

HUB 53/12° - das Logistiknetz Güstrow – Prignitz – Ruppin

Jochen Richard, Hilde Richter-Richard

(Dipl.-Ing. Jochen Richard, Planungsbuero Richter-Richard, Südstraße 52, 52064 Aachen, Deutschland, info@pr.de)
(Dipl.-Ing. Hilde Richter-Richard, Planungsbuero Richter-Richard, Südstraße 52, 52064 Aachen, Deutschland, info@pr.de)

1 ZUSAMMENFASSUNG

HUB 53/12° - das Logistiknetz Güstrow · Prignitz · Ruppin steht für eine kommunale Initiative der Städte Güstrow, Pritzwalk und Neuruppin, die diese Region zwischen Hamburg, Ostsee und Berlin zu einem Drehkreuz für Logistikdienstleistungen entwickeln will.

HUB 53/12° will die Standortvorteile der Region zur Entwicklung eines hochwertigen Logistiknetzes mit der Schiene als wesentlichem Verkehrsträger nutzen. Diese sind:

- gute geografische Lage im Hinterland der Ostseehäfen Wismar, Rostock und Sassnitz mit der Nähe zu den Ballungsräumen Berlin und Hamburg
- hervorragende Verkehrsinfrastruktur im Bereich Schiene und Straße mit Zugang zu Binnenhäfen und Verkehrsflughäfen in der Region,
- schnelle Flächenverfügbarkeit unterschiedlicher Größenordnungen für Neuansiedlungen,
- qualifizierte und motivierte Arbeitskräfte sowie entsprechende Weiterbildungsangebote.

2 GEOGRAFISCHE LAGE DES HUB 53/12°

HUB 53/12° steht für die Koordinaten der Region Güstrow · Prignitz · Ruppin zwischen Hamburg, Ostsee und Berlin. Im Bereich einer Stunde Fahrzeit sind unter anderem die Metropolen Hamburg und Berlin - damit fast 10 Mio. Einwohner in einem Umkreis von 150 km erreichbar.

Im europäischen Kontext befindet sich die Region an einer der bedeutendsten und entwicklungsfähigsten Nord-Süd-Achsen zwischen Skandinavien und den Ostseeanliegern einerseits und dem südosteuropäischen Raum/ Mittelmeer andererseits. Die Ostseehäfen Wismar, Rostock und Sassnitz dienen von Norden als Tore in die Region des HUB 53/12°, im Berliner Raum bilden die Güterbahnhöfe Seddin und Wustermark sowie die GVZ West und Süd die wesentlichen Übergabepunkte. Über die Nordseehäfen (Hamburg, Bremen) ist der Zugang zu den Weltmärkten gesichert.

