie Durchführung gemeinsamer Logistikprojekte „realtime“ zusammenzuarbeiten. Die Informations- und Kooperationsstruktur wird als eine *internetbasierte Kommunikationsplattform* realisiert werden. Die Projektpartner können über diese Plattform nicht nur kooperationsrelevante Informationen ohne Zeitverzug austauschen, sondern auch ihre kooperationsrelevanten Geschäftsprozesse so aufeinander abstimmen, dass ein integriertes Logistiknetzwerk mit hoher Zeit- und Qualitätseffektivität resultiert.

1) Die Quellen und statistischen Angaben finden sich im Detail ab dem zweiten Kapitel. Hier erfolgt nur die natürlichsprachliche Zusammenfassung der wichtigsten Aspekte des Businessplans.

(v) Das Projekt leistet *konkreten Nutzen* auf zwei unterschiedlichen Ebenen. Einerseits ermöglicht die *Effektivierung des „Realtime“-Informationsaustausches* zwischen den beteiligten Projektpartnern in *kurzfristiger* Hinsicht, rasch auf veränderte Wettbewerbsbedingungen zu reagieren sowie zusätzliche Wettbewerbschancen unverzüglich wahrzunehmen. Dadurch wird die *Agilität* der Projektpartner in einem turbulenten Wettbewerbsumfeld gestärkt. Andererseits werden in *langfristiger* Hinsicht die Kooperationsfähigkeit und Kooperationswilligkeit der Projektpartner durch die Vernetzung ihrer Geschäftsprozesse über die gemeinsame Kommunikationsplattform gefördert. Durch diese *Stärkung der Kooperationskompetenz* werden die Projektpartner als gemeinsam agierendes *Logistiknetzwerk* in einem hochkompetitiven Wettbewerbsumfeld *nachhaltige Wettbewerbsvorteile* erzielen.

(vi) Die Arbeitsmodule des Projektes zeichnen sich dadurch aus, dass sie *unabhängig* voneinander entwickelt und *langfristig genutzt* werden können. Darüber hinaus lassen sie sich auf andere Kooperationen und Regionen innerhalb der Europäischen Union sowie der neuen Mitgliedstaaten ab 2004 *transferieren*. Dadurch ist es möglich, „Leverage-Effekte“ der Projektarbeiten zugunsten des gesamten Europäischen Verkehrsraums zu erzielen. Zugleich eröffnen solche Transferpotenziale die intensive *Nachnutzung* der Projektergebnisse nach Ablauf der Projektförderung.

(vii) Die Projektdurchführung erstreckt sich über einen Gesamtzeitraum von 24 Monaten. Dabei werden die *ersten Ergebnisse* im Bereich der Konzeptentwicklung inklusive Software-Pflichtenheft bereits nach 6 Monaten erreicht. Nach weiteren 6 Monaten stehen die *geplanten Funktionalitäten* der Kommunikationsplattform *vollständig* zur Verfügung. Die zweite Hälfte der Projektlaufzeit dient der konkreten Nutzung dieser Plattform, der *Abstimmung* der kooperationsrelevanten *Geschäftsprozesse* der Projektpartner auf die Plattformnutzung und der Ermöglichung der dazu notwendigen *Lernprozesse*. Insbesondere die Stimulierung und aktive Begleitung solcher Lernprozesse spielen während der letzten 12 Monate der Projektlaufzeit eine große Rolle, da sie in der Regel den kritischen Erfolgsfaktor zur Erzielung konkreter und nachhaltiger Projektergebnisse darstellen.

(viii) Das Projekt wird durch ein internationales Partnernetzwerk mit namhaften Hafenstandorten und Institutionen getragen. Es umfasst beispielsweise die Seehäfen Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam und Medway (Region London) sowie eine große Anzahl von Binnenhäfen. Die Projektführung wird durch einen Projektpartner wahrgenommen. Mit der internationalen Zusammensetzung der Projektpartner und einer zielorientierten Projektorganisation (Project Leader, Project Coordinator, Project Steering Committee) wird die umfassende Umsetzung der Projektziele und vor allem die wirtschaftliche Nutzung der Projektergebnisse sichergestellt. Daneben soll die beispielhafte Vernetzung und Kommunikation der Projektpartner Vorläufer für erweiterte, zukünftige Kooperationsaktivitäten sein, welche die *Nachnutzung* der Projektergebnisse nach Ablauf der Projektförderung intensivieren werden.

(ix) Insgesamt wird ein Ressourceneinsatz von 999.300,00 EUR erwartet. Davon werden 499.650,00 EUR oder 50,0% aus eigenen Mitteln der Projektpartner finanziert. Als Förder-summe verbleiben 499.650,00 EUR oder 50,0% des gesamten Projektvolumens.

(x) Die Darstellung dieses Businessplans zielt auf eine *gesamthafte Darstellung des Projektes*. Eine Übernahme einzelner Textabschnitte in den geplanten Antragstext für das **INTERREG-IIIB-NWE-Programm unter dem Maßnahmenprogramm 5.1 (Maßnahmenprojekt)** der Europäischen Union (EU) ist vorgesehen. Aus Gründen der allgemeinen Verständlichkeit und zur Entscheidungsvorbereitung der Projektpartner wurde jedoch hier eine eigene Gliederungsreihenfolge - abweichend von der vorgegebenen Reihenfolge im Antragsformular - gewählt. Der Mehraufwand der Endbearbeitung in Richtung des Antragstextes im Zeitraum Januar bis März 2004 dürfte sich jedoch in Grenzen halten, insbesondere da bei der Finanzplanung bereits die entsprechenden Formulare und Gliederungsvorgaben für die Antragstellung genutzt wurden. Die hauptsächlichen Arbeiten für den Projektantrag werden insbesondere formale Aspekte wie die ausführlichere Beschreibung der Projektpartner sowie deren Bereitschaftserklärungen, Stempel und Unterschriften betreffen. Die Konzeption zu InterPortsPromotioNet wurde vorbereitend bereits **Anfang 2003** beim zuständigen Programmsekretariat der EU (INTERREG IIIB NWE) unter der **Referenznummer 435** registriert.

2 Hintergrund: Globale Logistiktendenzen und Europäische Netzwerkbildung

2.1 Allgemeine Güterverkehrsentwicklung

Generell ist für den Wirtschaftsraum des Binnenmarktes in der Europäischen Union von einem starken Wachstum der Güterverkehrsleistungen auszugehen.² Dies beruht vor allem auf folgenden Ursachen:

- *überproportionale Entwicklung der Containerverkehre*³,
- *zunehmende Arbeitsteilung innerhalb der internationalen Wertschöpfungsketten*, insbesondere auch innerhalb des Europäischen Binnenmarktes und in Richtung der neuen Beitrittsländer der Europäischen Union,
- *zunehmende Bildung intermodaler, „gebrochener“ Verkehre* mit mehreren Transportknotenpunkten („Transshipment“),

2) Für Deutschland liegt zum Beispiel bei einem realen Wirtschaftswachstum (BIP) von 11,7% zwischen 1991 und 1999 eine Steigerung der gesamten Güterverkehrsleistung von 23,5% vor (Aberle, Gerd: Globalisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrskosten, Kurzgutachten für die Enquetekommission „Globalisierung der Weltwirtschaft – Herausforderungen und Antworten“, AU Stud 14/09, Berlin 2003, Seite 2).

3) Eine aktuelle Schätzung prognostiziert eine Verdoppelung des Umfangs der internationalen Containerverkehre in den Jahren 2000 bis 2015; vgl. Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) (Hrsg.): Entwicklungstendenzen der deutschen Nordseehäfen bis zum Jahre 2015, Bremen 2002, Seite 3.

- für den Bereich der Wasserstraßen insbesondere die essentielle integrierte „Hinterlandanbindung“.⁴

Diese Tendenzen werden durch den Beitritt der mittel- und osteuropäischen Staaten zur Europäischen Union im Jahr 2004 sowie die weiterführende Integration anderer Anrainerstaaten noch verstärkt werden.

2.2 Spezifische Entwicklung des Verkehrsträgers Wasserstraße

Generell unterliegt der Verkehrsträger Wasserstraße bislang einem eher verhaltenen Wachstum. Dieses Wachstum fällt aber je nach Transportbereich sehr unterschiedlich aus: So sind beispielsweise für Deutschland die nationalen Transporte rückläufig, während die internationalen Verkehre und Durchgangsverkehre stark zunehmen.⁵

Erkennbar ist, dass trotz starker Zuwachsraten der Gesamtverkehrsleistung in den neunziger Jahren (Deutschland: +12,3%⁶) speziell für den Verkehrsträger Wasserstraße gilt:

- Zum einen lag der Zuwachs für den Verkehrsträger Wasserstraße in der Vergangenheit nicht im Bereich des gesamten Wachstums der Güterverkehrsleistung;
- zum anderen werden für den Verkehrsträger Wasserstraße für die Zukunft im Allgemeinen verringerte Wachstumsraten erwartet.

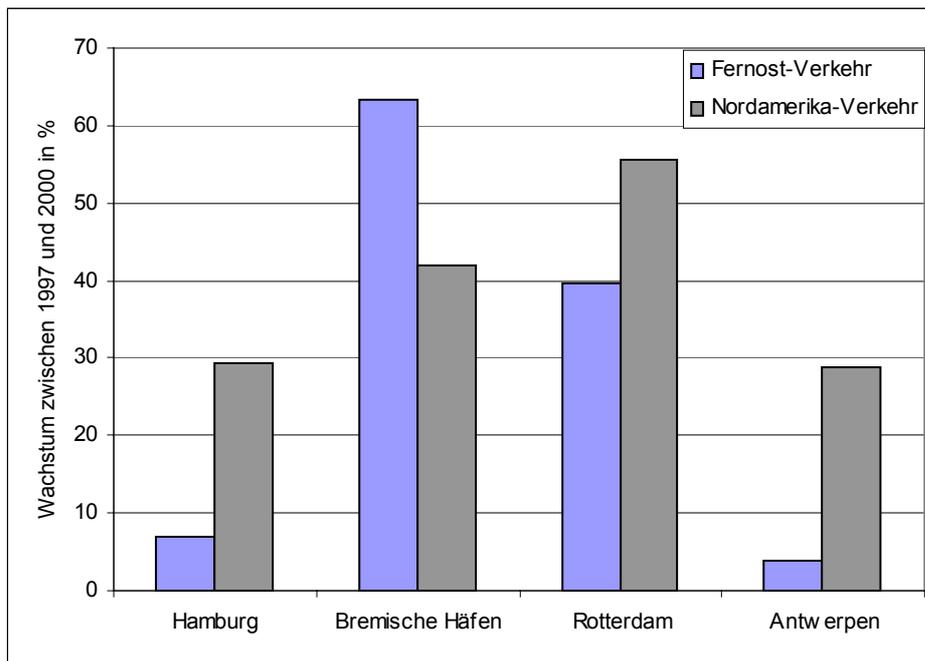
Allerdings trifft der eher verhaltene Wachstumstrend nicht auf einzelne Sparten wie Containerverkehre oder die Durchgangsverkehre Richtung Osteuropa zu: Für diese speziellen Verkehre werden in der nahen Zukunft sehr hohe Zuwachsraten erwartet. Gleichzeitig ist eine *Entwicklungsdifferenzierung* nach einzelnen Umschlagsstandorten, insbesondere für Containerverkehre, zu erkennen: Während beispielsweise die Wachstumsführer Bremische Häfen und Rotterdam je nach Verkehrsrichtung Zuwächse zwischen 39,6% und 63,3% realisieren, bewegen sich die entsprechenden Angaben für die vergleichbaren Standorte Antwerpen und Hamburg nur zwischen 3,8% und 29,3% für den Zeitraum zwischen 1997 und 2000.⁷

4) Vgl. Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) (Hrsg.): Entwicklungstendenzen der deutschen Nordseehäfen bis zum Jahre 2015, Bremen 2002, Seite 6.

5) Vgl. Grottrian, Jobst / Bodner, Markus / Grottrian, Kathrin / Jens, Sönke / Rommerskirchen, Stefan: Verkehrsprognose Winter 2002, Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Proj.-Nr.: 96.0729 / 2002, Basel, 18.12.2002, Seite 19.

6) Vgl. Aberle, Gerd: Globalisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrskosten, Kurzgutachten für die Enquete-kommission „Globalisierung der Weltwirtschaft – Herausforderungen und Antworten“, AU Stud 14/09, Berlin 2003, Seite 2.

7) Vgl. Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) (Hrsg.): Entwicklungstendenzen der deutschen Nordseehäfen bis zum Jahre 2015, Bremen 2002, Seite 9.

Abbildung 1: Unterschiede in den Wachstumsraten (Containerverkehre) der Nordrangehäfen⁸

Dies lässt darauf schließen, dass die *generelle Leistungsfähigkeit* des Verkehrsträgers Wasserstraße durch die unterschiedliche Entwicklung und die *fehlende Kooperation zwischen den Hafenstandorten* stark behindert wird. Andernfalls müsste eigentlich eine relativ einheitliche (hohe) Wachstumsentwicklung feststellbar sein, wenn keine solchen Leistungshemmnisse vorliegen würden.

Weitere Tendenzen im Bereich der wasserseitigen Verkehrswege sind in zweifacher Hinsicht zu erkennen:⁹ Einerseits verändert sich das Wettbewerbsumfeld durch die verstärkte Nutzung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien. Andererseits nehmen vertikale und horizontale Kooperationen¹⁰ zwischen Hafenstandorten zu.

8) Vgl. Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) (Hrsg.): Entwicklungstendenzen der deutschen Nordseehäfen bis zum Jahre 2015, Bremen 2002, Seite 9.

