

Themen

BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.

dienst

Sonderthemendienst zum Parlamentarischen Abend
am 1. Februar 2007 im Roten Rathaus zu Berlin

03 Hafen und Stadtentwicklung in einem stabilen Gleichgewicht

Auszüge aus der Eröffnungsrede von Dr. Rolf Bender

05 Alles eine Frage des (Immobilien-)Marktes?

Ein Streitgespräch

07 Binnenhäfen sind Teil des Masterplans

Jörg Hennerkes, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung, zur Bedeutung der Binnenhäfen

08 Kommunale Masterpläne für die Häfen

Stimmen und Meinungen der Podiumsdiskussion

10 Binnenhafen – pro und contra

Eine Zusammenschau



Informationen

Positionen

Hintergründe für:

Medien

Wirtschaft

Politik

Februar 2007

Impressum

Herausgeber
Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.
Ernst-Reuter-Haus
Straße des 17. Juni 114
10623 Berlin
Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70
Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3
E-Mail: info-boeb@binnenhafen.de
Internet: www.binnenhafen.de
V.i.S.d.P.: Karl Michael Probst

Alle Artikel und Bilder des Themendienstes können, auch auszugsweise, gerne honorarfrei weiterveröffentlicht werden. Textdateien und offsetdrucktaugliche Bild- daten stehen zum bequemen Download unter www.binnenhafen.de bereit. Wir bitten lediglich höflich um die Zusendung eines Belegexemplares. Vielen Dank.

Realisierung
H zwo B GmbH, Erlangen
E-Mail: info@h-zwo-b.de
Titelbild: istockphoto.com

Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse

■ **Editorial: Hafen- und Stadtentwicklung
in einem stabilen Gleichgewicht**

Liebe Leserinnen und Leser,

für die deutschen Binnenhäfen gibt es derzeit kaum ein dringenderes Thema, als die Hafen- und Stadtentwicklung wieder in ein stabiles Gleichgewicht zu bringen. Obwohl das Hafengeschäft boomt, sind immer mehr Hafenstandorte angesichts der gewachsenen Begehrlichkeit der Stadtplaner nach Wohnen und Arbeiten am Wasser gefährdet.

Die akute Gefährdung der Häfen durch städteplanerische Umnutzungsbestrebungen war für den Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) der Anlass, am 1. Februar zu einem Parlamentarischen Abend ins Rote Rathaus in Berlin zu laden – übrigens zum ersten Parlamentarischen Abend in unserer Verbandsgeschichte.

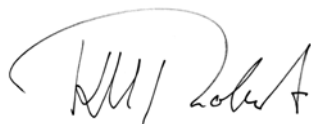
Wie akut das Thema ist, zeigt die enorme Resonanz auf unsere Einladung, der rund 140 Vertreter von Ministerien, Häfen, Logistikunternehmen sowie Logistik- und Umweltverbänden folgten. Besonders erfreut waren wir, dass auch zehn Mitglieder des Deutschen Bundestages den kontroversen Erörterungen um die Zukunft der deutschen Binnenhafenstandorte folgten. Und kontrovers ging es her während der dreistündigen Veranstaltung, in der die eingeladenen Vertreter aus Städteplanung und Immobilienwirtschaft nicht verhehlten, dass sie große Pläne mit deutschen Hafensarealen verfolgen, während die Hafenwirtschaft ihre Argumente für den Erhalt der Häfen als Logistikstandorte vorbrachte.

In dieser Sonderausgabe unseres Themendienstes fassen wir für Sie noch einmal die auf dem Parlamentarischen Abend geäußerten Thesen und Positionen zusammen. Weitere Informationsunterlagen, etwa das Positionspapier des BÖB zu einer Hafenentwicklung, die im Einklang zur Stadtentwicklung steht, finden Sie beim Besuch unserer Internetseite (www.binnenhafen.de). Wenn Sie weitere Informationen benötigen, freue mich sehr über Ihren Anruf.

Nach dem Erfolg unseres ersten Parlamentarischen Abends möchte ich Sie heute schon auf den nächsten Parlamentarischen Abend hinweisen, den wir im kommenden Jahr veranstalten werden. Das Thema für das Jahr 2008 ist mindestens ebenso spannend wie der Diskurs um die Hafenentwicklung. Es geht darum, die Auswirkungen des Klimawandels auf das System Wasserstraße zu identifizieren und darzustellen, welchen Beitrag Binnenschifffahrt und Binnenhäfen bei der Reduzierung des Kohlendioxidausstoßes zu leisten in stande sind.