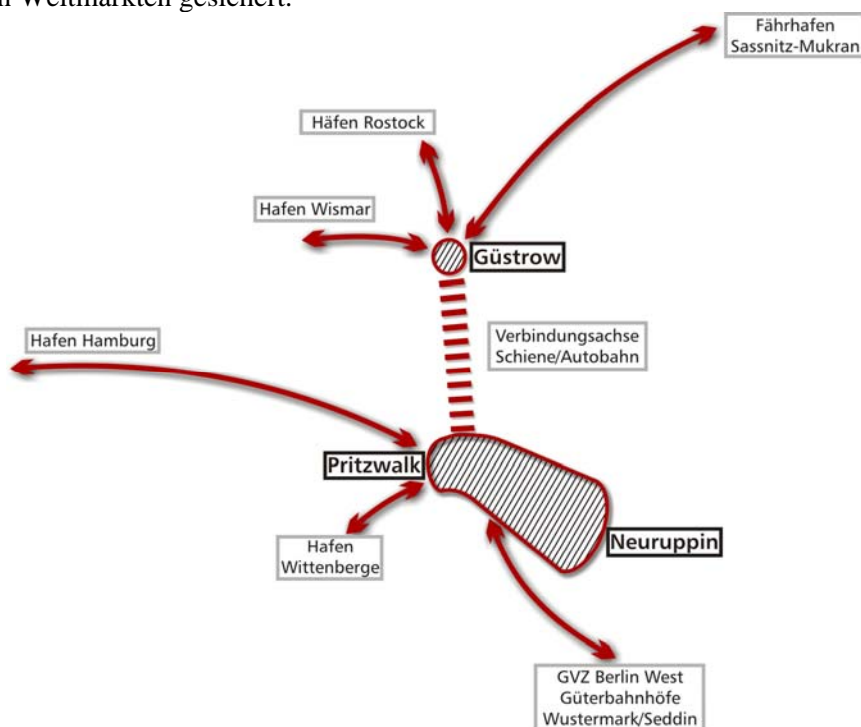


Abb. 1: Lage des HUB 53/12° in Deutschland



Abb. 2: Warenströme im HUB 53/12°

3 ENTWICKLUNG DER LOKALEN STÄRKEN ALS TEIL DER BOTTOM-UP-STRATEGIE

Die Idee zum HUB 53/12° ist letztlich zufällig Anfang 2007, also vor ziemlich genau zwei Jahren, aus einem kommunalen Informationsaustausch entstanden - nicht das erste Beispiel, bei dem der Zufall der Motor des Fortschritts darstellt. Die Strategie zur Entwicklung des HUB's war damit fast zwangsläufig vorgegeben: von unten nach oben, aus den beteiligten Städten Pritzwalk, Neuruppin und Güstrow heraus auf die europäische Ebene. Die Emotion des HUB 53/12° kann kaum besser beschrieben werden als mit dem Begriff "Globalisation": Das Zusammentreffen einer lokalen Vision mit einer globalen Perspektive. Die drei beteiligten Städte legen bis heute großen Wert auf die eingeschlagene Bottom-up-Strategie.

Mit der Zusammenarbeit im Rahmen des HUB 53/12° verfolgen die Städte folgende Ziele:

- Erhalt, Sicherung und Ausbau der regionalen Schieneninfrastruktur zur Entwicklung als Bypass zwischen den Schnellfahrstrecken nach Berlin – Hamburg und Berlin – Rostock, zwischen den Ostseehäfen und der Güterverkehrsinfrastruktur im Westen Berlins,
- Erhalt und Entwicklung der bestehenden Güterverkehrsnachfrage in der Region,
- Verbesserung des Zugangs zur Schiene, um die Nachfrage in der Region zu erhöhen und vorhandene Betriebe als Neukunden für die Schiene zu gewinnen,
- Neuansiedlung von schienenaffinen Betrieben, die das Schienenverkehrsangebot der Region als Standortvorteil erkennen und neue Arbeitsplätze in die Region bringen,
- Entwicklung der Region zu einem HUB mit europäischer Bedeutung am Schnittpunkt zwischen europäisch bedeutsamen Achsen mit einem umfassenden logistischen Dienstleistungsangebot als Teil der Wertschöpfungskette,
- Stärkung der verwaltungsmäßigen Zusammenarbeit zwischen den Städten im Hinblick auf die Entwicklung eines gemeinsamen Marktauftritts und die Nutzung von Synergieeffekten für die Wirtschaftsförderung.

Es geht zunächst darum, die regionalen Kräfte unabhängig von politischen Grenzen wie Landkreise oder Bundesländer zu bündeln. Alleine das Zusammentragen, Dokumentieren und Veröffentlichen der Informationen über die Verkehrsinfrastruktur, Dienstleister im Logistikgewerbe, Lage der Gewerbe- und Industriegebiete und ihre spezifischen Angebote, vorhandene Fortbildungseinrichtungen zur Qualifizierung der Arbeitskräfte und die sich daraus ergebenden neuen Strukturen der kommunalen Zusammenarbeit und der Wirt-

schaftsförderung werden die Region unabhängig vom weiteren Erfolg des HUB 53/12° zukunftsfähiger machen.

Eine besondere Qualität bietet die Schieneninfrastruktur des HUB 53/12° mit direkten Anschlüssen an die transeuropäischen Netze. Das Rückgrat bildet die Schienenstrecke Güstrow - Pritzwalk - Neustadt (Dosse), die die Region im Norden an den Seehafen Rostock und im Süden an die Güterinfrastruktureinrichtungen im Westen Berlins anschließt. Autobahnen stellen Verbindungen nach Hamburg (A 24), Berlin (A 24) und Rostock (A 19) her, die Verkehrsflughäfen Rostock-Laage und Prachim (primär Frachtflughafen) sind die Tore für die Luftfracht, mit dem Elbhafen in Wittenberge gibt es eine Anbindung an die Binnenwasserstraßen.

Die notwendige Infrastruktur für die einzelnen Verkehrsträger ist damit im Grunde genommen vorhanden. HUB 53/12° ist dementsprechend nicht als Infrastrukturprojekt angelegt, sondern als ein "virtuelles" Projekt, das stark auf Kommunikation und Governance setzt, in dem Sinne, dass neben dem Staat auch private Stakeholder Steuerungswirkung entwickeln.