9) Vgl. Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) (Hrsg.): Entwicklungstendenzen der deutschen Nordseehäfen bis zum Jahre 2015, Bremen 2002, Seite 6.

10) Unter einer vertikalen Kooperation wird hier die Zusammenarbeit von Häfen auf unterschiedlichen Stufen der Transportkette verstanden, beispielsweise zwischen einem Seehafen und mit ihm verbundenen Binnenhäfen. Horizontale Kooperationen umfassen dagegen die Kooperation von Häfen auf derselben Stufe der Transportkette, wie zum Beispiel die Kooperation zweier Seehäfen zur Nutzung von Synergien oder auch zur wechselseitigen komplementären Spezialisierung.

2.3 Aktuelle Defizite in der Entwicklung des europäischen Verkehrsmarktes

Auch wenn die aktuell rückläufigen Mengenentwicklungen im Güterverkehr¹¹ – und insbesondere im Güterverkehr auf der Wasserstraße – hauptsächlich konjunkturelle Ursachen haben, so sind doch strukturelle Defizite für die zukünftige Entwicklung auszumachen:

- Die Verkehrsträger Wasser und Schiene sind im Vergleich mit dem Verkehrsträger Straße *nicht ausreichend gewappnet* für den stark zunehmenden internationalen Güterverkehr (Transitaufkommen).¹²
- Dies führt zu der *ökologisch nicht vertretbaren* Entwicklungsprognose, dass die Zuwächse insbesondere im internationalen Güterverkehr der Europäischen Union nahezu vollständig durch den Verkehrsträger Straße abgedeckt werden. Wenn die externen Effekte der unterschiedlichen Verkehrsträger in eine volkswirtschaftlichen Gesamtbetrachtung einbezogen werden, erweist sich diese Entwicklungsprognose auch aus *ökonomischer* Perspektive als *inakzeptabel*.
- Aufgrund der vorgenannten Entwicklungsprognose ist eine *Überlastung der Straßeninfrastruktur* zu erwarten. Diese Überlastung würde die störungsempfindlichen Logistikketten der Produktionskooperationen des Binnenmarktes erheblich beeinträchtigen und sich damit auf die generell erwünschte europäische Arbeitsteilung negativ auswirken. Dies würde insbesondere die *Wachstumseffekte* des Binnenmarktes, die von einer zunehmenden Spezialisierung und Arbeitsteilung auch mit den neuen Beitrittsländern erwartet werden, *nachhaltig schädigen*.

Als Konsequenz aus den vorgenannten strukturellen Defiziten resultiert die *wirtschaftspolitische Notwendigkeit*, sowohl den Verkehrsträger Wasserstraße im Allgemeinen als auch insbesondere Kooperationen verschiedener Institutionen in diesem Bereich *verstärkt zu fördern*. Neben infrastrukturellen Maßnahmen¹³ kommt hierfür vor allem die Förderung von Kooperationen in Betracht, die zwischen den Standorten von See- und Binnenhäfen einschließlich kompetenter Logistikdienstleister und Verloader geschlossen werden.

11) Vgl. beispielsweise Grotrian, Jobst / Bodner, Markus / Grotrian, Kathrin / Jens, Sönke / Rommerskirchen, Stefan: Verkehrsprognose Winter 2002, Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Proj.-Nr.: 96.0729/2002, Basel, 18.12.2002, Seite 9 zur erwarteten rückläufigen Güterverkehrsleistung im Jahr 2002 (um 0,7%) für Deutschland.

12) Daraus resultieren unter anderem die rückläufigen Prognosen dieser Verkehrsträger, obwohl davon ausgegangen wird, dass gerade für den Verkehrsträger Wasserstraße ausreichend Kapazitäten für die Aufnahme des Zuwachses vorhanden wären (vgl. Aberle, Gerd: Globalisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrskosten, Kurzgutachten für die Enquetekommission „Globalisierung der Weltwirtschaft – Herausforderungen und Antworten“, AU Stud 14/09, Berlin 2003, Seite 14).

13) Dies ist zum Beispiel für Deutschland im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans einerseits für den Ausbau der Binnenwasserstraßen insbesondere im Raum NRW / Niedersachsen und Ostdeutschland sowie andererseits für den seeseitigen Verkehr in der Verbesserung der Hafenzufahrten zu erkennen; vgl. die Maßnahmenliste in: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Bundesverkehrswegeplan 2003, Berlin 2003, Seite 77.

3 Inhalt des Projekts InterPortsPromotioNet

3.1 Ausgangsproblematik und Zielsetzung

Die Ausgangsproblematik, die durch das Projekt InterPortsPromotioNet gelöst werden soll, besteht generell darin, dass *wettbewerbs- und kooperationsrelevante Informationen* für Hafenbetreiber entweder überhaupt nicht oder nicht in der erforderlichen Aktualität und Qualität zur Verfügung stehen. Dieses Informationsdefizit betrifft nicht nur den Bereich der Häfen und ihrer Betreiberinstitutionen im engeren Sinn, sondern ebenso das wirtschaftliche Umfeld bzw. die Logistikdienstleister und Verladerunternehmen. Aufgrund dieses Informationsdefizits unterbleiben oftmals Handlungen, die für die betroffenen Akteure eines Logistiknetzwerks Wettbewerbsvorteile bedeutet hätten. Solche Handlungsdefekte stellen sich beispielsweise in folgenden Fällen ein:

- Es fehlen aktuelle *Informationen über Kapazitäten und Leistungspotenziale* der verschiedenen Hafenstandorte, so dass Kooperationsmöglichkeiten für Logistikprojekte nicht realisiert werden.
- Es mangelt an *Informationen über potenzielle Nutzer* („Verlader“) der Hafenstandorte mit der Folge, dass Akquisitionspotenziale für Verkehre auf der Wasserstraße nicht ausgeschöpft werden.
- Weil *Informationen über potenzielle Partner* aus dem Bereich der Logistikdienstleister nicht im erforderlichen Umfang zur Verfügung stehen, ist es für Hafenbetreiber je nach ihrer Größe schwierig oder sogar unmöglich, komplexe Logistikprojekte mit mehrstufigen Transportketten zu organisieren.
- Der Mangel an *Informationen über Grundstücke und Gebäude*, die an Hafenstandorten über den Eigenbedarf der Hafenbetreiber hinaus zur Verfügung stehen, erschwert eine logistikaffine Ansiedlung zusätzlicher Wirtschaftsbetriebe im internationalen Verbund.

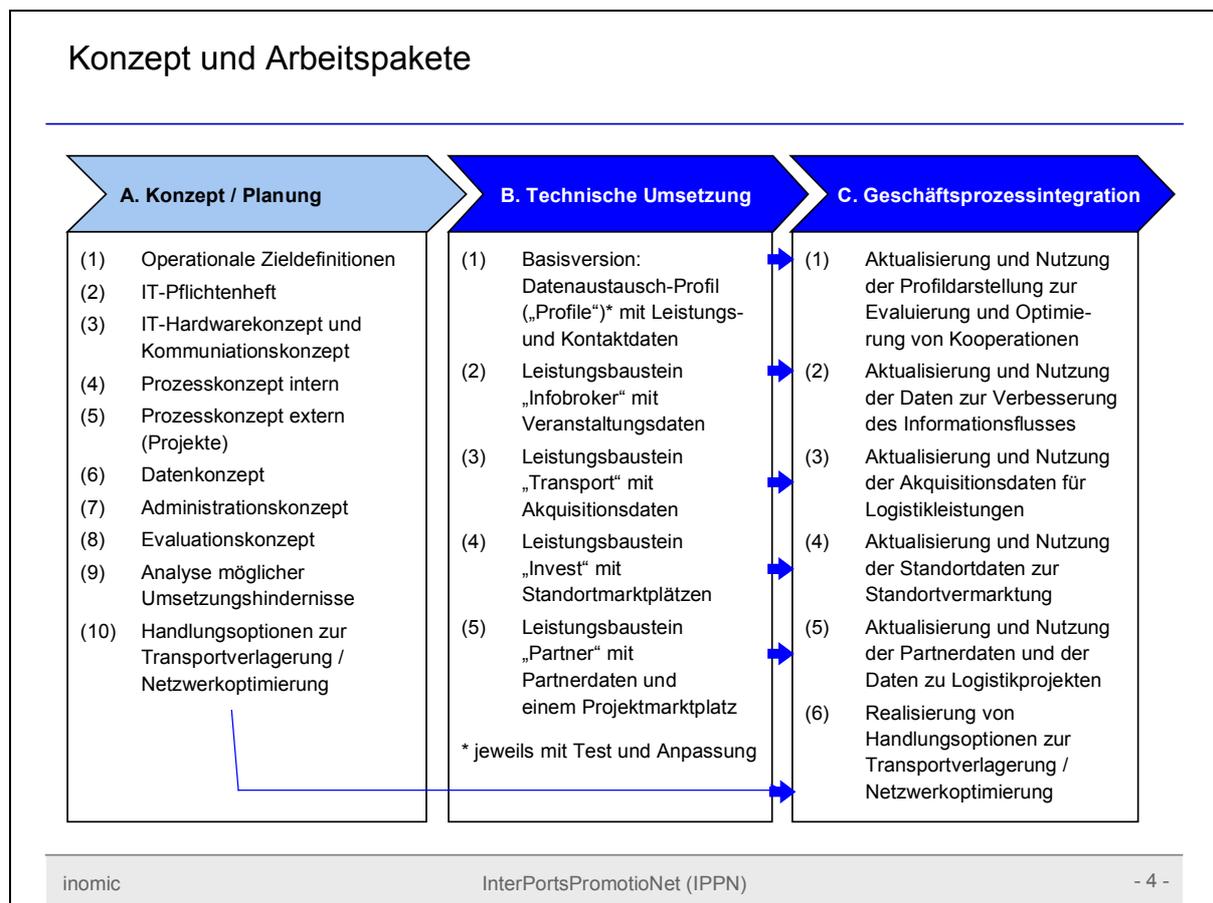
Die **Zielsetzung** des Projektes InterPortsPromotioNet besteht also darin,

- a) die bestehenden *Informationsdefizite* durch den Einsatz einer internetbasierten Kommunikationsplattform für die Projektpartner und deren externe Partner zu verringern oder nach Möglichkeit vollkommen zu beseitigen, um dadurch
- b) die *Handlungskompetenz*, insbesondere die *Kooperationskompetenz* und die Wettbewerbsfähigkeit von Akteuren in Logistiknetzwerken mit Wasserstraßen als fokaler Komponente nachhaltig – und vor allem im internationalen Verbund – zu stärken.

3.2 Arbeitsinhalte des Projektes

Die Arbeitsinhalte des Projektes teilen sich in drei Projektabschnitte (Phasen A bis C) und 21 Arbeitspakete auf. Die folgende Darstellung gibt eine grobe Übersicht über die Arbeitspakete, die in den Phasen „A. Konzept / Planung“, „B. technische Umsetzung“ und „C. Geschäftsprozessintegration“ zu erfüllen sind, sowie über die wichtigsten Zusammenhänge zwischen diesen Arbeitspaketen. Durch die beiden Phasen der technischen Umsetzung und der Geschäftsprozessintegration soll sichergestellt werden, dass die im Projekt zu erstellende Kommunikationsplattform den erwarteten Nutzen auf der Ebene der tagtäglichen Prozesse und Projekte der Häfen auch tatsächlich erbringen kann.

Dabei stellen die Arbeitspakete A.9, A.10 und C.6 einen eigenständigen Projektteil unter der Bezeichnung „**Insight**“ dar, der eine konkrete Analyse und Linderung der Hindernisse der Verkehrsverlagerung in die Binnen- und Seehäfen Nordwesteuropas zum Ziel hat.



3.3 Detailinhalte der Arbeitspakete und Arbeitsschritte

Die nachfolgende tabellarische Übersicht stellt die Inhalte der Arbeitspakete dar.

