

Teil I des Abschlussberichtes zum Forschungsvorhaben

**Binnen_Land:
Die Situation der Binnenhäfen und
mögliche Handlungsstränge**

Hrsg.: Heike Flämig, Nina Schulte

2011

Band 6

Harburger Berichte zur Verkehrsplanung und Logistik

Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Logistik

Technische Universität Hamburg-Harburg

herausgegeben von

Heike Flämig und Carsten Gertz

»Binnen_Land: Die Situation der Binnenhäfen und
mögliche Handlungsstränge«

© 2011 der vorliegenden Ausgabe:

Verlagshaus Monsenstein und Vannerdat OHG Münster

www.mv-wissenschaft.com

© 2011 Heike Flämig, Nina Schulte

Alle Rechte vorbehalten

Satz: Institut für Verkehrsplanung und Logistik

Umschlag: Institut für Verkehrsplanung und Logistik

Druck und Bindung: MV-Verlag

ISBN 978-3-86991-460-2

Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie unter dem Förderkennzeichen 19G7041 A-F im Rahmen des Förderschwerpunktes „Intelligente Logistik im Güter- und Wirtschaftsverkehr“ gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren.

Partner

Technische Universität Hamburg-Harburg (TUHH)

Institut für Verkehrsplanung und Logistik

Freie Universität Berlin (FUB)

Institut für Geographische Wissenschaften

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB)

Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM)

Deutsche Binnenreederei AG (DBR)

Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (BEHALA)

IXMODAL Gesellschaft für Intermodale Logistik mbH (IXMODAL)

Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO)

Assoziierte Partner

Hafen Lüneburg GmbH

Mindener Hafen GmbH

Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH

Bearbeitung

Dipl.-Geogr. Steven Bayer (FUB)

Dipl.-Vw. Jens Benecke (TUHH)

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Heike Flämig (TUHH)

Dipl.-Geogr. Femke Grabbert (TUHH)

Dipl.-Geogr. Christof Hertel (TUHH)

Univ.-Prof. Dr. Markus Hesse (FUB)

Stefan Kunze (SBO)

Klaus-Günter Lichtfuß (BEHALA)

Dipl.-Geogr. Verena Meister (FUB)

Dipl.-Geogr. Nina Schulte (TUHH)

Mandy Seeliger (SBO)

Sandra Stein M.A. (TUHH)

Vorwort zum Verbundprojekt Binnen_Land

Das vorliegende Werk stellt die Ergebnisse des interdisziplinären Verbundprojektes „Binnen_Land: Logistische Integration von Binnenschiff und Stadthafen: Elemente intelligenter Transportketten und Knoten für den Güterverkehr“ vor, welches vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) innerhalb des Förderschwerpunktes „Intelligente Logistik im Güter- und Wirtschaftsverkehr“ gefördert wurde.

Vor dem Hintergrund des prognostizierten Anstiegs der Güterverkehrsleistung in Deutschland hat sich das BMWi im Jahre 2006 entschlossen, mit der Erforschung von intelligenten Lösungen diesem Trend zu begegnen und verschiedene innovative Forschungsansätze durch Förderung gezielt zu unterstützen. Ziel des Förderschwerpunktes war die verfügbaren Kapazitäten und Reserven aller Verkehrsträger effizient zu nutzen, um einen staufreien, zuverlässigen Personen- und Güterverkehr für die Zukunft zu ermöglichen, zusätzliche Belastungen für Mensch und Umwelt zu vermeiden und die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland zu sichern.

Das Verbundprojekt Binnen_Land zielte auf die Integration von Binnenhafen und Binnenschiff in intelligenten Transportketten ab. Um zukünftig die Funktionsfähigkeit der Wirtschaft und die logistische Versorgung der Städte bei minimaler Belastung von Mensch und Umwelt auch bei langfristig veränderten Rahmenbedingungen sicherstellen zu können, standen verschiedene Forschungsansätze zum Erhalt von Hafenstandorten im Mittelpunkt der Untersuchungen. Dazu wurden zwei Handlungsstränge verknüpft.

Zum einen wurden Maßnahmen der logistischen Optimierung von Transportketten verfolgt, um die Effizienz in der Transportkette zu steigern und Straßengüterverkehr auf das Binnenschiff bzw. die Bahn zu verlagern. Ansatzpunkt war die Verbesserung der Schnittstelle Seeschiff-Binnenschiff und die Einrichtung eines Liniendienstes für containerisiertes Massengut.

Zum anderen wurden Maßnahmen zur Standortsicherung und -entwicklung von Stadthäfen entwickelt, erprobt und bewertet, um bestehende örtliche Nutzungskonflikte zu lösen. Einen wichtigen Baustein innerhalb des Projektes bildete die

Untersuchung einer tragfähigen Kommunikationsstrategie zur Verbesserung der Vernetzung der beteiligten Akteure in Logistikketten.

Als eins von 22 ausgewählten Verbundprojekten sollte das Forschungsprojekt Binnen_Land zur Erfüllung der oben genannten Ziele des Bundesministeriums beitragen. Ausschlaggebend für die Auswahl des Projektes war die zukunftsgerichtete Ausrichtung der angewandten Forschung, die das Ziel der Steigerung der Wahrnehmung der Binnenhäfen verfolgte, da der Erhalt der meist trimodalen Umschlagsknoten für einen ressourceneffizienten und stadtverträglichen Güterverkehr unbedingt erforderlich ist. Des Weiteren besaß das breit aufgestellte interdisziplinäre Konsortium das notwendige Know-how, die ehrgeizigen Forschungsziele zu erreichen und anschließend die sowohl technischen als auch organisatorisch-betrieblichen Lösungsansätze nach Projektende als Good-Practice Lösung zu verbreiten sowie als Produkte in den Markt einzubringen.

Die erzielten Ergebnisse des Verbundprojektes Binnen_Land weisen darauf hin, dass es intelligente Wege für einen umwelt- und stadtverträglichen Güterverkehr gibt. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie ist daher an einer weiteren Verbreitung der vorgelegten Erkenntnisse sehr interessiert und wird die Umsetzung der weiteren Empfehlungen begrüßen sowie ideell unterstützen.

Dr. Silke Kremer

(Projektträger Mobilität und Verkehrstechnologien des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie)

Inhaltsverzeichnis

1	DAS FORSCHUNGSVORHABEN BINNEN_LAND.....	17
1.1	Hintergrund und Zielsetzung	17
1.2	Überblick über Inhalte und Ergebnisse des Forschungsvorhabens	18
1.2.1	Abschlussberichte zum Forschungsvorhaben	19
1.2.2	Berichtsaufbau	21
1.3	SWOT-Analyse zur Identifizierung von Handlungsstrategien	21
1.4	Planungsanalyse als methodisches Konzept für die Untersuchung der Konfliktlagen	27
2	UMFELDANALYSE DER BINNENHÄFEN.....	31
2.1	Die Entwicklung des Güterverkehrs.....	31
2.2	Die Situation der Binnenschifffahrt in Deutschland	35
2.2.1	Das Binnenwasserstraßennetz	35
2.2.2	Die Entwicklung der deutschen Binnenschiffsflotte	38
2.2.3	Die Unternehmen der Binnenschifffahrt	39
2.3	Die sozioökonomischen Rahmenbedingungen	40
2.3.1	Wirtschaftsentwicklung	40
2.3.2	Bevölkerungsentwicklung	44
2.4	Die administrativen Rahmensetzungen	48
2.5	Die Verbandsstrukturen.....	51
3	ANALYSE DES BERLINER WESTHAFENS.....	54
3.1	Hafenprofil des Berliner Westhafens.....	54
3.1.1	Betreiber und Gesellschaftsstruktur	54
3.1.2	Leistungsspektrum	55
3.1.3	Umschlagsentwicklung und -struktur	56
3.1.4	Ansässige Unternehmen und Kundenstruktur	58
3.2	Verkehrliche Erreichbarkeit des Berliner Westhafens.....	59
3.2.1	Wasserstraßenseitige Erreichbarkeit	59
3.2.2	Schienenseitige Erreichbarkeit	62
3.2.3	Straßenseitige Erreichbarkeit	63
3.2.4	Verkehrserhebung im Berliner Westhafen	64
3.3	Flächensituation am Berliner Westhafen	77

3.4	Städtischer Kontext und Wahrnehmung des Berliner Westhafens	79
3.4.1	Stadtpolitische Rahmenbedingungen in Berlin	79
3.4.2	Südhafen Spandau – Waterfront Development	82
3.5	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Berliner Westhafens ..	85
4	ANALYSE DER NEUSS-DÜSSELDORFER HÄFEN	89
4.1	Hafenprofil der Neuss-Düsseldorfer Häfen	89
4.1.1	Betreiber und Gesellschaftsstruktur	89
4.1.2	Leistungsspektrum	90
4.1.3	Umschlagsentwicklung und -struktur	91
4.1.4	Ansässige Unternehmen und Kundenstruktur	94
4.2	Verkehrliche Erreichbarkeit der Neuss-Düsseldorfer Häfen	95
4.2.1	Wasserstraßenseitige Erreichbarkeit	96
4.2.2	Schienenseitige Erreichbarkeit	97
4.2.3	Straßenseitige Erreichbarkeit	98
4.3	Flächensituation an den Neuss-Düsseldorfer Häfen	100
4.4	Städtischer Kontext und Wahrnehmung der Neuss-Düsseldorfer Häfen	102
4.4.1	Der „Medienhafen“ als Planungsproblem	106
4.5	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Neuss-Düsseldorfer Häfen	107
5	ANALYSE DES HAFEN RIESA	112
5.1	Hafenprofil des Hafens Riesa.....	112
5.1.1	Betreiber- und Gesellschaftsstruktur	112
5.1.2	Kooperationen	113
5.1.3	Leistungsspektrum	114
5.1.4	Umschlagsentwicklung und -struktur	115
5.1.5	Ansässige Unternehmen und Kundenstruktur	116
5.2	Verkehrliche Erreichbarkeit des Hafens Riesa	117
5.2.1	Wasserstraßenseitige Erreichbarkeit	118
5.2.2	Schienenseitige Erreichbarkeit	119
5.2.3	Straßenseitige Erreichbarkeit	119
5.3	Flächensituation am Hafens Riesa.....	120
5.4	Städtischer Kontext und Wahrnehmung des Hafens Riesa.....	122
5.4.1	Stadtpolitik	122
5.4.2	Öffentlichkeit	124

5.4.3	Ergebnisse der Anwohnerbefragung Riesa	124
5.5	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Hafens Riesa	129
6	ANALYSE DES REGIOPORT WESER	132
6.1	Hafenprofil des RegioPort Weser	132
6.2	Planungshintergrund des RegioPort Weser	136
6.3	Verkehrliche Erreichbarkeit des RegioPort Weser	139
6.4	Flächensituation am RegioPort Weser	143
6.5	Städtischer Kontext und Wahrnehmung des RegioPorts Weser	145
6.6	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des RegioPorts Weser	146
7	ANALYSE DES HAFENS BRAUNSCHWEIG	149
7.1	Hafenprofil des Hafens Braunschweig	149
7.2	Verkehrliche Erreichbarkeit des Hafens Braunschweig	153
7.3	Flächensituation am Hafen Braunschweig	156
7.4	Städtischer Kontext und Wahrnehmung des Hafens Braunschweig	157
7.5	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Hafens Braunschweig	158
8	ANALYSE DES HAFENS LÜNEBURG	161
8.1	Hafenprofil des Hafens Lüneburg	161
8.2	Verkehrliche Erreichbarkeit des Hafens Lüneburg	165
8.3	Flächensituation am Hafen Lüneburg	168
8.4	Städtischer Kontext und Wahrnehmung des Hafens Lüneburg	169
8.5	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Hafens Lüneburg	171
9	ZUSAMMENFASSENDE ERKENNTNISSE AUS DER INTERNEN UND EXTERNEN ANALYSE DER BINNENHAFENSTANDORTE	175
9.1	Das Umfeld der Binnenhäfen	175
9.2	Hafenprofile	177
9.3	Verkehrliche Erreichbarkeiten	182
9.4	Flächensituationen	184
9.5	Städtische Kontexte und Wahrnehmungen	185
9.6	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken	189
10	HANDLUNGSSTRÄNGE FÜR DIE STÄRKUNG DER BINNENHÄFEN	193
10.1	Stärkere Integration von Binnenhäfen in Transportketten	193

10.2	Entwicklung von Binnenhäfen als Komplementärstandorte der Seehäfen	194
10.3	Berücksichtigung der Binnenhäfen in der Planung	196
10.4	Stärkung der Binnenhäfen durch eine aktive Flächenpolitik	197
10.5	Stärkung der Binnenhäfen durch geeignete Betreibermodelle	198
10.6	Stärkung der Binnenhäfen durch eine zukunftsfähige Kommunikationsstrategie	200
11	ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK	202
12	QUELLENVERZEICHNIS	207

Abkürzungsverzeichnis

ARA	Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BDB	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.
BEHALA	Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH
BIP	Brutto-Inlandsprodukt
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BÖB	Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V.
BSK	Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
BVB	Bureau Voorlichting Binnenvaart
CSP	Cesko-saské přístavy s.r.o.
dB	Dezibel
DB	Deutsche Bahn
DBR	Deutsche Binnenreederei AG
DCH	Düsseldorfer Container-Hafen GmbH
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DEK	Dortmund-Ems-Kanal
DHL	DHL Vertriebs GmbH & Co. OHG
DTG	Deutsche Transport Genossenschaft Binnenschifffahrt eG
EBU	European Barge Union
ECL	Elbe-Containerlinie
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EFIP	European Federation of Inland Ports
EFRE	Europäischer Fond für regionale Entwicklung
EG	Europäische Gemeinschaft
EHK	Elbe-Havel-Kanal
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ELWIS	Elektronisches Wasserstraßen-Informationssystem
ERSTU	European River-, Sea-, Transport Union
ESK	Elbe-Seitenkanal
ESPO	European Sea Ports Organisation
ETS	Ecological Transport Service
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EW	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FNP	Flächennutzungsplan
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GMS	Großmotorgüterschiff
GVZ	Güterverkehrszentrum
ha	Hektar

HGK	Häfen und Güterverkehr Köln AG
HuL	Hamburger und Lehrter Bahnhof
ICE	Inter-City-Express
IHK	Industrie- und Handelskammer
IKZM	Integriertes Küstenzonenmanagement
InBilo	Initiative Binnenschifffahrt und Logistik
INE	Inland Navigation Europe
km	Kilometer
KV	Kombinierter Verkehr
Lkw	Lastkraftwagen
LSKN	Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen
m	Meter
Mio.	Millionen
MLK	Mittellandkanal
Mrd.	Milliarden
NBA	Neubauamt
NDH	Neuss-Düsseldorfer Häfen
NN	Normalnull
NRW	Nordrhein-Westfalen
OHE	Osthannoverschen Eisenbahnen AG
OHU	Osthannoversche Umschlagsgesellschaft mbH
o. J.	ohne Jahr
OWL	Ostwestfalen-Lippe
Pkw	Personenkraftwagen
RE	Regionalexpress
RHK	Rhein-Herne-Kanal
ROG	Raumordnungsgesetz
RoRo	Roll on - Roll off
RP	Regierungspräsident
RVK	Rothensee Verbindungskanal
SAG	Süderelbe AG
SBO	Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH
SHV	Sächsischer Hafen- und Verkehrsverein
SOW	Spree-Oder-Wasserstraße
SPC	ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center
SPK	Sacrow-Paretzer Kanal
SUP	Strategische Umweltprüfung
SWOT	Strength Waeknesses Opportunities Threats
t	Tonne/n
TEU	Twenty-Foot Equivalent Unit
tkm	Tonnenkilometer
TU	Technische Universität
ÜGMS	Übergroße Motorgüterschiffe
UHU	Uelzener Hafenbetriebs- und Umschlags-GmbH
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VBW	Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V.

VDE	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit
VKN	Verbindungskanal Nord
VKS	Verbindungskanal Süd
VW	Volkswagen
WDK	Wesel-Datteln-Kanal
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WHK	Westhafenkanal
WLG	Wirtschaftsförderungs-GmbH für Stadt und Landkreis Lüneburg
WNA	Wasserstraßen-Neubauamt
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt
WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
ZDS	Zentralverband deutscher Seehafenbetriebe e. V.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Die Bedeutung der Binnenhäfen für die Seehäfen und Agglomerationen	17
Abbildung 2:	SWOT-Matrix	24
Abbildung 3:	Interne und externe Faktoren der SWOT-Analyse	26
Abbildung 4:	Bestandteile der Planungsanalyse	29
Abbildung 5:	Entwicklung der beförderten Gütermengen in Deutschland (2000-2009)	32
Abbildung 6:	Entwicklung der gesamten und innerdeutschen Güterbeförderung (1991-2009)	32
Abbildung 7:	TOP 10 der wichtigsten europäischen Seehäfen im Containerumschlag (2009)	33
Abbildung 8:	Güterströme innerhalb Europas (2009)	34
Abbildung 9:	Bundeswasserstraßennetz	37
Abbildung 10:	Entwicklung der Anzahl deutscher Frachtschiffe (2000-2009)	38
Abbildung 11:	Entwicklung des nominalen BIP zu Marktpreisen (2000-2009)	41
Abbildung 12:	Anteil der Wirtschaftsbereiche an der Bruttowertschöpfung (2008)	43
Abbildung 13:	Bevölkerungsentwicklung in Deutschland in % (2002-2007)	45
Abbildung 14:	Verflechtung der Verbände untereinander	52
Abbildung 15:	Umschlag nach Gütergruppen im Berliner Westhafen (2009)	56
Abbildung 16:	Entwicklung des Güterumschlages im Berliner Westhafen (2000-2009)	57
Abbildung 17:	Prozentuale Verteilung der Unternehmensstruktur im Berliner Westhafen (2009)	58
Abbildung 18:	Infrastrukturelle Erreichbarkeit des Berliner Westhafens	59
Abbildung 19:	Ausgewählte Bauabschnitte des VDE 17	60
Abbildung 20:	Lageplan Berliner Westhafen	64
Abbildung 21:	Auswertung der Fahrzeugzählung	65
Abbildung 22:	Tagesganglinie für Einfahrt Tor 1	67
Abbildung 23:	Tagesganglinie für Einfahrt Tor 2	67
Abbildung 24:	Tagesganglinie für Ausfahrt Tor 1	68
Abbildung 25:	Tagesganglinie für Ausfahrt Tor 2	68
Abbildung 26:	Anteile der Verkehrs- und Fahrzeugklassen am gesamten Verkehrsaufkommen	70
Abbildung 27:	Fahrrichtungen und Fahrzeugklassen des Durchgangsverkehrs	71
Abbildung 28:	Tagesganglinie für den Durchgangsverkehr ohne Unterscheidung der Fahrrichtung	72
Abbildung 29:	Tagesganglinie für den Durchgangsverkehr von Tor 1 nach Tor 2	73
Abbildung 30:	Tagesganglinie für den Durchgangsverkehr von Tor 2 nach Tor 1	73
Abbildung 31:	Fahrrichtungen und Fahrzeugklassen des vom Hafen erzeugten Verkehrs	74
Abbildung 32:	Tagesganglinie für vom Hafen erzeugten Verkehr	75
Abbildung 33:	Fahrrichtungen und Fahrzeugklassen der „Singles und Kettenreste“	76
Abbildung 34:	Kartierung der Flächennutzung im Umfeld des Berliner Westhafens	78
Abbildung 35:	Flächennutzung im Bereich der Bebauungspläne 5-26 und 5-39 am Südhafen Berlin	84
Abbildung 36:	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Berliner Westhafens	85

Abbildung 37:	Modal Split der Neuss Düsseldorf Häfen (2009)	92
Abbildung 38:	Entwicklung des Schiffsgüterumschlags in den Häfen (2002-2009)	93
Abbildung 39:	Schiffsumschlag nach Gütergruppen der Neuss-Düsseldorf Häfen (2009)	93
Abbildung 40:	Unternehmensstruktur im Hafen Neuss-Düsseldorf (2009)	94
Abbildung 41:	Infrastrukturelle Erreichbarkeit der Neuss-Düsseldorf Häfen	95
Abbildung 42:	Zählstandorte in den Neuss-Düsseldorf Häfen	99
Abbildung 43:	Vergleich Ein- und Ausfahrt Hafen Düsseldorf	100
Abbildung 44:	Flächennutzung in den Neuss-Düsseldorf Häfen	102
Abbildung 45:	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Neusser Hafenstandorts	108
Abbildung 46:	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Düsseldorf Hafenstandorts	109
Abbildung 47:	Entwicklung des Güterumschlags im Riesaer Hafen (2000-2009)	115
Abbildung 48:	Umschlag nach Gütergruppen im Hafen Riesa (2009)	116
Abbildung 49:	Infrastrukturelle Anbindung des Hafens Riesa	117
Abbildung 50:	Flächennutzungskartierung Riesa	121
Abbildung 51:	Gebietseinteilung - Wohnstandort der Teilnehmer	125
Abbildung 52:	Störende Faktoren des Hafens in Riesa	126
Abbildung 53:	Problempunkte im südlichen Hafen	127
Abbildung 54:	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Hafens Riesa	129
Abbildung 55:	Entwicklung des Containerumschlags im Industriehafen Minden (2002-2009)	135
Abbildung 56:	Überblick des Planungsprozesses für den RegioPort Weser	139
Abbildung 57:	Infrastrukturelle Erreichbarkeit Mindens	139
Abbildung 58:	Strukturplan RegioPort Weser	144
Abbildung 59:	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des RegioPorts Weser	147
Abbildung 60:	Entwicklung des Güterumschlages im Braunschweiger Hafen (2000- 2009)	150
Abbildung 61:	Umschlag nach Gütergruppen im Braunschweiger Hafen (2009)	152
Abbildung 62:	Infrastrukturelle Erreichbarkeit des Braunschweiger Hafens	153
Abbildung 63:	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Braunschweiger Hafens	159
Abbildung 64:	Entwicklung des Güterumschlags im Lüneburger Hafen (2000-2009)	164
Abbildung 65:	Umschlag nach Gütergruppen im Lüneburger Hafen (2009)	164
Abbildung 66:	Infrastrukturelle Erreichbarkeit des Hafens Lüneburg	165
Abbildung 67:	Geplante Gewerbefläche „Bilmer Berg II“	168
Abbildung 68:	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Lüneburger Hafens	172
Abbildung 69:	Umschlagsentwicklung in den Binnenhäfen (2000-2009)	181
Abbildung 70:	Anteil der Verkehrsträger am Umschlag in den Binnenhäfen (2009)	182
Abbildung 71:	Zusammenfassende Ergebnisse der SWOT-Analyse für alle sechs betrachteten Hafenstandorte	190
Abbildung 72:	Wasserseitige Anbindung der Binnenhafenstandorte Lüneburg, Minden, Braunschweig, Berlin und Riesa im Hinterland des Seehafens Hamburg	195

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Wasserstraßenklassen in Deutschland	36
Tabelle 2:	Übersicht über Unternehmen und Beschäftigte in der Binnenschifffahrt	40
Tabelle 3:	Fahrplan des Rhein-Spree-Expresses ab und zum Hamburger und Lehrter Bahnhof (HuL) in Berlin (gültig ab: 15.06.2009)	62
Tabelle 4:	Anbindung des Berliner Westhafens an das Autobahnnetz	63
Tabelle 5:	Übersicht über die Immissionsrichtwerte in Abhängigkeit von der Art der Flächennutzung	84
Tabelle 6:	Regelverbindungen im Wagenladungsverkehr der Neusser Eisenbahn (Stand: Mai 2010)	97
Tabelle 7:	Regelverbindungen im Kombinierten Ladungsverkehr an/ab Neuss Hafen und Düsseldorf Hafen (Stand: Mai 2010)	98
Tabelle 8:	Zulässige Schiffsgrößen auf dem MLK, VKN, VKS und der Mittelweser	141
Tabelle 9:	Regelungen des Betriebs, des Wasserumschlags sowie der Ansiedlung im Lüneburger Hafen	162
Tabelle 10:	Überblick der Betreiber und Gesellschafter der untersuchten Binnenhäfen	177

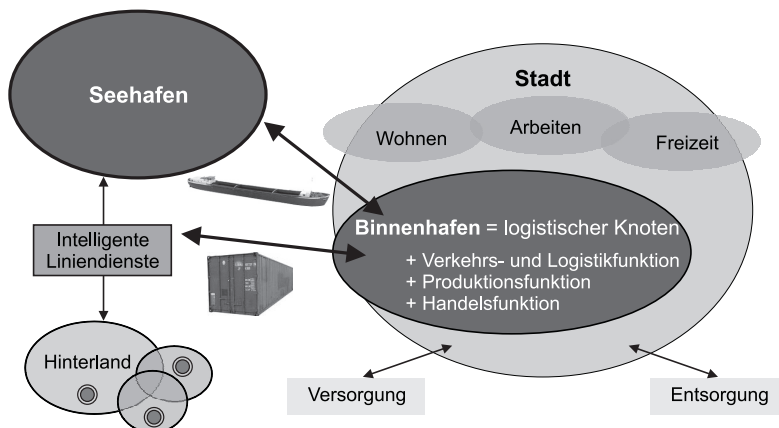
1 Das Forschungsvorhaben Binnen_Land

1.1 Hintergrund und Zielsetzung

Binnenhäfen sind zentrale Voraussetzung für die Realisierung von ressourceneffizienten und stadtverträglichen Transportketten. Sie sind Schnittstellen der Verkehrsträger und Standorte für Industrie und Handel. Mit der Übernahme der Verkehrsfunktion, der Produktionsfunktion und der Handelsfunktion bilden Binnenhäfen traditionell das logistische Rückgrat für das Funktionieren binnenländischer Agglomerationen. Sie stellen die Ver- und Entsorgung dicht besiedelter Gebiete und materialintensiver Gewerbe sicher. Gleichzeitig sind sie logistische Knoten, die eine Verlagerung von Transporten auf die Wasserstraße und die Schiene erst ermöglichen.

Öffentliche Binnenhäfen sind in der Regel Universalhäfen. Sie sind mit ihren vorhandenen Suprastrukturen und angebotenen Transport- und Logistikdienstleistungen in der Lage, sowohl Massengut und Flüssiggut als auch Container sowie Schwergut und Sperrgut umzuschlagen.

Abbildung 1: Die Bedeutung der Binnenhäfen für die Seehäfen und Agglomerationen



Quelle: TUHH

Im Rahmen der logistischen Modernisierung sind die über 100 Standorte der öffentlichen Binnenhäfen und die Binnenschifffahrt verschiedenen Herausforderungen ausgesetzt. Das Forschungsvorhaben setzte an zwei kritischen Punkten an:

- Erstens an der **Zukunftssicherung des Knotens Binnenhafen**, der durch zahlreiche Nutzungskonflikte und Restriktionen in seinem Leistungsvermögen eingeschränkt wird.
- Zweitens an der **fehlenden durchgängigen Integration der Binnenschifffahrt** in Logistikkonzepte.

Das **Ziel** des vom Bundeswirtschaftsministerium geförderten Forschungsvorhabens „Binnen_Land“ war es, Binnenhäfen als integralen Bestandteil intelligenter Transportketten zukunftsfähig zu machen.

Konkret ging es um die Ableitung von Strategien für die Binnenhäfen und die Demonstration von intelligenten Logistikkonzepten. Einerseits sollte durch die Entlastung von Straße und Schiene sowie durch die Verbesserung der Hafenhinterlandanbindung des Hamburger Hafens die Funktionsfähigkeit der Wirtschaft erhöht werden. Andererseits sollte erreicht werden, dass durch den Erhalt von Stadthäfen die logistische Ver- und Entsorgung der Städte bei minimaler Belastung von Mensch und Umwelt auch bei langfristig veränderten Rahmenbedingungen sichergestellt werden kann.

1.2 Überblick über Inhalte und Ergebnisse des Forschungsvorhabens

Die Arbeiten in Binnen_Land bestanden aus einer Vielzahl an Arbeitspaketen. Die Ergebnisse wurden daher thematisch in drei Teilberichten geclustert. Teil I des Abschlussberichts beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit den Binnenhäfen. Es werden die Ergebnisse der SWOT-Analysen von sechs Binnenhäfen dargestellt und Strategien zur Standortsicherung der Stadthäfen aufgezeigt. Die im Rahmen von Binnen_Land vertieft bearbeiteten Strategien wurden dabei in jeweils eigenständigen Berichten zusammengefasst: Teil II umfasst somit die untersuchten Ansätze zur Integration von Binnenhäfen in Transportketten und Teil III beinhaltet die Vorarbeiten und Ergebnisse einer zukunftsfähigen Kommunikationsstrategie.

1.2.1 Abschlussberichte zum Forschungsvorhaben

Teil I: „Binnen_Land: Die Situation der Binnenhäfen und mögliche Handlungsstränge“

Der Teil I des Abschlussberichtes fasst die Ergebnisse der SWOT-Analysen zusammen und zeigt Ansatzpunkte zur Standortsicherung der Stadthäfen auf, die Beiträge zur Verringerung der Nutzungskonflikte der Hafestandorte sowie zur Verringerung der Umfeldbelastungen leisten können.

Die Voraussetzung für die Entwicklung erfolgreicher Strategien bildete ein fundierter Überblick über die aktuelle Situation der Binnenhäfen aus logistischer und standortbezogener Perspektive. Anhand einer SWOT-Analyse wurden im Rahmen der internen Analyse Stärken und Schwächen sowie, im Rahmen der externen Analyse, Chancen und Risiken ermittelt. Darauf aufbauend wurden folgende Strategien für die Stärkung der Binnenhäfen abgeleitet:

- Stärkere Integration von Binnenhäfen in Transportketten
- Entwicklung von Binnenhäfen als Komplementärstandorte der Seehäfen
- Berücksichtigung der Binnenhäfen in der Planung
- Stärkung der Binnenhäfen durch eine aktive Flächenpolitik
- Stärkung der Binnenhäfen durch geeignete Betreibermodelle
- Stärkung der Binnenhäfen durch eine zukunftsfähige Kommunikationsstrategie

Teil II: „Binnen_Land: Elemente intelligenter Transportketten für die Binnenschifffahrt“

Eine zentrale Strategie zur Bestandssicherung und Weiterentwicklung der Binnenhäfen ist es, strategische Handlungsfelder aktiv zu besetzen, die sich mit der Eigenschaft der Hafestandorte als Logistikknoten und damit mit wichtigen Bausteinen für die Sicherung der Daseinsvorsorge befassen. Die derzeitigen Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt stehen dieser Entwicklung allerdings vielerorts entgegen: Aufgrund infrastruktureller und natürlicher Schifffahrtshindernisse sind Massengutverkehre auf einigen Schifffahrtswegen

drastisch zurückgegangen. Die zunehmende Konzentration der Binnenschifffahrt auf Containertransporte kann in Zukunft zur Folge haben, dass wesentliche Marktpotenziale nicht erschlossen werden können. Langfristig wird so den Binnenhäfen die wirtschaftliche Grundlage entzogen.

Teil II des Abschlussberichts stellt die entwickelten und erprobten intelligenten Logistikkonzepte vor, die Binnenhäfen (wieder) in Transportketten integrieren. Konkret wurden konzeptioniert und teilweise erprobt:

- ein Schwergut-Shuttle mit einer innovativen RoRo-Verladung,
- ein Liniendienst für die Oberelbe,
- ein innovatives Behältersystem für heiße Schüttgüter sowie
- die Optimierung der Schnittstelle von Seeschiff und Binnenschiff.

Teil III: „Binnen_Land: Kommunikation in der Binnenschifffahrt“

Die SWOT-Analyse der betrachteten Stadthäfen hat gezeigt, dass neben der standortbezogenen Stärkung der Binnenhäfen durch die Entwicklung der Infra- und Suprastrukturen sowie der entsprechenden logistischen Dienstleistungen, es ebenso wichtig ist, die Vernetzung und die Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure entlang der Transport- und Logistikketten zu verbessern.

Teil III des Abschlussberichts beschäftigt sich mit der Sichtbarmachung der Binnenhäfen als logistische Knoten, dem Schlichten von Interessenskonflikten zwischen Stadtentwicklung und Hafen sowie der Erhöhung der Akzeptanz und politischen Legitimation.

Aus diesem Grund wurden die Verbandstrukturen analysiert. Darüber hinaus wurden, anhand von Good-Practice-Beispielen eines internationalen Benchmarking, die Beziehungen zwischen Stadt und Hafen untersucht und Maßnahmen zur Konfliktlösung abgeleitet. Um den Binnenhäfen bzw. dem System Binnenwasserstraße in der Öffentlichkeit, und insbesondere in der Politik, ein größeres Gewicht zu verleihen, wurden im Rahmen der Strategieableitung ausgewählte Bausteine einer Kommunikationsstrategie vorangetrieben:

- Mit einer Stimme sprechen: „Eine neue Hanse“
- Leistungsfähigkeit kommunizieren: Der Hafenindex
- Ein Bild sagt mehr als 1.000 Worte: Das Dialogbild

1.2.2 Berichtsaufbau

Der hier vorliegende Teil I des Abschlussberichtes beinhaltet die aktuelle Situation ausgewählter Hafenstandorte und liefert einen Beitrag zur Standortsicherung der Häfen in den binnenländischen Agglomerationen. Von einer effizienteren Nutzung der Verkehrssysteme und insbesondere -flächen profitieren sowohl die Handels- und Industrieunternehmen als auch die Kommunen. Von Bedeutung ist es daher, eine Strategie für die logistische Entwicklung der Binnenhäfen und für ein gemeinsames Agieren abzuleiten und umzusetzen. Hierzu wurden spezifische Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der jeweiligen Binnenhafenstandorte aus logistischer und standortbezogener Sicht ermittelt. Sie bilden die Grundlage für die Ableitung von Strategien zur Sichtbarmachung der Binnenhäfen als logistische Knoten.

Nachdem im Kapitel 1 neben dem Hintergrund, der Zielsetzung und dem Überblick über Inhalte und Ergebnisse des gesamten Forschungsvorhabens auch die methodischen Grundlagen dargestellt wurden, werden im Folgenden die Situation der Binnenhäfen sowie mögliche Handlungsstränge aufgezeigt.

Das Kapitel 2 befasst sich mit dem Umfeld der Binnenhäfen. Neben der Betrachtung des Systems Binnenwasserstraße werden auch Rahmenbedingungen für die Binnenhäfen betrachtet. Sechs ausgewählte Binnenhafenstandorte werden mit ihren Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken in den Kapiteln 2 bis 8 detailliert dargestellt. Aufbauend auf der Zusammenfassung der Hafenanalysen in Kapitel 9 und einem internationalem Benchmarking von Hafenstandorten, das im Abschlussbericht zum Forschungsvorhaben Teil III beschrieben ist, wurden Handlungsstränge abgeleitet. Die identifizierten Handlungsstrategien zur Stärkung der Binnenhäfen finden sich in Kapitel 10. Der Teil I des Abschlussberichtes schließt im Kapitel 11 mit einer Zusammenfassung und einem Ausblick.

1.3 SWOT-Analyse zur Identifizierung von Handlungsstrategien

Ein fundierter Überblick über die aktuelle Situation der am Verbundprojekt beteiligten Binnenhäfen ist die Voraussetzung für die Ableitung einer gemeinsamen Strategie der Binnenhäfen zur Verbesserung der Wahrnehmung der Binnenhäfen als leistungsfähige Logistikknoten sowie zur Standortsicherung der Häfen in-

nerhalb der Städte. Eine SWOT-Analyse (Strength, Weaknesses, Opportunities, Threats) als strategisches Planungsinstrument ermöglicht die wechselseitige Betrachtung von unternehmensinternen Gegebenheiten und unternehmensexternen Umweltbedingungen. Die SWOT-Analyse ist ein weitverbreitetes Instrument u. a. für Unternehmen, Einrichtungen, Städte, Regionen, Ideen, Veranstaltungen, Prozesse, Produkte, Teams oder andere Betrachtungsobjekte

- zur Definition von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken sowie
- zur Ermittlung von strategischen Optionen.

Sie dient zur objektiven Darstellung der aktuellen Situation als auch zur Bewertung und Strategiefindung für die Realisierung von definierten Zielen des zu untersuchenden Objektes. Jedes Objekt ist Teil eines Ganzen und unterliegt der Kräfteeinwirkung seiner Makroumwelt, darin eingeschlossen sind demografisch-ökonomische, technologische, politisch-rechtliche und sozio-kulturelle Komponenten (Kotler/Bliemel 2001, S. 132). Zur gleichen Zeit bildet ein Betrachtungsobjekt die Summe verschiedener Einzelteile, wie z. B. seine personellen und materiellen Ressourcen (Fähigkeiten, Finanzmittel etc.). In der Zusammensetzung dieser Einzelteile unterscheiden sich die verschiedenen Objekte, was eine nähere Betrachtung aller Bestandteile eines jeden Betrachtungsobjektes notwendig macht (Hungenberg 2004, S. 84). Dabei wird in die Untersuchung der externen Faktoren (das externe Umfeld des Betrachtungsobjektes) und der internen Faktoren (die Elemente, aus denen sich das Objekt zusammensetzt) unterschieden. Die Trennungslinie zwischen externer und interner Analyse wird durch den Untersuchungsgegenstand gezogen. Während die Definition der Chancen und Risiken des jeweiligen Betrachtungsobjektes Ergebnis der externen Analyse sind, sind die ermittelten Stärken und Schwächen das Resultat der internen Analyse. Das Ziel der SWOT-Analyse ist es, langfristig erfolgreich zu sein, indem Strategien bzw. Handlungsempfehlungen aus der Betrachtung der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken abgeleitet werden.

Vorgehensweise bei der SWOT-Analyse

Der erste Schritt einer SWOT-Analyse besteht in der Abgrenzung des Betrachtungsgegenstands und in der Definition der Analysedimensionen in ihrer Breite und Tiefe (Reinbacher 2009, S. 73). Dies hängt stark vom verfolgten Ziel der

Untersuchung ab. Auf der entwickelten Grundlage können dann die notwendigen Methoden zur Daten- und Informationsgewinnung festgelegt werden.

Bei der internen Stärken-Schwächen-Analyse werden die spezifischen Stärken und Schwächen des Betrachtungsobjektes nach vorab definierten Kriterien mit denen der Mitbewerber verglichen (Simon/von der Gathen 2002, S. 215). Dabei sind Stärken erwünschte (z. B. stark ausgeprägte Kernkompetenzen) und Schwächen (z. B. ineffizient eingesetztes Kapital) unerwünschte Eigenschaften des Betrachtungsobjektes. Ein Vergleich hilft die Position des Betrachtungsobjektes so objektiv wie möglich einordnen zu können. Das Vorgehen bei einer Stärken-Schwächen-Analyse ist nach Simon/von der Gathen wie folgt:

- Festlegung der zu bewertenden Kriterien (Funktionen des Betrachtungsobjektes, Basisdaten etc.)
- Auswahl der Beurteiler (Beurteiler müssen über das notwendige Wissen über das Betrachtungsobjekt verfügen)
- Bewertung (Vergleichsmaßstab: Durchschnitt der erhobenen Werte im Vergleich, Darstellung in einem Stärken-Schwächen-Profil anhand einer Skala von -10 (schlecht) bis 10 (sehr gut))

Die externe Chancen-Risiken-Analyse stellt die Umwelt und das Umfeld des Betrachtungsobjektes und deren Entwicklung dar. Die für den Erfolg des Betrachtungsobjektes relevanten Kriterien müssen zunächst identifiziert werden. Analysiert werden z. B. die

- soziokulturelle Situation,
- technischen Entwicklungen,
- politisch/rechtliche Situation,
- physische Situation und
- ökonomischen Entwicklungen.

Die ermittelten Chancen und Risiken der externen Situation und Entwicklung für das Betrachtungsobjekt werden bezüglich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit in eine Rangfolge gebracht (Simon/von der Gathen 2002, S. 219).

Die eigentliche SWOT-Analyse erfolgt durch die Integration der Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Analyse und der Chancen-Risiken-Analyse. In einer SWOT-Matrix (siehe Abbildung 2) werden die identifizierten Kriterien veranschaulicht und gegenübergestellt. Aus der sich hieraus ergebenden Synthese sind

verschiedene Strategiearten abzuleiten, um die vorab definierte Zielsetzung des Betrachtungsobjektes zu erreichen (Simon/von der Gathen 2002, S. 220).

Abbildung 2: SWOT-Matrix



Quelle: Eigene Darstellung

Die Matrix ist eine Zusammenfassung der Ergebnisse und dient als Überblick für die sich anschließende Identifizierung von Strategien. Aus der Synthese der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken können nach Simon/von der Gathen (2002) vier zentrale Strategiearten abgeleitet werden:

1. Stärken-Chancen-Strategie
2. Stärken-Risiken-Strategie
3. Schwächen-Chancen-Strategie
4. Schwächen-Risiken-Strategie.

Die Stärken-Chancen-Strategien dienen der Nutzung der Chancen unter Einsatz der vorhandenen Stärken. Mit Hilfe der Stärken-Risiken-Strategien sollen Risiken durch den Einsatz der Stärken abgebaut werden. Mit den Schwächen-Chancen-Strategien sollen durch den Abbau von Schwächen, Chancen genutzt werden. Die Schwächen-Risiken-Strategien dienen der Reduzierung von Risiken durch den Abbau von Schwächen (Simon/von der Gathen 2002, S. 220).

Bei der Analyse der einzelnen Komponenten unterscheidet sich ihre jeweilige Signifikanz nach dem Tätigkeitsfeld des Betrachtungsobjektes. Ein weltweit operierendes Unternehmen beispielsweise wird mehr von der politisch-rechtlichen Umwelt beeinflusst werden, als ein lokales Unternehmen. Ein produzierendes Unternehmen wird von der technischen Umwelt mehr profitieren können, als ein Dienstleistungsunternehmen.

Daraus lässt sich das Ziel der Untersuchung der Makroumwelt ableiten. Dabei handelt es sich um die Erkenntnis, welchen Einflussgrößen das Objekt unterliegt. Daraus lassen sich wiederum die Chancen und Risiken ableiten (Simon/von der Gathen 2002, S. 219).

Die für die interne wie auch externe Analyse benötigten Informationen und Daten können durch folgende Methoden erhalten werden:

- Literatur- und Internetrecherche
- Analyse interner und externer Daten
- Konkurrenzanalyse
- Expertengespräche
- (Umfeld-)Befragungen/Feldstudien

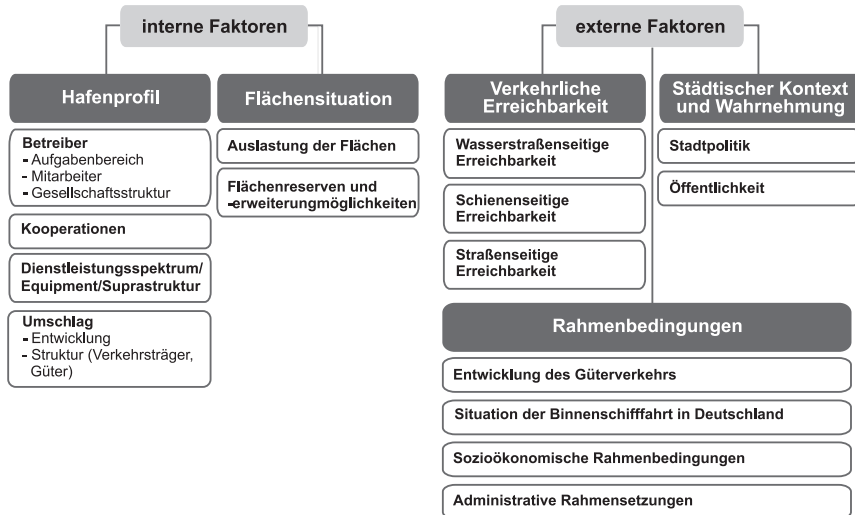
Die Qualität bei der Daten- und Informationsgewinnung hängt wesentlich davon ab, welcher Zugang zu allen relevanten Informationen besteht.

Bewertungskriterien für die SWOT-Analyse der Binnenhäfen

Die Methodik der SWOT-Analyse wurde im Rahmen des Forschungsvorhabens genutzt, um herauszufinden, wie Binnenhäfen zukunftsfähig gemacht werden können. In erster Linie sollten Strategien entwickelt werden, die für die Stärkung vieler Häfen von Relevanz sind, um mit deren Umsetzung die notwendige Breitenwirkung erzielen zu können, die zur Steigerung der Wahrnehmung und der Bedeutung der Binnenhäfen beiträgt.

Die Voraussetzung für die Entwicklung erfolgreicher Strategien bildete ein Überblick über die aktuelle Situation der Binnenhäfen. Die am Verbundvorhaben beteiligten Binnenhäfen wurden daher anhand einer SWOT-Analyse untersucht. Dabei wurden im Rahmen der internen Analyse die Stärken und Schwächen aus logistischer und standortbezogener Perspektive ermittelt sowie mit der externen Analyse die Chancen und Risiken aufgezeigt, abschließend wurden daraus die Strategien abgeleitet (vgl. Abbildung 3). Darauf aufbauend wurden Strategien für die weitere Hafentwicklung abgeleitet.

Abbildung 3: Interne und externe Faktoren der SWOT-Analyse



Quelle: Eigene Darstellung

Als individuelle Bewertungskriterien für die Stärken und Schwächen wurden das Hafenprofil und die Flächensituation herangezogen. Als externe Faktoren wurden die verkehrliche Erreichbarkeit über die Wasserstraße, die Schiene und die Straße sowie der städtische Kontext und die Wahrnehmung durch die Öffentlichkeit untersucht. Ergänzend wurden die Rahmenbedingungen des Systems Binnenwasserstraße, die Entwicklungen im Güterverkehr sowie die sozioökonomischen Entwicklungen berücksichtigt. Darüber hinaus wurden die administrativen Rahmenseetzungen bei der Entwicklung von (Binnen)häfen sowie die für die Binnenschifffahrt und Binnenhäfen relevanten Verbandsstrukturen untersucht.

Darauf aufbauend wurden die gewonnenen Erkenntnisse ausgewertet und die Ergebnisse in einer Vier-Felder-Matrix mit den Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Hafenstandorte dargestellt. Die Matrix diente danach als Grundlage für die Diskussion mit den Hafenbetreibern der jeweiligen Standorte.

Anschließend wurden die Erkenntnisse mit dem Ziel, mögliche Erfolgsfaktoren aber auch Handlungsbedarfe zu identifizieren, gegenübergestellt. In einem letzten Schritt wurden entsprechende Handlungsempfehlungen für die Binnenhäfen im Allgemeinen abgeleitet.

Methodisches Vorgehen

Die Daten und Informationen für die SWOT-Analyse der Binnenhafenstandorte wurden durch Literaturanalysen und Onlinerecherchen sowie inhaltsanalytische Auswertungen von Planungsdokumenten, Statistiken und durch Experteninterviews vor allem mit den Hafenernternehmen, den Hafennutzern (insbesondere gewerblichen Mietern), den Anliegern sowie den Kommunalverwaltungen ermittelt.

Hierbei wurden die Häfen in Berlin, Neuss/Düsseldorf und Riesa detaillierter betrachtet und ergänzende Kartierungen und Erhebungen durchgeführt.

Im Rahmen von Workshops erfolgte die Abstimmung der Ziele und der Merkmale, die ermittelten Stärken und Schwächen der Binnenhäfen sowie die Ableitung einer gemeinsamen Vermarktungs- und Kommunikationsstrategie.

1.4 Planungsanalyse als methodisches Konzept für die Untersuchung der Konfliktlagen

Der Schwerpunkt der Analyse der Binnenhäfen liegt auf einer Untersuchung der Konfliktlagen, die sich a) aus logistischen Strukturen und Prozessen und b) aus den Umfeldproblemen als Befunde der Standortanalysen ergeben. Um für diese Konfliktlagen umsetzungsorientiert Lösungsansätze zu entwickeln, ist eine systematische Identifizierung der Akteursarena, die Nachzeichnung der zu den Konfliktlagen führenden Entstehungs- und Umsetzungsprozesse sowie die Ermittlung von Hinweisen auf die Erfolgsfaktoren und Hemmnisse für den weiteren Umsetzungsprozess erforderlich. Dadurch ermöglicht sie die Abschätzung auch nicht-intendierter Effekte der Hafenentwicklung, insbesondere solcher, die aufgrund einer anderen Handlung als erwartet, entstanden sind. Für die Untersuchung wurde die Planungsanalyse als methodische Grundlage genutzt (Flämig 2004). Die Planungsanalyse integriert in das Instrumentarium der Politikanalyse nach von Prittwitz (1994) weitere Elemente der Organisationsanalyse (Kosiol 1962, Ropohl 1975).

Gegenstand der Politikanalyse bildet die Untersuchung der Inhalte (Outputs), der Folgen (Impacts/Outcomes) und der Entstehungsbedingungen politischen Handelns, indem das „Politische“ analytisch in den drei Dimensionen „Policy“

(Handeln), „Polity“ (Struktur) und „Politics“ (Prozess) beschrieben wird: Die Analyse der Dimension des öffentlichen Handelns (Policy) ermöglicht es, die verkehrspolitischen Inhalte und deren Umsetzungsstand zu ermitteln. In der ganzheitlichen Analyse der institutionellen Rahmenbedingungen (Polity) und des Verlaufs von Entscheidungsprozessen (Politics) eröffnet das Instrumentarium der Politikanalyse die Möglichkeit, Erfolgsfaktoren und Hemmnisse von der Idee bis zur Umsetzung zu identifizieren, da die Prozesse auch aus der Sicht der Akteure analysiert werden (Flämig 2004).

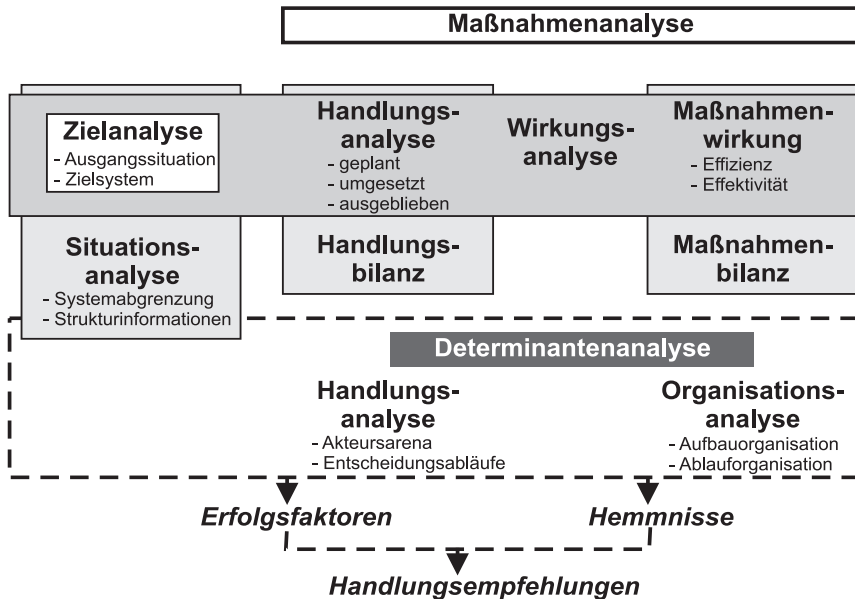
Die Planungsanalyse erweitert damit den Fokus der Politikanalyse um zwei Komponenten: Ersten wird die Vorgehensweise und das Grundverständnis der Politikanalyse auf die Analyse von Entscheidungs- und Umsetzungsprozessen in bzw. von Unternehmen übertragen. Zweitens wird die Determinantenanalyse in einen maßnahmenorientierten und einen handlungsorientierten Bestandteil getrennt. Dabei zielt insbesondere die Berücksichtigung der Organisationsstrukturen (Aufbau- und Ablauforganisation) und der Entscheidungsprozesse (Akteursarena und das Verhalten der Akteure) auf die Erfassung sowohl harter (z. B. technische, organisatorische) als auch weicher (z. B. Handeln, Verhalten) Steuerungsbedingungen bzw. formeller und informeller Prozesse ab.

Damit umfasst die Planungsanalyse in der systemischen Betrachtung ein Zielsystem, Handlungssystem und Wirkungssystem. Daraus leiten sich als Denkmodell fünf Analyseebenen ab (Flämig, 2004).

Die Abbildung 4 gibt eine Übersicht über das Zusammenspiel und das Ineingreifen der einzelnen Analysephasen. Die Trennung ist rein analytischer Natur und ist auf das hier zugrunde liegende Denkmodell zurückzuführen, so dass es sich bei der praktischen Anwendung des Instrumentariums nicht immer vollständig aufrechterhalten lässt.

Die **Situationsanalyse** dient der „Charakterisierung des Sachsystems“ (Flämig 2004). Analysiert wird hier die Ist-Situation des betrachteten Planungsgegenstandes. In diesem Analyseschritt wird das System des Planungsgegenstandes beschrieben und abgegrenzt, meist erfolgt hier eine kurze Darstellung der umgebenden Siedlungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsstruktur, sowie eine Beschreibung der Rahmenbedingungen (Flämig 2004).

Abbildung 4: Bestandteile der Planungsanalyse



Quelle: Flämig 2004

Anhand der **Zielanalyse** kann zunächst das Vorhabenziel beschrieben werden. Diese vorhergehende Definition des Ziels kann dazu dienen, die Maßnahmenumsetzung besser auf ihren Zielerreichungsgrad hin zu bewerten. Diese Zielermittlung bezieht sich auf die Ziele, die im übergeordneten System erreicht werden sollen und später als Grundlage für die Wirkungsanalyse und dem dort ermittelten Zielerreichungsgrad dienen.

Die **Maßnahmenanalyse** soll einen Überblick über die formulierten und tatsächlich umgesetzten Maßnahmen und Strategien geben. Beschrieben werden hierbei generell die geplanten Maßnahmen am Beginn und der erreichte Umsetzungsgrad am Ende des Planungsprozesses (Flämig 2004). Sie dient dazu Strategien und Instrumente für die Gestaltung des Verkehrssystems zu formulieren. In dieser Analysephase werden die Planungsalternativen und Gestaltungsoptionen sowie deren Umsetzungsstand beschrieben.

Die **Wirkungsanalyse** stellt eine „Erfolgskontrolle der Maßnahmenebene“ (Flämig 2004) dar. Sie misst anhand von Kriterien den Erfolg von Handlungen und Maßnahmen. Zum einen durch eine Handlungswirkungsanalyse, die untersucht welche Lösungsansätze in welchem Umfang tatsächlich realisiert wurden und somit als Ergebnis eine Übersicht über die Diskrepanz zwischen dem Geplanten und dem Realisierten liefert. Zum anderen eine Maßnahmenwirkungsanalyse, die versucht, die substanzielle Wirkung der Maßnahme zu ermitteln. Das Ergebnis ist die Bewertung der Lösungsansätze hinsichtlich ihres Beitrages zur Zielerreichung.

Die **Determinantenanalyse** beschreibt die Umsetzungsbedingungen eines Planungsprozesses, um Hemmnisse und Erfolgsfaktoren zu ermitteln. Diese umfasst in der Handlungsanalyse neben der organisatorischen Umsetzung auch die Analyse der Akteursarena und -konstellation sowie der Entscheidungsabläufe. Zur Determinantenanalyse gehört ebenso die Organisationsanalyse, diese umfasst die Aufbauorganisation als statischen und die Ablauforganisation als dynamischen Teil.

2 Umfeldanalyse der Binnenhäfen

Im Rahmen der SWOT-Analyse wurden zunächst diejenigen Faktoren untersucht, die für alle im Detail betrachteten Häfen gleichermaßen gelten. Unter diese Rahmenbedingungen fallen das System Binnenwasserstraße im Speziellen und die Entwicklung des Güterverkehrs im Allgemeinen sowie die Situation der Binnenschifffahrt in Deutschland und die Entwicklung der sozioökonomischen Kennziffern. Darüber hinaus wurden die administrativen Rahmensetzungen bei der Entwicklung von (Binnen)häfen sowie die für die Binnenschifffahrt und Binnenhäfen relevanten Verbandsstrukturen untersucht.

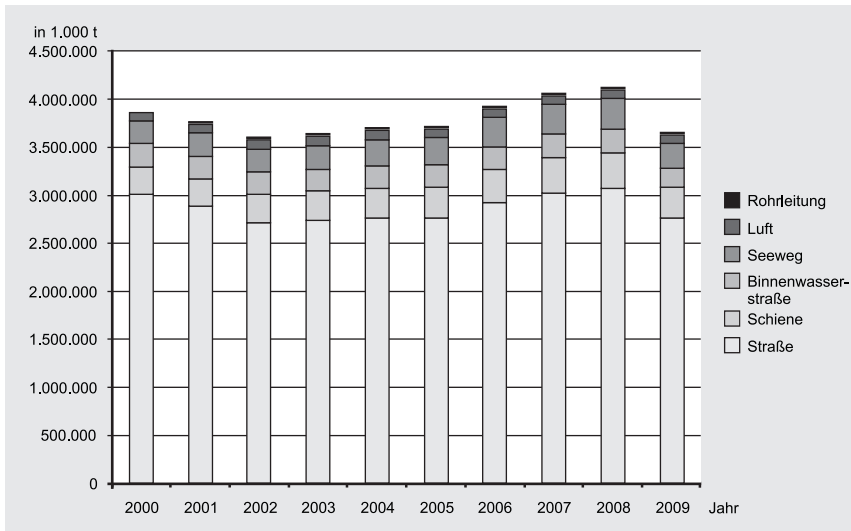
2.1 Die Entwicklung des Güterverkehrs

Der Transportsektor in Deutschland wuchs in den letzten Jahren dynamisch. Die internationale Wirtschafts- und Finanzkrise hat diese Entwicklung jedoch zunächst gestoppt. Die beförderte Gütermenge betrug im Jahr 2009 rund 3,7 Mrd. t. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Rückgang um etwa 1/2 Mrd. t (vgl. Abbildung 5).

Im Jahr 2009 betrug der Anteil der Straße 76,1 % der gesamten Gütertransportmenge in Deutschland. So wurden allein auf diesem Verkehrsträger rund 2,7 Mrd. t Güter transportiert. Im gleichen Zeitraum wurden rund 300 Mio. t per Schiene, 250 Mio. t Güter über den Seeverkehr und gut 200 Mio. t über die Binnenwasserstraßen transportiert. Auf den Luftverkehr entfielen mit knapp 90 Mio. t nur noch 2,4 %. Den kleinsten Anteil mit 0,1 % und noch 3,5 Mio. t haben die Rohrleitungen (Rohöl). (Statistisches Bundesamt, 2010a)

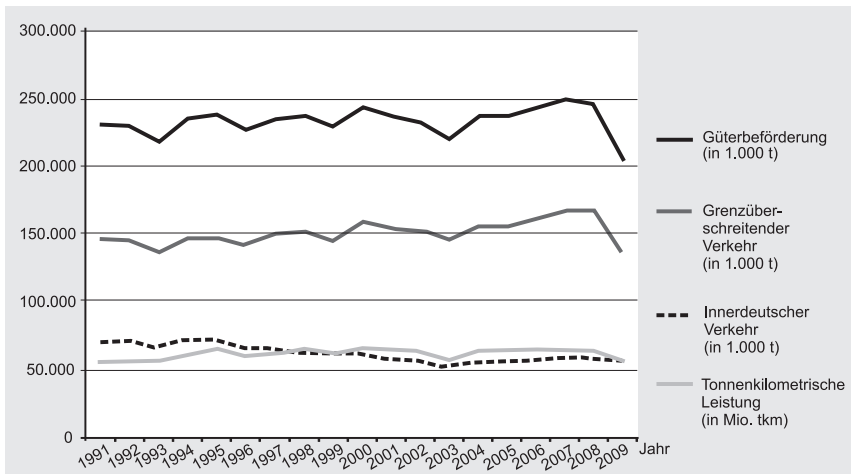
Der gesamtdeutsche Güterbeförderungsaufwand sank im selben Zeitraum um 11,7 % auf etwa 590 Mrd. tkm (Statistisches Bundesamt, 2010a).

Abbildung 5: Entwicklung der beförderten Gütermengen in Deutschland (2000-2009)



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Daten des Statistischen Bundesamt 2010

Abbildung 6: Entwicklung der gesamten und innerdeutschen Güterbeförderung (1991-2009)

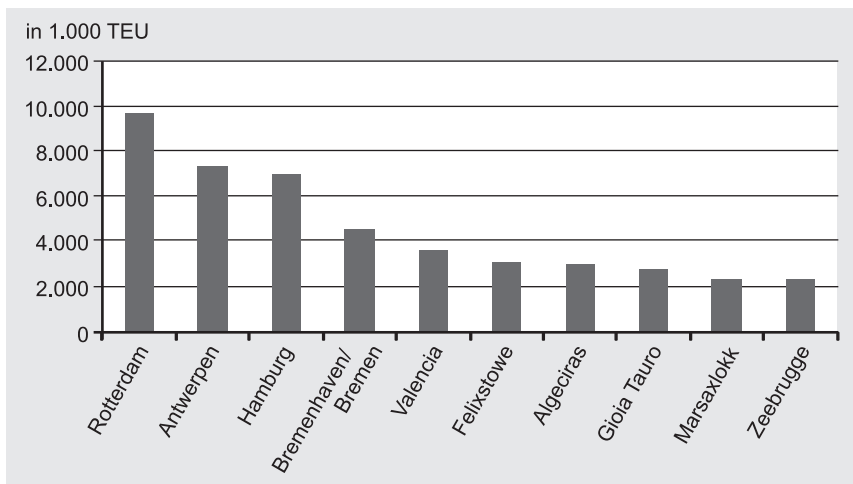


Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Winter, 2009 und Statistisches Bundesamt 2010a

Die Abbildung 6 stellt die Entwicklung der gesamten, der innerdeutschen und der grenzüberschreitenden Güterbeförderung sowie den Transitverkehr und den Güterumschlag zwischen den Jahren 1991 und 2009 gegenüber. Aufgrund lang anhaltender Niedrigwasserstände, die die Befahrbarkeit vieler Binnenwasserstraßen einschränkte, kam es vor allem im Jahr 2003 zu einem Einbruch im Güterverkehr auf den Wasserstraßen. Bis zum Jahr 2007 nahm der Anteil der Binnenschifffahrt wieder zu. Zwischen den Jahren 2008 und 2009 wurde auch die Binnenschifffahrt von den Folgen der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise erfasst. Im Jahr 2009 lag die transportierte Gütermenge auf den deutschen Binnenwasserstraßen bei 204,5 Mio. t. Dies entspricht einem Rückgang um rund 17 % im Vergleich zum Vorjahr (vgl. Abbildung 6). Durch den Einbruch des Güterumschlages an den europäischen Seehäfen kam es vor allem zu einer rückläufigen Entwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr. Hier betrug der Rückgang der beförderten Menge 22,2 % (Statistisches Bundesamt 2010b).

