

Binnenhäfen: wachsen oder weichen?

Hafenentwicklung zwischen Standortsicherung, Logistikketten und Wohnen am Wasser

Von den etwa 100 deutschen öffentlichen Binnenhafenstandorten ist eine Vielzahl durch rückläufige Aufkommensmengen und logistische Wettbewerbsnachteile gekennzeichnet. Dies weckt seit langem Begehrlichkeiten der Stadtplanung: An vielen Standorten herrscht ein latenter Konflikt zwischen weiterer gewerblicher Nutzung und der Umwandlung der Wasserlagen in so genannte hochwertigere Nutzungen. Der Beitrag widmet sich diesen Nutzungskonflikten an Hafenstandorten, den jeweiligen Abwägungstatbeständen und den Chancen für die Stadtentwicklung, die sich aus einer adäquaten Konfliktlösung ergeben. Auf der Basis des Forschungsvorhabens „Binnen_Land“ wird dazu exemplarisch auf die Situation in Düsseldorf und am Berliner Westhafen eingegangen.¹

Binnenhäfen haben eine wichtige Rolle in der historischen Entwicklung der Städte gespielt. Sie sind traditionell logistische Knoten mit Handelsfunktion, Verkehrsfunktion und Produktionsfunktion (Standorte der Industrie), die häufig über eine bi- oder trimodale Verkehrserschließung verfügen. Sie sind meist zentral und in kurzer Entfernung zu den Ver- und Entsorgungsschwerpunkten einer Region gelegen. Diese „Stadthäfen“ sind insofern prädestiniert dafür, die logistische Ver- und Entsorgung der städtischen Gebiete zu übernehmen. Sie bieten auch heute noch wichtige innerstädtische Flächenreserven für Industrie und Gewerbe, also für Unternehmen, die nur selten an anderer Stelle im Stadtgebiet neu angesiedelt werden können.

Aufgrund von Entwicklungsvorstellungen der Städte, die auf den Umbau und die Revitalisierung der Hafenquartiere bzw. deren Transformation zu attraktiven innerstädtischen Wohnstandorten zielen, wurden die Nutzungsmöglichkeiten für viele Hafenbetriebe unklar oder eingeschränkt; einige Häfen wurden in ihrer Eigenschaft als Wirtschaftshafen auch komplett aufgegeben, so etwa der Hafen im westfälischen Münster. Insofern verwundert es wenig, dass insbesondere die Stadthäfen in den vergangenen 20 bis 30 Jahren kaum in ihrer logistischen Funktion für die Städte wahrgenommen wurden. In Stadtentwicklungskonzepten spielen sie kaum eine Rolle.

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 auch von Geschwindigkeit) sowie der Trend zur Größe (Skaleneffekte in Umschlag und Lagerei, Konzentration der Distributionsstandorte) stellen regionale, meist flächenmäßig begrenzte logistische Knotenpunkte in den Städten in Frage.

Eine zwangsläufige Reaktion ist Abwanderung. Dies haben in der Vergangenheit viele Transport- und Speditionunternehmen gezeigt, spätestens seit den 1980er Jahren auch die Bahn und in den 1990er Jahren die Post. Frachtzentren und – vor allem – große Distributionszentren sind mit wenigen Ausnahmen zuletzt nur noch an den Rändern der Städte, nicht im Zentrum realisiert worden. Gerade das (Schwer-) Verkehrsaufkommen und die damit einhergehenden hohen Konfliktpotenziale (Lärm- und Staubemissionen) führten in der nahen Vergangenheit dazu, dass beide Parteien Standorte außerhalb der Kernstädte favorisierten. Auch sprechen die hohen Bodenpreise in den Städten vielfach gegen einen innerstädtischen Standort.

Die Planung bewertet Transport- bzw. Logistikunternehmen per se als mischungs- bzw. stadtunverträglich. Allerdings sind einige dieser Konflikte hausgemacht: Der „heranrückenden Wohn- und Bürobauung“ als Bedrohung für den Stadthafen entspricht eine signifikante Tendenz der Logistik zur Herauslösung ihrer Einrichtungen aus der Stadt. Binnenhäfen sind allerdings aufgrund der Wasserlage standortgebunden und nicht annähernd so mobil wie die Leichtbauhallen des Straßentransport- und Umschlaggewerbes.