Tabelle 1: Detailbeschreibung der Arbeitspakete

Arbeitspaket	Inhalt / Arbeitsschritte	Nr.	Verantwortlich ¹⁴
A.1 / Zieldefinition	A.1.1. Zusammenfassung und Beschreibung aller Projektziele	01	
	A.1.2. Messung der Projektziele und Festlegung von Zielwerten	02	
	A.1.3. Controlling- und Reportingkonzept zu den Projektzielen	03	
A.2 / IT-Pflichtenheft	A.2.1. Beschreibung der notwendigen Funktionalitäten	04	
	A.2.2. Beschreibung der Kommunikationsanforderungen	05	
	A.2.3. Dokumentation der Bedienung (Vorläufer der Handlungsanleitung)	06	
A.3 / IT-Hardwarekonzept	A.3.1. Leistungsanforderungen an die Hardware	07	
	A.3.2. Hardwarekonfiguration und Abgleich mit Bestand der Projektpartner	08	
A.4 / Prozesskonzept intern	A.4.1. Analyse der bestehenden Prozesse	09	
	A.4.2. Sollkonzept der Prozesse mit IPPN-Portal	10	
	A.4.3. Handlungsanleitung Prozessumstellung (Aktionsnotwendigkeiten)	11	
A.5 / Prozesskonzept extern	A.5.1. Analyse der externen bestehenden Prozesse inklusive Befragung der Logistikpartner (Verlader und Spediteure) zu Lücken	12	
	A.5.2. Sollkonzept externer Prozessabläufe und Implementierungskonzept	13	
A.6 / Datenkonzept	A.6.1. Analyse der Datenanforderungen	14	
	A.6.2. Konzept der Datenhaltung / Software	15	
	A.6.3. Konzept der Datenhaltung / Datenfelder und Datenorganisation	16	
A.7 / Administrationskonzept	A.7.1. Analyse notwendiger Veränderungen und Datenaktualisierungen	17	
	A.7.2. Definition der Nutzer- und Zugangsstrukturen	18	
	A.7.3. Gesamtkonzept der Veränderungsprozesse und Updates	19	
A.8 / Evaluationskonzept	A.8.1. Festlegung volkswirtschaftlicher Parameter zur Ergebnismessung	20	
	A.8.2. Definition von Sollwerten und Prozesskonzeption der Evaluation	21	
A.9 / Umsetzungsanalyse („Insight“ ¹⁵)	A.9.1. Analyse der Vernetzungs- und Kooperationshindernisse zwischen den Hafenstandorten einer Projektregion	22	
	A.9.2. Analyse der Vernetzungs- und Kooperationshindernisse der Hafenstandorte zwischen den verschiedenen Projektregionen	23	
	A.9.3. Analyse der Vernetzungs- und Kooperationshindernisse zwischen den Hafenstandorten und den Speditionspartnern bzw. den Verladern	24	
	A.9.4. Analyse der Hindernisse im Bereich der Infrastruktur	25	
	A.9.5. Analyse der Hindernisse im Bereich der gesetzlichen und sonstigen Rahmenvorgaben (z.B. Sicherheits- und Umweltbestimmungen)	26	
	A.9.6. Gesamtdarstellung der Hindernisse zur Steigerung des Verkehrsumfanges im Bereich Wasserstraße inklusive eines Problemrankings	27	
A.10 / Handlungsoptionen („Insight“)	A.10.1. Darstellung und Umsetzungsplanung (Ressourcen- und Zeitplanung) zur Überwindung der Hindernisse im Bereich der Kooperation der Hafenstandorte	28	
	A.10.2. Darstellung und Umsetzungsplanung (Ressourcen- und Zeitplanung) zur Überwindung der Hindernisse im Bereich der Kooperation der Hafenstandorte mit den Spediteuren und den Verladern	29	
	A.10.3. Darstellung und Umsetzungsplanung (Ressourcen- und Zeitplanung) zur Überwindung der Hindernisse im Bereich der Infrastruktur	30	
	A.10.4. Darstellung und Umsetzungsplanung (Ressourcen- und Zeitplanung) zur Überwindung der Hindernisse im Bereich der externen Rahmenvorgaben (z.B. Sicherheits- und Umweltbestimmungen)	31	
	A.10.5. Gesamtdarstellung als Maßnahmenpaket mit Ranking	32	

14) Es werden bis zur Einreichung des Projektantrages für jedes Arbeitspaket jeweils ein Projektpartner und ein externer Experte als koordinierende Verantwortliche benannt.

15) Hier werden die drei zusammengehörigen Bausteine zur Analyse und Beseitigung von Hindernissen in der Kooperation der Hafenstandorte einheitlich mit der Bezeichnung „Insight“ markiert.

Arbeitspaket	Inhalt / Arbeitsschritte	Nr.	Verantwortlich
B.1 / Profile	B.1.1. Bereitstellung der notwendigen Profildaten durch die Projektpartner	33	
	B.1.2. Erstellung der grundlegenden Funktionalität des Portals (Datenbank und Kommunikation der Teilnehmer)	34	
	B.1.3. Einstellung der Profildaten und Überprüfung der Datendarstellung	35	
	B.1.4. Prüfung der gesamten Funktionalität des Bereiches „Profil“	36	
B.2 / Infobroker	B.2.1. Bereitstellung der notwendigen Informationen zu Veranstaltungen und Klärung der laufenden Datenquellen für diese Informationen	37	
	B.2.2. Einstellung der vorhandenen Informationen in das Portal	38	
	B.2.3. Prüfung der Funktionalität des gesamten Bereiches „Infobroker“	39	
B.3 / Transport	B.3.1. Bereitstellung der vorhandenen Akquisitionsdaten der Projektpartner und der akquisitionsverwendbaren Daten der in den Hafenstandorten ansässigen Wirtschaftsförderungseinrichtungen und der hafenstandortrelevanten Daten der IHK-Datensammlungen	40	
	B.3.2. Einstellung der Akquisitionsdaten in das Portal und Einrichtung der Zugriffs- und Änderungsrechte nach Nutzerklassen (inklusive eines geschützten Bereiches für jeden Nutzer mit individuell zugänglichen Daten)	41	
	B.3.3. Prüfung der Funktionalität und Anwendertest (Missbrauchsversuch)	42	
B.4 / Invest	B.4.1. Bereitstellung der beschreibenden Standortdaten der Projektpartner	43	
	B.4.2. Integration der Daten in das Portal	44	
	B.4.3. Test der Funktionalität „Invest“	45	
B.5 / Partner	B.5.1. Bereitstellung der bekannten Daten zu logistischen Partnern	46	
	B.5.2. Einstellung der bekannten Daten zu logistischen Netzwerkpartnern	47	
	B.5.3. Einrichtung von Such- und Kontaktmöglichkeiten im IPPN-Portal	48	
	B.5.4. Test der Gesamtfunktionalität des Bereiches „Partner“	49	

Arbeitspaket	Inhalt / Arbeitsschritte	Nr.	Verantwortlich
C.1 / GPI ¹⁶ Profile	C.1.1. Analyse der bestehenden Kenntnisse über die Projektpartner	50	
	C.1.2. Training zu den Informationsangeboten des Portals in Bezug auf die Projektpartner und deren Kapazitäten	51	
	C.1.3. Feedback der Mitarbeiter zur Nutzung und zu Hindernissen in der gegenseitigen Information zu Profilangaben der Hafenstandorte	52	
	C.1.4. Einzelcoaching der Mitarbeiter	53	
C.2 / GPI Info broker	C.2.1. Analyse der bestehenden Informationen über Aktivitäten	54	
	C.2.2. Training zu den Informationsangeboten des Portals	55	
	C.2.3. Feedback der Mitarbeiter zur Nutzung und zu Hindernissen	56	
C.3 / GPI Transport	C.3.1. Analyse der bestehenden Akquisitionsprozesse und Erfolge	57	
	C.3.2. Training an Fallbeispielen zur Nutzung neuer Akquisitionsdaten	58	
	C.3.3. Feedback der Mitarbeiter anhand eigener bearbeiteter Akquisitionsfälle im Kontext des Hafennetzwerkes	59	
	C.3.4. Einzelcoaching der Vertriebsmitarbeiter zu den Fragestellungen im Rahmen der Netzwerkakquisition	60	
C.4 / GPI Invest	C.4.1. Analyse der Hindernisse in der Standortvermittlung durch Umfrage	61	
	C.4.2. Training der beteiligten Mitarbeiter und Partner zur Funktionalität	62	
	C.4.3. Feedback der Mitarbeiter und Partner sowie Reaktion als Schulung	63	
C.5 / GPI Partner	C.5.1. Analyse der Zusammenarbeit mit externen Netzwerkpartnern	64	
	C.5.2. Training zur den Portal-funktionalitäten und Diskussion der Prozessoptimierung in der Akquisitionsphase	65	
	C.5.3. Feedback der Mitarbeiter / externen Partner und zweites Training	66	
C.6 / GPI Handlungsoptionen ¹⁷ („Insight“)	C.6.1. Umsetzung der <u>ersten</u> Handlungsoption im Rahmen des Rankings der möglichen Maßnahmen zur Überwindung analysierter Hindernisse	67	
	C.6.2. Umsetzung der <u>zweiten</u> Handlungsoption	68	
	C.6.3. Umsetzung der <u>dritten</u> Handlungsoption	69	
	C.6.4. Umsetzung der <u>vierten</u> Handlungsoption	70	

16) Geschäftsprozessintegration (Projektabschnitt C).

17) Umsetzung der Handlungsoptionen aus A.10.

Neben den inhaltlichen Bausteinen werden die *begleitenden* Projektaktivitäten insbesondere im Bereich der internen und externen Projektkommunikation unter den Abschnitt D gefasst.

Arbeitspaket	Inhalt / Arbeitsschritte	Nr.	Verantwortlich (Vorschläge)
D.1 / Interne Projektkommunikation	D.1.1. Einrichtung einer internen Kommunikationsplattform (Homepage) zur Information der Projektpartner	71	Koordination
	D.1.2. Einrichtung eines quartalsweisen IPPN-Newsletter für alle Projektpartner	72	Koordination
D.2 / Interne Projekttreffen	D.2.1. Auftakttreffen (Kick-off) Juli 2004 in Mülheim/Herne/Essen, D	73	Mülheim (Herr Paulsen)
	D.2.2. Projektkonferenz Januar 2005 in Medway/London, UK	74	Medway (Herr Smith)
	D.2.3. Projektkonferenz Juli 2005 in Amsterdam, NL	75	Rotterdam (Hr. Barendregt)
	D.2.4. Projektkonferenz Januar 2006 in Antwerpen, B	76	Antwerpen (n.n.)
	D.2.5. Projektkonferenz Juni 2006 (Projektabschlusskonferenz) in Mülheim/Herne/Essen, D	77	Mülheim (Herr Paulsen)
D.3 / Externe Projektkommunikation	D.3.1. Konzeption und Einrichtung einer externen IPPN-Projekthomepage zur Information der externen Projektbeteiligten und der Öffentlichkeit	78	Koordination
	D.3.2. Herausgabe einer Schriftenreihe und Dokumentation des Projektfortschrittes in dieser quartalsweise erscheinenden Schriftenreihe (Papierdokumentation und PDF-Download)	79	Koordination
	D.3.3. Erstellung einer schriftlichen Projektdokumentation als Zwischenbericht zum Juni 2005 (Fertigstellung und Handbuch des IPPN-Portals)	80	Koordination
	D.3.4. Erstellung einer schriftlichen Projektdokumentation als Abschlussbericht zum Juni 2006 (Anwendungsdokumentation des IPPN-Portals)	81	Koordination
	D.3.5. Konzeption und Ausrichtung von öffentlichkeitswirksamen Kommunikationsmaßnahmen (z.B. Aktion mit Unicef, Teilnahme an image- und öffentlichkeitswirksamen Preiswettbewerben z.B. am "European Award for Logistics Excellence")	82	Betreuung: Mülheim (Herr Paulsen)
D.4 / Externe Projekttreffen	D.4.1. Einrichtung von quartalsweisen Anwender- und Netzwerkseminaren mit Interessierten aus anderen Logistiknetzwerken und Hafenstandorten	83	Koordination
	D.4.2. Jährliche IPPN-Meetings mit den Netzwerk- und Logistikpartnern: a) April 2005 in Düsseldorf/Neuss, D b) April 2006 in Rotterdam, NL	84	Betreuung: Mülheim (Herr Paulsen) und Konferenzorte
D.5 / Evaluation und Fortführung	D.5.1. Analyse der erreichten Nutzung und Vorschlag bzw. Entscheidung der Projektpartner zur Umsetzung weiterer Zusatznutzen in der Erweiterung für IPPN zum Juni 2005 und Juni 2006	85	Option: Universität Duisburg-Essen
D.6 / Projektleitung	D.6.1. Projektleitung mit Vertragsmanagement gegenüber den Fördermittelstellen der EU (Programmsekretariat), Vertragsmanagement gegenüber den Projektpartnern und allgemeine Repräsentation des Projektes	86	Leitung
D.7 / Projektverwaltung	D.7.1. Projektverwaltung mit der Finanzadministration des Projektbudgets gegenüber den Experten, den Projektpartnern und dem Fördermittelgeber	87	Verwaltung
D.8 / Projektkoordination	D.8.1. Projektkoordination mit inhaltlichem Management der Arbeitspakete und Zusammenarbeit der Projektpartner sowie der Experten im Projekt (Sicherstellung der Kohärenz der Projektarbeiten bei den verschiedenen Projektpartnern und Experten)	88	Koordination
D.9 / Projektbetreuung (Netzwerk)	D.9.1. Projektbetreuung insbesondere bezüglich der internen Kommunikation und der Netzwerkkontakte unter den Projektpartnern sowie insbesondere zu den Unterstützern und weiteren Partnern im Logistikbereich	89	Betreuung: Mülheim (Herr Paulsen)

3.4 Vorarbeiten zum Projekt

Als Vorarbeit wird unter anderem die Ausarbeitung des **AöK-Internetportals** (<http://www.kanalhaefen-nrw.de>) in die Projektarbeiten bei IPPN übernommen. Dabei können insbesondere aufbereitete Inhalte der Hafenpartner übernommen werden. Gleichzeitig stellt IPPN die **inhaltliche und internationale Ausweitung** dieses nationalen Projektes dar.

4 Partner: Internationale Arbeitsteilung und wegweisende Kooperation

4.1 Projektpartner

Die Partner, die in der Tabelle auf der folgenden Seite angeführt sind, werden das vorgeschlagene Projekt im Fall seiner Bewilligung gemeinsam durchführen. Erweiterungen dieses Kreises an Institutionen sind im Projektverlauf möglich und ausdrücklich erwünscht. Jedoch beschränkt sich die inhaltliche Zielsetzung der Projektarbeiten vorerst auf den in Tabelle 1 festgelegten Teilnehmerkreis. Die inhaltliche und geographische Verteilung der Projektpartner ergibt ein ausgewogenes Bild zur Förderung der Wasserstraßenverkehre in Nordwesteuropa, wie in der anschließenden Abbildung verdeutlicht wird.