Die europäischen Seehäfen sind Quelle und Ziel eines Großteils der Gütertransporte durch Deutschland. Zu den bedeutendsten Seehäfen Europas im Containerumschlag zählen die Häfen in Rotterdam, Antwerpen, Hamburg sowie Bremerhaven (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 7: TOP 10 der wichtigsten europäischen Seehäfen im Containerumschlag (2009)

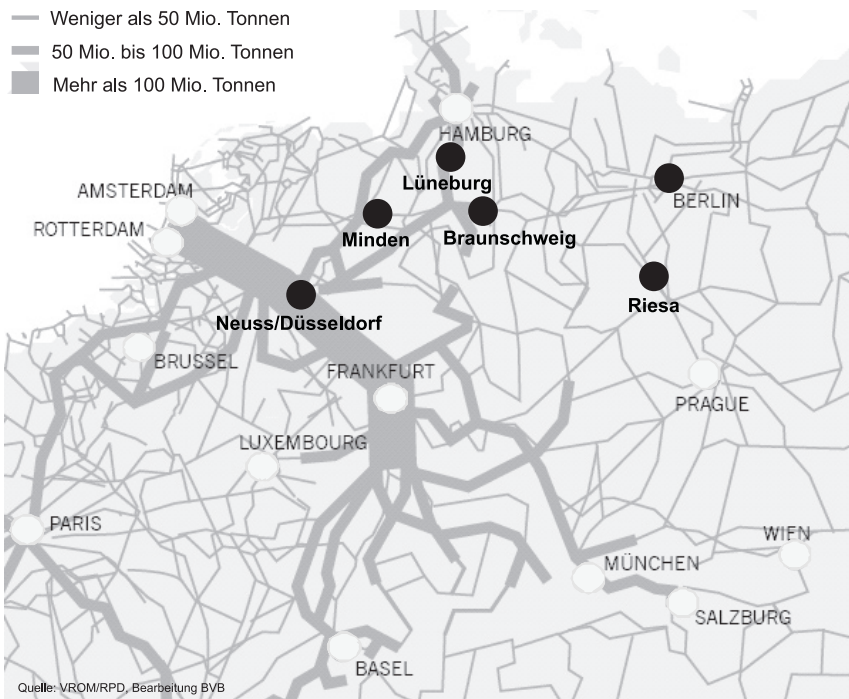


Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Daten des Port of Rotterdam

Im Jahr 2009 wurden im niederländischen Hafen Rotterdam rund 9,7 Mio. TEU und im belgischen Hafen Antwerpen 7,3 Mio. TEU umgeschlagen. In Hamburg wurden über 7 Mio. TEU und in Bremerhaven wurden rund 4,6 Mio. TEU umgeschlagen (Port of Rotterdam o.J.).

Die Abbildung 8 zeigt, dass jährlich mehr als 100 Mio. t Güter zwischen den niederländischen Seehäfen Rotterdam und Amsterdam und den deutschen industriellen Ballungszentren, wie dem Ruhrgebiet, Düsseldorf und Köln, dem Rhein-Main-Gebiet und der Region Rhein-Neckar befördert werden.

Abbildung 8: Güterströme innerhalb Europas (2009)



Quelle: VROM/RPD, Bearbeitung BVB, leicht verändert

Der Hafenstandort Neuss-Düsseldorf befindet sich durch seine direkte Lage am Rhein inmitten dieses Transportweges, der eine herausragende Stellung im europäischen Gütertransport einnimmt.

In Nord-Süd-Richtung von Flensburg nach Füssen und weiter bis Südeuropa laufen die europäischen Güterströme von und nach bzw. durch Deutschland vor allem über die Bundesautobahn A 7. Entlang dieser Bundesautobahn liegen Hamburg und Hannover. Die Hafenstandorte Lüneburg und Braunschweig befinden sich etwa 40 km bzw. 50 km von dieser Transportachse entfernt.

Zwischen dem Ruhrgebiet und Hamburg werden ebenfalls Güter mit einem Volumen zwischen 50 Mio. und 100 Mio. t befördert. Auch hier wird der Gütertransport überwiegend über die Straße abgewickelt. Die Bundesautobahn A 1, die über Bremen führt, spielt dabei eine wichtige Rolle. Der Mindener Hafensstandort liegt in rund 80 km Entfernung zur dieser Transportachse.

Ein weiterer bedeutender Güterstrom verläuft zwischen dem Ruhrgebiet über Hannover nach Braunschweig. Ein hoher Anteil der transportierten Güter wird über die Bundesautobahn A 2 abgewickelt. Die Hafenstandorte Braunschweig und Minden befinden sich in wenigen Kilometern Entfernung zur A 2.

Die Hafenstandorte Berlin und Riesa liegen hingegen abseits der großen europäischen, bedeutenden Güterströme.

2.2 Die Situation der Binnenschifffahrt in Deutschland

2.2.1 Das Binnenwasserstraßennetz

Das deutsche Binnenwasserstraßennetz verfügt über eine Länge von 7.354 km. Der Rhein ist mit einer Länge von 695 km auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland die längste Wasserstraße. Weitere bedeutende Wasserstraßen sind die Elbe mit einer Länge von 607 km, der Mittellandkanal (MLK) mit einer Länge von 388 km, der Main mit einer Länge von 387 km sowie die Weser mit einer Länge von 346 km (WSV 2008a).

Die deutschen Binnenwasserstraßen sind gemäß der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) entsprechend ihrer Schiffbarkeit in verschiedene Stufen unterteilt.

Dabei wird nach der für diese Wasserstraße maximal zulässigen Schiffsabmessung (Länge, Breite, Tiefgang sowie Tonnage) unterschieden. Die folgende Tabelle zeigt einen Ausschnitt der Wasserstraßenklassen.

Tabelle 1: Wasserstraßenklassen in Deutschland

Motorenschiffe und Schleppkähne (Typ des Schiffes: Allgemeine Merkmale)						Schubverband (Art des Schubverbandes: Allgemeine Merkmale)					Brückendurchfahrthöhe (m)
Klasse	Bezeichnung	Länge (m)	Breite (m)	Tiefgang (t)	Tonnage (t)	Bezeichnung	Länge (m)	Breite (m)	Tiefgang (t)	Tonnage (t)	
IV	Johann Welker	80-85	9,5	2,5	1.000-1.500	Schubschiff mit einem Leichter	85	9,5	2,5-2,8	1.250-1.450	5,25 oder 7,0
Va	Großes Rheinschiff	95-110	11,4	2,5-2,8	1.500-3.000	Schubschiff mit einem Leichter	95-110	11,4	2,5-4,5	1.600-3.000	5,25 oder 7,0 oder 9,1
Vb						Schubschiff mit zwei Leichtern (hintereinander)					
Vla						Schubschiff mit zwei Leichtern (nebeneinander)	95-110	22,8	7,0 oder 9,1		
Vlb	Schubschiff mit vier Leichtern (zwei hintere und zwei nebeneinander)	185-195	6.400-12.000								

Quelle: ELWIS 2007

Daneben beeinflussen auch die Brückenhöhen die Befahrbarkeit der jeweiligen Wasserstraßen. Für einen zweilagigen Containertransport ist beispielsweise eine Mindestbrückenhöhe von 5,25 m notwendig. Ein drei- oder vierlagiger Containertransport erfordert Durchfahrthöhen von 7 m bzw. 9 m.

In der Abbildung 9 ist das deutsche Wasserstraßennetz mit seiner Klassifizierung dargestellt.

Abbildung 9: Bundeswasserstraßennetz



Klassen der Binnenwasserstraße:

- Klasse I
- Klasse II
- Klasse Va
- Klasse VIa, VIb, VIc
- Klasse V
- Klasse Vb

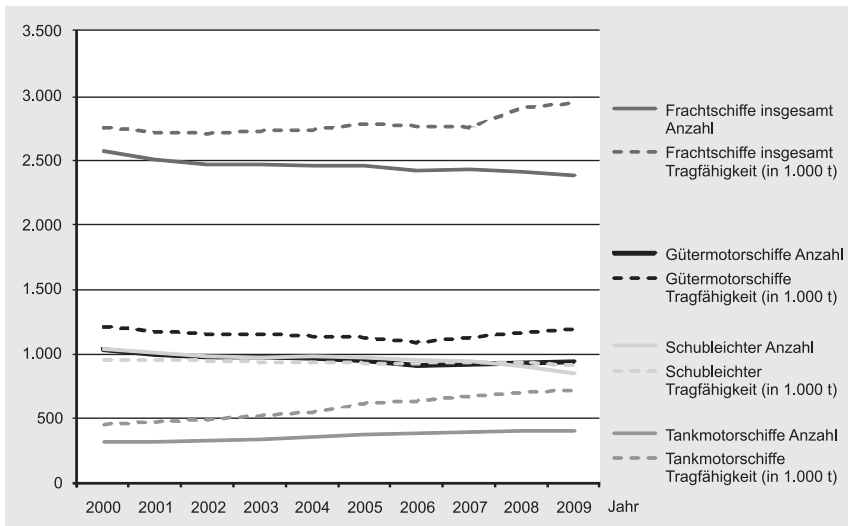
Quelle: Eigene Darstellung basierend auf der Karte des WSV 2008a

2.2.2 Die Entwicklung der deutschen Binnenschiffsflotte

Im Jahr 2009 umfasste die deutsche Binnenschiffsflotte insgesamt 2.376 Frachtschiffe. Darin enthalten sind 931 Gütermotorschiffe, 399 Tankmotorschiffe, 843 Schubleichter, 73 Schleppkähne sowie 130 Trägerschiffsleichter (WSD Südwest 2010). Die Abbildung 10 stellt die Entwicklung der Anzahl und der Tragfähigkeit der Frachtschiffe insgesamt, der Gütermotorschiffe, der Tankmotorschiffe sowie der Schubleichter zwischen den Jahren 2000 und 2009 dar.

Die Anzahl der Frachtschiffe sank insgesamt von 2.569 Schiffen im Jahr 2000 auf 2.376 Schiffe im Jahr 2009. Im gleichen Zeitraum stieg dagegen die gesamte Tragfähigkeit der Frachtschiffe von 2,74 Mio. t im Jahr 2000 auf 2,93 Mio. t im Jahr 2009 (WSD Südwest 2010). Das bedeutet, dass sich die Anzahl der Frachtschiffe zugunsten der Schiffe mit einer vergleichsweise höheren Tragfähigkeit entwickelt hat (vgl. Abbildung 10).

Abbildung 10: Entwicklung der Anzahl deutscher Frachtschiffe (2000-2009)



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf WSD Südwest 2010

Zwischen den Jahren 2000 und 2009 ging die Anzahl der Gütermotorschiffe und Schubleichter um rund 10 % auf 931 Schiffe bzw. um rund 18 % auf 843 Leichter zurück. Im gleichen Zeitraum sank die gesamte Tragfähigkeit der Gütermotorschiffe und der Schubleichter lediglich um 2 % auf 1,17 Mio. t bzw. um 5 % auf 0,9 Mio. t im Jahr 2009 (WSD Südwest 2010). Ein Wachstum fand bei der Anzahl und vor allem bei der Tragfähigkeit der Tankmotorschiffe statt. Im Jahr 2009 gab es 399 Tankmotorschiffe. Gegenüber dem Jahr 2000 bedeutet dies ein Anstieg um rund 30 %. Im Vergleichszeitraum stieg die gesamte Tragfähigkeit der Tankmotorschiffe um fast 60 % auf 0,7 Mio. t im Jahr 2009 (WSD Südwest 2010).

2.2.3 Die Unternehmen der Binnenschifffahrt

Im Jahr 2008 zählte die Binnenschifffahrt insgesamt 1.080 Unternehmen. Davon waren 905 Unternehmen ausschließlich der gewerblichen Binnenschifffahrt zuzuordnen. 124 bzw. 27 Unternehmen betreiben überwiegend oder nebegewerblich Binnenschifffahrt. 24 Unternehmen sind nur im Werkverkehr tätig (WSD Südwest 2010). Die Tabelle 2 zeigt, dass knapp die Hälfte dieser Unternehmen in der Güterschifffahrt tätig sind. Der Personenschifffahrt und Tankschifffahrt sind 341 bzw. 175 Unternehmen zuzuordnen. 43 Unternehmen übernehmen Schub- und Schleppschifftransporte für andere Unternehmen.

Im Jahr 2008 erwirtschafteten die Unternehmen einen Umsatz von 1,67 Mrd. Euro. Davon entfielen 0,86 Mrd. Euro auf der Beförderungsleistung mit eigenen und gemieteten Schiffen während 0,77 Mrd. Euro aus der Beförderungsleistung mit Hilfe von Unterfrachtführern stammten. Unternehmen, die Schub-/Schleppleistungen für andere Unternehmen übernahmen, erwirtschafteten einen Umsatz von rund 0,03 Mrd. Euro (Statistisches Bundesamt 2010a).

Zum 30.06.2008 waren in den Unternehmen der Binnenschifffahrt 7.628 Personen beschäftigt. Davon zählten 5.989 Beschäftigte zum fahrenden Personal und 1.639 Beschäftigte zum Landpersonal.

Tabelle 2: Übersicht über Unternehmen und Beschäftigte in der Binnenschifffahrt

	Unternehmen					
	insgesamt	mit gewerblicher Binnenschifffahrt				mit Binnenschifffahrt nur im Werkverkehr
		zusammen	ausschließlich	überwiegend	neben-gewerblich	
Anzahl der Gesamtunternehmen (30.06.2008)	1.080	1.056	905	124	27	24
davon in Güterschifffahrt	546	530	503	21	6	16
davon Tankschifffahrt	175	174	173	1	0	1
davon Personenschifffahrt	341	341	218	105	18	0
davon Schub- und Schleppschifffahrt für andere Unternehmen	43	33	28	2	3	10
Anzahl der Beschäftigten (30.06.2008)	7.628	7.436	5.424	1.841	171	192
davon fahrendes Personal	5.989	5.835	4.470	1.242	123	154
davon Landpersonal	1.639	1.601	954	599	48	38

Quelle: Statistisches Bundesamt 2010a

2.3 Die sozioökonomischen Rahmenbedingungen

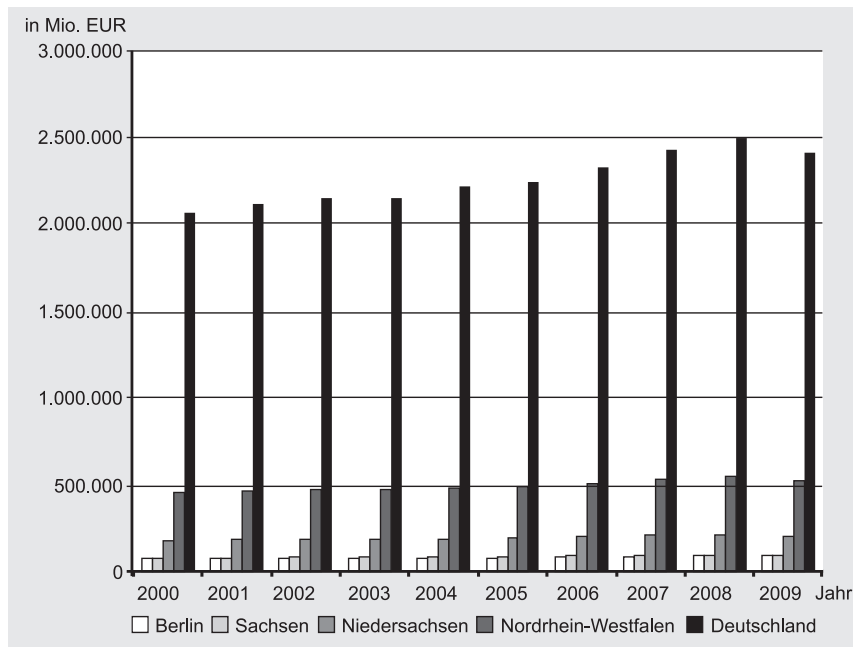
Viele Binnenhäfen spielen für die Ver- und Entsorgung der regionalen Bevölkerung und Wirtschaft eine wichtige Rolle. Für die Identifizierung von zukünftigen Potenzialen der im Forschungsvorhaben betrachteten Binnenhäfen sind daher auch die sozioökonomischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die jeweiligen Hafenstandorte in die Betrachtung mit einzubeziehen.

2.3.1 Wirtschaftsentwicklung

Zwischen den Jahren 2000 und 2008 stieg das Bruttoinlandsprodukt (BIP) zu Marktpreisen in Deutschland von 2.062 Mrd. € auf 2.428 Mrd. € (vgl. Abbildung 11). Infolge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise entwickelte sich das deutsche BIP im Jahr 2009 allerdings rückläufig. Es sank um rund 3,5 % auf 2.496 Mrd. € (Statistisches Bundesamt 2010b).

Eine ähnliche Entwicklung vollzog sich auch auf der Ebene der Bundesländer. Die folgende Abbildung veranschaulicht die Entwicklung des BIP zwischen den Jahren 2000 und 2009 in Deutschland sowie in den Bundesländern Berlin, Sachsen, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen, in denen die untersuchten Binnenhäfen liegen.

Abbildung 11: Entwicklung des nominalen BIP zu Marktpreisen (2000-2009)



Quelle: Statistisches Bundesamt 2010b

Im Land Nordrhein-Westfalen wurde der größte Anteil des deutschen BIP erwirtschaftet. Im Jahr 2009 lag das BIP des Bundeslandes bei 521,7 Mrd. €. Im gleichen Zeitraum betrug das BIP in Niedersachsen rund 205,6 Mrd. €. In Berlin wurde ein BIP von 90,1 Mrd. € und in Sachsen 92,9 Mrd. € erwirtschaftet (Statistisches Bundesamt 2010b).

Zwischen den Jahren 2000 und 2009 stieg das BIP Deutschlands insgesamt um rund 17 %. Ähnliche Wachstumsraten verzeichneten auch Berlin (15 %), Nordrhein-Westfalen (15 %) sowie Niedersachsen (14 %). In Sachsen wuchs das

BIP überdurchschnittlich um 22 %, allerdings von einem niedrigeren Ausgangsniveau aus.

Für einen Vergleich auf der Kreisebene wurde die Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder für das Jahr 2008 herangezogen.

Im Jahr 2008 betrug das BIP (in jeweiligen Preisen) der kreisfreien Stadt Braunschweig rund 8,3 Mrd. € und des Landkreises Lüneburg in Niedersachsen 3,5 Mrd. €.

In Nordrhein-Westfalen lag das BIP der kreisfreien Stadt Düsseldorf bei 37,2 Mrd. €, das BIP des Rhein-Kreises Neuss bei 14,5 Mrd. € sowie das BIP des Kreises Minden-Lübbecke bei 8,6 Mrd. € (Statistische Ämter der Länder 2009).

Das BIP des sächsischen Landkreises Meißen (Riesa) betrug rund 5,3 Mrd. €.

Zwischen den Jahren 2000 und 2008 wuchs das BIP des Landkreises Lüneburg mit 20,6 %, der kreisfreien Stadt Düsseldorf mit 24,8 %, des Rhein-Kreises Neuss mit 35,4 % sowie des Kreises Meißen mit 23,8 % überdurchschnittlich stark.

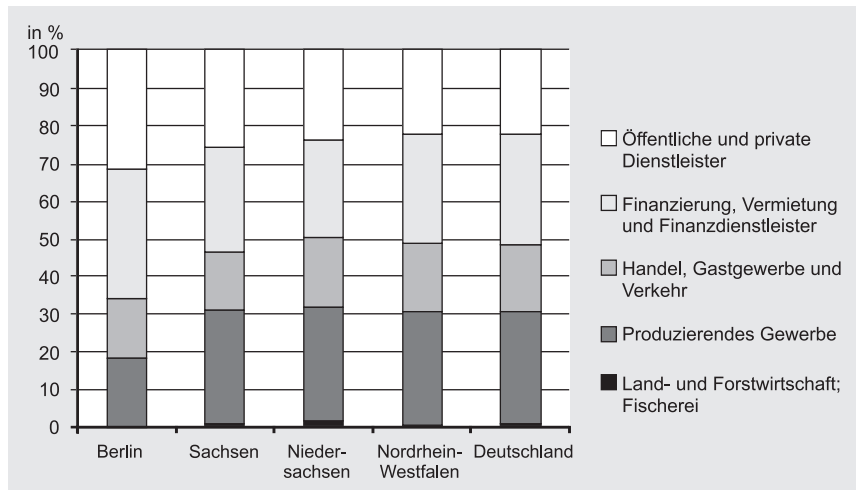
Die kreisfreie Stadt Braunschweig verzeichnete ein Wachstum des BIP von 16,1 %, welches damit unter dem bundesweiten, jedoch über dem niedersächsischen Durchschnitt lag.

Der Kreis Minden-Lübbecke wies ein Wachstum des BIP von 14 % auf, welches knapp unter dem nordrhein-westfälischen Durchschnitt lag.

Die bedeutendsten Wirtschaftszweige in Deutschland sind die Bereiche Produzierendes Gewerbe (mit Baugewerbe) sowie Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleistung. Im Jahr 2008 haben das Produzierende Gewerbe mit einem Anteil von 29,8 % sowie die Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleister mit einem Anteil von 29,4 % zur deutschen Bruttowertschöpfung beigetragen (vgl. Abbildung 12).

Der Anteil des Bereiches Öffentliche und private Dienstleister lag bei 22,1 % und das von Handel, Gastgewerbe und Verkehr bei 17,7 %. Eine geringe Bedeutung für die Bruttowertschöpfung in Deutschland hat der Bereich Land- und Forstwirtschaft, Fischerei mit einem Anteil von 0,9 % (Statistische Ämter der Länder 2009).

Abbildung 12: Anteil der Wirtschaftsbereiche an der Bruttowertschöpfung (2008)



Quelle: Statistische Ämter der Länder 2009

Die Bundesländer Sachsen, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen wiesen eine ähnliche Struktur in der Entstehung der Bruttowertschöpfung auf. In diesen Bundesländern war die Bruttowertschöpfung von den Bereichen Produzierendes Gewerbe sowie Finanzierung, Vermietung und Finanzdienstleister geprägt. Lediglich in Sachsen fällt der Anteil des Bereiches Öffentliche und private Dienstleister etwas höher und des Bereiches Handel, Gastgewerbe und Verkehr etwas geringer aus. In der Bundeshauptstadt Berlin lag der Anteil des Bereiches Öffentliche und private Dienstleister mit 31,4 % deutlich über dem gesamtdeutschen Durchschnitt.

Bei der Betrachtung der Anteile der Wirtschaftsbereiche an der Bruttowertschöpfung auf der Kreisebene, wurde auch hier die Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder für das Jahr 2008 herangezogen.

Im Jahr 2008 dominierte in der nordrhein-westfälischen Stadt Düsseldorf der Bereich Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleistung mit 44,1 %. Aber auch im Rhein-Kreis Neuss mit einem Anteil von 36,3 % sowie in der kreisfreien Stadt Braunschweig, war dieser Wirtschaftsbereich mit 31,3 % an der Bruttowertschöpfung am bedeutendsten. An den beiden Standorten zählte zudem das Produzierende Gewerbe mit einem Anteil von 29,2 % im Rhein-Kreis

Neuss und einem Anteil von 26,6 % in der Stadt Braunschweig zu den wichtigen Wirtschaftsbereichen.

In den Kreisen Minden-Lübbecke und Meißen lagen die Anteile des Produzierenden Gewerbes bei 34,6 % bzw. bei 36,4 % und waren damit vor den Dienstleistungen mit Abstand der bedeutendste Wirtschaftsbereich (Statistische Ämter der Länder 2009).

2.3.2 Bevölkerungsentwicklung

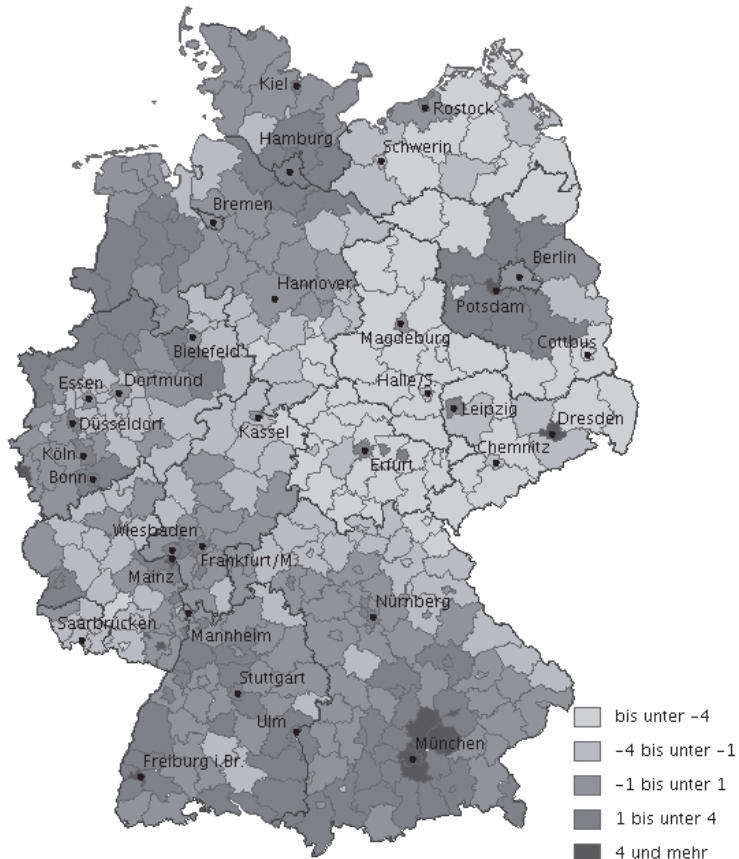
In der Bundesrepublik Deutschland leben auf einer Fläche von 357.104 km² rund 82 Mio. Einwohner. Dies entspricht einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von 230 EW/km². Nach jahrzehntelangem Wachstum schrumpft die deutsche Bevölkerung seit dem Jahr 2005 (Statistisches Bundesamt 2009).

Berlin

Die Bundeshauptstadt Berlin ist die bevölkerungsreichste Stadt Deutschlands. Auf einer Fläche von 891 km² leben über 3,4 Mio. Menschen. Das ländlich geprägte, angrenzende Bundesland Brandenburg weist eine vergleichsweise geringe Bevölkerungsdichte (86 EW/km²) auf. Rund 2,5 Mio. Menschen leben hier auf einer Fläche von 29.480 km². Berlin und Brandenburg bilden zusammen eine von insgesamt elf europäischen Metropolregionen in Deutschland. Innerhalb der Metropolregion Berlin-Brandenburg leben 80 % der Gesamtbevölkerung in Berlin und im Oberzentrum Potsdam (Statistik Berlin-Brandenburg 2010).

Die Bevölkerung Berlins verzeichnete entgegen dem gesamtdeutschen Trend ein leichtes Wachstum. Zwischen den Jahren 2002 und 2007 wuchs die Bevölkerung um 0,7 % (BBSR 2009). Dabei profitierte die Stadt von einem positiven Wanderungssaldo. Die Anzahl der Bevölkerung in Brandenburg blieb dagegen etwa konstant. Zwar wies das Land seit dem Jahr 1990 eine hohe Anzahl an Fortzügen auf, konnte dies aber durch die Zuzüge der Berliner ins Umland wieder auffangen. Die Abbildung 13 verdeutlicht, dass von den Fortzügen vor allem die Regionen nahe der Ländergrenzen zu Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt sowie Sachsen betroffen waren. Dagegen konzentrierten sich die Zuzüge räumlich auf die an Berlin grenzenden Landkreise.

Abbildung 13: Bevölkerungsentwicklung in Deutschland in % (2002-2007)



Quelle: BBSR 2009

Nordrhein Westfalen

Mit ca. 17,9 Mio. Einwohnern ist Nordrhein-Westfalen das bevölkerungsreichste Bundesland Deutschlands. Bei einer Fläche von 34.086 km² ergibt dies eine Bevölkerungsdichte von 528 EW/km². Ähnlich dem gesamtdeutschen Trend geht die nordrhein-westfälische Bevölkerung zurück. Innerhalb des Bundeslandes gibt es jedoch starke regionale Unterschiede (Landesdatenbank NRW 2010).

Düsseldorf ist mit 586.217 Einwohnern die siebt größte Stadt Deutschlands. Die Hauptstadt des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen erstreckt sich auf einer Fläche von 217 km² (Landeshauptstadt Düsseldorf 2008). Zwischen den Jahren 2002 und 2007 wuchs die Bevölkerung in Düsseldorf um 1,6 % (BBSR 2009). Die am Rhein gelegene Stadt Düsseldorf ist landesplanerisch als Oberzentrum eingestuft und grenzt an Duisburg, Ratingen, Mettmann, Erkrath, Hilden, Langenfeld, Monheim am Rhein, Dormagen, Meerbusch und Neuss.

Die Stadt Neuss liegt im Rhein-Kreis Neuss. Der Kreis wies zwischen den Jahren 2002 und 2007 jedoch mit -0,4 % eine negative Bevölkerungsdynamik auf (BBSR 2009). Neuss liegt gegenüber von Düsseldorf, auf der anderen Seite des Rheins. Die Stadt Neuss erstreckt sich auf einer Fläche von 100 km² und hat 151.449 Einwohner (Stadt Neuss 2008). Die als Mittelzentrum eingestufte Stadt Neuss gehört zusammen mit Düsseldorf zur europäischen Metropolregion Rhein-Ruhr mit rund 10 Mio. Einwohnern (IKM 2011).

Niedersachsen

Das Bundesland Niedersachsen erstreckt sich mit seiner Bevölkerung von 7,9 Mio. Einwohnern auf einer Fläche von 47.625 km². Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von 167 EW/km². Die niedersächsische Bevölkerung hat insgesamt abgenommen (Statistisches Bundesamt 2009).

Die Stadt Minden liegt im Landkreis Ostwestfalen-Lippe im Bundesland Nordrhein-Westfalen. Zwischen den Jahren 2002 und 2007 ging die Bevölkerung des Landkreises um rund 1,3% zurück (BBSR 2009). In Minden leben rund 83.000 Einwohner auf einer Fläche von 101,08 km² (Stadt Minden 2009). Landesplanerisch ist Minden als Mittelzentrum mit einem Umland von rund 450.000 Einwohnern eingestuft und liegt zwischen den Oberzentren Hannover und Osnabrück, welche jeweils 60 km von Minden entfernt sind. Die Stadt grenzt an Petershagen, Hille, Bad Oeynhausen und Porta Westfalica sowie an Bückeburg in Niedersachsen.

Die Stadt Braunschweig liegt im Südosten Niedersachsens. Mit 245.349 Einwohnern ist Braunschweig hinter Hannover die zweitgrößte, niedersächsische Stadt (LSKN 2009). Zwischen den Jahren 2002 und 2007 ist die Bevölkerung Braunschweigs um 0,2 % gewachsen (BBSR 2009) Die nächstgelegenen Groß-

städte sind Wolfsburg (35 km), Hannover (65 km), Hildesheim (45 km) und Magdeburg (90 km). Braunschweig gehört zur europäischen Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen, die etwa 3,9 Mio. Menschen umfasst.

Die Kreisstadt Lüneburg liegt südlich der Metropolregion Hamburg. Im Jahr 2007 lebten im Landkreis Lüneburg 176.070 Einwohner. Zwischen den Jahren 2002 und 2007 wuchs die Bevölkerung im Landkreis um 2,8 % (BBSR 2009). Dabei profitiert die Region insbesondere von den Zuzügen aus den Gemeinden der Metropolregion Hamburg. In der Stadt Lüneburg leben 72.054 Einwohner (LSKN 2009). Lüneburg ist das Oberzentrum des Landkreises und grenzt an die Gemeinden Bardowick, Adendorf, Ostheide, Ilmenau und Gellersen.

Sachsen

Im Bundesland Sachsen leben knapp 4,2 Mio. Einwohner auf einer Fläche von 18.418 km². Die Bevölkerungsdichte Sachsens beträgt 229 EW/km². Die Bevölkerung Sachsens schrumpft seit dem Jahr 1990 insbesondere aufgrund des negativen Wanderungssaldos (Heiland et. al. 2004). Diese Entwicklung war und ist ebenso in allen weiteren ostdeutschen Bundesländern festzustellen. Für die neuen Länder stellt dabei nicht nur der Fortzug an sich ein Problem dar, sondern vielmehr dass vor allem gut ausgebildete und junge Menschen Ostdeutschland in Richtung der alten Bundesländer verlassen.

Die Stadt Riesa liegt im sächsischen Landkreis Meißen. Die Bevölkerung des Landkreises schrumpfte zwischen den Jahren 2002 und 2007 um 4 % (BBSR 2009). Riesa erstreckt sich auf einer Fläche von 58,84 km². In Riesa leben rund 35.500 Einwohner (Statistisches Bundesamt 2009). Auch Riesa ist stark von einem Bevölkerungsrückgang, der durch starke Wanderungsverluste ausgelöst wurde, betroffen. Die 4. regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen bis zum Jahr 2020 geht von einem weiteren Bevölkerungsrückgang für Riesa aus. In verschiedenen Szenarien wird dabei eine Bevölkerung für das Jahr 2020 zwischen 30.200 und 31.700 Einwohnern prognostiziert (Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen 2009).

2.4 Die administrativen Rahmenseetzungen

Relevante administrative Rahmenseetzungen für die Hafententwicklung liegen auf Länder- und Bundesebene vor. Ein Großteil von ihnen ist durch die EU-Gesetzgebung beeinflusst.

Zur Rahmengesetzgebung des Bundes gehören Bereiche wie der Naturschutz, die Raumordnung und der Wasserhaushalt, die bei fast allen Nutzungsformen zu berücksichtigen sind (BMU 2006). Häfen liegen zwar in der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz der Länder. Allerdings besteht auch eine konkurrierende Gesetzgebung des Bundes, unter anderem zur Hochsee- und Küstenfischerei, zum Küstenschutz, zum Bodenrecht, zur Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt sowie zu den Wasserstraßen, zum Straßenverkehr, zum Fernstraßenbau und der Abfallwirtschaft. Vor dem Hintergrund des Untersuchungsgegenstands sind die (Binnen-) Schifffahrt betreffenden Vorschriften von besonderer Bedeutung. Für Hafenerweiterungen beziehungsweise Hafenneubauten, wie beispielsweise der RegioPort Weser in Minden und dergleichen, sind Planfeststellungsverfahren nach dem Bundeswasserstraßengesetz (BWaStrG) bzw. Genehmigungsverfahren nach den jeweiligen Wassergesetzen der Bundesländer durchzuführen. Dabei sind insbesondere planerische Vorgaben der Landesplanungsgesetze und der Raumordnungspläne zu berücksichtigen. Des Weiteren sind für die Errichtung zusätzlicher Bauten und Anlagen bau- oder immissionsschutzrechtliche Genehmigungen zu beantragen. Hinzu kommen eine Reihe von EG-Richtlinien mit Einfluss auf die Hafententwicklung, die im Folgenden kurz dargestellt werden:

Natura 2000

Die Vogelschutz- und die Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Richtlinie 92/43/EWG sehen die Errichtung von Schutzgebieten vor. Gemeinsam sollen sie das zusammenhängende ökologische Netz NATURA 2000 bilden. Mit diesem europaweiten Verbund von Schutzgebieten sollen die natürlichen Lebensräume und gefährdeten wildlebenden Tiere sowie Pflanzen in den Mitgliedsländern der Gemeinschaft erhalten werden. Durch die FFH-Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen wurden die Mitgliedstaaten angehalten, FFH-Gebiete vorzuschlagen. Der Aufbau dieses europaweiten Netzes von geschützten Lebensräumen, ist ein wichtiger Baustein

zur Erhaltung und Entwicklung der biologischen Vielfalt in Europa und ist damit bedeutend für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (BMU 2008).

Europäische Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

Die Europäische Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) 2000/60/EG vereinheitlicht den rechtlichen Rahmen innerhalb der Wasserpolitik, um eine nachhaltige und umweltverträgliche Wassernutzung zu gewährleisten. Die WRRL stellt Qualitätsziele auf und zeigt Methoden, wie diese zu erreichen sind. Als Folge trat am 1. März 2010 das Wasserhaushaltsgesetz in Kraft.

Das zentrale Anliegen ist die ganzheitliche Betrachtung der natürlichen Gewässersysteme und ihrer Nutzung von der Quelle bis zur Mündung unter Einbezug des Meeres ohne Beachtung der Verwaltungs- und Staatsgrenzen. „Weitere wesentliche Stützen einer integrierten Gewässerbewirtschaftung sind der kombiniert immissions- und emissionsbezogene Ansatz, die Formulierung von Umweltzielen nach biologischen, chemischen und gewässermorphologischen Merkmalen, ein Flussgebietsmanagement und eine verstärkte Information, Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit an der Entwicklung der künftigen Bewirtschaftungspläne“ (BMU 2006).

Strategische Umweltprüfung (SUP) und Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Bauplanungen im Rahmen von Hafenerweiterungsmaßnahmen müssen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) unterzogen werden. Die SUP ist ein durch die EG-Richtlinie (2001/42/EG) vorgesehene, systematisches Prüfverfahren, das die Umweltaspekte von Plänen und Programmen prüft. Die Umweltauswirkungen werden dabei unter Mitwirkung aller betroffenen Umweltbehörden und der Öffentlichkeit ermittelt, beschrieben und bewertet. Hierdurch sollen Umweltbelange frühzeitig und weiträumig aufgezeigt werden. Mittlerweile wurden die Gesetze des Bundes, u. a. das Raumordnungsgesetz (ROG), das Wasserhaushaltsgesetz (WHG), das Baugesetzbuch (BauGB) und auch das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), an diese Richtlinie angepasst (BMU 2010). Die UVP untersucht konkrete Projekte. Sie wurde ebenfalls durch eine

EG-Richtlinie vorgegeben, und zwar durch die – mittlerweile mehrfach, zuletzt durch die Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie (2003/35/EG) geänderte – UVP-Richtlinie (85/337/EWG).

Nationales Hafenkonzept

Der gezielte und koordinierte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der See- und Binnenhäfen sowie deren Verbindung mit den Wirtschaftszentren gehören zu den zentralen Feldern der deutschen Hafenpolitik. Dazu hat die Bundesregierung am 17. Juni 2009 ein erstes Nationales Hafenkonzept verabschiedet. Die fünf Kernziele des Hafenkonzepts sind:

- Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsinfrastrukturen,
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen,
- Sicherung und Stärkung von Ausbildung und Beschäftigung,
- Förderung von Umwelt- und Klimaschutz,
- Optimierung der Sicherheit von Lieferketten.

Darüber hinaus existieren auch in einigen Bundesländern Hafenkonzepte, mit etwa den gleichen Zielsetzungen, aber mit einer eher regionalen und lokalen Betrachtung.

Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM)

Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) ist ein Management-Ansatz, der versucht, Konflikte bei der Entwicklung der Küstenzone zu reduzieren, die Umweltqualität zu erhalten und eine am Leitbild der Nachhaltigkeit orientierte Abstimmung zwischen den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen bei der Entwicklung der Küste zu unterstützen.

In der EU-Wasserrahmenrichtlinie werden die Küstenzone und die dazugehörigen Flusseinzugsgebiete als Einheit angesehen, da die Flusseinzugsgebiete durch ihre Wasser- und Stofffrachten die Küstengewässer beeinflussen. Beispielsweise wird dadurch in gewisser Weise ganz Deutschland in die Küstenzone mit einbezogen. Das bedeutet, dass auch die Entwicklung von Binnenhäfen, vor allem wenn sie einen Hinterland-Hub darstellen, in Teilen unter den Gesichtspunkten

eines IKZM betrachtet werden müssen. IKZM hat als „strategischer Ansatz“ bei den Küstenländern Eingang in die Gesetze, Programme und Pläne der Landesplanung gefunden und wird vor allem in übergeordneten Plänen thematisiert, kaum aber in der konkreten Planungspraxis (BMVBS 2010a).

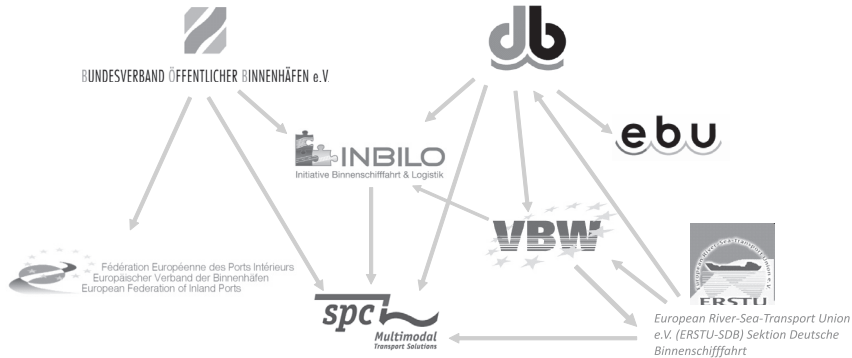
2.5 Die Verbandsstrukturen

Zur Unterstützung eigener Marketingaktivitäten und Kommunikation der Binnenhäfen ist die Organisation in Fachverbänden, die als Informations- und Kommunikationsplattformen dienen, von Vorteil. Die Akteure der Binnenschifffahrt sind in unterschiedlichen Verbänden auf nationaler und europäischer Ebene organisiert. Im Mittelpunkt steht die Vertretung der Interessen von Binnenhäfen und Binnenschifffahrt in der Politik.

Die sechs am Forschungsvorhaben beteiligten Binnenhäfen sind Mitglieder im Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB). Darüber hinaus sind der Neuss-Düsseldorfer Hafen und der Hafen Riesa (SBO) im Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) organisiert. Der Hafen Riesa (SBO) ist ebenso wie der Berliner Hafen (BEHALA) im Interessenverband European River-Transport-Union e. V. (ERSTU) vertreten. Darüber hinaus existiert eine Vielzahl von weiteren Institutionen der Binnenhäfen und Binnenschifffahrt. Dabei sind einzelne Verbände teilweise Mitglied in anderen Verbänden oder durch ihre Mitglieder mit anderen Verbänden verflochten. Abbildung 14 stellt Ausschnitte dieser Verflechtung der Verbände dar.

Neben diesen Verbänden gibt es auf nationaler und europäischer Ebene verschiedene Berufsverbände in der Binnenschifffahrt, Wasserstraßenkommissionen und weitere Netzwerke. Ein Beispiel hierfür ist das nationale, verkehrsträgerübergreifende ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC), das beim Deutschen Verkehrsministerium angesiedelt ist. Mitglieder sind rund 50 Unternehmen und öffentliche Institutionen (Verkehrsministerium, Bundesländer). Als neutrale Plattform ist das Ziel des SPC, im Dialog mit Politik, Industrie, Handel und Spediteuren intermodale Logistiklösungen in Deutschland und ganz Europa zu entwickeln (SPC 2010).

Abbildung 14: Verflechtung der Verbände untereinander



Quelle: Eigene Darstellung

Ebenso existieren auf regionaler Ebene wasserstraßenbezogene Vereinigungen, wie z. B. das Elbe Promotion Center (ElbPro), das Hafenband am Mittellandkanal oder der Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e. V.

Bei der Betrachtung der Verflechtungen der Verbände untereinander fällt auf, dass bei den Mitgliederstrukturen teilweise „Doppelungen“ bzw. gegenseitige Mitgliedschaften existieren. Die ERSTU ist im BDB organisiert, gleichzeitig ist der BDB wieder im VBW vertreten, der wiederum in der ERSTU Mitglied ist. Der BDB und der VBW sind wiederum beide in der InBiLo vertreten.

Die Bestandsaufnahme macht deutlich, dass es nur punktuell gemeinsame Aktivitäten zwischen den Binnenhäfen- und Binnenschifffahrtsverbänden gibt. So gründete der BÖB mit dem BDB und dem VBW die InBiLo. Allerdings ist diese Initiative bisher nicht wesentlich über die Gründungsaktivitäten hinausgekommen und bleibt daher bislang ohne Wirkung.

Gemeinsame Aktivitäten zwischen der EBU oder dem EFIP auf europäischer Ebene finden kaum statt. Die EBU und teilweise auch die EFIP arbeiten allerdings stärker mit der Vermarktungsplattform INE zusammen.

Weder auf nationaler noch auf europäischer Ebene lässt sich erkennen, dass die (Teil-)Interessenverbände sich bündeln und eine gemeinsame, abgestimmte Kommunikationsstrategie verfolgen, die es ermöglicht, dass die Binnenschifffahrt mit einer Stimme in der Interessenvertretung spricht.

Um der Binnenschifffahrt vor allem auf politischer Ebene ein stärkeres Gewicht zu verleihen, ist eine

- klare Ansprache, durch eine **übersichtliche Struktur** der Verbandslandschaft,
- mit einer gemeinsamen Stimme, durch eine **abgestimmte Kommunikationsstrategie** der Verbände

von grundlegender Bedeutung. Diese Handlungsempfehlung wurde im Rahmen des Forschungsvorhabens Binnen_Land weiter verfolgt. Die Ergebnisse sind im Abschlussbericht zum Forschungsvorhaben Teil III dargestellt.

3 Analyse des Berliner Westhafens

Der Berliner Westhafen ist der umschlagsstärkste Binnenhafen Ostdeutschlands. Als traditioneller Umschlagsplatz in der Mitte Berlins befindet sich der Hafen aber auch im Spannungsfeld zwischen moderner Logistik und Denkmalschutz.

3.1 Hafenprofil des Berliner Westhafens

3.1.1 Betreiber und Gesellschaftsstruktur

Der Berliner Westhafen ist ein öffentlicher Hafen im Eigentum der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (BEHALA). Der alleinige Gesellschafter der BEHALA ist das Land Berlin, geleitet wird das Unternehmen von einem Geschäftsführer sowie von einem sechsköpfigen Aufsichtsrat. Die BEHALA ist zu 100 % an der B-Plus Planungs-Aktiengesellschaft sowie an der BPS BEHALA Port Services GmbH beteiligt. Des Weiteren ist die BEHALA an der Industriebahn-Gesellschaft Berlin mbH (IGB) sowie an der Media Spree Berlin GmbH mit 49,8 % bzw. 16,7 % beteiligt (Senatsverwaltung für Finanzen 2009). Die BEHALA hatte im Jahr 2009 im Durchschnitt 120 Beschäftigte (BEHALA 2010a).

Der Aufgabenbereich der BEHALA umfasst gleichzeitig die Rolle des Hafenbetreibers für die Lagerei und den Umschlag von Gütern, für die Erbringung der damit verbundenen weiteren Logistikleistungen sowie für die Verpachtung und Vermietung von Immobilien und den Betrieb von Hafen- und Regionalbahnen.

Die BEHALA betreibt in Berlin drei Hafenstandorte: den Westhafen, den Südhafen in Berlin-Spandau sowie den Hafen Neukölln. Der hier untersuchte Westhafen, ist der umschlagsstärkste Hafenstandort und Hauptsitz der BEHALA. Der Westhafen befindet sich im Berliner Bezirk Mitte (Tiergarten) an der Kreuzung vom Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal, dem Hohenzollernkanal und dem Westhafenkanal. Der Südhafen in Berlin Spandau, an der Havel gelegen, ist an seinen Umschlag gemessen der zweitgrößte Hafen Berlins. Im Südhafen werden vor allem Papier, Zell- und Baustoffe umgeschlagen. Der Hafen Neukölln liegt am Neuköllner Schiffahrtskanal mit direkter Anbindung an den Teltowkanal und den Britzer Zweigkanal und wird vor allem für die Verladung von Schrott

genutzt (BEHALA 2010b). Der Osthafen in Friedrichshain-Kreuzberg wurde aufgegeben, die Flächen verkauft und seit dem Jahr 2000 sukzessive als Medienstandort entwickelt. Die Krananlagen und die Anlagen der Hafenbahn wurden seitdem zurückgebaut.

3.1.2 Leistungsspektrum

Der Westhafen ist ein Universalhafen, der neben dem Containerumschlag auf die Verladung von Massen-, Stück- und Schwergut ausgerichtet ist. Der Westhafen verfügt derzeit über 2 Hafenbecken (BEHALA 2010a). Ein drittes Hafenbecken wurde im Jahr 2001 für die Schaffung von landseitiger Nutzfläche verfüllt und mit Lager- und Logistikhallen bebaut. Die Kailänge beträgt insgesamt etwa 3.400 m. Der Westhafen hat eine eigene Hafenbahn. Die BEHALA übernimmt zudem die Abholung bzw. Zustellung der Güter vom Westhafen zum Güterbahnhof Moabit der Deutschen Bahn AG (DB).

Einen wesentlichen Schwerpunkt der am Westhafen von der BEHALA durchgeführten Leistungen bildet seit 2005 der Containerumschlag. Der Westhafen ist dafür mit einer Containerbrücke mit Spreader und einer Tragfähigkeit von bis 45 t ausgestattet, zudem gibt es einen Leercontainerstapler und einen Reachstacker. Eine weitere Containerbrücke befindet sich derzeit im Bau. Der Containerterminal verfügt über ein Bahngleis von 2 x 350 m Länge. Zudem bietet die BEHALA Reparatur- und Transportdienstleistungen, das Strippen und Stufen sowie die Begasung von Containern an. Das Containerdepot bietet Platz für 1.000 TEU.

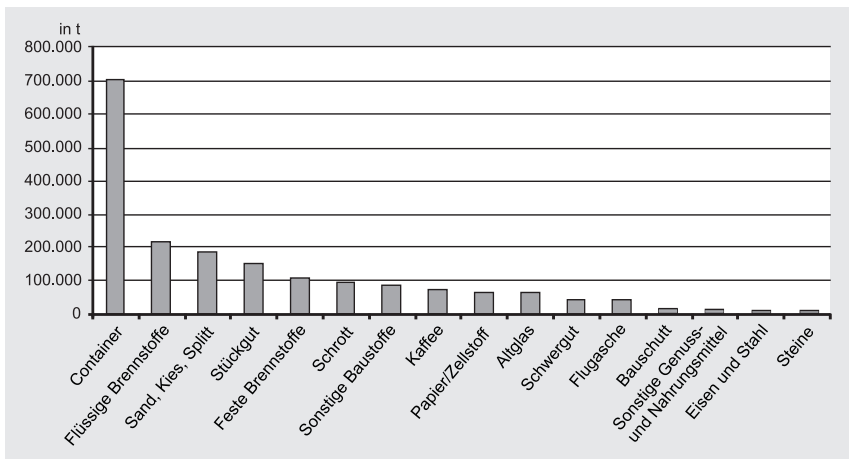
Neben den Containern werden im Westhafen ebenso Stück- und Massengut umgeschlagen. Für den Umschlag dieser Güter stehen Kräne mit einer Tragfähigkeit bis zu 25 t, Mobilbagger, Radlader, Bandanlagen für Schüttgüter zur Verfügung und Gabelstapler mit einer Tragfähigkeit bis zu 5 t zur Verfügung. Für die Lagerung von Massen- und Stückgut stehen Lagerhallen, Freiläger und Silos bereit.

Die BEHALA hat sich zudem auf den Schwergutumschlag, insbesondere von Kraftwerksturbinen, Generatoren und Industrieanlagen, zur Verschiffung der Güter per Binnenschiff spezialisiert. Im Westhafen können derzeit Turbinen mit einem Gewicht von bis zu 500 t per Tandemhub verladen werden. Zusätzlich verfügt der Westhafen über einen Schwergutkran mit einer Tragfähigkeit bis zu 350 t und geeignete Schwergutabstellfläche (BEHALA 2010a).

3.1.3 Umschlagsentwicklung und -struktur

Im Jahr 2009 schlug die BEHALA rund 3,13 Mio. t Güter um. Davon wurden 1,8 Mio. t Güter im Westhafen umgeschlagen. Darin enthalten ist der Umschlag von leeren und beladenen Containern mit einem Gewicht von rund 700.000 t. Dies entspricht 83.768 TEU (BEHALA 2010b). Die bedeutendste Gütergruppe im Westhafen, nach den Containern, sind die flüssigen Brennstoffe mit einem Umschlag in Höhe von 212.854 t (vgl. Abbildung 15). Weitere wichtige Gütergruppen sind „Sand, Kies und Splitt“ (183.935 t), „Stückgüter“ (149.559 t) sowie „feste Brennstoffe“ (106.104 t).

Abbildung 15: Umschlag nach Gütergruppen im Berliner Westhafen (2009)

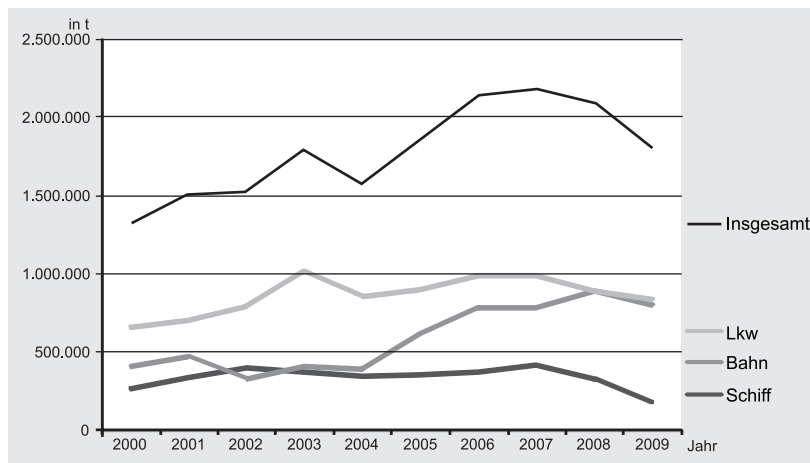


Quelle: Eigene Darstellung basierend auf BEHALA 2010

Vor der Wirtschaftskrise in den Jahren 2008 und 2009 entwickelte sich der Güterumschlag im Westhafen insgesamt positiv. Abbildung 16 zeigt, dass die Zunahme vor allem auf den Anstieg der Bahntransporte zurückzuführen ist, während die Gütermengen, die per LKW und Binnenschiff transportiert wurden, eher stagnierten. Ein deutlicher Sprung des Güterumschlages ist in dem Jahr 2005 zu erkennen. In diesem Jahr übernahm DHL die Logistiksparte von Karstadt/Optimus und damit den Transport von Containern zwischen Bönen/Unna in Nordrhein-Westfalen und dem Westhafen (BEHALA 2009). Dieser so genannte „Karstadtzug“ zur Versorgung der Kaufhausstandorte war Vorreiter für

die positive Entwicklung des Schiene-Straße-Umschlags im Westhafen. Mittlerweile kommen auch Containerzüge aus Hamburg, Bremerhaven und Krefeld. Zwischen den Jahren 2008 und 2009 ging der Güterumschlag im Westhafen infolge der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise um 13,6 % zurück (BEHALA 2010b). Die Gütergruppen „feste Brennstoffe“, „Bauschutt“, „Sand, Kies und Splitt“ waren besonders stark davon betroffen.

Abbildung 16: Entwicklung des Güterumschlages im Berliner Westhafen (2000-2009)



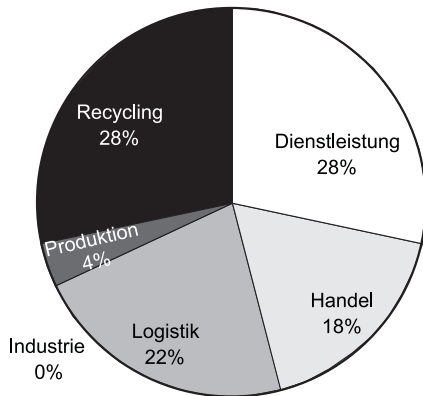
Quelle: Eigene Darstellung basierend auf BEHALA 2010

Bei näherer Betrachtung des Güterumschlages nach Verkehrsträgern, fällt die geringe Bedeutung des Binnenschiffs im Westhafen auf. LKW-Transporte tragen mit 46,3 % am stärksten zum Güterumschlag bei, dicht gefolgt von der Bahn mit 43,3 %. Der wasserseitige Umschlag per Binnenschiff besitzt lediglich einen Anteil von 10,3 %. Während die geringe Bedeutung des Binnenschiffs als Schwäche gewertet werden kann, sind die gute Anbindung an die Bahn und die innerstädtische Lage Stärken des Standorts, gerade auch gegenüber den anderen beiden Berliner Häfen. Im Südhafen erfolgt ein Bahnumschlag nur beim Eingang der Waren, während am Standort Neukölln gar kein Umschlag per Bahn stattfindet.

3.1.4 Ansässige Unternehmen und Kundenstruktur

Die Bandbreite der Unternehmen im Westhafen ist groß. Im Rahmen einer Unternehmensbefragung im Westhafen, die durch die Freie Universität Berlin durchgeführt wurde, gaben 33 % der beteiligten Unternehmen Logistik und Spedition als ihren Tätigkeitsschwerpunkt an, beispielhaft seien die Fluß-Schiffahrts-Kontor GmbH, welche sich auf den Transport mit dem Binnenschiff spezialisiert hat und die SIS Logistik GmbH, die alle Logistikwege abdeckt, genannt. Weitere 25 % der Unternehmen bieten Leistungen rund um Lagerhaltung und Umschlag an. Neben den logistischen Dienstleistungen im Bereich der Abfertigung von Schütt-, Stück-, Flüssig- und Schwergut sowie von Containern (u. a. AMW Asphaltmischwerk Westhafen GmbH, Unitank) sind aber auch viele Unternehmen angesiedelt, welche keine hafenauffinen Tätigkeiten anbieten (u. a. Zeitungsabteilung der Berliner Staatsbibliothek).

Abbildung 17: Prozentuale Verteilung der Unternehmensstruktur im Berliner Westhafen (2009)



Quelle: Eigene Darstellung basierend
BEHALA 2010

Abbildung 17 ist zu entnehmen, dass es sich bei 30 % aller ansässigen Unternehmen um hafenauffine Unternehmen der Logistikbranche (Güterumschlag, Speditionen, Kontraktlogistik, Lagerung) handelt.

Auf dem Hafengelände des Westhafens sind zudem 24 % der Unternehmen im Handelsbereich tätig. Hierzu zählen vor allem die Großhandelsbetriebe, wie der Großmarkt, aber auch Handelsbetriebe im Bereich Rohstoffe, wie beispielsweise die Max Cochius GmbH oder der Brennstoffhandel Heinz Baumanns.

Zu den Dienstleistungsbetrieben zählen vorwiegend Betriebe die keine direkte Hafenauffinität aufweisen, wie die bereits genannte Zeitungsabteilung der Berliner Staatsbibliothek.

3.2 Verkehrliche Erreichbarkeit des Berliner Westhafens

Der Berliner Westhafen ist durch ein umfassendes System an Wasserstraßen, Bahnverbindungen sowie Bundesautobahnen und Bundesstraßen an das regionale und überregionale Verkehrsnetz angebunden (vgl. Abbildung 18). Über die infrastrukturelle Erreichbarkeit hinaus gewährleisteten Liniendienste, die von der BEHALA in Zusammenarbeit mit Partnern durchgeführt werden, regelmäßige Transportverbindungen auf der Wasserstraße und auf der Schiene.

Abbildung 18: Infrastrukturelle Erreichbarkeit des Berliner Westhafens



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf OpenStreetMap

3.2.1 Wasserstraßenseitige Erreichbarkeit

Der Westhafen ist über den Westhafenkanal (WHK) und den Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal (BSK) mit der Spree und der Havel und darüber an die überregional bedeutenden Wasserstraßen Elbe, Mittellandkanal (MLK) sowie Oder verbunden. Der Westhafenkanal hat eine Länge von 2,5 km und zweigt von der Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) bei km 6,48 ab und mündet bei km 3,00 in den BSK (WSK Berlin 2009).

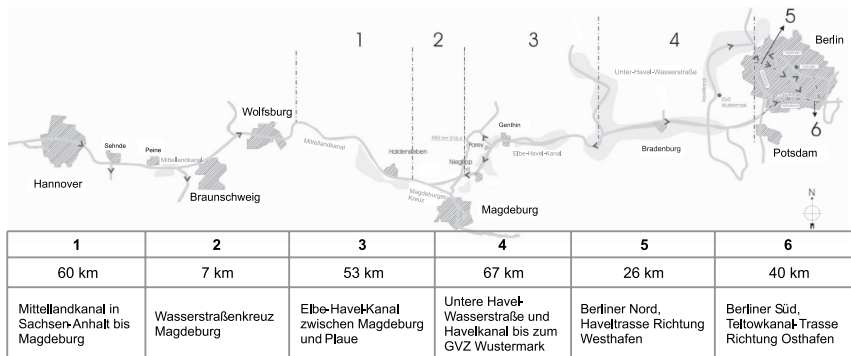
Vor dem Jahr 1991 betrug die zulässige Schiffsabmessung, gemäß der Binnenwasserstraßenverordnung der DDR, 82 m Länge, 9,50 m Breite und bis zu 2,00 m Tauchtiefe. Aufgrund von Niedrigwasser der Elbe war häufig nur ein Tiefgang

von 1,60 m oder weniger möglich. Die zulässige Länge von Schubverbänden betrug 125 m, was den Einsatz von teilabgeladenen Elbe-Schubverbänden, Leichtern mit einer Länge von 32,50 m, langen Leichtern mit einer Länge von 65,00 m und Schubschiffen von 22 m mit einer Zuladung von 2.150 t ermöglichte. Dieser Ausbaustandard vor 1991 der Wasserstraße von Magdeburg bis Berlin entsprach der europäischen Wasserstraßenklasse IV.

Im Jahr 1991 beschloss das Bundeskabinett 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) mit dem Ziel, die Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern zu verbessern. Unter den Projekten befand sich ein Wasserstraßenprojekt (VDE Nr. 17), welches Bauabschnitte der Wasserstraßenverbindung zwischen der Oststrecke des MLK in Sachsen-Anhalt und Berlin (vgl. Abbildung 19) beinhaltet. Ziel war und ist es, die Wasserstraßen an den europäischen Standard, der der Wasserstraßenklassifizierung Va und Vb entspricht, anzugleichen.

Die Vorhaben 1 und 2 wurden 2003 fertig gestellt. Seitdem ist der Elbe-Havel-Kanal (EHK) von Westen aus unabhängig vom Wasserstand der Elbe mit einer Abladetiefe bis zu 2,80 m schiffbar. Der MLK in Sachsen-Anhalt sowie das Wasserstraßenkreuz Magdeburg entsprechen der Wasserstraßenklasse Vb. Das Vorhaben 3 wurde teilweise fertig gestellt. Die Schleusen Zerben und Wusterwitz sowie die Kanalstrecke bei Genthin sollen bis zum Jahr 2012 fertig gestellt werden. Die Eisenbahnbrücke in Genthin-Jerichow beschränkte mit ihrer Höhe von 4,11 m den zweilagigen Containerverkehr. Ende des Jahres 2008 wurde diese Brücke jedoch abgerissen.

Abbildung 19: Ausgewählte Bauabschnitte des VDE 17



Quelle: Benecke/Flämig 2008

Im Rahmen des Vorhabens 4 ist insbesondere mit dem Ausbau am Sacrow-Paretzer Kanal (SPK) noch nicht begonnen worden. Im Sommer 2008 wurde der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Kanals von der Planfeststellungsbehörde der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost erlassen, jedoch wurde dagegen beim Bundesverwaltungsgericht Klage eingereicht. Im Jahr 2010 konnte ein Vergleich geschlossen werden, welcher festlegt, dass der SPK für Güterschiffe vertieft werden soll, jedoch keine Verbreiterung stattfinden soll (BMVBS 2010a).

Innerhalb des Vorhabens 5 wurden die Schleuse in Charlottenburg sowie der WHK fertig gestellt. Die Ausbauvorhaben der Berliner Nordtrasse sollen voraussichtlich im Jahr 2013 abgeschlossen sein (Wasserstraßen-Neubauamt Berlin 2008).

Die Schleusenbrücke in Kleinmachnow wurde im Rahmen des Vorhabens 6 im Jahr 2005 dem Verkehr übergeben. Zugunsten der Nordtrasse wird die weitere Planung und Durchführung von Baumaßnahmen der Südtrasse vorerst zurückgestellt. Im Bereich des Teltowkanals und im unteren Vorhafen der Schleuse in Kleinmachnow wurden Arbeiten vorgezogen. Die Durchführung des Ersatzneubaus der Kleinmachnower Nordkammer wurde im November 2010 endgültig abgelehnt, die Instandsetzung wird unter der Federführung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost vollzogen (BMVBS 2010c).

Im Sommer 2009 startete die erste Containerlinie mit zweilagigem Containerverkehr per Binnenschiff zwischen Berlin und dem Hafen Hamburg. Dies ist seit dem Abriss der Brücke in Genthin-Jerichow möglich. Für die Durchführung wurde die MS Shir Khan von der DTG (Deutsche Transport Genossenschaft Binnenschifffahrt eG) gechartert. In Zusammenarbeit mit der Konrad Zippel Spediteur GmbH aus Hamburg wird die MS Shir Khan befrachtet. Auf dem Schiff mit einer Länge von 85 m konnten bis zu 54 Container pro Fahrt transportiert werden. Ein Umlauf auf dieser Strecke beträgt acht Tage. Nach einer Unterbrechung im Winter wurde der Liniendienst im Mai 2010 mit einem neuen Schiff, der Inga R. des Reeders Schierjott ebenfalls mit 54 TEU wieder in Betrieb genommen.