Schließlich sind Makro-Tendenzen wie der sektorale Strukturwandel zu berücksichtigen, die die Entwicklung der meisten europäischen Städte in den vergangenen drei bis vier Dekaden geprägt haben. Damit ist insbesondere der Niedergang der Industrie und der Aufstieg des Dienstleistungssektors gemeint. Diese Tendenz ist in unterschiedlicher Ausprägung nahezu in allen Städten vorfindbar bzw. nachweisbar.

Der „Medienhafen“ in Düsseldorf als Planungsproblem

Der Düsseldorfer Teil der Neuss-Düsseldorfer Häfen ist vielleicht ein Extrembeispiel für die hier skizzierten Probleme, doch bündelt er die Planungskonflikte an den Binnenhäfen auf eine idealtypische Weise. In der Landeshauptstadt Düs-

seldorf begann der sektorale Strukturwandel bereits in den 1960er Jahren. Er ist, wie andernorts auch, durch eine stark gegenläufige Entwicklung des produzierenden Gewerbes und des Dienstleistungssektors geprägt (vgl. LHD 2007). Mit dem Einbruch der Industrie und einem entsprechenden Zuwachs bei den Dienstleistungen veränderte sich auch die Nachfrage nach städtischen Flächen. Dabei setzen 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 zurückliegenden 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 (vgl. Abb. 1). Diese Transformation eines noch in Betrieb befindlichen Binnenhafens dürfte heute – zumindest für deutsche Städte – ein ungewöhnliches Ausmaß erreicht haben.²

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 nicht eingegangen, einen größeren Teil des Wirtschaftshafens zu erhalten. 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 der Häfen von Düsseldorf, Neuss und Krefeld 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. Ausgangspunkt des Problems ist allerdings nicht die mangelnde Kompatibilität eines Wirtschaftshafens zu den Repräsentationsansprüchen der (post-)modernen Stadt, sondern das offenbar fahrlässige bis absichtsvolle Ingangsetzen 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 FNP-Änderung zu versagen (vgl. BezReg 2008). 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 erstens gravierende Fehler in der Abwägung der verschiedenen Belange und zweitens fehlende konzeptionelle Grundlagen festgestellt hat – und dies obwohl es vermutlich in keiner anderen Stadt vergleichbar umfassende Planungsvorstellungen und -vorarbeiten zum Hafen gibt wie in Düsseldorf.³



Abb. 1: Blick von Osten auf den „Medienhafen Düsseldorf“; oben rechts im Bild die bundesweit bekannten Bauten von Frank Gehry [Quelle: Stadt Düsseldorf]

Gewerbliche Arbeitsplätze im Stadthafen

Ein wichtiges, jedoch stark vernachlässigtes Argument zum Erhalt von Binnenhafenstandorten ist die Sicherung und Schaffung gewerblicher Arbeitsplätze. Zur Bedeutung der Binnenhäfen für städtische Arbeitsmärkte gibt es allerdings nur wenig belastbare Daten. Nach Daten des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB) waren Anfang bis Mitte der 1990er Jahre in Deutsch-

land rund 235.000 Beschäftigte in den rund 2.800 Unternehmen tätig, die direkt im Hafen oder in hafennahen Industriegebieten angesiedelt waren. Hinzu kamen bundesweit rund 3.000 Beschäftigte bei den Hafenbetreibern selbst. Weitere Arbeitsplätze lassen sich im Einzugsgebiet der Binnenhäfen lokalisieren. Die Gesamtheit der direkt oder indirekt auf die wirtschaftliche Aktivität der Binnenhäfen bezogenen Arbeitsplätze belief sich nach diesen Zahlen insgesamt auf rund 400.000 Beschäftigte.