Abbildung 2: Vereinfachte geographische Übersicht über den Teilnehmerkreis des Projektes

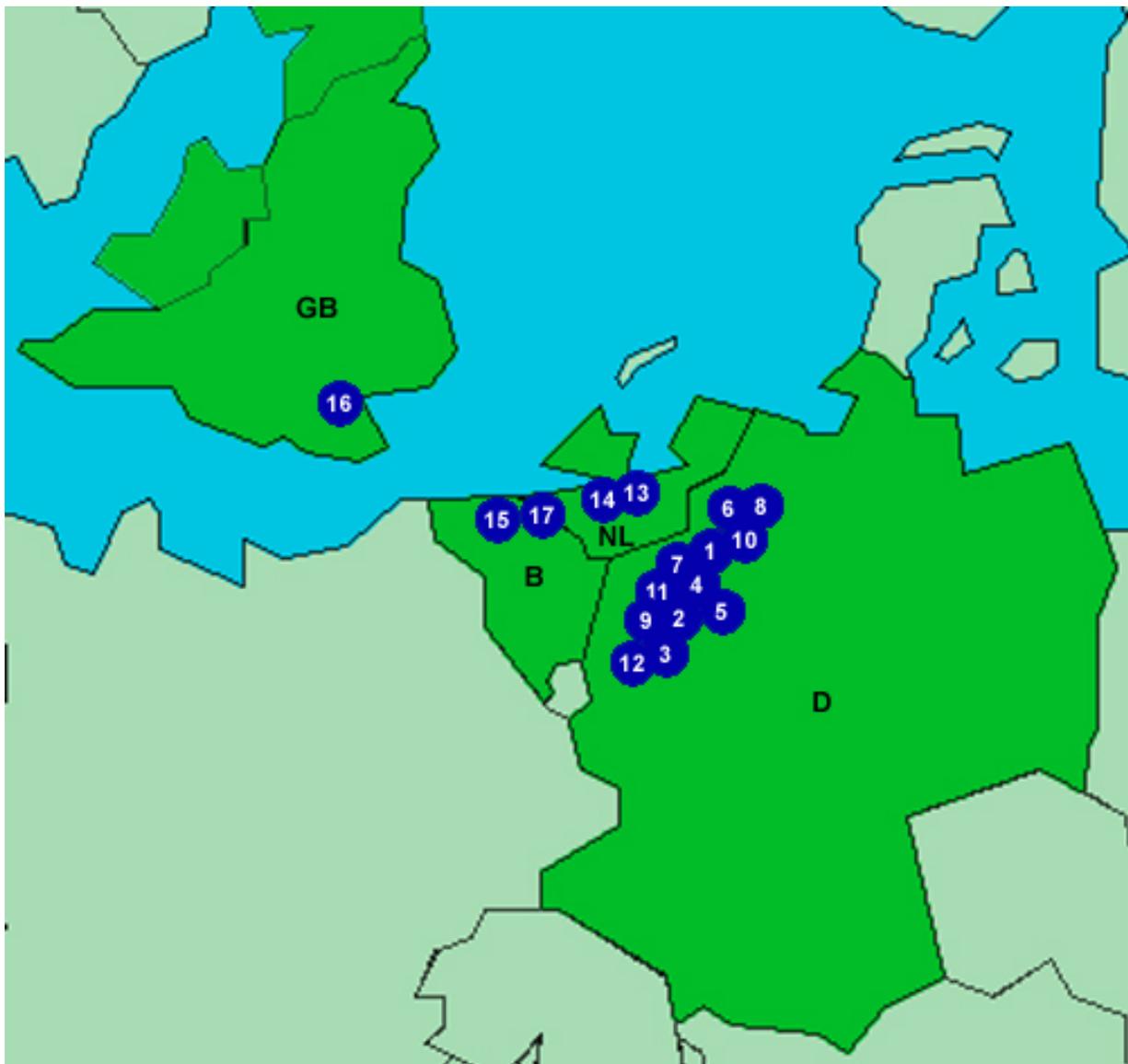


Tabelle 2: Übersicht über die Projektpartner und deren Ansprechpartner

Gruppe	Name der Institution	Adresse	Ansprechpartner	Nummer in Abb. 2
(D) Ruhr- und Kanalhäfen (AöK ¹⁸⁾	Dorstener Versorgungs- und Betriebsgesellschaft mbH	Halterner Str. 5 D-46284 Dorsten	Herr Erwin Gerdemann	1
	Dortmunder Hafen AG	Speicherstr. 23 D-44147 Dortmund	Herr Dr. Roland Beyer Herr Holger Sitter	2
	Stadtwerke Essen AG Abt. 9 - Hafen -	D-45117 Essen	Herr Harald Dippel	3
	Gelsenkirchener Hafenbetriebsgesellschaft mbH („Gelsen-Log“)	Am Stadthafen 45 D-45881 Gelsenkirchen	Herr Günther Friedrich Herr Franz-Josef Grefrath	4
	Hafen Hamm GmbH	Postfach 2467 D-59014 Hamm	Herr Friedrich Weege	5
	Stadtwerke Lübbecke GmbH	Gasstr. 1 D-32312 Lübbecke	Herr Eduard Hunker	6
	Stadthafen Lünen	Buchenberg 12 D-44532 Lünen	Herr Rudi Freund	7
	Mindener Hafen GmbH	Karlstr. 45 D-32423 Minden	Herr Andreas Breiholz Herr Hans Jürgen Hansch	8
	Betriebe der Stadt Mülheim an der Ruhr	Duisburger Str. 78 D-45479 Mülheim a.d.R.	Herr Gerd Bultmann Herr Hans-Hermann Paulsen Herr Karl Wolf Herr Joachim Exner	9
	Stadtwerke Münster	Hafenplatz 1 D-48155 Münster	Herr Bernhard Recker	10
	Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH	Am Westhafen 27 D-44653 Herne	Herr Karl-Heinz Wick Herr Friedhelm Unger Herr Heinz Wöhler	11
(D) Rheinhäfen	Hafen Düsseldorf-Neuss	Hammer Landstraße 3 D-41460 Neuss	Herr Rainer Schäfer Herr Ludwig von Hartz	12
(NL) Seehäfen	Hafen Amsterdam	De Ruyterkade 7 / P.O. Box 19406 NL-1000 GK Amsterdam	Herr Jan Egbertsen Herr Mannes Boelen Herr Koen Overtoom (Repräsentant in D.)	13
	Hafen Rotterdam	Wilhelminakade 907 NL-3072 AP Rotterdam	Herr Jan Barendregt Herr Göldner (Neuss, Repräsentant in D.)	14
	Rotterdam PORT Promotion Council	Wilhelminakade 907 NL-3072 AP Rotterdam	Herr Karel M. Th. De Zeeuw	
(B) See- und Binnenhäfen	Hafen Antwerpen	Havenhuis Entrepotkaai 1, B-2000 Antwerpen	Herr Jan Burvenich Herr Jean-Pierre Verschueren Herr Koen Cuypers	15
	Hafen Antwerpen, deutsche Vertretung	Taubenstr. 87 B-46539 Dinslaken	Herr Heinz Iffland	
	Rijn-Schelde Delta Samenwerkingsorganisatie (aktuell noch in Vertretung von 6 See- und Binnenhäfen)	Het Markiezenhof Steenbergsestraat 8 Postbus 193, NL-4600 AD Bergen op Zoom	Herr Max Roksnoer	17
(UK) Seehäfen	Medway Council Economic Development and Neighbourhood Renewal Development and Environment Directorate	95 High Street Rochester Kent ME1 1LX UK	Herr Clem Smith	16

18) Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Kanalhäfen.

4.2 Projektmanagementstruktur

(a) Projektführung (Project Leader)

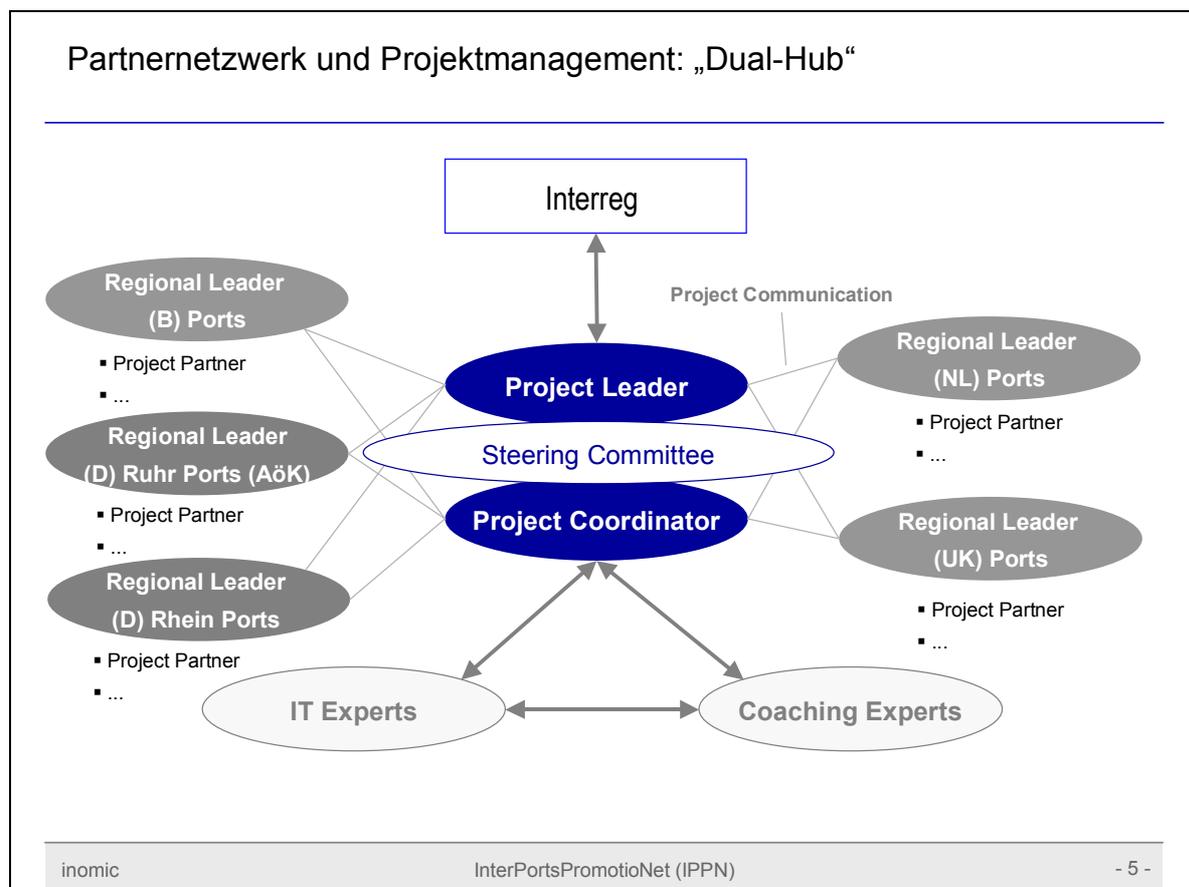
Ein Partner des Projektes übernimmt als „Project Leader“ die Projektführung. Der projektführende Partner dient als alleiniger Ansprechpartner für die zuständigen Stellen im Außenverhältnis. Die Festlegung der Projektführung erfolgt in der Sitzung des Projektkonsortiums im Januar 2004. Die Aufgaben der Projektführung bestehen in der:

- strategischen Definition und Kohärenz der Leistungen der einzelnen Arbeitspakete (Projektleitung im engeren Sinne, Arbeitspaket D.6) sowie
- der Finanzverwaltung inklusive der Kontrolle und Bezahlung der beauftragten Experten zur Projektdurchführung (Projektverwaltung, Arbeitspaket D.7)¹⁹.

(b) Projektkoordination (Project Coordinator)

Die Projektkoordination ist verantwortlich für:

- die inhaltliche Umsetzung der Arbeitspakete sowie die inhaltliche Begleitung der beauftragten Experten (Arbeitspaket D.8) und
- die Umsetzung der internen und externen Projektkommunikation mit Meetings, Newslettern und Dokumentationen des Projektes („Networking“, Arbeitspaket D.9).



19) Die weitere Aufteilung von Projektleitung und Projektkoordination erfolgt hauptsächlich auf Grund der jeweils notwendigen unterschiedlichen Profile und Kompetenzen der damit betrauten Personen. Damit ist eine inhaltliche Aufteilung für eine eindeutige Zuordnung der Aufgaben zu einzelnen Personen notwendig.

Die zweite Koordinationsfunktion zur Ausgestaltung des Netzwerkes wird durch Herrn Hans-Hermann Paulsen aus Mülheim wahrgenommen werden. Die Idee und Konzeption stammen im wesentlichen aus dessen persönlichem Umfeld. Dazu liegen hier die meisten persönlichen Kontakte innerhalb des Netzwerkes bei Herrn Paulsen vor. Die beiden operativen Anlaufstellen bilden einen „Dual-Hub“ für die Projektdurchführung. Sie kommunizieren mit den Regional Leadern und Projektpartnern über die Projekthinhalte.

(c) Projektausschuss (Project Steering Committee)

Durch ein „Project Steering Committee“, das einmal pro Quartal tagt, wird die Steuerungskommunikation unter den wichtigsten Partnern sichergestellt. Ihm gehören neben dem Projektführer und dem Projektkoordinator eine Auswahl von fünf Vertretern der Projektpartner und Teilnehmerländer an (Regional Leader). Die fünf Regionalgruppen sind dabei:

- (B) Häfen (See- und Binnenhäfen), Regional Leader: Antwerpen, Herr Jan Burvenich
- (NL) Häfen (See- und Binnenhäfen), Regional Leader: Rotterdam, Herr Jan Barendregt und/oder Amsterdam (Herr Jan Egbertsen)
- (UK) Häfen (See- und Binnenhäfen), Regional Leader: Medway, Herr Clem Smith
- (D) Rheinhäfen, Regional Leader: Düsseldorf-Neuss, Herr Rainer Schäfer
- (D) Ruhr- und Kanalhäfen, Regional Leader: AöK, Herr Friedhelm Unger

Eine Besonderheit des Projektes besteht darin, dass die dritte und vierte Regionalgruppe während der Projektlaufzeit um weitere Projektpartner für die Umsetzung erweitert werden kann. Allerdings geschieht dies nach der Festlegung des Budgets und des Förderantrages im Rahmen des EU-INTERREG-IIIB-Programms auf eigene Kosten und ohne Beteiligung an den Fördermitteln.²⁰ Dennoch wird dadurch für alle Beteiligten ein Nutzen geschaffen, da der Wert des Netzwerkes überproportional mit der Anzahl der Teilnehmer zunimmt. Damit würde durch einen weiteren Zutritt neuer Projektpartner während der Laufzeit sowohl für die neuen Partner als auch für die bestehenden Projektpartner ein zusätzlicher Nutzen entstehen.