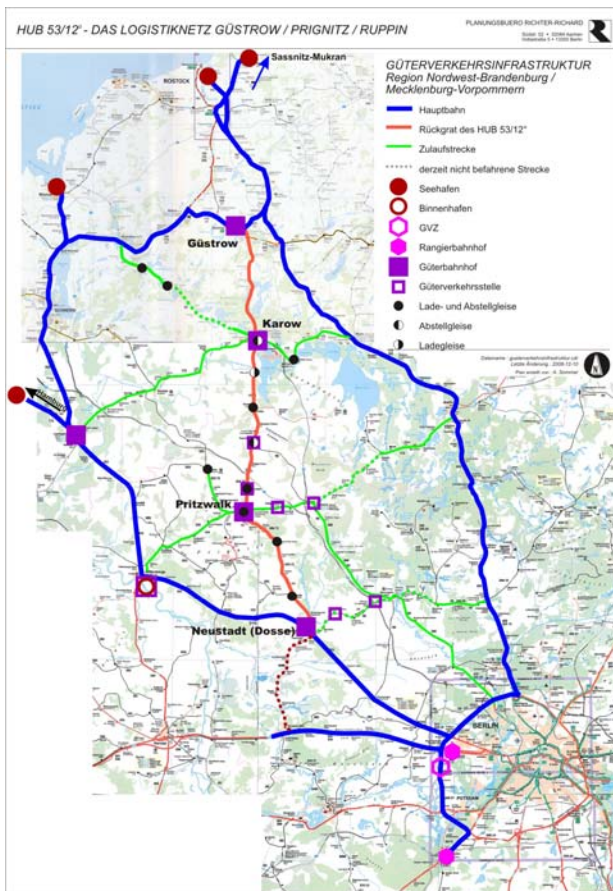


Abb. 3: Schieneninfrastruktur im HUB 53/12°

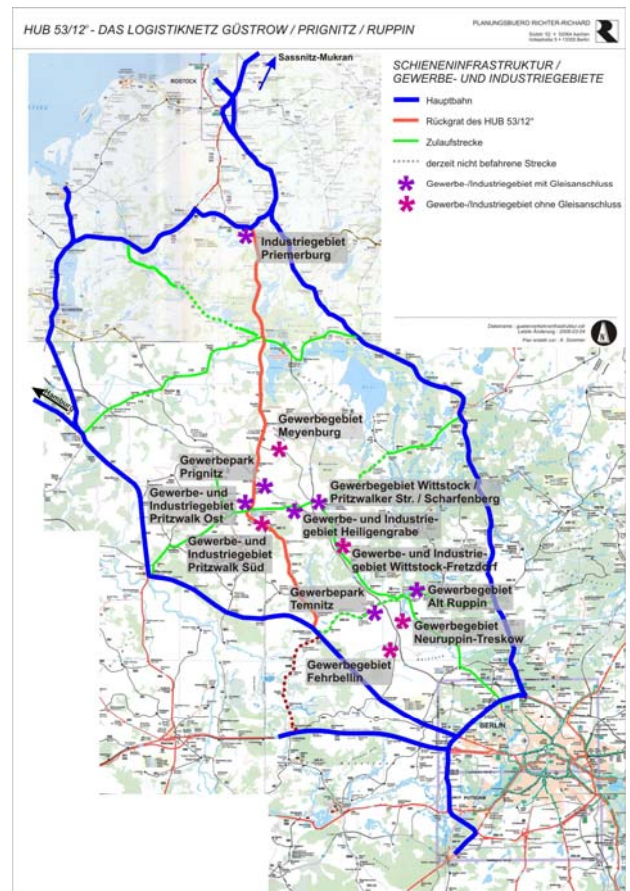


Abb. 4: Gewerbegebiete im HUB 53/12°

Die Orientierung an den Logistikbedürfnissen der ansässigen Unternehmen und die Weiterentwicklung der bestehenden Logistikstrukturen bietet die Basis für die Entwicklung des HUB 53/12°. Mit allen logistisch bedeutsamen Unternehmen der Region werden neben Logistikkonferenzen regelmäßig individuelle Gespräche geführt, um mit denen, die in der Region Logistikdienstleistungen nachfragen und anbieten, im Gespräch zu bleiben. Es gibt einen klar erkennbaren Trend zur Schiene. In den letzten Jahren hat der Schienengüterverkehr bereits deutlich zugenommen, nicht zuletzt, weil einzelne Betriebe Gleisanschlüsse mit Umladestationen ausgebaut haben. Bisher nutzen vier Betriebe die Güterverkehrsstellen. Weitere acht Betriebe beabsichtigen, in nächster Zeit die Schiene stärker zu nutzen.