Mit diesen Zahlen lassen sich lokale Potenziale nicht belegen. Dies muss durch die Hafenunternehmen und -nutzer selbst erfolgen. Für die Neuss-Düsseldorfer Häfen liegt z. B. eine aktuelle Studie aus dem Jahr 2009 vor (vgl. Planco o. J.). Diese Untersuchung beziffert die direkte Beschäftigungswirkung des Hafens in Düsseldorf auf rund 5.000 Arbeitsplätze. Hinzu kommen rund 3.700 indirekt hafenabhängige Arbeitsplätze sowie weitere indirekte Beschäftigungswirkungen. Insgesamt wird ein Beschäftigungsvolumen von 14.630 Arbeitsplätzen errechnet, das allein vom Hafen Düsseldorf ausgeht. Die 8.753 Arbeitsplätze, die dort direkt und indirekt als hafenabhängig betrachtet werden, lassen sich den rund 8.400 Arbeitsplätzen gegenüberstellen, die die 718 Unternehmen im Medienhafen Düsseldorf generieren (vgl. LHD 2009).

Nach dieser Rechnung stünde es praktisch 1:1 zwischen den modernen Dienstleistungsarbeitsplätzen und jenen in Industrie und Gewerbe – wohl wissend, dass die Dienstleistungsarbeitsplätze einkommens- und steuermäßig bedeutender sein dürften als jene in Industrie und Gewerbe. Dieses Argument wird in planerischen Abwägungsfällen – wenn überhaupt – allein über die Anzahl der gewerblichen Arbeitsplätze in Hafen-, Transport- und hafenrelevanten Industriebetrieben belegt, soweit Primärdaten hierzu vorliegen. Eine Gegenüberstellung mit dem Potenzial an „modernen“ Dienstleistungsarbeitsplätzen erfolgt eher intuitiv. Einem solchen Vergleich kann das Hafengewerbe aufgrund völlig anderer Flächenproduktivitäten in der Regel nicht standhalten.

In vielen Binnenhäfen werden aber gewerblich-industrielle Tätigkeiten und Qualifizierungen nachgefragt, die den Städten im Zuge des skizzierten Strukturwandels verloren gegangen sind – vor allem bedingt durch den Niedergang bzw. die Abwanderung der Industrie.⁴ Je mehr diese Arbeitsplätze (gewerblich, industriell, handwerklich, vor allem für niedrig- bis mittelqualifizierte Arbeitskräfte) fehlen, umso stärker können bzw. müssen die Unternehmen der Transport-, Lager- und Umschlagwirtschaft für Kompensation sorgen. Dies gilt für einfache und Hilfstätigkeiten, etwa im Lager-, Verpackungs- und Umschlagbereich, wie auch für qualifizierte gewerbliche Arbeitsplätze. Diese Tätigkeiten sind aber womöglich nachhaltiger (das heißt dauerhafter) als Arbeitsplätze in der Medien- und Kreativwirtschaft, die

bekanntlich auch modischen Schwankungen unterliegen können. Es gibt sogar die (wenn auch strittige) These, dass heute die Logistik an die Stelle der Industrie getreten ist, wenn es um so genannte „*entry level*“-jobs geht, also um gering-qualifizierte Tätigkeiten. Derartige Jobs müssen Städte aber vorhalten, wollen sie nicht einen relevanten Teil der Erwerbspersonen vom Arbeitsleben ausschließen.

Für eine zielführende stadtentwicklungspolitische Diskussion an den Hafenstandorten muss jedoch die Datenglage erheblich verbessert werden. Denn neben den Argumenten der Erreichbarkeit, der Transportsicherheit und des Bestandsschutzes für Gewerbebetriebe und -flächen gibt es gute Gründe, das Arbeitsmarktagument stärker in den Diskurs von Hafen und Stadt einzubringen.

Bausteine einer Strategie zur Sicherung der Binnenhäfen

Für die Stadtentwicklung gibt es unserer Meinung nach gute Gründe, sich konstruktiv mit der Rolle der Binnenhäfen als Logistik- und Gewerbebestandort auseinanderzusetzen. Im Sinne einer Bestandssicherung und Weiterentwicklung der Binnenhäfen ist es daher zentral, strategische Handlungsfelder aktiv zu besetzen, die sich sowohl mit der Eigenschaft der Hafenstandorte als Logistikknoten (und damit wichtiger Baustein der Sicherung der Daseinsvorsorge) befassen als auch mit den planerischen Fragen von Flächen- und städtebaulicher Integration.