3.2.2 Schienenseitige Erreichbarkeit

Die BEHALA verfügt als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) über eigene Lokomotiven und ein eigenes Gleisnetz am Westhafen. Über die Schienenanbindung zu den Güterbahnhöfen Moabit und Ruhleben erfolgt der Anschluss an das öffentliche Gleisnetz der DB Netz AG.

Das Gleisnetz der Hafенbahn der BEHALA hat im West- und Südhafen eine Länge von 12 km. Pro Jahr bewegt die Hafенbahn mit drei Lokomotiven (Krauss-Maffei, Type KM 700 und KM 800) ca. 17.500 Güterwaggons, welche von den Güterbahnhöfen Moabit und Ruhleben abgeholt und den Kunden im West- und Südhafen zugestellt werden (vgl. Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen 2010, BEHALA 2010a). Der Transport der Waggons zum Bahnhof wurde bislang durch einen Anstieg von 17 Promille erschwert. Diese Problematik wurde mit der Anschaffung einer schwereren Rangierlok, die diesen Anstieg bewältigen kann, von der BEHALA behoben.

Seit dem Jahr 2009 bietet die BEHALA in Zusammenarbeit mit der ALFRED TALKE GmbH & Co. KG mit dem Containerzug Rhein-Spree-Express eine Verbindung zwischen den Güterterminals Gerolstein, Hürth, Krefeld, Bönen und Berlin an. Der Fahrplan ist in Tabelle 3 dargestellt. Ab Krefeld werden zudem Binnenschiffsverbindungen zu den Häfen in Rotterdam und Antwerpen angeboten.

Tabelle 3: Fahrplan des Rhein-Spree-Expresses ab und zum Hamburger und Lehrter Bahnhof (HuL) in Berlin (gültig ab: 15.06.2009)

	Verkehrstage	an	ab
Zug 88042 Berlin HuL – Krefeld Linn			
Berlin HuL	Mo-Do, Sa		18:29 Uhr
Berlin Moabit	Mo-Do, Sa	18:34 Uhr	18:49 Uhr
Krefeld Linn	Di-Fr, So	03:25 Uhr	
Zug 88029 Krefeld Linn – Berlin HuL			
Krefeld Linn	Mo-Fr		19:50 Uhr
Berlin Moabit	Di-Sa	03:08 Uhr	03:23 Uhr
Berlin HuL	Di-Sa	03:28 Uhr	

Quelle: Eigene Darstellung basierend auf BEHALA/ALFRED TALKE Logistic Services 2009

3.2.3 Straßenseitige Erreichbarkeit

Die straßenseitige Erreichbarkeit des Berliner Westhafens ist sehr gut. Der Hafen ist über die Bundesautobahn A 100, Ausfahrt Beusselstraße/Westhafen unmittelbar an das lokale, regionale und überregionale Bundesautobahnnetz angebunden. Die Stadtautobahn A 100 verbindet auf drei Spuren je Fahrtrichtung in einem Südwestbogen die Bezirke Mitte, Charlottenburg-Wilmersdorf, Tempelhof-Schöneberg und Neukölln und bietet somit die Anbindung an die (Innen-)Stadt Berlins. Über die Stadtautobahn A 100 und die A 111 ist vom Westhafen aus das überregionale Autobahnnetz zu erreichen. Die genaue Anbindung ist der Tabelle 4 zu entnehmen.

Tabelle 4: Anbindung des Berliner Westhafens an das Autobahnnetz

Entfernung	Autobahn	Richtung
55 km	A 2	Oberhausen-Berlin
50 km	A 9	Berlin-München
25 km	A 10	Berliner Ring
26 km	A 11	Berlin-Stettin
55 km	A 12	Berlin-Frankfurt Oder
40 km	A 13	Berlin-Dresden
40 km	A 24	Berlin-Hamburg

Quelle: Eigene Darstellung

Auch an das überregionale Bundesstraßennetz ist der Westhafen durch die Bundesstraßen B 1, B 2, B 5 und B 96 gut angeschlossen. Die B 96 befindet sich in etwa 2 km Entfernung und führt von Zittau nach Rügen. Die B 1 verläuft zwischen der niederländischen Grenze bei Aachen bis zur polnischen Grenze in Küstrin-Kietz und liegt rund 5 km vom Westhafen entfernt. In einer Entfernung von etwa 3 km befinden sich die B 2 sowie die B 5. Die Bundesstraße B 2 verläuft von der deutsch-polnischen Grenze bei Schwedt bis zur deutsch-österreichischen Grenze bei Mittenwald. Die B 5 ist eine Verbindung zwischen Nordfriesland und Frankfurt an der Oder.

3.2.4 Verkehrserhebung im Berliner Westhafen

Ziel der Verkehrszählung war die Ermittlung der Anteile des Durchgangsverkehrs und des vom Hafen erzeugten Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen im Berliner Westhafen, um mögliche Konfliktpotenziale am Hafenstandort näher zu betrachten.

Die Zählstellen befanden sich an zwei Ein- bzw. Ausfahrten. Die Zählstelle Tor 1 befand sich im Osten des Westhafens an der Einfahrt Westhafenstraße / Föhler Brücke und die Zählstelle Tor 2 an der Einfahrt Westhafenstraße/Beusselstraße.

Abbildung 20: Lageplan Berliner Westhafen



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf OpenStreetMap

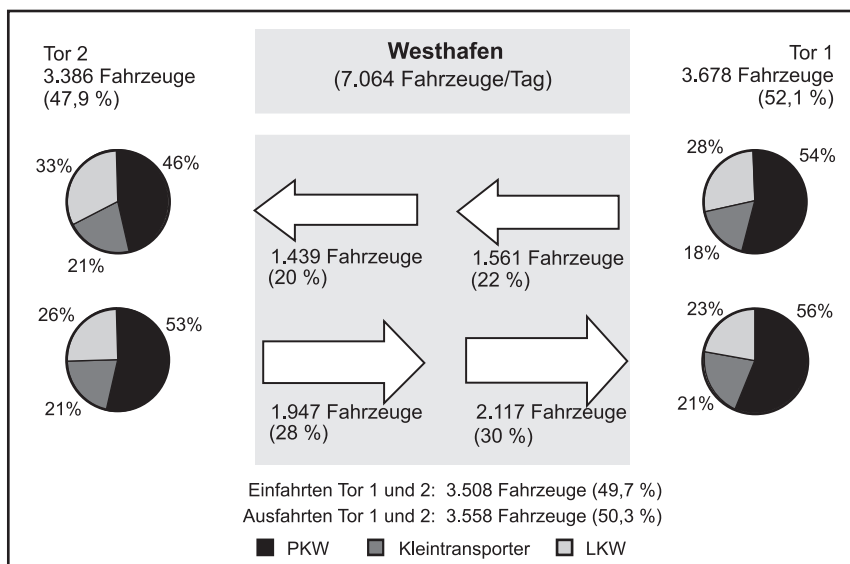
Die Verkehrszählung im Westhafen wurde vom 18.03.2008 (Dienstag) bis zum 20.03.2008 (Donnerstag) in der Zeit von 05:30 Uhr (Toröffnung) bis 19:00 Uhr (Torschließung) durchgeführt.

Die Auswertung der Verkehrszählung erfolgte durch die Bildung von Mittelwerten über die gesamten drei Tage. Dabei wurde in Personenkraftwagen (Pkw), Kleintransporter sowie Lastkraftwagen (Lkw) unterschieden.

Auswertung der Fahrzeugzählung

Über den gesamten Zeitraum der Verkehrszählung wurden 21.192 Fahrzeuge gezählt. Während der drei Tage passierten durchschnittlich 7.064 Fahrzeuge täglich die Tore des Westhafens. Am Tor 1 wurden 1.561 einfahrende sowie 2.117 ausfahrende Fahrzeuge gezählt. Auf das Tor 2 entfielen 1.947 einfahrende und 1.439 ausfahrende Fahrzeuge (vgl. Abbildung 21).

Abbildung 21: Auswertung der Fahrzeugzählung



Quelle: Eigene Darstellung

Das Tor 1 wurde mit 3.678 Fahrzeugen um etwa 4 % stärker frequentiert als Tor 2 mit 3.386 Fahrzeugen. Auffällig ist dabei der Unterschied der gezählten Fahrzeuge zwischen Ein- und Ausfahrt je Tor. So fahren am Westtor über 500 Fahrzeuge mehr ein als aus, wohingegen am Osttor über 500 Fahrzeuge mehr aus- als einfahren. Mit Hilfe der Kennzeichenauswertung kann diese Auffälligkeit später näher ergründet werden.

Der Anteil der Lkw ist mit 33 % an allen Fahrzeugklassen an der Ausfahrt des Tores 2 am höchsten, an der Ausfahrt des Tores 1 mit 22 % am geringsten. Bei

der Betrachtung der absoluten Zahlenwerte ergibt sich ein anderes Bild: Die größte Anzahl wurde mit durchschnittlich 499 Lkw je Tag an der Einfahrt des Tores 2 gemessen, die geringste Anzahl mit durchschnittlich 440 Lkw je Tag an der Einfahrt des Tores 1.

Die folgenden Abbildungen zeigen die Anzahl der Fahrzeuge unterschieden nach Fahrzeugklassen und ihre durchschnittliche zeitliche Verteilung. Die Zeitachse weist dabei jeweils das Ende eines Zeitintervalls aus. Der Wert für 6:00 Uhr zeigt also die Anzahl der Fahrzeuge im Zeitraum von 5:30 Uhr bis 6:00 Uhr.

Deutlich wird, dass die hohe Anzahl an Fahrzeugen, die am Westtor (Tor 2) einfährt und am Osttor (Tor 1) ausfährt, aus einem starken Anstieg der Pkw-Anzahl in der Nachmittagszeit zwischen 14:00 und 16:30 Uhr resultiert. Steigt die Anzahl der Pkw zwischen 5:30 Uhr und 14:00 Uhr nur leicht von unter 10 auf etwa 40 Pkw, beginnt sie ab 14:00 Uhr innerhalb einer Stunde auf über 80 Fahrzeuge je halbe Stunde anzuwachsen. Um 16:30 Uhr wird der Höchststand mit 92 Pkw je halbe Stunde erreicht.

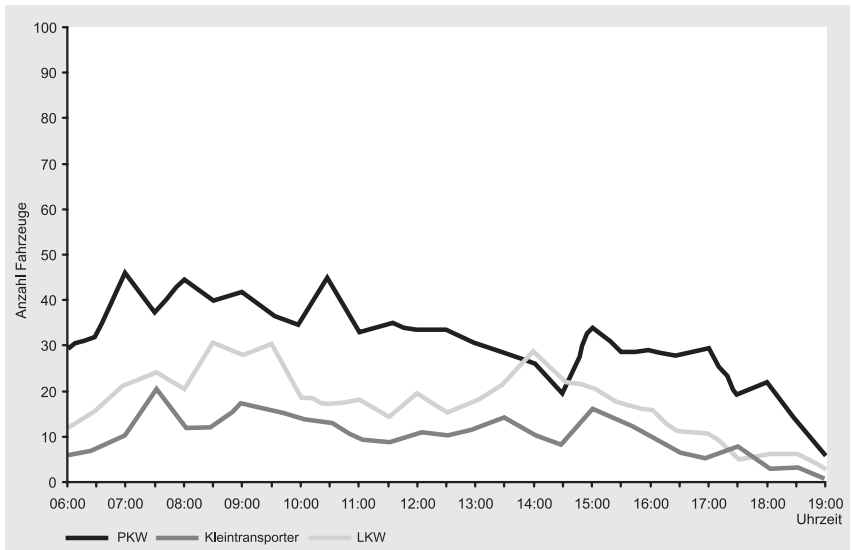
Für die Ausfahrt am Tor 1 gilt dies ebenso, allerdings in schwächerer Form: Zu Zählbeginn queren etwa 15 Pkw je halbe Stunde die Zählstelle. Um 10:30 Uhr sind es bedingt durch einen kurzen Anstieg 49 Pkw, danach pendelt sich die Anzahl bei 30 bis 40 Pkw ein. Ab 14:00 Uhr steigt die Anzahl der Pkw je halbe Stunde auf 73 Fahrzeuge und fällt um 17:30 Uhr wieder auf das vorherige Niveau.

An der Ausfahrt des Tores 2 sowie an der Einfahrt des Tores 1 lässt sich ein solch starker Anstieg der Fahrzeuganzahl nicht feststellen. Hier bleiben die Zahlen – mit Ausnahme eines kurzen Anstieges zu Zählbeginn und einer Abnahme am Zählende – über den Tagesverlauf bei etwa 20 bis 40 Pkw je halbe Stunde nahezu konstant.

Die Anzahl der Kleintransporter weist bei allen Zählstellen zu Zählbeginn einen Anstieg von etwa fünf Fahrzeugen auf etwa 15 Fahrzeuge auf. Von 8:00 Uhr bis 16:00 Uhr queren etwa 15 bis 25 Kleintransporter je halbe Stunde den Hafen. Danach fällt dieser Wert wiederum auf etwa fünf Kleintransporter.

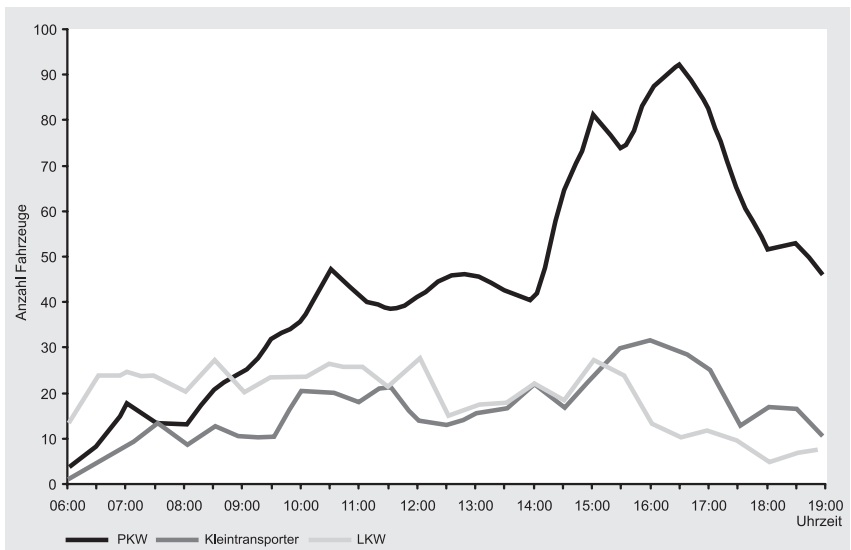
Die Anzahl der Lkw ist um etwa fünf bis 10 Fahrzeuge je halbe Stunde höher als die Anzahl der Kleintransporter, fällt aber früher (gegen 15:00 Uhr) bis auf etwa 5 Fahrzeuge je halbe Stunde. Sie überschreitet teilweise (zu Zählbeginn an Tor 2) sogar die Anzahl der Pkw.

Abbildung 22: Tagesganglinie für Einfahrt Tor 1



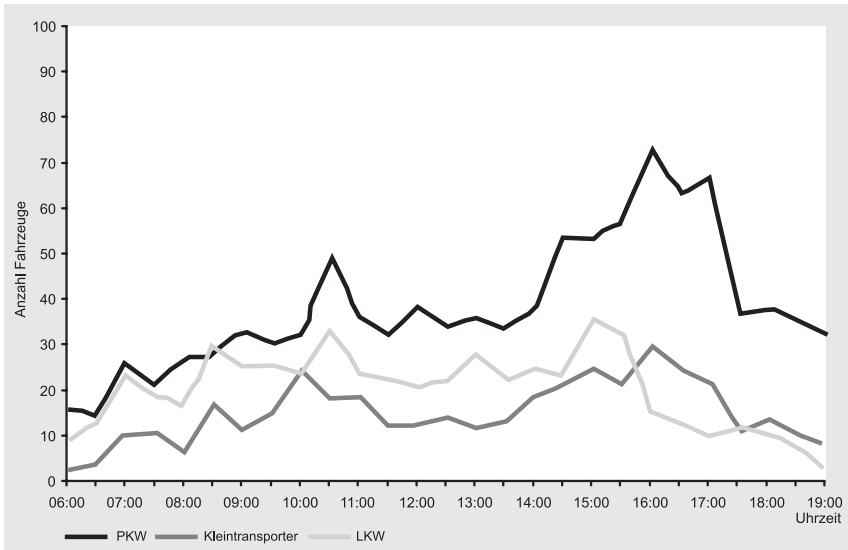
Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 23: Tagesganglinie für Einfahrt Tor 2



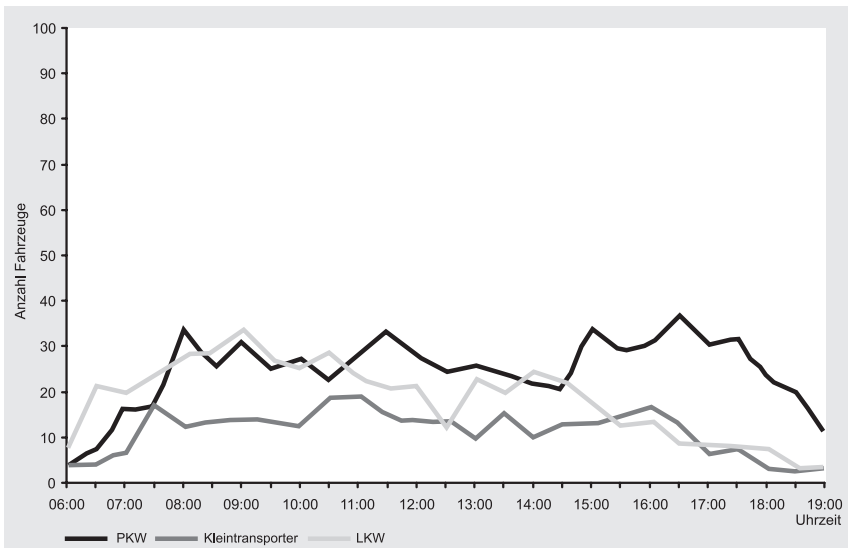
Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 24: Tagesganglinie für Ausfahrt Tor 1



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 25: Tagesganglinie für Ausfahrt Tor 2



Quelle: Eigene Darstellung

Auswertung der Kennzeichenerhebung

Im Rahmen der Kennzeichenerhebung wurden durchschnittlich 3.580 Fahrzeuge je Tag registriert. Fährt ein Fahrzeug mit Übereinstimmung der letzten vier Stellen des Kennzeichens sowie der Fahrzeugklasse durch die Tore des Westhafens, wird es entsprechend des Zeitabstandes, der Reihenfolge der durchquerten Tore und der Fahrtrichtung (Einfahrt oder Ausfahrt) gewertet. Dementsprechend konnten die Fahrzeuge in die folgenden Kategorien zugeordnet werden.

Kategorie 1: Durchgangsverkehr

Fahrzeuge wurden als Durchgangsverkehr gewertet, wenn sie innerhalb von fünf Minuten am Ost- oder Westtor einfahren und am jeweils gegenüberliegenden Tor wieder ausfahren.

Kategorie 2: Vom Hafen erzeugter Verkehr

Benötigt ein Fahrzeug für den Weg vom Ost- zu Westtor oder vom West- zu Osttor länger als fünf Minuten, zählt es zum vom Hafen erzeugten Verkehr. Ebenfalls zählt hierzu, wenn ein Fahrzeug am gleichen Tor ausfährt, wo es eingefahren ist oder zunächst an einem Tor aus- und am gegenüberliegenden bzw. gleichen Tor wieder einfährt und dafür länger als fünf Minuten benötigt.

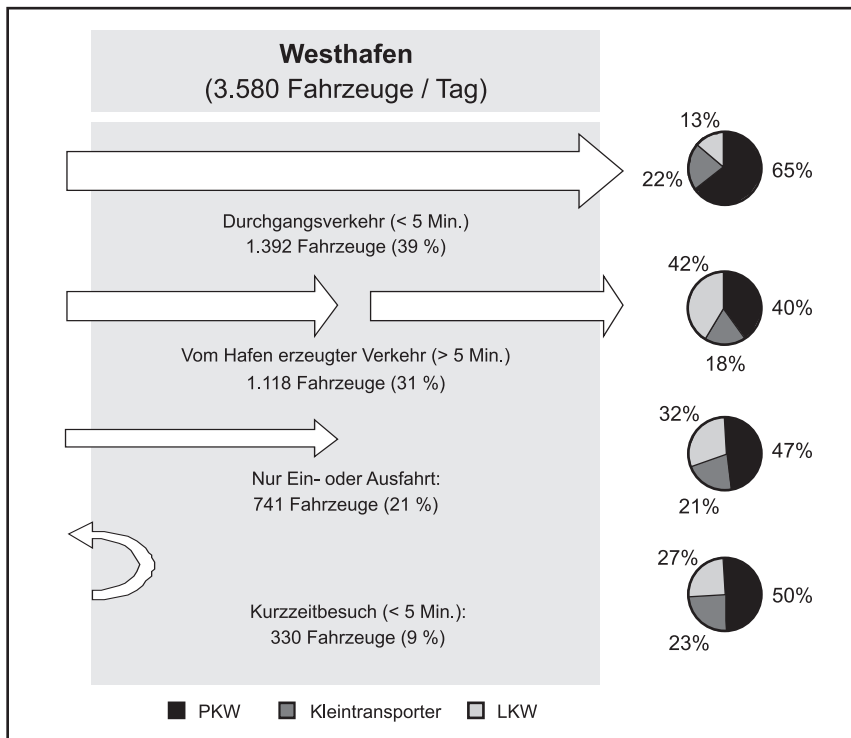
Kategorie 3: Nur Ein- oder Ausfahrt

Fahrzeuge, die ausschließlich durch ein Tor ein- oder ausfahren, werden in dieser Kategorie aufgeführt. Die nur ein- oder ausfahrenden Fahrzeuge können weder eindeutig dem Durchgangsverkehr noch dem vom Hafen erzeugtem Verkehr zugeordnet werden.

Kategorie 4: Kurzzeitbesuch

In dieser Kategorie werden diejenigen Fahrzeuge zusammengefasst, die innerhalb von fünf Minuten zweimal das gleiche Tor in unterschiedlicher Richtung durchqueren.

Abbildung 26: Anteile der Verkehrs- und Fahrzeugklassen am gesamten Verkehrsaufkommen



Quelle: Eigene Darstellung

Mit 39 % hat der Durchgangsverkehr den größten Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen, gefolgt vom vom Hafen erzeugten Verkehr mit 31 % und den nur ein- oder ausfahrenden Fahrzeugen mit 21 %.

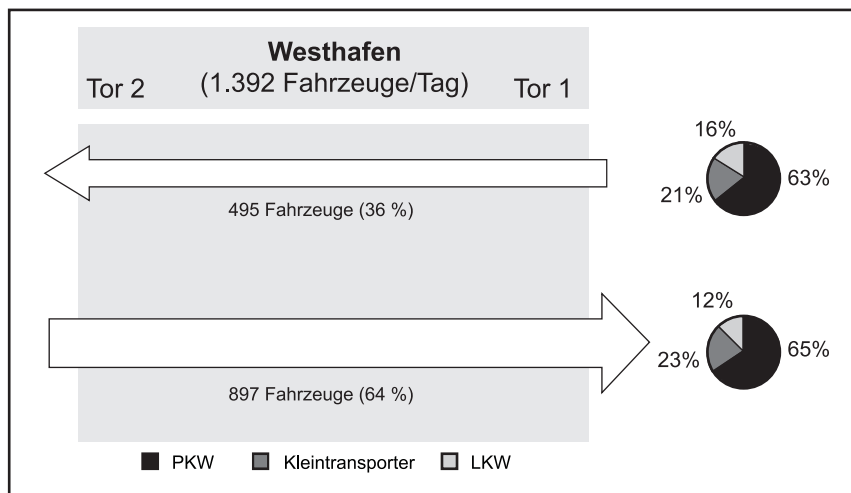
Ein Unterschied wird dabei in der Verteilung der Fahrzeugklassen je Verkehrsart deutlich: Mit nur 12 % bzw. 16 % haben Lkw den geringsten Anteil am Durchgangsverkehr (vgl. Abbildung 27). Beim vom Hafen erzeugten Verkehr ist der Anteil der Lkw dagegen mit 42 % mehr als dreimal so hoch.

Der höchste Pkw-Anteil ist mit 65 % beim Durchgangsverkehr zu finden. Der vom Hafen erzeugte Verkehr weist mit 40 % den geringsten Pkw-Anteil auf. Der Anteil der Kleintransporter schwankt je Verkehrsart zwischen 18 % und 23 %.

Durchgangsverkehr

Von den durchschnittlich rund 1.400 Fahrzeugen des Durchgangsverkehrs je Tag queren etwa zwei Drittel den Westhafen in West-Ost-Richtung, also von Tor 2 zu Tor 1. Die prozentuale Verteilung der Fahrzeugklassen je Fahrtrichtung unterscheidet sich dabei nur in sehr geringem Maß (vgl. Abbildung 27).

Abbildung 27: Fahrtrichtungen und Fahrzeugklassen des Durchgangsverkehrs



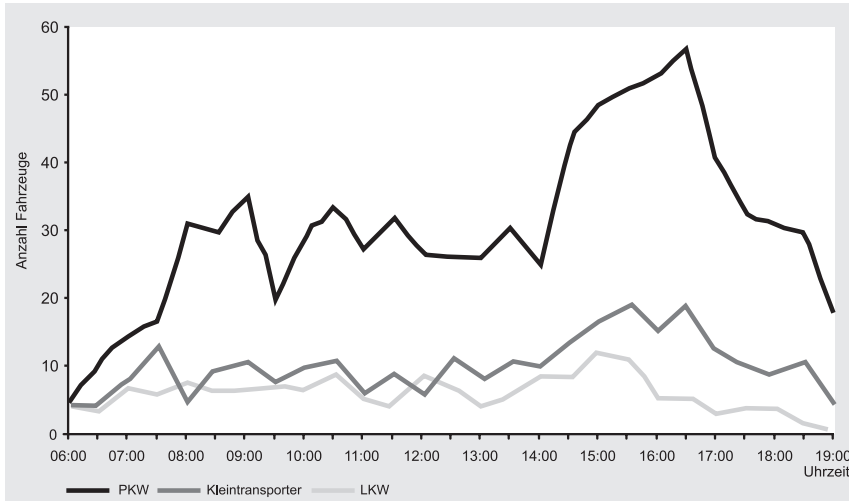
Quelle: Eigene Darstellung

Bei der Betrachtung der Tagesganglinie des Durchgangsverkehrs ohne Unterscheidung der Fahrtrichtung (vgl. Abbildung 28) zeigt sich zunächst ein starker Anstieg der Pkw-Anzahl von fünf Fahrzeugen um 6:00 Uhr auf 35 Fahrzeuge um 9:00 Uhr. Ab 14:00 Uhr erhöht sich diese Anzahl dann nochmals deutlich auf fast 60 Fahrzeuge. Ab 16:30 Uhr erfolgt ein starker Rückgang der Pkw-Anzahl auf schließlich 17 Fahrzeuge je 30 Minuten.

Die Anzahl der Kleintransporter bleibt zuerst auf gleichbleibendem Niveau von etwa 10 Fahrzeugen. Mit Ausnahme vereinzelter Ausschläge steigt die Anzahl dann ab 14:00 Uhr auf bis zu 19 Fahrzeuge und fällt ab 16:30 Uhr wieder auf unter 10 Fahrzeuge je 30 Minuten. Demgegenüber ist die Anzahl der Lkw geringer (etwa fünf Lkw je halbe Stunde) und der Anstieg ab 14:00 Uhr fällt schwächer

aus. Ab 17:00 Uhr durchqueren nur noch weniger als vier Lkw je halbe Stunde den Berliner Westhafen.

Abbildung 28: Tagesganglinie für den Durchgangsverkehr ohne Unterscheidung der Fahrtrichtung



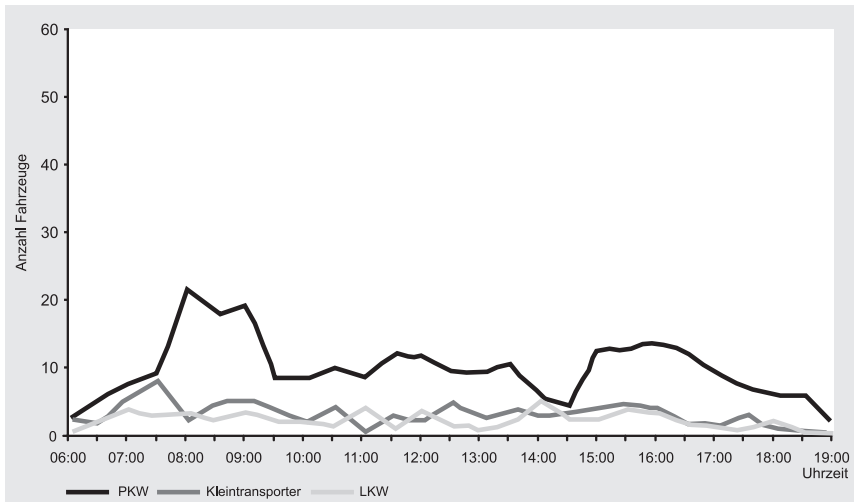
Quelle: Eigene Darstellung

Bei der Unterscheidung nach der Fahrtrichtung wird indes deutlich, dass auch beim Durchgangsverkehr die Strecke von West (Tor 2) nach Ost (Tor 1) stärker frequentiert wird. Auffallend ist jedoch auch, dass am Morgen die Anzahl der Pkw, die von Ost (Tor 1) nach West (Tor 2) fahren, höher ist als in der Gegenrichtung und auch für den gesamten Tagesverlauf den höchsten Wert mit etwa 20 Pkw je halbe Stunde aufweist. Die Anzahl der Kleintransporter und Lkw bleibt über den gesamten Tagesverlauf vergleichsweise niedrig und überschreitet nur selten den Wert von fünf Fahrzeugen je halbe Stunde.

Von Tor 2 zu Tor 1 steigt die Anzahl der Pkw bis 14:00 Uhr nur leicht auf 20 Pkw je halbe Stunde, um sich dann innerhalb kurzer Zeit zu verdoppeln und bis 16:30 Uhr auf über 40 Pkw je halbe Stunde anzuwachsen. Die Anzahl der Kleintransporter wächst dabei zwischen 14:00 Uhr und 16:30 Uhr um 10 Fahrzeuge je halbe Stunde und fällt ab 16:30 Uhr wieder um den gleichen Wert. Die Anzahl der Lkw bleibt zunächst bis 14:00 Uhr konstant bei etwa 5 Fahrzeugen je halbe

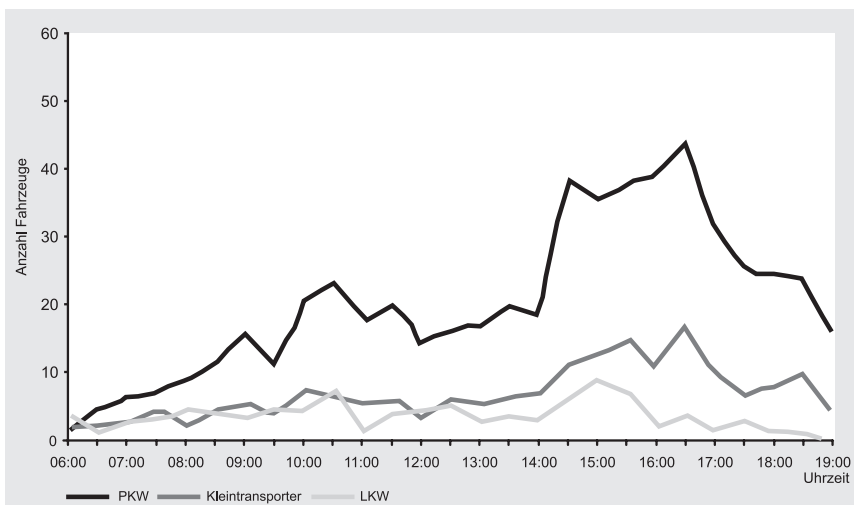
Stunde und steigt dann kurzfristig auf 14 Fahrzeuge. Ab 16:00 Uhr queren dann nur noch etwa zwei bis drei Lkw den Westhafen in Richtung Tor 1.

Abbildung 29: Tagesganglinie für den Durchgangsverkehr von Tor 1 nach Tor 2



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 30: Tagesganglinie für den Durchgangsverkehr von Tor 2 nach Tor 1

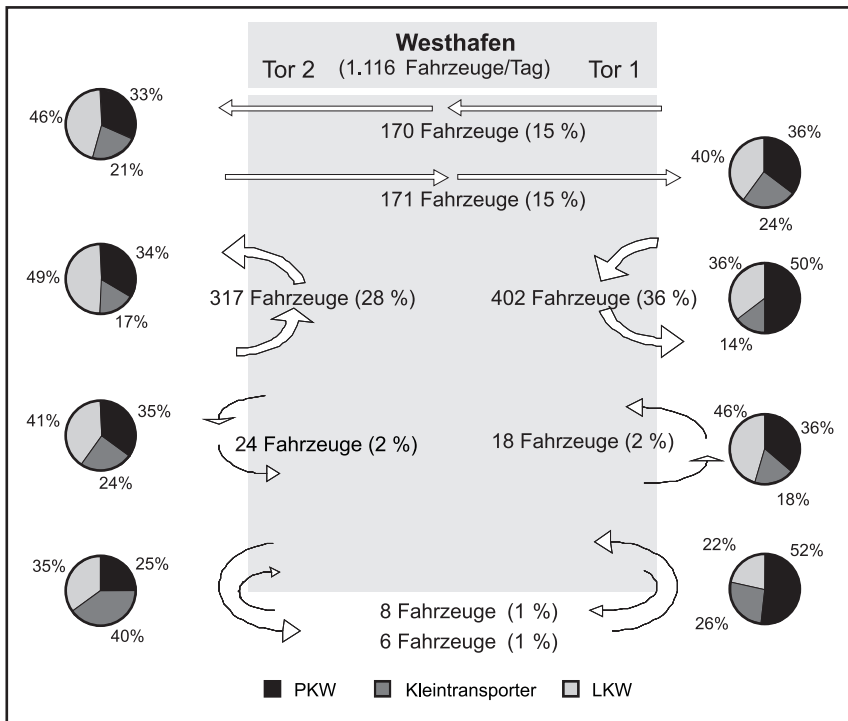


Quelle: Eigene Darstellung

Vom Hafen erzeugter Verkehr

Den größten Anteil am vom Hafen erzeugten Verkehr haben die Fahrzeuge, die zunächst an einem der beiden Tore in den Westhafen einfahren, sich länger als fünf Minuten darin aufhalten und schließlich durch eines der beiden Tore wieder ausfahren (vgl. Abbildung 31). Davon ist das Osttor mit 36 % gegenüber dem Westtor mit 28 % aller Fahrzeuge des vom Hafen erzeugten Verkehrs stärker betroffen. Bemerkenswert erscheint jedoch, dass im Westen eine größere Anzahl Lkw (prozentual und absolut) aus dem Hafen aus- und wieder einfährt. Begründet werden kann dies durch die unmittelbare Nähe des Westtores zur Autobahn und damit zu einer überregionalen Anbindung.

Abbildung 31: Fahrrichtungen und Fahrzeugklassen des vom Hafen erzeugten Verkehrs



Quelle: Eigene Darstellung

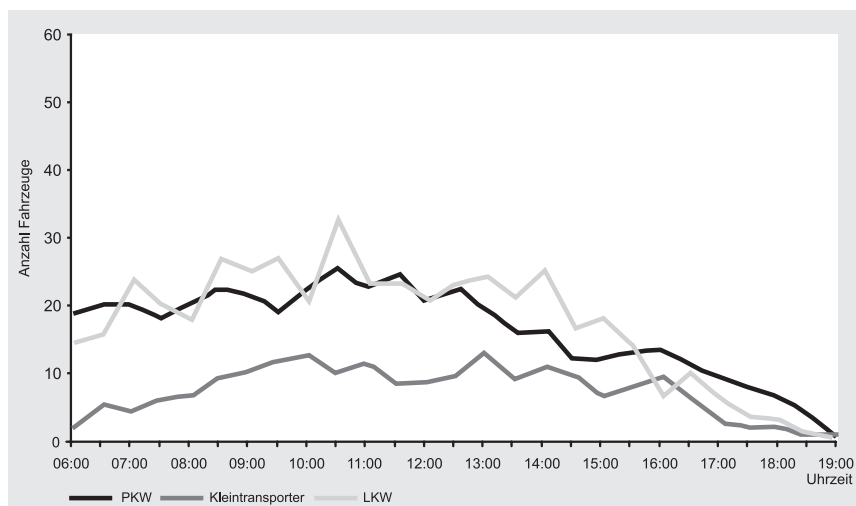
Fahrzeuge, die zunächst an einem Tor ausfahren, um dann später von dort wieder zurückzukehren, weisen mit acht bis 24 Fahrzeugen nur eine geringe Bedeutung für das Verkehrsaufkommen auf.

Beim vom Hafen erzeugten Verkehr ist der Anteil der Lkw über den gesamten Tagesverlauf (5:30 Uhr bis 19:00 Uhr) beträchtlich. Mit 32 Lkw je halbe Stunde wird am Vormittag der höchste Wert des Tages erreicht. Ab 15:00 Uhr schrumpft dieser Anteil jedoch auf unter 10 Fahrzeuge.

Die Anzahl der Pkw bleibt bis zur Mittagszeit konstant bei etwa 20 Fahrzeugen je 30 Minuten. Bis 16:00 Uhr verringert sich diese dann auf etwa 10 Fahrzeuge und fällt bis zum Abend weiter.

Die Anzahl der Kleintransporter weist zu Tagesbeginn einen Wert von bis zu fünf Fahrzeugen auf. Im Verlauf des Vormittags steigt die Anzahl der Kleintransporter an und erreicht mittags um 13:00 Uhr mit 13 Fahrzeugen den Höchststand und fällt danach zunächst nur schwach ab. Ab 16:00 Uhr fällt die Anzahl der Kleintransporter dann deutlich.

Abbildung 32: Tagesganglinie für vom Hafen erzeugten Verkehr



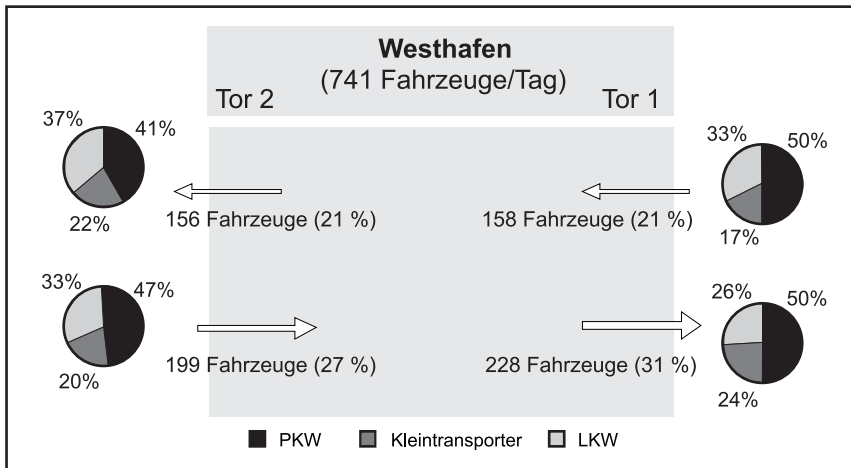
Quelle: Eigene Darstellung

Nur Ein- oder Ausfahrt

Fahrzeuge, die nur einmal gezählt wurden, werden als sogenannte „Singles“ gewertet. Hinzu kommen hier aber auch „Kettenreste“. Diese entstehen während der automatisierten Auswertung bei der Auflösung von Ketten, also bei einer mehr als zweimaligen Zählung von Fahrzeugen. Wurde beispielsweise ein bestimmtes Fahrzeug fünfmal an gleichen oder an verschiedenen Toren gezählt, wurde nach logischer Möglichkeit (Einfahrt zu Ausfahrt) diese Kette aufgelöst. Übrig blieb dann eine nicht mehr einer Kette zugeordnete Ein- oder Ausfahrt.

Der Großteil der 741 „Singles und Kettenreste“, 31 % der durchschnittlich 228 Fahrzeuge pro Tag, fährt am Osttor aus. 50% davon sind Pkw, nur etwa 26 % Lkw. Die Ausfahrt am Westtor nutzen dagegen mit 21 % die wenigsten Fahrzeuge. Hier ist jedoch die prozentual größte Anzahl an Lkw und die kleinste Zahl an Pkw zu erkennen.

Abbildung 33: Fahrrichtungen und Fahrzeugklassen der „Singles und Kettenreste“



Quelle: Eigene Darstellung

Zusammenfassung

Die Kennzeichenauswertung der Zählung zwischen dem 18. und 20. März 2008 ergab, dass im Durchschnitt 3.580 Fahrzeuge die Tore des Berliner Westhafens passieren. Im Mittel durchfahren 1.855 Pkw sowie 972 Lkw pro Tag den Westhafen.

Der Anteil des vom Hafen erzeugten Verkehrs liegt mit 31 % unter dem Anteil des Durchgangsverkehrs mit 39 %. Der vom Hafen erzeugte Verkehr weist mit 447 gezählten Pkw den geringsten Pkw-Anteil (40 %) auf. Die Anzahl der gezählten Lkw beim vom Hafen erzeugten Verkehr beträgt 468 Fahrzeuge. Das entspricht einem Lkw-Anteil von 42 %, der damit mehr als dreimal so hoch ist als im Durchgangsverkehr.

Der größte Anteil am vom Hafen erzeugten Verkehr fährt über dasselbe Tor ein und aus. Davon ist das Osttor mit 36 % gegenüber dem Westtor mit 28 % aller Fahrzeuge des vom Hafen erzeugten Verkehrs stärker betroffen. Jedoch wird das Westtor von einer höheren Anzahl Lkw (prozentual und absolut) durchquert. Dies kann auf die Nähe des Tores zur Autobahn und die damit verbundene Anbindung an das überregionale Straßennetz zurückgeführt werden.

3.3 Flächensituation am Berliner Westhafen

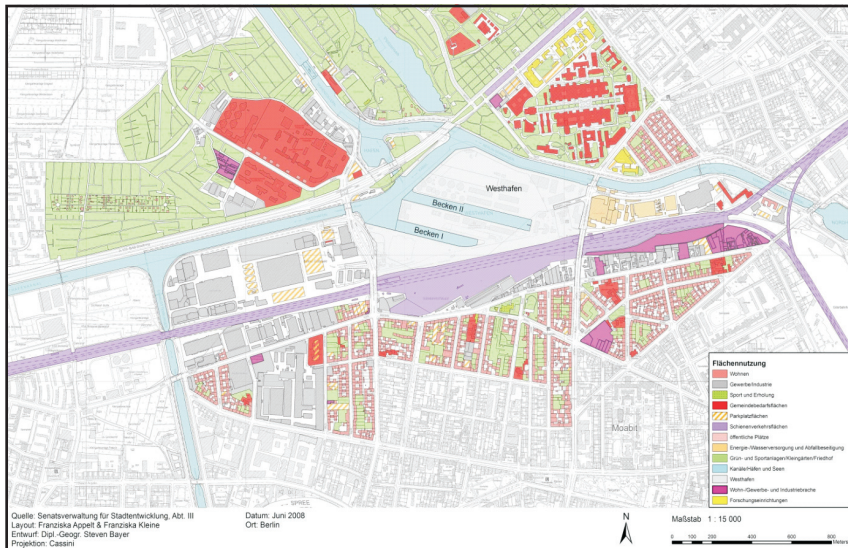
Eine flächenmäßige Expansion des Westhafens, der sich insgesamt auf einer Fläche von 433.000 m² erstreckt, ist aufgrund seiner innerstädtischen Lage und der damit verbundenen Begrenzung durch Wohn-, Industrie- oder Gewerbeflächen nicht möglich. Im Jahr 2001 wurden mit der Zuschüttung des dritten Hafenbeckens zusätzliche Entwicklungsflächen geschaffen.

Die Kapazität der Stückgutlager und Hallenflächen liegt bei etwa 116.000 m², die der Freilager liegt bei rund 330.000 m². Die Fläche der vermietbaren Büroflächen liegt bei 15.000 m² (Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen Berlin 2010).

Aufgrund des nicht stattfindenden Verkaufs von Flächen im Hafen befinden sich alle Flächen im Besitz der BEHALA. Der Vermietungsstand liegt derzeit bei etwa 70 %. Bedingt durch die historische Entwicklung und den bestehenden

Denkmalschutz besteht im Bereich des Westhafens eine kleinteilige Mieterstruktur mit vielen Mietern (ca. 150 Mieter), von denen die meisten nicht hafenauffällig sind. Ausbauoptionen im Westhafen bestehen nur noch im Bereich des ehemaligen Hafenbeckens und auf dem Gelände des Hafenbahnhofes. Sollte das bestehende Terminal an seine Kapazitätsgrenze geraten ist für den Hafenbahnhof ein Ausbau als zweiter Containerterminal in Ganzzuglänge geplant.

Abbildung 34: Kartierung der Flächennutzung im Umfeld des Berliner Westhafens



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. III, Berlin, Juni 2008

Zur Ermittlung von möglichen Belastungen und Nutzungskonflikten wurde eine Flächennutzungskartierung der unmittelbaren Umgebung des Westhafens und des Südhafens im Frühjahr 2009 durchgeführt. Diese Untersuchung bestätigt die in den Experteninterviews der SWOT-Analyse gewonnenen Erkenntnisse, dass im Umfeld des Westhafens sehr geringe Belastungen und Nutzungskonflikte durch die Aktivitäten am Westhafen verursacht werden. In einem Umkreis von ca. 1.000 m um den Westhafen sind nur etwa 8,5 % der Flächen bewohnt. Zudem konzentrieren sich die Wohngebiete im südlich angrenzenden Bereich und sind durch die Bahnanlagen des Güterbahnhofes Moabit räumlich vom Westhafen getrennt. Im südlichen und westlichen Umfeld des Westhafens befinden sich

große Industriekomplexe (13,8 %), wie das Siemenswerk. Im nördlichen und nordwestlichen Bereich grenzen vor allem große Grünflächen und Kleingärten (36 %) sowie Gemeindebedarfsflächen (Justizvollzugsanstalten Plötzensee und Charlottenburg) an den Westhafen an. Das größte Konfliktpotenzial besteht mit dem Virchow Klinikum, das im Nordosten des Hafengebietes anschließt.

3.4 Städtischer Kontext und Wahrnehmung des Berliner Westhafens

3.4.1 Stadtpolitische Rahmenbedingungen in Berlin

In Berlin sind die stadtpolitischen Rahmenbedingungen aufgrund der Doppelrolle Berlins als Stadt und Bundesland komplexer als in den anderen Städten. Die großräumliche Planung, wie etwa die Flächennutzungsplanung, wird von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung durchgeführt. Die konkrete Raumplanung wie die Bebauungspläne, Leitbilder, Entwicklungskonzepte, werden von den Bezirken verabschiedet, müssen aber mit dem Senat abgestimmt werden. Hinzu kommt mit dem Ausbau von Havel und Spree im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) Nr. 17 der Bund als weiterer politischer Akteur, der den lokalpolitischen Kontext beeinflusst.

Auf der gesamtstädtischen Ebene unterstützt der Senat die Bestandssicherung und Entwicklung der Häfen grundsätzlich, allerdings mit bestimmten Einschränkungen. Die Positionen des Senats lassen sich dem Hafenkonzept Berlin (2002) und dem Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept (2005) entnehmen. Das Hafenkonzept (2002) sieht eine Reduzierung der Anzahl und eine Spezialisierung der Hafenstandorte vor. Die ausgewählten Standorte – der Westhafen, der Südhafen und der Neuköllner Hafen – sollen zu innerstädtischen logistischen Zentren entwickelt werden, die eine Versorgung von Berlin von innen heraus ermöglichen (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin 2002). Alle drei Standorte sind im Flächennutzungsplan festgeschrieben (Billwitz 2008).

Die zukünftigen Funktionen, welche die drei Häfen erfüllen sollen, werden im Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept (2005) dargelegt. Der Westhafen soll zum ersten „City-Terminal“ in Berlin entwickelt werden (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin 2005) und der Südhafen Spandau zu einem trimodalen, innerstädtischen Logistikzentrum mit einer möglichen Spezialisierung auf

„Forstprodukte“ (Papier, Zellstoffe sowie Altpapiere zur Realisierung paariger Verkehre). Es ist geplant, den Hafen Neukölln als bimodales (Binnenschiff, Straße), innerstädtisches Logistikzentrum für Bau- und Wertstoffe beizubehalten (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin 2005). Von diesen Konzepten abgesehen, betreibt der Berliner Senat keine wirkliche Hafenspolitik (Billwitz 2008).

Während der Bestand der drei Hafenstandorte gesichert ist, ist die jeweilige Zufahrt über die Wasserstraßen Spree und Havel nicht gesichert. Seit dem Jahr 2002 befinden sich der Berliner Senat und die Bundesregierung im Streit um den Grad des Ausbaus. Einigkeit bestand bis Februar 2011 über ein Festhalten am VDE Nr. 17, also dem grundsätzlichen Ausbau dieser Wasserstraßen. Das gemeinsame Ziel von Bund und Land war es, die Erreichbarkeit der Berliner Häfen für größere Schiffe zu verbessern, die in zwei Lagen gestapelte Container transportieren können. Dafür müssen die Durchfahrten zahlreicher Brücken erhöht werden. Außerdem plant die Bundesregierung, die Uferböschungen unter der Wasseroberfläche abzubaggern und die Fahrrinne damit so zu erweitern, dass der Begegnungsverkehr auch großer Schiffe möglich wird (Kurpjuweit 2008a). Der rot-rote Senat fordert dagegen einen natur- und stadtverträglichen Ausbau und plädiert beim Bund für eine Minimallösung beim Ausbau von Spree und Havel. Die Brücken sollen erneuert werden, auf eine Verbreiterung und Vertiefung der Wasserstraßen soll aber verzichtet werden und stattdessen sollen Verkehrsmanagementmaßnahmen umgesetzt werden.

Der Berliner Senat kann zwar keinen rechtlich bindenden Beschluss fassen, weil die Planungshoheit beim Bund liegt. Dennoch wurde das Genehmigungsverfahren für den Ausbau der Spree, das im Jahr 2002 eingeleitet wurde, im Frühjahr 2008 teilweise wieder eingestellt. Zurzeit prüft das Wasserstraßen-Neubauamt, ob möglicherweise auch ein Einrichtungsverkehr ausreicht, für den die Ufer unter Wasser nicht weichen müssten (Kurpjuweit 2008a). Am 24. September 2009 wurde Seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ein runder Tisch zu der Erarbeitung einer tragfähigen Lösung dieser Frage initiiert, an dem auch Berlin beteiligt ist. Bis zum Jahr 2012 werden noch Umweltgutachten und Planungen zur detaillierten Ausbaulösung erarbeitet. Es ist geplant, bis ca. zum Jahr 2013 den Antrag auf Planfeststellung einzureichen. Ein Termin für die Umsetzung kann noch nicht genannt werden (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin 2009).

Die politische Richtung wird nicht nur von der Senatsverwaltung beeinflusst, sondern auch von den Bezirken. Die Bezirke gehen unterschiedlich mit ihren Häfen um. Der größte Hafen, der Westhafen, ist von Planungen des Bezirks Mitte nicht direkt berührt. In der Vergangenheit hatte es Konflikte mit der Bezirksregierung gegeben. Der damalige Bezirksbürgermeister war gegen eine Aufwertung des Hafenstandortes, weil er eine damit verbundene Zunahme des Lkw-Verkehrs fürchtete. Dieser Konflikt ist aber in den letzten Jahren mit dem Personalwechsel im Bezirksamt abgeflaut (Billwitz 2008). Für den Neuköllner Hafen gibt es keine explizite Hafenpolitik. Der Hafen ist in seinem Bestand auch nicht durch Planungen des Bezirks Neukölln gefährdet.

Konflikte, die auch für den Westhafen relevant sind, existieren dagegen am Südhafen. Der Bezirk Spandau hat es sich zum Ziel gesetzt, die Attraktivität und Lebensqualität des Standorts zu steigern (vgl. Kapitel 3.5). Dazu sollen die Wasserlagen zugänglich gemacht werden. Geplant sind attraktive öffentliche Räume, ein Uferweg am nördlichen Ufer der Havel und hochwertiges Wohnen am Wasser. Der Südhafen wird vor allem als Brachfläche wahrgenommen, die nach Willen des Bezirks umgenutzt werden sollte. So gab es im Südhafen bereits Überlegungen des Bezirks, die Bebauungspläne zu ändern und bestimmte Hafenbrachen für hochwertiges Wohnen zu entwickeln. Nach dem Widerspruch des Senats hat der Bezirk von diesen Plänen zunächst Abstand genommen (Billwitz 2008).

Allerdings plant der Bezirk am gegenüberliegenden Ufer nach wie vor eine Wohnbebauung (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin 2004). Dieses Gebiet ist im Flächennutzungsplan nicht wie der Hafen als gewerbliche Baufläche mit Sondernutzung Hafen ausgewiesen, sondern als gemischtes Wohngebiet. In solchen Gebieten kann daher prinzipiell auch Wohnen entwickelt werden. Die BEHALA befürchtet nun, dass der Bau von hochwertigem Wohnen am anderen Ufer der Havel Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit auf der Ostseite der Havel haben könnte, beispielsweise durch die Genehmigungsverfahren für den Umschlag von Schüttgütern oder Ähnliches. (Billwitz 2008).

In Spandau gibt es einen Planungskonflikt zwischen dem Bund, der Havel und Spree ausbauen will, dem Berliner Senat, der den Bestand des Südhafens sichern will, und dem Bezirk, der mit dem Öffnen der Uferlagen die Attraktivität Spandaus steigern möchte (vgl. Kap. 3.4.2). Dieser Konflikt ist bisher ungelöst. Da

dieser Konflikt Wasserstraßen betrifft, die vor dem Westhafen liegen, ist indirekt auch der Westhafen von den Streitigkeiten betroffen (Billwitz 2008).

Zudem gibt es großen Widerstand in der Bevölkerung gegen den Ausbau der Wasserstraßen – Spree und Havel – im Rahmen des VDE Nr. 17. Kritisiert wird das Projekt vor allem aufgrund der großen Eingriffe in die Natur, insbesondere das Fällen von Bäumen und das Ausbaggern der Uferböschung. „Weil sich euphorische Prognosen, die 1992 noch einen Umschlag von 14,4 Mio. t im Jahr für die Binnenschifffahrt in Berlin vorausgesagt hatten, nicht erfüllt haben, könne auf den weiteren Ausbau der Wasserstraßen verzichtet werden, argumentiert Tilmann Heuser, der Landesgeschäftsführer des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) (Kurpjuweit 2008b).

Die Berliner Häfen werden in der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen. Trotz einer Vielzahl an Marketingaktivitäten seitens der BEHALA könnte die Öffentlichkeitsarbeit noch intensiviert werden (Billwitz 2008). Die Öffentlichkeit kann Pressemitteilungen und Beiträge über aktuelle Ereignisse auf dem Internetauftritt der BEHALA erhalten. Auf den Internetseiten steht auch ein Imagefilm der Berliner Hafenstandorte zum downloaden zur Verfügung. Messeauftritte, z. B. auf der Logistikmesse transport logistic, nutzt die BEHALA, um sich auch mit aktuellen Ergebnisse von Forschungsprojekten zu präsentieren (BEHALA 2011).

3.4.2 Südhafen Spandau – Waterfront Development

Im Südhafen von Berlin, dem Binnenhafen Spandau besteht ein Konflikt zwischen Hafen- und Wohnnutzung. Seit Jahrzehnten verliert die Binnenschifffahrt an Bedeutung, so dass auf dem Gelände der Binnenhäfen oft Gebäude zurückgebaut werden, da für sie kein Bedarf mehr besteht. Auch die Grundstücke an sich weisen keinen Verwendungsnutzen mehr auf. Meist ziehen sich die Häfen aus dem Stadtbereich zurück. Im Rahmen von Waterfront Development werden dann die verbleibenden Gebäude und Grundstücke einer neuen Nutzung zugeführt. Waterfront Development beinhaltet Konzepte zur Steigerung der Attraktivität des Stadtbildes. Dies beinhaltet die Erschaffung neuer Wohnflächen und Gebäude auf dem brach liegenden Gelände, die Vermittlung freien Raumes an Gewerbetreibende sowie die Optimierung der Anbindung der Grundstücke an den Rest der Stadt mittels Einrichtung öffentlicher Wege. Im Zuge dieser Maßnahmen wird durch die gesteigerte Attraktivität des Stadtbildes der Trend zur

Suburbanisierung entschärft. Dabei gilt es zu beachten, dass Wohnmöglichkeiten für Bürger unterschiedlichster Einkommensklassen einzurichten sind. Durch die Mischung kann eine nachhaltige und langfristig anhaltende Umstrukturierung der Uferzone gewährleistet werden.

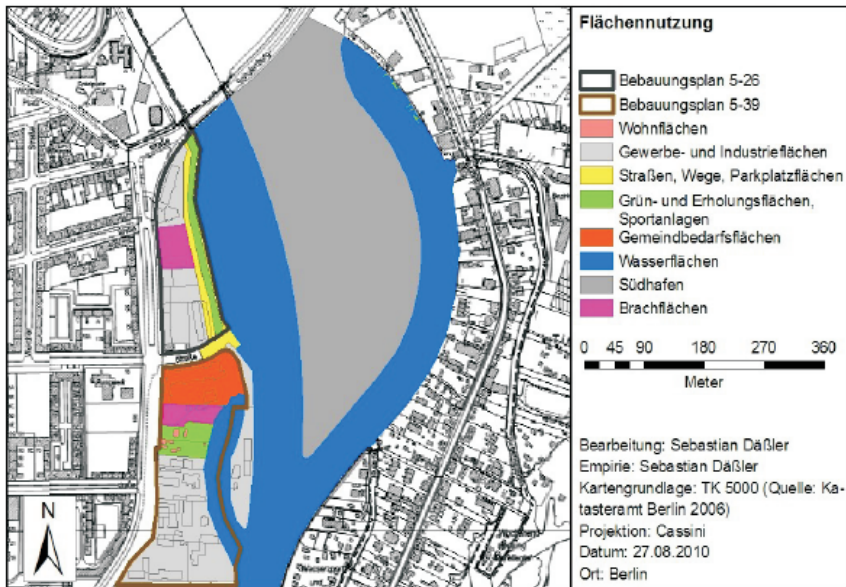
Der Südhafen in Berlin ist weder stillgelegt noch umgezogen, es wird derzeit lediglich nicht das vollständige Hafengelände für den Hafenbetrieb genutzt und so liegt ein Teil des Grundstückes brach. Bei dem aktuellen Trend des Auflebens von intermodalen Verkehrslösungen sind nun Pläne entstanden, die Brachflächen besser zu nutzen und den Hafen im Zuge eines Ausbaus zu einem intermodalen Logistikknotten aufzuwerten und wettbewerbsfähiger zu gestalten.

Allerdings bestehen Pläne für die Fläche, die sich zwischen dem Havelufer und der Götzelstraße (Bebauungsplan 5-26 und 5-39) befindet (vgl. Abbildung 35), zur Umsetzung von Waterfront Development Konzepten. Deren Umsetzung würde aus städtischer Sicht zwar eine Aufwertung bedeuten, aber da die Fläche direkt an das Havelufer angrenzt, würde es den Südhafen Spandau in seiner wirtschaftlichen Nutzung beeinträchtigen. Dies könnte den Ausbau des Hafenbetriebes verhindern oder sogar eine Einschränkung des derzeitigen Hafenbetriebes mit sich führen.

Würde die Fläche ausschließlich als Wohnfläche eingerichtet werden und entsprechende Bebauung mit Wohnimmobilien stattfinden, so müsste der Südhafen seinen Betrieb im nördlichen Hafenbereich einschränken. Das liegt daran, dass Lärmgrenzwerte bei Tag (55dB(A)) und bei Nacht (40dB(A)) nicht überschritten werden dürfen (TA-Lärm 1998). Der Ausbau des Hafens scheint bei dieser Lösung unmöglich.

Würde die Fläche zwischen Havelufer und Götzelstraße durch eine Mischung aus Gewerbe- und Wohnbebauung oder als reine Gewerbebebauung charakterisiert, so wären höhere Grenzwerte erlaubt. Bei der Mischbebauung sind dies tagsüber 60dB(A) und nachtsüber 45dB(A) (TA-Lärm 1998) während bei der reinen gewerblichen Nutzung tagsüber 65dB(A) und nachtsüber 50dB(A) zulässig wären (vgl. Tabelle 5). In beiden Fällen müsste der Hafenbetrieb nicht eingeschränkt werden, sondern würde den Ausbau zu einem intermodalen Logistikknotten erlauben. Daraus lässt sich schließen, dass Waterfront Development und eine zukunftsorientierte Hafennutzung sich nicht gegenseitig ausschließen müssen.

Abbildung 35: Flächennutzung im Bereich der Bebauungspläne 5-26 und 5-39 am Südhafen Berlin



Quelle: Däßler, 2010

Tabelle 5: Übersicht über die Immissionsrichtwerte in Abhängigkeit von der Art der Flächennutzung

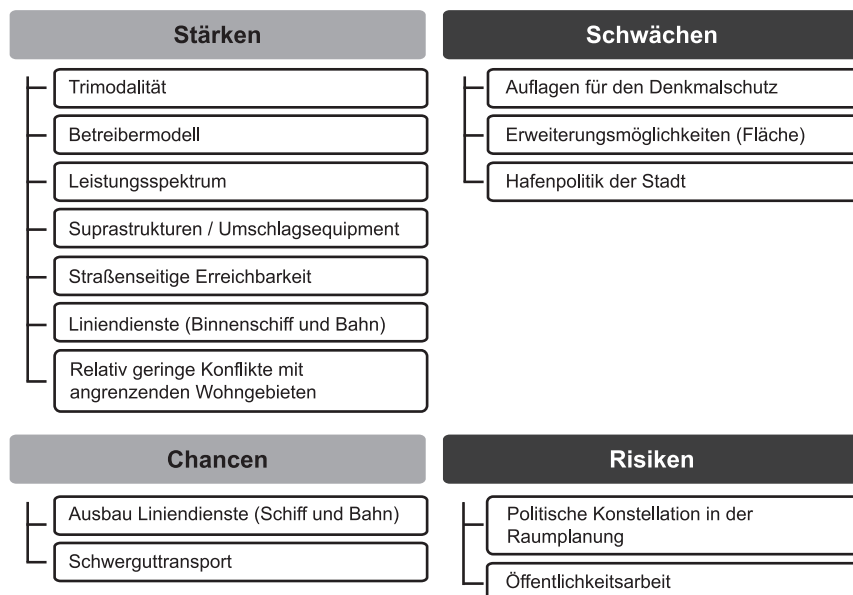
Art der Flächennutzung	Immissionsrichtwert
Industriegebiet	70 dB(A)
Gewerbegebiet	Tag: 65 dB(A); Nacht 50 dB(A)
Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	Tag: 60 dB(A); Nacht 45 dB(A)
allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	Tag: 55 dB(A); Nacht 40 dB(A)
reine Wohngebiete	Tag: 50 dB(A); Nacht 35 dB(A)
Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten	Tag: 45 dB(A); Nacht 35 dB(A)

Quelle: TA-Lärm 1998

3.5 Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Berliner Westhafens

Die Abbildung 36 gibt einen Überblick über die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Berliner Westhafens. Sie wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme identifiziert und werden im Folgenden erläutert.