(d) Projektkonferenz (Project Partner Committee)

Die Kommunikation unter allen Projektpartnern wird durch ein „Project Partner Committee“ ermöglicht. Es tagt als Projektkonferenz jeweils nach Abschluss der drei Projektabschnitte.

4.3 Expertenunterstützung

Die inhaltlichen Bausteine des Projektes sollen durch die *zeitlich begrenzte Beauftragung* von Experten in den Bereichen:

- der IT-Entwicklung und
- des Organisations-Coachings (Geschäftsprozessintegration)

20) Durch diese weitere Kostenbeteiligungen neuer Partner sinken die weiteren Entwicklungs- und Implementierungskosten der bestehenden Projektpartner anteilig.

unterstützt werden. Dies ermöglicht es den Projektpartnern, *spezifische* und *professionelle Erfahrungen* für die Realisierung der Projektziele zu nutzen, über die sie aufgrund ihrer üblichen Geschäftstätigkeit nicht verfügen. Diese IT- und Coaching-Kompetenzen könnten sonst insbesondere von den kleineren Hafenbetreibern keinesfalls selbst vorgehalten oder eigenständig fremdbezogen werden. Stattdessen lassen sich diese speziellen Kompetenzen nur im Projektverbund gemeinsam wirtschaftlich akquirieren und einsetzen.

4.4 Weitere Projektunterstützung

Die inhaltlichen Ziele des Projektes werden durch weitere Institutionen unterstützt. Sie nehmen am Projekt nicht unmittelbar teil, sondern begleiten es als *externe Unterstützer* mittelbar z.B. durch Zurverfügungstellung von Netzwerkkontakten. Zu diesen externen Unterstützern gehören nach aktuellem Stand:

Tabelle 3: Übersicht der unterstützenden Institutionen

Nr.	Institution	Internetadresse	Status
1.	Europäischer Verband der Binnenhäfen (EFIP)	http://www.inlandports.be	Unterstützung
2.	Projekt Ruhr GmbH, deren Mitglieder des Aufsichtsrates unter anderem sind: - Peer Steinbrück (Vorsitzender), Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen; - Dr. Michael Vesper (Stellvertretender Vorsitzender), Minister für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen; - Dr. Axel Horstmann, Minister für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen; - Hannelore Kraft, Ministerin für Wissenschaft und Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen.	http://www.projektruhr.de	Unterstützung
3.	IHK Dortmund	http://www.dortmund.ihk.de	Unterstützung
4.	IHK Mittleres Ruhrgebiet Bochum	http://www.bochum.ihk.de	Unterstützung
5.	IHK Duisburg	http://www.ihk-duisburg.de	Unterstützung
6.	IHK Nord-Westfalen Münster	http://www.ihk-muenster.de	Unterstützung
7.	IHK Mülheim, Essen, Oberhausen zu Essen	http://www.essen.ihk.de	Unterstützung
8.	ShortSeaShipping Promotion Center	http://www.shortseashipping.de	Interesse
9.	Europäischer Verband der Binnenschifffahrt (INE)	http://www.inlandnavigation.org	Interesse
10.	Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich		Interesse
11.	Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BöB)  BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.	http://www.binnenhafen.de	Unterstützung
12.	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB)	http://www.binnenschiff.de	angefragt
13.	Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI)	http://www.bdi-online.de	angefragt
14.	Wirtschaftsförderungseinrichtungen der Hafenstandorte		angefragt

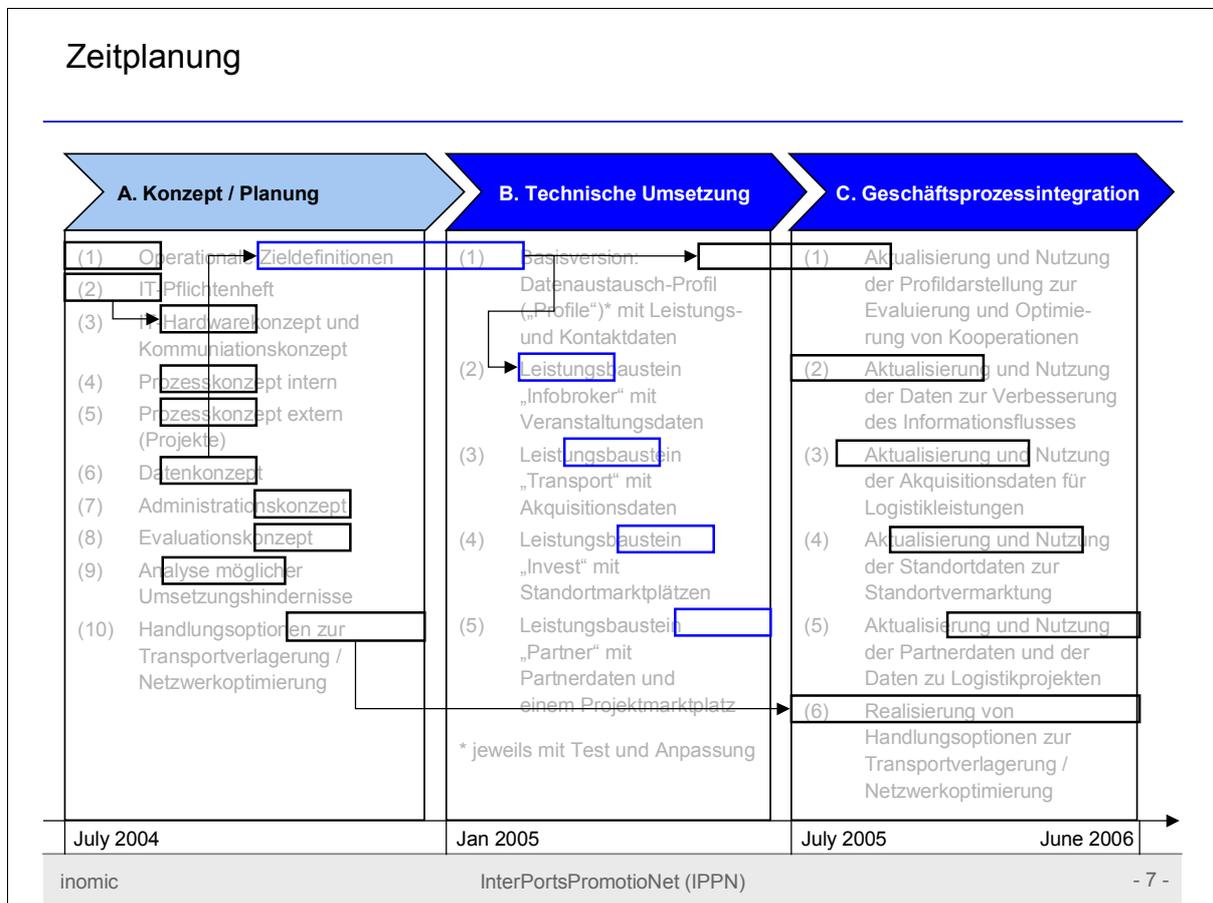
Der Kreis externer Unterstützung wird während der Ausarbeitung des Konzeptes ausgebaut.

5 Zeitplanung

5.1 Grobe Zeitplanung mit Meilensteinen

Die gesamte Projektdauer beträgt 24 Monate ab dem Start des Projektes. Sie umfasst sowohl die Entwicklung der internetbasierten Kommunikationsplattform als auch die Integration kooperationsrelevanter Geschäftsprozesse mit Hilfe dieser Plattform.

Der erste Arbeitsbereich Konzeption / Planung (A) wird bereits zum Ende des 6. Monats der Projektlaufzeit abgeschlossen. Der zweite Arbeitsbereich der technischen Umsetzung (B) wird nach weiteren 6 Monaten und damit nach insgesamt einem Jahr Projektlaufzeit abgeschlossen.



Damit werden die restlichen 50% der Projektlaufzeit für die Integration der kooperationsrelevanten Geschäftsprozesse und die hierzu erforderlichen organisatorischen Veränderungen – insbesondere Lernprozesse - verwendet (C). Erfahrungsgemäß stellen diese Integrations- und Veränderungsaktivitäten während der Implementierungsphase den *erfolgskritischen* Engpass bei der Realisierung von Projektzielen dar. Mit dieser starken Betonung von Integrations- und Veränderungsaktivitäten soll vermieden werden, dass das Projekt zwar in technischer Hinsicht eine „State-of-the-art“-Kommunikationsplattform hervorbringt, diese jedoch auf Grund mangelhafter Verankerung in den Geschäftsprozessen der Projektpartner

kaum genutzt wird, so dass keine nachhaltigen wirtschaftlichen Ergebnisse für die Projektpartner und die gesamte Transportwirtschaft erreicht werden.

5.2 Detailplanung der zeitlichen Abfolge

Tabelle 4: Detailplanung zeitlichen Abfolge der Arbeitsschritte

Inhalt / Arbeitsschritte	Nr.	Zeitraum von	Zeitraum bis	Vorgänger (Input)	Nachfolger (Output)
A.1.1. Zusammenfassung und Beschreibung aller Projektziele	01	01.07.04	15.07.04	-	02
A.1.2. Messung der Projektziele und Festlegung von Zielwerten	02	16.07.04	31.07.04	01	03
A.1.3. Controlling- und Reportingkonzept zu den Projektzielen	03	01.08.04	15.08.04	01, 02	04-87
A.2.1. Beschreibung der notwendigen Funktionalitäten	04	01.07.04	15.07.04	01, 02	05
A.2.2. Beschreibung der Kommunikationsanforderungen	05	16.07.04	31.07.04	04	06, 07
A.2.3. Dokumentation der Bedienung (Vorläufer der Handlungsanleitung)	06	01.08.04	15.08.04	05	48
A.3.1. Leistungsanforderung an die Hardware	07	16.08.04	31.08.04	05	08
A.3.2. Hardwarekonfiguration und Abgleich mit Bestand der Projektpartner	08	01.09.04	15.09.04	07	32
A.4.1. Analyse der bestehenden Prozesse	09	16.08.04	31.08.04	01, 02	10
A.4.2. Sollkonzept der Prozesse mit IPPN-Portal	10	01.09.04	15.09.04	09	11
A.4.3. Handlungsanleitung Prozessumstellung (Aktionsnotwendigkeiten)	11	16.09.04	30.09.04	10	33, 34
A.5.1. Analyse der externen bestehenden Prozesse inklusive Befragung der Logistikpartner (Verlader und Spediteure) zu Lücken	12	16.08.04	07.09.04	01, 02	13
A.5.2. Sollkonzept externer Prozessabläufe und Implementierungskonzept	13	08.09.04	30.09.04	12	33, 34
A.6.1. Analyse der Datenanforderungen	14	16.08.04	31.08.04	04, 05	15, 16
A.6.2. Konzept der Datenhaltung / Software	15	01.09.04	15.09.04	14	33, 34
A.6.3. Konzept der Datenhaltung / Datenfelder und Datenorganisation	16	16.09.04	30.09.04	14	33, 34
A.7.1. Analyse notwendiger Veränderungen und Datenaktualisierungen	17	01.10.04	31.10.04	04, 05	18
A.7.2. Definition der Nutzer- und Zugangsstrukturen	18	01.11.04	15.11.04	17	19
A.7.3. Gesamtkonzept der Veränderungsprozesse und Updates	19	16.11.04	30.11.04	18	33, 34
A.8.1. Festlegung volkswirtschaftlicher Parameter zur Ergebnismessung	20	01.10.04	31.10.04	01, 02	21
A.8.2. Definition von Sollwerten und Prozesskonzeption der Evaluation	21	01.11.04	30.11.04	20	85
A.9.1. Analyse der Vernetzungs- und Kooperationshindernisse zwischen den Hafenstandorten einer Projektregion	22	16.08.04	31.08.04	01, 02	27
A.9.2. Analyse der Vernetzungs- und Kooperationshindernisse der Hafenstandorte zwischen den verschiedenen Projektregionen	23	01.09.04	15.09.04	01, 02	27
A.9.3. Analyse der Vernetzungs- und Kooperationshindernisse zwischen den Hafenstandorten und den Speditionspartnern bzw. den Verladern	24	16.09.04	30.09.04	01, 02	27
A.9.4. Analyse der Hindernisse im Bereich der Infrastruktur	25	01.10.04	10.10.04	01, 02	27
A.9.5. Analyse der Hindernisse im Bereich der gesetzlichen und sonstigen Rahmenvorgaben (z.B. Sicherheits- und Umweltbestimmungen)	26	11.10.04	20.10.04	01, 02	27
A.9.6. Gesamtdarstellung der Hindernisse zur Steigerung des Verkehrsumfangs im Bereich Wasserstraße inklusive eines Problemrankings	27	21.10.04	31.10.04	22-26	28
A.10.1. Darstellung und Umsetzungsplanung (Ressourcen- und Zeitplanung) zur Überwindung der Hindernisse im Bereich der Kooperation der Hafenstandorte	28	01.11.04	15.12.04	27	32
A.10.2. Darstellung und Umsetzungsplanung (Ressourcen- und Zeitplanung) zur Überwindung der Hindernisse im Bereich der Kooperation der Hafenstandorte mit den Spediteuren und den Verladern	29	01.11.04	15.12.04	27	32
A.10.3. Darstellung und Umsetzungsplanung (Ressourcen- und Zeitplanung) zur Überwindung der Hindernisse im Bereich der Infrastruktur	30	01.11.04	15.12.04	27	32
A.10.4. Darstellung und Umsetzungsplanung (Ressourcen- und Zeitplanung) zur Überwindung der Hindernisse im Bereich der externen Rahmenvorgaben (z.B. Sicherheits- und Umweltbestimmungen)	31	01.11.04	15.12.04	27	32
A.10.5. Gesamtdarstellung als Maßnahmenpaket mit Ranking	32	16.12.04	31.12.04	26-29	67-70

