

Binnenhafen – pro und contra

Argumente pro Binnenhäfen	Argumente pro hafenerne Umnutzung
Kommunalwirtschaftliche Argumente	
<p>Binnenhäfen liefern nachhaltigen Gewinn für die Stadt – sei es durch eigene Erträge oder durch die Gewerbesteuereinnahmen der am Hafen ansässigen Logistikunternehmen.</p>	<p>Auf dem Grundstücksmarkt mit seinen Hauptkriterien „Lage, Lage, Lage“ lassen sich für Grundstücke am Wasser hohe Preise erzielen</p>
Allgemein- und verkehrswirtschaftliche Argumente	
<p>Eine Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum ist nicht möglich. Das im Bundesverkehrswegeplan 2003 prognostizierte Güterverkehrswachstum wird sogar noch übertroffen. Eine Eindämmung des Verkehrs wirkt sich kontraproduktiv auf die Wirtschaftskraft aus, jedoch ist eine Steuerung der Verkehrsströme und eine Verlagerung von Güterströmen von der Straße auf alternative Verkehrsträger notwendig. Damit kommt den Binnenhäfen eine zentrale Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung ihres Umfeldes zu. Nur im Binnenhafen können die Vorteile aller Verkehrsträger genutzt werden. Hier findet der Kunde die ideale Verknüpfung von Wasserstraße, Schiene und Straße (Trimodalität). Am Binnenhafen hat der Kunde die Möglichkeit, die Verkehrsträger nach seinen individuellen Vorstellungen kostenoptimal zu kombinieren.</p>	<p>Urbanität resultiert nicht allein aus dem Faktor Wirtschaft. In Stadtentwicklungskonzepten stehen gleichberechtigt neben wirtschaftlichen und verkehrswirtschaftlichen Kriterien auch der Faktor des Wohnens sowie kulturelle und soziale Belange.</p>
Wandel der Produktwelt	
<p>Binnenhäfen dienen als überregionale Hubs der Konsolidierung und Verteilung von Gütern und entwickeln zum Teil länderübergreifende Ketten. Zugleich dienen sie als regionale Güterverkehrszentren im Bereich von Umschlag und Lagerung typischer Massen- und Flüssiggüter wie Kohle, Erze und Mineralöle, die abseits der Wasserstraßen kaum wirtschaftlich transportiert werden können. Zuletzt dienen Binnenhäfen als regionale Güterverkehrszentren zur Ver- und Entsorgung der Innenstädte. Zu diesem Zweck verfügen sie über eine Vielzahl an Einrichtungen für Umschlag und Lagerung hochwertiger Massengüter- und Stückgüter, containerisierter Ware, Wechselbehälter und palettierter Güter. Dabei gewinnen begleitende Dienstleistungen wie Organisation und Handling zunehmend an Bedeutung.</p> <p>Das infrastrukturelle Angebot der Binnenhäfen wird durch die logistikorientierten Dienstleistungen ergänzt, die im Hafen ansässige Unternehmen bereitstellen. Sie lösen auch ausgefallene Aufgaben wie das Handling großvolumiger Schwergüter.</p>	<p>Industrieprodukte werden kleiner und intelligenter. Häfen sind auf Massengüter spezialisiert. Daher sinkt die Bedeutung der Häfen als Logistikzentren.</p>
Arbeitsplätze	
<p>Binnenhäfen liegen im Zentrum der Wirtschaft. 56 von 72 deutschen Wirtschaftsräumen verfügen über einen Wasserstraßenanschluss. An den 109 Hafenstandorten der Mitglieder im Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen sind 2.000 Personen in den Hafenverwaltungen beschäftigt, gleichzeitig sind die Häfen Standorte für 2.800 Unternehmen der Logistik- und der verladenden Wirtschaft, die insgesamt 235.000 Personen an den Standorten beschäftigen. Über so genannte katalytische Effekte wird dem System Wasserstraße ein Beschäftigungspotenzial von rund</p>	<p>Im Zuge der De-Industrialisierung Deutschlands und der Schaffung einer hochqualifizierten Dienstleistungswirtschaft benötigen moderne Dienstleistungsunternehmen hochwertige Räume. Ehemalige Hafensareale sind Kristallisationspunkte für Unternehmen aus den Zukunftsbranchen Medienwirtschaft, Informations- und Telekommunikationstechnik sowie Unternehmensberatung. Eine Umnutzung von Hafensflächen entspricht außerdem den Interessen der Tourismus- und Freizeitindustrie und schafft dort Arbeitsplätze.</p>

