

■ Die Position

Hafen und Stadtentwicklung in einem stabilen Gleichgewicht

Auszüge aus der Eröffnungsrede von Dr. Rolf Bender, Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) e.V.

Das heutige Thema „Hafen- und Stadtentwicklung in einem stabilen Gleichgewicht“ legt nahe, entweder mit einem Ausrufezeichen oder mit einem Fragezeichen versehen zu werden. Wir haben bewusst darauf verzichtet, weil wir uns selber noch nicht darüber klar sind, welches Zeichen denn nun das richtige ist.

Wenn nachhaltige Logistik-Konzepte nach allgemeiner Auffassung nur unter Einbindung der öffentlichen Binnenhäfen vorstellbar sind, müssen wir zwangsläufig diskutieren, ob Hafen- und Stadtentwicklung ein Gegensatz sind oder zukünftig einen Gleichklang bilden können. Für einige Mitglieder unseres Verbandes ist diese Frage überlebenswichtig.

Die Binnenhäfen sind Teil des Systems Straßenverkehr/LKW und des Systems Schienenverkehr/Eisenbahn. Sie sind aber vor allem mit ihrer Umschlagfunktion am Wasser integraler Bestandteil des Systems Wasserstraße. Alle Bestrebungen der Verkehrspolitik, wachsende Güterverkehrsmengen zu bewältigen und die Transportlogistik durch eine stärkere Einbeziehung des nassen Systems zu optimieren, setzen ein dichtes Netz von leistungsfähigen und funktionierenden Binnenhäfen voraus.

Die EU-Kommission hat im Januar 2006 das Aktionsprogramm NAIADES vorgelegt, mit dessen Hilfe das nasse System stärker als bislang in Transportketten integriert werden soll. Folgerichtig spricht sich die EU-Kommission für eine Stärkung und Weiterentwicklung der Binnenhäfen mit ihren Funktionen und Kapazitäten aus. Die Raumplanung wird aufgefordert, der Sanierung vorhandener wasserstraßen-naher Industriegebiete größeres Gewicht beizumessen.

Nahezu zeitgleich zu den europäischen Aktivitäten ist auch auf nationaler Ebene die Bedeutung des nassen Systems zur Lösung der verkehrspolitischen Aufgaben stärker ins Blickfeld der Politik gerückt. Ein erster Ansatz war die Einberufung des „FORUMS BINNENSCHIFFFAHRT UND LOGISTIK“. Der in Vorbereitung befindliche „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ wird diese Linie sicherlich fortsetzen.

Den verkehrspolitischen Überlegungen der EU und des Bundes gemeinsam ist das Ziel, die Funktionsfähigkeit der Binnenhäfen als Knoten im Verkehrsnetz und natürliche Güterverkehrszentren zu sichern und zu stärken.

Für die Kommunen – vielfach Eigentümer der Binnenhäfen, in jedem Fall aber Träger der Planungshoheit über die Stadtentwicklung – ergibt sich daraus eine Situation, die sich vereinfacht wie folgt charakterisieren lässt:

Entweder

unterstützen sie mit ihrem Instrumentarium der Stadtentwicklungspolitik die oben dargelegten Grundlinien und machen sich Standortfaktoren wie günstige Logistikkosten zur Ansiedlung von Industrie und Gewerbe mit ihren positiven Folgewirkungen für ihre regionalwirtschaftliche Entwicklung zu Eigen.

Oder

sie räumen anderweitigen kommunalen Entwicklungszielen, wie der Umnutzung von Hafentflächen, Entwidmungen, verstärkten Denkmalschutz- und Umweltschutzaufgaben, Vorrang ein, wobei sie dann aber Gefahr laufen, aus dem Netz der leistungsfähigen Logistikstandorte mittel- bis langfristig auszuschneiden.

Diese Problematik haben wir erstmals im letzten Jahr auf unserer Mitgliederversammlung in Trier erörtert, heute treffen wir uns zur politischen Diskussion in Berlin. Angesichts der prognostizierten erheblichen Güterverkehrszuwächse auf der Straße und der dynamischen Entwicklungen im Welt-See- und insbesondere Containerverkehr stellt sich die Frage, wie die Güterströme zukünftig bewältigt werden können. Bewältigt in unserem Sinne verstehen wir dabei als „intelligent entwickelt“ und keinesfalls als „abgewickelt“.

Im Rahmen von intelligenten logistischen Konzepten bieten sich die öffentlichen Binnenhäfen als Schnittstellen mit dem Alleinstellungsmerkmal intermodal, das heißt verkehrsträgerübergreifend, unübersehbar an. Wir, die öffentlichen Binnenhäfen, repräsentieren 109 Standorte, die als zentrale Orte der Raumordnung und Zentren logistischer Entwicklungen hier in Deutschland begriffen werden müssen.

Bedroht sehen wir uns nicht durch den Markt. Das Hafengeschäft boomt – nicht zuletzt, weil in den Häfen ständig neue Geschäftsideen entwickelt werden. Bedroht sehen wir uns vielmehr durch Stadt- und Immobilienentwickler. Angesichts der Attraktivität der Hafentflächen, welche sich entlang der Flussläufe oder der Kanäle und oft auch in Innenstadtlage befinden, entstehen Begehrlichkeiten bei

Stadtentwicklern, Immobilienentwicklern und letztendlich auch Eigentümern. Man glaubt, mit Büro- und Wohnbebauung am Wasser kurzfristig und in großem Umfang Einnahmen zu erzielen. Hinzu kommt, dass Hafenaktivitäten auch Staub, Lärm und Verkehr nach sich ziehen. Durch Umwidmung der Flächen denkt man, die Bevölkerung von eben diesen Emissionen zu befreien. Ob dies der richtige Weg ist und welche Möglichkeiten wir gegebenenfalls alle gemeinsam ergreifen können, diesen Trend zu stoppen und der nassen Logistik einen neuen Stellenwert zu schenken, dies zu diskutieren, dafür sind wir heute hier.

Ich freue mich auf einen offenen, lebhaften Meinungsaustausch.

Bildtext:

Dr. Rolf Bender, Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) e.V. (Bild: H zwo B)