Abbildung 36: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Berliner Westhafens



Quelle: Eigene Darstellung

Die Trimodalität des Westhafens stellt eine wesentliche Stärke des Hafens dar. Er profitiert vor allem von seiner guten straßenseitigen Erreichbarkeit, da der Westhafen über einen direkten Autobahnanschluss an die Stadtautobahn verfügt und sich weitere sieben Autobahnanschlüsse, die die Einbindung an das überregionale Straßennetz sicherstellen, in einem Umkreis von rund 55 km befinden.

Darüber hinaus stellt die Suprastruktur mit modernen und für alle Umschlagsarten geeignetem Equipment sowie der Hafenausbaue der Vergangenheit, einhergehend mit einer Vertiefung des Hafenbeckens und die Modernisierung der Kaianlagen,

eine Stärke dar. Ebenso bietet die BEHALA ein umfangreiches Leistungsspektrum für den Umschlag, den Transport und die Lagerung von Stück-, Massen-, Flüssig- und Schwergut sowie Containern und damit verbundenen Dienstleistungen an. Die Betreiberstruktur ermöglicht es, dass die BEHALA – auch in Verbindung in ihrer Funktion als EVU und EIU – all diese Leistungen aus einer Hand anbieten kann.

Hinsichtlich der existierenden Lagergebäude muss allerdings eine Abschwächung dieser positiven Bewertung vorgenommen werden. Einige alten Lagergebäude auf dem Gelände des Westhafens genügen nicht den heutigen Standards der modernen Logistik und können nur schwer umgenutzt werden. Ein Abriss ist aufgrund von Denkmalschutzbestimmungen nicht möglich. Darüber hinaus verfügt die BEHALA aber auch über moderne Lagerhallen und Bürogebäude.

Zur Ermittlung von möglichen Belastungen und Nutzungskonflikten erfolgte im Rahmen des Projektes unter anderem eine Flächennutzungskartierung der unmittelbaren Umgebung des Westhafens. Diese Untersuchung bestätigt die Aussagen in den Experteninterviews, dass im Umfeld des Westhafens sehr geringe Belastungen und Nutzungskonflikte durch die Aktivitäten am Westhafen verursacht werden. Lediglich das erhöhte Verkehrsaufkommen des Westhafens und die damit verbundene Lärmbelastung führen mit dem Virchow Klinikum zu Konflikten. Diese insgesamt sehr geringe Konfliktlage ist eine Stärke des Hafens.

In der im Rahmen der SWOT-Analyse durchgeführten Unternehmensbefragung im Westhafen gaben genau 50 % der befragten Unternehmen an, dass innerhalb des Westhafens zwar Probleme beispielsweise hinsichtlich des Parkplatzmangels sowie aufgrund der Baustellen existieren, allerdings wurde eine generell gute Zusammenarbeit beschrieben mit wenig Konfliktpotential, weshalb das Kriterium der hafeninternen Konflikte weder als Stärke noch als Schwäche bewertet wurde.

Weder als Stärke noch als Schwäche wurde auch die schienen- und wasserstraßenseitige Erreichbarkeit eingestuft. Die BEHALA verfügt als EVU und EIU über eigene Lokomotiven und ein eigenes Gleisnetz im Westhafen. Für die Abfertigung am Containerterminal stehen 2 x 350 m Gleis zur Verfügung. Damit existiert im Westhafen zwar eine gut ausgebaute Infrastruktur, aber es ist nicht möglich, Ganzzüge abzufertigen. Die Hafenbahn muss einzelne Wagengruppen zum Containerterminal hinein bzw. hinaus rangieren.

Die wasserseitige Erreichbarkeit des Westhafens hinsichtlich zweilagiger Containertransporte stellte in der Vergangenheit eine Schwäche für den Westhafen dar. Seit dem Sommer 2009 ist dieser Transport durch verschiedene Maßnahmen im Rahmen der VDE 17 ermöglicht worden. Trotzdem sind aus Sicht des Hafenbetreibers weitere Maßnahmen zur Verbesserung der wasserseitigen Erreichbarkeit notwendig, damit größere Schiffstypen eingesetzt werden können und somit die Wirtschaftlichkeit erhöht werden könnte.

Eine große Schwäche des Westhafens ergibt sich aus den hohen Denkmalschutzauflagen für die Gebäude auf dem Hafengelände, die, wie zuvor erwähnt, den Umbau in moderne Logistikgebäude einschränken. Darüber hinaus findet in Berlin, aufgrund hoher Emissionsauflagen durch die innerstädtische Lage, kein 24-Stunden-Betrieb im Hafen statt.

Ebenso werden die kaum vorhandenen Flächenreserven als Schwäche des Westhafens eingestuft. Der Westhafen verfügt kaum noch über freie Flächen, lediglich im Bereich des ehemaligen dritten Hafenbeckens stehen noch kleinere Flächen für Neuansiedlungen zur Verfügung. Eine Hafenerweiterung ist aufgrund der innerstädtischen Lage und der Begrenzung durch die Kanäle nicht möglich. Diese Situation stellt gleichzeitig auch eine Gefahr dar, da auch zukünftig nicht expandiert werden kann.

Auf stadtpolitischer Ebene unterstützt der Senat die Bestandssicherung und Entwicklung der Häfen grundsätzlich, betreibt aber keine aktive Hafenpolitik. Trotz seiner zentralen Lage innerhalb Berlins und seiner damit verbundenen großen Nähe zu den Versorgungs- und Entsorgungszentren, haben die Belange des Hafens weder in der Stadt- noch in der Verkehrspolitik eine hohe Priorität, was die Durchsetzung von Hafeninteressen erschwert.

Für den Westhafen werden vor allem im Bereich der Containerliniendienste und Schwerguttransporte Chancen für die weitere Entwicklung des Westhafens gesehen. Hier sieht die BEHALA eine Kombination von Container- und Schwergutliniendiensten aber auch die Konzeption und den Bau von Ro-Ro Rampen für den Transport von Kraftwerksturbinen oder Generatoren vor.

Dagegen ist die komplexe politische Konstellation in der Raumplanung, die der Doppelrolle Berlins als Stadt und Bundesland und der Planungshoheit der Bezirke geschuldet ist, die mit ihren unterschiedlichen Interessenlagen zu langwierigen

gen Planungsprozessen führt, für die weitere Entwicklung der Berliner Hafensandorte als Risiko einzustufen.

Das Bewusstsein für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung des Westhafens für die Stadt Berlin ist sowohl in der Stadtpolitik als auch in der Bevölkerung nur unzureichend verankert. Dies stellt ein Risiko für den Westhafen dar, denn für ein besseres Verständnis für bestimmte planerische Maßnahmen ist es notwendig, die Politik und die Bevölkerung über den Nutzen aber auch über entstehenden Kosten aufzuklären.

4 Analyse der Neuss-Düsseldorfer Häfen

Mit dem Zusammenschluss des Neusser und des Düsseldorfer Hafens entstand im Jahr 2003 der drittgrößte Binnenhafen der Bundesrepublik Deutschland. Die Hafenfusion führte bis zur Wirtschaftskrise im Jahr 2008 zu einem deutlichen Zuwachs des Güterumschlags. Doch die Industriebetriebe im Düsseldorfer Hafen befürchten Einschränkungen durch die Entwicklung des dortigen Medienhafens, da kaum noch Expansionsmöglichkeiten bestehen und geplante Wohnbebauung zu weiteren Umweltauflagen für die Hafenbetriebe führen könnten.

4.1 Hafenprofil der Neuss-Düsseldorfer Häfen

4.1.1 Betreiber und Gesellschaftsstruktur

Bei den Neuss-Düsseldorfer Häfen handelt es sich um öffentliche Häfen, die sich zu 50 % im Eigentum der Stadtwerke Düsseldorf und zu 50 % im Eigentum der Stadthafen Neuss GmbH & Co KG befindet. Die Gesellschafter der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG sind somit die Stadthafen Neuss GmbH & Co. KG und die Stadtwerke Düsseldorf. Diese beiden Gesellschafter agieren als Kommanditisten. Die GmbH übernimmt in dieser Rechtsform die Funktion des Komplementärs.

Im Jahr 2003 schlossen sich die Hafenstandorte Neuss und Düsseldorf zusammen, um sich in Anbetracht der Wettbewerbssituation der Rheinhäfen stärker positionieren zu können. Seitdem ist die Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG Betreiber der Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH). Die NDH übernimmt den Transport, Umschlag und die Lagerung von Gütern und damit verbundene weitergehende Dienstleistungen entlang der Logistikkette sowie für den Betrieb der Hafenbahn. Des Weiteren obliegt dem Betreiber das Flächenmanagement im Hafen, welches auch die Vermarktung der Grundstücke zur Anmietung umfasst. Der Sitz der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG befindet sich in Neuss. Im Unternehmen sind rund 250 Mitarbeiter beschäftigt (Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG 2010a).

Die NDH besitzt drei Hafenstandorte: Den Hafen Neuss, den Hafen Düsseldorf und den Hafen Düsseldorf Reisholz. Der Fokus dieser Arbeit liegt auf den beiden Haupthäfen in Neuss und Düsseldorf. Aufgrund der vorliegenden Daten über das Dienstleistungsspektrum sowie über die Umschlagsentwicklung findet der Hafenstandort Reisholz jedoch zunächst Berücksichtigung.

Die Neuss-Düsseldorfer Häfen sind mit 49 % am Hafen Krefeld (die restlichen 51% gehören der Stadt Krefeld) beteiligt. Zudem planen die Neuss-Düsseldorfer Häfen eine Zusammenarbeit mit dem Kölner Hafen. Im Jahr 2009 unterzeichneten die Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG und die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) eine Absichtserklärung, die die Identifizierung gemeinsamer Synergien umfasst und auch die Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft für denkbar hält (DVZ 2009).

4.1.2 Leistungsspektrum

An den Neuss-Düsseldorfer Häfen erfolgt der Umschlag von Schütt-, Stück-, Flüssig- und Schwergut sowie von Containern. Hierfür stehen auf insgesamt rund 500 ha, 28 Krananlagen, sechs Containerkräne mit einer Tragkraft von je 35 t, zwei Trockengutumschlagsanlagen sowie sechs Zweiegefahrzeuge und Rangiergeräte zur Verfügung. Speziell der Schwergutumschlag kann über zwei RoRo Umschlagsanlagen und zwei Schwergutplattformen erfolgen. Das Equipment für den Umschlag von Schüttgut umfasst eine Ufer-Förderbandanlage sowie vier Verladetrichter (Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG 2010c).

Im Neusser Hafen befinden sich zwei Containerterminals, von denen eines im April des Jahres 2010 in Betrieb genommen wurde. Das neue Terminal, an Hafenbecken V gelegen, hat eine maximale Umschlagskapazität von 200.000 TEU. Beide Terminals werden von der Neuss Trimodal GmbH bewirtschaftet. Das neue Terminal hat eine Fläche von 3,2 ha mit einer Kapazität von 65.000 TEU, die durch zwei Erweiterungsflächen von 4,8 ha auf 200.000 TEU maximiert werden kann. Durch den Bau der Anlage und die integrierte Kranbrücke, besteht keine Beschränkung bezüglich der Wassertiefe oder -höhe der Schiffe. Auch in Bezug auf die Schiffsgröße besteht keine Beschränkung. Für den Umschlag auf den Verkehrsträger Bahn stehen insgesamt 979 m Gleis für die Abfertigung von bis zu 690 m langen Containerzügen bereit (NGZ 2010). Das ältere Terminal verfügt über eine Fläche von 13,3 ha. Für den Containerumschlag stehen zwei

Kräne und acht Reachstacker bereit. Auf der Fläche befinden sich acht Gleise mit einer Gesamtlänge von 4,3 km. Das Leistungsspektrum umfasst zudem auch Wartungs- und Reparaturarbeiten (Neuss Trimodal GmbH 2010a).

Der Düsseldorfer Containerterminal ist kleiner und verfügt lediglich über eine Fläche von 7 ha. Er wird von der Düsseldorfer Container-Hafen GmbH (DCH) betrieben. Der Terminal ist mit drei Containerbrücken, vier Reachstackern, einem Containerstapler und einer Container-Reparaturhalle ausgestattet. Durch die Erweiterung des Terminals mit einer dritten Containerbrücke im Sommer 2010 können nun drei Binnenschiffe gleichzeitig abgefertigt werden. Für die Bahnverladung stehen zwei Gleise mit einer Gesamtlänge von 800 m zur Verfügung (DCH 2010). Die Neuss-Düsseldorfer Häfen sind nicht an der DCH beteiligt.

4.1.3 Umschlagsentwicklung und -struktur

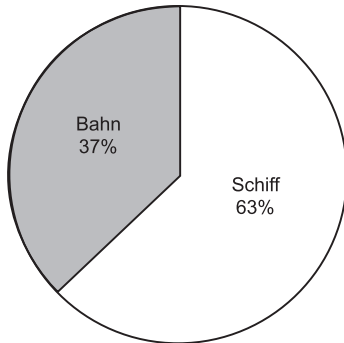
Entsprechend der angesiedelten Unternehmen ist die Güterstruktur der in den Neuss-Düsseldorfer Häfen umgeschlagenen Güter heterogen. Hierdurch können unternehmerische Risiken für den Hafen gemindert werden, die durch eventuelle Abwanderung von Unternehmen entstehen könnten. Der Hafenebetreiber muss auf kurzfristige Veränderungen des Marktes schnell reagieren können. Nahrungs- und Futtermittel sowie Öl, Steine und Erden stellen die größten Anteile bei den Schütt- und Massengütern dar. Im Bereich der Flüssigladungen kann als bedeutender Kunde die Firma Henkel genannt werden, die eine eigene Anlegestelle am Hafen besitzt und drei Terminals zum Umschlag von Öl und Schweröl nutzt.

Die Lagerung von Massengütern ist in den Neuss-Düsseldorfer Häfen auf unüberdachten Außenflächen möglich; es besteht jedoch besonders im Bereich der Massengüter ein erhöhter Bedarf an Hallenlagerflächen, von denen nur wenige vorhanden sind. Fahrzeuge, Container und Maschinen sind dominante Stückgüter, die in Neuss-Düsseldorf umgeschlagen werden. Papiertransporte (Procter&Gamble, Verlage, Druckereien etc.) stellen ebenfalls hochwertige Stückgüter dar.

Der Gesamtumschlag für die Neuss-Düsseldorfer Häfen ist seit der Fusion im Jahr 2003 von 11,5 Mio. t jährlich um durchschnittlich 7,1 % gestiegen. Im Jahr 2007 betrug der Gesamtgüterumschlag 16,2 Mio. t. Auf Grund der Wirtschaftskrise schlug die NDH im Jahr 2009 nur noch rund 13,5 Mio. t Güter um. Hiervon

entfallen etwa 2/5 auf die Bahn, während etwa 3/5 mit dem Binnenschiff umgeschlagen werden. Die Umschläge mit dem Lkw wurden leider nicht erfasst.

Abbildung 37: Modal Split der Neuss Düsseldorfer Häfen (2009)



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf NDH 2010

Seit 2002 erhöhten sich die Schiffsgüterumschläge an den Standorten in Neuss, Düsseldorf und Düsseldorf-Reisholz auf 8,4 Mio. t im Jahr 2009 (vgl. Abbildung 38). Dank des Neusser Standortes führt dies zu einer positiven Differenz von rund 62 %. Mehr als die Hälfte der Schiffs-transporte machen andere Nahrungs- und Futtermittel und Steine und Erden aus.

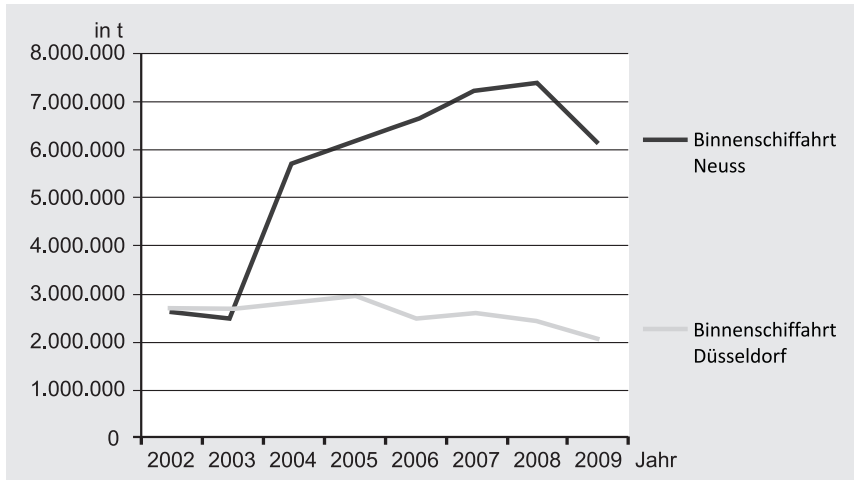
Der Bahngüterumschlag in den Neuss-Düsseldorfer Häfen entwickelte sich parallel zum Transport der Neusser Eisenbahn, der sich zwischen den Jahren 2003 und 2007 auf 6,4 Mio. t nahezu verdoppelt hat. Auch hier wurde zur Wirtschaftskrise

ein Einbruch verzeichnet. Das Transportaufkommen betrug 2009 gut 5 Mio. t. Die Transporte der Fahrzeuge und Maschinen sind in den letzten Jahren um 21 % angestiegen. Dieses ist unter anderem auf strategische Entscheidungen bezüglich des Modal Shift eines Automobilherstellers aus dem Rheinland zurückzuführen. Fahrzeuge aus dem Werk werden zur Distribution nicht mehr per Schiff, sondern per Bahn nach Neuss-Düsseldorf transportiert.

Der hafeneigene Kranumschlag profitierte von den Mengensteigerungen im Schiffsgüterumschlag als auch vom gestiegenen Eisenbahngüterverkehr. Mit den NDH eigenen Kränen wurden im Verlauf des Jahres 2010 insgesamt 8,1 Mio. t umgeschlagen. Hier lag das Ergebnis der 30 hafeneigenen Verladeanlagen um 19,6 % über dem Vorjahresergebnis.

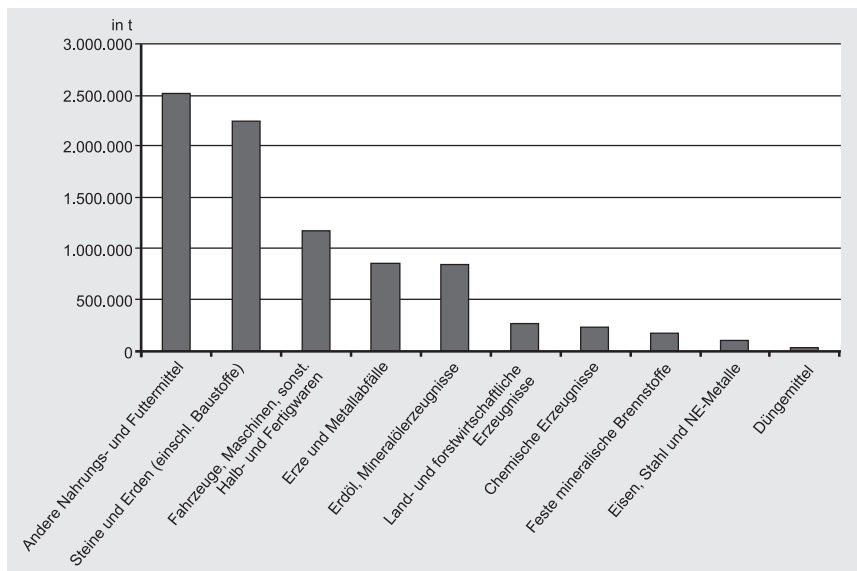
Die Vorhersagen für die Transport- und Logistikbranche sprechen eine deutliche Sprache. Bis 2025 wird der Güterverkehr im Rheinland jahresdurchschnittlich um 2,4 % wachsen. Die Prognosen unterstreichen die Notwendigkeit eines bedarfsgerechten Ausbaus der Umschlagkapazitäten. Die Straße kann das zukünftige Verkehrswachstum alleine nicht mehr bewältigen. Vor diesem Hintergrund haben die Neuss-Düsseldorfer Häfen im zurückliegenden Jahr ihr Investitionsprogramm fortgesetzt.

Abbildung 38: Entwicklung des Schiffsgüterumschlags in den Häfen (2002-2009)



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf NDH 2010

Abbildung 39: Schiffsumschlag nach Gütergruppen der Neuss-Düsseldorfer Häfen (2009)



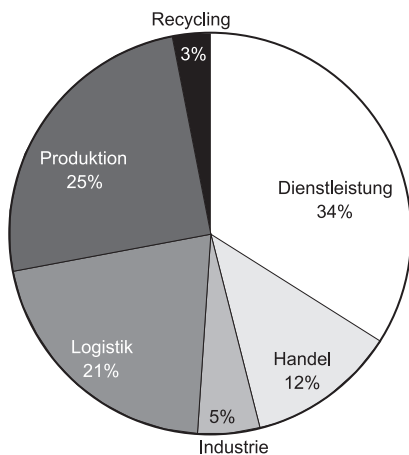
Quelle: Eigene Darstellung basierend auf NDH 2010

In Neuss ist im April 2010 ein neues Containerterminal in Betrieb gegangen. In Düsseldorf wurde das vorhandene Containerterminal ebenfalls weiter ausgebaut. Mit der Inbetriebnahme einer zusätzlichen Containerbrücke im Sommer 2010 können in Düsseldorf zukünftig drei moderne Binnenschiffe gleichzeitig abgefertigt werden. Die trimodale Anbindung der Häfen in Neuss und Düsseldorf ist von entscheidender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Region.

4.1.4 Ansässige Unternehmen und Kundenstruktur

Die Neuss-Düsseldorfer Häfen dienen vor allem mittelständischen Unternehmen als Standort. Insgesamt finden sich am unmittelbaren Hafenstandort etwa 200 Unternehmen. Die Unternehmensstruktur ist der Abbildung 40 zu entnehmen. Aus ihr geht hervor, dass der größte Teil der Unternehmen dem Dienstleistungsbereich zuzuordnen ist. Diese Unternehmen nutzen jedoch zum Großteil den Hafen nicht bzw. sind nicht primär von ihm abhängig. Hierzu zählen beispielhaft das Eventportal Neuss, die Partyschiffe Düsseldorf GmbH oder aber auch diverse Hafen-Cafes und -Restaurants.

Abbildung 40: Unternehmensstruktur im Hafen Neuss-Düsseldorf (2009)



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf NDH 2010

Bei 21 % der ansässigen Unternehmen handelt es sich um hafenauffine Unternehmen der Logistikbranche (Güterumschlag, Speditionen, Kontraktlogistik, Lagerung). Unternehmen, die in diesem Bereich besonders auf die multimodale Ausnutzung ausgerichtet sind, sind beispielsweise die ABC-Logistik GmbH und der Stahl Express-Franke in Düsseldorf, sowie die Cretschmar GmbH & Co. KG, Neuss Trimodal GmbH und die Gauder Transport GmbH in Neuss.

Daneben sind auf dem Hafengelände vor allem Unternehmen aus dem produzierenden Gewerbe (21 %) und dem Handel (12 %) angesiedelt (vgl. Abbildung 40). Dyckerhoff in Neuss, als einer der

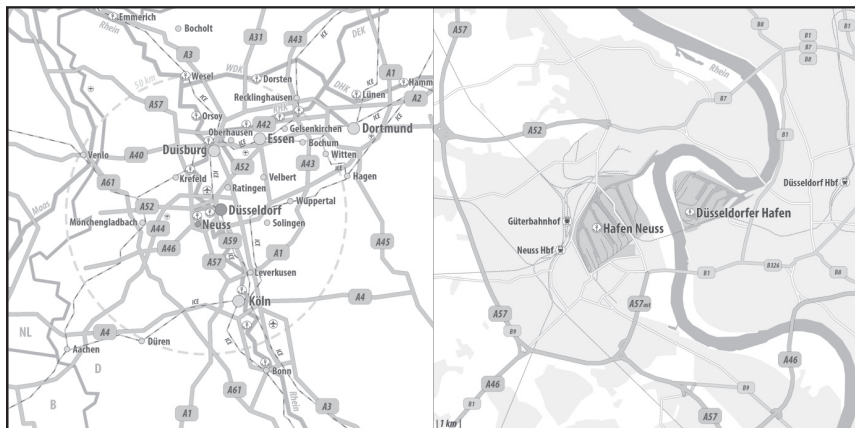
führenden Hersteller von Zement und Transportbeton, nutzt beispielsweise den Hafen in Neuss zur Anlieferung von Hüttensand und abschließenden Ablieferung von Zement.

Dem produzierenden Gewerbe sind neben Kleinbetrieben, vor allem gewerbliche Unternehmen der Nahrungs- (beispielsweise Thomy-Werk Neuss und Fortin Mühlenwerke GmbH & Co. KG in Düsseldorf) und Futtermittelproduktion (Deutsche Tiernahrung Cremer GmbH & Co KG in Düsseldorf und Kofu Tiernahrung GmbH in Neuss), die unter anderem direkt über den Hafen beliefert werden, zuzuordnen.

4.2 Verkehrliche Erreichbarkeit der Neuss-Düsseldorfer Häfen

Die Hafenstandorte Neuss und Düsseldorf sind über den Rhein an das europäische Wasserstraßennetz angebunden. Beide Standorte verfügen über einen eigenen Gleisanschluss im Hafen sowie über einen Anschluss an das öffentliche Schienennetz der Deutschen Bahn. In einem Umkreis von 50 km sind die Häfen in Neuss und Düsseldorf durch eine Vielzahl von Bundesautobahnauffahrten an das europäische Straßennetz angebunden (vgl. Abbildung 41).

Abbildung 41: Infrastrukturelle Erreichbarkeit der Neuss-Düsseldorfer Häfen



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf OpenStreetMap

4.2.1 Wasserstraßenseitige Erreichbarkeit

Das Quellgebiet des Rheins liegt in den Schweizer Alpen. Er mündet in den Niederlanden in die Nordsee. Der Rhein ist ab der deutsch-schweizerischen Grenze bei Basel (km 170,00) bis nach Bad Salzig (km 564,30) als Wasserstraße VIb klassifiziert. Ab Bad Salzig bis zur deutsch-niederländische Grenze bei Millingen (km 865,51) ist der Rhein in die Wasserstraßenklasse VIc eingeordnet (ELWIS 2007).

Die Wasserstraßenklasse VIb und VIc ermöglichen das Befahren mit übergroßen Gütermotorschiffen (ÜGMS) mit einer maximalen Länge von 140 m und einer Breite von 15 m sowie einem Tiefgang von 3,9 m. Wasserstraßen mit der Klasse VIb sind für Schubverbände (zwei Leichter neben und zwei Leichter hintereinander) mit einer maximalen Länge und Breite von 185 m x 22,8 m sowie einer Tonnage von 6.400 t bis 12.000 t schiffbar. Wasserstraßen mit der Klasse VIc erlauben den Zugang für Schubverbänden in der Kombination von zwei Leichtern nebeneinander und drei Leichtern hintereinander mit einer maximalen Länge von 270 m und Breite von 22,8 m sowie in der Kombination mit drei Leichtern nebeneinander und zwei Leichtern hintereinander mit einer maximalen Länge von 195 m und Breite von 33 m. Beide Kombinationen lassen eine Tonnage von 9.600 bis 18.000 t zu (ELWIS 2010a).

Durch den Rhein sind die Neuss-Düsseldorfer Häfen an die niederländischen Seehäfen Rotterdam und Amsterdam sowie an den belgischen Seehafen Antwerpen angebunden. Über den Wesel-Datteln-Kanal (WDK) oder den Rhein-Herne-Kanal (RHK) ist der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) erreichbar, der mit dem Mittellandkanal (MLK) verbunden ist. Über den MLK sind die NDH dem Hafen Hannover verbunden und es besteht über die Weser ein Zugang zu den Seehäfen Bremen und Bremerhaven. Durch die Anbindung des MLK an den Elbe-Seitenkanal (ESK) ist ebenso der Seehafen Hamburg erreichbar.

Ab dem Containerterminal in Neuss werden von der Neuss Trimodal GmbH regelmäßige Liniendienste zwischen Neuss und Rotterdam bzw. Antwerpen angeboten. Nach Rotterdam besteht viermal in der Woche und nach Antwerpen dreimal in der Woche eine Verbindung (Neuss Trimodal GmbH 2010b).

4.2.2 Schienenseitige Erreichbarkeit

Über die Bahnhöfe Neuss Hessektor und Düsseldorf Hafen sind die Neuss-Düsseldorfer Häfen durch das hafeneigene Eisenbahnverkehrsunternehmen, Neusser Eisenbahn, an das Schienenverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG angebunden. Die Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG tangieren das Hafengelände in Düsseldorf südlich und durchqueren das Neusser Hafengelände. In Düsseldorf wurden in den letzten Jahren Bahnflächen und Güterbahnhöfe zurück entwickelt. Düsseldorf hat praktisch keinen zentralen Güterbahnhof mehr (Jansen 2008).

Die Neusser Eisenbahn ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), welches am Hafengelände über 80 km Betriebsgleise und 22 km Privatanschlussgleise unterhält. Im Besitz der Neusser Eisenbahn befinden sich 17 Dieselloks, zwei E-Loks sowie 34 eigene Güterwagen (Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG 2010d).

Neben den Ganzzugverkehren werden auch Einzelwagenverkehre durchgeführt. Im Wagenladungsverkehr bestehen regelmäßige Verbindungen auf den in der folgenden Tabelle dargestellten Relationen:

Tabelle 6: Regelverbindungen im Wagenladungsverkehr der Neusser Eisenbahn (Stand: Mai 2010)

Relation	Verkehrstage
Neuss – Flandersbach – Rommerskirchen – Neuss	Mo - Sa
Neuss – Niederaußem – Trompet – Niederaußem – Neuss	Mo - Sa
Neuss – Dornap – Rommerskirchen/Frenz – Neuss	Mo - Fr

Quelle: Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG 2010d

Ab bzw. zum Neusser Hafen bestehen neun wöchentliche Regelverbindungen im Kombinierten Ladungsverkehr. Neben den nationalen Destinationen Hamburg, München, Leipzig, Genthin werden auch die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen sowie Destinationen in Österreich (Wien, Graz) sowie Italien (Gallerate, Verona) angefahren. Alle Verbindungen werden an mindestens vier Tagen pro Woche befahren (vgl. Tabelle 8). Zum bzw. ab dem Neusser Hafen besteht ebenfalls eine Regelverbindung in Kombinierten Ladungsverkehr mit Rotterdam. Der Transport erfolgt an fünf Tagen in der Woche.

Tabelle 7: Regelverbindungen im Kombinierten Ladungsverkehr an/ab Neuss Hafen und Düsseldorf Hafen (Stand: Mai 2010)

	Verkehrstage (Empfang)	Verkehrstage (Versand)
Neuss Hafen		
Wien Wels	Mo - Sa	Mo - Sa
Gallerate	Mo - Fr	Mo - Do, Sa
Genthin	Di - Sa	Mo - Fr
Leipzig	Di - Sa	Mo - Fr
Rotterdam	Di - Sa	So, Di - Sa
Antwerpen	Mo - Fr	Mo - Fr
Graz	Di - Fr	Mo - Fr
Hamburg	Mo - Fr	Mo - Fr
München / Verona	Mo - Sa	Mo - Sa
Düsseldorf Hafen		
Rotterdam	Mo - Fr	Mo - Fr

Quelle: Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG 2010d

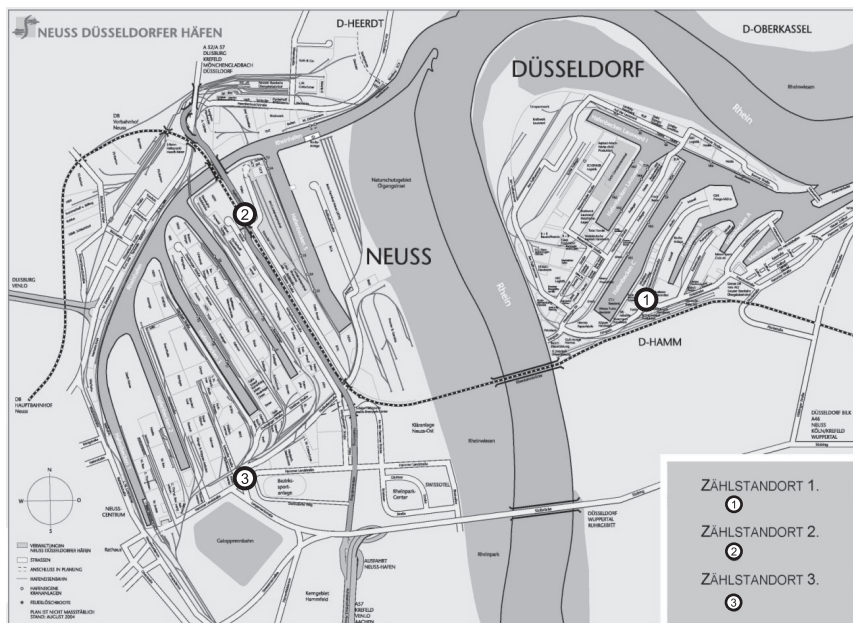
4.2.3 Straßenseitige Erreichbarkeit

Die Neuss-Düsseldorfer Häfen sind an ein dichtes Autobahnnetz angebunden (vgl. Abbildung 41). Der Neusser und der Düsseldorfer Hafen sind in jeweils etwa 2 km Entfernung in nördlicher Richtung an die Bundesautobahn A 52 angeschlossen. Die A 52 verläuft von Niederkrüchten-Elmpt im Kreis Viersen nach Gelsenkirchen. Eine weitere Anbindung erfolgt an die Bundesautobahn A 57, die sich etwa 2 km vom Neusser und rund 4 km vom Düsseldorfer Hafen entfernt befindet. Die A 57 beginnt als Europastraße E 31 in Rotterdam und führt bis nach Köln. Über die A 57 und die A 52 erfolgt eine Anbindung an die Bundesautobahn A 44, die von Belgien über Aachen nach Kassel und Eisenach verläuft. Die A 57 verbindet ebenfalls die Bundesautobahn A 46, die von der niederländischen Grenze ins Sauerland führt. Im Umkreis von etwa 40 km von beiden Hafenstandorten entfernt, befinden sich u. a. die überregional bedeutenden Bundesautobahnen A 1 und A 3. Die A 1 verläuft von Heiligenhafen in Schleswig-Holstein bis nach Saarbrücken. Die A 3 führt von den Niederlanden über das Ruhrgebiet nach Oberösterreich.

Der Neusser Hafen ist über die Landesstraße L 137 an die A 52, A 57 und A 46 angebunden. Südlich von beiden Hafenstandorten verläuft die Bundesstraße B 1. Die B 1 führt von der niederländischen Grenze über Aachen bis nach Küstrin-Kietz an der polnischen Grenze. In einem Umkreis von 8 km befinden sich die Auffahrten zur Bundesstraße B 7, die von Rochlitz nach Chemnitz verläuft, und zur Bundesstraße B 8, die von der niederländischen Grenze bei Emmerich bis nach Österreich bei Linz führt.

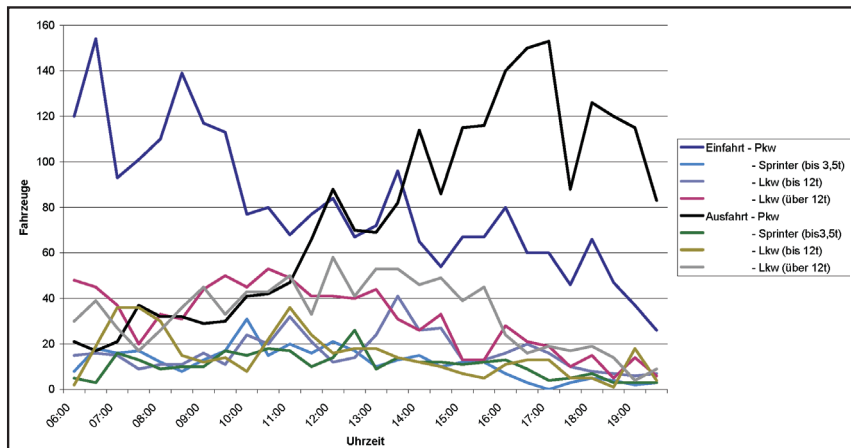
In südlicher Richtung des Düsseldorfer Hafens führt der Verkehr über eine bislang unzureichend ausgebaute Straße durch den Stadtteil Hamm. Die betroffenen Anwohner fühlen sich hier bezüglich des Verkehrsaufkommens (insbesondere Schwerlastverkehr) sowie des damit verbundenen Lärmausstoßes gestört (Janzen, 2008). Der überwiegende störende Verkehr, so ergab eine im Rahmen des Forschungsvorhabens durchgeführte Verkehrszählung, geht vom PKW-Verkehr aus. Die Abbildungen 42 und 43 zeigen, dass am Zählstandort 1 (dem betroffenen Gebiet) der PKW-Anteil am höchsten ist.

Abbildung 42: Zählstandorte in den Neuss-Düsseldorfer Häfen



Quelle: Eigene Darstellung; Karte basierend auf NDH

Abbildung 43: Vergleich Ein- und Ausfahrt Hafen Düsseldorf



Quelle: Eigene Darstellung

4.3 Flächensituation an den Neuss-Düsseldorfer Häfen

Die Neuss-Düsseldorfer Häfen verfügen an den Standorten Neuss und Düsseldorf über eine Gesamtfläche von 500 ha, wovon sich 350 ha im Eigentum der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG befinden (Schäfer 2008). Die verbleibenden 150 ha wurden zu einem früheren Zeitpunkt an private Unternehmen veräußert. Die gesamten Hafensflächen sind vermietet oder verpachtet, bis auf 15 ha nicht zusammenhängende Fläche, die unregelmäßig zwischen den bereits vermieteten Hafensflächen verteilt ist und keine ausreichende Option für Neuansiedlungen bietet (Schäfer 2008). Somit sind im Neusser und Düsseldorfer Hafen die Flächenreserven sehr eingeschränkt. Von Neusser Seite werden die noch vorhandenen Flächen nicht verkauft, sondern nur noch verpachtet und zudem werden, wo es möglich ist, Flächen zurück erworben (Galland 2008).

Neuss

Die Bewertung der Flächensituation der Häfen hängt nicht nur von den Flächenreserven ab, sondern auch von potenziellen Nutzungseinschränkungen zum Schutz des Hafenumfelds. Im Fall des Neusser Hafens ist das Umfeld unproblematisch. Der Neusser Hafen liegt nordöstlich der Innenstadt. Im Norden grenzt der Hafen an ein Industriegebiet, im Westen an das Naturschutzgebiet Ölgangsinsel und an landwirtschaftlich genutzte Flächen, die den Hafen vom Flusslauf des Rheins trennen. Im Süden schließen sich an den Neusser Hafen ein Gewerbegebiet und eine Galopprennbahn an. Lediglich im Kreuzungsbereich der Hammer Landstraße mit der Langemarckstraße grenzt der Hafen punktuell fast direkt an ein Mischgebiet. Zurzeit werden diese Flächen landwirtschaftlich genutzt, potenziell wäre aber auch die Entwicklung von Wohnen und Gewerbe möglich. An der Westseite des Hafens liegt die Innenstadt von Neuss, die in weiten Teilen als Mischgebiet ausgewiesen ist. Im südlichen Teil der Innenstadt ist auf dem Gelände der ehemaligen Münsterschule mit Blick auf das Hafenbecken 1 eine Bebauung mit hochwertigem Wohnraum geplant (Stadt Neuss 2009). Die Nutzungen im Hafenumfeld weisen ein geringes Potenzial an räumlichen Konflikten auf. Konflikte aufgrund von Lärmemissionen oder vom Hafen erzeugten zusätzlichem Verkehr sind ebenfalls kaum vorhanden (Heitzmann, Galland 2008).

Düsseldorf

Im Fall des Düsseldorfer Hafens werden zukünftig stärkere Einschränkungen aufgrund von Nutzungsänderungen im Hafenumfeld erwartet. Der Düsseldorfer Hafen grenzt im Norden an einen Golfplatz und im Westen und Osten an Grünflächen, die den Hafen vom Rhein trennen (vgl. Abbildung 44). Die südliche Begrenzung wird von Bahnanlagen gebildet. Im Südosten rückt der Medienhafen immer näher an den Düsseldorfer Wirtschaftshafen heran. Der Medienhafen umfasst vier Hafenbecken, die seit dem Jahr 1976 von einem Wirtschaftshafen zu einem Medienstandort umgewandelt wurden. Die Flächen gehören heute nicht mehr zum Sondergebiet Hafen, sondern sind als Gewerbe- und Kerngebiet ausgewiesen. Seit dem Jahr 2001 werden eine Ausweitung des Medienhafens auf weitere Hafenbecken bzw. den ganzen Düsseldorfer Hafen und die Entwicklung von Wohnraum in dem Gebiet politisch kontrovers diskutiert. Die Umwandlung von Hafenflächen in Mischgebiete für die Medienbranche reduzieren die ohne-

hin knappen gewerblichen Flächenreserven im Düsseldorfer Hafen. Darüber hinaus drohen strengere Auflagen und Nutzungseinschränkungen, sollte eine Wohnnutzung im Hafen realisiert werden. Bisher sind die Nutzungen im Medienhafen mit dem Wirtschaftshafen kompatibel. Eine Wohnnutzung im Hafen würde dagegen zu Nutzungskonflikten führen, die den Hafen in seinem Bestand gefährden könnten.

Abbildung 44: Flächennutzung in den Neuss-Düsseldorfer Häfen



Quelle: FU Berlin

4.4 Städtischer Kontext und Wahrnehmung der Neuss-Düsseldorfer Häfen

Der städtische Kontext des Neuss-Düsseldorfer Hafens (NDH) ist komplexer als in den anderen Häfen, weil sie in zwei Kommunen, abgesehen von Krefeld, bewirtschaftet werden: Neuss und Düsseldorf. Beide Kommunen haben jeweils ein sehr unterschiedliches Verhältnis zum Hafen und thematisieren ihn verschieden in ihren politischen Strategien.

Neuss

Der Hafen ist Teil der Neusser Stadtentwicklungspolitik. In Neuss ist der Hafen eine wichtige Säule der städtischen Wirtschaft. Er passt sowohl in die Wirtschaftsstruktur als auch in die städtische Identität. Die Flächen sind gesichert und könnten eventuell ausgebaut werden. Der Hafen wird in seinem Bestand und seiner Entwicklung unterstützt, denn er gilt neben dem Bereich Dienstleistungen als Jobmotor der Stadt (Forum Stadtentwicklung 2008, S. 31). Als Problem der Standortsicherung des Hafens wird der Flächenmangel genannt. Die Stadt Neuss setzt daher auf die Reaktivierung von Industriebrachen, wie beispielsweise im Fall des „Case-Geländes“, das wieder einer hafengeeigneten Ansiedlung zugeführt wurde. Auch bei jeder Neuplanung soll geprüft werden, ob diese Gebiete anderen Nutzungen, beispielsweise einer Hafennutzung, zugeführt werden können (Forum Stadtentwicklung 2008, S. 26).

Wie viele andere Städte plant auch Neuss eine Rückkehr der Stadt an das Wasser. Dazu wurden am östlichen Rand der Innenstadt am Hafenbecken 1 Flächen für hochwertige Büro- und Gewerbenutzungen sowie für freizeitorientierte Gastronomie entwickelt. Auf der anderen Seite des Hafenbeckens ist ein Park als Erholungsraum und Sichtschutz entstanden. Dieses neu entwickelte Gebiet ist über Brücken mit der Neusser Innenstadt verbunden (Stadt Neuss 2009). Wohnen ist in unmittelbarer Nähe zum Industriehafen nicht geplant. Die politisch geplante Rückkehr der Stadt ans Wasser gefährdet nicht den Bestand und die zukünftige Entwicklung des Hafens in Neuss.

Düsseldorf

Ganz anders ist die politische Haltung in Düsseldorf: Der Hafen spielt in der Stadtpolitik Düsseldorfs keine Rolle als Industriestandort. Im Leitbild der Stadtplanung wird Düsseldorf als Dienstleistungsstadt dargestellt, deren wirtschaftliche Basis die Branchen IT, Life Sciences und die Kreativwirtschaft sind. Für diese Branchen und die dort beschäftigten Arbeitskräfte wird ein Bedarf an neuen Büroimmobilien und hochwertigem Wohnen festgestellt. Um diese Branchen innerhalb der Stadtgrenze zu halten, sollen Neubauten im Hafen entstehen. Die Stadtpolitik in Düsseldorf möchte den Industriehafen umnutzen und wesentliche Teile zu Gunsten des Medienhafens aufgeben. Dabei wird von einer Kompatibi-

lität von Wohnen und Industriehafen ausgegangen. Der Bestandsschutz des Hafens wird anerkannt, es wird jedoch angenommen, dass es noch einen Spielraum zur Reduzierung von Emissionen gebe, beispielsweise durch entsprechende bauliche Maßnahmen.

Die Umnutzung des Industriehafens wird in Düsseldorf schon seit einiger Zeit verfolgt. Seit dem Niedergang der Schifffahrt mit der Containerisierung in den 1960/70er Jahren, gilt der Hafen vor allem als Stadtentwicklungsgebiet. In den 1990ern wurde das Konzept Medienhafen entwickelt, das darauf abzielt, im Hafengebiet ein Mischgebiet für die Medien- und Entertainmentbranche zu entwickeln. Seit dem Jahr 2000 hat das Projekt Medienhafen an Eigendynamik gewonnen. Grundstücke werden schnell verkauft, es gibt einen hohen Entwicklungsdruck. Gleichzeitig hat der Binnenschifftransport enorm zugenommen. Heute konkurrieren Hafen und Stadtentwicklung um die gleichen Flächen. In den vergangenen Jahren hat sich der Konflikt zugespitzt, weil die Stadt Düsseldorf immer mehr Flächen für den Medienhafen beansprucht und dort nun auch Wohnen erlauben möchte, eine Nutzung, die sehr sensibel gegenüber Emissionen ist.

Der Konflikt wird über die Änderung des Flächennutzungsplans ausgetragen. Der Flächennutzungsplan der Stadt sieht vor, den Hafen zu teilen: Der nördliche Teil (Lausward) soll als Industriestandort gesichert werden. Im südlichen Teil (Spedition- und Kesselstraße), der an den Medienhafen grenzt, ist ein Mischgebiet vorgesehen, das für Wohnbebauung und wohnverträgliches Gewerbe, Büros und Gastronomie zur Verfügung stehen soll. Im April 2008 wurde der neue Flächennutzungsplan vom Stadtrat angenommen (Stadt Düsseldorf 2008). Mit Bescheid vom 25.07.2008 hat die Bezirksregierung Düsseldorf als für die Genehmigung des Flächennutzungsplans zuständige Behörde die Änderung des Flächennutzungsplans versagt und sich gegen die Wohnbebauung ausgesprochen, weil Lärm und Gerüche des Industriehafens damit nicht vereinbar seien (Bezirksregierung Düsseldorf 2008a). In einem Rechtsstreit einigten sich die Stadt Düsseldorf und die Bezirksregierung am 22.04.2010 auf einen Kompromiss, der zunächst nur einen Teil der Wohnbebauung (Speditionstraße) zulässt. Die Stadt Düsseldorf versteht den Bau von Wohnungen an der Speditionstraße weiterhin nur als ersten Schritt, um in einigen Jahren auch auf der Kesselstraße ebenfalls das Wohnen zuzulassen. Mit den entsprechenden Planungen von nochmals ca. 200 Einheiten wurde nach Auskunft des Planungsdezernenten sofort begonnen (Onkelbach 2010). Langfristig gesehen ist der weitere Betrieb des Industriehafens in Düsseldorf politisch nicht erwünscht. Mit der Entwicklung des

Hafens vom Sondergebiet Hafen zum Industriegebiet wurden flächenbezogene Schalleistungspegel festgelegt. Probleme mit den Anwohnern entstehen durch den Geruch, der von den Weizenmühlen ausgeht. Nach Meinung der Stadt liegt der Wert der Geruchsemission über dem des Erlaubten (Jansen 2008).

Auch die öffentliche Wahrnehmung der Hafenstandorte Neuss und Düsseldorf in der Bevölkerung fällt sehr unterschiedlich aus. Das positive Image des Neusser Hafens resultiert nach Meinung der Stadt vor allem aus der hohen wirtschaftlichen Bedeutung des Hafens für die Stadt. In diesem Zusammenhang wird speziell darauf verwiesen, dass das Wachstum der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe ohne die Aktivitäten im Hafen nicht stattgefunden hätte. Das positive Image des Neusser Hafens wird von Seiten der Düsseldorfer Bevölkerung jedoch durch die herüber wehenden Gerüche einzelner Betriebe am Neusser Hafen abgeschwächt. Neuss entgegnet, dass dieses Problem nur bei bestimmten Wetterlagen verstärkt auftritt. Die einzelnen Unternehmen überschreiten keine gesetzlichen Grenzwerte (Heitzmann 2008).

Die Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG und die Wirtschaftsförderung der Stadt arbeiten aktiv daran, dieses überwiegend positive Bild des Neusser Hafens in der Öffentlichkeit zu festigen. Aus Sicht der Neusser Wirtschaftsförderung ist es wichtig, der Bevölkerung aufzuzeigen, was am Hafen tatsächlich passiert. So informieren organisierte Hafensrundfahrten die Teilnehmer über die Hafentätigkeiten und die Aktivitäten der ansässigen Unternehmen und sorgen damit für einen „Aha-Effekt“ (Heitzmann 2008). Dem Neusser Hafen ist auch die Unterstützung durch das Stadtmarketing sicher. In der aufgelegten Standortbroschüre der Stadt ist der Neusser Hafen beispielsweise ein fester Bestandteil. Darüber hinaus engagiert sich die Stadt Neuss auch im Städteverbund Rheinische Hanse, die im Abschlussbericht Teil III „Binnen_Land: Kommunikation in der Binnenschifffahrt“ näher beleuchtet wird. Als Wirtschaftsnetzwerk wird für die Hanse im Logistikbereich eine große Chance gesehen (Stadt Neuss 2010).

Die Maßnahmen seitens des Neuss-Düsseldorfer Hafenbetreibers umfassen eine aktive Pressearbeit, Messeauftritte, Imagebroschüren oder die Organisation von Hafenfesten. Darüber hinaus wird im Jahr 2010 der Neuss Düsseldorf Hafentag zum dritten Mal durchgeführt. Der Hafentag bietet den Akteuren aus der Binnenschifffahrt aber auch aus anderen Bereichen der Logistik eine Plattform zur Information und Diskussion aktueller wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Themen in der See- und Binnenschifffahrt.

4.4.1 Der „Medienhafen“ als Planungsproblem

In Düsseldorf begann der sektorale Strukturwandel bereits in den 1960er Jahren. Er ist wie anderenorts auch durch eine stark gegenläufige Entwicklung des produzierenden Gewerbes und des Dienstleistungssektors geprägt (Landeshauptstadt Düsseldorf 2007). Mit dem Einbruch der Industrie und einem entsprechenden Zuwachs bei den Dienstleistungen veränderte sich auch die Nachfrage nach städtischen Flächen. Dabei setzten sich vermeintlich „saubere“ und hinsichtlich Steueraufkommen und Beschäftigungseffekten attraktivere Nutzungen zunehmend gegen traditionelle Gewerbenutzungen durch.

Der Düsseldorfer Hafen hat ungeachtet vieler offizieller Bekenntnisse zur Standortsicherung in den letzten 25 Jahren immer mehr Teilräume an hafenfremde Nutzungen abgeben müssen. Neben der Errichtung eines „Medienhafens“ spielen dabei auch Dienstleistungen sowie in jüngerer Zeit verstärkt das Wohnen eine Rolle. Dies wird begleitet durch eine teils spektakuläre Architektur (Gehry-Häuser). Diese Transformation eines noch in Betrieb befindlichen Binnenhafens dürfte heute zumindest für deutsche Städte ein ungewöhnliches Ausmaß erreicht haben. Die Transformation ist auf der Website der Düsseldorfer Stadtplanung anhand von Karten, Luftbildern und nicht zuletzt anhand des Hafengutachtens von BKR Essen/Planco gut nachvollziehbar.

Die konzeptionelle Auseinandersetzung mit dem Düsseldorfer Stadthafen begann in den 1990er Jahren mit Teiluntersuchungen. Im Jahr 2001 wurde ein Gutachten für ein räumliches Gesamtkonzept in Auftrag gegeben, das wirtschaftliche, städtebauliche und umweltbezogene Aspekte berücksichtigt (vgl. Planco/BKR 2002). Gutachter waren ein Beratungsunternehmen aus dem Bereich Binnenschifffahrt und Logistik sowie ein Stadtplanungsbüro. Damit sollte sichergestellt werden, dass alle Planungsbelange angemessen berücksichtigt werden. Verschiedene alternative Szenarien sahen vor, das Gelände abschnittsweise umzunutzen, den Wirtschaftshafen aber in Teilen zu erhalten. Bei der endgültigen Szenarienauswahl wurde jedoch auf das Votum der Gutachter, einen größeren Teil des Wirtschaftshafens zu erhalten, nicht eingegangen. Schon damals wurde die Bedeutung der Logistik für das Funktionieren der städtischen Wirtschaft und des Lebens durch die örtlichen öffentlichen Akteure unterschätzt. Aufgrund der inzwischen erfolgten Fusion des Düsseldorfers mit dem Neusser und dem Krefelder Hafen halten Stadtplanung und Wirtschaftsförderung die Aufrechterhaltung des Wirtschaftshafens in Düsseldorf im Grunde nicht mehr für zwingend.

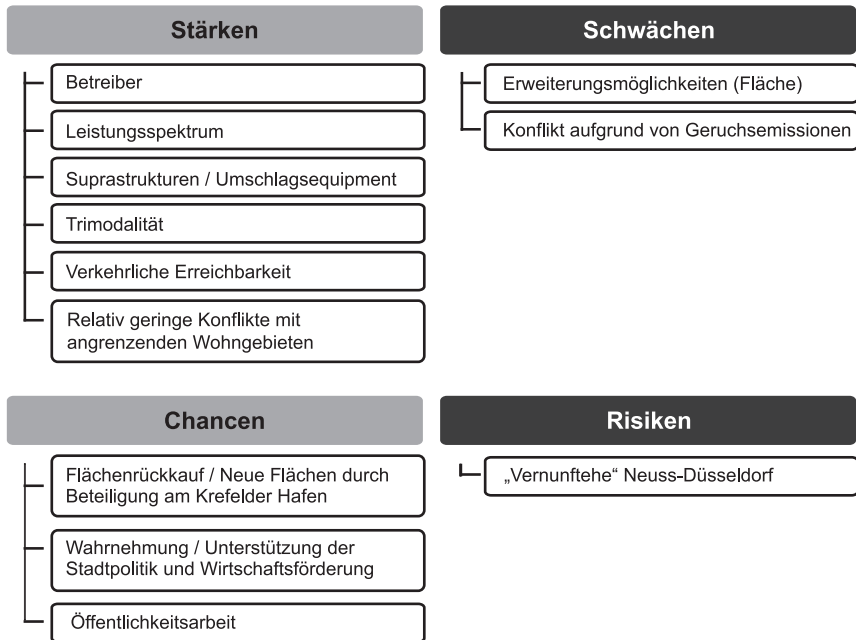
Die an die Industrie- und Gewerbeflächen heranrückende Wohnbebauung führt im Ergebnis jedoch zu erheblichen Nutzungskonflikten auf beiden Seiten: Der Hafen kann sich nicht mehr entwickeln; Skaleneffekte können nicht weiter realisiert werden. Die neuen Nutzer fühlen sich von den Emissionen der Betriebe belästigt, der Verkehr stört. Auch passen die Betriebsgebäude, wie etwa die Mühlen, nicht zur Symbolik der modernen, kreativen Stadt. Der Ausgangspunkt des Problems ist allerdings nicht die mangelnde Kompatibilität eines Wirtschaftshafens zu den Repräsentationsansprüchen der (post-)modernen Stadt, sondern das offenbar fahrlässige bis absichtsvolle in Gang setzen einer sukzessiven Umwandlung des Hafens durch die Stadtpolitik, die dem Hafen und seinen Nutzern durchaus existenzielle Grenzen setzt.

Eine besondere Brisanz hat dieses Thema durch die Entscheidung des Düsseldorfer Regierungspräsidiums erhalten, die seitens der Stadt vorgelegte Änderung des Flächennutzungsplans zu versagen (Bezirksregierung Düsseldorf 2008b). In der ausführlichen Begründung dieser Entscheidung, gegen die die Stadt mittlerweile Klage vor dem Verwaltungsgericht erhoben hat, weist die Behörde auf die Unverträglichkeiten zwischen der anvisierten Wohnnutzung und den Emissionen (Luft, Lärm, Geruch) des Hafens bzw. der Industriebetriebe hin. Aus planerischer Sicht bemerkenswert ist, dass das Regierungspräsidium a) gravierende Fehler in der Abwägung der verschiedenen Belange und b) fehlende konzeptionelle Grundlagen festgestellt hat – und dies obwohl es vermutlich in keiner anderen Stadt vergleichbar umfassende Planungsvorstellungen und -vorarbeiten zur Umnutzung des Hafens gibt, wie in Düsseldorf. Als besonders pikant darf der Rechtsstreit auch deshalb gelten, weil hier der Regierungspräsident u. a. die Interessen des Hafens vertritt, gegen den die Stadt Düsseldorf als Eigentümerin des Hafens Klage auf Genehmigung der FNP-Änderung erhoben hat.

4.5 Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Neuss-Düsseldorfer Häfen

Einen Überblick über die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Neusser Hafenstandorts gibt die Abbildung 45 und des Düsseldorfer Hafenstandorts die Abbildung 46. Sie wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme identifiziert und werden im Folgenden erläutert.

Abbildung 45: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Neusser Hafenstandorts



Quelle: Eigene Darstellung

Neuss

Der Betreiber der Neusser Düsseldorfer Häfen hat seinen Sitz im Neusser Hafen und unterstreicht damit seinen Fokus auf den umschlagstärkeren der beiden Hafenstandorte. Am Neusser Standort bietet er ein umfangreiches Leistungsspektrum sowie leistungsfähige Suprastrukturen und Equipment für den Umschlag, den Transport und die Lagerung von Massen-, Schütt-, Flüssig- und Stückgut sowie von Containern an, was als Stärke angesehen wird.

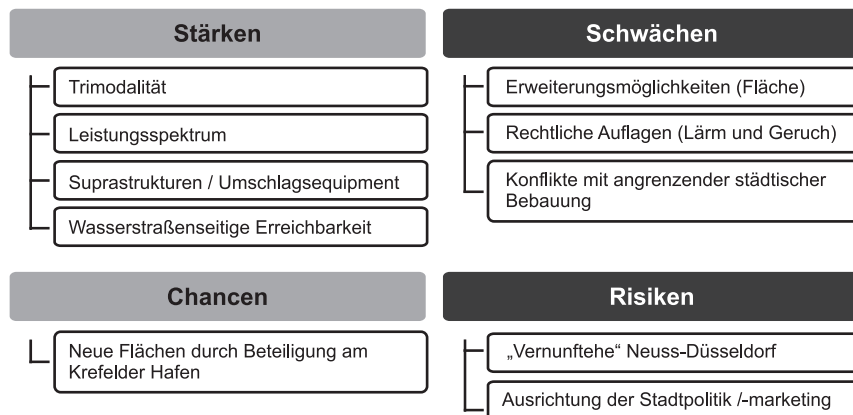
Daneben stellt auch die Trimodalität des Neusser Hafenstandorts eine Stärke dar. Der Rhein als leistungsfähigste Binnenwasserstraße mit relativ geringen Pegelschwankungen ermöglicht die ganzjährige Erreichbarkeit des Hafens von Küstenmotorschiffen. Zudem verfügt der Hafen über Gleisanschlüsse mit einer

direkten Anbindung an das DB-Schiennetz. Als EVU und EIU übernimmt die Neusser Eisenbahn u. a. den Gütertransport im Hafen und Rangierleistungen in Anschlussbahnen sowie Zugverkehrsleistungen auf öffentlichen Streckennetzen. Auch die Anbindung des Neusser Hafens an das überregionale Bundesautobahnnetz ist als gut zu bewerten.

Eine wesentliche Schwäche des Neusser Hafens ist die eingeschränkte Möglichkeit der Flächenerweiterung durch das angrenzende Naturschutzgebiet und das Stadtgebiet. Dem wird allerdings durch die Beteiligung am Krefelder Hafen, der noch über freie Flächen verfügt, sowie durch den Rückkauf von Hafentflächen seitens der Neusser Stadt entgegengewirkt. Diese Aspekte sind mit Blick in die Zukunft als Chance für den Neusser Hafen zu bewerten.

Die Tatsache, dass sich die Düsseldorfer Bewohner von den Geruchsemissionen, die bei bestimmten Wetterlagen nach Düsseldorf übertreten, belästigt fühlen, birgt Konfliktpotenzial und ist daher als Schwäche einzustufen.

Abbildung 46: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Düsseldorfer Hafenstandorts



Quelle: Eigene Darstellung

In der Neusser Stadtpolitik und Wirtschaftsförderung ist das Bewusstsein über die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens fest verankert. Damit ist eine Unterstützung für die Bestandssicherung und Weiterentwicklung des Hafens verbunden. Der stadtpolitische Kontext ist somit als Chance zu bewerten. In diesem

Zusammenhang ist auch die Öffentlichkeitsarbeit des Betreibers als Chance einzustufen. Der Betreiber der Neuss-Düsseldorfer Häfen führt eine Vielzahl von Marketingaktivitäten für eine stärkere Wahrnehmung des Hafens in der Bevölkerung sowie auch in der (Logistik-)Wirtschaft durch. Diese Öffentlichkeitsarbeit wird durch Aktivitäten seitens der Wirtschaftsförderung (u. a. Hafensrundfahrten) ergänzt.

Düsseldorf

Wie auch beim Neusser Hafen stellen die Trimodalität, die wasserstraßenseitige Erreichbarkeit, das angebotene Leistungsspektrum sowie die vorhandenen Suprastrukturen und das gesamte Umschlagsequipment eine Stärke des Düsseldorfer Hafens dar. Allerdings ist der Betreiber nicht am Containerterminal DCH beteiligt und hat somit dort keinen Einfluss auf den Umschlag der Container am Düsseldorfer Hafen.

Im Gegensatz zum Neusser Hafenstandort wird die straßen- und schienenseitige Erreichbarkeit des Düsseldorfer Hafenstandorts weder als Stärke noch als Schwäche eingestuft. Zwar befindet sich in unmittelbarer Nähe des Hafens eine Anbindung an das Bundesautobahnnetz, allerdings muss der Verkehr vom Düsseldorfer Hafen auf einer einzigen Straße abgewickelt werden, die dadurch überlastet ist. Wie auch der Neusser Hafen besitzt der Hafen in Düsseldorf Gleisanschlüsse und eine direkte Anbindung an das Schienennetz der Deutschen Bahn, jedoch ist die Situation in Düsseldorf aufgrund der Stilllegung bzw. Schließung vieler Güterbahnhöfe und privater Gleisanschlüsse etwas schlechter als in Neuss.

Große Schwächen des Düsseldorfer Hafens sind die Flächenreserven und die externen Nutzungskonflikte. Beides ist auf die Umsetzung des Projektes „Medienhafen Düsseldorf“ auf Teilen des Geländes des ehemaligen Industriedocks Düsseldorf zurückzuführen. Die kontinuierliche Umsetzung dieses Projektes beschränkt die Entwicklungsmöglichkeiten des Düsseldorfer Industriedocks. Zum einen stehen keine weiteren Expansionsflächen mehr zur Verfügung bzw. wurden diese in den letzten Jahrzehnten sukzessive umgewandelt und zum anderen führt die zunehmende räumliche Nähe zu Büronutzungen und geplanten Wohnnutzungen zu Nutzungskonflikten und Einschränkungen von Betrieb und Produktion im Bereich des Düsseldorfer Industriedocks. Eine Chance für die

Gewinnung neuer Flächen bietet die Flächengenerierung durch die Beteiligung am Krefelder Hafen.