<p>400.000 Personen zugerechnet, das sich hauptsächlich aus Zulieferern und logistischen Systempartnern und Beschäftigten der verladenden Wirtschaft rekrutiert. Hafenaerale, die zu modernen Dienstleistungszentren umgewidmet wurden, bieten vorrangig Arbeit für akademisch geprägte Berufe. Im Unterschied dazu bieten in ihren Logistikfunktionen belassene Häfen Arbeitsplätze für alle Bildungsschichten.</p>	
Emissionen	
<p>Bei einem Wegfall funktionierender Binnenhafenstrukturen würde in massivem Umfang Verkehr auf die Straße verlagert werden. Dies gilt sowohl für die Hauptläufe auf den Autobahnen als auch für den Innenstadtverkehr.</p>	<p>Ansiedlung von Wirtschaft und Logistik bedeutet verstärkte Emissionen von Lärm und Staub.</p>
Investitionen	
<p>Die Binnenhäfen investieren in erheblichem Umfang (jährlich im Durchschnitt rund 150 Millionen Euro) in Flächen, Anlagen und arrondierende Dienstleistungsbereiche, um den gestiegenen Anforderungen der verladenden Wirtschaft nachzukommen. Mit diesen Investitionen sind die Binnenhäfen wichtige Abnehmer der deutschen Bauwirtschaft sowie des inländischen Maschinen- und Anlagenbaus und der Nutzfahrzeugbranche.</p>	<p>Die Umwandlung von Hafenaeraleen schafft neue Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft.</p>
Strategische Bedeutung	
<p>Der fortschreitende Trend zu arbeitsteiligen Produktionsprozessen bedingt leistungsfähige Distributionsanlagen in verkehrsgünstiger und verbrauchernaher Lage. Die Binnenhäfen bieten den Unternehmen diese Standortvorteile.</p> <p>Sie unterbreiten ansiedlungsinteressierten Firmen bedarfsgerechte Flächenangebote zu günstigen Konditionen. Die Verfügbarkeit dreier verschiedener Verkehrsträger vor Ort und die Möglichkeit ihrer optimalen Verknüpfung zeichnen den Investitionsstandort Binnenhafen besonders aus und verstärken seine Attraktivität ganz wesentlich. Schienenverkehrsdienstleistungen ergänzen das System Wasserstraße sinnvoll und dienen der strategischen Öffnung des Hinterlandes für weitere Kunden. Rund 70 Prozent der im BÖB organisierten Mitglieder bieten über ihre Hafenbahnen Schienendienstleistungen an. Durch die Liberalisierung des europäischen Eisenbahnmarktes stellen die Binnenhäfen als Eisenbahninfrastrukturunternehmen der verladenden Wirtschaft neutrale Bahnhöfe zur Verfügung, die von verschiedensten privat- und nicht-bundeseigenen Eisenbahnen genutzt werden. Über ihre Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) stärken sie den Wettbewerb im Markt der Güterverkehrsdienstleistungen.</p>	<p>Die Häfen haben ihre strategische Bedeutung als Standortfaktor für die Kommunen in vielen Fällen verloren.</p>
Hafenzusammenlegungen	
<p>Die Einbindung der alternativen Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff ist nur im „zentrale Orte“-Prinzip darstellbar, sodass wenig Vor- und Nachlauf über den Lkw nötig ist. Im Falle einer Ausdünnung des Binnenhafennetzes durch Wegfall einzelner Hafenstandorte oder deren Zusammenlegung werden die Vor- und Nachläufe zu lang. Daher setzt die Transportwirtschaft in diesem Fall den Lkw aus Gründen der Praktikabilität und Wirtschaftlichkeit für die Gesamtstrecke ein. Um Lkw-Verkehr zu vermeiden, muss die nasse Logistik nahe am produzierenden Gewerbe, Industrie und Handel sitzen.</p>	<p>Aus der Zusammenlegung von Häfen lassen sich Freiflächen gewinnen.</p>
Brachen	

Die Entwicklung der Häfen als Logistikstandorte ist dynamisch. Die Häfen benötigen Entwicklungsflächen, um mit dem Logistikmarkt mitwachsen zu können. Das Klischee des schmutzigen Hafens ist weitestgehend überholt.

Viele Hafenareale weisen Brachflächen und leerstehende Gebäude auf. Zudem sammeln sich an ungepflegten Häfen Müll und Unrat an. Daher wirken vernachlässigte Häfen negativ auf die umgebenden Viertel. Die Umwidmung von Häfen bedeutet nicht nur die Entwicklung benötigter Flächen für Wohnen und Gewerbe, sondern trägt auch dazu bei, den Wohnwert und den wirtschaftlichen Wert der Immobilien in den umgebenden Viertel aufzuwerten.