



Kontakt:

Anja Fuchs
 Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70
 Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53
 presse-boeb@binnenhafen.de
 www.binnenhafen.de/presse



Logistiknoten oder Waterfront? 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)

■ **Anmerkungen aus Sicht der Stadtforschung**

Binnenhäfen: Logistiknoten oder Waterfront?

Prof. Dr. Markus Hesse, Universität Luxemburg

Innerstädtische Hafensareale sind zunehmenden Nutzungskonflikten zwischen der Perspektive einer Weiterentwicklung als Logistiknoten oder ihrer Umwandlung in urbane Wasserlagen (Waterfront) ausgesetzt. Das mitunter sehr spannungsreiche Verhältnis von Stadt und Hafen oder, allgemeiner gesprochen, Stadtentwicklung und Logistik findet jedoch nur wenig öffentliche Resonanz. Beide Seiten, die Stadtplanung und die Logistikwirtschaft, haben sich darüber, was sie verbindet und was sie trennt, in der Vergangenheit wenig Gedanken gemacht. Dies verwundert angesichts ihrer gemeinsamen Entwicklungsgeschichte, denn die Stadt war immer auch Markt und Tauschplatz, Logistik war immer auch eine städtische Basisfunktion.



Prof. Dr. Markus Hesse, Universität Luxemburg
 (Bild: privat)

Die jüngere Tendenz zur Aufgabe oder Umnutzung und Umwidmung sowie der städtebaulichen Aufwertung von Hafensarealen wird zunehmend und zurecht kritisch hinterfragt. Am Ende einer solchen Entwicklung steht nicht selten die Verdrängung von Hafen- und Logistiknutzungen und ihr Umbau zu Wohn- und Gewerbelagen, also eine Art „Gentrifizierung“. Dieses Problem, das viele innerstädtische Gewerbestand-

orte haben, hat sich in jüngster Zeit verschärft, da die aktuelle Reorientierung von Wohnen und Gewerbe in die Kernstadt neue Nachfrage an attraktive Wasserlagen lenkt. Manche Beobachter überhöhen dies zu einer „Renaissance“ der Stadt, infolge dessen ein suggestiver Druck auf die Städte und in den Städten entstanden ist, alte Gewerbestandorte zugunsten vermeintlich höherwertiger Nutzungen aufzugeben.

Binnenhäfen als Logistiknoten

Aus Sicht von Stadtentwicklung und Stadtforschung sprechen jedoch gewichtige Argumente dafür, transportintensiven gewerblichen Nutzungen in der Stadt kurz- und mittelfristig Standort-sicherung zu verschaffen – auch an den Stadthafenstandorten. Diese Argumentation kann man selbst bei großer Sympathie für gute Beispiele urbaner Waterfronts weltweit teilen:



Kontakt:

Anja Fuchs
 Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70
 Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53
 presse-boeb@binnenhafen.de
 www.binnenhafen.de/presse

- Erstens benötigen die Stadtregionen auch weiterhin Hafen- und Logistikfunktionen; Städte sind zwar nicht mehr der primäre Ort der Produktion, aber doch für eine weit überwiegende Mehrzahl der Bevölkerung in den Industrieländern der Ort des Konsums;
- städtische Arbeitsmärkte brauchen ein Reservoir von einfachen gewerblichen Tätigkeiten, von denen viele im Zuge der Deindustrialisierung verloren gegangen sind; die Logistik könnte hier eine Lücke schließen, was Teilzeitjobs im Handel oder in der Sicherheitsbranche nicht zu leisten vermögen; dies gilt auch unter der Einschränkung, dass der Anteil prekärer Beschäftigung in diesem Dienstleistungssektor mutmaßlich sehr hoch ist;
- gerade die Vorhaltung dieser Funktionen und Arbeitsplätze vor Ort stützt eine gemischte Stadtstruktur und damit genau jene Vorteile und Merkmale unserer Städte, auf welche die Apologeten der urbanen europäischen Stadt und ihrer Waterfront verweisen.