■ **Binnenhäfen als logistische Knoten:** In Zukunft könnten Binnenhäfen für eine stadtverträgliche Ver- und Entsorgung (wieder) an Bedeutung gewinnen, wenn ihr Entlastungspotenzial erkannt und gesichert wird. Stadtverträgliche Logistikkonzepte sind 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 von Umweltzonen und Zufahrtsbeschränkungen für motorisierte Fahrzeuge erwogen wird. Schon heute werden funktionsfähige Binnenhäfen für die Verkürzung der letzten Anlieferungsmeile auf der Straße genutzt. Zu den Nutzern gehören große Handelshäuser (wie *IKEA* oder *Karstadt*) oder auch Kurier-, Express- und Paket-Dienste (KEP, wie *DHL*) sowie die verladende Industrie (z. B. *Volkswagen* oder *Siemens*).

Lange waren Binnenhäfen im öffentlichen Eigentum und auf das Angebot von Infra- und teilweise Suprastrukturen begrenzt. Der Umbau der Binnenhäfen zu Full-Service-Anbietern zeigt sich vielerorts: in expeditionellen Dienstleistungen (z. B. Zollabwicklung, Verwiegung) oder auch Reparaturen- und Wartungsleistungen, Facility-Management usw. – alles aus einer Hand. Aufgrund der wachsenden Bedeutung der Seehäfen für die Abwicklung internationaler Transport-

ketten kommt den Binnenhäfen im Hafenhinterland und im regionalen Verkehr womöglich eine wachsende Bedeutung zu. Dies gilt auch angesichts der Zunahme der Containerisierung, die inzwischen auch die klassischen Massengüter umfasst.

Die logistische Modernisierung der Häfen hat bereits begonnen. Beispielhaft sei der Fall Berlin genannt: Hier wurden im Jahr 2001 ein Hafenkonzept und im Jahr 2005 ein integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept auf politischer Ebene verabschiedet, die sich jeweils dezidiert mit der städtischen Funktion der Häfen auseinandersetzen. Diese planerische und politische Würdigung des Wirtschaftshafens war Voraussetzung dafür, dass sich der Westhafen als innerstädtischer, trimodaler Knoten etablieren konnte (vgl. Abb. 2). Hier werden einerseits Container und Wechselbrücken bahnseitig umgeschlagen. Durch diese Verkehrsverlagerung konnte für eine unternehmensbezogene Transportkette nachgewiesen werden, dass knapp 30 % der Transportkilometer und damit knapp 50 % der CO₂-Emissionen und fast 60 % der Rußpartikel im Berliner Stadtgebiet vermieden wurden. Erstmals im Juli 2009 fuhr die Elbe-Spree-Containerlinie zwischen Berlin und Hamburg auf der Wasserstraße. Dieser Liniendienst bietet zudem die entsprechenden Voraussetzungen und Flexibilität, um auch Schwerguttransporte durchzuführen. Dadurch können nicht nur paarige Verkehre realisiert werden, sondern ist es auch möglich, Produktionsstandorte in Berlin stadtverträglich zu erschließen. Die im Rahmen der technologischen Entwicklung immer größer und schwerer gewordenen Projektladungen konnten vorher nur noch bedingt im Berliner Stadtgebiet transportiert werden: Die straßenseitigen Lichtraumprofile reichen bei den Dimensionen häufig nicht aus, in den Straßen verlegte Ver- und Entsorgungsleitungen sowie eine Vielzahl von Brücken, die das weit verzweigte Wasserstraßen- und Schienennetz überbrücken, halten den hohen Gewichten nicht stand.



Abb. 2: Containerumschlag im Westhafen von Berlin, Ortsteil Moabit, Stadtbezirk Mitte [Quelle: H. Flämig]

Damit trägt der in seiner logistischen Funktion gesicherte Westhafen dazu bei, dass seine wirtschaftlichen Bedingungen verbessert und er einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung des Berliner Stadtgebiets sowie zur Sicherung von innerstädtischen Produktionsstandorten leisten kann. Dies ist nur möglich, weil es einen innerstädtischen logistischen Standort gibt, der über die entsprechende Funktionalität verfügt.