Inhalt / Arbeitsschritte	Nr.	Zeitraum von	Zeitraum bis	Vorgänger (Input)	Nachfolger (Output)
B.1.1. Bereitstellung der notwendigen Profildaten durch die Projektpartner	33	01.10.04	15.12.04	13, 16, 19	35
B.1.2. Erstellung der grundlegenden Funktionalität des Portals (Datenbank und Kommunikation der Teilnehmer)	34	01.10.04	15.12.04	13, 16, 19	35
B.1.3. Einstellung der Profildaten und Überprüfung der Datendarstellung	35	16.12.04	15.01.05	33, 34	36
B.1.4. Prüfung der gesamten Funktionalität des Bereiches „Profil“	36	16.01.05	31.01.05	35	37, 50
B.2.1. Bereitstellung der notwendigen Informationen zu Veranstaltungen und Klärung der laufenden Datenquellen für diese Informationen	37	01.01.05	15.02.05	-	38
B.2.2. Einstellung der vorhandenen Informationen in das Portal	38	16.02.05	15.03.05	37	39
B.2.3. Prüfung der Funktionalität des gesamten Bereiches „Infobroker“	39	16.03.05	31.03.05	39	54
B.3.1. Bereitstellung der vorhandenen Akquisitionsdaten der Projektpartner und der akquisitionsverwendbaren Daten der in den Hafenstandorten ansässigen Wirtschaftsförderungseinrichtungen und der hafenstandortrelevanten Daten der IHK-Datensammlungen	40	01.02.05	15.03.05	-	41
B.3.2. Einstellung der Akquisitionsdaten in das Portal und Einrichtung der Zugriffs- und Änderungsrechte nach Nutzerklassen (inklusive eines geschützten Bereiches für jeden Nutzer mit individuell zugänglichen Daten)	41	16.03.05	15.04.05	40	42
B.3.3. Prüfung der Funktionalität und Anwendertest (Missbrauchsversuch)	42	16.04.05	30.04.05	41	57
B.4.1. Bereitstellung der beschreibenden Standortdaten der Projektpartner	43	01.03.05	15.04.05	-	44
B.4.2. Integration der Daten in das Portal	44	16.04.05	15.05.05	43	45
B.4.3. Test der Funktionalität „Invest“	45	16.05.05	31.05.05	44	61
B.5.1. Bereitstellung der bekannten Daten zu logistischen Partnern	46	01.04.05	15.05.05	-	47
B.5.2. Einstellung der bekannten Daten zu logistischen Netzwerkpartnern	47	16.05.05	07.06.05	46	48
B.5.3. Einrichtung von Such- und Kontaktmöglichkeiten im IPPN-Portal	48	08.06.05	21.06.05	47	49
B.5.4. Test der Gesamtfunktionalität des Bereiches „Partner“	49	22.06.05	30.06.05	48	64

Inhalt / Arbeitsschritte	Nr.	Zeitraum von	Zeitraum bis	Vorgänger (Input)	Nachfolger (Output)
C.1.1. Analyse der bestehenden Kenntnisse über die Projektpartner	50	01.04.05	15.04.05	36	51
C.1.2. Training zu den Informationsangeboten des Portals in Bezug auf die Projektpartner und deren Kapazitäten	51	16.04.05	30.04.05	50	52
C.1.3. Feedback der Mitarbeiter zur Nutzung und zu Hindernissen in der gegenseitigen Information zu Profilangaben der Hafenstandorte	52	01.05.05	15.05.05	51	53
C.1.4. Einzelcoaching der Mitarbeiter	53	16.05.05	30.06.05	52	81
C.2.1. Analyse der bestehenden Informationen über Aktivitäten	54	01.07.05	31.07.05	39	55
C.2.2. Training zu den Informationsangeboten des Portals	55	01.08.05	31.08.05	54	56
C.2.3. Feedback der Mitarbeiter zur Nutzung und zu Hindernissen	56	01.09.05	30.09.05	55	81
C.3.1. Analyse der bestehenden Akquisitionsprozesse und Erfolge	57	01.10.05	15.10.05	42	58
C.3.2. Training an Fallbeispielen zur Nutzung neuer Akquisitionsdaten	58	16.10.05	31.10.05	57	59
C.3.3. Feedback der Mitarbeiter anhand eigener bearbeiteter Akquisitionsfälle im Kontext des Hafennetzwerkes	59	01.11.05	15.11.05	58	60
C.3.4. Einzelcoaching der Vertriebsmitarbeiter zu den Fragestellungen im Rahmen der Netzwerkakquisition	60	16.11.05	31.12.05	59	81
C.4.1. Analyse der Hindernisse in der Standortvermittlung durch Umfrage	61	01.01.06	31.01.06	45	62
C.4.2. Training der beteiligten Mitarbeiter und Partner zur Funktionalität	62	01.02.06	28.02.06	61	63
C.4.3. Feedback der Mitarbeiter und Partner sowie Reaktion als Schulung	63	01.03.06	31.03.06	62	81
C.5.1. Analyse der Zusammenarbeit mit externen Netzwerkpartnern	64	01.04.06	30.04.06	49	65
C.5.2. Training zur den Portal-funktionalitäten und Diskussion der Prozessoptimierung in der Akquisitionsphase	65	01.05.06	31.05.06	64	66
C.5.3. Feedback der Mitarbeiter / externen Partner und zweites Training	66	01.06.06	30.06.06	65	81
C.6.1. Umsetzung der <u>ersten</u> Handlungsoption im Rahmen des Rankings der möglichen Maßnahmen zur Überwindung analysierter Hindernisse	67	01.01.05	30.06.05	32	68
C.6.2. Umsetzung der <u>zweiten</u> Handlungsoption	68	01.07.05	31.12.05	67	69
C.6.3. Umsetzung der <u>dritten</u> Handlungsoption	69	01.10.05	31.03.06	68	70
C.6.4. Umsetzung der <u>vierten</u> Handlungsoption	70	01.01.06	30.06.06	69	81

Inhalt / Arbeitsschritte	Nr.	Zeitraum von	Zeitraum bis	Vorgänger (Input)	Nachfolger (Output)
D.1.1. Einrichtung einer internen Kommunikationsplattform (Homepage) zur Information der Projektpartner	71	01.08.04	15.10.04	01, 02	-
D.1.2. Einrichtung eines quartalsweisen IPPN-Newsletter für alle Projektpartner	72	01.08.04	30.06.06	01, 02	-
D.2.1. Auftakttreffen (Kick-off) Juli 2004	73	01.07.04	31.07.04	-	74
D.2.2. Projektkonferenz Januar 2005	74	01.01.05	31.01.05	73	75
D.2.3. Projektkonferenz Juli 2005 (Fertigstellung IPPN-Portal)	75	01.07.05	31.07.05	74	76
D.2.4. Projektkonferenz Januar 2006	76	01.01.06	31.01.06	75	77
D.2.5. Projektkonferenz Juni 2006 (Projektabschlusskonferenz)	77	01.06.06	15.06.06	76	81
D.3.1. Konzeption und Einrichtung einer externen IPPN-Projekthomepage zur Information der externen Projektbeteiligten und der Öffentlichkeit	78	16.10.06	31.12.04	71	-
D.3.2. Herausgabe einer Schriftenreihe und Dokumentation des Projektfortschrittes in dieser quartalsweise erscheinenden Schriftenreihe (Papierdokumentation und PDF-Download)	79	01.08.04	15.06.04	01, 02	81
D.3.3. Erstellung einer schriftlichen Projektdokumentation als Zwischenbericht zum Juni 2005 (Fertigstellung und Handbuch des IPPN-Portals)	80	15.05.05	30.06.05	79 (Teile)	81
D.3.4. Erstellung einer schriftlichen Projektdokumentation als Abschlussbericht zum Juni 2006 (Anwendungsdokumentation des IPPN-Portals)	81	15.06.06	30.06.06	80	-
D.3.5. Konzeption und Ausrichtung von öffentlichkeitswirksamen Kommunikationsmaßnahmen (z.B. Aktion mit Unicef, Teilnahme an image- und öffentlichkeitswirksamen Preiswettbewerben z.B. am "European Award for Logistics Excellence")	82	01.07.04	30.06.06	-	-
D.4.1. Einrichtung von quartalsweisen Anwender- und Netzwerkseminaren mit Interessierten aus anderen Logistiknetzwerken und Hafenstandorten	83	01.08.04	15.06.06	01, 02	81
D.4.2. Jährliche IPPN-Meetings mit den Netzwerk- und Logistikpartnern	84	01.07.04	15.06.06	-	81
D.5.1. Analyse der erreichten Nutzung und Vorschlag bzw. Entscheidung der Projektpartner zur Umsetzung weiterer Zusatznutzen in der Erweiterung für IPPN zum Juni 2005 und Juni 2006	85	01.07.04	15.06.06	-	81
D.6.1. Projektleitung mit Vertragsmanagement gegenüber den Fördermittelstellen der EU (Programmsekretariat), Vertragsmanagement gegenüber den Projektpartnern und allgemeine Repräsentation des Projektes	86	01.07.04	30.06.06	-	-
D.7.1. Projektverwaltung mit der Finanzadministration des Projektbudgets gegenüber den Experten, den Projektpartnern und dem Fördermittelgeber	87	01.07.04	30.06.06	-	-
D.8.1. Projektkoordination mit inhaltlichem Management der Arbeitspakete und Zusammenarbeit der Projektpartner sowie der Experten im Projekt (Sicherstellung der Kohärenz der Projektarbeiten bei den verschiedenen Projektpartnern und Experten)	88	01.07.04	30.06.06	-	-
D.9.1. Projektbetreuung insbesondere bezüglich der internen Kommunikation und der Netzwerkkontakte unter den Projektpartnern sowie insbesondere zu den Unterstützern und weiteren Partnern im Logistikbereich	89	01.07.04	30.06.06	-	-

6 Ressourcenplanung

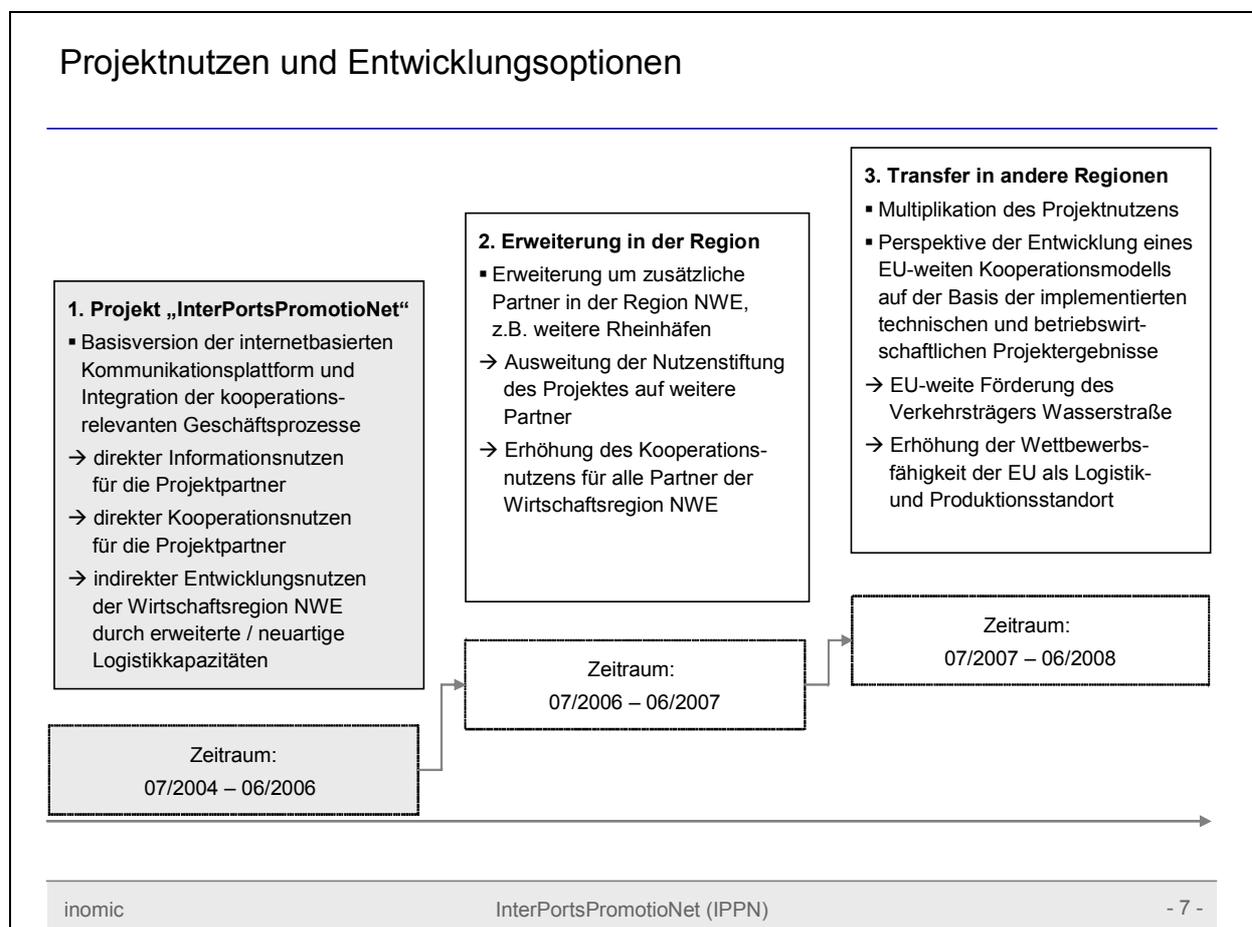
Die Seiten 24 bis 31 zur Ressourcenplanung sind mit Rücksicht auf
Datenschutzinteressen der Projektpartner nur den Projektpartnern zugänglich.