Im System Wasserstraße steckt eben mehr als malerische Hafenansichten. In jedem Binnenhafen steckt ein Stück Zukunft!

Herzliche Grüße aus der Hafenstadt Berlin schickt Ihnen



Karl Michael Probst
Geschäftsführer BÖB



Karl Michael Probst
BÖB-Geschäftsführer

Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse

■ **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:



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

Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse

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 Hafenumflächen, Entwidmungen, verstärkten Denkmalschutz- und Umweltschutzauflagen, Vorrang ein, wobei sie dann aber Gefahr laufen, aus dem Netz der leistungsfähigen Logistikstandorte mittel- bis langfristig auszuscheiden.

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 Hafenumflächen, 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 Hafenumaktivitäten 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.

Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse

■ **Streitgespräch**

Alles eine Frage des (Immobilien-)Marktes?

(BÖB) Die meisten der deutschen Binnenhafenstandorte sind Kinder des 19. Jahrhunderts. Damals wurden sie vor den Toren der Stadt gebaut, erhielten Straßen- und Gleisanschluss und verknüpften schon damals Wasserstraße, Schiene und Straße. Heute jedoch sind die Städte längst um ihre Binnenhäfen herumgewachsen. Die bestehen längst nicht mehr ausschließlich aus den alten Industriedenkmalern, daneben sind moderne Zweckbauten entstanden. Gleichwohl reizt das traditionelle Bild der Speicherstädte viele Stadtentwickler, neben oder anstelle logistischer Funktionsflächen etwas Neues zu errichten. Auf dem Parlamentarischen Abend des BÖB trafen mit dem Architekten Michael Zimmermann und Dr. Roland Beyer, Vorstand der Dortmunder Hafen AG, zwei engagierte Verfechter ihrer Positionen zum Streitgespräch aufeinander.

Keinen Hehl aus seinen Ambitionen machte auf dem Parlamentarischen Abend des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen der Stadtplaner Michael Zimmermann. Zusammen mit seinem Geschäftspartner Jürgen Engel leitet er ein Architekturbüro mit 200 Mitarbeitern und betreut ein jährliches Bauvolumen von 500 Millionen Euro für Immobilienprojekte in aller Welt. Erfahrungen in der Umwidmung von Hafenflächen sammelte Zimmermann bei der Umnutzung des Rheinauhafens in Köln, der nach dem Zweiten Weltkrieg von den größeren Häfen in Niehl und Godorf zunehmend verdrängt wurde und derzeit zu einem Quartier für hochwertiges Wohnen und moderne Medienunternehmen umgestaltet wird.

Zimmermann verwies in seinem Diskussionsbeitrag darauf, dass die Initiative für eine Umnutzung und Neubelebung veralteter Standorte häufig von den Häfen selbst ausgehen würde. Zudem verwies der Stadtplaner auf die Mechanismen des Immobilienmarktes. „Für die Lage am Wasser sind Projektentwickler und Bauträger bereit, einen hohen Grundstückspreis zu bezahlen. Das lässt sich nicht wegdiskutieren.“ Angesichts der bei einem Grundstücksverkauf erzielbaren Werte könne sich unter Umständen sogar ein Umzug eines gesamten Hafenkomplices an einen neuen, weiter außerhalb liegenden Standort rentieren. Dennoch machte Michael Zimmermann klar, dass die Nachnutzer von Hafenarealen die klassische Hafenvirtschaft in der Regel nicht verdrängen wollten, sondern „schon aus ästhetischen Gründen verlangen, dass das mit Schrott beladene Schiff weiterhin vorbeituckert und ab und zu eine Schiffsirene heult.“ Ein komplett umgewidmeter Hafen würde an Attraktivität verlieren.

Umzug ist Utopie

Zimmermanns Widerpart Dr. Roland Beyer hielt dem entgegen, dass sich die neuen Hafenanwohner sogleich über den Lärm der Schrottverladung beklagen



Dr. Roland Beyer, Vorstand der Dortmunder Hafen AG. (Bild: H zwo B)



Michael Zimmermann, Architekt und Städteplaner. (Bild: H zwo B)

Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse

würden. Beyer verwies darauf, dass bei einem „Dicht an Dicht von klassischer und neuer Hafennutzung die Konflikte vorprogrammiert“ seien. Den kompletten Umzug eines Hafens an einen neuen Standort verwies Beyer mit einer Kostenaufstellung ins Utopische. Allein die Befestigung der Hafenkais mit Spundwänden am Dortmunder Hafen kostete 70 Millionen Euro, führte Beyer an. „Dieses Geld nur für Spundwände müssten wir an einem anderen Standort neu vergraben.“ Dazu kämen weitere Kosten für eine neue Straßen- und Schienenanbindung und neue Lager- und Umschlaggebäude. Beyer: „Mit dem Verkauf des alten Hafenareals ließe sich ein neuer Hafenstandort niemals finanzieren.“ Auch wies Beyer darauf hin, dass es für einen Hafenstandort gar keinen geeigneten Platz gäbe: „Der Dortmunder Hafen ist mit 170 Hektar nicht besonders groß. Das größte Ausweichgelände, das wir in unseren Planspielen bisher gefunden haben, hat nur 70 Hektar.“ Hafenvirtschaft sei auf dieser Alternativfläche nicht zu machen. Zudem zögen sich selbst kleinste Hafenerweiterungen wegen des umfassenden Planungsaufwandes in die Länge. Beyers Fazit: „Einen Hafenneubau kriegen Sie mit unserem Planungsrecht nicht mehr hin.“

Architekt Michael Zimmermann warf darauf ein, dass es auch die Alternative einer Zusammenlegung benachbarter Häfen gäbe. Dies wiederum würde, so Widerpart Beyer, durch ein Mehr an LKW-Verkehr erkaufte: „Die Binnenhäfen haben neben ihrer Funktion als regionale und überregionale Umschlagplätze eine gewachsene und elementare Versorgungs- und Entsorgungsfunktion für ihre Stadt. Eine Hafenzusammenlegung, so sinnvoll sie im Einzelfall sein kann, bedeutet mehr Güterverkehr auf der Straße.“

Im Verlauf des Streitgesprächs gab es aber durchaus eine Annäherung zwischen den Kontrahenten. So unterbreitete Hafenchef Beyer den Vorschlag, dass Städteplaner durchaus Wohnen am Wasser propagieren könnten, etwa an Fluss- oder Kanalstrecken. „Wenn die Immobilienwirtschaft die Binnenschifferromantik verkaufen will, kann sie das ja auch außerhalb der Kerngebiete am Hafen.“ Auch Städteplaner Zimmermann propagierte eine Zusammenarbeit zwischen der Stadt- und Hafentwicklung, mit einer auf die jeweilige Situation bezogenen Nutzenabwägung: „Ein Quartier gegen den Hafen zu planen ist Unsinn.“ Beyer verwies darauf, dass in diesem Falle die Sensibilität des Systems Binnenhafen weiträumig berücksichtigt werden müsse: „Man kann einem Hafen schlecht das Wasser abgraben, wohl aber die Schienen- und Straßenanbindung ins Hinterland verlegen. Das Ergebnis bleibt dasselbe. Wenn nicht sorgsam geplant wird, verliert der Hafen seine Logistikfunktion, auch zum Schaden der Stadt, die dann in Straßenverkehr ertrinkt.“



An der vorderen Zufahrt des Düsseldorfer Hafens befindet sich der Medienhafen mit seinen markanten „Tanzenden Bürotürmen“, im hinteren Bereich liegt an der Rheinschleife der Golfplatz. Damit ist der Düsseldorfer Hafen umzingelt von bereits umgewidmeten Flächen. (Bild: Neuss-Düsseldorfer Häfen)

Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse

■ Masterplan Güterverkehr und Logistik Binnenhäfen sind Teil des Masterplans

(BÖB) In seiner Rede anlässlich des Parlamentarischen Abends des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen stellte Jörg Hennerkes, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die Ausrichtung und die sieben Themenfelder des „Masterplans Güterverkehr und Logistik“ der Bundesregierung vor. Ziel sei es, den Masterplan bis zum Ende dieses Jahres fertig zu stellen und dann ab 2008 mit der Umsetzung zu beginnen.