Die Gründe für einen Zusammenschluss des Neussers und des Düsseldorfer Hafens ergaben sich vor allem aus dem Druck, ihre Marktposition zu verbessern und Synergien zu nutzen. Dabei handelte es sich nach Aussagen des Hafenbetreibers um eine „Vernunftfehe“ (Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG 2003). Noch immer verstehen sich die Hafenstandorte als Konkurrenten, die versuchen, sich voneinander abzugrenzen (Galland 2008). Der Betreiber steht also vor der Herausforderung, im Interesse zweier unterschiedlicher Gesellschafter aus beiden Städten zu agieren. Diese Situation führt zwar per se nicht zu einer Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit beider Häfen an sich, stellt aber dennoch eine Gefahr hinsichtlich ihrer Außenwirkung dar.

5 Analyse des Hafens Riesa

Der Hafen Riesa liegt an der Elbe im Norden der sächsischen Stadt Riesa. Die nächstgelegenen logistischen Knoten sind im Norden Großbeeren, im Osten Hoyerswerda, im Süden Chemnitz und Dresden sowie im Westen Leipzig.

Wesentliche Konkurrenz besteht also weniger mit anderen bi- bzw. trimodalen Knoten, sondern vielmehr mit dem Straßengüterverkehr. Ziel ist es, den Wert des Hafens Riesa für die Stadt und die Region zu erhalten und wenn möglich zu steigern. Dafür wird der gleichberechtigten Einbindung der wasser- und schiene-seitigen Infrastruktur des Hafens Riesa eine hohe Bedeutung beigemessen.

5.1 Hafenprofil des Hafens Riesa

5.1.1 Betreiber- und Gesellschaftsstruktur

Betreiber des Hafens Riesa ist die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO). Zur Unternehmensgruppe der SBO gehören neben dem Hafen Riesa die Häfen Torgau, Dresden und Roßlau sowie die beiden Häfen Decín und Lovosice in der Tschechischen Republik der am 1. Oktober 2002 gegründeten Tochterfirma Cesko-saské přístavy s.r.o. (CSP). Der Hafen Roßlau wurde im September 2004 in die Unternehmensgruppe der SBO eingegliedert.

Der alleinige Gesellschafter der SBO ist der Freistaat Sachsen. Im Aufsichtsrat sitzen die Gebietskörperschaften aus Kommune, Landkreis usw. Zudem gibt es einen Hafenbeirat, der auf Landesebene durch das Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr koordiniert wird. Der Hafen ist hier Berichterstatter (Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr 2010).

Im Jahr 2009 hatte die SBO insgesamt 86 Beschäftigte. Am Riesaer Standort waren 30 Mitarbeiter tätig (Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH 2010).

Im Jahr 2002 wurden der SBO auf der Grundlage einer gemeinsamen Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und des Sächsischen Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft die Auf-

gaben einer Hafenbehörde für die Häfen im Freistaat Sachsen übertragen. Im Verantwortungsbereich der SBO liegt damit die Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs und des Betriebs im Hafen (Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH 2010).

Seit dem Jahr 1994 arbeitet die SBO eigenständig. Finanzielle Unterstützung von Seiten des Landes (und teils des Bundes) erfolgen über Förderprogramme. Betriebskosten werden nicht erstattet, lediglich Investitionen.

Grundsätzlich werden keine Flächen verkauft, sondern nur vermietet. Nur in Ausnahmefällen kommt das Erbbaurecht zur Anwendung. Die SBO erbaut die Lagerflächen in der Regel im Auftrag des Kunden, diese werden über Finanzinstitute finanziert. Voraussetzung ist ein mindestens 10-jähriger Mietvertrag. Üblich sind jedoch Langzeitmietverträge mit 20 bis 30 Jahren Laufzeit. Bei Abschluss eines Dienstleistungsvertrages wird eine Umschlagsgarantie eingefordert, wobei in Riesa Schiff und Bahn gleichgestellt sind.

5.1.2 Kooperationen

Im September 2009 vereinbarten die SBO sowie die Häfen in Brunsbüttel und Glückstadt an der Unterelbe mit dem Hamburger Hafen (Hamburg Hafen Marketing e. V.) eine Kooperation für Binnenschifftransporte auf der Elbe. Ziel dieser Zusammenarbeit ist es, bei bestehenden Geschäftsfeldern enger zusammen zu arbeiten und gemeinsam neue Geschäftsfelder zu entwickeln. Die Brunsbüttel Ports GmbH ist für die Koordination der seewärtigen Verkehre und die SBO für die der Binnenschifftransporte verantwortlich (Hafen Hamburg Marketing e. V. 2009).

Mit der TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG bestehen mehrfache Geschäftsbeziehungen. Zum einen bietet die SBO seit Mai 2005, in Kooperation mit der TGF Transfracht, die Ganzzugverbindung Albatros-Express zwischen dem Hafen Riesa und Hamburg bzw. Bremerhaven 5-mal wöchentlich an. Und zum anderen ist die SBO Umschlagsunternehmen sowie Agent für die TFG Transfracht; gleichzeitig aber auch Kunde der Transfracht. Auch mit der Wirtschaftsförderung auf Ebene der Kommune, des Kreises und des Landes wird eng kooperiert, um neue Kunden zu gewinnen (SBO 2010).

5.1.3 Leistungsspektrum

Der Hafen Riesa ist ein Universalhafen. Das Dienstleistungsspektrum der SBO umfasst den Umschlag von Stück-, Massen-, Schwergütern, Projektladungen sowie von Containern. Für die Lagerung von Containern betreibt die SBO ein Containerdepot und bietet weitere Dienstleistungen, wie das Reparieren, das Packen, das Warten sowie das Reinigen von Containern an. Zu den Leistungen der SBO zählen darüber hinaus die Frachtvermittlung, die Organisation der Vor- und Nachlaufverkehre zum Hafen sowie der Containerumläufe von und zu den Seehäfen. Daneben werden noch weitere hafentypische Dienstleistungen, wie die Bereitstellung einer hafeneigenen Waage für Lkw oder die Überwachung des gesamten Hafengeländes angeboten. Die SBO tritt auch als Vermieter von Gewerbe- und Ansiedlungsflächen auf (SBO 2008).

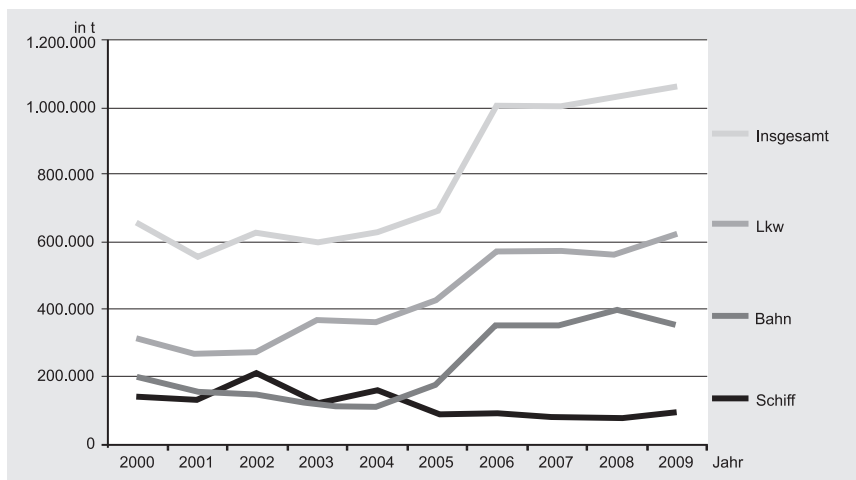
Im Hafen befindet sich ein Hafenbecken mit einer nutzbaren Kailänge von 1.760 m und mit 20 Liegeplätzen für Binnenschiffe. An Umschlagsanlagen stehen dem Hafen auf der Nordseite im Bereich des heutigen Containerterminals zwei Portaldrehkräne mit Doppellenker-Wippsystem mit einer Tragfähigkeit von bis zu 45 t zur Verfügung, die sowohl für den Container- als auch Massen-, Schütt- und Stückgutumschlag einsetzbar sind. Weiterhin besitzt die SBO in Riesa zwei Reachstacker mit einer Tragfähigkeit von 40 bzw. 45 t und für eine Stapelhöhe von vier Containerlagen. Zusätzlich steht für den Containerumschlag noch ein Stapler für Leercontainer zur Verfügung. Für Schüttgüter verfügt der Hafen über zwei Schwerkraftentladeanlagen (Silos) mit einer Kapazität von je 250 t (SBO 2008). Auf dem Südufer des Hafens stehen zwei weitere Krane mit einer Tragfähigkeit von jeweils 12 t zur Verfügung. Aufgrund des Betreibermodells des Hafens Riesa kann bei Bedarf auch das Umschlagsequipment aus anderen Häfen eingesetzt werden. So kam beispielsweise zum Zeitpunkt der Untersuchung ein sogenannter Fuchs (Hydraulikgerät) mit einem speziellen Ladearm aus dem Hafen Roßlau in Riesa zum Einsatz, der auch bei niedrigem Wasserstand der Elbe entladen kann (SBO 2008). An der Südseite des Hafens (Lauchhammer Str.) befindet sich ein neues Containerterminal in Planung.

5.1.4 Umschlagsentwicklung und -struktur

Die folgende Abbildung stellt die Umschlagsentwicklung im Riesaer Hafen zwischen den Jahren 2000 und 2009 dar. Sie zeigt, dass der Gesamtumschlag seit Jahren ansteigt und zwischen den Jahren 2005 und 2006 deutlich überproportional angestiegen ist. Im Jahr 2009 wurden im Riesaer Hafen 1.058.996 t Güter umgeschlagen. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Anstieg von rund 3 % (vgl. Abbildung 47).

Seit dem Jahr 2004 steigt der Transport auf der Schiene, während der Transport auf der Wasserstraße zurückging. Über den betrachteten Zeitraum verlor das Binnenschiff gegenüber dem Lkw und der Bahn im Güterumschlag an Bedeutung. Im Jahr 2009 lag der Anteil des Binnenschiffs bei 8,3 %. Der Anteil der Bahn betrug 33,1 % und der des Lkw 58,6 %.

Abbildung 47: Entwicklung des Güterumschlags im Riesaer Hafen (2000-2009)

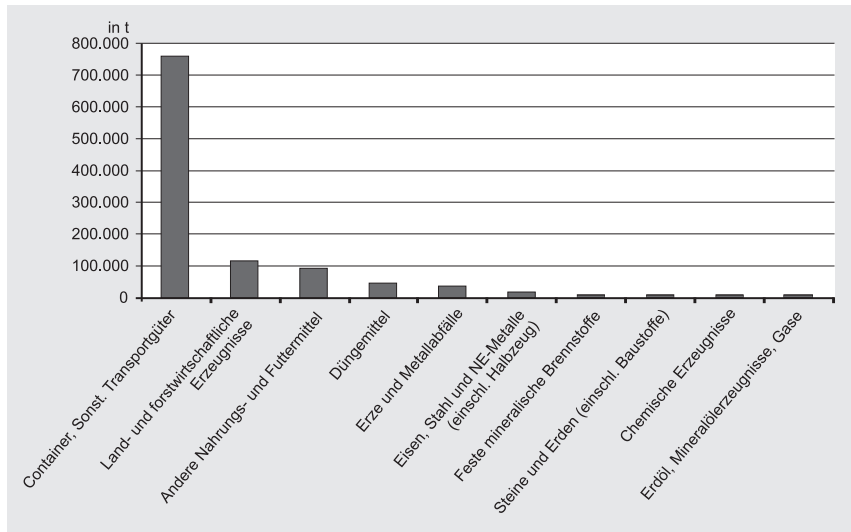


Quelle: Eigene Darstellung basierend auf SBO 2010

Der Hafen Riesa wird vom Containerumschlag dominiert (vgl. Abbildung 48). Im Jahr 2009 entfielen von der Gesamtumschlagsmenge 69,8 % auf den Containerumschlag. Dies entspricht 739.521 t. In den Containern befinden sich vor allem Stoffe und Materialien für die Chemie und Holzindustrie. Rund 10 % der umgeschlagenen Güter sind Konsumgüter. Weitere wichtige Gütergruppen sind

„land- und forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“ mit einem Umschlag von 113.585 t sowie „andere Nahrungs- und Futtermittel“ mit 92.574 t (vgl. Abbildung 48).

Abbildung 48: Umschlag nach Gütergruppen im Hafen Riesa (2009)



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf SBO 2010

5.1.5 Ansässige Unternehmen und Kundenstruktur

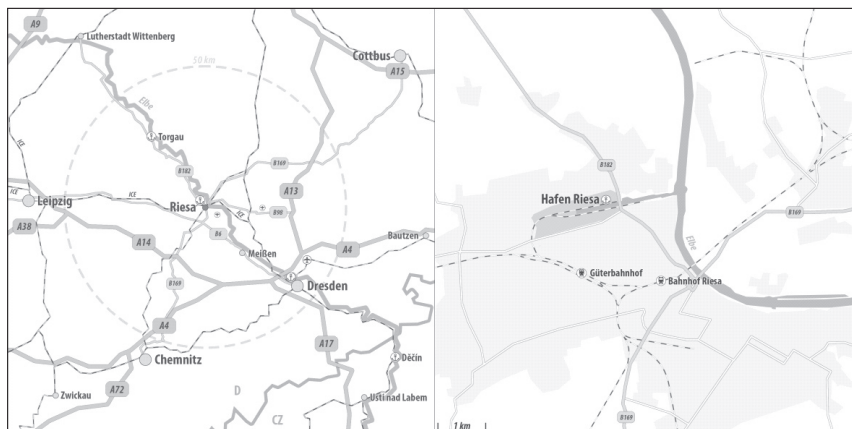
Im Hafen Riesa sind acht Unternehmen angesiedelt: Getreidelagerhaus „Lommatzcher Pflege“, ITL Recycling, ard Asphalt und Recycling GmbH, Scholz Recycling GmbH, Schneider Minol, Webro GmbH, Wasserschutzpolizei (Homepage <http://www.binnenhafen-sachsen.de/>). Alle bis auf ein Unternehmen verfügen über einen Gleisanschluss. Die größten Kunden des Hafens befinden sich jedoch nicht im Hafen, sondern in unmittelbarer räumlicher Nähe. Die Wacker Chemie in Nünchritz, die in der Region derzeit weitere 70 Mio. Euro investiert, ist eine der größten Kunden. Sie nutzt Riesa als trimodale Drehscheibe für ihre weltweiten Containertransporte und generiert rund ein Drittel des Umschlages im Hafen. Ein weiterer großer Kunde des Hafens ist die Elbe-Stahlwerke-Feralpi GmbH (ESF), deren Gelände direkt südlich an das Hafengelände angrenzt und die ihre Rohstoffe und auch ihre Endprodukte über den Hafen Riesa umschlägt.

Das Reifenwerk hat gerade eine neue Halle im Hafen angemietet und bereits rund 550 Arbeitsplätze geschaffen; 100 weitere sind geplant. Die anderen Unternehmen nutzen den Hafen überwiegend für den trimodalen Umschlag von Schütt- und Stückgütern.

5.2 Verkehrliche Erreichbarkeit des Hafens Riesa

Der Hafenstandort Riesa ist wasserseitig durch seine Lage an der Elbe direkt an den Seehafen in Hamburg angebunden. Darüber hinaus ist der Hafen ebenfalls direkt an das überregionale Bundesstraßennetz sowie an das Schienennetz angeschlossen (vgl. Abbildung 49).

Abbildung 49: Infrastrukturelle Anbindung des Hafens Riesa



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf OpenStreetMap

Im Fall einer Einschränkung der Schiffbarkeit der Elbe kann auf die Schiene oder die Straße ausgewichen und der Transport des Gutes somit sichergestellt werden. In Kooperation mit der Deutschen Binnenrederei AG (DBR) werden seit dem Jahr 1995 zweimal wöchentlich Schiffsabfahrten von und nach Hamburg auf der Elbe durchgeführt (Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH 2008).

Diese Liniendienste beinhalten den Transport und Umschlag von Containern und Projektladungen, die Organisation des Vor- und Nachlaufes, die Deponierung und den Verleih von Containern sowie Packing- und Reparaturdienstleistungen (ETS-Elbe 2010b).

5.2.1 Wasserstraßenseitige Erreichbarkeit

Der Hafen Riesa liegt an der Elbe, die vom Riesengebirge in der Tschechischen Republik in nordwestlicher Richtung durch Deutschland verläuft und in die Nordsee mündet.

Die Elbe ist aus nördlicher Richtung bis Wittenberge in die Wasserstraßenklasse VIb eingeordnet. Dieser Abschnitt kann von Großmotorgüterschiffen mit einer maximal zulässigen Länge von 110 m und Breite von 11,4 m befahren werden. Auf diesem Streckenabschnitt können Schubschiffe mit vier Leichtern (zwei hinter- und zwei nebeneinander) mit einer maximalen Länge von 195 m und Breite von 22,8 m verkehren (ELWIS 2010a).

Ab Wittenberge ist die Elbe in die Klasse Va eingruppiert. Das bedeutet, dass diese Wasserstraßenabschnitte grundsätzlich von Großmotorgüterschiffen mit einer maximalen Länge von 110 m und Breite von 11,4 m sowie von Schubverbänden mit maximal zwei Leichtern (hintereinander) mit einer Länge von insgesamt 185 m und Breite von 11,4 m befahrbar sind. Der für diese Wasserstraßenklassen erforderliche Tiefgang von 2,5 m kann jedoch aufgrund von Niedrigwasser nicht das ganze Jahr über erreicht werden (vgl. ELWIS 2010a).

Für die Schiffbarkeit der Elbe ist eine Abladetiefe von 1,60 m erforderlich. Gerade in Perioden mit hohen Lufttemperaturen und geringen Niederschlägen in der Sommerzeit wird dieser Mindestwert nicht erreicht. Das führt zu hohen Schwankungen der Schiffbarkeit der Elbe. Zwischen Riesa und Hamburg wurde die erforderliche Abladetiefe von 1,60 m in guten Jahren, wie etwa 2001, nur an 15 Tagen unterschritten. In schlechten Jahren muss die Binnenschifffahrt mit wesentlich größeren Einschränkungen rechnen. So wurden die 1,60 m Abladetiefe im Jahr 1999 an 142 Tagen nicht erreicht und im Jahr 2000 an 140 Tagen. Im Jahr 2003 war die Elbe in diesem Abschnitt sogar an 203 Tagen nicht befahrbar (Drs. 4/6075 2005).

Mit der ECL 2000 (Elbe-Container-Linie) wurde eine wasserseitige Linienverbindung zwischen dem Seehafen Hamburg und dem Binnenhafen Riesa aufgebaut. Im Jahr 2007 wurde die ECL2000 mit der Binnenschiffslinie ETS Elbe (Ecological Transport Service) in Richtung Tschechische Republik erweitert.

5.2.2 Schienenseitige Erreichbarkeit

Sowohl die Stadt Riesa, als auch der Hafen sind sehr gut an das regionale und das überregionale Schienennetz angeschlossen. Riesa liegt an den Eisenbahnfernstrecken Leipzig-Dresden und Chemnitz-Berlin mit stündlichen ICE- und RE-Halten. Zudem verfügt Riesa über einen ausgebauten Güterbahnhof mit Gleisanschlüssen im Hafen.

Auf dem Hafengelände beträgt die Gleislänge 4 km. Die Bahnbetriebsführung wird von Railion durchgeführt. Im Bereich des heutigen Containerterminals stehen zwei Gleise mit einer Länge von jeweils 350 m zu Verfügung (TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG 2008).

Im Jahr 2005 wurde der Hafen in Riesa mit der Eröffnung des Bahn-Container-Terminals an das Albatros-Express Netz der TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG eingebunden. In Zusammenarbeit mit der TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG werden fünfmal wöchentlich Ganzzugverbindungen des Albatros-Express vom Hafen Riesa nach Hamburg und Bremerhaven und zurück angeboten.

Zudem hat die SBO den Hafen Riesa bereits vor der gesetzlichen Regelung für EVU freigegeben. Heute hat der Hafen Riesa 9 EVU unter Vertrag.

5.2.3 Straßenseitige Erreichbarkeit

Der Riesaer Hafen ist über die Bundesstraße B 182, welche das Hafengelände quert, direkt an das Bundesfernstraßennetz angeschlossen. Diese mündet im Zentrum von Riesa in die Bundesstraße B 169. Die Bundesstraße B 98 befindet sich in rund 6 km Entfernung. Etwa 7 km südwestlich von Riesa verläuft die überregional bedeutende Bundesstraße B 6. Diese führt von Bremerhaven in südöstlicher Richtung nach Görlitz an die polnische Grenze.

Der Hafen in Riesa verfügt über keinen direkten Bundesautobahnanschluss. Die Entfernung bis zur nächst gelegenen Bundesautobahn A 14 beträgt 26 km (AS Döbeln-Nord). Die A 14 (einige Abschnitte befinden sich derzeit noch im Bau) verläuft vom Dreieck Nossen in Sachsen in nördlicher Richtung nach Wismar in

Mecklenburg Vorpommern. Die Anschlussstelle Thiendorf zur Bundesautobahn A 13, einer Verbindung zwischen Dresden und Berlin, liegt in 37 Kilometern Entfernung. Die Bundesautobahn A 4 ist vom Hafen 47 km entfernt. Die A 4 beginnt in den Niederlanden und führt in östlicher Richtung bis nach Polen.

Beispielhaft sollen hier die Fahrtzeiten auf der Relation Hamburg-Riesa nach Verkehrsträgern aufgeteilt verglichen werden.

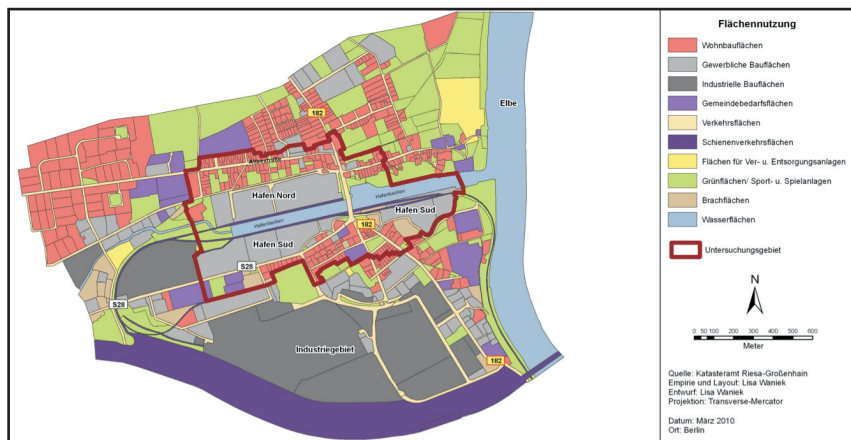
Eine Gegenüberstellung der Fahrtzeiten auf der Relation Hamburg-Riesa ergibt eine LKW-Fahrtzeit von 8 Stunden und eine Fahrtzeit von bis zu 24 Stunden mit der Bahn durch Fahrplangebundenheit. Das Binnenschiff benötigt für die Strecke 4 Tage.

5.3 Flächensituation am Hafen Riesa

Der Riesaer Hafen verfügt insgesamt über eine Fläche von ca. 50 ha. Davon sind 17,2 ha Gewerbefläche. Die Freifläche beträgt rund 6,3 ha und die überdachten Lagerflächen umfassen 3,0 ha. Im Mai 2010 ist am Südufer eine neue Lagerhalle von 16.400 m² errichtet worden.

Zur Ermittlung von möglichen Belastungen und Nutzungskonflikten im Rahmen des Projektes erfolgte eine Flächennutzungskartierung in der unmittelbaren Umgebung des Hafens Riesa, die in Abbildung 50 dargestellt ist. Die Gesamtfläche des für die Flächennutzungskartierung angenommenen Einflussgebietes des Hafens beträgt ca. 357 ha. Differenziert nach der jeweiligen Nutzung dominieren im Umfeld des Hafens Riesa drei Flächentypen: Die Grünflächen und Sportanlagen mit 68,14 ha, die Industrieflächen 65,92 ha und die Wohnbauflächen mit 64,94 ha. Die Wohnbauflächen bzw. Wohngebiete konzentrieren sich dabei überwiegend auf die nördlich des Hafens gelegenen Areale, während südlich des Hafens die Industrie- und Gewerbeflächen die dominante Flächennutzung bilden. Im Süden des Untersuchungsgebietes liegt die Elbe-Stahlwerke-Feralpi GmbH, die flächenanteilig den höchsten Wert der Industrieflächen ausmacht. Zusätzlich weist das Firmengelände des Reifenherstellers Pneumant einen hohen Flächenanteil westlich des Hafens am Industriegebiet auf. Zwischen dem südlichen Hafengelände und dem Industriegebiet befindet sich ein Riegel mit Wohnbebauung.

Abbildung 50: Flächennutzungskartierung Riesa



Quelle: Eigene Darstellung

Eine flächenmäßige Erweiterung in Richtung Norden ist aufgrund der angrenzenden Wohnbebauung nicht möglich. Im Süden stehen noch Flächenreserven zur Verfügung, aber auch dort wird es aufgrund der erwarteten Nachfrageentwicklung zu Flächenproblemen kommen (Kunze 2008). Als Flächenreserven können im Süd-Osten noch rund 2 ha aktiviert werden. Eine Ausweitung über die Lauchhammerstraße bzw. Paul-Greifzu-Straße ist nicht vorgesehen. Ein Flächennutzungsplan befindet sich gerade in der Erstellung (Stand: 08/2010). Die SBO geht davon aus, dass die vorhandenen Flächenreserven in drei Jahren nicht mehr zur Verfügung stehen werden.

Die räumliche Nähe zwischen Wohnen und Hafen im Stadtteil Gröba lässt auf eine hohe Emissionsbelastung der Anwohner des Hafens schließen. Um die Wahrnehmung des Hafens durch die Anwohner und das Konfliktpotenzial, das sich daraus ergibt, näher zu bestimmen, wurde eine vollstandardisierte Anwohnerbefragung in den an den Hafen angrenzenden Wohngebieten durchgeführt, deren Ergebnisse im Kapitel 5.4.3 näher vorgestellt werden.

5.4 Städtischer Kontext und Wahrnehmung des Hafens Riesa

5.4.1 Stadtpolitik

Riesa versteht sich als moderne Industriestadt. Stadtpolitik und Fachverwaltung unterstützen den Bestand und auch den Ausbau des Riesaer Hafens. Er gilt als wichtiger Standortfaktor für das umliegende Industrie- und Gewerbegebiet und damit für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt. Der städtische Kontext beeinflusst die Planungen und den Betrieb des Riesaer Hafens derzeit in drei Punkten:

1. Der geplante Neubau eines Containerterminals erfordert eine Abstimmung mit Nachbarnutzungen und Behörden, um rechtliche Planungssicherheit zu schaffen.
2. Ein städtisches Planungsverfahren zur Entwicklung eines Masterplans für das Hafengebiet erfordert die konstruktive Mitarbeit und Interessenvertretung des Hafens, um die Entwicklungsperspektiven des Hafens langfristig zu sichern.
3. Die räumliche Nähe des Hafens zur Wohnbevölkerung birgt Konfliktpotenzial und erfordert besondere Emissionsschutzmaßnahmen.

In allen drei Punkten bemühen sich Stadtpolitik und Fachverwaltung zu vermitteln und die SBO kommuniziert offensiv mit der Kommunalpolitik. Um ein für die SBO optimales und zügiges Ergebnis zu erreichen, ist es sinnvoll, dieses Stakeholder-Management auf weitere Gruppen auszudehnen, vor allem auf die Fachverwaltung und die betroffenen Träger öffentlicher Belange.

Die Stadt versteht sich als Partner des Hafens. Die politischen Leitbilder und Entwicklungsziele der Stadt Riesa sind in dem Städtebaulichen Entwicklungskonzept 2020 (Große Kreisstadt Riesa 2008) dargelegt. Speziell für das Gebiet um den Hafen wird zurzeit ein Masterplan entwickelt. Das in den politischen Dokumenten dargestellte Selbstbild von Riesa ist sehr industrie- und hafenfrendlich. Das Leitbild präsentiert die Stadt als modernen Industriestandort mit hoher Wohn- und Lebensqualität. Die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes ist einer der beiden wichtigsten Handlungsbereiche. Konkret ist geplant, vorhandene Defizite im Industrie- und Gewerbeflächenangebot zu beheben, neue Entwicklungsflächen auszuweisen und die Verkehrsinfrastruktur den Bedürfnissen der

Wirtschaft anzupassen. Auch die Stärkung und Entwicklung des Hafens besitzt eine hohe politische Priorität und soll durch gezielte politische Lobbyarbeit der Kommunalpolitik vorangetrieben werden (Große Kreisstadt Riesa 2008).

Die Stadt befürwortet den Neubau eines Containerterminals im Hafen und empfiehlt die frühzeitige Initiierung eines Bauleitverfahrens. Dieses Vorgehen sei ratsam, weil in dem Gebiet zahlreiche Nachbarschafts- und Behördenkonflikte existieren (FFH-Gebiet, Europäisches Vogelschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Überschwemmungsgebiet, etc.), die in einem planerischen Leitverfahren ausgeräumt werden können. Ein Bauleitverfahren würde eine wesentlich höhere Rechtssicherheit für die Entwicklungspläne des Hafens ergeben als eine einfache Baugenehmigung.

Um die langfristigen Entwicklungsperspektiven des Hafens (und des Stahlwerks Feralpi) in der engen Gemengelage von Wohnen und Industrie zu klären, wird zurzeit an einem Masterplan für das Gebiet gearbeitet. Ziel des Masterplans ist eine langfristige Entflechtung von Wohnen und Industrie/Gewerbe zugunsten der Wirtschaft und das Schaffen von Entwicklungsflächen für künftige gewerbliche Nutzungen. Die Zurückentwicklung der Wohnfunktion betrifft vor allem die Paul-Greifzu-Straße.

Das Stadtbauamt ist nach eigenen Angaben sehr bemüht, neben dem Unternehmen Feralpi auch die SBO aktiv in den Entwicklungsprozess einzubeziehen. Die Stadt versteht sich als Partner beider Unternehmen. Die Stadt befürwortet das stille Aufkaufen von Grundstücken in diesem Gebiet durch die SBO und ist selbst bemüht, mit Hilfe von EFRE-Mitteln das Ziel der funktionalen Entflechtung zu erreichen. Bisher wurden rund 10 Grundstücke mit Wohnnutzung im Hafen und auf Randflächen aufgekauft.

Wohnen am Wasser (Hafen/Elbe) ist in Riesa nicht geplant. Eine neue Überlegung ist es, das Gebiet des ehemaligen Flusshafens an der Elbe stärker in den Vordergrund zu rücken. Das politische Motto lautet „Riesa entdeckt seine blaue Seite“ (Große Kreisstadt Riesa 2008). So soll das Elbufer für die Öffentlichkeit geöffnet werden. Der Elberadweg führt dort entlang und wird zukünftig auf einer Brücke die Hafeneinfahrt überqueren. Die Belange der Binnenschifffahrt wurden bei der Konzeptionierung dieser Brücke einkalkuliert. Eventuelle Nutzungskonflikte mit dem Hafen, die sich aus der weiteren Entwicklung des Elberadwegs ergeben, will die Stadt mit der SBO im Rahmen von Planungsverfahren lösen (Große Kreisstadt Riesa 2008).

5.4.2 Öffentlichkeit

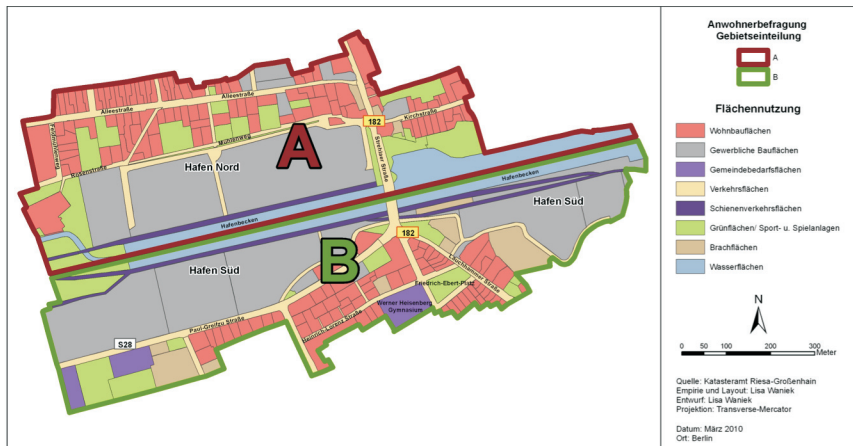
Für den Riesaer Hafenstandort existiert zwar kein Hafenmarketingkonzept, aber der Hafentreiber richtet sich mit verschiedenen Marketingmaßnahmen an die Öffentlichkeit. Diese Maßnahmen umfassen beispielsweise Messeauftritte, Beiträge in der Presse, Hafenrundgänge, Tag der offenen Tür, die Verantwortung der Plattform ELBPRO oder die Beteiligung an Forschungsprojekten. Hinsichtlich der Darstellung des Hafens unter wirtschaftlichen Aspekten spielen der Hafen und die Logistik eine bedeutende Rolle. Riesa wird als Container- und Massengutstandort präsentiert. In Zusammenarbeit mit dem Sächsischen Hafen- und Verkehrsverein e. V. (SHV) organisiert die SBO regelmäßig Wirtschaftstreffen, Fachexkursionen oder Unternehmensbesichtigungen. Ein Veranstaltungskalender auf der Homepage der SBO informiert über die geplanten Termine.

5.4.3 Ergebnisse der Anwohnerbefragung Riesa

Hafenbetrieb und Wohnen befinden sich in Riesa in engster räumlicher Gemengelage. Um die Problemlagen und Konfliktpotenziale zu ermitteln, die sich aus dieser Situation ergeben, wurde im November 2009 eine Anwohnerbefragung durchgeführt. Zielgruppe der schriftlichen Befragung waren die direkten Anwohner des Hafens, die potenziell am stärksten von dessen Emissionen betroffen sind (vgl. Abbildung 51). Befragt wurden 400 Haushalte im Radius von ca. 300 m zum Hafen. Das entspricht einer Totalerhebung der potenziell betroffenen Anwohner. Die Rücklaufquote betrug 25 % (100 Fragebögen) und war damit im Vergleich mit anderen Studien überdurchschnittlich hoch. Ergänzend wurde im März 2010 ein qualitatives Gruppeninterview mit vier Anwohnern durchgeführt.

Die Befragung hat ergeben, dass die Bedeutung des Hafens für die Stadt Riesa von den Anwohnern überwiegend als hoch eingeschätzt wird. 90 % der Befragten gaben an, der Hafen sei in Riesa bekannt. 70 % halten den Hafen für einen Wirtschaftsmotor der Stadt Riesa, der Arbeitsplätze schafft und sichert. 63 % der Befragten stimmen der Aussage zu, dass der Hafen die Attraktivität für die Ansiedlung weiterer Unternehmen steigert. Diese öffentliche Wahrnehmung des Hafens ist eine wertvolle Stärke, die für die Durchsetzung von Hafeninteressen nutzbar gemacht werden kann.

Abbildung 51: Gebietseinteilung - Wohnstandort der Teilnehmer



Quelle: Waniek 2010

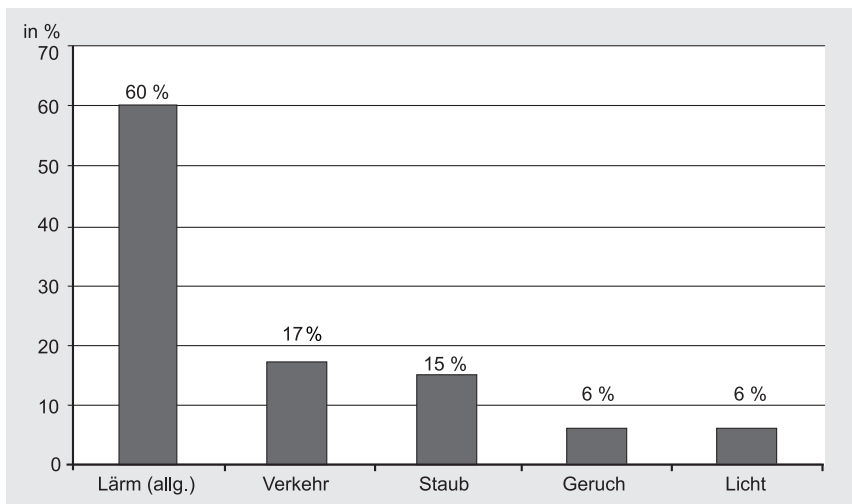
Der Hafenbetrieb wird allgemein von 91 % der Befragten wahrgenommen. Die Hafentätigkeiten, die am häufigsten bemerkt werden, sind die Verarbeitung und das Recycling von Schrott (Scholz Recycling AG & Co. KG) und die Lagerung und Trocknung von Getreide im Getreidelagerhaus („Lommatzscher Pflege“ Rudolf Meyer GmbH). Die Wahrnehmungshäufigkeit einer Tätigkeit hängt von deren räumlicher Nähe zu den jeweiligen Wohnstandorten der Befragten ab. Die Anwohner aus Kartenausschnitt A nehmen die Betriebstätigkeit des Getreidelagers häufiger wahr und die Anwohner aus Kartenausschnitt B die des Schrotthandels.

Die Wahrnehmung einer Hafentätigkeit ist jedoch nicht mit einer Störung oder mit Konflikten gleichzusetzen. Generell empfindet die Hälfte (52 %) aller Befragten den Hafenbetrieb als störend. Das entspricht 56 % derjenigen, die den Hafen wahrnehmen (91 %). Allerdings beinhaltet die Kategorie „ist störend“ zu 32 % die Kategorie „teilweise störend“. Eine deutliche Störepfindlichkeit weisen nur 20 % dieser Gruppe auf. Darüber hinaus lässt sich feststellen, dass die Störepfindlichkeit gegenüber Hafenaktivität nicht vom Wohnstandort der Befragten abhängt. Zwischen beiden Variablen ist kein signifikanter statistischer Zusammenhang feststellbar.

Als stärkster Störfaktor werden die Lärmemissionen des Hafens genannt (60 %). Auffällig ist die beachtliche Anzahl von Nennungen, die den Containerlärm (19 %) als störende Emissionsart hervorheben. Hierzu gehören Emissionen, die durch den Containerumschlag und dem Container-Handling verursacht werden. In diesem Zusammenhang wird besonders häufig das „Aneinanderstoßen von leeren Containern“ genannt.

Neben dem Containerlärm beinhaltet die Kategorie „Lärm (allg.)“ die Störfaktoren „Hafenumschlagsanlagenlärm“, „Schrottlärm“, „Umschlagslärm“, „Baulärm“, „Schuttgüterlärm“ sowie Lärmemissionen, die keinem direkten Emittenten zugeordnet werden können. An zweiter und dritter Stelle der auffälligen Störfaktoren rangieren der hafeninduzierte Verkehr und die Staubemissionen, die im Zusammenhang mit dem Transport von Bauschutt, Schrottverbrennung und Umschlagsvorgängen entstehen (siehe Abbildung 52).

Abbildung 52: Störende Faktoren des Hafens in Riesa



Quelle: Waniek 2010

Die Häufigkeit von Nennungen reicht zur Bewertung des Konfliktpotenzials allerdings nicht aus. Durch die räumliche Anordnung der verschiedenen Hafentätigkeiten entstehen unterschiedliche lokale Emissionsspitzen, die vor allem die unmittelbaren Anwohner belasten. Als Standort mit besonderem Konflikt-

potenzial ist der südliche Teil des Hafens hervorzuheben, in dem sich mit der Ansiedlung der Firma Scholz Recycling AG & Co. KG im vergangenen Jahr ein besonderer Problempunkt entwickelt hat. Die Firma verlädt, shreddert und verbrennt Schrott (siehe die Kategorien „Lärm allg.“ und „Staub“). Die dabei entstehen Feinstaub- und vor allem Lärmemissionen werden von den Anwohnern in der Paul-Greifzu-Straße als unerträglich empfunden.

Abbildung 53: Problempunkte im südlichen Hafen



Quelle: Waniek 2010

Die Emissionsquelle der Recycling Firma trifft auf ein stark vorbelastetes Gebiet, denn die Paul-Greifzu-Straße liegt bereits im Einflussgebiet des südlich gelegenen Stahlwerks Feralpi, um dessen Emissionen es seit 1994 Konflikte gibt. Aufgrund dieser Emissionen und der nervlichen Belastung durch den Dauerkonflikt sind die Anwohner zermürbt und verzweifelt. Aus Angst, als Generalkritiker dargestellt zu werden, hat sich bisher kein Anwohner mit Beschwerden an den Hafen gewendet. Dennoch bestehen ein starker Problemdruck und das Gefühl, mit den Problemen alleine gelassen zu werden. Sollte sich an der Lage nichts ändern, besteht aus Sicht der SBO die Gefahr, dass sich die Probleme zu einem Konflikt entwickeln und eskalieren. Zwei Eskalationsstufen sind denkbar:

- Anwohner-Klagen, die die Kapazitäten des Hafens binden, den Betrieb einschränken und die Erweiterungspläne verzögern würden.

- Eine Ausweitung des Problemgegenstands ins Grundsätzliche, indem
 - die Schiffbarkeit der Oberelbe in Frage gestellt wird,
 - der Hafen als reiner Bahn-LKW-Logistikknoten delegitimiert wird,
 - die Wirtschaftlichkeit des Hafens öffentlich angezweifelt wird,
 - die hohe Subventionsabhängigkeit des Hafens hervorgehoben und angeprangert wird.

Es ist zu befürchten, dass eine solche Eskalation mit einer Ausweitung der beteiligten Konfliktparteien einhergehen würde. Unterstützung könnte von überregionalen oder nationalen Umweltverbänden, Medien, Parteien usw. kommen. Eine solche Konfliktlage wäre aus Sicht der SBO nur schwer zu kontrollieren. Zum jetzigen Zeitpunkt wäre eine Eskalation dagegen relativ einfach zu verhindern, indem

- den betroffenen Anwohnern eine Anlaufstelle gegeben wird (z. B. Telefonnummer, Email-Adresse),
- die SBO in direkte Kommunikation mit den Anwohnern tritt,
- SBO und Anwohner gemeinsam Lösungswege suchen und diskutieren (z. B. Schallschutz, zeitliche Regelungen, Verkehrsführung usw.).

Zusammenfassend lässt sich also Folgendes feststellen: Insgesamt wird der Hafen von allen Anwohnern als lebendiges Industriegebiet akzeptiert. Die zunehmenden und veränderten Hafenaktivitäten, insbesondere die Schrottverladung, stellen diese große Akzeptanz des Hafens jedoch auf eine harte Probe. Eine pro-aktive Ausweitung des Stakeholder-Managements auf die Anwohner und die Einrichtung geeigneter Emissionsschutzmaßnahmen durch die SBO erscheinen daher dringend geboten.

Die Anwohner wünschen sich von der SBO:

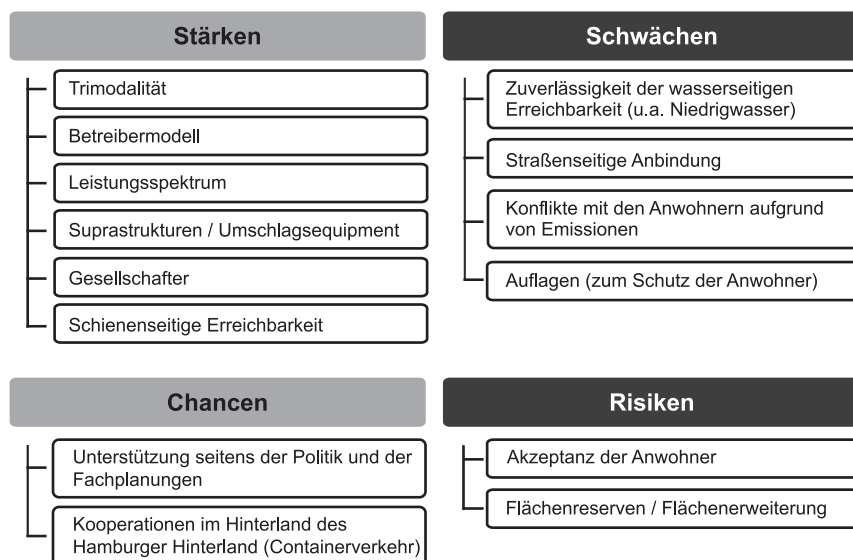
- eine Schallschutzwand an der Hafengrenze wie im Norden des Hafens
- eine Befestigung der hafeninernen Straßen und Löschen des Staubs
- einen lärmsensiblen Kranbetrieb und Verladung
- keine Ansiedlung weiterer Schrottbetriebe
- Eine Minderung des Störpotenzials kann durch folgende Maßnahmen erzielt werden:
- Durchführung von Mitarbeiterschulungen zum Thema Lärmvermeidung beim Entladen von Schrott.

- Überarbeitung des Lärmschutzkonzeptes mit Hilfe der direkt betroffenen Anlieger
- Ausbau der Schallschutzwände an der Hafengrenze zwischen Wohnen und Arbeiten.

5.5 Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Hafens Riesa

Die Abbildung 54 gibt einen Überblick über die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Hafens Riesa. Sie wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme identifiziert und werden im Folgenden erläutert.

Abbildung 54: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Hafens Riesa



Quelle: Eigene Darstellung

Neben der Trimodalität zählen das Betreibermodell und, damit verbunden, das existierende Umschlagsequipment, die Suprastrukturen sowie das angebotene Leistungsspektrum zu den Stärken des Hafens in Riesa. Im Hafen ermöglichen das Equipment, die Wasserbauwerke, Gebäude und Terminals den Umschlag

von Massen-, Stück- und Schwergut sowie von Projektladungen und Containern. Durch die Tatsache, dass die SBO weitere Hafenstandorte betreibt, ist es möglich bei Bedarf das benötigte Equipment von einem anderen Hafenstandort auszuleihen. Das Dienstleistungsspektrum des Betreibers umfasst auch die Einbindung des Hafenstandortes Riesa in die Liniennetze auf der Wasserstraße und auf der Schiene. Zusammen mit Partnern wurden diese Linien (u. a. ECL2000, ETS Elbe) entwickelt und umgesetzt.

Auch das Gesellschaftermodell ist als Stärke des Riesaer Hafens eingestuft worden. Der Gesellschafter des Betreibers ist der Freistaat Sachsen. Kommunale Stadtentwicklungsvisionen, beispielsweise für das Wohnen am Wasser, stehen nicht im Vordergrund, da der Freistaat den Hafen vornehmlich als Wirtschaftsfaktor sieht (Kunze 2008).

Eine weitere Stärke des Riesaer Hafens ist die verkehrliche Anbindung an das Schienennetz. Der Hafen Riesa verfügt über einen eigenen Gleisanschluss und eine gute Anbindung an das Kernnetz der DB. Darüber hinaus ist der Riesaer Hafen in das Albatros-Express-System der TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG eingebunden. Als abwertendes Kriterium wurde lediglich die Gegebenheit bewertet, dass im Hafen Riesa nur zwei Gleise von je 350 m Länge zur Verfügung stehen und somit die Abfertigung von Ganzzügen erschwert wird.

Die verkehrliche Anbindung an die Straße wurde als Schwäche beurteilt, weil der Hafen über keinen direkten Autobahnanschluss verfügt und die Einbindung in das lokale Straßennetz aufgrund der innerstädtischen Lage und den damit verbundenen Problemen nicht optimal ist.

Durch die Lage an der Elbe besteht zwar zwischen dem Seehafen Hamburg und Riesa eine direkte wasserseitige Verbindung. Allerdings wird dieser positive Aspekt abgewertet, da die Elbe als unregulierter Fluss starken Wasserstandsschwankungen (Niedrig- und Hochwasser) ausgesetzt ist und dies dazu führen kann, dass die Schifffahrt auf der Elbe zeitweise eingestellt werden muss.

Chancen bestehen aufgrund der umfangreichen Unterstützung, die der Hafen von Kommunalpolitik und Fachplanung erhält. Konkrete politische Maßnahmen umfassen das Schaffen von Rechtssicherheit durch die wohlwollende Begleitung geeigneter Planungsverfahren, den Kauf von Flächen für den Hafen, die

Prüfung möglicher Enteignungen und die Vermittlung in Nachbarschafts- oder Behördenkonflikten.

Ebenfalls als Chance ist die Kooperation der SBO mit den Häfen Brunsbüttel, Glückstadt und Hamburg bewertet worden. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit ist die SBO für die Binnenschiffstransporte verantwortlich, wovon auch der Hafen in Riesa bei der Generierung neuer Transportmengen, vor allem im Containerverkehr, profitieren könnte.

Probleme existieren aufgrund der engen Gemengelage von Wohnen und Industrie/Hafen, die Konfliktpotenzial birgt und die mit entsprechenden rechtlichen Auflagen zum Schutz der Anwohner verbunden ist. Die Probleme könnten sich zu einem Risiko des Riesaer Hafens entwickeln. Die Anwohnerbefragung in Riesa ergab, dass der Hafen von allen Anwohnern als lebendiges Industriegebiet akzeptiert wird. Die zunehmenden und veränderten Hafenaktivitäten, insbesondere die Schrottverladung, stellen diese große Akzeptanz des Hafens jedoch auf eine harte Probe. Als weiteres Risiko des Riesaer Hafens wurden die Flächenreserven bzw. die Möglichkeit zur flächenmäßigen Expansion bewertet. Im Norden kann aufgrund der Wohnbebauung keine Expansion erfolgen. Im Süden des Hafens befinden sich zwar noch Restflächen, aber auch hier werden Flächenengpässe erwartet.

6 Analyse des RegioPort Weser

In Minden spielen Containertransporte auf dem Wasser bisher eine untergeordnete Rolle. Durch die Inbetriebnahme des ersten Containerterminals im Industriehafen stieg der Containerumschlag rasant an. Dort gibt es keine Ausbaureserven. Die Wirtschaftsförderung in Minden sieht in der Entwicklung des östlich von Minden geplanten RegioPort Weser (Neubau eines Containerhafens östlich von Minden und Umstrukturierung sowie Erweiterung der bestehenden Hafenanlage Bückebug-Berenbusch) eine Möglichkeit, Minden als Hinterland-Hub der Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Bremen zu positionieren.

6.1 Hafenprofil des RegioPort Weser

Betreiber und Gesellschaftsstruktur

Innerhalb des Gesamtprojektes RegioPort Weser soll im Planungsgebiet ein Hafen in Minden neu gebaut und ein Hafen in Bückebug ertüchtigt werden.

Der Mindener Hafen besteht insgesamt aus vier Häfen, dem West-, Ost-, Industrie- und Abstiegshafen. Der Westhafen liegt südlich des Mittellandkanals und westlich des Stadtzentrums von Minden. Der Westhafen wird vornehmlich von einem Speditions- und Lagerungsbetrieb genutzt. Der Abstiegshafen befindet sich am Wasserstraßenkreuz zwischen dem Mittellandkanal und der Weser am nördlichen Abstieg der Weser. In östlicher Richtung, entlang des Mittellandkanals, liegen der Industrie- und Osthafen innerhalb Mindens. Gewerbebetriebe mit unterschiedlichen Nutzungen und Spezialisierungen sind hier ansässig. Die Mindener Hafen GmbH, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der MEW Mindener Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH, betreibt hier den Containerterminal Industriehafen II.

Für den Betrieb des neuen Containerterminals östlich von Minden nach Abschluss des Gesamtprojektes RegioPort Weser wurde die RegioPort Minden GmbH gegründet, die eine hundertprozentige Tochter der Mindener Hafen GmbH ist (Planungsverband RegioPort Weser 2010a).

Der Hafen Bückeburg-Berenbusch liegt am Mittellandkanal, östlich von Minden. Die Hafengesellschaft ist ein Eigenbetrieb der Stadt Bückeburg.

Kooperationen

Im Jahr 2008 schlossen sich die Häfen- bzw. Umschlagsstandorte der Städte Bückeburg, Espelkamp, Lübbecke, Minden, Preußisch-Oldendorf sowie die Gemeinde Hille zu einer Kooperation „Hafenband am Mittellandkanal“ zusammen. Damit ist das Ziel verbunden, die Zusammenarbeit der Standorte zu stärken und eine gemeinsame Vermarktung als Hafenregion voranzutreiben. Diese Kooperation soll außerdem eine Spezialisierung der einzelnen Hafenstandorte auf bestimmte Gütergruppen ermöglichen. An den bestehenden Hafenstandorten sollen hiernach zukünftig überwiegend Massengüter wie Heizöl, Dünger oder Schüttgüter verladen werden. Im Rahmen des zukünftigen RegioPort Weser wird sich der östlich der Stadt Minden neu zu bauende Hafen auf Container spezialisieren, während im Hafen Bückeburg-Berenbusch schwerpunktmäßig landwirtschaftliche Massengüter (Getreide, Dünger) und flüssige Massengüter (Rohöl, Chemikalien) umgeschlagen werden sollen. Neben der Spezialisierung sollen durch die Kooperation „Hafenband am Mittellandkanal“ ein gemeinsamer Ansprechpartner sowie ein gemeinsames Auftreten und eine stärkere interne Kommunikation entstehen. Darüber hinaus soll durch die Implementierung einer EDV-basierten Infrastrukturplattform, unter Einbindung der hafennutzenden Betriebe, eine einheitliche Kommunikationsstruktur hergestellt werden. Das Projekt „Hafenband am Mittellandkanal“ ist eines von insgesamt vier Projekten, welche über die erfolgreiche Teilnahme am Wettbewerb Call Logistik NRW durch Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert werden. Neben der Implementierung eines einheitlichen Hafenmanagements durch die Einstellung eines Hafenaquiseurs für die Kooperation „Hafenband am Mittellandkanal“ werden zusätzlich folgende Forschungsvorhaben finanziell unterstützt:

- RFID-Projekt zur Containersteuerung in Zusammenarbeit mit den Firmen Harting KGaA, Espelkamp und Liebherr-Werk Nenzing GmbH, Österreich;
- Kransimulationsprojekt zur Optimierung der Verzahnung der Containerkrananlagen für den RegioPort Weser bei der TU Dortmund;

- Studie über einen möglichen einzusetzenden Schotteruntergrund im Containerabstellbereich des RegioPort Weser durch die Fachhochschule Bielefeld, Abteilung Minden.

Der Mindener Hafenstandort wird vom Hafenebetreiber, der Mindener Hafen GmbH, offensiv als Hinterland-Hub für die Seehäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven positioniert. Die Mindener Hafen GmbH schloss im Jahr 2008 mit der EUROGATE GmbH & Co. KGaA KG (EUROGATE), einem Terminalbetreiber im Hamburger und Bremerhavener Hafen, folgende Vereinbarung. EUROGATE plant den Aufbau eines Netzwerkes im Hinterland mit mehreren Binnenhäfen, wo Voll- und Leercontainer-Depots aufgebaut sowie damit verbundene Dienstleistungen wie Reparatur, Wartung, Verkauf oder Vermietung von Containern angeboten werden sollen (Hafen Hamburg Marketing e. V. 2008). Bislang ist es allerdings bei dieser Vereinbarung geblieben. Konkrete Tätigkeiten oder Vorhaben sind bisher nicht geplant oder realisiert worden.

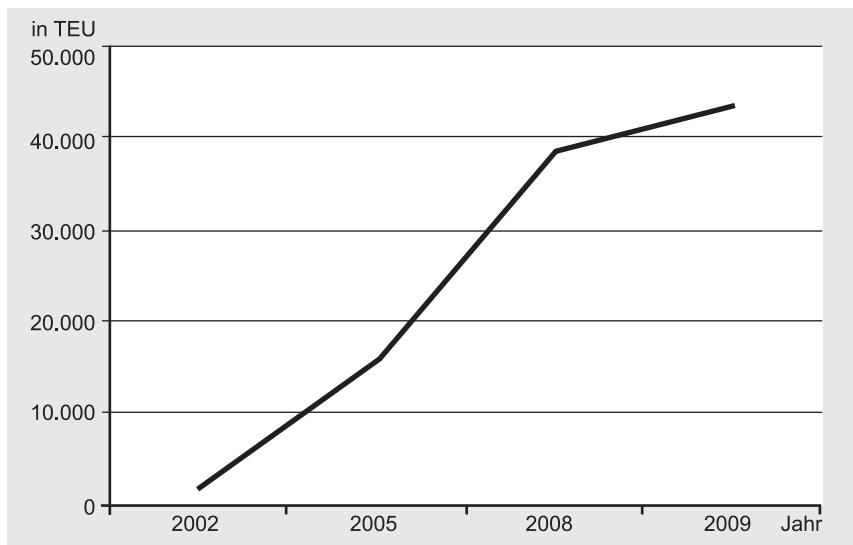
Umschlagsentwicklung und -struktur

Im Jahr 2002 wurde im Mindener Industriehafen II ein Containerterminal in Betrieb genommen. Seitdem stieg der Umschlag von Containern kontinuierlich an. Zwischen den Jahren 2002 und 2009 ist der Containerumschlag von 2.022 TEU auf 43.418 TEU um mehr als das Zwanzigfache gewachsen (vgl. Abbildung 55).

Im Mindener Industriehafen II spielen der Lkw und das Binnenschiff im Containerumschlag eine große Rolle. Im Jahr 2009 lag der straßenseitige Anteil am Umschlag bei 56,2 % und der wasserstraßenseitige Umschlag bei 39,8 %. Nur 4 % aller Container wurden auf die Schiene umgeschlagen (Mindener Hafen GmbH 2010).

Im Hafen Bückebug, der als Binnenhafen momentan eher eine geringe Bedeutung hat, findet vorrangig ein Umschlag zwischen Binnenschiff und Straße statt, da die vorhandene Schieneninfrastruktur stark sanierungsbedürftig ist.

Abbildung 55: Entwicklung des Containerumschlags im Industriehafen Minden (2002-2009)



Quelle: Mindener Hafen GmbH 2010

Ansässige Unternehmen und Kundenstruktur

Der Mindener Westhafen wird vornehmlich von einem Speditions- und Lagerungsbetrieb genutzt. Ein Betrieb, der auf landwirtschaftliche Produkte und Verarbeitung spezialisiert ist, ist im Abstiegshafen ansässig. Die Struktur der angesiedelten Unternehmen im Ost- und Industriehafen ist heterogen. Gewerbebetriebe mit unterschiedlichen Nutzungen und Spezialisierungen sind hier ansässig. Das neue Hafengelände östlich von Minden, als Teil des RegioPort Weser, soll sich ausschließlich auf Containertransporte spezialisieren.

Im Hafen Bückeburg-Berenbusch findet Massengutumschlag (flüssige und trockene Güter) sowie der Güterumschlag für die im Hafen ansässigen Produktions- und Lagerbetriebe statt.

6.2 Planungshintergrund des RegioPort Weser

Durch die positive Entwicklung im Containerumschlag gelangt das Terminal im Mindener Industriehafen flächenmäßig an seine Kapazitätsgrenze. Daher soll das, im Rahmen des RegioPort Weser, neu zu bauende Containerterminal bis Ende des Jahres 2013 die Containerverkehre abwickeln und laut dem Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2008) im Wesentlichen drei Funktionen wahrnehmen:

1. Die Schnittstelle für den Containerumschlag im trimodalen Verkehr bilden.
2. Die Organisation im Sinne eines Transportkettenmanagements für Container bzw. Containergut übernehmen.
3. Die Distribution für die Region wahrnehmen.

Mit der Erweiterung des Hafenstandortes Minden und der Schwerpunktbildung auf dem Containerverkehr soll ein zukunftsfähiges Angebot einer modernen verkehrsträgerübergreifenden intermodalen Logistikköschung geschaffen werden, die mit ihrer leistungsfähigen trimodalen Schnittstellenfunktion alle Optionen bietet, um in Kooperation mit Logistikwirtschaft und Kunden wirtschaftlich tragfähige und gleichzeitig umweltverträgliche Transport- und Logistikketten aufzubauen bzw. weiter zu entwickeln.

Für die Konzeption des RegioPorts Weser wurde im Frühjahr 2009 der bundesländerübergreifende Zweckverband „Planungsverband RegioPort Weser“ gegründet. Ihm gehören Vertreter der Städte Minden und Bückeurg sowie der Landkreise Minden-Lübbecke (Nordrhein-Westfalen) und Schaumburg (Niedersachsen) an. Das Gesamtprojekt RegioPort Weser umfasst neben dem Neubau eines Containerterminals östlich von Minden auch die Ertüchtigung des Hafens in Bückeurg (Planungsverband RegioPort Weser 2010a).

Die bremenports GmbH & Co. KG und die Ingenieurgemeinschaft BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne und Partner sind für die Planung und Errichtung der trimodalen Containerumschlagsanlagen mit Liegeplätzen für Binnenschiffe sowie für die Gleis- und Straßenanbindung verantwortlich. Daneben betreut bremenports in Zusammenarbeit mit Drees & Huesmann die Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung (Planungsverband RegioPort Weser 2010).

Im Rahmen der 4. Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Detmold „Gebietsentwicklungsplan TA Oberbereich Bielefeld 2004“ wurden die Gründe für die Wahl des künftigen Standortes ausführlich analysiert und dokumentiert. Zum einen sind die Flächenreserven im Mindener Industriehafen II erschöpft und können nicht erweitert werden. Darüber hinaus können die vorhandenen Mindener Hafenbecken nicht von den zukünftigen Standardschiffen – den Großmotorgüterschiffen – befahren werden. Somit ist die Realisierung des RegioPort Weser eine wesentliche Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit Mindens als bedeutender Standort im trimodalen Güterverkehr. Weiterhin ist festzustellen, dass der geplante RegioPort Weser als exklusive trimodale Güterdrehscheibe mit seinen ergänzenden hafenorientierten Nutzungen ein zukunftsfähiges Alleinstellungsmerkmal der Region Ostwestfalen-Lippe (OWL) und des benachbarten niedersächsischen Raumes darstellt.

In Bezug auf den neuen Standort wurden für die Planungen folgende Standortanforderungen formuliert:

- direkter Anschluss an den Mittellandkanal
- Erschließungsgunst durch vorhandene überörtliche Verkehrswege (B 482 und B 65) mit kurzwegiger Erreichbarkeit der Autobahn A 2 und A 30
- gegebene Anschlussmöglichkeiten an Bahnlinien/Nebenbahnen
- eine möglichst abseitige Lage von potenziellen (wohngenutzten) Immissionsorten
- eine weitgehend unbewegte Topografie
- ein möglichst geringer Eingriff in den Natur- und Landschaftshaushalt bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Belange des Landschaftsbildes und der Umwelt mit dem Ziel einer landschaftsräumlichen Integration des Vorhabens

Diese vielfältigen Standortanforderungen sind möglichst an einem Standort bzw. in einem engen räumlichen Zusammenhang zu erfüllen, um einen funktionsfähigen Standort zu schaffen.

Der Planung des RegioPort Weser liegen eine Vielzahl von Konzepten, Potenzialanalysen, Gutachten und Umschlagsstatistiken zugrunde. Zu den politischen Konzepten zählen, wie auch bei anderen Binnenhafenstandorten, das Nationale Hafenkzept für die See- und Binnenhäfen (2009) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), die Fortschreibung des Was-

serstraßenverkehrs- und Hafenkonzepes Nordrhein-Westfalen (2008) der Landesregierung Nordrhein-Westfalen sowie das Niedersächsische Hafenkonzep (2007) des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Diese drei Konzepte betonen die Bedeutung der Binnenhäfen, insbesondere hinsichtlich einer umweltfreundlichen Gestaltung des Güterverkehrs.