7 Nutzenplanung

7.1 Hauptnutzen des Projektes

Einerseits ermöglicht die *Effektivierung* des „*Realtime*“-*Informationsaustausches* zwischen den beteiligten Projektpartnern in *kurzfristiger* Hinsicht, rasch auf veränderte Wettbewerbsbedingungen zu reagieren sowie zusätzliche Wettbewerbschancen unverzüglich wahrzunehmen. Dadurch wird die *Agilität* der Projektpartner in einem turbulenten Wettbewerbsumfeld gestärkt. Zugleich wird die Einbeziehung der strategisch relevanten Hinterlandhäfen in die weltweite Vermarktung der Seehäfen erreicht. Dadurch wird eine Nutzung der langjährigen Erfahrungen und Kontakte der Seehäfen insbesondere in den Wachstumsregionen außerhalb Europas für die kleineren Binnenhäfen ermöglicht.

Dies stellt als Hauptnutzen die Unterstützung der angestrebten **Verlagerung von Verkehrsanteilen auf den Verkehrsträger Wasserstraße** dar. Dazu kommen die **angestrebten Ansiedlungen von logistikaffinen Unternehmen** im Bereich der Hafenanbieter, was wiederum die Verkehrsverlagerung unterstützt. Dies führt insgesamt zu einer besseren **Ausnutzung der Kapazitäten** an den Hafenstandorten und trägt damit zur **Standortsicherung** bei.



7.2 Ergänzender Nutzen des Projektes

Andererseits wird in *langfristiger* Hinsicht die Kooperationsfähigkeit und Kooperationswilligkeit der Projektpartner durch die Vernetzung ihrer Geschäftsprozesse über die gemeinsame Kommunikationsplattform gefördert. Durch diese *Stärkung der Kooperationskompetenz* werden die Projektpartner als gemeinsam agierendes *Logistiknetzwerk* in einem hochkompetitiven Wettbewerbsumfeld *nachhaltige Wettbewerbsvorteile* erzielen.

Die Kooperationsdimension des erweiterten Projektnutzens kann beispielsweise konkret erfolgen durch:

- eine *gemeinsame Vermarktung* der Hafenstandorte des Netzwerkes an asiatischen Standorten und in anderen globalen Partnerregionen,
- die Einrichtung von *Competence Centern*, die Hindernisse in der gegenseitigen Vernetzung identifizieren, Beratungsleistungen von größeren zu kleineren Netzwerkpartnern transferieren sowie Know-how zur Überwindung der identifizierten Hindernisse zur Verfügung stellen,
- eine gemeinsame und damit schlagkräftigere *Kommunikations- und Lobbyarbeit* für die Hafenstandorte und den Verkehrsträger Wasserstraße,
- eine wechselseitige *Kontaktvermittlung* zwischen den Seehäfen und den Binnenhäfen für Zielgruppen des jeweils anderen Einzugsgebietes,
- *Wissens- und Beratungstransfer* zwischen den Häfen und den verschiedenen Logistikpartnern wie Logistikdienstleistern, Verladern, Frachtführern, Immobiliengesellschaften und Investoren,
- Einrichtung eines standortübergreifenden *Ideen- und Innovationsmanagements* zur Nutzung gemeinsamer Instrumente wie Kreativitäts- und Bewertungstechniken sowie deren Softwareumsetzung,
- Kooperation der Hafenstandorte und weiterer Partner zum Thema *Sicherheit* (z.B. Terrorismusprävention, technische Sicherheit).

7.3 Entwicklungsnutzen für die Projektregion

Durch die Vernetzung der Projektpartner entstehen mindestens die folgenden konkreten Nutzen für die Region Nordwesteuropa:

- Erweiterung der Transportkapazitäten des Verkehrsträgers Wasserstraße durch Abstimmung und Spezifizierung der Arbeitsteilung der einzelnen Hafenstandorte (Spezialisierungskapazitäten),

- Stärkung der logistischen Standorte im Bereich der Hafenbetreiber und damit steigende Attraktivität für Investoren und Verlagerer aus der Industrie,
- Verstärkung der Attraktivität für stark arbeitsteilig organisierte Industriebereiche z.B. in Kooperation mit den osteuropäischen Ländern und Großbritannien (Short-Sea-Verkehre).

7.4 Multiplikationsnutzen für andere Regionen der Europäischen Union

Der Projektnutzen für die Region Nordwesteuropa soll in Richtung mehrerer geographischer Bereiche erweitert werden:

- Erstens sollen weitere Projektpartner im Bereich der Häfen und Großbritanniens und der deutschen Rheinhäfen gewonnen werden.²⁴
- Zweitens sollen Projekteinhalte in andere Hafeneinzugsgebiete, insbesondere den Bereich Norddeutschland/Nordsee und den Ostseeraum transferiert werden. Dies erfolgt durch gemeinsame Konferenz- und Seminarveranstaltungen gegen Ende des Projektzeitraumes.
- Drittens kommen die französischen Seehäfen und deren Hinterlandverbindungen für eine Übertragung in Frage.
- Darüber hinaus hat das NETA-Netzwerk Interesse an einer Zusammenarbeit und Integration bekundet (<http://www.netaproject.org.uk>).

8 Projekt-Controlling: Evaluation und Sicherstellung der Multiplikation

(a) Das Projekt-Controlling baut auf der einen Seite auf die laufende Überwachung der festgelegten Inhalte der einzelnen Arbeitsschritte und wird durch die Projektkoordination wahrgenommen. Abweichungen von der geplanten Projektdurchführung werden im Steering Committee besprochen und erforderlichenfalls durch den Project Leader durch Zahlungsrückhaltung sanktioniert.

(b) Zweitens wird das Projekt-Controlling in Form einer **externen Evaluation** die volkswirtschaftlichen Zielsetzung und Ergebnisse des Projektes prüfen. Diese Evaluation erfolgt durch einen externen Partner, z.B. eine Universität aus dem Einzugsgebiet der Projektpartner. Diese Evaluation wird zweimal zum Juni 2005 sowie zum Juni 2006 durchgeführt (Arbeitspaket D.5).

24) Solange dies nicht im Rahmen des Projektzeitraumes durch einen Beitritt zu den genannten Bedingungen schon geschehen ist.

Inhalt / Arbeitsschritte	Nr.	Termin Plan	Termin erreicht	Ziel erreicht
A.1.1. Zusammenfassung und Beschreibung aller Projektziele	01	15.07.04	Ja/Nein	0-100%
A.1.2. Messung der Projektziele und Festlegung von Zielwerten	02	31.07.04
A.1.3. Controlling- und Reportingkonzept zu den Projektzielen	03	15.08.04		
A.2.1. Beschreibung der notwendigen Funktionalitäten	04	15.07.04		
A.2.2. Beschreibung der Kommunikationsanforderungen	05	31.07.04		
A.2.3. Dokumentation der Bedienung (Vorläufer der Handlungsanleitung)	06	15.08.04		
A.3.1. Leistungsanforderungen an die Hardware	07	31.08.04		
A.3.2. Hardwarekonfiguration und Abgleich mit Bestand der Projektpartner	08	15.09.04		
A.4.1. Analyse der bestehenden Prozesse	09	31.08.04		
A.4.2. Sollkonzept der Prozesse mit IPPN-Portal	10	15.09.04		
A.4.3. Handlungsanleitung Prozessumstellung (Aktionsnotwendigkeiten)	11	30.09.04		
A.5.1. Analyse der externen bestehenden Prozesse inklusive Befragung der Logistikpartner (Verlader und Spediteure) zu Lücken	12	07.09.04		
A.5.2. Sollkonzept externer Prozessabläufe und Implementierungskonzept	13	30.09.04		
A.6.1. Analyse der Datenanforderungen	14	31.08.04		
A.6.2. Konzept der Datenhaltung / Software	15	15.09.04		
A.6.3. Konzept der Datenhaltung / Datenfelder und Datenorganisation	16	30.09.04		
A.7.1. Analyse notwendiger Veränderungen und Datenaktualisierungen	17	31.10.04		
A.7.2. Definition der Nutzer- und Zugangsstrukturen	18	15.11.04		
A.7.3. Gesamtkonzept der Veränderungsprozesse und Updates	19	30.11.04		
A.8.1. Festlegung volkswirtschaftlicher Parameter zur Ergebnismessung	20	31.10.04		
A.8.2. Definition von Sollwerten und Prozesskonzeption der Evaluation	21	30.11.04		
A.9.1. Analyse der Vernetzungs- und Kooperationshindernisse zwischen den Hafenstandorten einer Projektregion	22	31.08.04		
A.9.2. Analyse der Vernetzungs- und Kooperationshindernisse der Hafenstandorte zwischen den verschiedenen Projektregionen	23	15.09.04		
A.9.3. Analyse der Vernetzungs- und Kooperationshindernisse zwischen den Hafenstandorten und den Speditionspartnern bzw. den Verladern	24	30.09.04		
A.9.4. Analyse der Hindernisse im Bereich der Infrastruktur	25	10.10.04		
A.9.5. Analyse der Hindernisse im Bereich der gesetzlichen und sonstigen Rahmenvorgaben (z.B. Sicherheits- und Umweltbestimmungen)	26	20.10.04		
A.9.6. Gesamtdarstellung der Hindernisse zur Steigerung des Verkehrsumfangs im Bereich Wasserstraße inklusive eines Problemrankings	27	31.10.04		
A.10.1. Darstellung und Umsetzungsplanung (Ressourcen- und Zeitplanung) zur Überwindung der Hindernisse im Bereich der Kooperation der Hafenstandorte	28	15.12.04		
A.10.2. Darstellung und Umsetzungsplanung (Ressourcen- und Zeitplanung) zur Überwindung der Hindernisse im Bereich der Kooperation der Hafenstandorte mit den Spediteuren und den Verladern	29	15.12.04		
A.10.3. Darstellung und Umsetzungsplanung (Ressourcen- und Zeitplanung) zur Überwindung der Hindernisse im Bereich der Infrastruktur	30	15.12.04		
A.10.4. Darstellung und Umsetzungsplanung (Ressourcen- und Zeitplanung) zur Überwindung der Hindernisse im Bereich der externen Rahmenvorgaben (z.B. Sicherheits- und Umweltbestimmungen)	31	15.12.04		
A.10.5. Gesamtdarstellung als Maßnahmenpaket mit Ranking	32	31.12.04		

Inhalt / Arbeitsschritte	Nr.	Termin Plan	Termin erreicht	Ziel erreicht
B.1.1. Bereitstellung der notwendigen Profildaten durch die Projektpartner	33	15.12.04	Ja/Nein	0-100%
B.1.2. Erstellung der grundlegenden Funktionalität des Portals (Datenbank und Kommunikation der Teilnehmer)	34	15.12.04
B.1.3. Einstellung der Profildaten und Überprüfung der Datendarstellung	35	15.01.05		
B.1.4. Prüfung der gesamten Funktionalität des Bereiches „Profil“	36	31.01.05		
B.2.1. Bereitstellung der notwendigen Informationen zu Veranstaltungen und Klärung der laufenden Datenquellen für diese Informationen	37	15.02.05		
B.2.2. Einstellung der vorhandenen Informationen in das Portal	38	15.03.05		
B.2.3. Prüfung der Funktionalität des gesamten Bereiches „Infobroker“	39	31.03.05		
B.3.1. Bereitstellung der vorhandenen Akquisitionsdaten der Projektpartner und der akquisitionsverwendbaren Daten der in den Hafenstandorten ansässigen Wirtschaftsförderungseinrichtungen und der hafenstandortrelevanten Daten der IHK-Datensammlungen	40	15.03.05		
B.3.2. Einstellung der Akquisitionsdaten in das Portal und Einrichtung der Zugriffs- und Änderungsrechte nach Nutzerklassen (inklusive eines geschützten Bereiches für jeden Nutzer mit individuell zugänglichen Daten)	41	15.04.05		
B.3.3. Prüfung der Funktionalität und Anwendertest (Missbrauchsversuch)	42	30.04.05		
B.4.1. Bereitstellung der beschreibenden Standortdaten der Projektpartner	43	15.04.05		
B.4.2. Integration der Daten in das Portal	44	15.05.05		
B.4.3. Test der Funktionalität „Invest“	45	31.05.05		
B.5.1. Bereitstellung der bekannten Daten zu logistischen Partnern	46	15.05.05		
B.5.2. Einstellung der bekannten Daten zu logistischen Netzwerkpartnern	47	07.06.05		
B.5.3. Einrichtung von Such- und Kontaktmöglichkeiten im IPPN-Portal	48	21.06.05		
B.5.4. Test der Gesamtfunktionalität des Bereiches „Partner“	49	30.06.05		