■ **Binnenhäfen als Gegenstand aktiver Flächenpolitik:**

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 das Problem, dass auf den Hafentflächen in der Vergangenheit auch nicht-hafenauffine Nutzer angesiedelt wurden, deren Tätigkeit keinen „logistischen Mehrwert“ erzeugt. Häufig schaffen diese Betriebe 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 mobilisieren. Der Strategiebaustein „Logistikknoten“ muss also durch einen Baustein „Flächenpolitik“ ergänzt werden.

■ **Binnenhäfen als Planungsfall:**

Nicht für alle Hafenstandorte „lohnt“ sich die Strategie des Weiterbetriebs als logistischer Knoten. In anderen Fällen sprechen aber auch Argumente gegen eine vorschnelle Umwandlung in Wohnstandorte. Die Entscheidungsalternativen – Aufgabe bzw. Umnutzung zur Wasserlage eines Binnenhafens oder Weiterbetrieb als Logistikknoten – wollen gut abgewogen sein. Doch nur in wenigen Fällen geschieht dies auf der Basis einer umfassenden Prüfung und Abwägung der richtigen Argumente, und nur selten werden dabei klare Richtungsentscheidungen getroffen (wie etwa vor einigen Jahren bei der Aufgabe des Hafens in Münster). Viel häufiger werden schleichende Veränderungen zugelassen bzw. gefördert, etwa zur Büroflächenausweisung oder gar zur Wohnbebauung im Hafengebiet bzw. auf angrenzenden Flächen. Im

Ergebnis stellen die neuen Nutzungen den Hafen als Gewerbestandort mittelfristig in Frage – spätestens dann, wenn die Immissionssituation vor allem von Lärm und Staub mit dem Anspruch des Wohnens an der Waterfront kollidiert.

Wichtig ist also eine entsprechende Abwägung der Potenziale einer Hafennutzung – vor allem für Anzahl und Qualität der gewerblichen Arbeitsplätze in Hafenbetrieben, für Verkehrsverlagerung und -vermeidung bei weiteren ansässigen Unternehmen sowie für die Reduzierung der Gesamtbelastungen der Bevölkerung, insbesondere aus dem Verkehr – mit den Kosten und Nutzen so genannter moderner Dienstleistungsarbeitsplätze. Anpassungsleistungen an den Standort können durchaus ihren planerischen Wert haben. Denn die Option, den Stadthafen aufzugeben bzw. umzuwandeln und ggf. „auf der grünen Wiese“ neu zu bauen, zieht eine Kette von anderen Problemen sowie planungs- und genehmigungsrechtlichen Aspekten nach sich. Der derzeit geplante Regioport in Minden demonstriert das komplexe Planungs- und Genehmigungsrecht solcher Vorhaben. Womöglich stellt sich die Frage nach Aufgabe oder Weiternutzung eines Stadthafens unter diesen Rahmenbedingungen noch einmal neu. Die vorhandenen Instrumente zur Standortsicherung sollten flexibel genutzt werden, etwa durch Festsetzungen in Bebauungsplänen oder städtebaulichen Verträgen sowie in jedem Fall durch einen kooperativen, kommunikativen Politikstil.

■ **Binnenhäfen als kommunales Politikfeld:** Den Städten kommt vor allem dann Verantwortung zu, wenn sie Eigentümer des Hafens oder im Besitz von Anteilen und Stimmrechten sind. Solange die Städte Hafenentwicklungen 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.

Da die Lösung eines Problems oft auch davon abhängt, wie es kommuniziert wird, liegen ungenutzte Potenziale für die Häfen darin, sich positiv auf eine „Öffnung in Richtung Stadt“ einzulassen – soweit dies ihre gewerbliche Zweckbestimmung nicht einschränkt. Dazu gehört eine Bewahrung denkmalpflegerischen und baukulturellen Erbes, das nicht bedenkenlos einem reinen Funktionalismus geopfert werden sollte. Im Gegenteil: baukulturelle Präsenz und Prägnanz können dazu beitragen, dass das im Allgemeinen geringe öffentliche Bewusstsein für die Probleme der Häfen wächst. Den derzeitigen Mangel daran beklagen nicht zuletzt die Stadthäfen selbst.