Konfliktdynamiken und die Grenzen von Kompromissen

Insofern ist es wünschenswert, dass beide Seiten aufeinander zugehen und Kompromisse zwischen der Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der Hafenfunktion einerseits und der Öffnung neuer Optionen für die Stadtentwicklung andererseits suchen. Doch ist der Grundkonflikt immanent und lässt sich auch nicht durch deklarierte Verständigungsbereitschaft allein in Wohlgefallen auflösen. So richtig es ist, in jedem Einzelfall nach der plane-

rischen sinnvoll ausgewogenen Lösung zu suchen, so wird es doch immer auch Reibung zwischen den Nutzungsarten Stadt und Logistik geben. Das „historische Erfolgsmodell Stadt“ ist konstruktionsbedingt dazu da, solche Reibung zuzulassen und die daraus resultierenden Konflikte, wie Lärmbelastung, Staubemissionen, Verkehr, zu regeln.

Allerdings muss man auch berücksichtigen, dass die Häfen nicht nur, vielleicht sogar nicht immer und auch nicht in erster Linie durch die Stadtplanung unter Druck geraten sind, sondern durch die Entwicklung des Logistiksystems selbst. Dieser Punkt kommt im bisherigen Diskurs kaum vor, er verdient aber eine größere Beachtung.

Denn viele logistische Innovationen jenseits des Massengutgeschäfts vollziehen sich nicht ganz zufällig unter Auslassung der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen. Der Trend zum reibungslosen Warenfluss (statt Lagerhaltung), das Diktat von Kosten- und Zeitoptimierung (und gelegentlich: der Geschwindigkeit) sowie der Trend zur Größe (Mobilisierung von Skaleneffekten in Umschlag und Lagerei sowie bei Distributionszentren) bedrohen alle dezentralen Knotenpunkte. Eine zwangsläufige Reaktion auf den hohen Anpassungsdruck im System ist Abwanderung. Dies haben in der Vergangenheit bereits viele Transport- und Speditionsunternehmen gezeigt, spätestens seit den 1980er Jahren auch die Bahn und in den 1990er Jahren die Post. Frachtzentren und – vor allem – große Distributionszentren sind mit wenigen Ausnahmen zuletzt nur noch am Rand der Stadt, nicht im Zentrum realisiert worden. Anders formuliert: Der „heranrückenden Wohn- und



Städtische Arbeitsmärkte brauchen ein Reservoir von einfachen gewerblichen Tätigkeiten, von denen viele im Zuge der Deindustrialisierung verloren gegangen sind. Häfen als Arbeitgeber können hier eine Lücke schließen. (Bild: H zwo B)

Bürobebauung“ als Bedrohung für den Stadthafen entspricht eine signifikante Tendenz der Logistik zur Herauslösung ihrer Einrichtungen aus der Stadt.

In dieser Situation sind die Reaktionsmöglichkeiten der Stadthäfen durchaus begrenzt, denn sie sind ans Wasser gebunden und eben nicht standortmobil wie logistische Dienstleistungen auf der Straße. Erweiterungsmöglichkeiten sind, oft historisch bedingt, nicht vorhanden. Eine veränderte logistische Profilierung mag für den Straßen- und Schienenverkehr gelingen, aber nicht zwingend für die nasse Transportkette. Die Umwidmung von Flächen etwa durch Zuschüttung von Hafenbecken oder Errichtung von Umschlaghallen und die anschließende Ansiedlung von Lkw-Unternehmen können das Problem im Zweifel verschärfen, wenn auf diese Weise die Transportfrequenz im Straßenverkehr pro Flächeneinheit zunimmt. Dadurch könnte die Verträglichkeit des Hafenstandorts für bestehende Nut-



Kontakt:

Anja Fuchs
 Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70
 Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53
 presse-boeb@binnenhafen.de
 www.binnenhafen.de/presse



Der Lindener Hafen aus der Vogelperspektive. An den Binnenhäfen verknüpfen sich die drei Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße.
 (Bild: Hafen Hannover)

zungen abnehmen, von heranrückenden „Medienmeilen“ und ähnlichem ganz abgesehen.

Dieses Problem ist nicht auf die Binnenhäfen begrenzt, sondern wird auch, wenngleich in ganz anderen Dimensionen, an den großen Seehäfen sichtbar. Diese können es – siehe Hamburg oder Rotterdam – nur begrenzt durch Expansion der Flächen lösen. Infolgedessen werden sie durch Dezentralisierungstendenzen als Folge von Agglomerationsnachteilen am Standort bedroht – paradoxerweise umso deutlicher, je erfolgreicher sie am Markt sind.