Staatssekretär Hennerkes verwies bei der Schilderung der Ausgangslage darauf, dass Deutschland durch die geografisch zentrale Lage in Europa immer mehr an Bedeutung hinsichtlich seiner Drehscheibenfunktion im Güter- und Logistikbereich gewonnen habe. Deutschland sei auch im vergangenen Jahr wieder Exportweltmeister geworden. Hennerkes: „Diese Spitzenposition im internationalen Wettbewerb zu erreichen und über Jahre zu halten setzt voraus, dass Güterströme von und nach Deutschland möglichst reibungslos und zuverlässig bewältigt werden.“ Den See- und Binnenhäfen käme hierbei eine zentrale Funktion zu. Hennerkes: „Als Schnittstellen der Transportketten übernehmen sie national und vor allem international eine Drehscheibenfunktion.“

Zugleich verwies Hennerkes auf die Herausforderungen, denen Deutschland im Transportbereich gegenüberstünde. So habe die Europäische Kommission im Rahmen ihrer Halbzeitbilanz zum „Weißbuch Verkehrspolitik“ mit dem Zeithorizont ermittelt, dass bis zum Jahr 2020 ein Zuwachs von rund 50 Prozent im Güterverkehr bevorstünde, mit 1,5 Millionen zusätzlichen Lkw auf europäischen Straßen, die sie mit 70 Millionen zusätzlichen Pkw teilen würden.

Daher habe die Bundespolitik eine Reihe wichtiger Fragen zu beantworten, die für den Wirtschaftsstandort Deutschland und die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen auf den Weltmärkten eine bedeutende Rolle spielen. Wie die Seehäfen und die Seeschifffahrt spielten die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen und die mit ihr verbundene Infrastruktur in diesem Prozess eine wesentliche Rolle.

Hennerkes Fazit: „Logistik wird künftig mehr denn je ein Schlüsselfaktor für den volkswirtschaftlichen Erfolg sein. Die öffentlichen Binnenhäfen entwickeln sich zunehmend zu bedeutenden Logistiknoten im Binnenland. Diese Logistiknoten können aber nur dann ihre Wertschöpfungspotentiale voll entfalten, wenn sie zielgerichtet und passfähig in die Transport- und Logistikketten eingebunden werden.“



Jörg Hennerkes, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.
(Bild: H zwo B)

Verkehrswachstum bis zum Jahr 2020

- Zuwachs von rund 50 Prozent im Güterverkehr
- 1,5 Millionen zusätzliche Lkw auf den europäischen Straßen
- 70 Millionen zusätzliche Pkw

Quelle: Europäische Kommission, Halbzeitbilanz zum „Weißbuch Verkehrspolitik“

Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse

■ **Podiumsdiskussion**

Kommunale Masterpläne für die Häfen

(BÖB) Bei der abschließenden Podiumsdiskussion anlässlich des Parlamentarischen Abends des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen trafen nochmals die unterschiedlichen Auffassungen der Diskutanten aufeinander.

Die Architekturprofessorin Christa Reicher von der Universität Dortmund machte deutlich, dass Städteplanung nicht allein den Belangen der Wirtschaft verpflichtet sei. Vielmehr hing die Lebensqualität in den Städten auch von den Themenfeldern Wohnen und Freizeitgestaltung ab.

Jochen Siegemund, Professor für Architektur an der FH Köln und Direktor des Instituts für Gestaltung, plädierte für den Hafen als urbanen Ort der Begegnung, an dem Waren und Menschen zusammentrafen. Siegemund plädierte auch insbesondere dafür, die Häfen baulich aufzuwerten: „Wenn wir Deutschen Exportweltmeister sind, sollten unsere Städte auch weltmeisterlich aussehen.“

Dr. Roland Beyer warnte davor, Hafensareale vorschnell zu Wohnquartieren umzuwidmen: „Der klassische Hafen als Logistikstandort verträgt sich mit seinem Lärm und Staub nur schlecht mit Luxusapartements in direkter Nähe.“ Beyer wies auch darauf hin, dass nicht jede Freifläche am Hafen tatsächlich eine Brachfläche sei. Angesichts des abzusehenden Wachstums im Bereich der logistischen Dienstleistung würden Häfen für ihre weiteres Wachstum auch Entwicklungsflächen benötigen.

Horst Kleemeier, Referatsleiter für Schifffahrt, Häfen und Verkehrswasserbau im

„Denkt an die Hafenleute im Blaumann!“
(Bild: H zwo B)



Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse

Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, wies auf die übergeordnete landespolitische Bedeutung der Häfen hin und rief dazu auf, Hafen- und Stadtentwicklung nicht allein durch eine kommunale Brille zu sehen, sondern auch unter dem Blickwinkel einer nachhaltigen Landesentwicklung.

Der Architekt und Städteplaner Michael Zimmermann plädierte dafür, städtebauliche Planungen für Hafensareale stets auf den individuellen Einzelfall abzustimmen, wobei alle Interessenlagen Berücksichtigung finden müssten. Zimmermann versicherte, dass dies auch im Interesse der Projektentwickler sei.