Des Weiteren liegen den Planungen das Positionspapier „Anschluss halten im Schienenverkehr“ sowie der Zahlenspiegel 2009 der Industrie- und Handelskammer (IHK) Ostwestfalen zu Bielefeld zugrunde. Der Masterplan, die Potenzialanalyse der Firma Planco Consulting GmbH und das Verkehrsgutachten des Planungsbüros Bockermann Fritze IngenieurConsult sind zudem zentrale Grundlagen im Planungsprozess (Planungsverband RegioPort Weser 2010). In einer Potenzialanalyse für den Kombinierten Verkehr in der Region Minden prognostiziert die PLANCO Consulting GmbH eine Zunahme des Containerumschlags von rund 22.000 TEU im Jahr 2008 auf rund 77.000 TEU im Jahr 2025 (2008).

Bei einem 3-lagigen Ausbau der Mittelweser könnte sich das Potenzial nochmals um rund 15.000 TEU auf insgesamt 92.000 TEU erhöhen. Bei erfolgreicher Bildung eines Seehafenhinterland-Hubs wäre ein zusätzliches Aufkommen von rund 200.000 TEU realisierbar.

Nach Fertigstellung der Endbauphase sollen im Containerterminal die 350 m lange Kaimauer mit drei Liegeplätzen und vier Gleisanlagen sowie entsprechende Umschlags- und Krananlagen für den Umschlag von Containern zur Verfügung stehen (Planungsverband RegioPort Weser 2010).

Im Sommer 2010 wurde nach 2-jähriger Planungsvorbereitung der Masterplan fertig gestellt und der Öffentlichkeit präsentiert (vgl. Abbildung 56). Bestandteile des Masterplans sind schwerpunktmäßig eine detaillierte Erschließungsplanung und darauf aufbauend eine Kostenaufstellung der einzelnen Maßnahmen, das Planungskonzep für die 21 ha Bebauungsfläche und ein Wirtschaftsplan für das Jahr 2010.

Die Abbildung 56 gibt einen Überblick über den Planungsprozess für den RegioPort Weser. Der Beginn der Baumaßnahmen ist für das Jahr 2012 vorgesehen. Spätestens aber mit der Inbetriebnahme der neuen Mindener Schleuse soll auch das Containerterminal des RegioPorts Weser seinen Betrieb am neuen Hafensandort aufnehmen. Das Planungskonzep sieht vor, die Ausbaustufen des Hafens der Nachfrage anzupassen.

Abbildung 56: Überblick des Planungsprozesses für den RegioPort Weser

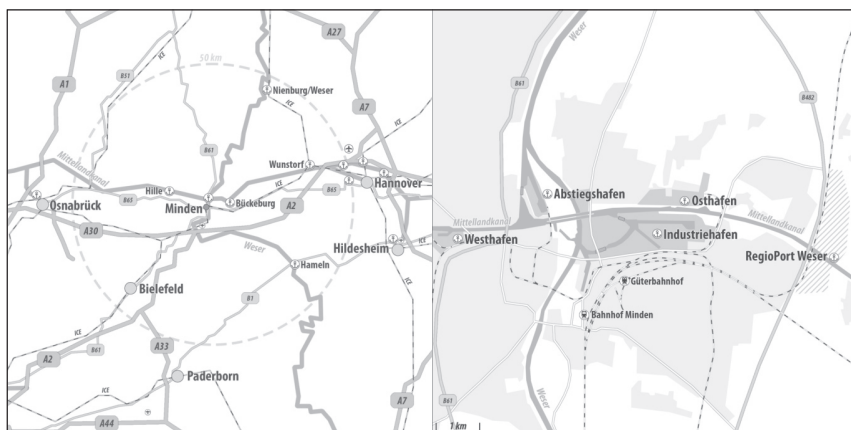
Planungsschritt	Zuständigkeit
Regionalplanung	Bezirksregierung Detmold 03.11.2008: Inkrafttreten Änderung Regionalplan
Planungskonzept RegioPort	Planungsverband RegioPort 28.04.2009: Inkrafttreten Planungsverband 19.08.2009: Erste konstituierende Sitzung des Planungsverband RegioPort Weser
Rahmenplan Bückeburg-Berenbusch	
Masterplan RegioPort	
Vorbereitende Bauleitplanung, Flächennutzungsplanänderung	Stadt Minden, Stadt Bückeburg
Verbindliche Bauleitplanung, Bebauungsplan / -pläne	Planungsverband RegioPort
Bau- und Anlagengenehmigungsverfahren Baugenehmigung Verfahren nach Bundesimmissionsschutzgesetz Planfeststellung / Plangenehmigung	Nach Zuständigkeit: Baugenehmigungsbehörde, Planungsverband, Vorhabenträger, Fachplanungsträger

Quelle: Eigene Zusammenstellung

6.3 Verkehrliche Erreichbarkeit des RegioPort Weser

Der geplante RegioPort Weser liegt etwa 5 km vom Wasserstraßenkreuz Weser und Mittellandkanal entfernt (vgl. Abbildung 57).

Abbildung 57: Infrastrukturelle Erreichbarkeit Mindens



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf OpenStreetMap

Durch die Lage am Wasserstraßenkreuz liegt er im Hinterland der Nordhäfen und ist über die Weser (Bremen, Bremerhaven) und Elbe (Hamburg) zu erreichen. Weitestgehend liegt er aber auch im Hinterland der Westhäfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) mit Anschluss an das Ruhrgebiet über den Dortmund-Ems-Kanal.

Wasserstraßenseitige Erreichbarkeit

Der MLK verläuft in östlicher Richtung vom Dortmund-Ems-Kanal (DEK) zum Elbe-Havel-Kanal (EHK). Der ausgebauter Streckenabschnitt des MLK, der den Hafensstandort Minden umfasst, ist in die Wasserstraßenklasse Vb eingeordnet und für Großmotorgüterschiffe (GMS) und Schleppkähne mit einer Länge von 100 m, einer Breite von 11,45 m und einer Abladetiefe von 2,8 m sowie für Schubverbände mit einer Länge von 185 m, einer Breite von 11,45 m und Abladetiefe 2,8 m (vgl. Tabelle 8) befahrbar (ELWIS 2010a).

Am Wasserstraßenkreuz Minden wird der MLK über eine Trogbücke 13 m über der Weser entlang geführt. Der Wechsel zwischen den Wasserstraßen kann über die beiden Verbindungskanäle Nord und Süd (VKN und VKS) bei Kilometer 101 bzw. 102 des Mittellandkanals und die zugehörigen Schleusen erfolgen.

Am VKN wird die zulässige Länge für GMS, Schleppkähne und Schubverbände auf 85 m, die Breite auf 9,5 m sowie die Abladetiefe auf 2,5 m reduziert. Am VKS beträgt die zulässige Länge 82 m und die Abladetiefe 2,2 m (ELWIS 2010b).

Um die derzeitigen Abstiegsbauwerke abzulösen, deren technische Nutzungsdauer bald abläuft, und den zukünftigen Anforderungen größerer Schiffe gerecht zu werden, wird parallel zur jetzigen Schachtschleuse am VKN eine neue Schleuse errichtet. Die neue Schleuse wird eine Nutzlänge von 139 m und eine Fallhöhe von 13,30 m bei einer Tiefe von 4 m und einer Kammerbreite von 12,5 m haben. Der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der Schleuse wurde im April 2009 gefasst. Das Vergabeverfahren war im Juli 2009. Mit dem Bau der Schleuse wurde im Frühjahr 2010 begonnen und die Fertigstellung ist für den Sommer 2013 geplant (WSV 2008b). Damit wird die Mittelweser zukünftig in die Wasserstraße Vb eingeordnet und für GMS mit einer Länge von 110 m, einer Breite von 11,45 m und einer Abladetiefe bis 2,5 m schiffbar sein.

Tabelle 8: Zulässige Schiffgrößen auf dem MLK, VKN, VKS und der Mittelweser

	Mittellandkanal	VKN	VKS	Mittelweser
Motorschiffe/ Schleppkähne				
Länge in m	100	85	82	85
Breite in m	11,45	9,5	9,5	9,5
Abladetiefe in m	2,8	2,5	2,2	2,5
Schubverbände				
Länge in m	185	85	82	91
Breite in m	11,45	9,5	9,5	8,5
Abladetiefe in m	2,8	2,5	2,2	2,5

Quelle: ELWIS 2010b

Die Schiffbarkeit der Weser hängt vom Streckenabschnitt ab. Die Weser gründet aus dem Zusammenfluss von Werra und Fulda und mündet letztendlich über die Außenweser in die Nordsee. Die Weser wird unterteilt in die Oberweser von Hannoversch Münden bis Minden, in die Mittelweser von Minden bis Bremen sowie in die Unterweser von Bremen bis Bremerhaven. Der RegioPort Weser wird auf Höhe der Mittelweser liegen. Die Mittelweser ist in die Wasserstraße IV eingestuft. Im jetzigen Ausbauzustand ist die Weser für Europaschiffe mit 85 m Länge, 9,5 m Breite und 2,5 m Tiefgang und auf der Mittelweser mit Schubverbänden bis 91 x 8,5 m und maximal zwei Containerlagen befahrbar. Die Schleuse Dörverden bei Kilometer 313,9 begrenzt die Schiffbarkeit der Weser auf Schiffe bis 85 m Länge, so dass die Weser derzeit nur mit Europaschiffen befahren werden kann (ELWIS 2010b).

Die Lage direkt am Wasserstraßenkreuz ist nicht gleichzusetzen mit einer uneingeschränkten Nutzung des RegioPorts Weser für alle Fahrtrichtungen. Für mögliche Wendevorgänge müssen die Wendestelle Evesen bei Kilometer 107 oder die Wendemöglichkeit im Bereich des VKN bei Kilometer 101 genutzt werden, in dem Schiffe vom RegioPort Weser aus rückwärts bis zum Wasserstraßenkreuz fahren müssen (WSA Minden 2009).

Schienenseitige Erreichbarkeit

Im Gebiet des neuen Hafenstandortes für das Containerterminal des RegioPort Weser befindet sich ein altes, derzeit nicht genutztes, Industriegleis. Die planerische Voraussetzung für eine Verlängerung bzw. Anbindung an das DB-Netz ist gegeben.

Die vorhandene Schieneninfrastruktur im Hafen Bückeburg ist stark sanierungsbedürftig.

Straßenseitige Erreichbarkeit

Der RegioPort Weser ist durch die rund 12 km entfernte Bundesautobahnanschlussstelle Porta Westfalica/Vennebeck an die Bundesautobahn A 2 angeschlossen. Über die A 2 wird wiederum im 70 km entfernten Hannover der Anschluss an die Bundesautobahn A 7 hergestellt. Diese Autobahnen sind Teile wichtiger europäischer Verkehrsachsen zum einen von Amsterdam über Enschede und Osnabrück nach Bad Oeynhausen und zum anderen die mitteleuropäische Achse von Paris/Brüssel über Aachen durch das Ruhrgebiet, Bielefeld, Minden, Hannover, Braunschweig und Berlin nach Warschau.

Die Bundesautobahn A 30 befindet sich in 20 km Entfernung und verläuft von Bad Oeynhausen in westlicher Richtung bis zur niederländischen Grenze. In ihrem Verlauf erfolgt ein Anschluss an die Bundesautobahn A 33 von Osnabrück nach Oldenburg sowie an die Bundesautobahn A 1, die sich in westlicher Richtung und rund 60 km Entfernung befindet. Die Bundesautobahn A 1 verläuft in nord-südlicher Richtung von Heiligenhafen in Schleswig-Holstein nach Saarbrücken.

Der RegioPort Weser wird über die Bundesstraße B 482 erschlossen. Weitere Bundesstraßen von regionaler Bedeutung sind die B 51 und B 61. Die nächsten, größeren Städte wie Bielefeld, Hannover, Osnabrück, Paderborn und Nienburg, sind hierüber in einer Fahrzeit von einer bis zwei Stunden erreichbar.

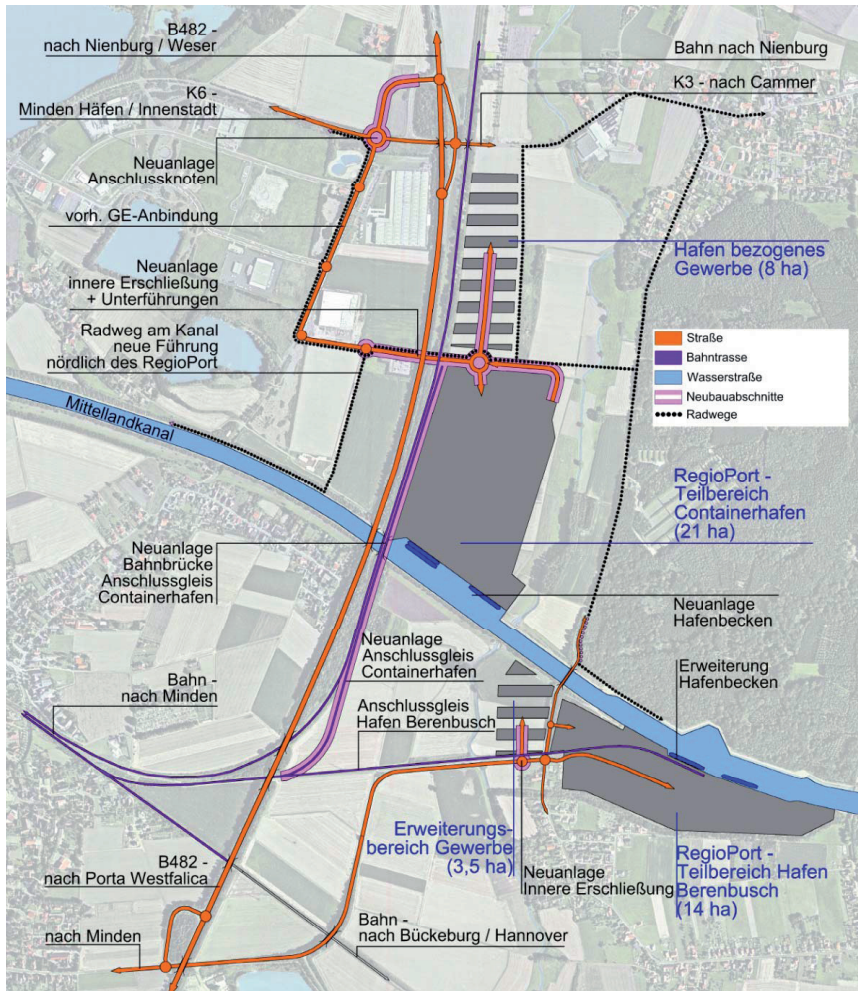
Liniendienste

Bislang ist der Mindener Hafenstandort in Liniendienste auf der Wasserstraße, die in Zusammenarbeit der BOBE Speditions GmbH und der Deutschen Binnenreederei AG (DBR) durchgeführt werden sowie auf der Schiene durch die BOBE Speditions GmbH eingebunden. Es ist davon auszugehen, dass auch der RegioPort Weser in dieses Netz aufgenommen wird.

6.4 Flächensituation am RegioPort Weser

Das Gebiet des geplanten RegioPort Weser erstreckt sich östlich von Minden und grenzt im Osten an ein Waldgebiet (vgl. Abbildung 58). An den Grenzen im Nord- und Südosten sowie im Südwesten befinden sich Wohngebiete. Mit dem Gebiet für das neue Containerterminal östlich von Minden, welches planungsrechtlich als „Sondergebiet Hafen“ eingestuft ist, werden Flächen von rund 49,5 ha zur Verfügung stehen. Hinzu kommen weitere 4,1 ha am Standort Berenbusch in Bückeburg (Drees & Huesmann Planer GbR 2008). Das Gebiet wird in mehreren Teilabschnitten geplant. Zunächst soll in einem ersten Bauabschnitt die Kaianlage nebst Containerabstellflächen und einem Portalkran ausgebaut werden. In den folgenden Ausbausritten kann das Areal bis zu einer Gesamtgröße von etwa 21 ha erweitert werden. Im nördlich anschließenden Bereich besteht weiterer Platz für Gewerbe- und Industrieansiedlungen mit Hafenbezug (Drees & Huesmann Planer GbR 2008). Die Fläche wurde bisher als landwirtschaftliche Fläche zum Schutz der Landschaft und für die Naherholung ausgewiesen.

Abbildung 58: Strukturplan RegioPort Weser



Quelle: Drees & Huesmann 2010

6.5 Städtischer Kontext und Wahrnehmung des RegioPorts Weser

Das Verhältnis zwischen Hafen und Kommunalpolitik in Minden ist gut. Der Hafen wird von der Stadt wahrgenommen und als Standortvorteil gefördert, intern durch einen gegenseitigen Austausch und Kommunikation sowie extern durch Erwähnung im städtischen Leitbild. Es gibt eine enge Zusammenarbeit zwischen der Stadt Minden und dem Kreis auf der einen Seite und dem Hafen auf der anderen Seite. Das gemeinsame Ziel ist es, die Mindener Hafenflächen um den interkommunalen Hafen RegioPort Weser für den Containerumschlag zu erweitern. Eine besondere Rolle spielt dabei der Kreis, der die verschiedenen Partner koordiniert.

Der Hafenstandort Minden wird von der Stadtentwicklungspolitik wahrgenommen und unterstützt. Das Leitbild der Stadt Minden nimmt explizit Bezug auf den Verkehr im Allgemeinen und die Binnenschifffahrt im Besonderen. Als konkrete Ziele werden der Erhalt von Wert und Nutzen der Verkehrswege, die Optimierung der überregionalen Verkehrsanbindung und die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger genannt. Besondere Beachtung erhält die „traditionell gute“ Anbindung über Schiene und Wasser (Stadt Minden 2000, S. 20). Die Stadt- und Regionalpolitik unterstützt den Hafen Minden mit verschiedenen politischen Instrumenten. Weitere Aktivitäten der Politik sind die Akquise von Fördermitteln (EFFRE, Bundesförderung für den Kombinierten Verkehr) und die Vermarktung des Hafens.

Auch die Wirtschaftsförderung wirbt mit der Trimodalität des Standorts, insbesondere mit der Möglichkeit des Containerumschlags. Weil dieser stark gewachsen ist, plant die Stadt mit dem Masterplan RegioPort Weser eine Erweiterung des Hafens (Kipp 2008). Da es sich dabei um ein interkommunales Projekt handelt, hat der Kreis Minden-Lübbecke eine koordinierende Rolle in der Vorbereitung übernommen. Das Projekt RegioPort Weser wird von politischer Seite „uneingeschränkt befürwortet“ (Kipp 2008). Mit der Stadt Bückeberg (Niedersachsen) und dem Kreis Schaumburg, an die der neue RegioPort Weser grenzen soll, ist früh Kontakt aufgenommen worden. Das Projekt wird mit der Hoffnung auf regionale Impulse auch dort unterstützt (Kipp 2008).

Die Öffentliche Hand und der Hafenbetreiber schätzen die Wahrnehmung des Mindener Hafenstandortes insgesamt als positiv ein. Das Planungsvorhaben Re-

gioPort Weser wird in der öffentlichen Meinung allerdings kontrovers diskutiert. Die Mehrheit der lokalen Akteure aus Wirtschaft und Politik befürwortet den Bau des Containerhafens. Im Zuge der Wirtschaftskrise wird das Projekt jedoch vor allem bei den betroffenen Anwohnern hinsichtlich der wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit, der finanziellen Belastung und der ökologischen Verträglichkeit in Frage gestellt. Die Gegner des RegioPorts Weser haben sich im Verein Bürgerinitiative Containerhafen e. V. organisiert. Der Verein betreibt eine aktive Pressearbeit und führt u. a. Stammtische durch. Um eine Eskalation dieses Konflikts zu vermeiden, hält sich die Betreibergesellschaft, die Mindener Hafen GmbH, mit Pressestatements zurück. Die Stadt Minden errichtete allerdings eigens für den RegioPort Weser eine Stelle für die Öffentlichkeitsarbeit ein.

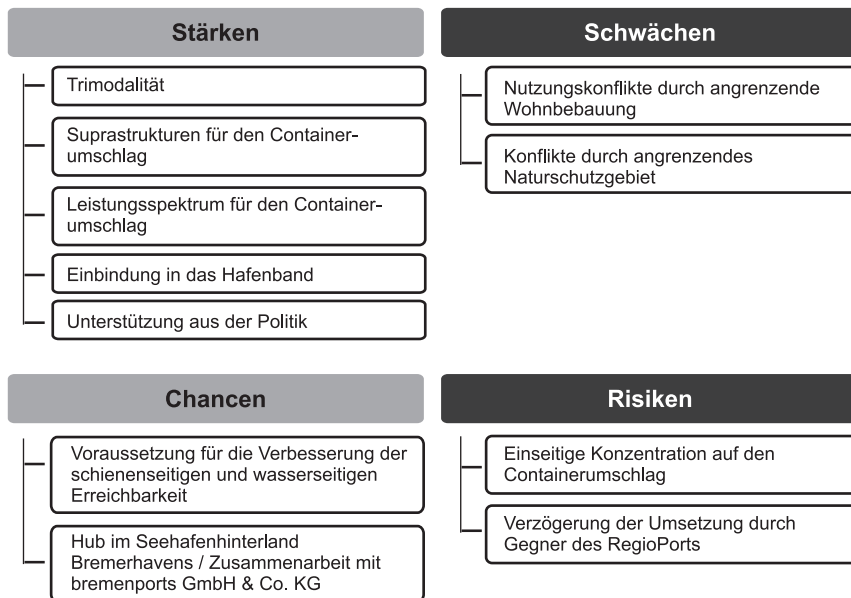
6.6 Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des RegioPorts Weser

Die Abbildung 59 gibt einen Überblick über die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des RegioPort Weser. Da er sich noch in der Planungsphase befindet, basiert die Bewertung der internen Faktoren auf dem derzeitigen Planungsstand.

Zu den Betreiberstrukturen kann noch keine Aussage getroffen werden, da bislang noch kein detailliertes Konzept hierfür vorliegt. Als Stärke ist zu bewerten, dass der neue Hafenstandort, ebenso wie der Bückeburger Hafen und die anderen Mindener Hafenstandorte, in die Kooperation „Hafenband am Mittellandkanal“ eingebunden wird. Eine weitere Stärke ist die Ausrichtung des neuen Hafenteils auf den Containerumschlag und die Herstellung der suprastrukturellen Voraussetzungen für einen trimodalen Containerumschlag. Ebenso wird sich das dort angebotene Leistungsspektrum auf den Containerumschlag bzw. -transport fokussieren.

In den Planungen ist vorgesehen, den RegioPort Weser als einen trimodalen Standort zu entwickeln. Zwar besteht die planerische Voraussetzung für eine Anbindung an das Schienennetz der DB, es ist aber zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht absehbar, ob diese Anbindung mit Fertigstellung des RegioPorts Weser auch gegeben ist. Diese Voraussetzung für eine Verbesserung der schienenseitigen Anbindung ist daher als Chance zu bewerten.

Abbildung 59: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des RegioPorts Weser



Quelle: Eigene Darstellung

Grundsätzlich stellt die wasserseitige Anbindung des RegioPorts Weser eine Stärke dar. Die Lage am Wasserstraßenkreuz Weser-Mittellandkanal ermöglicht den Anschluss sowohl nach Osten über den Mittellandkanal zur Elbe und nach Berlin, als auch nach Norden über die Weser nach Bremen sowie nach Westen über das Kanalnetz bis hin zu den ARA-Häfen. Allerdings sind die notwendigen Wendevorgänge, bei denen die Schiffe rückwärts bis zum Wasserstraßenkreuz aus dem RegioPort Weser fahren müssen eine Schwäche. Die Fertigstellung einer Verbindungsschleuse am Wasserstraßenkreuz in Minden sowie der Schleuse in Dörverden, die eine wasserseitige Erreichbarkeit des Mindener Standortes weiterhin verbessern wird, wurde als Chance eingestuft.

Von Seite der Mindener Hafen GmbH und der Stadt werden für den RegioPort Weser vor allem Chancen als Hub für den Containerverkehr im Seehafenhinterland von Bremerhaven gesehen. Dabei wird sich die Zusammenarbeit mit der EUROGATE Ports Systems GmbH & Co. KG positiv auswirken. Gleichzeitig

könnte diese einseitige Konzentration jedoch auch zu einer starken Abhängigkeit des RegioPorts Weser vom Containeraufkommen am Seehafen führen.

Die angrenzende Wohnbebauung des zukünftigen Hafens stellt hinsichtlich zu erwartender Nutzungskonflikte sowohl eine Schwäche als auch zukünftig eine Gefahr für den Hafenstandort dar. Auch die im Norden und auf niedersächsischem Gebiet angrenzenden Naturräume, wie das FFH-Gebiet Schaumburger Wald, stellen eine Gefahr für die Entwicklung des RegioPorts Weser dar. Eine Bürgerinitiative argumentiert u. a. mit den zu erwarteten Emissionen, die zur Belastung der Bevölkerung und der Natur werden können. Hierzu zählen beispielsweise die Beeinträchtigungen, die durch die Ausleuchtung oder den Lärm der neuen Hafenanlage sowie durch Eingriffe in die anliegenden Schutzgebiete entstehen.

Positiv für die zukünftige Entwicklung des Hafens wirkt sich die Unterstützung seitens der lokalen Politik aus. Der RegioPort Weser profitiert stark von der guten Zusammenarbeit mit der Stadt Minden, der Wirtschaftsförderung sowie mit dem Landkreis aber auch mit den Kommunen des Hafenbandes, die den RegioPort Weser aktiv unterstützen. Mit Blick auf die weitere Planung des Hafens könnten jedoch Konfliktpotenziale aufgrund der länderübergreifenden Entwicklung des Hafenbandes entstehen. Bereits in der Planungsphase sind durch unterschiedliche Zuständigkeiten der Planungsebenen in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen Planungsverzögerungen entstanden.

7 Analyse des Hafens Braunschweig

Nach der Wiedervereinigung stand der ehemalige Grenzhafen Braunschweig vor der Herausforderung seinen Betrieb neu auszurichten, da der Umschlag wegfiel und die Unternehmen abwanderten. Die Stadt Braunschweig, als Eigentümer des Hafens, setzte erfolgreich auf eine Umstrukturierung des Hafens, von einem reinen Infrastrukturunternehmen zu einem umfassenden Logistikdienstleister.

7.1 Hafenprofil des Hafens Braunschweig

Betreiber und Gesellschaftsstruktur

Die Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig GmbH ist der Betreiber des Braunschweiger Hafens. Sie befindet sich zu 100 % im Besitz der Stadt Braunschweig. Sie verwaltet die Infra- und Suprastruktur des Hafens und ist für den wasser-, schienen- und straßenseitigen Umschlag sowie den Transport verantwortlich. Dies umfasst auch die Organisation von Vor- und Nachläufen von Seetransporten oder Zollabfertigungen. Darüber hinaus bietet die Hafengesellschaft Dienstleistungen im Bereich des Ansiedlungs- und Immobilienmanagements an.

Leistungsspektrum

Im Hafen Braunschweig erfolgt der Umschlag von Massen-, Schwer- und Stückgut sowie von Containern auf einer Gesamtfläche von 63 ha. Dabei stehen für den Containerumschlag rund 3,3 ha und für den Schwergutumschlag 0,25 ha zur Verfügung. Am Mittellandkanal befinden sich ein Hafenbecken (550 m lang, 70 m breit, 3,5 m tief) und zwei Parallelhäfen (100 m bzw. 600 m lang, 20 m breit, 4,0 m tief) mit insgesamt 20 Schiffsliegeplätzen. Der Braunschweiger Hafen verfügt über eine Hafebahn mit einem Gleisnetz von 15 km Länge (Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH 2008a).

Für den Umschlag von Massen-, Schwer- und Stückgut stehen im Braunschweiger Hafen sieben Universal- und Spezialkrane mit einer Tragfähigkeit von bis

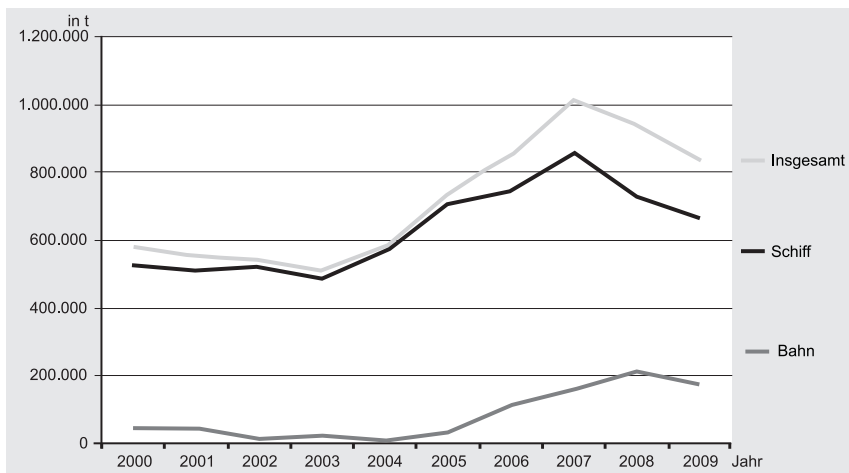
zu 35 t, Schiffslöschstationen, Kesselwagen-Entladeanlagen, eine Flüssigdüngerpumpstation sowie ein Schüttgutverladeverband bereit (Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH 2008b).

Der Umschlag von Containern bis zu 50 t erfolgt über zwei Containerbrücken und zwei Reachstacker. Für das Containerstuffung und -stripping kann an einem eigenen Rampenlager die Be- und Entladung vorgenommen werden. Darüber hinaus werden Chassis in unterschiedlichen Größen für Containerstellungen bereitgestellt (Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH 2008c).

Umschlagsentwicklung und -struktur

Im Jahr 2009 wurden im Braunschweiger Hafen per Binnenschiff und Bahn 836.071 t Güter umgeschlagen. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Rückgang um rund 11 % (vgl. Abbildung 60). Der Grund für den Rückgang nach dem Jahr 2007 liegt vor allem in der durch die globale Wirtschafts- und Finanzkrise ausgelösten rückläufigen Entwicklung des Transportaufkommens.

Abbildung 60: Entwicklung des Güterumschlages im Braunschweiger Hafen (2000- 2009)



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH 2010

Bis zur Wiedervereinigung im Jahr 1990 war Braunschweig ein Grenzhafen, an dem Umschlagsbetriebe für die osteuropäischen Länder angesiedelt waren. Nach der Grenzöffnung verlor Braunschweig diesen Status und die Schiffe fuhrten an Braunschweig vorbei. Infolgedessen entwickelte sich der Hafenumschlag rückläufig.

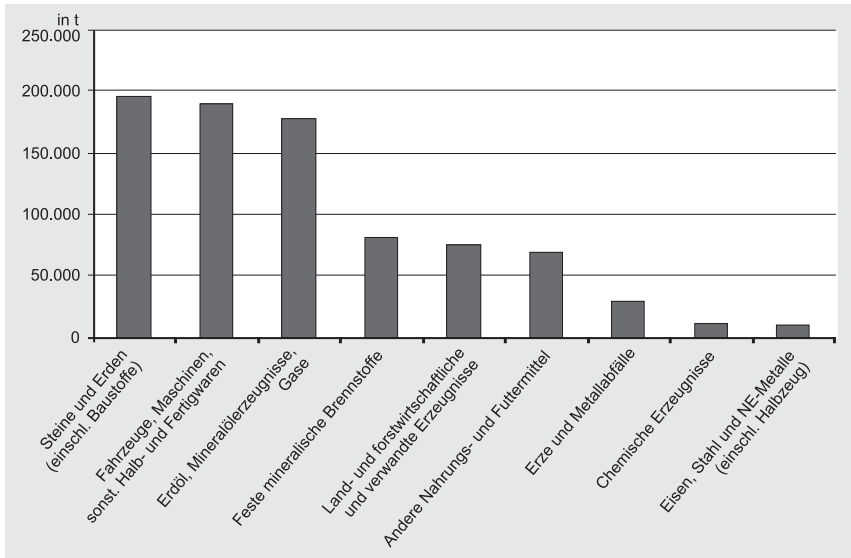
Erst im Jahr 2003 lässt sich ein regelmäßiger Anstieg des Umschlagsvolumens feststellen (vgl. Abbildung 60). Zurückgeführt wird dies insbesondere auf die dynamische Entwicklung des Containerumschlages im Braunschweiger Hafen. Im Jahr 2000 lag der Containerumschlag bei 7.700 TEU und stieg bis zum Jahr 2007 auf 59.556 TEU. Im Jahr 2009 wurden 57.787 TEU umgeschlagen (Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig 2010). Die im Jahr 2001 errichtete Containerterminalfläche musste bereits im Jahr 2004 erweitert werden. Im Jahr 2006 wurde die Terminalfläche noch einmal um 0,6 ha sowie um eine zweite Containerbrücke erweitert. Weitere 0,3 ha kamen im Jahr 2008 hinzu (Hohls 2008).

Im Jahr 2005 wurden erste Containertransporte mit der Bahn abgewickelt (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr 2007). Der Anteil des Binnenschiffs am Gesamtumschlag liegt bei 79 %. Der Anteil der Bahn lag im Jahr 2000 bei rund 8,5 %, im Jahr 2009 bei etwa 21 %. Diese Steigerung des Bahnanteils resultiert aus der Bahnverbindung zu den Seehäfen Bremerhaven und Hamburg, da diese Strecke nicht per Binnenschiff bedient wird.

Die Güterstruktur wird noch immer vom Umschlag von Massengütern dominiert. Im Jahr 2009 wurden von den Gütergruppen Steine und Erden (einschl. Baustoffe) 195.673 t, Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren 189.203 t sowie Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase 177.149 t umgeschlagen (vgl. Abbildung 61).

Der relativ hohe Anteil der Gütergruppe Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren erklärt sich u. a. aus der Zusammenarbeit mit dem Automobilhersteller Volkswagen AG. Der Braunschweiger Hafen übernimmt die Transporte von den VW-Werken aus der Region zu den Seehäfen in Hamburg und Bremerhaven. Weitere bedeutende Umschlagsgüter sind feste mineralische Brennstoffe, land- und forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse sowie andere Nahrungs- und Futtermittel (vgl. Abbildung 61).

Abbildung 61: Umschlag nach Gütergruppen im Braunschweiger Hafen (2009)



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig GmbH 2010

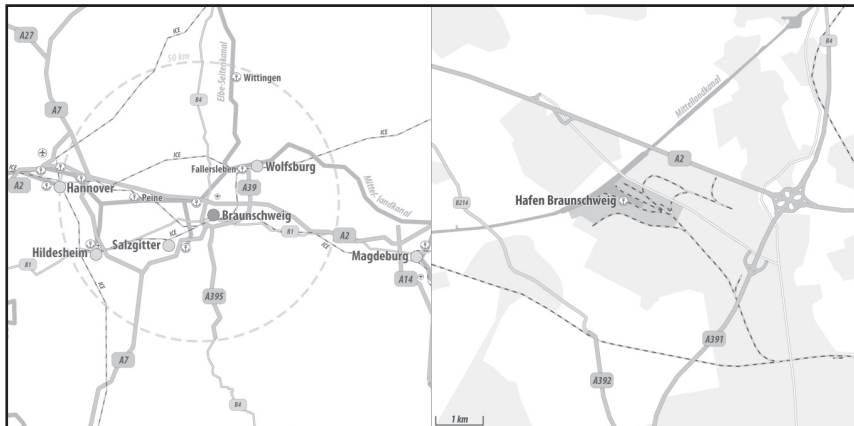
Ansässige Unternehmen und Kundenstruktur

Direkt im Braunschweiger Hafen sind verschiedene Gewerbe- (Agrar- und Futtermittel, Baustoffe, Kreislaufwirtschaft) und Handelsunternehmen (Schrott, Industriebedarf, Öl) mit Produktions- und Lagerfunktion sowie Unternehmen des Güterumschlags und Gütertransports angesiedelt (Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH 2008d). IKEA, New Yorker sowie VW zählen zu den wichtigsten Kunden des Hafens, sie sind jedoch nicht direkt im Hafen sondern ca. 10 bis 40 km entfernt angesiedelt.

7.2 Verkehrliche Erreichbarkeit des Hafens Braunschweig

Der Braunschweiger Hafen ist über den Mittellandkanal (MLK) sowie durch einen Gleisanschluss im Hafen und zwei nahegelegene Bundesautobahnen an das überregionale Wasserstraßen-, Schienen- und Straßennetz angebunden (vgl. Abbildung 62).

Abbildung 62: Infrastrukturelle Erreichbarkeit des Braunschweiger Hafens



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf OpenStreetMap

Wasserstraßenseitige Erreichbarkeit

Der MLK verläuft zwischen dem Dortmund-Ems-Kanal (DEK) und dem Elbe-Havel-Kanal (EHK). In seinem Streckenverlauf verbindet der MLK über den DEK, den Wesel-Datteln-Kanal (WDK) und über den Rhein-Herne-Kanal (RHK) den Rhein mit der Elbe und der Oder und stellt somit eine wichtige Verbindungsachse zwischen diesen europäischen Flusssystemen dar.

Auf der Strecke zwischen dem DEK und dem Elbe-Seitenkanal (ESK) ist der MLK in die Wasserstraßenklasse Vb klassifiziert. In die gleiche Klasse ist auch der ESK selbst eingeordnet. Der DEK ist zwischen dem MLK und dem WDK in die Wasserstraßenklasse IV eingestuft. Der WDK wiederum besitzt zwischen dem DEK und dem Rhein die Wasserstraßenklasse Vb. Der RHK ist zwischen

dem DEK und dem Rhein mit Ausnahme eines kleinen Teilstückes (IV) ebenfalls in die Wasserstraßenklasse Vb eingeordnet (ELWIS 2007).

Die Wasserstraßenabschnitte mit der Klasse Vb können von Großmotorgüterschiffen mit einer maximal zulässigen Länge von 110 m und einer Breite von 11,4 m oder von Schubschiffen mit vier Leichtern (zwei hinter- und zwei nebeneinander) mit einer maximalen Länge von 195 m und von einer Breite von 22,8 m befahren werden. Der auf dieser Wasserstraßenklassen maximal zulässige Tiefgang beträgt 2,5 bis 2,8 m. Die Wasserstraßenabschnitte mit der Klasse IV sind von Motorgüterschiffen und Schubleichtern mit einer maximalen Länge von 85 m und einer Breite von 9,5 m mit einem maximalen Tiefgang von 2,5 m befahrbar (ELWIS 2010a).

Der Wasserstand im Kanal wird durch drei Schleusen reguliert, bei denen es zu Wartezeiten kommen kann: Die Schleuse in Hannover-Anderten bei km 174,24, die Schleuse in Sülfeld bei km 236,90 sowie die Doppelschleuse in Hohenwarthe bei km 325,10 (ELWIS 2009). Die Schleuse in Hannover-Anderten hebt das Niveau des Mittellandkanals auf eine 14,70 m höher gelegene Scheitelhaltung von 65 m ü. NN (WSA Braunschweig 2008). Östlich von Braunschweig, kurz hinter dem Abzweig des Elbe-Seitenkanals, befindet sich die Schleuse Sülfeld, welche das Kanalniveau wiederum um 9 m absenkt (WSA Uelzen 2010). Nördlich von Magdeburg überquert der Mittellandkanal seit der Eröffnung des Wasserstraßenkreuzes die Elbe und erreicht über die Schleuse Hohenwarthe, mit der ein Höhenunterschied von 18,55 m überwunden wird, den Elbe-Havel-Kanal (WNA Magdeburg 2009).

Die Deutsche Binnenreederei AG (DBR) bietet tägliche Binnenschiffsabfahrten für Containertransporte ab dem Hamburger Hafen zum Hafen in Braunschweig an. Die Fahrt dauert rund zwei bis drei Tage. Daneben bietet die Börde Container Feeder GmbH bei entsprechendem Aufkommen zusätzliche Abfahrten zwischen dem Seehafen Hamburg und Braunschweig an.

Schienenseitige Erreichbarkeit

Im Hafen befinden sich Gleisanschlüsse. Die Hafeneisenbahn wird durch die Hafenbetriebsgesellschaft als nichtöffentliche Eisenbahn betrieben. Auf dem eigenen Schienennetz von 15 km Länge verteilt die Hafenbahn mit zwei Diesello-

komotiven die Waggonladungen von jedem Schiffs Liegeplatz an die Empfänger im Hafengebiet und in die angrenzenden Industriegebiete „Hansestraße“ und „Heesfeld“. Der Tarifbahnhof Braunschweig-Hafen ermöglicht den Übergang zum öffentlichen europäischen Schienennetz (Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH 2008e).

Eine zweigleisige Hauptverbindung des Bahnnetzes der DB führt am Süden der Stadt Braunschweig vorbei. Der Hafen liegt an einem Abzweig dieser Verbindung in Richtung Gifhorn-Uelzen. Diese Strecke ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Das bedeutet, dass alle Züge, die in den Hafen kommen, umgespannt werden müssen. Dabei ersetzt die Diesellokomotive die Elektrolokomotive. Dieser Umspannungsprozess ist mit zusätzlichen Kosten und Wartezeiten verbunden. Ein manuelles Stellwerk und manuelle Bahnübergänge beeinträchtigen die Abwicklung zusätzlich. Darüber hinaus ist die Zusammenstellung von Ganzzügen im Hafen nur mit einer Maximallänge von 540 m möglich. Die Übergabe an die Hafenterrasse erfordert dann eine zweite Umspannung (Hohls 2008).

Ab dem Braunschweiger Hafen gibt es einen Liniendienst zum Hamburger und Bremerhavener Seehafen, der durch die Weets Bahn Transport GmbH dreimal in der Woche durchgeführt wird. Die Verbindung dauert rund sechs Stunden. Im Maschener Bahnhof muss der Zug für die Weiterfahrt zum Bremerhavener bzw. Hamburger Hafen auseinanderrangiert werden. Nach Aussage des Braunschweiger Hafenbetreibers ist die Strecke zwischen Maschen und den Seehafenterminals zeitlich nicht planbar.

Straßenseitige Erreichbarkeit

Der Hafen Braunschweig ist über die 3 km entfernte Anschlussstelle Braunschweig-Hafen an die Bundesautobahn A 2 Oberhausen – Berlin angeschlossen. Diese ist in westlicher Richtung bis zur Anschlussstelle Beckum und in östlicher Richtung bis zum Dreieck Werder dreistreifig ausgebaut. In etwa gleicher Entfernung befindet sich die Anschlussstelle Braunschweig-Hansestraße der Bundesautobahn A 391, die östlich vom Hafen in Nord-Süd-Richtung verläuft. Die A 391 geht im weiteren Verlauf in die Bundesautobahn A 39 Wolfsburg-Braunschweig-Salzgitter über. Über die A 39 erfolgt ein Direktanschluss an die Bundesautobahn A 7 Flensburg – Füssen. Im Süden Braunschweigs geht zudem von der A 391 die Bundesautobahn A 395 ab, die südlich in Richtung Wolfenbüttel verläuft.

Der Hafen Braunschweig ist über die Bundesstraßen B 1, B 4, B 214 und B 248 an das überregionale Bundesstraßennetz angeschlossen. Die Bundesstraße B 1 verläuft in west-östlicher Richtung von Aachen bis zur polnischen Grenze in Küstrin-Kietz und verfügt über einen Zugang zur A 391. Ebenfalls in west-östlicher Richtung verläuft die Bundesstraße 214, die Lingen und Braunschweig verbindet. Die Bundesstraße B 4 ist die nördliche Verlängerung der A 391 und verläuft über Hamburg nach Bad Bramsted in Schleswig-Holstein. Die Bundesstraße B 248 verläuft von nordwestlicher Richtung aus Dannenberg kommend und wird in ihrem weiteren Verlauf zwischen Sandkamp und Flechthof sowie zwischen den Anschlussstellen Kreuz Braunschweig-Süd und Braunschweig-Rüningen als A 39 geführt. Im südlichen Verlauf, teilweise parallel zur A 7, endet die B 248 in Northeim.

7.3 Flächensituation am Hafen Braunschweig

Der Hafen ist als Sondergebiet ausgewiesen und verfügt über eine Fläche von rund 63 ha. Eine Erweiterung der Hafensflächen ist aufgrund der Begrenzung durch den MLK auf der einen und der Straße auf der anderen Seite eingeschränkt. Daher gilt es mit den aktuellen Flächen zu haushalten. Derzeit stehen noch 6 ha zur freien Nutzung zur Verfügung. Allerdings handelt es sich dabei nicht um eine zusammenhängende Fläche, sondern um Flächenfragmente, die auf dem Gelände verteilt sind (Hohls 2008).

Die Flächen stehen seitens des Hafenbetreibers nicht zum Verkauf, sondern können lediglich gepachtet werden. Dabei wird darauf geachtet, dass das Unternehmen einer hafenaffinen Tätigkeit nachgeht, das heißt, es werden Umschlagsquoten im Pacht- oder Mietvertrag festgelegt (Hohls 2008).

Das städtische Umfeld stellt für die Hafennutzung kein Problem dar. Der Hafen Braunschweig liegt außerhalb der Stadt und befindet sich nicht in Nachbarschaft zur Wohnbebauung. Die Hafensflächen unterliegen also keinen besonderen Nutzungsbeschränkungen.

7.4 Städtischer Kontext und Wahrnehmung des Hafens Braunschweig

Die Belange des Hafens werden in der Stadtpolitik wahrgenommen. Die politische Haltung ist tendenziell neutral, der Hafen wird also weder gefördert noch behindert. Der Hafen soll erhalten bleiben, wobei eine Spezialisierung auf den Containerumschlag von der Stadtpolitik befürwortet wird.

Es gibt keine Stadtentwicklungspläne, die den Hafenstandort in Frage stellen. Die Stadt Braunschweig besitzt kein Leitbild der Stadtentwicklung sondern nur vom Rat beschlossene sektorale Fachpläne. Doch keiner dieser Pläne berührt die Hafentwicklung in negativer Weise. Es gibt in den Hafengebieten Braunschweigs auch keine Pläne zum Wohnen am Wasser oder andere alternative Nutzungen. Dafür wird die Kanallage offensichtlich nicht als attraktiv genug angesehen. Zwischen Stadtplanung und Hafen gibt es einen regelmäßigen kommunikativen Austausch, der als gut funktionierend beschrieben wird. Die Haltung der Stadtplanung wird unter anderem mit der positiven Entwicklung des Hafens begründet. Da der Hafen Gewinn erwirtschaftet, sei die Stadt als Gesellschafter mit ihm zufrieden und es gebe selten Kritik aus dem Stadtrat (Loof 2008, Dehmel 2008). Politische Probleme werden nicht zwischen Hafen und Stadtpolitik beschrieben, sondern zwischen Hafen und Bundespolitik, beispielsweise im Zusammenhang mit der Verkehrsanbindung und der Ertüchtigung des ESK (Hohls 2008).

In der Wirtschaftsförderung besteht mit der aktuellen Situation des Hafens Zufriedenheit, sie misst ihm aber auch keine herausragende Bedeutung bei. Die Aktivitäten der Wirtschaftsförderung zielen nicht darauf ab, Unternehmen anzusiedeln, die einen Binnenhafen brauchen. Der Fokus liegt vielmehr auf dem Bereich Forschung. Ziel der Wirtschaftsförderung ist es, wissenschaftsorientierte Unternehmen zu akquirieren, die nicht auf einen Hafen angewiesen sind. Der Hafen wird deshalb von der Wirtschaftsförderung auch nicht als Standortfaktor vermarktet (Loof 2008, siehe auch Dehmel 2008). Im Übrigen sei auch die Nachfrage nach Flächen mit Wasseranbindung in den vergangenen Jahren gering gewesen (Loof 2008).

Einen Sonderfall stellt der Containerumschlag dar. Die positive Entwicklung im Containerbereich macht den Hafen aus Sicht der Stadtpolitik interessant für Logistikunternehmen. Eine Spezialisierung des Hafens auf diesen Bereich wird befürwortet. Damit sind explizit nicht solche Aktivitäten gemeint, die einen hohen

Flächenverbrauch haben, dabei aber wenige Arbeitsplätze generieren. Vielmehr sei denkbar Added Value Services im Bereich des Containerstückgutumschlags zu fördern, wie beispielsweise Behebung von Funktionsmängeln, Übernahme von Depotfunktionen oder dergleichen (Dehmel 2008). Unternehmensanfragen, die nicht den Vorstellungen der Braunschweiger Stadtpolitik entsprechen, werden gelegentlich auch an Salzgitter verwiesen (Loof 2008).

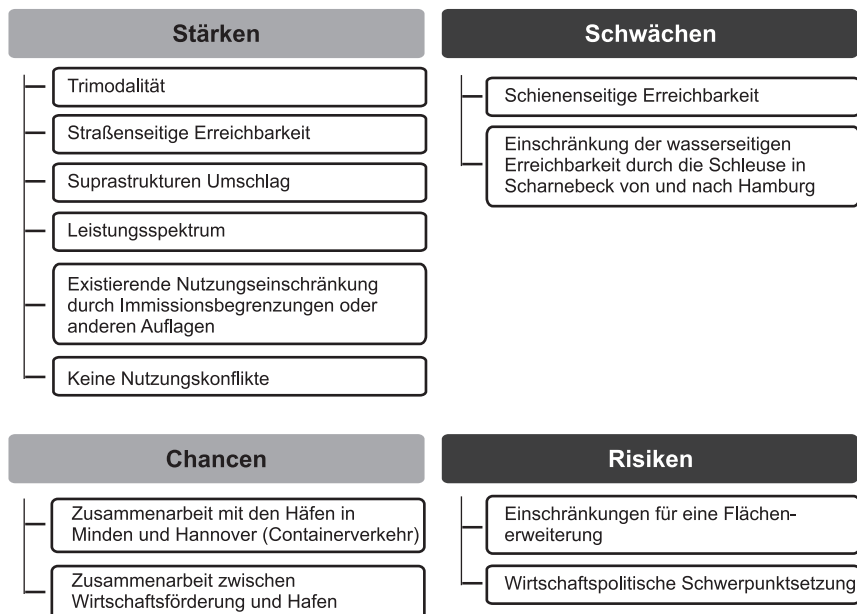
Zwischen Stadt und Hafen gibt es keine Konflikte um Emissionen oder im Bereich Denkmalschutz. Der Hafen Braunschweig liegt in der Peripherie des Stadtzentrums, so dass er von herannahenden Nutzungen mit Schutzansprüchen, wie beispielsweise Wohnen, nicht gefährdet wird.

7.5 Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Hafens Braunschweig

Die Abbildung 63 gibt einen Überblick über die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Braunschweiger Hafens. Sie wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme identifiziert und werden im Folgenden erläutert.

Die straßenseitige Anbindung des Braunschweiger Hafenstandortes ist aufgrund der direkten Anbindung an das bundesweite Autobahnnetz als Stärke zu bewerten. Durch den Anschluss an die Bundesautobahn A 2 ist der Braunschweiger Hafenstandort an eine bedeutende europäische Ost-West-Verkehrsachse angebunden. Weitere Stärken des Hafens sind die Suprastrukturen und das Dienstleistungsspektrum. Im Braunschweiger Hafen stehen leistungsfähige Suprastrukturen für den Umschlag von Massen-, Schwer- und Stückgut sowie von Containern zur Verfügung. Darüber hinaus bietet der Hafenbetreiber ein breites Dienstleistungsspektrum an, welche auch Speditionsaufgaben umschließt. Dabei ist es von Vorteil, dass alle logistischen Leistungen aus einer Hand, vom Hafenbetreiber selbst, organisiert werden und somit schnell auf Veränderungen im Transportaufkommen reagiert werden kann. So war es auch möglich, vor etwa zehn Jahren einen Containerterminal zu errichten und die Flächen für den Containerumschlag innerhalb kurzer Zeit zu verdoppeln.

Abbildung 63: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Braunschweiger Hafens



Quelle: Eigene Darstellung

Die Anbindung des Hafens an das Schienennetz der DB wird als Schwäche eingestuft. Dies beruht darauf, dass die Züge, die in den Hafen einfahren aufgrund der unterschiedlichen Gleiselektrifizierung in Braunschweig umgespannt werden müssen. Des Weiteren müssen Züge mit einer Länge über 540 m durch die geringe Entfernung zwischen dem Bahnnetz und dem Bahnübergang, der zudem manuell bedient werden muss, geteilt werden.

Die wasserseitige Erreichbarkeit vom Seehafen Hamburg wird ebenfalls als Schwäche eingeordnet, weil das Schiffshebwerk in Scharnebeck (Lüneburg) ein Hemmnis darstellt. Schiffe mit einer Länge über 100 m können das Hebewerk nicht passieren bzw. müssen entkoppelt und einzeln befördert werden, was wiederum zu verlängerten Wartezeiten der anderen Schiffe an der Schleuse führt und zusätzliche Kosten verursacht.

Chancen bieten sich dem Braunschweiger Hafen im Bereich der Kooperationen. Um auch zukünftig vom Containeraufkommen profitieren zu können, arbeitet der Braunschweiger Hafen bereits mit den Häfen in Minden und Hannover zusammen. Ebenfalls als Chance wurde die Tatsache eingeordnet, dass der Hafentstatus als Sondergebiet seitens der Stadtplanung auch zukünftig erhalten bleiben soll. Besonders fördernd wirkt sich dabei die enge Zusammenarbeit zwischen dem Hafenbetreiber und der Wirtschaftsförderung aus.

Trotz vieler Stärken und Chancen des Braunschweiger Hafens bestehen auch für ihn Risiken. Hierzu zählt die Einschränkung für eine Flächenerweiterung des Hafens bei einem möglichen steigenden zukünftigen Bedarf. Die Begrenzung durch die Straße und die daran anschließende Wohnbebauung einerseits und des Mittellandkanals andererseits stehen einer Erweiterung entgegen.

Obwohl es auch als Chance bewertet werden kann, dass der Hafen als Sondergebiet Hafen ausgewiesen ist und in der Stadtpolitik aktuell nicht zur Diskussion steht, besteht aber grundsätzlich kein absoluter Schutz gegen eine Umnutzung. Die Stadt hat als Gesellschafter bei Entwicklungsentscheidungen immer das letzte Wort (Hohls 2008). Sollten sich die wirtschaftspolitischen Schwerpunkte ändern, könnte dies auch den Hafen betreffen. Das ist bereits in den 1980er Jahren einmal geschehen, als die Stadtpolitik auf technologieorientierte Entwicklung setzte. Damals existierte die Vision, Braunschweig zum „Oker-Valley“ zu entwickeln. Die Stadtpolitik förderte infolgedessen die Ansiedlung von Unternehmen aus dem Bereich Mikroelektronik wie Toshiba und MSI – auch auf Hafenflächen (Loof 2008, Dehmel 2008). Solche politischen Entscheidungen lassen sich auch in der Zukunft nicht ausschließen.

8 Analyse des Hafens Lüneburg

Der Lüneburger Hafen wird in der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen. Eine geplante Neuausrichtung der Betreiber- und Gesellschaftsstruktur soll dies ändern und den Lüneburger Hafen mit seinem Leistungsspektrum in das Bewusstsein der (Logistik-)Wirtschaft bringen. Gleichzeitig soll das logistische Leistungsspektrum erweitert werden.

8.1 Hafenprofil des Hafens Lüneburg

Betreiber und Gesellschaftsstruktur

Die Hafen Lüneburg GmbH ist der Betreiber des Lüneburger Hafens. Die Betreiber-gesellschaft befindet sich im Eigentum unterschiedlicher Gesellschafter. Die Stadt Lüneburg besitzt einen 44 %-igen Anteil an der Hafengesellschaft. Weitere 25 % befinden sich im Besitz der Unikai Hafenbetrieb Lüneburg GmbH. Die restlichen 31 % sind Kleinanteile zwischen 2 und 8 % (Enkelmann 2008). In der Hafen Lüneburg GmbH ist bislang ausschließlich ein Mitarbeiter, der Geschäftsführer der Gesellschaft, tätig.

Die Verwaltung und der Betrieb des Hafens wurden der Hafen Lüneburg GmbH im Jahr 1975 von der Stadt Lüneburg übertragen. Der Wasserumschlag wurde im gleichen Jahr von der Hafen Lüneburg GmbH an die Unikai Hafenbetrieb Lüneburg GmbH übergeben. Die Hafen Lüneburg GmbH ist seitdem lediglich für die Instandhaltung der Hafeninfrastruktur verantwortlich (vgl. Tabelle 9).

Die Unikai Hafenbetrieb Lüneburg GmbH erbringt die Umschlagsdienstleistungen im Lüneburger Hafen. Sie hat mit den angesiedelten Unternehmen garantierte Umschlagsmengen vertraglich vereinbart. Sollten die festgelegten Mengen nicht eingehalten werden, sind Ausgleichszahlungen an die Unikai Hafenbetrieb Lüneburg GmbH fällig. Die Höhe der Umschlagsmengen sowie der Ausgleichszahlungen sind individuell vereinbart worden. Die Unikai Hafenbetrieb Lüneburg GmbH ist eine Tochter der Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE). Die OHE ist mit der Osthannoverschen Umschlagsgesellschaft mbH (OHU) sowie

mit der Uelzener Hafenbetriebs- und Umschlags-GmbH (UHU) für den Umschlag an zwei weiteren Hafenstandorten, Wittingen und Uelzen, die ebenfalls am ESK liegen, verantwortlich. Die OHE ist seit dem Jahr 2007 im Besitz der britischen Arriva Unternehmensgruppe, die sich allerdings hauptsächlich auf den Schienenpersonenverkehr spezialisiert hat.

Vermietung und Erschließung der Hafenflächen liegen in der Verantwortung der Stadt Lüneburg. Die aktuelle Eigentums- und Betreiberstruktur ist entsprechend der drei verschiedenen Verträge durch eine relativ komplexe Organisation mit unterschiedlichen Zahlungsströmen gekennzeichnet. Um sich den ständig verändernden logistischen Herausforderungen und Marktgegebenheiten stellen zu können, wird dieses Geschäftsmodell derzeit im Auftrag der Stadt Lüneburg hinsichtlich einer neuen strukturellen Organisation und strategischen Ausrichtung überprüft.

Tabelle 9: Regelungen des Betriebs, des Wasserumschlages sowie der Ansiedlung im Lüneburger Hafen

Regelung der Betreiberfunktion Gestattungsvertrag (29.10.1975)	Regelung des Wasserumschlages Betriebsvertrag (22.10.1975)	Regelung der Ansiedlung Ansiedlungsvertrag (05.05.1975)
Übertragung der Verwaltung und des Betriebes (einschließlich Umschlag und Lagerung von Gütern)	Übertragung des Wasserumschlages an Unikai Hafenbetrieb Lüneburg GmbH	Verpflichtung der Unikai Hafenbetrieb Lüneburg GmbH zur Errichtung eines Lager- und Umschlagsbetriebes
Übertragung Verkehrssicherungspflicht	Umschlagsverpflichtung gegenüber der Stadt Lüneburg	Vermietung und Erschließung der Flächen durch Stadt Lüneburg
Ermächtigung der Übertragung von Aufgaben an Dritte		Garantie jährlicher Umschlagsmengen der Unikai Hafenbetrieb Lüneburg GmbH gegenüber der Stadt Lüneburg

Quelle: Eigene Darstellung

Leistungsspektrum

Die Kailänge im Lüneburger Hafen beträgt etwa 1.000 m. Die Unikai Hafenbetrieb Lüneburg GmbH verfügt über einen eigenen Portalkran und Förderbänder für den Umschlag von Baustoffen, Brennstoffen, Getreide oder Düngemittel. Bei Bedarf stellt die Unikai Hafenbetrieb Lüneburg GmbH Mobilkräne zur Verfügung. Zusätzlich benötigtes Equipment (u. a. Reachstacker) müssen die Unternehmen im Bedarfsfall selbst bereitstellen. Im Lüneburger Hafen befindet sich kein Containerterminal oder anderes entsprechendes Equipment für den Umschlag von Containern.

Umschlagsentwicklung und -struktur

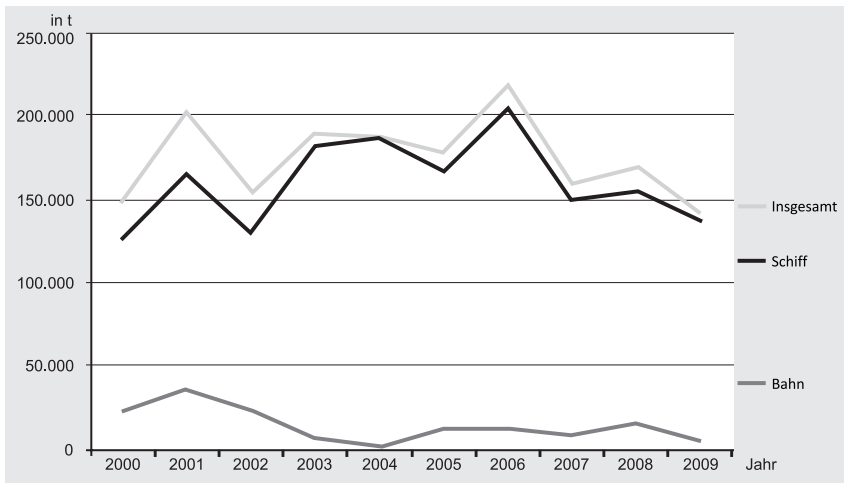
Im Jahr 2009 betrug der wasserseitige Umschlag im Lüneburger Hafen 136.737 t Güter. Dies entspricht einem Rückgang um rund 12 % im Vergleich zum Vorjahr (vgl. Abbildung 64). Der Bahnumschlag lag im Jahr 2009 bei 5.249 t Güter. Damit verringerte sich der Umschlag auf etwa ein Drittel des Vorjahresumschlags. Das resultiert daraus, dass in der ersten Hälfte des Jahres 2009 kein Bahntransport im Hafen stattgefunden hat. Zurückgeführt wird dies vor allem auf die allgemeine, negative wirtschaftliche Situation in diesem Zeitraum (Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH für Stadt und Landkreis Lüneburg 2009).

Der Güterumschlag im Lüneburger Hafen unterlag in den letzten Jahren relativ starken Schwankungen. Diese Entwicklung ist darauf zurückzuführen, dass sich der Umschlag im Lüneburger Hafen auf nur wenige Kunden konzentriert. Damit geht eine vergleichsweise hohe Abhängigkeit vom Transportaufkommen dieser Kunden einher, die diese Schwankungen verursacht. Beispielsweise war der wasserseitige Umschlag im Jahr 2007 im Lüneburger Hafen entgegen des gesamtdeutschen Trends der Binnenschifffahrt, für die das Jahr 2007 eines der umschlagstärksten war, rückläufig (vgl. Abbildung 64).

Im Jahr 2009 waren Kies, Splitt und Schotter die dominierenden Umschlagsgüter im Lüneburger Hafen. Mit einem wasserseitigen Umschlag von 77.635 t lag ihr Anteil am Gesamtumschlag bei 56,8 %. Mit einem Anteil von 16,6 % bzw. 16,4 % am wasserseitigen Gesamtumschlag zählten auch Getreide und Kohle zu den wichtigen Umschlagsgütern im Hafen Lüneburg. Des Weiteren wurden im

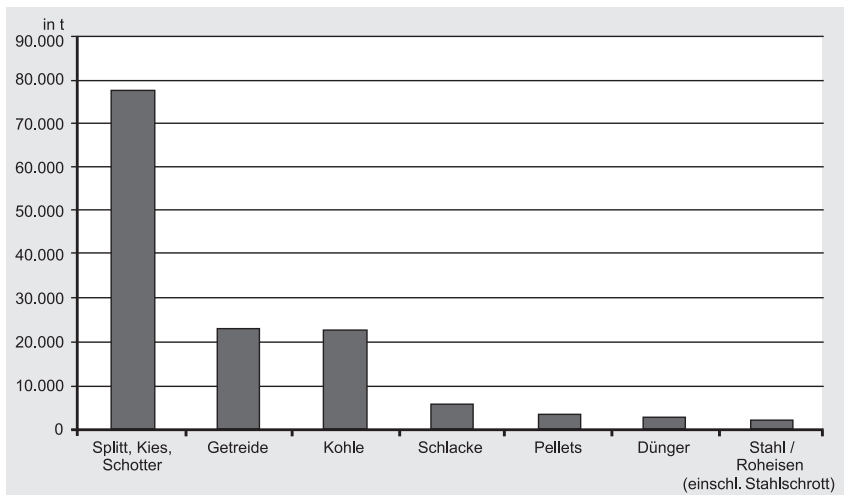
Lüneburger Hafen Schlacke, Pellets, Dünger, Stahl/Roheisen und Stahlschrott umgeschlagen (vgl. Abbildung 65).