Sieben von 12 Gewerbe- und Industriegebieten im HUB 53/12° verfügen über einen eigenen Gleisanschluss. An den unterschiedlichen Standorten des HUB 53/12° können in der Nachbarschaft von weltweit anerkannten Unternehmen große, zusammenhängende Flächen kostengünstig und weitgehend ohne baurechtliche Beschränkungen erworben werden. Investoren können je nach Lagepräferenz wählen zwischen Hafennähe

und Hochschulstadt (Güstrow), gutem Autobahn- und Eisenbahnanschluss (Pritzwalk) oder hoher Wohn- und Dienstleistungsqualität mit Nähe zu Berlin (Neuruppin).

Es gibt außerhalb der Ballungsräume nicht mehr viele Regionen, die auf ein relativ dichtes Schienennetz, dazugehörige Infrastruktureinrichtungen und entsprechend große verfügbare Industrie- und Gewerbeflächen zurückgreifen können. In dem derzeit überproportional wachsenden Güterverkehr auf der Schiene und angesichts der logistischen Engpässe der Seehäfen (insbesondere Hamburg), die zunehmend auf leistungsfähige Angebote in ihrem Hinterland angewiesen sind, liegt die realistische Chance der Region, sich als HUB zu etablieren.

Schon im Herbst 2007 hatte das Projekt so viel Kontur gewonnen, dass es im Rahmen des Modelvorhabens zur Raumordnung (MORO) "Überregionale Partnerschaften – Innovative Projekte zur stadtreionalen Kooperation, Vernetzung und gemeinsamen großräumigen Verantwortung" als Modul 3 "Die Häfen und das Hinterland zusammenbringen" anerkannt und vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bis Ende 2009 gefördert wird.

4 MIT DER REGIONALEN BASIS AUF DIE EUROPÄISCHE BÜHNE

Die Anbindung von Regionen außerhalb der Metropolräume an die Trans- und Paneuropäischen Achsen (TEN/PEN) erhält auf europäischer Ebene eine aus raum- und strukturpolitischen Gründen wachsende Bedeutung, um auch peripheren Region eine Entwicklungsperspektive zu geben. Eine Voraussetzung bildet die Bereitstellung entsprechend hochwertiger, intermodaler Verkehrsinfrastruktur. Eine weitere fundamentale Voraussetzung liegt darin, Güter nicht nur auf Hochgeschwindigkeitsachsen durch periphere Regionen zu wegen, sondern die Regionen an der Wertschöpfungskette teilhaben zu lassen. Warenströme halten jedoch in peripheren Regionen nur an, wenn es attraktive "Veredlungsangebote" als Teil der Wertschöpfungskette gibt. Nur mit einem solchen "Zwischenstopp" können in peripheren Regionen intermodale Verkehrsangebot Bedeutung erlangen, da es sonst keinen Grund gäbe, Verkehrsströme zu brechen. Intermodalität, Logistik und Wertschöpfung stehen deshalb in einem engen wechselseitigen Zusammenhang.