Herbert Engelbert Napp, hauptamtlicher Bürgermeister der Hafenstadt Neuss, betonte die Funktion der Häfen und im Hafen angesiedelten Logistikunternehmen als Arbeitgeber. „Denkt an die Hafenleute im Blaumann!“, rief er. „Es gibt nicht nur Software- und Biotechnologieunternehmen in Deutschland, wir haben nicht nur Akademiker. Es gibt immer noch den klassischen Arbeiter, und für den haben unsere Häfen zum Glück jede Menge Arbeit.“

Zum Abschluss der Podiumsdiskussion kam Jörg Hennerkes, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung, auf seine Rede zum Masterplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung zurück und riet Städten und Hafengesellschaften dringend dazu, selbst Masterpläne zur gemeinsamen Zukunft von Hafen und Stadt aufzustellen, die für alle Beteiligten Rechtssicherheit böten.

Kontakt:

Anja Fuchs
 Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70
 Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3
 presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse

■ **Synopse**

Binnenhafen – pro und contra

**Argumente
 pro Binnenhäfen**

**Argumente
 pro hafenerne Umnutzung**

Kommunalwirtschaftliche Argumente

Binnenhäfen liefern nachhaltigen Gewinn für die Stadt – sei es durch eigene Erträge oder durch die Gewerbesteuererinnahmen der am Hafen ansässigen Logistikunternehmen.

Auf dem Grundstücksmarkt mit seinen Hauptkriterien „Lage, Lage, Lage“ lassen sich für Grundstücke am Wasser hohe Preise erzielen

Allgemein- und verkehrswirtschaftliche Argumente

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.

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.



Wandel der Produktwelt

Binnenhäfen dienen als überregionale Hubs der Konsolidierung und Verteilung von Gütern und entwickeln zum Teil länderübergreifende Ketten.

Industrieprodukte werden kleiner und intelligenter. Häfen sind auf Massengüter spezialisiert. Daher sinkt die Bedeutung der Häfen als Logistikzentren.

Der deutsche Kraftanlagenbau ist führend in der Welt – und benötigt zum Versand seiner Produkte die leistungsfähigen Schwerlogistiksysteme der Binnenhäfen. (Bild: Sächsische Binnenhäfen Oberelbe)

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 Massenstück- und Stückgüter, containerisierter Ware, Wechselbehälter und palettierter Güter. Dabei gewinnen begleitende Dienstleistungen wie Organisation und Handling zunehmend an Bedeutung.

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.

Arbeitsplätze

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 400.000 Personen zugerechnet, das sich hauptsächlich aus

Im Zuge der De-Industrialisierung Deutschlands und der Schaffung einer hochqualifizierten Dienstleistungswirtschaft benötigen moderne Dienstleistungsunternehmen hochwertige Räume. Ehemalige Hafenareale sind Kristallisationspunkte für Unternehmen aus den Zukunftsbranchen Medienwirtschaft, Informations- und Telekommunikationstechnik sowie Unternehmensberatung. Eine Umnutzung von Hafenflächen entspricht außerdem den Interessen der Tourismus- und Freizeitindustrie und schafft dort Arbeitsplätze.

Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse



Der Hafen bietet Arbeitsplätze für alle Bildungsschichten. (Bild: H zwei B)

Zulieferern und logistischen Systempartnern und Beschäftigten der verladenden Wirtschaft rekrutiert. Hafenable, 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.

Emissionen

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.

Ansiedlung von Wirtschaft und Logistik bedeutet verstärkte Emissionen von Lärm und Staub.

Investitionen

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.

Die Umwandlung von Hafenableen schafft neue Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft.

Strategische Bedeutung

Der fortschreitende Trend zu arbeitsteiligen Produktionsprozessen bedingt leistungsfähige Distributionsanlagen in verkehrsgünstiger und verbrauchernahe Lage. Die Binnenhäfen bieten den Unternehmen diese Standortvorteile. Sie unterbreiten ansiedlungsinteressierten Firmen bedarfsgerechte Flächenangebote zu günstigen Konditionen. Die Verfügbarkeit dreier verschiedener

Die Häfen haben ihre strategische Bedeutung als Standortfaktor für die Kommunen in vielen Fällen verloren.

Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse



Moderne Binnenhäfen bestehen in der Regel aus Zweckbauten. (Bild: H zwo B)

Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse

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 Hafengebäude 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.

Hafenzusammenlegungen

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.

Aus der Zusammenlegung von Häfen lassen sich Freiflächen gewinnen.

Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse

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.