Abbildung 64: Entwicklung des Güterumschlags im Lüneburger Hafen (2000-2009)



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Hafen Lüneburg GmbH 2010

Abbildung 65: Umschlag nach Gütergruppen im Lüneburger Hafen (2009)



Quelle: Eigene Darstellung nach Hafen Lüneburg GmbH 2010

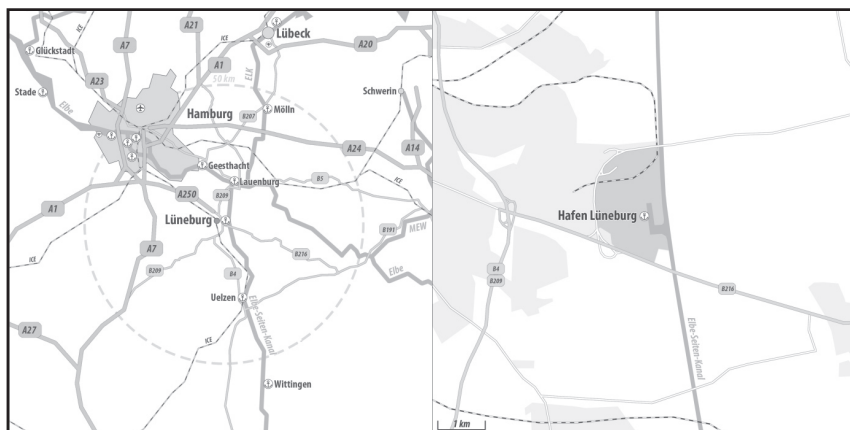
Ansässige Unternehmen und Kundenstruktur

Zu den für den Hafen bedeutenden Unternehmen gehört u. a. die Raiffeisen-Getreidelagerhaus Lüneburg-Embsen GmbH. Auf einer Fläche von 14.000 m² bietet das Getreidelagerhaus Raum für 100.000 t Getreide- und Ölsaaten und ist in der Lage, Schüttgüter bis 2.000 t täglich umzuschlagen (Raiffeisen-Getreidelagerhaus Lüneburg-Embsen GmbH 2009). Ein alteingesessenes Produktionsunternehmen ist das Holzkohlewerk Lüneburg, das sich auf die Herstellung von Grillkohle, Grillbriketts sowie Grillanzünder spezialisiert hat. Aber auch Baustoffunternehmen sind bedeutende Unternehmen am Standort Lüneburg.

8.2 Verkehrliche Erreichbarkeit des Hafens Lüneburg

Von Lüneburg besteht mit der Bundesautobahn A 250 eine direkte Verbindung nach Hamburg. In südlicher Richtung ist mit der Bundesautobahn A 39 eine Anbindung an Wolfsburg und Braunschweig in der Entwurfsplanungsphase. Zudem würde damit ein Anschluss an die A 2 ermöglicht, die aus Richtung Dortmund nach Berlin verläuft. Lüneburg liegt auf der direkten Bahnverbindung zwischen Hamburg und Hannover. Wasserseitig ist Lüneburg durch die Lage am Elbe-Seitenkanal unmittelbar an die Elbe sowie an den Mittellandkanal angeschlossen (vgl. Abbildung 66).

Abbildung 66: Infrastrukturelle Erreichbarkeit des Hafens Lüneburg



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf OpenStreetMap

Wasserstraßenseitige Erreichbarkeit

Der Lüneburger Hafen befindet sich am Elbe-Seitenkanal (ESK) bei km 100,23. Der ESK ist insgesamt 115,2 km lang. Der ESK verfügt über die Anbindung an die Elbe im Norden und den Mittellandkanal (MLK) in südlicher Richtung über einen Zugang zum überregionalen Wasserstraßennetz. Über die Elbe ist der ESK an den Seehafen Hamburg angebunden. Über den MLK ist der westlich liegende Dortmund-Ems-Kanal (DEK) sowie der östlich liegende Elbe-Havel-Kanal (EHK) erreichbar.

Mit Hilfe zweier Staustufen, der Schachtschleuse in Uelzen mit einer Fallhöhe von 23,0 m sowie dem Schiffshebwerk Lüneburg mit einer Höhe von 38,0 m, wird der Höhenunterschied von 61,0 m zwischen dem Wasserspiegel der Scheitelhaltung (NN + 65,0) und dem Normalstau der Elbe-Staustufe Geesthacht (NN + 4,0 m) überwunden (WSA Uelzen 2007).

Aus südlicher Richtung ist der Anlauf von Großmotorgüterschiffen (GMS) mit einer Länge von 110 m möglich. Für Schub- und Koppelverbände gilt eine maximale Länge von 185 m. Die größtmögliche Abladetiefe beträgt 2,8 m (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr 2007).

Aus nördlicher Richtung ist der Hafen Lüneburg von Schiffen mit einer Länge von 100 m und einer Breite von 11,45 m erreichbar. Das Doppelschiffshebwerk Scharnebeck verfügt über Tröge mit einer nutzbaren Länge von 100 m, einer Breite von 12 m sowie einer Wassertiefe von 3,40 m. Diese Maße verhindern das Passieren von Großmotorenschiffe mit einer Länge von 110 bzw. 135 m (WSA Uelzen 2009). Schubverbände, über 100 m Länge, müssen auseinandergelockert und einzeln gehoben bzw. gesenkt werden.

Der Binnenhafenstandort Lüneburg wird von keinem Liniendienst auf der Wasserstraße bedient.

Schienenseitige Erreichbarkeit

Der Lüneburger Hafen verfügt über einen öffentlichen Gleisanschluss, der sich im Eigentum der Stadt Lüneburg befindet. Durch den Gleisanschluss im Hafen ist die direkte Einbindung an das Schienennetz der DB gesichert. Zurzeit werden die Bahndienstleistungen für den Lüneburger Hafen aber von der OHE auf deren

eigenem Netz durchgeführt. Für die Nutzung des Netzes und der Leistungen hat die OHE ein eigenes Trassenpreissystem entwickelt. Es unterscheidet in Standardtrassen, für Verkehr mit Quelle und/oder Ziel im OHE-Netz, sowie in Durchgangstrassen, Verkehre mit Quelle und Ziel außerhalb des OHE-Netzes.

Straßenseitige Erreichbarkeit

Der Hafen Lüneburg liegt in etwa 3 km Entfernung zur nächstgelegenen Bundesautobahn A 250. Die A 250 verläuft ab Lüneburg in nordwestlicher Richtung zum Autobahnkreuz Maschen. Hier besteht ein direkter Anschluss an die Bundesautobahn A 1, die von Heiligenhafen an der Ostsee über das Ruhrgebiet nach Saarbrücken führt. Hamburg ist in rund 30 Minuten Fahrzeit erreichbar. Über das Autobahnkreuz Maschen besteht zudem eine Anbindung an eine weitere zentrale Nord-Süd-Verkehrsachse, der Bundesautobahn A 7.

Mit dem geplanten Bau des Teilstückes der Bundesautobahn A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wird ein direkter Anschluss an die Bundesautobahn A 2 sowie eine Verbindung mit der Stadt Wolfsburg ermöglicht. Die Strecke zwischen Wolfsburg und Lüneburg ist als vierstreifige Autobahn mit zwei Fahrstreifen und einem Standstreifen je Fahrtrichtung geplant.

Das Autobahnstück zwischen Wolfsburg und Lüneburg befindet sich aktuell in der Phase der Entwurfsplanung (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr 2009). Dem aktuellen Planungsstand nach gibt es bislang noch keine Datumsangabe bezüglich der Realisierung dieses Teilstückes. Mit dem Anschluss an die A 2, die zwischen dem Ruhrgebiet und dem Berliner Ring verläuft, würde der Standort Lüneburg an eine zentrale west-osteuropäische Verkehrsachse angebinden sein. Bisher besteht eine Anbindung direkt nach Berlin über die A 250 und über die A 1 an die Bundesautobahn A 24 in Richtung Berlin.

Die Einbindung in das Bundesstraßennetz erfolgt durch die Bundesstraßen B 216, B 4 und B 209. Die Bundesstraße B 209 führt in südwestliche Richtung zur A 7, die von der dänischen Grenze bis an die österreichische Grenze in nord-südliche Richtung verläuft. Über die in südlicher Richtung verlaufende Bundesstraße B 4 sind Uelzen sowie Braunschweig zu erreichen. Die Bundesstraße B 216 verbindet Lüneburg mit dem südöstlich gelegenen Dannenberg.

8.3 Flächensituation am Hafen Lüneburg

Der Hafen Lüneburg befindet sich im Osten Lüneburgs (Industriegebiet Lüneburg Hafen) an der Westseite des ESK.

Die Gesamtfläche des Industriegebietes Hafen beträgt etwa 80 ha. Davon erstreckt sich das Hafengebiet mit dem Hafenbecken und den Umschlagsflächen auf ca. 40 ha. Der überwiegende Teil der Flächen befindet sich im Eigentum der ansässigen privaten Unternehmen. Die übrigen Flächen, die im Besitz der Stadt Lüneburg sind, sind größtenteils verpachtet.

Die Anzahl der Unternehmensansiedlungen stieg in den letzten Jahren stetig (Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH für Stadt und Landkreis Lüneburg 2009), erschlossene Flächen für eine Ansiedlung sind nur noch begrenzt verfügbar. Die vorhandenen, freien Flächen sind zukünftig nur noch zur Verpachtung vorgesehen und nicht zum Verkauf, wie es in der Vergangenheit der Fall war.

Abbildung 67: Geplante Gewerbefläche „Bilmer Berg II“



Quelle: Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH für Stadt und Landkreis Lüneburg 2009

Aufgrund der hohen Auslastung der hafennahen Fläche soll der Bilmer Berg, eine neue Gewerbefläche von etwa 100 ha, erschlossen werden. Sie grenzt südlich an das existierende Gebiet des Hafens. Auch die neue Fläche wäre nicht von einer sich anschließenden Wohnbebauung betroffen. Im Rahmen der Erschließung wäre ebenso die Erweiterung des Lüneburger Binnenhafens selbst denkbar (Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH für Stadt und Landkreis Lüneburg 2009).

Allerdings wird der zukünftige Verlauf der A 39 die Erweiterungsfläche für hafennahe Ansiedlungen einschränken. Die Stadt Lüneburg bemüht sich daher um die Verlegung der Autobahntrasse, um die Erweiterungsflächen von derzeit ca. 30 ha auf 70 ha auszudehnen. Für logistiknahe Ansiedlungen wäre dies notwendig (Enkelmann 2008).

8.4 Städtischer Kontext und Wahrnehmung des Hafens Lüneburg

In Lüneburg ist das Verhältnis zwischen Vertretern der Stadt und des Hafens gut. Die Belange des Hafens werden in der Stadtpolitik wahrgenommen. Es ist erklärter politischer Wille den Lüneburger Hafen als Industriehafen zu erhalten und ihn als Ausweichstandort für großflächige Logistik aus Hamburg auszubauen. Dafür muss die Stadt in den kommenden Jahren in die Instandhaltung investieren, beispielsweise in die Entschlammung oder die Sanierung der Flächen. Darüber hinaus betreibt die Stadt eine aktive Flächensicherung (Enkelmann 2008).

Die Pläne für die Hafenerweiterung sind in dem Konzept „Hanseport“ zusammengefasst. Das Konzept sieht vor, den Hafen mit Hilfe von Fördergeldern aus dem Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) der Europäischen Union zu einem modernen Logistikzentrum auszubauen. Voraussetzung dafür ist gemäß der Förderbedingungen der EU, dass 80 % des zukünftigen Umschlags im Hafen von lokalen Unternehmen abgewickelt werden. Die von der EU geforderten Strukturen könnten nur über die Ansiedlung neuer Unternehmen geschaffen werden, da die bisherigen Unternehmen diesen Anforderungen nicht gerecht werden (Baumann 2009). Um neue Investoren zu akquirieren, soll eine neue Hafengesellschaft (HLG) gegründet werden, die nach einem neuen Geschäftsmodell wirtschaftet. Die neue HLG soll als Betreiber Massengut umschlagen, die Flächenvermietung

betreuen, den Stückgut- und Containerumschlag fördern und ergänzende Dienstleistungen anbieten (Süderelbe AG 2010). Die Entwicklung des Hafens mit Hilfe der neuen HLG ist in drei Schritten vorgesehen:

1. Zunächst soll HLG die Vermietung der Hafenumflächen und den Umschlag übernehmen. Die Aktivitäten auf der Bestandsfläche, insbesondere auf den östlichen Hafenumflächen, sollen mit eigenen, neuen Dienstleistungen intensiviert werden.
2. Nach dem Herrichten der Flächen soll mit dem Containerumschlag begonnen werden, für den zunächst ein Mobilkran gemietet wird. Die Flächen können je nach Verlauf des Umschlages auf bis zu 3,5 ha erweitert werden.
3. Bei einer positiven Umschlagsmengenentwicklung ist im letzten Schritt der Bau von zwei Kanal-Liegeplätzen geplant. In diesem Fall ist der Erwerb einer Containerbrücke oder alternativ eines Hafenumobilkrans vorgesehen.

Langfristig ist auch eine Erweiterung des Hafens im Bereich Bilmer Berg II (vgl. Abbildung 67) angedacht. Die entsprechenden Planungen wurden aber aufgrund der wirtschaftlichen Situation zunächst vom Projekt „Hanseport“ abgekoppelt (Stadt Lüneburg 2010).

Da die Stadt Lüneburg derzeit keine Mittel zur Entwicklung des Hafens zur Verfügung hat, ist das oberste Ziel des Projekts „Hanseport“ die Eigenwirtschaftlichkeit. Der Hafen wird mit geringem Einsatz vorsichtig entwickelt. Investitionen werden in Abhängigkeit des Umsatzes und der Mengensteigerung vorgenommen. In der Anfangsphase sind keine großen Investitionen vorgesehen. Die neuen Dienstleistungen müssen von der neuen HLG entwickelt werden. Der Hafen soll den Universalhafencharakter behalten, das heißt, es werden sowohl der konventionelle Stückgutumschlag als auch der Containerumschlag entwickelt (Süderelbe 2010, Stadt Lüneburg 2010). Die Stadt unterstützt das Projekt „Hanseport“ durch die Suche nach Fördergeldern und Privatinvestoren sowie durch die rechtzeitige Schaffung von Planungsrecht.

Das städtische Umfeld stellt kein Problem für die Hafenumnutzung dar. An den Hafenumstandort selbst grenzen keine Gebiete mit Wohnfunktion. Der Hafen ist in ein Industrieareal eingebunden. Konflikte mit konkurrierenden Nutzungen wie Wohnbebauung gibt es in Lüneburg daher nicht (Enkelmann 2008). Der Hafen unterliegt auch nur relativ geringen Nutzungseinschränkungen durch Immissionsbegrenzungen und besitzt damit einen Vorteil gegenüber anderen Standorten in der Metropolregion Hamburg (Enkelmann 2008).

Ein wichtiger Faktor für die zukünftige Entwicklung ist das Schiffshebewerk in Scharnebeck. Aus Sicht der Akteure der Binnenschifffahrt stellt die Tatsache, dass dort Schiffe mit einer Länge über 100 m auseinandergesegelt werden müssen und somit u. a. auch erhöhte Wartezeiten in Kauf genommen werden müssen, eine erhebliche Einschränkung in der wirtschaftlichen Abwicklung ihrer Binnenschifffahrtstransporte dar. Auch im Stadtparlament wird der Ausbau des Schiffshebewerkes kontrovers diskutiert. Ein Ausbau des Schiffshebewerkes ist in der überregionalen Politik umstritten, da in unmittelbarer Nähe die Elbe ohne Schleusen und Brücken schiffbar ist. Allerdings ist die Elbe insbesondere in den Sommermonaten von niedrigen Wasserständen betroffen, die zu einer Einschränkung der Schiffbarkeit führen. Lokalpolitisch gibt es jedoch ein klares Bekenntnis zum Elbe-Seiten-Kanal (ESK) (Enkelmann 2008).

8.5 Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Hafens Lüneburg

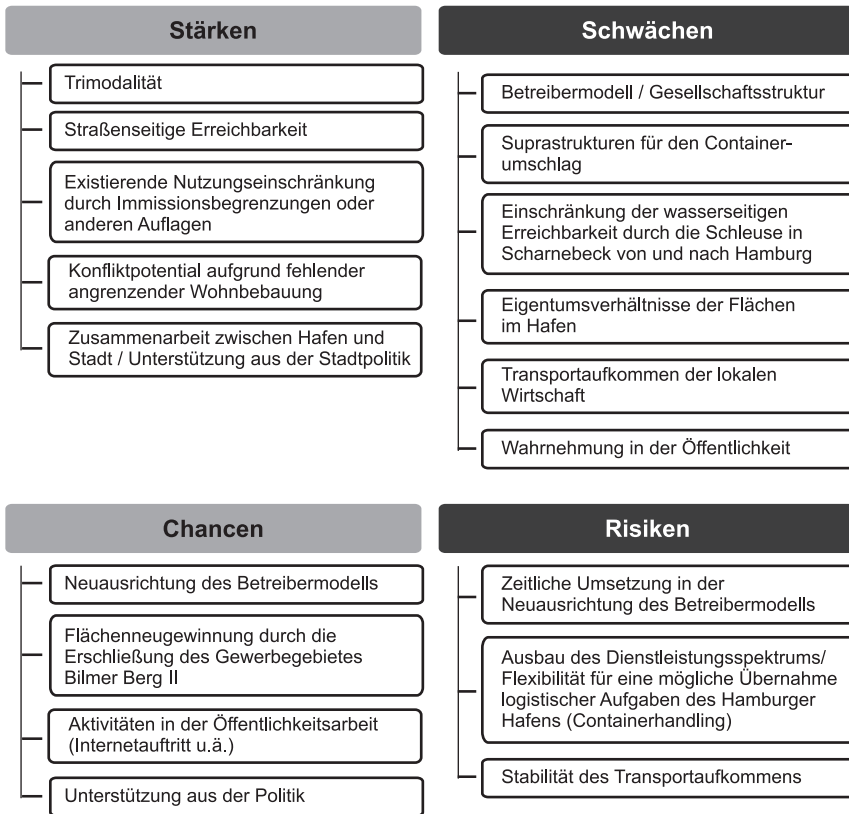
Im Rahmen der Bestandaufnahme wurden, die in der Abbildung 68 dargestellten, Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Lüneburger Hafens identifiziert.

Der Lüneburger Hafen ist trimodal angeschlossen. Der Hafenstandort ist vor allem straßenseitig gut an das überregionale Bundesstraßen- und Bundesautobahnnetz angebunden. Die straßenseitige Erreichbarkeit stellt insbesondere aus Richtung Hamburg eine Stärke dar, da dieser in einer knappen Stunde erreichbar ist.

Am Hafenstandort gibt es keine angrenzende Wohnbebauung. Daraus resultieren zwei wesentliche Stärken des Lüneburger Hafens: Erstens können sich somit keine Flächennutzungskonflikte ergeben und zweitens gibt es keine wesentlichen Nutzungseinschränkungen für den Hafenbetrieb durch Immissionsbegrenzungen.

Des Weiteren zeichnet den Lüneburger Hafenstandort eine vergleichsweise hohe stadtpolitische Unterstützung bei der Prüfung zukünftiger Gestaltungs- und Entwicklungsmöglichkeiten aus.

Abbildung 68: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Lüneburger Hafens



Quelle: Eigene Darstellung

Das derzeitige Betreibermodell stellt eine wesentliche Schwäche des Hafens Lüneburg dar. Die Organisation des Betriebes, des Wasserumschlages sowie der Ansiedlung basiert auf jeweils einzeln abgeschlossenen Verträgen aus den 1970er Jahren. Die Lüneburger Hafenbetriebergesellschaft ist lediglich der Verwalter der existierenden Hafeninfrastrukturen und nimmt keine operativen Aufgaben wahr. Dadurch, dass der wasser- und schienenseitige Umschlag nicht durch die Betriebergesellschaft selbst durchgeführt wird, ist ihre Einflussmöglichkeit, speziell bei der Akquisition, eingeschränkt. Da der Umschlag auf das Binnenschiff letztendlich in der Verantwortung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, der OHE, liegt, besteht die Gefahr, dass der Fokus nicht auf den wasserseitigen,

sondern vermehrt auf den Umschlag auf die Schiene gelegt wird. Auch die kleinteilige Gesellschafterstruktur wird mit Blick auf eine Konsensfindung über die zukünftige Entwicklung des Hafens als Schwäche eingestuft.

Für einen möglichen Containerumschlag am Lüneburger Hafen ist die vorhandene Suprastruktur bisher nur bedingt geeignet. Die Suprastruktur ist deshalb als Schwäche zu werten. Sie schränkt den trimodalen Umschlag ein und damit ebenso das Leistungsspektrum des Hafens.

Hinsichtlich der wasserseitigen Erreichbarkeit aus Richtung Hamburg ist der Lüneburger Hafen aufgrund seiner Lage am ESK im Gegensatz zu den anderen Standorten an der Elbe zwar nicht von Nutzungseinschränkungen aufgrund von schwankenden Wasserständen betroffen, eine wesentliche Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs ist jedoch durch das Hebewerk in Scharnebeck gegeben, da Schiffe mit einer Länge über 100 m das Hebewerk nicht passieren können, es sei denn, sie können entkoppelt und anschließend einzeln befördert werden, was jedoch sehr aufwendig ist.

Die Flächen des Hafengebietes sind weitgehend belegt. Die Eigentumsverhältnisse im Lüneburger Hafen wurden als Schwäche eingestuft, da ein Großteil der Flächen im Eigentum der privaten Nutzer ist und somit die Gestaltungsmöglichkeiten der Hafenbetreiber eingeschränkt wird. Zukünftig werden jedoch keine Flächen mehr durch die Stadt verkauft, sondern nur noch verpachtet. Zudem weisen die am Hafen ansässigen Nutzer ein unzureichendes Transport- bzw. Umschlagsvolumen im Lüneburger Hafen auf. Bislang erfolgt das Management der Flächen im Binnenhafen im Rahmen des Geschäftsbereiches „Flächen- und Ansiedlungsmanagement“ der Lüneburger Wirtschaftsförderung.

Der Lüneburger Hafen wird in der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen. Das wird als Schwäche angesehen, denn auch in der Logistikszene ist der Hafen kaum bekannt (Enkelmann 2008). Für den Hafen Lüneburg wurde bisher aber auch keine systematische Vermarktung als Logistikknoten, auch nicht im Rahmen des Stadtmarketings, betrieben, da sich der Betreiber und die Stadt Lüneburg nur für die Instandhaltung der öffentlichen Infrastruktur, also Gleisanschluss und Hafenbecken, zuständig sahen. Für die Vermarktung und Akquise der logistischen Aktivitäten ist, gemäß Dienstleistungsvertrag, ein Umschlagunternehmen zuständig (Enkelmann 2008).

Das aktuelle Betreiber- und Gesellschaftsmodell stellt zwar noch eine wesentliche Schwäche des Lüneburger Hafens dar, allerdings ist die derzeitige Planung für die Neugründung bzw. -strukturierung als Chance für den Hafen zu bewerten. Der Hafen Lüneburg muss die Prüfung und Planungen für ein neues Geschäftsmodell schnellstmöglich abschließen und mit der Umsetzung beginnen. Andernfalls besteht das Risiko, dass ungeklärte Verantwortlichkeiten des Betriebs und des Eigentums zu einer Verunsicherung potenzieller Kunden führen können. Das würde sich auch mit Blick auf das Erreichen einer gewissen Stabilität des vorhandenen Umschlagsaufkommens der Kunden des Hafens auswirken. Darüber hinaus kann dieser Zustand dazu führen, dass sich dringende Investitionen in den Aufbau von notwendigen Suprastrukturen für den Umschlag am Hafen verzögern und somit auf mögliche Veränderungen des Transportaufkommens, insbesondere aus Richtung des Hamburger Hafens (z. B. im Containerverkehr), nicht zeitnah und mit einem entsprechenden Angebotsspektrum reagiert werden kann.

Als Chance für den Lüneburger Hafenstandort wird die positive Entwicklung im Bereich der Unternehmensansiedlungen am Hafen und die Gewinnung von neuen Flächen durch die Erschließung des Gewerbegebietes Bilmer Berg II bewertet. Welche Chancen mit der Entwicklung des „Hanseports“ verbunden sind, muss allerdings noch abgewartet werden, da die Förderbedingungen für solch ein Projekt aktuell nicht erfüllt werden können. Ob und in welcher Form sich Lüneburg als Ergänzungsstandort für den Hamburger Hafen positionieren kann, muss geprüft werden. Vor allem aufgrund seiner räumlichen Nähe zur Hamburg werden bei der Schaffung intermodaler Transportketten von Lüneburger Seite Potenziale gesehen.

Um die Wahrnehmung in der Bevölkerung und der (Logistik-)Wirtschaft zu erhöhen, plant die Betreibergesellschaft zusammen mit der Lüneburger Wirtschaftsförderung Aktivitäten, die zunächst auf eine allgemeine Öffentlichkeitsarbeit abzielen. Für den Hafenstandort sind der Aufbau eines Internetauftrittes sowie die Erstellung einer Informationsbroschüre vorgesehen, die grundlegende Informationen zum Hafen vermitteln und die der Kommunikation mit den Akteuren aus der Wirtschaft dienen sollen. Daneben wird auch die Unterstützung aus der Stadtpolitik bei zukünftigen Hafenentwicklungen als Chance des Lüneburger Hafens bewertet.

9 Zusammenfassende Erkenntnisse aus der internen und externen Analyse der Binnenhafenstandorte

Im Rahmen der SWOT-Analyse wurde eine Vielzahl an internen und externen Faktoren zur Beschreibung von Binnenhafenstandorten und zur Strategieableitung für die zukünftige Hafententwicklung untersucht. Im Folgenden werden die Erkenntnisse daraus zusammenfassend vorgestellt, bevor im Kapitel 10 die darauf aufbauend identifizierten Handlungsstränge und -strategien vorgestellt werden.

9.1 Das Umfeld der Binnenhäfen

Die Umfeldanalyse der Binnenhäfen umfasste zunächst die Untersuchung des Verkehrssystems. Im Jahr 2009 wurden rund 3,7 Mrd. t Güter befördert. Das ist ein Rückgang von 11,2 % im Vergleich zum Vorjahr, was auf die Wirtschafts- und Finanzkrise zurückzuführen ist. Der bedeutendste Verkehrsträger in Deutschland ist die Straße. Die Binnenschifffahrt hatte im Jahr 2009 einen Anteil von 5,6 %. Dabei nahm der relative Anteil der Binnenschifffahrt ab. Insgesamt stieg in den letzten zehn Jahren das Transportaufkommensabsolut an; allerdings verringerte sich die Verkehrsleistung.

Bezogen auf die drei Verkehrsträger „Straße, Schiene, Wasserstraße“ ist das deutsche Binnenwasserstraßennetz mit 7.354 km Länge deutlich kürzer als die beiden anderen Netze. Hinzu kommt, dass die Schifffahrtsbedingungen auf den Flüssen und Kanälen sehr unterschiedlich sind. Die fünf Wasserstraßenklassen unterscheiden sich hinsichtlich der Länge, der Breite, des Tiefgangs und der Tonnage der zulässigen Schiffe sowie der Brückendurchfahrtshöhen.

In den Jahren von 2000 bis 2009 verringerte sich die Güterschiffsflotte um knapp 200 Schiffe. Dennoch stieg die gesamte Tragfähigkeit aller Frachtschiffe an. Der Rhein, als Deutschlands tragfähigster Fluss, führt große Güterströme von und zu den Seehäfen Rotterdam und Amsterdam über das Ruhrgebiet bis in die Region Frankfurt. Die Neuss-Düsseldorfer Häfen befinden sich direkt in diesem

Güterstrom, in dem jährlich mehr als 100 Mio. t Güter befördert werden. Weitere wichtige Güterströme befinden sich auf der Nord-Süd-Achse entlang der Bundesautobahn A 7 sowie zwischen dem Ruhrgebiet und Hamburg. Richtung Osten sind häufig weder die Güterströme vorhanden, noch die Verkehrsträger für große Massentransporte ausgelegt. Dies gilt insbesondere für die Binnenwasserstraße.

Damit spiegeln die Güterströme auch teilweise die sozioökonomischen Rahmenbedingungen der Binnenhäfen wider. Die wirtschaftlichen Schwerpunkte liegen nach wie vor im Süden Deutschlands und dort, wo die Bevölkerungsanteile am größten sind, wie im Ruhrgebiet. Damit erschweren sich die Ausgangsbedingungen für die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße, die vor allem auf denjenigen Relationen zum Einsatz kommen, wo sie ihre Massenleistungsfähigkeit ausnutzen können.

Hafenneubauten bzw. Hafenerweiterungen sind ebenso wie der Ausbau der Wasserstraßen nicht einfach zu realisieren. Sie müssen durch Planfeststellungsverfahren nach dem Bundeswasserstraßennetz bzw. Genehmigungsverfahren nach den jeweiligen Wassergesetzen der Bundesländer durchgeführt werden. Die Rahmengesetzgebungen für die Hafenentwicklung liegen auf Länder- und Bundesebene und sind größtenteils aus EU-Richtlinien abgeleitet.

Es wurde daher auch untersucht, welche Wahrnehmung der Binnenhäfen bzw. -schifffahrt in der Öffentlichkeit vorliegt und welche Maßnahmen zu deren Steigerung unternommen werden. Die Auswertung der Verbandsstrukturen zeigt, dass es eine Vielzahl an nationalen und europäischen Verbänden gibt, die das Ziel verfolgen, die Interessen der Binnenhäfen und -schifffahrt gegenüber der Politik und der allgemeinen Öffentlichkeit zu vertreten. Die Analyse bekräftigt die Befunde, dass die Stärke der verbandlichen Einflussnahme auf politische Entscheidungen stetig zunimmt. Allerdings lässt sich weder auf nationaler noch auf europäischer Ebene erkennen, dass die Interessensverbände sich bündeln und eine gemeinsame, abgestimmte Kommunikationsstrategie verfolgen, die es ermöglicht, dass die Binnenschifffahrt mit einer Stimme spricht und damit die Wahrnehmung in der allgemeinen und in der Fach-Öffentlichkeit steigt.

9.2 Hafenprofile

Betreiber und Gesellschaftsstruktur

Die untersuchten Hafenstandorte in Berlin, Neuss-Düsseldorf, Riesa, Minden, Braunschweig und Lüneburg weisen sowohl Gemeinsamkeiten als auch Unterschiede in ihren Betreiber- und Gesellschafterstrukturen auf. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Betreiber und Gesellschafter der untersuchten Binnenhäfen.

Tabelle 10: Überblick der Betreiber und Gesellschafter der untersuchten Binnenhäfen

	Berliner Westhafen	Neuss-Düsseldorfer Häfen	Hafen Riesa	RegioPort Weser	Hafen Braunschweig	Hafen Lüneburg
Betreiber	Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (BEHALA)	Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG	Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO)	RegioPort Weser GmbH	Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH	Hafen Lüneburg GmbH
Hafenstandorte	Westhafen, Südhafen, Neukölln, Wustermark	Neuss, Düsseldorf, Hafen Krefeld (zu 50%)	Dresden, Torgau, Roßlau, Lovosice, Decin	Industriehafen, Abstiegshafen, Osthafen, Westhafen	Braunschweig	Lüneburg
Aufgabenbereich	Transport, Umschlag, Lagerung sowie damit verbundene logistische Mehrwertdienste Vermietung / Verpachtung von Flächen					
Gesellschaftsstruktur	Stadt Berlin: 100 %	Stadt Neuss: 50 % Stadtwerke Düsseldorf: 50 %	Freistaat Sachsen: 100 %	Mindener Hafen GmbH: 100 %	Stadt Braunschweig: 100 %	Stadt Lüneburg: 44 % Unikai Hafenbetrieb Lüneburg GmbH: 25 % Streubesitz: 31 %
Kooperationen		Absichtserklärung über eine Zusammenarbeit mit dem Kölner Hafen	Kooperationsvereinbarung mit der Brunsbüttel Ports GmbH sowie Glückstadt Port GmbH & Co. KG	Hafenband am Mittellandkanal: Bückeberg, Minden, Hille, Espelkamp, Lübecke, preußisch Oldendorf		

Quelle: Eigene Darstellung

Fünf von sechs Hafenbetreibern sind neben den betrachteten Hafenstandorten auch für weitere Hafenstandorte verantwortlich. Die Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG sind mit 50 % am Hafen Krefeld beteiligt. Die SBO betreibt entlang der Oberelbe weitere Häfen in Dresden, in Torgau, in Roßlau, in Lovosice sowie in Decin in der Tschechischen Republik. Ein Standort der BEHALA ist der Binnenhafen Wustermark in Brandenburg.

Neuss-Düsseldorf und Riesa profitieren davon in verschiedener Hinsicht: Am Neuss Düsseldorfer Hafen sind die Flächenreserven weitgehend erschöpft und Möglichkeiten zu wesentlichen Erweiterungen nicht gegeben. Die Betreiber konnten durch die Beteiligung am Krefelder Hafen neue Flächen generieren. Der Riesaer Hafen profitiert vor allem durch den Austausch von benötigtem Umschlagsequipment mit den anderen Hafenstandorten der SBO.

Die Hafenstandorte in Berlin, Riesa, Minden und Braunschweig befinden sich im vollständigen Eigentum eines Gesellschafters.

Die Neuss-Düsseldorfer Häfen sind zu je 50 % Eigentum der Stadt Düsseldorf und der Stadt Neuss. Die beiden Städte verfolgen unterschiedliche Interessen bezüglich der Hafennutzung. Diese Interessen gilt es in Einklang zu bringen und bezüglich raumplanerischer Belange sowie Marketing- und Öffentlichkeitsarbeitsaktivitäten zu berücksichtigen.

Die Gesellschafterstruktur in Lüneburg ist sehr kleinteilig. Die Anteile des Hafens befinden sich im Besitz der Stadt Lüneburg, der Unikai Hafenbetrieb Lüneburg GmbH sowie von weiteren Kleineigentümern. Bei der Unikai Hafenbetrieb Lüneburg GmbH handelt es sich um das Unternehmen, das den Umschlag am Lüneburger Hafen übernimmt. Die Eigentümer verfolgen unterschiedliche Interessen, was dazu führt, dass Entscheidungsprozesse über die zukünftige Ausrichtung und Neustrukturierung der Betriebs- und Gesellschaftsorganisation erschwert werden.

Die Gesellschafter der Hafenstandorte in Neuss, Düsseldorf, Braunschweig, Minden und teilweise in Lüneburg sind Kommunen. In Berlin besteht die Situation, dass es sich bei dem Gesellschafter gleichzeitig um eine Stadt und ein Bundesland handelt.

Im Hafen Riesa ist der Freistaat Sachsen der alleinige Gesellschafter. Der Freistaat hat sich für die Häfen als Wirtschaftsfaktor ausgesprochen. Das stärkt auch

den Hafen Riesa, vor allem im Schutz vor Umnutzungen im Sinne von Water-front Development seitens der Kommunen.

Um Synergien zu nutzen und damit ihre Position gegenüber den Wettbewerbern zu behaupten, gingen einige Binnenhäfen in den letzten Jahren Kooperationen ein. Im Jahr 2008 schloss sich der Mindener Hafenstandort mit den Häfen Bückeburg, Hille, Espelkamp, Lübbecke und preußisch Oldendorf zum Hafenband am Mittellandkanal für eine stärkere Zusammenarbeit der Standorte und für eine Intensivierung der Vermarktung zusammen. Die Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG unterzeichnete im Jahr 2009 mit der Häfen und Güterverkehr Köln AG eine Absichtserklärung für eine zukünftig engere Zusammenarbeit. Im gleichen Jahr vereinbarten die SBO mit den Häfen Brunsbüttel und Glückstadt an der Unterelbe eine Kooperation für Binnenschiffstransporte auf der Elbe. Nach jetzigem Kenntnisstand führen die Kooperationen noch zu keinen konkreten Ergebnissen. In welcher Stärke die einzelnen Binnenhafenstandorte davon profitieren werden, bleibt daher abzuwarten.

Die untersuchten Häfen sind, mit Ausnahme von Lüneburg, ausschließlich im öffentlichen Eigentum. Bis auf Braunschweig und Lüneburg haben die Eigentümer mehrere Hafenstandorte. Deren regionale Verteilung variiert allerdings von rein kommunalen, über regionale bis hin zu mehreren Standorten in einem Bundesland. Über Kooperationen werden teilweise auch diese hoheitlichen Grenzen überschritten. Je mehr Standorte integriert sind und desto großräumiger die eigentumsrechtlichen bzw. kooperativen Verflechtungen sind, umso eher wurden Arbeitsteilungen zwischen den Häfen organisiert. In der Regel handelt es sich dann auch nicht nur um reine Flächenvermieter bzw. -verpächter, sondern um Unternehmen, die ein vielfältiges logistisches Dienstleistungsspektrum anbieten.

Leistungsspektrum

Die Hafenbetreiber aus Berlin, Neuss, Düsseldorf, Riesa, Minden und Braunschweig sind für den Umschlag, den Transport, die Lagerung sowie den damit verbundenen logistischen Mehrwertdiensten verantwortlich. Diese Situation ermöglicht es den Hafenbetreibern, Logistik- und Transportdienstleistungen aus einer Hand anzubieten. Damit haben sie eine komplette Übersicht über alle Tätigkeiten im Hafen und direkte Eingriffsmöglichkeiten auf deren Entwicklung.

Darüber hinaus übernehmen diese Betreiber das Management sowie die Vermietung oder Verpachtung von Flächen. Dadurch haben sie direkten Einfluss auf die Ansiedlung von Unternehmen und damit auf potenzielle Kunden der Hafenbetriebe bzw. auf die Ausweitung möglicher Synergien zwischen den am Hafen angesiedelten Unternehmen.

Im Gegensatz dazu übernimmt im Lüneburger Hafen ein drittes Unternehmen sämtliche Transport- und Logistikdienstleistungen. Dadurch kann der Betreiber beispielsweise keinen direkten Einfluss auf die Struktur der Umschlagsgüter, auf den Modal Split oder auf die Existenz und Leistungsfähigkeit des Umschlagsequipments nehmen. Beim Flächenmanagement bzw. bei der Ansiedlung von Unternehmen arbeitet der Betreiber mit der Lüneburger Wirtschaftsförderung und der Süderelbe AG zusammen. Trotzdem stellt die Gesamtsituation im Lüneburger Hafen aufgrund der geringen Einflussmöglichkeiten auf die Entwicklung des Hafens einen Nachteil dar.

An den Hafenstandorten Berlin, Neuss-Düsseldorf, Riesa und Braunschweig steht Equipment für den Umschlag von Schütt-, Stück-, Flüssig- und Schwergut sowie für Container zur Verfügung. Im geplanten RegioPort Weser sollen vor allem Umschlagsgeräte für die Abwicklung von Containern bereit stehen, wodurch eine Spezialisierung stattfindet. Im Hafen Lüneburg erfolgt kein Containerumschlag, da kein entsprechendes Equipment zur Verfügung steht. Im Neusser Hafen betreibt die Neuss Trimodal GmbH den Containerterminal. An diesem Unternehmen sind die Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG sowie weitere Logistikunternehmen beteiligt. Am Düsseldorfer Standort wird der Containerumschlag von DCH betrieben. Dort gibt es keine Beteiligung der Neuss-Düsseldorfer Häfen.

Umschlagsentwicklung und -struktur

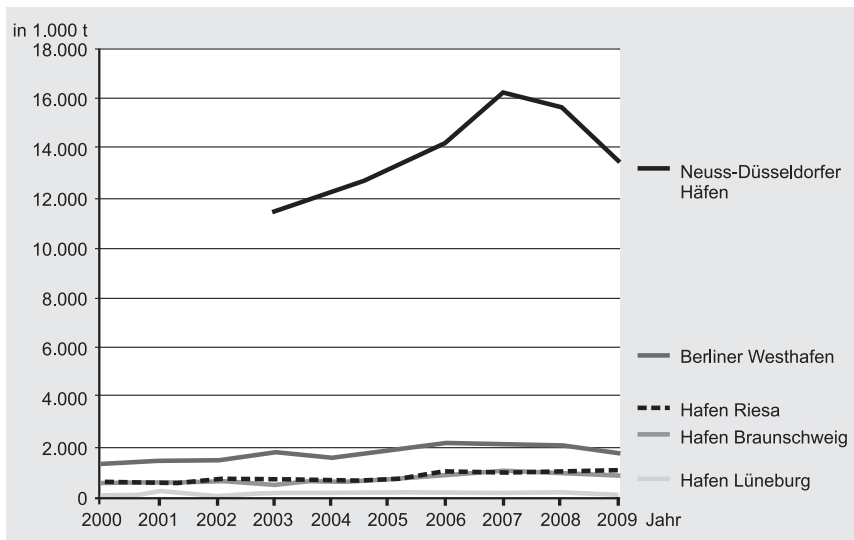
Im Jahr 2009 wurden in den Neuss-Düsseldorfer Häfen Güter in Höhe von rund 13,46 Mio. t umgeschlagen. Im gleichen Zeitraum lagen die Umschläge im Berliner Westhafen bei knapp 1,82 Mio. t. und im Hafen Riesa bei knapp 1,06 Mio. t Güter. Im Braunschweiger Hafen wurden rund 0,84 Mio. t Güter umgeschlagen. In diesen Umschlagszahlen ist der Umschlag von Containern allerdings nicht eingerechnet. Im Lüneburger Hafen betrug der Güterumschlag rund 0,14 Mio. t

Güter. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Häfen in Neuss-Düsseldorf, in Braunschweig und in Lüneburg den Lkw-Umschlag nicht erfassen.

Im RegioPort Weser in Minden findet noch kein Umschlag statt, da er sich noch im Planungsstadium befindet.

Die folgende Abbildung verdeutlicht, dass der Güterumschlag an den Hafensandorten in Berlin, Neuss Düsseldorf, Riesa und Braunschweig zwischen den Jahren 2000 und 2009 zugenommen hat. Dies ist vor allem auf den steigenden Containerumschlag zurückzuführen. Die Abbildung 69 veranschaulicht auch, dass diese Hafenstandorte in den Jahren 2008 und 2009 von der Wirtschaftskrise betroffen waren. Nur in Riesa ist es aufgrund des Containerumschlags gelungen den gesamten Güterumschlag zu stabilisieren. Die Umschlagsentwicklung in Lüneburg lässt keine Tendenz im betrachteten Zeitraum erkennen. Die Schwankungen, denen sie unterlegen ist, resultiert aus der relativ hohen Abhängigkeit von nur wenigen Kunden.

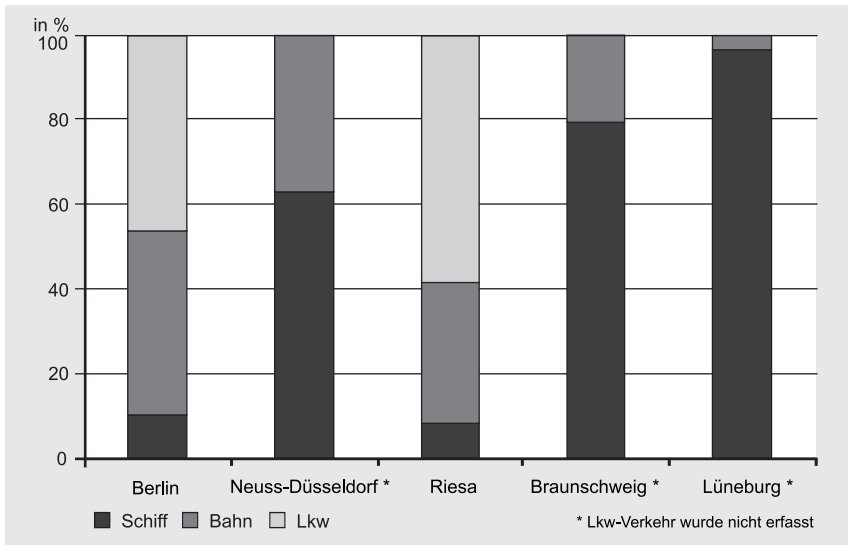
Abbildung 69: Umschlagsentwicklung in den Binnenhäfen (2000-2009)



Quelle: Eigene Darstellung

Bei einem Vergleich der Anteile der Verkehrsträger am Gesamtumschlag ist festzustellen, dass der Anteil am Umschlag des Binnenschiffs im Berliner Westhafen und in Riesa deutlich geringer ist, als bei der Bahn und beim Lkw (vgl. Abbildung 70). Es ist davon auszugehen, dass bei einer Erfassung des Umschlags auf den Lkw, auch in den Hafenstandorten in Neuss-Düsseldorf, Braunschweig und Lüneburg der Lkw-Anteil am höchsten ausfallen würde. Der Anteil des Binnenschiffes an diesen Standorten ist höher als der Anteil der Bahn.

Abbildung 70: Anteil der Verkehrsträger am Umschlag in den Binnenhäfen (2009)



Quelle: Eigene Darstellung

9.3 Verkehrliche Erreichbarkeiten

Wasserseitige Erreichbarkeit

Rhein und Elbe gehören zu den wichtigsten Flüssen Deutschlands, da sie aufgrund ihres Verlaufs und der gegebenen Schiffbarkeit als Wasserstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen eine wichtige wasserseitige europäische Verbindung

darstellen. Die Hafenstandorte Neuss und Düsseldorf sind durch ihre Lage am Rhein an das europäische Wasserstraßennetz angebunden. Es besteht eine direkte Verbindung zu den beiden größten Seehäfen Europas, Rotterdam und Antwerpen, die drei- bis viermal die Woche über Liniendienste angefahren werden.

Die Standorte Riesa und Lüneburg liegen logistisch günstig direkt an der Elbe bzw. Elbe-Seitenkanal und damit in unmittelbarer Verbindung zum Seestandort Hamburg. Schwächen beider Hafenstandorte liegen jedoch bei der wasserseitigen Erreichbarkeit, da diese eingeschränkt ist. Während in Lüneburg Schiffsverbände, die vom Norden her kommen und über 100 m lang sind, entkoppelt und einzeln gehoben werden müssen, kann im Elbbereich ab Wittenberge eine Maximalabladetiefe oft nicht erreicht werden. Die hohen Schwankungen im Wasserstand wirken sich meist stark und unvorhersehbar auf die Schiffbarkeit des Elbabschnitts und damit auch auf die Erreichbarkeit des Riesaer Hafens aus.

Der Berliner Westhafen ist durch ein umfassendes System an Wasserstraßen an das Wasserstraßennetz Deutschlands angebunden.

An einer wichtigen Querverbindung zwischen den großen europäischen Flüssen Rhein, Oder, Ems und Elbe – dem Mittellandkanal - sind die Standorte Minden und Braunschweig gelegen. Schwächen bestehen durch entstehende Wartezeiten bei der Regulierung des Wasserstandes, welche durch drei Schleusen erfolgt.

Schienenseitige Erreichbarkeit

Alle Standorte sind an das Netz der Deutschen Bahn angeschlossen. Auf dem geplanten Gelände des Mindener Hafens liegt ein altes nicht genutztes Gleis, welches an das DB-Netz angeschlossen werden kann.

Die Neusser Eisenbahn verfügt über eine große Anzahl an eigenen Loks und Waggons und es gibt neun wöchentliche Regelverbindungen im kombinierten Ladungsverkehr. Zudem werden viermal pro Woche nationale und internationale wichtige Standorte wie Hamburg, München, Rotterdam usw. angefahren.

Berlin, Riesa, Minden und Braunschweig verfügen ebenfalls über eigene Gleisnetze. Das Braunschweiger Netz ist jedoch nur eingleisig und nicht elektrifiziert. Dies hat zur Folge, dass zweimal umgespannt werden muss, wodurch die Kosten steigen und die Zeiten sich verlängern.

Straßenseitige Erreichbarkeit

Alle Standorte sind gut in das Bundesautobahnnetz eingebunden. Die Hafensandorte Neuss und Düsseldorf liegen in der Nähe eines sehr dichten Netzes von Bundesautobahnen. Während die Standorte Berlin, Braunschweig und Lüneburg quasi direkt an das Bundesautobahnnetz angebunden sind, liegt in Minden die dichteste Bundesautobahn in 12 km und in Riesa in 28 km Entfernung. Allerdings ist das Straßennetz in und nach Riesa längst nicht so aus- oder überlastet, wie beispielsweise in Neuss oder Düsseldorf.

Hinsichtlich der verkehrlichen Erreichbarkeit ist das Ergebnis wenig überraschend. Von den untersuchten Binnenhäfen schlagen die am Rhein gelegenen Binnenhäfen am häufigsten wasserseitig um. Der Vergleich der bahn- und schiffsseitigen Nutzung der Binnenhäfen zeigt, dass je weiter die Binnenhäfen im Hinterland liegen, desto mehr wird eher die Bahn als das Binnenschiff genutzt. Dies gilt insbesondere für die über die Elbe zu erreichenden Binnenhäfen, deren wasserseitige Erschließung noch schlechter ist, als die vorhandenen Einschränkungen bei der bahnseitigen Erschließung. Meist sind diese Binnenhäfen nicht direkt mit einem Ganzzug erreichbar, da sie nicht über die entsprechenden Gleislängen verfügen.

9.4 Flächensituationen

Mit 500 ha ist der Neuss-Düsseldorf Hafen flächenmäßig der größte der untersuchten Standorte. Die anderen Standorte fassen jeweils nur etwa ein Zehntel dieser Fläche. Da die Häfen meist direkt in der Stadt liegen, stehen kaum Expansionsflächen zur Verfügung. Lediglich an den Standorten Minden und Lüneburg gibt es größere Erweiterungsflächen. In Minden ist beispielweise durch die Neuschaffung des Hafenstandortes RegioPort Weser Erweiterungspotenzial geschaffen worden. Im Norden des Areals befinden sich weitere Flächen, die für Gewerbe- und Industrieansiedlungen mit Hafenbezug genutzt werden können. Es ist jedoch anzumerken, dass diese Flächen derzeit landwirtschaftliche Ausgleichsflächen bzw. Erholungsgebiete darstellen. Dies stellt ein mögliches Konfliktpotenzial bei einer Erweiterung der Fläche dar.

Konfliktpotenziale herrschen jedoch auch an anderen Standorten vor. So besteht in Düsseldorf beispielsweise ein Konflikt mit der Nutzung und Erweiterung

des Medienhafens. In Neuss und in Berlin ist das Konfliktrisiko aufgrund einer geringen Besiedlungsdichte im direkten Umfeld gering. In Riesa besteht ein Konfliktpotenzial aufgrund einer hohen Emissionsbelastung. Untersuchungen konnten jedoch zeigen, dass die Emissionen durch ein Stahlwerk und nicht durch den Hafen selbst entstehen.

Die meisten der untersuchten Hafenstandorte haben eine Gesamtfläche von 40 bis 60 ha. Nur die Neuss-Düsseldorfer Häfen haben eine Gesamtfläche von 500 ha. Lediglich an zwei Standorten stehen Expansionsflächen zur Verfügung. Es verwundert daher nicht, dass an den meisten Standorten ein gewisses Potenzial an Flächennutzungskonflikten mit den Anrainern vorliegt und auch andere Nutzungskonflikte mit den Nachbarnutzungen existieren. Lediglich an den Standorten Braunschweig und Lüneburg liegen keine angrenzenden Gebiete mit Wohnfunktion in unmittelbarer Nähe des Hafens und es bestehen für die Flächen nur geringe Nutzungseinschränkungen.

9.5 Städtische Kontexte und Wahrnehmungen

Im Folgenden wird die Situation der öffentlichen Wahrnehmung von Binnenhäfen in der Bevölkerung der am Verbundprojekt beteiligten Hafenstandorte Neuss-Düsseldorf, Riesa, Berlin, Minden, Braunschweig und Lüneburg sowie ihre Marketingaktivitäten dargestellt. Hierfür werden die Aussagen der geführten Experteninterviews sowie ergänzende Angaben der Hafenbetreiber herangezogen. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Grenzen zwischen den Marketingaktivitäten, die sich ausschließlich an die Bevölkerung richten und den Aktivitäten, die sich auch an Akteure aus der (Logistik-)Wirtschaft beziehen, fließend sind.

Die öffentliche Wahrnehmung der Hafenstandorte **Neuss und Düsseldorf** fällt sehr unterschiedlich aus. Das positive Image des Neusser Hafenstandortes resultiert nach Meinung der Stadt vor allem aus der hohen wirtschaftlichen Bedeutung des Hafens für die Stadt. In diesem Zusammenhang wird speziell darauf verwiesen, dass das Beschäftigungswachstum im produzierenden Gewerbe ohne die Aktivitäten im Hafen nicht stattgefunden hätte. Das positive Image des Neusser Hafens wird von Seiten der Düsseldorfer Bevölkerung jedoch durch die herüber wehenden Gerüche einzelner Betriebe am Neusser Hafen abgeschwächt. Der Neusser Hafen entgegnet, dass dieses Problem nur bei bestimmten Wetterlagen verstärkt auftritt.

Die Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG und die Wirtschaftsförderung der Stadt arbeiten aktiv daran, dieses überwiegend positive Bild des Neusser Hafens in der Öffentlichkeit zu festigen. Aus Sicht der Neusser Wirtschaftsförderung ist es wichtig, der Bevölkerung aufzuzeigen, was am Hafen tatsächlich passiert. So informieren organisierte Hafenrundfahrten die Teilnehmer über die Hafenaktivitäten und die ansässigen Unternehmen und sorgen damit für einen „Aha-Effekt“. Dem Neusser Hafen ist auch die Unterstützung durch das Stadtmarketing sicher. In der aufgelegten Standortbroschüre der Stadt ist der Neusser Hafen als Wirtschaftshafen beispielsweise ein fester Bestandteil. Darüber hinaus engagiert sich die Stadt Neuss auch im Städteverbund Rheinische Hanse. Als Wirtschaftsnetzwerk wird für die Hanse im Logistikbereich eine große Chance gesehen (vgl. Stadt Neuss 2010). Die Wahrnehmung des Wirtschaftshafens Düsseldorf verschwindet dagegen im Schatten des Medienhafens. Im Düsseldorfer Stadtmarketing findet der Wirtschaftshafen keine Berücksichtigung.

Die Maßnahmen seitens des Neuss-Düsseldorfer Hafenbetreibers umfassen eine aktive Pressearbeit, Messeauftritte, Imagebroschüren und die Organisation von Hafenfesten. Darüber hinaus wurde im Jahr 2010 der Neuss Düsseldorfer Hafentag zum dritten Mal durchgeführt. Der Hafentag bietet den Akteuren aus der Binnenschifffahrt aber auch aus anderen Bereichen der Logistik eine Plattform zur Information und Diskussion aktueller wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Themen in der See- und Binnenschifffahrt. Auf der eigenen Homepage www.hafentag.de werden entsprechende Informationen bereitgestellt und die Vorträge veröffentlicht.

Der **Hafen in Riesa** trifft auf eine gute Akzeptanz in der Bevölkerung. Nach Meinung der Stadt ist der Hafen in den letzten Jahren nicht zuletzt aufgrund der dort durchgeführten Veranstaltungen wieder stärker in den Blickpunkt der Bevölkerung gerückt. Obwohl Riesa nach Aussage des Hafenbetreibers nicht im Stadtmarketing verankert ist, sieht die Bevölkerung den Hafen als wichtigen Bestandteil der Stadt an und ist an den aktuellen Entwicklungen des Hafens interessiert. Für den Riesaer Hafenstandort existiert zwar kein Marketingkonzept, aber der Hafenbetreiber, die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO), richtet sich mit verschiedenen Marketingmaßnahmen an die Öffentlichkeit. Diese Maßnahmen umfassen beispielsweise Messeauftritte, Beiträge in der Presse, Hafenrundgänge, einen Tag der offenen Tür, die Betreuung der Plattform ElbPro oder die Beteiligung an Forschungsprojekten.

Nur das Stahlwerk Feralpi, so ergab die Anwohnerbefragung in Riesa, liegt seit dem Jahr 1994 in einem Dauerkonflikt mit den Anwohnern. Immissionen durch das Stahlwerk werden teilweise durch die Bevölkerung fälschlicherweise dem Hafen angelastet.

Hafen und Logistik spielen in der Außendarstellung unter wirtschaftlichen Aspekten eine bedeutende Rolle. So präsentiert sich Riesa als Container- und Massengutstandort. In Zusammenarbeit mit dem Sächsischen Hafen- und Verkehrsverein (SHV) organisiert die SBO regelmäßig Wirtschaftstreffen, Fachexkursionen und Unternehmensbesichtigungen. Ein Veranstaltungskalender auf der Homepage der SBO informiert über die geplanten Termine.

Der **Berliner Westhafen** wird in der Bevölkerung vorwiegend positiv wahrgenommen. Das ist vor allem ein Resultat einer aktiven Öffentlichkeitsarbeit des Hafenbetreibers, der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (BEHALA). Pressemitteilungen und Beiträge über aktuelle Ereignisse kann die Öffentlichkeit auf dem Internetauftritt der BEHALA erhalten. Auf den Internetseiten steht auch ein Imagefilm des Berliner Hafenstandortes zum downloaden zur Verfügung. Messeauftritte, z. B. auf der Logistikmesse transport logistic, nutzt die BEHALA um sich und aktuelle Ergebnisse von Forschungsprojekten mit ihrer Beteiligung zu präsentieren.

Der neue **Mindener Hafen** wird durch die öffentliche Hand und den Hafenbetreiber positiv wahrgenommen. Dabei wird insbesondere auf die Wichtigkeit des Hafenstandortes für die lokale und regionale Wirtschaft hingewiesen. Die Mehrheit der lokalen Akteure aus Wirtschaft und Politik befürwortet den Bau des Containerhafens. Im Zuge der Wirtschaftskrise wird das Projekt jedoch vor allem bei den betroffenen Anwohnern hinsichtlich der wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit, der finanziellen Belastung und der ökologischen Verträglichkeit in Frage gestellt. Die Gegner des RegioPorts Weser haben sich im Verein Bürgerinitiative Containerhafen e. V. organisiert. Der Verein betreibt eine aktive Pressearbeit und führt u. a. Stammtische durch. Um diesen Konflikt in der Öffentlichkeit nicht unnötig hochzuschaukeln, hält sich die Betreibergesellschaft, die Mindener Hafen GmbH, mit Pressestatements zurück. Es existiert weder ein eigenes Marketingkonzept für den Mindener Hafenstandort noch ist er im Stadtmarketing verankert. Die Stadt Minden richtete allerdings eigens für den RegioPort Weser eine Stelle für die Öffentlichkeitsarbeit ein.

Der Mindener Hafen ist Teil des Hafenbandes, eine Kooperation von sechs Hafenstandorten (Minden, Hille, Espelkamp, Lübbecke, Preußisch Oldendorf und Bückeburg) entlang des Mittellandkanals. Die Zusammenarbeit umfasst sowohl die Koordination von Hafenaktivitäten als auch eine gemeinsame Kommunikationsstrategie.

Der **Braunschweiger Hafenstandort** ist durch eine ganz andere Situation gekennzeichnet. Nach Meinung des Hafenbetreibers, der Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH, ist die öffentliche Wahrnehmung des Hafens in der Öffentlichkeit vergleichsweise gering. Zurückzuführen sei dies hauptsächlich auf die Eigenschaft der Binnenschifffahrt, eher lautlos und staufrei von staten zu gehen. Es fand zwar ein Hafenfest zum 75-jährigen Jubiläum statt, ein aktives Marketing wird allerdings weder vom Hafenbetreiber noch vom Braunschweiger Stadtmarketing betrieben. Aus Sicht des Hafenbetreibers würden derartige Marketingmaßnahmen eher den Betrieb hindern als fördern.

Die Marketingaktivitäten zielen somit vornehmlich auf die Akteure der Logistik, die klassischen Nutzer des Hafens und Massengutverlader sowie auf Containerverkehre ab. Als wichtiger Standortfaktor der Stadt ist der Binnenhafen Bestandteil der Braunschweiger Wirtschaftsförderung.

Der **Lüneburger Hafen** wird seitens der Bevölkerung kaum wahrgenommen. Für den Hafen in Lüneburg existiert kein Marketingkonzept und es ist derzeit auch keines angedacht. Für den Hafenstandort sind der Aufbau eines Internetauftrittes sowie die Erstellung einer Informationsbroschüre geplant, die als Grundlage einer verbesserten Kommunikation des Hafens dienen sollen. Der Hafen ist nicht Bestandteil des Stadtmarketings. Im Rahmen des Geschäftsbereiches „Flächen- und Ansiedlungsmanagement“ wird der Binnenhafen durch die Wirtschaftsförderung, der Süderelbe AG (SAG) sowie der Logistikinitiative Hamburg vermarktet. Der Binnenhafen ist Teil des Standortatlas der Logistik, der von der SAG erstellt wurde.

Die Untersuchung hat gezeigt, dass die am Forschungsvorhaben „Binnen_Land“ beteiligten Häfen in der Öffentlichkeit in unterschiedlicher Weise wahrgenommen werden. Ein größtenteils positives Image besitzen die Hafenstandorte Neuss, Riesa und Berlin. Das öffentliche Bild des Mindener Hafenstandortes ist aufgrund des kontrovers diskutierten RegioPorts Weser eher zwiesgespalten.

Die Hafenstandorte Braunschweig, Düsseldorf und Lüneburg werden von der lokalen Öffentlichkeit eher gering wahrgenommen.

Durch zielgerichtete Marketingmaßnahmen kann die Wahrnehmung der lokalen Öffentlichkeit und das Image der Hafenstandorte erhöht werden. Die Hafensstandorte Neuss, Riesa und Berlin richten sich darüber hinaus mit einer Vielzahl von Aktivitäten an die Öffentlichkeit. Positiv dürfte sich ebenfalls die Verankerung im Stadtmarketing und/oder in der Wirtschaftsförderung auswirken.

Dass eine vergleichsweise geringe Wahrnehmung nicht zwangsläufig mit einem negativen Image des Binnenhafens im Zusammenhang steht, zeigt der Braunschweiger Hafen. Nahezu unbemerkt von der Bevölkerung finden hier die Umschlagsaktivitäten statt und damit ist der Hafen ein wichtiger Bestandteil bei den Aktivitäten in der Wirtschaftsförderung. Eine Vermarktung des Braunschweiger Hafens unter touristischen Aspekten findet nicht statt.