Voraussetzungen für tragfähige Kompromisse

Eine Anpassung der Binnenhäfen an die modernen logistischen Erfordernisse setzt erstens eine intelligente Lösung der Flächennutzungskonflikte voraus. Könnte es nicht gelingen, zwischen primär und sekundär hafenauffinen Nutzungen zu unterscheiden? Davon muss

die erste Gruppe auch tatsächlich am Hafen und am nassen System angesiedelt sein; unter der zweiten Gruppe lassen sich aber womöglich Nutzungen zusammenfassen, die zwar organisatorisch und marktmäßig zum Hafen zu zählen sind, jedoch nicht zwingend am Standort lokalisiert sein müssen – vergleichbar zur strukturell ähnlichen Tendenz zur räumlichen Expansion von Terminalnetzwerken aus den Seehäfen ins Hinterland.

Zweitens besteht objektiver Problemdruck bezüglich des Verkehrs, der sich durch die EU-weite Verschärfung von Grenzwerten der Luftbelastung (Feinstaub, Stickstoffoxide) zuspitzt – und zwar gerade an den eigentlich vorteilhaften innerstädtischen Standorten. Denn auch wenn die nasse Transportkette im Fernverkehr und Hauptlauf gestärkt wird, muss die Ladung im Hafen abgewickelt werden. Dies erzeugt Nahverkehre für den Zu- und Nachlauf, die im städtischen Umfeld der Häfen

oft als Belastung empfunden werden. Hier liegt sicher ein wunder Punkt vieler Binnenhäfen, soweit sie nicht unmittelbaren Anschluss an Stadtautobahnen haben. Die Hafen- und Transportwirtschaft wird nicht umhin kommen, an der Lösung dieser Probleme aktiv mitzuwirken, bevor sich diese als Standortrisiko herausstellen.

Was tun?

Städte und Hafenbetriebe sind aufgefordert, sich mit ihrer Logistikfunktion und ihrem Hafen strategisch auseinanderzusetzen. Dies hat erfreulicher Weise bereits begonnen. Dabei kommt den Städten vor allem dann besondere Verantwortung zu, wenn sie Eigentümer des Hafens oder im Besitz von Anteilen und Stimmrechten sind. Solange die Städte Hafentwicklungen auf ihrem eigenen Territorium und, besser noch, in eigener unternehmerischer Verantwortung selbst regeln können, ist dies positiv zu sehen. Das heißt auch, dass sie dem oft unter dem Deckmantel von



Kontakt:

Anja Fuchs

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

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse



Der Berliner Westhafen: Zentrales Hub für Berlin-Brandenburg und zugleich ein historisches Baudenkmal, „das man nicht bedenkenlos einem reinen Funktionalismus opfern sollte“, wie Prof. Markus Hesse feststellt. (Bild: BEHALA)

„Reform“ betriebenen Verkauf städtischen Vermögens widerstehen und kommunale Hafengesellschaften in eigenem Besitz behalten sollten.

Auch können und sollten die Städte die vorhandenen Instrumentarien zur Standortsicherung flexibel nutzen. Dazu geben sowohl das Planungsrecht als auch die jüngere Planungspraxis gute

Anschauung, etwa durch Festsetzungen in Bebauungsplänen, städtebauliche Verträge, einen kooperativen, kommunikativen Politikstil. Da die Lösung eines Problems oft auch davon abhängt, wie es kommuniziert wird, liegen ungenutzte Potenziale für die Häfen darin, sich positiv auf eine „Öffnung in Richtung Stadt“ einzulassen – soweit dies ihre gewerbliche Zweckbestimmung

nicht einschränkt. Gleiches gilt für eine Bewahrung denkmalpflegerischen und baukulturellen Erbes, das man nicht bedenkenlos einem reinen Funktionalismus opfern sollte. Baukulturelle Präsenz und Prägnanz können im Gegenteil genau dem Problem des mangelnden öffentlichen Bewusstseins für die Probleme der Häfen abhelfen, das nicht zuletzt von den Stadthäfen selbst beklagt wird.