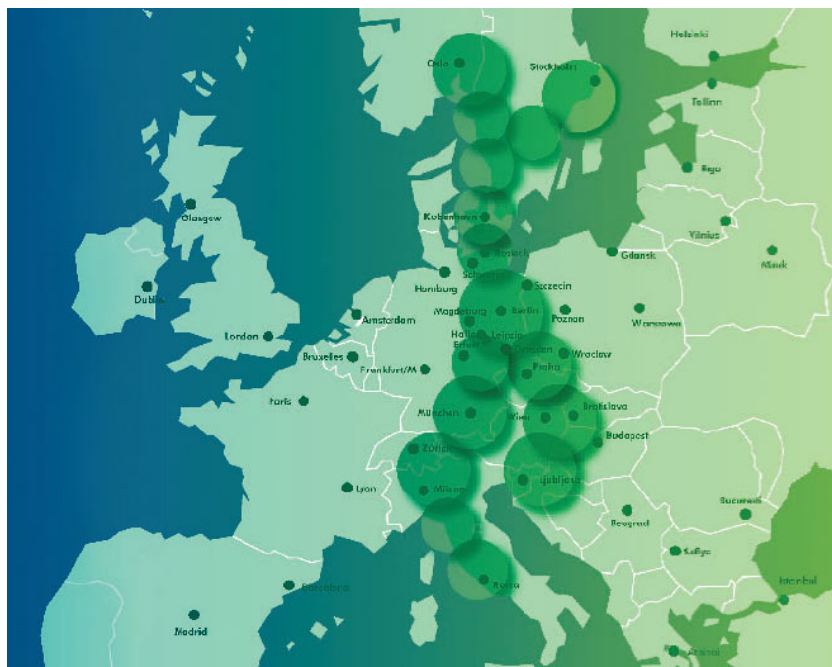


Abb. 5: Achsenbildung im EU-Projekt Scandria

So hat im europäischen Rahmen der Standort HUB 53/12° für skandinavische, finnische und zum Teil auch baltische Unternehmen den Vorteil, im Hinterland der Ostseehäfen zu liegen. Ein Zwischenstopp im HUB 53/12° ist deshalb beispielsweise für alle Warenströme geeignet, die von Norden in Richtung Zentraleuropa fließen und für die der Seetransport über die Ostsee Vorteile bringt:

- Das ist der Maschinenbau, der im HUB 53/12° von der Zwischenlagerung über die Teilmontage auf Abruf und die Verteilung der Produkte in Zentral- und Südeuropa profitieren kann.
- Das betrifft auch Produkte, die im HUB 53/12° zwischengelagert, auf Bestellung konfektioniert und dann auf Abruf dem Versand zugeführt werden.
- Ein weiterer Vorteil liegt in kürzeren Lieferzeiten, da die Transportzeit des Seewegs oder der lange Landweg eingespart wird. Neben dem grundsätzlichen Vorteil einer kurzen Responszeit betrifft dies in besonderem Maße zeitempfindliche Produkte und Serviceangebote, wie sie beispielsweise bei Reparaturen oder Reklamationen auftreten.

Um die europäische Ebene stärker betreiben zu können, hat sich HUB 53/12° in das Interreg IV-Projekt "Scandria" (Scandinavian-Adriatic Corridor for Growth and Innovation) eingebracht. Während der Abschnitt der Ostsee-Adria-Achse südlich Berlins bereits unter dem Titel "**SoNorA**" (**South North Axis**) von der EU genehmigt wurde, befindet sich der nördliche Abschnitt noch im Antragsverfahren. Die Partner des HUB 53/12° sind an Austauschprojekten und Kooperationen mit europäischen Regionen, nicht nur entlang des Scandria/SoNorA-Korridors, interessiert.

5 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Ziel der jetzigen Phase ist es, HUB 53/12° als Marke zu entwickeln und eine Dimension zu erreichen, die auf europäischer Ebene wahrgenommen wird. Dies geht zwangsläufig nur mit einer interkommunalen Vorgehensweise, eingebettet in eine abgestimmte Politik der jeweiligen Bundesländer und vor allem unter Einbeziehung privater Akteure - seien es die Unternehmen, die Logistikdienstleistungen nachfragen, oder die Unternehmen, die entsprechende Dienstleistungen anbieten. Die Infrastruktur ist weitgehend vorhanden und bedarf vor allem des Erhalts und der Ergänzung um weitere Angebote wie Schienenpersonenverkehr oder touristische Museumsbahnfahrten, um die Infrastruktur wirtschaftlich betreiben zu können.

Die derzeitige Wirtschaftskrise stellt die weitere Entwicklung des HUB 53/12° nicht in Frage. Die Zeit der Flaute wird genutzt, um das Projekt weiter professionell auf die Beine zu stellen. Da davon auszugehen ist, dass die Weltwirtschaft mittelfristig weiter wachsen wird, bietet die Krise mit all ihren Umbrüchen und Neuorientierungen sogar eine zusätzliche Chance, HUB 53/12° am Markt zu etablieren.

HUB 53/12° ist im Internet unter www.hub5312.de als ständig wachsende Baustelle vertreten. Jeder Interessierte ist eingeladen, hier die weitere Entwicklung des HUB als einen denkbaren regionalen Weg der "Glokalisierung" zu verfolgen.



Abb. 5: Kesselwagenzug der Prignitzer Eisenbahn auf dem Weg nach Pritzwalk