Inhalt / Arbeitsschritte	Nr.	Termin Plan	Termin erreicht	Ziel erreicht
C.1.1. Analyse der bestehenden Kenntnisse über die Projektpartner	50	15.04.05	Ja/Nein	0-100%
C.1.2. Training zu den Informationsangeboten des Portals in Bezug auf die Projektpartner und deren Kapazitäten	51	30.04.05
C.1.3. Feedback der Mitarbeiter zur Nutzung und zu Hindernissen in der gegenseitigen Information zu Profilangaben der Hafenstandorte	52	15.05.05		
C.1.4. Einzelcoaching der Mitarbeiter	53	30.06.05		
C.2.1. Analyse der bestehenden Informationen über Aktivitäten	54	31.07.05		
C.2.2. Training zu den Informationsangeboten des Portals	55	31.08.05		
C.2.3. Feedback der Mitarbeiter zur Nutzung und zu Hindernissen	56	30.09.05		
C.3.1. Analyse der bestehenden Akquisitionsprozesse und Erfolge	57	15.10.05		
C.3.2. Training an Fallbeispielen zur Nutzung neuer Akquisitionsdaten	58	31.10.05		
C.3.3. Feedback der Mitarbeiter anhand eigener bearbeiteter Akquisitionsfälle im Kontext des Hafennetzwerkes	59	15.11.05		
C.3.4. Einzelcoaching der Vertriebsmitarbeiter zu den Fragestellungen im Rahmen der Netzwerkakquisition	60	31.12.05		
C.4.1. Analyse der Hindernisse in der Standortvermittlung durch Umfrage	61	31.01.06		
C.4.2. Training der beteiligten Mitarbeiter und Partner zur Funktionalität	62	28.02.06		
C.4.3. Feedback der Mitarbeiter und Partner sowie Reaktion als Schulung	63	31.03.06		
C.5.1. Analyse der Zusammenarbeit mit externen Netzwerkpartnern	64	30.04.06		
C.5.2. Training zur den Portalfunktionalitäten und Diskussion der Prozessoptimierung in der Akquisitionsphase	65	31.05.06		
C.5.3. Feedback der Mitarbeiter / externen Partner und zweites Training	66	30.06.06		
C.6.1. Umsetzung der <u>ersten</u> Handlungsoption im Rahmen des Rankings der möglichen Maßnahmen zur Überwindung analysierter Hindernisse	67	30.06.05		
C.6.2. Umsetzung der <u>zweiten</u> Handlungsoption	68	31.12.05		
C.6.3. Umsetzung der <u>dritten</u> Handlungsoption	69	31.03.06		
C.6.4. Umsetzung der <u>vierten</u> Handlungsoption	70	30.06.06		

Inhalt / Arbeitsschritte	Nr.	Termin Plan	Termin erreicht	Ziel erreicht
D.1.1. Einrichtung einer internen Kommunikationsplattform (Homepage) zur Information der Projektpartner	71	15.10.04	Ja/Nein	0-100%
D.1.2. Einrichtung eines quartalsweisen IPPN-Newsletter für alle Projektpartner	72	30.06.06
D.2.1. Auftakttreffen (Kick-off) Juli 2004	73	31.07.04		
D.2.2. Projektkonferenz Januar 2005	74	31.01.05		
D.2.3. Projektkonferenz Juli 2005 (Fertigstellung IPPN-Portal)	75	31.07.05		
D.2.4. Projektkonferenz Januar 2006	76	31.01.06		
D.2.5. Projektkonferenz Juni 2006 (Projektabschlusskonferenz)	77	15.06.06		
D.3.1. Konzeption und Einrichtung einer externen IPPN-Projekthomepage zur Information der externen Projektbeteiligten und der Öffentlichkeit	78	31.12.04		
D.3.2. Herausgabe einer Schriftenreihe und Dokumentation des Projektfortschrittes in dieser quartalsweise erscheinenden Schriftenreihe (Papierdokumentation und PDF-Download)	79	15.06.04		
D.3.3. Erstellung einer schriftlichen Projektdokumentation als Zwischenbericht zum Juni 2005 (Fertigstellung und Handbuch des IPPN-Portals)	80	30.06.05		
D.3.4. Erstellung einer schriftlichen Projektdokumentation als Abschlussbericht zum Juni 2006 (Anwendungsdokumentation des IPPN-Portals)	81	30.06.06		
D.3.5. Konzeption und Ausrichtung von öffentlichkeitswirksamen Kommunikationsmaßnahmen (z.B. Aktion mit Unicef, Teilnahme an image- und öffentlichkeitswirksamen Preiswettbewerben z.B. am "European Award for Logistics Excellence")	82	30.06.06		
D.4.1. Einrichtung von quartalsweisen Anwender- und Netzwerkseminaren mit Interessierten aus anderen Logistiknetzwerken und Hafenstandorten	83	15.06.06		
D.4.2. Jährliche IPPN-Meetings mit den Netzwerk- und Logistikpartnern	84	15.06.06		
D.5.1. Analyse der erreichten Nutzung und Vorschlag bzw. Entscheidung der Projektpartner zur Umsetzung weiterer Zusatznutzen in der Erweiterung für IPPN zum Juni 2005 und Juni 2006	85	15.06.06		
D.6.1. Projektleitung mit Vertragsmanagement gegenüber den Fördermitelstellen der EU (Programmsekretariat), Vertragsmanagement gegenüber den Projektpartnern und allgemeine Repräsentation des Projektes	86	30.06.06		
D.7.1. Projektverwaltung mit der Finanzadministration des Projektbudgets gegenüber den Experten, den Projektpartnern und dem Fördermittelgeber	87	30.06.06		
D.8.1. Projektkoordination mit inhaltlichem Management der Arbeitspakete und Zusammenarbeit der Projektpartner sowie der Experten im Projekt (Sicherstellung der Kohärenz der Projektarbeiten bei den verschiedenen Projektpartnern und Experten)	88	30.06.06		
D.9.1. Projektbetreuung insbesondere bezüglich der internen Kommunikation und der Netzwerkkontakte unter den Projektpartnern sowie insbesondere zu den Unterstützern und weiteren Partnern im Logistikbereich	89	30.06.06		

9 Entwicklungsoptionen für das Projekt

9.1 Erweiterung des Teilnehmerkreises

Nach der Darstellung in Abschnitt 4.2. sollen die zum Zeitpunkt des beabsichtigten Projektstarts zum 01.07.2004 beteiligten Projektpartner sukzessive durch weitere bedeutende Partner im Bereich der deutschen Rheinhäfen sowie der See- und Binnenhäfen in Großbritannien erweitert werden. Dieses Ziel wird auch über die Projektlaufzeit zur Einrichtung des Portals hinaus aufrecht erhalten. Damit kann die umfassende Einwirkung auf den gesamten nordwesteuropäischen Raum ermöglicht werden, da keine Hafenstandorte ausgeschlossen werden.

9.2 Inhaltliche Ausweitung der Projektarbeiten

Folgende inhaltliche Bausteine könnten über die Basisversion hinaus in die Projektumsetzung integriert werden und wären technisch auf der Basis des geplanten Portals realisierbar:

- Errichtung eines Einkaufspools zur Erzielung verbesserter Einkaufskonditionen durch größere Mengen,
- Einrichtung einer Arbeitsgruppe bzw. einer Geschäftsstelle zur professionellen Fördermittelsuche und Fördermittelakquisition unter Beteiligung der Projektpartner,
- Errichtung und Nutzung einer Börse für gebrauchte Anlagengüter im Bereich der beteiligten Hafenstandorte,
- Einrichtung einer gemeinsamen Arbeitsplatzbörse der Projektpartner.
- Einrichtung einer Ideen- und Austauschbörse zu Logistikthemen und Fragen der Qualitätssicherung,
- Zusammenarbeit der Projektpartner bei der Unterstützung des regionalen Tourismus.

9.3 Gateway-Kooperation innerhalb der Europäischen Union

Neben der Erweiterung der Projektpartner und dem Transfer in die Ostseeregion (Abschnitt 7.3) sollen die Projektergebnisse durch die Instrumente der externen Projektkommunikation innerhalb der Europäischen Union in weitere Netzwerkräume verbreitet werden. Dadurch kann die bestehende Kooperation der IPPN-Projektpartner als „Gateway“ zur Verbreitung der Vernetzung der Hafenstandorte beitragen und damit einen langfristigen Mehrwert für die Logistikentwicklung innerhalb der Europäischen Union realisieren. Alle Aspekte, die in den voranstehenden Abschnitten 9.1 bis 9.3 erwähnt werden, sind nicht in der Ressourcenplanung des Abschnitts 6 berücksichtigt worden. Sie werden zu keinen finanziellen Zusatzforderungen des antragstellenden Projektkonsortiums führen. Stattdessen wird ihre Realisierung nach Ablauf des Förderzeitraumes geplant oder schon während des Förderzeitraumes beabsichtigt, sofern sich dies aus den beantragten Fördermitteln darstellen lässt.

9.4 Kosten der Fortführung des IPPN Portals

Die geschätzten Kosten pro Partner für die Weiterführung des erstellten Portals und der damit verbundenen Aktivitäten wird *im engeren Sinne* auf etwa 300,00 EUR pro Partner pro Monat geschätzt (reine Portalkosten für Hardware, Datenpflege und Updates).

Im weiteren Sinne werden pro Teilnehmer etwa weitere 350,00 EUR bis 1.750,00 EUR pro Monat erwartet (kalkulatorische Personalkosten für die Durchführung der damit verbundenen Aktivitäten je nach Arbeitsumfang, geschätzt ca. 10%-50% einer Mitarbeiterstelle). Dieses sind *kalkulatorische Kosten* für bestehende Personalkapazitäten und müssten sogar positiv bewertet werden, da die Mitarbeiter durch das IPPN-Portal im weiteren Verlauf produktiver arbeiten können als zuvor.

10 Vorbereitungsphase des Projektes

10.1 Meilensteine in der Vorbereitung

Für die Vorbereitung des Projektes inklusive der Antragstellung zur EU-Förderung bis zum vorgesehenen Projektstart am 01.07.2004 die folgenden Schritte vorgesehen:

- Rückmeldung der Projektpartner mit der Übernahme von Arbeitspaketen und einer vorbehaltlichen Projektzustimmung bis: 14.01.2004
- Versand des Businessplans (V.6.0.D/E) und der Tagesordnung 26.01..bis 21.01.2004
- Projektkonferenz und Festlegung der Projektleitung und der Antragstellung: **26.01.2004**

Program IPPN Meeting 26.01.2004, 12-16 Uhr

World Port Center, Rotterdam

Time Schedule:

12.00	Reception
12.30	Presentation
13.30	Discussion
14.30	Coffee Break
15.00	Decision
15.30	End

- Businessplan (V.7.0.D/E) und Überführung in IPPN Proposal (V.1.0.E) 15.02.2004
- Rückmeldungen der Projektpartner und Partnerprofile inkl. Unterschriften 15.03.2004
- Projektkonferenz und Beschluss Antragseinreichung („Vorratstermin“) **29.03.2004**
- Antragstellung INTERREG IIIB NWE **31.03.2004**
- Verhandlungen mit dem Projektsekretariat zur Durchführung IPPN 30.04.2004
- Lieferantenauswahl und Ausfertigung der Projektverträge IPPN 31.05.2004
- Projektkonferenz zur Unterzeichnung der Projektverträge IPPN (Vorschlag) **21.06.2004**
- **Geplanter Projektstart** **01.07.2004**

10.2 Ressourcenaufwendungen in der Vorbereitung

Vorbereitungskosten entstehen in den folgenden vier Schritten:

- Vorbereitung 01.01.2003 bis 15.10.2003: 5.760,00 EUR
- Businessplan 16.10.2003 bis 26.01.2004: 5.000,00 EUR
- Antragsausfertigung 27.01.2004 bis 31.03.2004: ca. 7.500,00 EUR
- Projektvorbereitung 01.04.2004 bis 30.06.2004: ca. 10.000,00 EUR

Quellenangaben

Aberle, Gerd: Globalisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrskosten, Kurzgutachten für die Enquetekommission „Globalisierung der Weltwirtschaft – Herausforderungen und Antworten“, AU Stud 14/09, Berlin 2003.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Bundesverkehrswegeplan 2003, Berlin 2003.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes vor der Kabinettentscheidung, Presseinformation, Berlin 01.07.2003.

Grotrian, Jobst / Bodner, Markus / Grotrian, Kathrin / Jens, Sönke / Rommerskirchen, Stefan: Verkehrsprognose Winter 2002, Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Proj.-Nr.: 96.0729/2002, Basel, 18.12.2002.

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) (Hrsg.): Entwicklungstendenzen der deutschen Nordseehäfen bis zum Jahre 2015, Bremen 2002.

Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Güterverkehrsentwicklung 1995 bis 2001 nach ausgewählten Häfen und Wasserstraßengebieten in NRW, Düsseldorf 2002.

o. V.: Stolpe macht Hafенbetrieben Hoffnung, in: Deutsche Logistik-Zeitung, 57. Jahrgang / Nr. 130, Ausgabe vom 30.10.2003, Seite 1.

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Binnenschiffahrt unter Vorjaheresergebnis, Pressemitteilung vom 28.08.2002, Wiesbaden 2002.

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Kurzstreckenseeverkehr: Seeverkehrsdaten 2000, in: Statistik kurz gefasst, Verkehr, Thema 7 - Ausgabe 3/2003, Wiesbaden 2003.

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Seeverkehr in den MED-Ländern, 2000, in: Statistik kurz gefasst, Verkehr, Thema 7 - Ausgabe 9/2002, Wiesbaden 2002.

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt in der Europäischen Union 1995-2000, in: Statistik kurz gefasst, Verkehr, Thema 7 - Ausgabe 8/2002, Wiesbaden 2002.

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Seeverkehr in den Beitrittsländern 1995-2000, in: Statistik kurz gefasst, Verkehr, Thema 7 - Ausgabe 7/2002, Wiesbaden 2002.

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehrsmittelbestand: Schiffe/Luftfahrzeuge, Wiesbaden 2002.