Gleiches gilt für auch die Umsetzung entsprechender Kommunikations- und Kooperationsstrategien. Unter dem Stichwort „Eine neue Hanse“ könnte ein wirtschaftliches

Städtenetzwerk entlang der Wasserstraßen wiederbelebt werden, das die logistische Vernetzung und weitere Stärkung sowie die bessere Wahrnehmung der Häfen bei den Unternehmen, in der Öffentlichkeit und in der Planung zum Ziel hat.

Anmerkungen

- 1 Der Beitrag basiert auf Ergebnissen des Forschungsvorhabens „Binnen_Land“, das im Rahmen des Förderschwerpunkts „Intelligente Logistik für den Güter- und Wirtschaftsverkehr“ (<http://www.intelligente-logistik.org/projekte/binnen-land/projekt-partner.html>) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie durchgeführt wird. Beteiligt sind neben der TU Hamburg-Harburg und der FU Berlin der Bundesverband der öffentlichen Binnenhäfen (BÖB) sowie unter anderem die Neuss-Düsseldorfer Häfen und die Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (BEHALA).
- 2 Sie ist auf der Website der Düsseldorfer Stadtplanung anhand von Karten, Luftbildern und nicht zuletzt anhand des Hafengutachtens von BKR Essen/Planco gut nachvollziehbar.
- 3 Als besonders pikant darf der Rechtsstreit auch deshalb gelten, weil hier der Düsseldorfer Regierungspräsident unter anderem die Interessen des Hafens bzw. der dort siedelnden Unternehmen vertritt. Dagegen hat die Stadt Düsseldorf als Eigentümerin des Hafens Klage auf Genehmigung der FNP-Änderung erhoben. Mit Datum vom 21. April 2010 hat das Regierungspräsidium bekannt gegeben, sich mit der Stadt auf einen Vergleich einigen zu wollen, der die besonders strittigen Abschnitte des Hafennareals aus der Umnutzung herausnimmt und im Gegenzug eine Wohnnutzung im Abschnitt Speditionsstraße für zulässig erachtet.
- 4 Dies gilt auch angesichts der Tatsache, dass Logistik und Transportwirtschaft keine Wachstumsfelder per se sind (vgl. Plehwe/ Noppe 2007).

Literatur

- BezReg [Bezirksregierung Düsseldorf]: Versagungsbescheid zur 116. Änderung des Flächennutzungsplanes für die Landeshauptstadt Düsseldorf, erteilt am 25. Juli 2008
- LHD [Landeshauptstadt Düsseldorf]: Daten und Fakten. Der Wirtschaftsstandort Düsseldorf in Zahlen. Düsseldorf 2007
- LHD [Landeshauptstadt Düsseldorf]: Website zum Wirtschaftsstandort – Medienhafen. 2009
- Planco Consulting: Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Häfen Düsseldorf, Neuss und Krefeld (unveröffentlicht). Essen o. J.
- Planco Consulting/BKR [Büro für Kommunal- und Regionalplanung]: Perspektiven für den Düsseldorfer Hafen. Gutachten im Auftrag der Stadtwerke Düsseldorf AG und der Landeshauptstadt Düsseldorf. Essen, September 2002
- Plehwe, D./Noppe, R.: Arbeitsmarktentwicklung im Logistiksektor – Bedeutung, Dynamik und (De-) Regulierung der Distributionswirtschaft. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, 51. Jg., H. 2/2007, S. 77-92

Prof. Dr.-Ing. Heike Flämig, Wirtschaftsingenieurin, hat die Professur für Transportketten und Logistik an der TU Hamburg-Harburg inne. **Prof. Dr. Markus Hesse**, Dipl.-Geograf, ist Professor für Stadtforschung an der Universität Luxemburg, Fakultät für Humanwissenschaften, Arbeitsgruppe für Geographie & Raumplanung (Laboratoire de Géographie et Aménagement du Territoire, Université du Luxembourg). ■