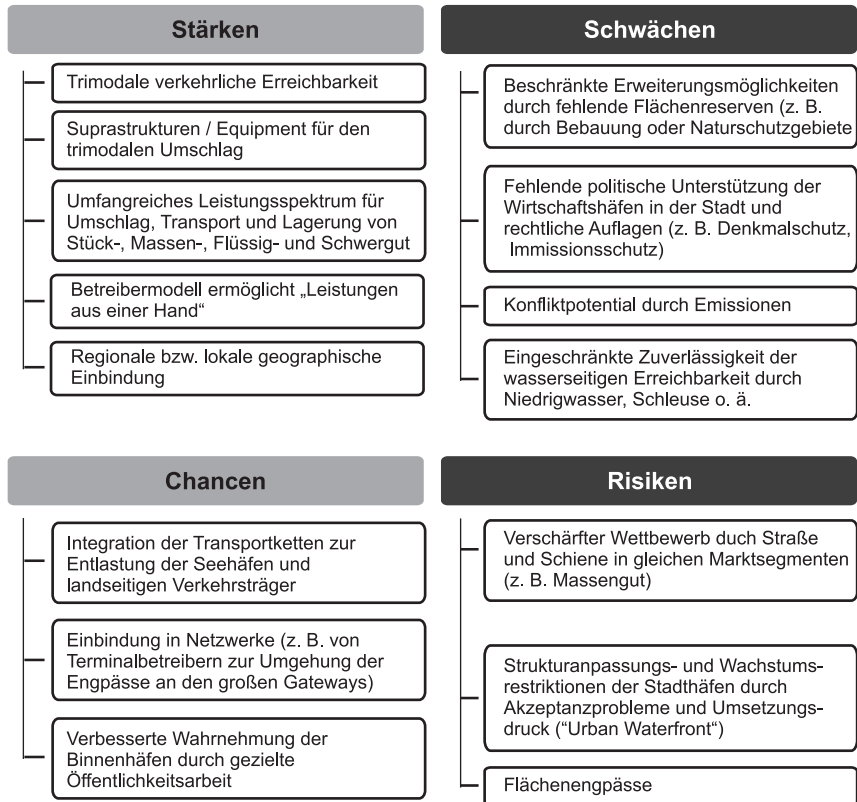
Die Aussagen der befragten Experten verdeutlichen, dass das Image und die Akzeptanz des Hafens durch die Bevölkerung eng mit der wirtschaftlichen Bedeutung für die jeweilige Region des Hafens verbunden sind. Das setzt jedoch voraus, dass die Öffentlichkeit über die Funktionen und damit die Aktivitäten des Hafens informiert ist. Eine zentrale Aufgabe des Marketings muss es daher sein, diese Wichtigkeit der Binnenhäfen der Bevölkerung deutlich zu machen.

In einigen städtischen Agglomerationen schwindet die Wahrnehmung von Binnenhäfen als traditionelle Bestandteile der lokalen Wirtschaft und Gesellschaft. Flächennutzungskonkurrenzen führen vielerorts dazu, dass die Binnenhäfen mit ihren logistischen Nutzungen zunehmend aus dem Stadtbild verschwinden.

9.6 Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

Die SWOT-Analyse der einzelnen Häfen hat gezeigt, dass die sechs unterschiedlichen Hafenstandorte auch durch unterschiedliche Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken gekennzeichnet sind. Dennoch lassen sich Gemeinsamkeiten finden, die im Folgenden kurz zusammengefasst werden (vgl. auch Abbildung 71).

Abbildung 71: Zusammenfassende Ergebnisse der SWOT-Analyse für alle sechs betrachteten Hafenstandorte



Quelle: Eigene Darstellung

Alle Häfen weisen die gemeinsame **Stärke** der trimodalen verkehrlichen Erreichbarkeit – Straße, Schiene und Wasserstraße – auf. Durch eine solche Anbindung kann eine ganzheitliche Transportkette, inklusive Vor- und Nachlauf, gewährleistet werden und durch die Kombination der drei Verkehrsträger kann dem Kunden eine erhöhte Transportzuverlässigkeit geboten werden.

Zudem werden die Hafenstandorte durch die guten regionalen und geographischen Anbindungen an ein dichtes Straßen- und Schienennetz begünstigt. Beispielweise liegt der Hafen Neuss am Rhein, einer leistungsfähigen Binnen-

wasserstraße mit relativ geringen Pegelschwankungen. Dies ermöglicht eine ganzjährige wasserseitige Erreichbarkeit des Hafens. Zudem verfügt der Hafen über Gleisanschlüsse mit einer direkten Anbindung an das DB-Schiennetz und an eine Anbindung an das überregionale Bundesautobahnnetz. Auch der Berliner Westhafen zeichnet sich durch eine gute trimodale Erreichbarkeit aus. Er profitiert vor allem von seinem direkten Autobahnanschluss an die Stadtautobahn und damit an eine Anbindung an das überregionale Bundesautobahnnetz. Darüber hinaus verfügt die BEHALA über eine gute Schienenanbindung an das öffentliche Gleisnetz der DB Netz AG.

Entsprechend der Anforderungen für einen effektiven trimodalen Umschlag sind als weitere Stärke der Hafenstandorte die leistungsfähigen, modernen Superstrukturen und das vorhandene Equipment hervorzuheben. Die Strukturen ermöglichen ein Angebot von umfangreichen Leistungen für den Umschlag, den Transport und die Lagerung.

Die untersuchten Häfen weisen unterschiedlichste Betreibermodelle und Gesellschaftsstrukturen auf, dennoch ermöglichen, mit Ausnahme des Hafens Lüneburg, alle Häfen eine Vielzahl an Leistungsangeboten. Dies ist als Stärke zu betrachten, da alle logistischen Leistungen zentral organisiert werden können und somit schnell auf Veränderungen im Transportaufkommen reagiert werden kann. Ein hervorzuhebendes Beispiel ist die SBO, die bei Bedarf das benötigte Umschlagsequipment von einem Hafenstandort zum anderen austauschen kann. Hinzu kommt, dass alleiniger Gesellschafter der Freistaat Sachsen ist und somit kommunale Stadtentwicklungsvisionen, beispielsweise für das Wohnen und Arbeiten am Wasser, nicht im Vordergrund stehen, da der Freistaat den Hafen vornehmlich als Wirtschaftsfaktor sieht.

Als **Schwäche** aller betrachteten Häfen sind fehlende Flächenreserven identifiziert worden. Die Hafenflächen können in der Regel durch bereits bestehende Bebauungen oder festgelegte Naturschutzgebiete an ihren Standorten nicht erweitert werden. Vor allem der Düsseldorfer Hafen ist mit alternativen Nutzungen, wie das Wohnen am Wasser, konfrontiert. Durch diese beschränkten Erweiterungsmöglichkeiten der Hafengelände selbst kann es bei steigendem Transportaufkommen zu Engpässen kommen.

Vielen Häfen mangelt es an fehlender politischer Wahrnehmung und Unterstützung durch Politik und Bevölkerung. Die wirtschaftliche Entwicklung der

Häfen wird zudem durch den Denkmal- und Immissionsschutz stark begrenzt. Ein besonderes Konfliktpotenzial, vor allem vor dem Hintergrund der aktuellen Umweltschutzmaßnahmen, stellen die Emissionen, die von dem (Gewerbe im) Hafen ausgehen, dar. In Berlin führt dies beispielsweise dazu, dass kein 24-Stunden-Betrieb im Hafen durchgeführt werden kann und aufgrund der innerstädtischen Lage des Hafens hohe Emissionsauflagen eingehalten werden müssen.

Eine weitere Schwäche, ist die zum Teil eingeschränkte Zuverlässigkeit der wasserseitigen Erreichbarkeit durch Niedrigwasser, Schleusen, Brücken o.ä., insbesondere für Standorte im weiteren Hinterland. Beispielsweise ist die Schleuse Scharnebeck zwischen Lüneburg bzw. Braunschweig und Hamburg ein Engpass. Diese eingeschränkte Erreichbarkeit über die Wasserstraße stellt letztendlich Transportketten in Frage und damit teilweise auch den Standort Hafen.

Als Netzknoten ergeben sich **Risiken** für die Binnenhäfen bzw. den Verkehrsträger Binnenschifffahrt vor allem durch einen verschärften Wettbewerb durch Straße und Schiene.

Neben diesen wettbewerbsseitigen Problemen, haben besonders die Stadthäfen mit Strukturanpassungs- und Wachstumsrestriktionen zu kämpfen. Diese Restriktionen ergeben sich aus den bereits geschilderten Akzeptanzproblemen und Umnutzungsdruck („Urban Waterfront“) sowie durch die Flächenengpässe. Dies kann wie oben beschrieben als Schwäche gewertet werden, vor allem wenn diese Probleme bereits bestehen, aber auch als zukünftiges Risiko für andere Häfen, wenn die dortige Stadtplanung diese Ideen aufgreift.

Zugleich können sich **Chancen** durch eine intelligente Weiterentwicklung von Logistikkonzepten ergeben. Dazu gehört insbesondere die logistische Integration der Binnenhäfen in Transportketten und die Containerisierung weiterer Gütergruppen. Auch die weitere Netzbildung, z. B. in Kooperation mit Terminalbetreibern, gehört dazu.

Zum Abbau der Akzeptanzprobleme in der Bevölkerung und der Politik kann zudem eine vermehrte Öffentlichkeitsarbeit dienen. Die veränderte Wahrnehmung der Binnenhäfen in der Öffentlichkeit wird als Chance der Häfen für künftige Maßnahmen gesehen. Die NDH führt beispielsweise aus diesem Grund, mit Unterstützung der Wirtschaftsförderung, eine Vielzahl von Marketingaktivitäten für eine stärkere Wahrnehmung des Hafens durch.

10 Handlungsstränge für die Stärkung der Binnenhäfen

Die Ergebnisse der SWOT-Analyse bilden die Voraussetzung für die Entwicklung erfolgreicher Strategien für die am Verbundvorhaben beteiligten Binnenhäfen aus logistischer und standortbezogener Perspektive.

Anhand der wiederkehrenden Aspekte an den verschiedenen Hafenstandorten wurden Maßnahmen zur Standortsicherung und -entwicklung von Stadthäfen abgeleitet, die durch Lösung der örtlichen Nutzungskonflikte, diese notwendigen binnenländischen (oft trimodalen) logistischen Knoten erst in die Lage versetzen, ihren Beitrag zu einem nachhaltigen Güterverkehr auch konkret zu leisten.

Im Sinne einer Bestandssicherung und Weiterentwicklung der Binnenhäfen ist es wichtig, strategische Handlungsfelder aktiv zu besetzen, die sich sowohl mit der Eigenschaft der Hafenstandorte als Logistikknoten und damit als wichtige Bausteine für die Sicherung der Daseinsvorsorge, als auch mit den planerischen Fragen von Flächennutzung und städtebaulicher Integration befassen.

10.1 Stärkere Integration von Binnenhäfen in Transportketten

Hintergrund

Aufgrund infrastruktureller und natürlicher Schifffahrtshindernisse sind Massengutverkehre auf einigen Schifffahrtswegen drastisch zurückgegangen. Die zunehmende Konzentration der Binnenschifffahrt auf Containertransporte hat zur Folge, dass wesentliche Marktpotenziale nicht erschlossen werden können. Langfristig wird so den Binnenhäfen die wirtschaftliche Grundlage entzogen.

Lösungsansatz

Dem kann entgegengewirkt werden, indem auch für kurze Distanzen intelligente Logistikkonzepte zum Einsatz kommen, die die Binnenhäfen in die Transportkette integrieren. Dafür wurden folgende Bausteine konzeptioniert und teilweise erprobt:

- Ansätze zur Verbesserung der Schnittstelle von Seeschiff und Binnenschiff
- Liniendienst Oberelbe für containerisiertes Massengut
- innovative Behältersysteme für heiße Schüttgüter
- Schwergut-Shuttle mit einer innovativen RoRo-Verladung

Diese logistischen Bausteine sind im Abschlussbericht zum Forschungsvorhaben Teil II: Binnen_Land: Elemente intelligenter Transportketten“ umfassend dokumentiert.

10.2 Entwicklung von Binnenhäfen als Komplementärstandorte der Seehäfen

Hintergrund

Das dynamische Wachstum des Containerumschlages an den Seehäfen hat vielfach dazu geführt, dass die landseitigen Verkehrsträger im Hinterland an ihre Grenzen stoßen und eine verstärkte Nachfrage nach zusätzlichen Flächen für den Umschlag und die Lagerung an den Seehafenstandorten einsetzt. In der Regel stehen allerdings Expansionsflächen in den Seehäfen nur im begrenzten Umfang und in den meisten Fällen nur zu hohen Preisen zur Verfügung.

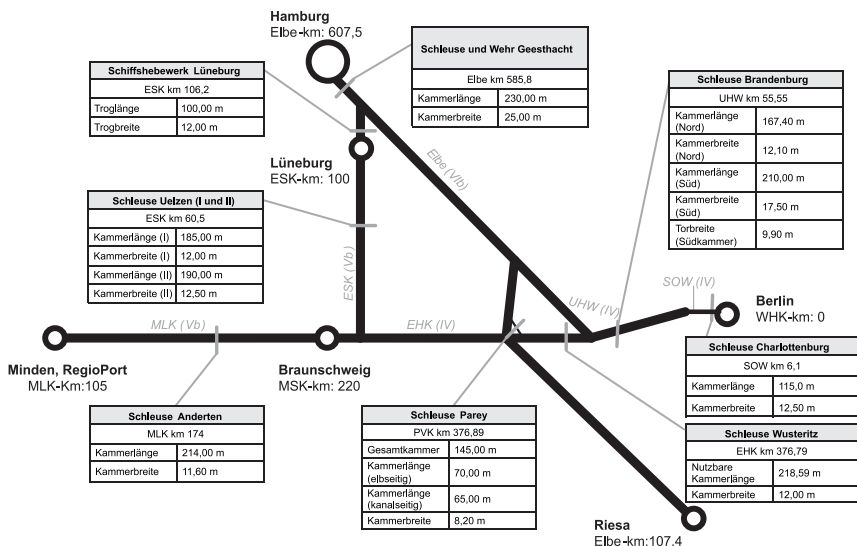
Lösungsansatz

Einen Ansatz bietet der Trend der Seehäfen zur „Regionalisierung“. Als Komplementärstandorte der Seehäfen können die Binnenhäfen Funktionen im Bereich von Containerumschlag und -lagerung sowie ergänzende logistische Dienstleistungen anbieten.

Die Nutzung dieser Potenziale hängt allerdings ganz wesentlich davon ab, inwieweit es den Binnenhäfen gelingt, sich durch neue logistische Angebote als logistische Knoten im Hafenhinterland zu etablieren und weitere Gütermengen zu akquirieren.

Hierfür wurden bereits erste Schritte eingeleitet. Beispielsweise wurden Kooperationen zwischen der RegioPort Weser GmbH und der EUROGATE AG sowie zwischen den Sächsischen Häfen Oberelbe und den Häfen entlang der Unterelbe initiiert. Weitere Ausführungen sind im Schlussbericht zum Forschungsvorhaben Schlussbericht zum Forschungsvorhaben Binnen_Land: Logistische Integration von Binnenschiff und Stadthafen: Elemente intelligenter Transportketten und Knoten für den Güterverkehr nachzulesen.

Abbildung 72: Wasserseitige Anbindung der Binnenhafenstandorte Lüneburg, Minden, Braunschweig, Berlin und Riesa im Hinterland des Seehafens Hamburg



Quelle: Eigene Zusammenstellung basierend auf ELVIS 2010

10.3 Berücksichtigung der Binnenhäfen in der Planung

Hintergrund

Die Entscheidungsalternativen, Aufgabe bzw. Umnutzung zur Wasserlage eines Binnenhafens oder Weiterbetrieb als Logistikknoten, müssen in der Stadtentwicklungsplanung und Wirtschaftsförderung gut abgewogen werden. Doch nur in wenigen Fällen geschieht dies auf der Basis einer umfassenden Prüfung der richtigen Argumente. Nur selten werden dabei klare Richtungsentscheidungen getroffen. Viel häufiger werden schleichende Veränderungen zugelassen bzw. gefördert, wie etwa die Ausweisung von Büroflächen oder von Wohnbebauung im Hafengebiet bzw. auf angrenzenden Flächen. Diese neuen Nutzungen stellen den Hafen als Gewerbestandort mittelfristig in Frage – spätestens wenn die Immissionssituation vor allem von Lärm und Staub mit dem Anspruch des Wohnens an der Waterfront kollidiert.

Lösungsansatz

Für die Stadtentwicklung gibt es gute Gründe, sich konstruktiv mit der Rolle der Binnenhäfen als Logistik- und Gewerbestandort auseinanderzusetzen. Wichtig ist eine entsprechende Abwägung der Potenziale einer Hafennutzung. Hier stehen sich vor allem die Anzahl und die Qualität der gewerblichen Arbeitsplätze in Hafenbetrieben und bei weiteren ansässigen Unternehmen, die Reduzierung der Gesamtbelastungen der Bevölkerung, insbesondere aus dem Verkehr sowie die Kosten und der Nutzen so genannter moderner Dienstleistungsarbeitsplätze gegenüber.

Anpassungsleistungen an den Standort können durchaus ihren planerischen Wert haben. Denn die Option, den Stadthafen aufzugeben bzw. umzuwandeln und gegebenenfalls auf der grünen Wiese neu zu bauen, zieht eine Kette von anderen Konflikten sowie planungs- und genehmigungsrechtlichen Aspekten nach sich.

Ein Politikstil, der sich aktiv mit den Binnenhäfen auseinandersetzt, die Akteure mit einbezieht und im Dialog die Argumente gegeneinander abwägt, legt die Grundlage für ein Miteinander von Wirtschaftshafen und anderen städtischen

Nutzungen. Ebenso müssen sich die Hafenakteure auf eine „Öffnung in Richtung Stadt“ einlassen – soweit dies ihre gewerbliche Zweckbestimmung nicht einschränkt. Dazu gehört beispielsweise eine Bewahrung denkmalpflegerischen und baukulturellen Erbes, das nicht bedenkenlos einem reinen Funktionalismus geopfert werden sollte. Vielmehr könnte baukulturelle Präsenz und Prägnanz das mangelnde öffentliche Bewusstsein für die Probleme der Häfen reduzieren helfen.

10.4 Stärkung der Binnenhäfen durch eine aktive Flächenpolitik

Hintergrund

Viele Binnenhäfen stellen die letzten innerstädtischen Flächenreserven für gewerbliche Nutzungen dar, die logistisch erprobt und zugleich robust gegenüber entsprechenden Belastungen sind. Wenn sie als logistische Standorte in den Agglomerationen umweltfreundliche Transportketten ermöglichen sollen, vor allem im unmittelbaren Kernbereich der Städte, dann muss dies durch eine stadtverträgliche Nutzungskonzeption flankiert werden. Denn Nutzungsintensivierungen des Hafens können mögliche negative Folgen verstärken und im ungünstigen Fall dessen Akzeptanz vermindern. Hinzu kommt, dass auf den Hafensflächen in der Vergangenheit auch nicht-hafenaffine Nutzer angesiedelt wurden, deren Tätigkeit keinen „logistischen Mehrwert“ erzeugt. Häufig schaffen diese eher noch weitere Probleme und verringern die Akzeptanz eines innerstädtischen Standorts für einen Wirtschaftshafen.

Lösungsansatz

Der Strategiebaustein „Logistikknoten“ muss also durch einen Baustein „Flächenpolitik“ ergänzt werden. Dabei sollten die vorhandenen Instrumente zur Standortsicherung flexibel genutzt werden, wie etwa Festsetzungen in Bebauungsplänen oder in städtebaulichen Verträgen. Die Erstellung eines abgestimmten, allgemein akzeptierten Hafenenwicklungskonzepts, das auch Fragen der Koordination und Kooperation benachbarter Häfen (Funktionsklärung) detail-

liert beleuchtet, liefert die entsprechende Argumentationsgrundlage. Die untersuchten Häfen weisen hierzu bereits Lösungsansätze auf.

Beispielsweise hat das Land Berlin im Jahr 2005 ein Integriertes Wirtschaftskonzept vorgelegt, in dem die drei Berliner Häfen zu innerstädtischen Logistikzentren ausgebaut werden sollen (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2005).

In Riesa versteht sich die Stadt als Partner des Hafens. Die politischen Leitbilder und Entwicklungsziele sind im Städtebaulichen Entwicklungskonzept 2020 dargelegt. Speziell für das Gebiet um den Hafen wird zurzeit ein Masterplan entwickelt. Ziel des Masterplans ist es, eine langfristige Entflechtung von Wohnen und Industrie/Gewerbe zugunsten der Wirtschaft herbeizuführen, Entwicklungsflächen für künftige gewerbliche Nutzungen zu schaffen und die Verkehrsinfrastruktur den Bedürfnissen der Wirtschaft anzupassen.

Die Stadt Lüneburg betreibt eine aktive Flächensicherung, indem sie den Hafen als Industriefafen erhält und als Ausweichstandort für die großflächige Logistik Hamburgs ausbauen will. Die Pläne für die Hafenerweiterung sind im Konzept „Hanseport“ zusammengefasst.

10.5 Stärkung der Binnenhäfen durch geeignete Betreibermodelle

Hintergrund

Betreibermodelle scheinen maßgeblich den Erfolg des Hafens als logistischem Knoten zu bestimmen. Sie können die Realisierung intelligenter Logistikkonzepte und zukunftsfähiger Knotenentwicklung erschweren aber auch befördern. So können Betreibermodelle, bei denen der Hafeneigentümer nur die Flächen bereitstellt, zu einer fehlenden strategischen Entwicklung führen. Andererseits können die Geschäftsmodelle privater Betreiber dazu führen, dass der Hafen monostrukturell aufgestellt ist. Allerdings eignet sich auch nicht jeder Hafen zum Universalhafen.

Lösungsansatz

Das optimale Betreibermodell existiert nicht. Dafür sind die Kontexte, in denen Binnenhäfen agieren, zu unterschiedlich. Allerdings lassen sich Aussagen dahingehend machen, welche Aspekte zu beachten sind. Ein Betreiber für Umschlag, Transport und Lagerung sowie Mehrwertdienste, kann dem Kunden ein komplettes Dienstleistungspaket aus einer Hand anbieten (One-Stop-Shopping) und Logistikkonzepte erarbeiten, die die Einbindung verschiedener Verkehrsträger situativ berücksichtigen. Ein Betreiber, der zugleich für das Flächenmanagement im Hafen zuständig ist, kann direkt Einfluss auf die Nutzungs- bzw. Kundenstruktur der Infra- und Suprastruktur des Hafens ausüben.

Den Städten kommt vor allem dann Verantwortung zu, wenn sie Eigentümer des Hafens oder im Besitz von Anteilen und Stimmrechten sind. Solange die Städte Hafenenwicklungen 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 „Reform“ betriebenen, Verkauf städtischen Vermögens widerstehen und kommunale Hafengesellschaften in eigenem Besitz behalten sollten. Dies macht aber nur Sinn, wenn sich die Gesellschafter der Bedeutung des Wirtschaftshafens für die Stadtentwicklung bewusst sind und ihn diesbezüglich unterstützen.

Ähnliche Aspekte gilt es zu beachten, wenn die Länder Eigentümer der Häfen sind. Dies ist zunächst positiv zu bewerten, da die Konkurrenzsituation zwischen den oft nicht weit auseinander liegenden Hafenstandorten reduziert und gegebenenfalls eine Arbeitsteilung realisiert werden kann, die häufig erst die entsprechenden Umschlagsmengen sicherstellt. Gleichzeitig kann jedoch der fehlende lokale Bezug dazu führen, dass bei der Hafenenwicklung strategische Überlegungen für die Region nicht berücksichtigt werden.

10.6 Stärkung der Binnenhäfen durch eine zukunftsfähige Kommunikationsstrategie

Hintergrund

Bis vor wenigen Jahren waren die Binnenhäfen als logistische Knoten nahezu aus dem öffentlichen und örtlichen Bewusstsein verschwunden. Vielerorts werden sie als Residuum einer alten Zeit betrachtet. Dass sie bereits einen wesentlichen Modernisierungsprozess vollzogen haben und an ihrer Weiterentwicklung arbeiten, ist der verladenden und transportierenden Wirtschaft, aber auch der Politik und Planung teilweise verborgen geblieben.

Zudem führt das Brachfallen vieler innerstädtischer Hafenumflächen zu einer starken Abwertung des positiven Images der Häfen als Bestandteil der städtischen Wirtschaft. Hafenumflächen wurden zu Problemzonen, für die alternative Entwicklungsmöglichkeiten gesucht wurden und nun Standorte für hochwertiges Wohnen, Freizeiteinrichtungen und für Dienstleistungsstandorte darstellen.

Die Sichtbarmachung der Binnenhäfen als logistischer Knoten für die Ver- und Entsorgung der Agglomeration, Sicherung „nasser“ intermodaler Transportketten und Funktionssicherung der Seehäfen ist eine zentrale Voraussetzung. Weder auf nationaler noch auf europäischer Ebene lässt sich allerdings erkennen, dass die Interessenverbände sich bündeln und eine gemeinsame, abgestimmte Kommunikationsstrategie verfolgen.

Lösungsansatz

Neben der standortbezogenen Stärkung der Binnenhäfen durch die Entwicklung der Infra- und Suprastrukturen sowie der entsprechenden logistischen Dienstleistungen, ist es ebenso wichtig, die Vernetzung und die Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure entlang der Transport- und Logistikketten zu verbessern.

Kommunikation kann Interessensunterschiede aufdecken, bevor sie sich zu Konflikten entwickeln und darüber hinaus kann sie gemeinsame Interessen zu Tage bringen. Die frühzeitige Einbindung aller Beteiligten sowie die Entwicklung einer verbesserten Kommunikationsstrategie sind von elementarer Bedeutung.

Neben den ausgewählten Bausteinen einer Kommunikationsstrategie,

- „eine neue Hanse“,
- „der Hafenindex“ und
- „das Dialogbild“,

wurden in einem internationalen Benchmarking von Good Practice-Beispielen die Beziehungen zwischen Stadt und Hafen untersucht und Strategien zur Konfliktlösung abgeleitet. Diese sind ausführlich im Abschlussbericht zum Forschungsvorhaben Teil III „Binnen_Land: Kommunikation in der Binnenschifffahrt“ dokumentiert.

11 Zusammenfassung und Ausblick

Im Rahmen der logistischen Modernisierung sind die Binnenhäfen und die Binnenschifffahrt verschiedenen Herausforderungen ausgesetzt, die sich als Risiken darstellen, unter bestimmten Bedingungen aber auch Chancen bedeuten können. Dies bezieht sich auf die Anforderungen der Transportmärkte bzw. die Leistungserstellung in der „nassen“ Transportkette, aber auch auf die dazu erforderlichen Flächen und Infrastrukturen und auf damit verbundene Nutzungskonflikte (Binnen- bzw. Stadthafen). Dass die Binnenhäfen heute zunehmend unter Druck geraten sind, ist nicht nur auf die Umnutzungsabsichten der Stadtplanung zurückzuführen: Auch die Trends in der Logistik selbst tragen hierzu bei. Viele logistische Innovationen vollziehen sich unter Auslassung der Binnenschifffahrt und damit der Binnenhäfen. Der Trend zum ungebrochenen Warenfluss, das Diktat von Kosten- und Zeitoptimierung (und gelegentlich: Geschwindigkeit) sowie der Trend zur Größe (Skaleneffekte in Umschlag und Lagererei, Konzentration der Distributionsstandorte) stellen regionale, meist flächenmäßig begrenzte logistische Knotenpunkte in den Städten in Frage.

Mit Blick auf die Binnenschifffahrt bzw. den Binnenhafen als Netzknoten ergeben sich Risiken vor allem durch logistische Marktveränderungen vor dem Hintergrund von Deregulierung und Wettbewerb (Trend zur Größe, Skaleneffekte, Konzernstrategien), einem verschärften Wettbewerb auf Straße und Schiene sowie der Konkurrenz von Bahn und Binnenschiff in gleichen Marktsegmenten (z. B. Massengut). Binnenhäfen, insbesondere die Stadthäfen, wurden daher in den letzten 20 bis 30 Jahren kaum in ihrer logistischen Funktion wahrgenommen. In Stadtentwicklungskonzepten wurden sie nur noch selten verankert. Immer häufiger kommt es zu Entwidmungen. Aufgrund von außerlogistischen Entwicklungsvorstellungen der Städte, wie den Umbau und die Revitalisierung der Hafenuartiere oder die Transformation zu attraktiven innerstädtischen Wohnstandorten, wurden die Nutzungsmöglichkeiten vieler Hafenbetriebe unklar oder eingeschränkt. Diese vielerorts bestehenden Strukturanpassungs- und Wachstumsrestriktionen der Stadthäfen werden durch Akzeptanzprobleme und Umnutzungsdruck („Urban Waterfront“), insbesondere aufgrund von Flächenengpässen und Nachverdichtungsstrategien, verstärkt.

Zugleich sind aber auch Chancen zu sehen, die im Sinne einer intelligenten Weiterentwicklung von Logistik und Güterverkehr genutzt werden können. Dabei zeigt ein Blick auf die historische Entwicklung der Städte, dass Binnenhäfen prädestiniert sind, die logistische Ver- und Entsorgung der städtischen Gebiete zu übernehmen. Binnenhäfen sind traditionell logistische Knoten mit Produktionsfunktion (Standorte der Industrie), Handelsfunktion und Verkehrsfunktion, die häufig über eine bi- oder trimodale Erschließung verfügen. Sie sind meist zentral und in kurzer Entfernung zu den Ver- und Entsorgungsschwerpunkten einer Region gelegen. Die Stadthäfen bieten damit wichtige innerstädtische Flächenreserven für Industrie und Gewerbe, die bereits durch störungsintensive Nutzungen erprobt sind und fast nie an anderer Stelle im Stadtgebiet neu angesiedelt werden können.

Viele Binnenhäfen stellen die letzten innerstädtischen Flächenreserven für gewerbliche Nutzungen dar, die logistisch erprobt und zugleich robust gegenüber entsprechenden Belastungen sind. Nahezu alle im Rahmen des Forschungsvorhabens betrachteten Binnenhäfen sind die einzigen logistischen Knoten in der Kommune und teilweise auch in der Region. Wenn die Binnenhäfen – und nur sie können dies vielerorts noch leisten – als logistische Standorte in den Agglomerationen umweltfreundliche Transportketten ermöglichen sollen, vor allem im unmittelbaren Kernbereich der Städte, dann muss dies durch eine stadtverträgliche Nutzungskonzeption flankiert werden. Denn Nutzungsintensivierungen des Hafens können mögliche negative Folgen verstärken und im ungünstigen Fall dessen Akzeptanz vermindern. Hinzu kommt das Problem, dass auf den Hafensflächen in der Vergangenheit auch nicht-hafenaffine Nutzer angesiedelt wurden, deren Tätigkeit keinen „logistischen Mehrwert“ erzeugt. Häufig schaffen diese eher noch weitere Probleme und verringern die Akzeptanz eines innerstädtischen Standorts für einen Wirtschaftshafen. Aufgrund langfristiger Miet- und Pachtverträge lassen sich viele Flächen auch nur begrenzt kurzfristig mobilisieren.

Dort, wo Konzepte für die räumliche Ausweisung von gewerblichen Standorten für logistische Funktionen bzw. verkehrsintensive Branchen bestehen, wurden Fragen der verkehrlichen Erschließung häufig nur sehr oberflächlich behandelt oder nur auf den Verkehrsträger Straße begrenzt. Die Verkehrsfolgen und deren Konsequenzen durch die Verdrängung der logistischen Funktion aus den Städten

und eine damit fast immer einhergehende Verlagerung der Gütertransporte auf die Straße werden in der Regel nicht betrachtet. Dazu gehören neben dem Ressourcenverbrauch und dem Anstieg der Energiekosten die Luft- und Lärmemissionen des Fahrzeugverkehrs, die Verkehrsunfallfolgen sowie die ökologischen und ökonomischen Folgen durch Staus oder Engpässe, in denen der Güterverkehr zum einen mit dem privaten Verkehr und zum anderen mit anderen Nutzungsansprüchen des öffentlichen Raums (z. B. Aufenthaltsqualität) konkurriert.

Ziel des Forschungsvorhabens *Binnen_Land* war es daher, Binnenhäfen als integralen Bestandteil intelligenter Transportketten zukunftsfähig zu machen. Aufbauend auf den Ergebnissen der SWOT-Analyse aus logistischer und standortbezogener Perspektive wurden Ansatzpunkte zur Standortsicherung der Stadthäfen identifiziert, die Beiträge zur Verringerung der Nutzungskonflikte der Hafenstandorte sowie zur Verringerung der Umfeldbelastungen leisten können. Eine zentrale Strategie zur Bestandssicherung und Weiterentwicklung der Binnenhäfen ist es, strategische Handlungsfelder aktiv zu besetzen, die sich mit der Eigenschaft der Hafenstandorte als Logistikknoten und damit mit wichtigen Bausteinen für die Sicherung der Daseinsvorsorge befassen. Dafür wurde u. a. ein internationales Benchmarking durchgeführt, das im Teil III des Abschlussberichts dokumentiert ist. Es zeigt darüber hinaus weitere zahlreiche Möglichkeiten, wie konstruktiv mit den genannten Problemfeldern umgegangen werden kann. Im Rahmen von *Binnen_Land* wurden somit folgende Handlungsoptionen verfolgt:

- Die stärkere Integration von Binnenhäfen in Transportketten, durch die Entwicklung intelligenter Logistikkonzepte.
- Die (Weiter-)Entwicklung von Binnenhäfen zu Komplementärstandorten der Seehäfen, um damit weitere bzw. neue Aufgabenfelder zu erschließen.
- Die Berücksichtigung der Binnenhäfen in der Planung und die Stärkung der Binnenhäfen durch eine aktive Flächenpolitik, die vorsorgend die stadt- und umweltverträgliche Ver- und Entsorgung der Kommune sichert.
- Die Stärkung der Binnenhäfen durch die Entwicklung geeigneter Betreibermodelle und die Umsetzung einer zukunftsfähigen Kommunikationsstrategie.

Die entwickelten und erprobten intelligenten Logistikkonzepte sind im Teil II des Abschlussberichts dargestellt. Konkret wurden konzeptioniert und teilweise erprobt:

- ein Shuttle mit einer innovativen RoRo-Verladung für den Transport von Schwergut auf dem Wasserweg,
- ein Liniendienst für die Oberelbe, der zeigt, wie Standorte im Hinterland in Binnenschiffslinien eingebunden werden können,
- ein innovatives Behältersystem für heiße Schüttgüter, um weitere Marktpotenziale für den kombinierten Verkehr zu erschließen, sowie
- die Optimierung der Schnittstelle von Seeschiff und Binnenschiff, um die wirtschaftlichen Bedingungen für im- und exportseitige Transportketten mit dem Binnenschiff zu verbessern.

Um den Binnenhäfen bzw. dem System Binnenwasserstraße in der Öffentlichkeit, und insbesondere in der Politik, ein größeres Gewicht zu verleihen, wurden im Rahmen der Strategieableitung ausgewählte Bausteine einer Kommunikationsstrategie vorangetrieben, um die Sichtbarkeit der Binnenhäfen als trimodalen Logistikstandort zu erhöhen, Interessenskonflikten zwischen Stadtentwicklung und Hafen zu schlichten und die Akzeptanz und politische Legitimation der Binnenhäfen zu steigern. Dafür wurden u. a. drei zentrale Strategiebausteine entwickelt, die detailliert im Abschlussbericht zum Forschungsvorhaben Teil III dargestellt sind:

- Unter dem Stichwort „Eine neue Hanse“ könnte ein wirtschaftliches Städtetzwerk entlang der Wasserstraßen wiederbelebt werden, mit dem Ziel einer logistischen Vernetzung und weiteren Stärkung sowie der besseren Wahrnehmung der Häfen bei den Unternehmen, in der Öffentlichkeit und in der Planung.
- Der entwickelte „Hafenindex“, der die Leistungsfähigkeit des Systems Wasserstraße und die Binnenhäfen Deutschlands als multimodale Knotenpunkte in einer Gesamtschau darstellt.
- Ein Dialogbild mit Leitfaden zum Einsatz in Prozessen, in denen unterschiedliche Vorstellungen der Nutzung und der Entwicklung von Binnenhäfen im Dialog zusammengeführt werden sollen sowie zur Vermarktung und Öffentlichkeitsarbeit.

Im Idealfall führt die standortbezogene Stärkung der Binnenhäfen durch logistische Entwicklungen dazu, dass die Vernetzung und Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure entlang der Transport- und Logistikketten verbessert wird. In Zukunft könnten Binnenhäfen für eine stadtverträgliche Ver- und Entsorgung (wieder) an Bedeutung gewinnen, wenn ihr Entlastungspotenzial erkannt und gesichert wird. Stadtverträgliche Logistikkonzepte sind auch auf verkehrlich

gut erschlossene, aber auch durch Lager-, Umschlag- und Transporttätigkeiten belastbare Standorte angewiesen. So bieten die Stadthäfen gute Voraussetzungen für die Abwicklung der Logistik im Einklang mit den Anforderungen von Luftreinhalte- bzw. Lärmaktionsplänen, etwa wenn die Einrichtung einer Umweltzone vorgesehen ist.

Wichtig ist aber auch eine erhöhte Transparenz. Der Nutzen des Wirtschaftshafens muss aufgezeigt werden. Städte, die Vorsorge betreiben, sollten ihre Binnenhäfen als neutralen logistischen, trimodalen Knoten vermarkten, sollten bestehende Kooperationen witerentwickeln und klar das Aufgabenprofil, die Zuständigkeiten und die Ziele des gemeinsamen Agierens definieren. Hier geht es auch um ein neues Image der Hafenstandorte, die als integrierter Teil der Stadt/Region positioniert werden müssen.

Im Aushandlungsprozess müssen die Interessenunterschiede akzeptiert werden. Die Themen Flächenkonkurrenz, Lärm, Emissionen, Denkmalschutz, Verkehrsaufkommen, Verkehrsinfrastrukturausbau, Port Security usw. können nur im Dialog geklärt werden. In der Regel wird die proaktive Lösung von Interessenskonflikten, diejenige mit den wenigsten Reibungsverlusten sein. Hier könnte auch die Erstellung eines abgestimmten, allgemein akzeptierten Hafenentwicklungskonzepts, das auch Fragen der Koordination und Kooperation benachbarter Häfen (Funktionsklärung) detailliert beleuchtet, hilfreich sein.

Allerdings werden getrieben durch die Product Carbon Footprint Projekte nur diejenigen (Binnen-)Häfen in künftigen Transportketten eine bedeutende Rolle spielen, die sowohl ihre eigenen Prozesse und Technologien effizient gestaltet haben, als auch flexible, trimodale Transportketten anbieten können. Mindestens genauso wichtig, wird aber die kollaborative Auseinandersetzung mit den Stakeholdern des Hafens (insbesondere Beschäftigte, Umfeld) sein, um die konkurrierenden Ziele bzw. Nutzungsansprüche in Einklang zu bringen.

12 Quellenverzeichnis

- Baumann, N. (2009): Infrastruktur: Es fehlt an Investoren. Hafenausbau dümpelt vor sich hin. In: Hamburger Abendblatt, Zugriff unter: <http://www.abendblatt.de/region/lueneburg/article1203539/Hafenausbau-duempelt-vor-sich-hin.html>, am 26.07.2010.
- BBSR Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2009): Raumbeobachtung. Entwicklung Bevölkerung. Interaktive Karte. Zugriff unter: <http://78.46.82.146/raumbeobachtung/>, am 26.07.2010.
- BDB Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (2007): Zugriff unter: <http://www.binnenschiff.de/> am 14.05.2007
- BEHALA Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (2010): Zugriff unter: <http://www.behala.de/behala/de/web/index.php>, am 01.06.2010
- BEHALA Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (2009): Entwicklung Containerterminal. Angaben und Folien Herr Lichtfuß. Berlin.
- BEHALA Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (2011): Aktuelle Forschungsprojekte, Zugriff unter: <http://www.behala.de/behala/de/web/>, am 13.06.2011
- Billwitz (2008): Experteninterview mit Klaus-Günther Billwitz, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung- und Verkehrsentwicklungsplanung, am 27.06.2008, Berlin
- Benecke, J.; Flämig, H. (2008): Ausbau der Wasserstraßenverbindung Mittel-landkanal – Berlin. VDE 17 Vorhaben 4 und 5. Technische Universität Hamburg-Harburg, Institut für Verkehrsplanung und Logistik. Hamburg.
- Bezirksregierung Düsseldorf (2008a): Wohnen im Hafen. Zugriff unter: http://www.brd.nrw.de/presse/pressemitteilungen/2008/08August/100_2008.html, am 21.07.2010.
- Bezirksregierung Düsseldorf (2008b): Versagungsbescheid zur 116. Änderung des Flächennutzungsplanes für die Landeshauptstadt Düsseldorf, 25. Juli 2008.

- BMU Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (2006): Integriertes Küstenzonenmanagement in Deutschland. Zugriff unter <http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/kuestenzonenmanagement.pdf>, am 22.06.2011
- BMU Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (2008): Natura 2000. Zugriff unter: http://www.bmu.de/naturschutz_biologische_vielfalt/natura_2000/doc/20286.php, am 22.06.2011
- BMU Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (2010): Kurzinfo Umweltprüfungen UVP/SUP. Zugriff unter <http://www.bmu.de/umweltvertraeglichkeitspruefung/kurzinfo/doc/6361.php>, am 22.06.2011
- BMVBS Bundesbehörde für Verkehr, Bauwesen, Städtebau und Raumordnung (2010a): BMVBS-Online-Publikation; 10/2010 Zugriff unter: <http://www.bbsr.bund.de> am 21.06.2011
- BMVBS Bundesbehörde für Verkehr, Bauwesen, Städtebau und Raumordnung (2010b): VDE 17 – Vergleich zum Ausbau des Sacrow-Paretzer-Kanals, Zugriff unter: http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2010/vde-17-vergleich-zum-ausbau-des-sacrow-paretzer_kanals.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%3Fgtp%3D36166_list%25253D40%23id26346, am 16.12.2010.
- BMVBS Bundesbehörde für Verkehr, Bauwesen, Städtebau und Raumordnung (2010c): Der Ersatzneubau der Schleuse Kleinmachnow wird nicht realisiert. Zugriff unter: http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2010/360-ramsauer-schleuse-kleinmachnow.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%3Fgtp%3D36166_list%25253D5%23id59836, am 16.12.2010.
- BÖB Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (2009): Zugriff unter: <http://www.binnenhafen.de/> am 17.02.2009
- BVB Bureau Voorlichting Binnenvaart (2010): Binnenschifffahrt: Gütertransport mit Power. Zugriff unter: <http://www.bureauvoorlichtingbinnen->

vaart.nl/component/option,com_docman/task,cat_view/gid,36/Itemid,95/lang,en/?mosm+%28www.inlandshipping.com%29, am 07.07.2010.

Däßler, S. (2010): Über die (Un-) Vereinbarkeit von Hafen und Wohnen in unmittelbarer Nachbarschaft. Das Ende für den Binnenhafen Spandau? Freie Universität Berlin.

DCH Düsseldorf Container Hafen GmbH (2010): Technik. Zugriff unter: <http://www.container-terminal.de/dch/index.html>, am 28.07.2010.

Dehmel (2008): Experteninterview mit Dr. Wilhelm Dehmel, Stadt Braunschweig (Vorbereitende Bauleitplanung, Standortplanung), am 15.12.2008, Braunschweig

Drees & Huesmann Planer (2010): Masterplan RegioPort Weser. Präsentation vom 19.05.2010. Zugriff unter: <http://www.minden.de/inhalt/datei.php?id=NzAwMzI0Tst00Q6L3dlYnNlcnZlci9taW5kZW4vbWVkaWVuL2ludGVybi9wcmFlc2VudGF0aW9uX3ZlcmJhbmRzdmVyc2FtbWx1bmd-fMTkwNTIwMTAucGRm>, am 27.07.2010.

Drees & Huesmann Planer GbR (2008): Kooperatives Entwicklungskonzept „Hafenband am Mittellandkanal“.

Drs Drucksache 4/6075 (2005): Fahrrinntiefe der Elbe. Kleine Anfrage des Abgeordneten Johannes Lichdi im Sächsischen Landtag. Online abrufbar unter: http://www.johannes-lichdi.de/fileadmin/user_upload/Anfragen/4_Drs_6075_-1_1_5_.pdf, 05.08.2010.

DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung (2009): Neuss und Köln rücken zusammen. Presseartikel vom 30.06.2009. Zugriff unter: <http://www.dvz.de/news/alle-news/artikel/id/neuss-und-koeln-ruecken-zusammen.html>, am 28.07.2010.

Ebu European Barge Union (2010): Zugriff unter: <http://www.ebu-uenf.org/>, am 19.11.2010

EFIP European Federation of Inland Ports (o. J.): European Federation of Inland Ports (Europäischer Verband der Binnenhäfen), Zugriff unter: http://www.inlandports.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=46&Itemid=53

- ELWIS Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice (2007): Zuordnung der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen des Bundes zu den Wasserstraßenklassen. Zugriff unter: http://www.elwis.de/Binnenwasserstrassen/zuordnung_wastr_klassen.pdf, am 17.06.2010.
- ELWIS Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice (2009): Erreichbarkeit der Schleusen. Mittellandkanal. Zugriff unter: http://www.elwis.de/Adressen/schleusen/schl_mittellandk/index.html, am 23.07.2010.
- ELWIS Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice (2010a): System der Klassifizierung europäischer Binnenwasserstraßen. Zugriff unter: http://www.elwis.de/Binnenwasserstrassen/system_klassif_biwastr.pdf, am 17.06.2010.
- ELWIS Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice (2010b): Datentabellen. Binnenwasserstraßen. Abschnitt III. WSD-Mitte. Zugriff unter: <http://www.elwis.de/Binnenwasserstrassen/datentabellen/WSD-Mitte.pdf>, am 26.07.2010.
- Enkelmann (2008): Experteninterview mit Jürgen Enkelmann, Geschäftsführer Wirtschaftsförderungs-GmbH, im März 2008, Lüneburg
- ERSTU European River-Sea-Transport Union e. V. (2009a): Zugriff unter: <http://www.erstu.com/index2.php3?lang=dt&state=0>, am 27.08.2009
- ERSTU European River-Sea-Transport Union e. V. (2010): Zugriff unter: <http://www.erstu.com/index2.php3?lang=dt&state=0>, am 10.09.2010
- ETS-Elbe Ecological Transport Service (2010a): Linie. Zugriff unter: <http://www.ets-elbe.de/Linie.htm>, am 19.07.2010.
- ETS-Elbe Ecological Transport Service (2010b): Service. Zugriff unter: <http://www.ets-elbe.de/Service.htm>, am 19.07.2010.
- Forum Stadtentwicklung (2008): Neuss 2030. Stadt im Wandel. Zugriff unter: <http://www.neuss.de/umwelt/agenda21/forum-stadtentwicklung/neuss2030.pdf/view>, am 20.07.2010.
- Flämig, H. (2004): Güterverkehrssysteme in Verdichtungsräumen: Empirische Analysen, Umsetzungsprozesse, Handlungsempfehlungen. ECTL Working

Paper 28, Hrsg.: Technische Universität Hamburg-Harburg, Institut für Verkehrsplanung und Logistik, Hamburg 2004, Dissertation

Galland (2008): Experteninterview mit Andreas Galland, Wirtschaftsförderung Neuss, am 26.09.2008, Neuss

Große Kreisstadt Riesa (GKR) (2008): Städtebauliches Entwicklungskonzept 2020. Riesa.

Hafen Hamburg Marketing e. V. (2009): Brunsbüttel Ports, Glückstadt Port und Sächsische Binnenhäfen kooperieren. Pressemitteilung vom 21. September 2009. Zugriff unter: <http://www.hafen-hamburg.de/de/content/brunsb%C3%BCttel-ports-gl%C3%BCckstadt-port-und-s%C3%A4chsische-binnenh%C3%A4fen-oberelbe-kooperieren>, am 22.03.2010.

Hafen Hamburg Marketing e. V. (2008): EUROGATE baut Inland-Container-terminal-Netzwerk auf. News 2008. Zugriff unter: <http://www.hafen-hamburg.de/de/print/137>, am 21.06.2010.

Hafen Lüneburg GmbH (2010): Umschlagsdaten. Mails von Marion Kneller vom 26.06.2010 und 20.07.2010.

Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH (2008a): Immobilien. Infrastruktur. Zugriff unter: <http://www.braunschweig-hafen.de/immobilien/infrastruktur.html>, am 16.06.2008.

Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH (2008b): Logistik. Umschlag. Zugriff unter: <http://www.braunschweig-hafen.de/logistik/umschlag.html>, am 16.06.2008.

Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH (2008c): Logistik. Container. Zugriff unter: <http://www.braunschweig-hafen.de/logistik/container.html>, am 16.06.2008.

Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH (2008d): Immobilien. Unternehmen. Zugriff unter: <http://www.braunschweig-hafen.de/immobilien/unternehmen.html>, am 16.06.2008.

- Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH (2008e): Logistik. Hafenbahn. Zugriff unter: <http://www.braunschweig-hafen.de/logistik/hafenbahn.html>, am 16.06.2008.
- Heiland, S.; Regener, M.; Stutzriemer, S.(2004): Folgewirkung der demografischen Entwicklung in Sachsen im Geschäftsbereich des SMUL. Zugriff unter: http://www2.ioer.de/recherche/pdf/2004_heiland_etal_567_endbericht_demografie_umwelt.pdf, am 14.12.2010.
- Heitzmann (2008): Experteninterview mit Charlotte Heitzmann, Wirtschaftsförderung Stadt Neuss, am 26.09.2008, Neuss
- Hohls (2008): Experteninterview mit Jens Hohls, Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH, am 15.12.2008, Braunschweig
- Hungenberg, H. (2004): Strategisches Management in Unternehmen. Ziele – Prozesse – Verfahren. 3. Auflage. Gabler Verlag, Wiesbaden, 2004.
- IKM Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland (2011): Zugriff unter: <http://www.deutsche-metropolregionen.org/index.php?id=47> , am 02.02.2011
- InBiLo Initiative Binnenschifffahrt und Logistik (o. J.): Zugriff unter: <http://www.inbilo.de/inbilo.php>
- INE Inland Navigation Europe (o. J.): Zugriff unter: http://www.inlandnavigation.org/nl/about-ine_22.aspx
- Jansen (2008): Experteninterview mit Hans-Dieter Jansen, Hafenkoordinator der Stadt Düsseldorf, am 28.07.2008, Düsseldorf
- Kipp(2008):Experteninterview mit Gerhard Kipp Mühlenkreis Minden-Lübbecke Bau- und Planungsamt, Kreisplanungsstelle, am 21.07.2008, Minden
- Kosiol, E. (1962): Organisation der Unternehmung, Gabler, Wiesbaden, 1962
- Kotler, P.; Biemel, F. (2001): Marketing-Management. 10. Auflage. Schäffer-Poeschel Verlag, Frankfurt, 2001.
- Kunze (2008): Experteninterview mit Stefan Kunze, Sächsisches Binnenhäfen Oberelbe GmbH, am 18.08.2008, Dresden

- Kurpjuweit, K. (2008a): Spree: Der Natur zuliebe. In: Tagesspiegel. Zugriff unter: <http://www.tagesspiegel.de/berlin/der-natur-zuliebe/1241642.html>, am 27.07.2010.
- Kurpjuweit, K. (2008b): Binnenschifffahrt: Auf der Erfolgswelle. In: Tagesspiegel. Zugriff unter: <http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/berliner-wirtschaft/auf-der-erfolgswelle/1320834.html>, am 27.07.2010.
- Landesdatenbank NRW (2010): Zugriff unter: <https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online/logon> am 21.06.2011
- Landeshauptstadt Düsseldorf (2007): Daten und Fakten. Der Wirtschaftsstandort Düsseldorf in Zahlen. Düsseldorf.
- Landeshauptstadt Düsseldorf (2008): Amt für Wahlen und Statistik. Stadtgebiet Düsseldorf. Zugriff unter: http://www.duesseldorf.de/statistik/d_ueberblick/gesamt.shtml#top, am 18.03.2008.
- Loof (2008): Experteninterview mit Ingo Loof, Wirtschaftsförderung Stadt Braunschweig, am 15.12.2008, Braunschweig
- LSKN Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (2009): Basisdaten Niedersachsens – Statistische Grundzahlen auf Landesebene. Zugriff unter: http://www.nls.niedersachsen.de/Tabellen/Bevoelkerung/Durchschnittbev_1996_2005.html, am 10.08.2009.
- Mindener Hafen GmbH (2010): Angaben zum Umschlag. Mail von Hanna Esper vom 27.07.2010.
- Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2008): Wasserstraßenverkehr, Binnenhäfen und Logistik in Nordrhein-Westfalen. Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept Nordrhein-Westfalen. Zugriff unter: <http://www.mbv.nrw.de/verkehr/Strassenverkehr/container/Hafenkonzept.pdf>, am 20.02.2009.
- Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG (2003): Binnenhäfen schließen Vernunftfehe, Zugriff unter: http://www.nd-haefen.de/presse/archiv_01.html, Februar 2003

- Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG (2010a): Unternehmen. Kennzahlen. Zugriff unter: http://www.nd-haefen.de/untern_01_03.html, am 28.07.2010.
- Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG (2010b): Leistungen. Der Hafen in Zahlen. Zugriff unter: http://www.nd-haefen.de/leistung_01_02.html, am 28.07.2010.
- Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG (2010c): Die Neusser Eisenbahn, Zugriff unter: http://www.nd-haefen.de/leistung_03_02.html, Stand Mai 2010.
- Neuss Trimodal GmbH (2010a): Produkte. Zugriff unter: http://www.neuss-trimodal.com/index.php?option=com_content&view=article&id=55&Itemid=57&lang=de, am 28.07.2010.
- Neuss Trimodal GmbH (2010b): Service. Ankünfte und Abfahrten. Zugriff unter: http://www.neuss-trimodal.com/index.php?option=com_content&view=article&id=70&Itemid=87&lang=de, am 28.07.2010.
- NGZ Neuss-Grevenbroicher-Zeitung (2010): „Neues Hafenterminal eröffnet“. Zugriff unter http://www.ngz-online.de/neuss/nachrichten/Neues-Hafenterminal-eroeffnet_aid_862882.html am 25.01.2010
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (2009): Die Autobahn 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Zugriff unter (www.strassenbau.niedersachsen.de/master/C9687971_N9682335_L20_D0_I5213350.html, am 17.03.2009).
- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2007): Hafenkonzept Niedersachsen. Anlagenband – Profile der See – und Binnenhäfen. Zugriff unter: http://cdl.niedersachsen.de/blob/images/C35294637_L20.pdf, am 13.03.2008.
- Onkelbach, H. (2010): Hafen wird zur Wohn-Adresse. Zugriff unter: http://www.rp-online.de/duesseldorf/duesseldorf-stadt/nachrichten/Hafen-wird-zur-Wohn-Adresse_aid_848149.html, am 21.07.2010.
- Planco Consulting/Büro für Kommunal- und Regionalplanung (2002): Perspektiven für den Düsseldorfer Hafen. Gutachten im Auftrag der Stadtwerke

Düsseldorf AG und der Landeshauptstadt Düsseldorf. Essen, September 2002.

PLANCO Consulting GmbH (2008): Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden für die Mindener Hafen GmbH. Zugriff unter: <http://www.regioport-weser.de/inhalt/datei.php?id=Nzc7LTsvdXNyL2xvY-2FsL2h0dHBkL3ZodGRvY3MvcmVnaW9wb3J0L3JlZ2lvcG9ydC9tZW RpZW4vZG9rdWlbnRIL3BvdGVuemlhbGFuYWx5c2VfcGxhbmNvX2VuZGJlcmJjaHQucGRm>, am 27.07.2010.

Planungsverband RegioPort Weser (2010a): Sonstige Partner. Zugriff unter: <http://www.regioport-weser.de/internet/page.php?naviID=27&brotID=27&site=14&typ=2&rubrik=2&bereich=1>, am 26.07.2010.

Planungsverband RegioPort Weser (2010b): Grundlager der Planungen. Zugriff unter: <http://www.regioport-weser.de/internet/page.php?naviID=31&brotID=31&site=22&typ=2>, am 6.07.2010.

Planungsverband RegioPort Weser (2010c): Technische Daten. Zugriff unter: <http://www.regioport-weser.de/internet/page.php?naviID=13&brotID=13&site=7&typ=2>, am 26.07.2010.

Port of Rotterdam (o. J.): Port Statistics. http://www.portofrotterdam.com/en/Port/port-statistics/Documents/portstatistics_2010_en.pdf

Prittwitz, V. (2004): Politikanalyse, Opladen, 2004

Raiffeisen-Getreidelagerhaus Lüneburg-Embsen GmbH (2009): Hafen Lüneburg. Zugriff unter: <http://rgl-lueneburg.de/>, 10.07.2009.

Reinbacher, P. (2009): SWOT-Analyse: der Klassiker für Fortgeschrittene. In: Organisationsentwicklung: Zeitschrift für Unternehmensentwicklung und Change. Band 28. Heft 3. S. 72-76

Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (2010): Angaben über Umschlags- und Beschäftigungsdaten. <http://www.transfracht.de/start/index.php>, 21.07.2010.

Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (2008): Zugriff unter: <http://www.binnenhafen-sachsen.de>, am 20.07.2010.

- Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2010): Zugriff unter http://www.smwa.sachsen.de/de/Verkehr/Wasserstrasse_Elbe_und_saechsische_Binnenhaefen/16180.html am 12.10.2010
- Senatsverwaltung für Finanzen Berlin (2009): Beteiligungsbericht 2009. Geschäftsjahr 2008. Band 1 Unternehmensdaten.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2009): Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17. Zugriff unter: <http://www.berlin.de/landespressestelle/archiv/2009/12/01/148133/>, am 29.07.2010.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2005): Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin. Zugriff unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_plaanung/gueter/konzept/download/iwvK_2005-11-14.pdf, am 29.07.2010.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2008): Planwerk Westraum Berlin. Ziele, Strategien und landschaftsplanerisches Leitbild. Zugriff unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke/de/planwerk_westraum/downloads/westraum.pdf, am 22.07.2010.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2002): Das Hafenkonzept Berlin. Planung, Entwicklung, Ressourcen. Berlin.
- Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen Berlin (2010): Behala. Zugriff unter: <http://www.berlin.de/sen/wirtschaft/abisz/behala.html>, am 10.12.2010.
- Simon, H.; von der Gathen, A. (2002): Das große Handbuch der Strategieinstrumente. Campus Verlag, 2002.
- ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) (2010): Zugriff unter: <http://www.shortseashipping.de/de/wir/ziele.php>, am 28.06.2010
- Stadt Düsseldorf (2008): Beschlussvorlage Nr. 61/ 18/2008. Zugriff unter: <http://www.duesseldorf.de/pvrat/vorlagen/61-18-2008.pdf>, am 21.07.2010.
- Stadt Lüneburg (2010): Hafenentwicklung in der Hansestadt Lüneburg – Sachstandsbericht VO/3242/09. Zugriff unter: <http://www.stadt.lueneburg.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=18187&options=2>, am 26.07.2010.

- Stadt Minden (2009): Wirtschaftsstandort Minden. Zugriff unter: <http://www.minden.de/internet/page.php?naviID=7000180&brotID=7000180&site=7000082&typ=2&rubrik=7000019>, am 17.03.2009.
- Stadt Minden (2000): Leitbild für die Stadt Minden. Im Mittelpunkt steht der Mensch. Zugriff unter: <http://www.minden.de/inhalt/datei.php?id=NzAwMTgxMDstO0Q6L3dlYnNlcnZlci9taW5kZW4vbWVkaWVuL2ludGVybi9sZWl0YmlsZHN0YWR0bWluZGVuLnBkZg%3D%3D>, am 29.07.2010.
- Stadt Neuss (2010): Gründung der Rheinischen Hanse. Zugriff unter: <http://www.neuss.de/stadtportrait/gruendung-rheinische-hanse>, am 15.04.2010.
- Stadt Neuss (2009): Renaissance der Innenstadt – Die Mitte rückt ans Wasser. Zugriff unter: <http://www.neuss.de/stadtplanung/renaissance-der-innenstadt/StadtNE-P1-09-2220-Image-RZ-web.pdf/view>, am 20.07.2010.
- Stadt Neuss (2008): Nachrichten zur Statistik. Nr. 01/2008. Zugriff unter: <http://www.neuss.de/wirtschaft/statistiken/downloads/bevoelkerungsentwicklung2007.pdf>, am 06.03.2009.
- Statistik Berlin-Brandenburg (2010): Zugriff unter: <http://www.statistik-berlin-brandenburg.de/>, am 20.06.2011
- Statistische Ämter der Länder (2009): Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder. Bruttoinlandsprodukt, Bruttowertschöpfung in den kreisfreien Städten und Landkreisen Deutschlands 1992 und 1994 bis 2008. Berechnungsstand: August 2009. Reihe 2. Kreisergebnisse Band 1.
- Statistische Bundesamt (2009): Statistisches Jahrbuch 2009. Wiesbaden.
- Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (2009): 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen bis 2020. Kamenz. Zugriff unter: <http://www.statistik.sachsen.de/bevprog> am 09.02.2009.
- Statistisches Bundesamt (2010a): Entwicklung des Güterverkehrs, Zugriff unter: <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Navigation/Statistiken/Verkehr/Gueterbefoerderung/Tabellen.psm1>, am 16.01.2010.

- Statistisches Bundesamt (2010b): Deutsche Wirtschaft.1 Quartal 2010. Bruttoinlandprodukt. Preis bereinigt, verkettet. Wiesbaden. Zugriff unter: <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Publikationen/Fachveroeffentlichungen/VolkswirtschaftlicheGesamtrechnungen/DeutscheWirtschaftQuartal,property=file.pdf>, am 30.07.2010.
- Süderelbe AG (2010): Standortentwicklung HansePort Lüneburg. Zugriff unter: http://www.stadt.lueneburg.de/bi/___tmp/tmp/45081036741594725/741594725/5274883/00079211/11-Anlagen/01/100426_final_-_Hanse-Port_Lueneburg_WA.pdf, am 26.07.2010.
- TA-Lärm (1998): Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, Zugriff unter: <http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/talaerm.pdf>, im Februar 2008
- TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG (2008): Unternehmenspräsentation. Riesa.
- VBW Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V. (2005): Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V., Zugriff unter: <http://www.vbw-ev.de/satzung.php>, am 01.09.2005
- Waniek, L. (2010): „Räumliche Konfliktfelder am Hafen- und Wohnstandort Riesa – Gröba. Eine stadtgeographische Konfliktanalyse mittels quantitativer und GIS-basierter Methoden.“, Diplomarbeit 2010
- Wasserstraßen-Neubauamt Berlin (2008): Schleuse Charlottenburg, Zugriff unter: http://www.wna-berlin.wsv.de/bauwerke_anlagen/schleusen_schiffshebewerke/schleuse_charlottenburg/, am 23.07.2010
- Wirtschaftsförderungs-GmbH für Stadt und Landkreis Lüneburg (WLG) (2009): Zugriff unter: http://www.lueneburg.de/desktopdefault.aspx/tabid-4357/8711_read-35829/, am 23.06.2010
- WNA Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg (2009): Schleuse Hohenwarthe. Zugriff unter: <http://www.wna-magdeburg.wsv.de/schleusen/Hohenwarthe/index.html>, am 23.07.2010.

- WSA Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig (2008): Bauwerke. Schleuse Anderten. Zugriff unter: http://www.wsa-braunschweig.wsv.de/bauwerke/Schleusen/Schleuse_Anderten/index.html, am 23.07.2010.
- WSA Wasser- und Schifffahrtsamt Minden (2009): Anfrage durch Saskia Hoffmann am 14.08.2009.
- WSA Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen (2010): Bauwerke. Schleuse Sülfeld. Zugriff unter: <http://www.wsa-uelzen.wsv.de/wasserstrassen/bauwerke/index.html#suel>, am 23.07.2010.
- WSA Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen (2009): Bauwerke. Zugriff unter: <http://www.wsa-uelzen.wsv.de/wasserstrassen/bauwerke/index.html>, am 10.06.2009.
- WSA Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen (2007): Elbe-Seitenkanal. Zugriff unter: <http://www.wsa-uelzen.wsv.de/wasserstrassen/esk/index.html>, am 10.06.2009.
- WSD Wasser und Schifffahrtsdirektion Südwest (2010): Wasser und Schifffahrtsdirektion Südwest, Zugriff unter: http://www.wsd-sw.wsv.de/wir_ueber_uns/index.html, am 04.05.2011
- WSV Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (2008a): Gliederung Bundeswasserstraßen. Zugriff unter: http://www.wsv.de/wasserstrassen/gliederung_bundeswasserstrassen/index.html, am 10.08.2010
- WSV Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (2008b): Neubau der Schleuse Minden im Wasserstraßenkreuz Minden. Zugriff unter: www.nba-hannover.wsv.de/baumassnahmen/aktuelle_baumassnahmen/Neubau_der_Schleuse_Minden/index.html, am 15.05.2008.