

DIMENSION

STADT UND RAUM

69

DEZEMBER 2014

DIE THEMENHEFTE DER ADEUS



HERAUSFORDERUNGEN FÜR DEN HAFEN UND DIE GEBIETSKÖRPERSCHAFTEN

Der Straßburger Hafen spielt eine wichtige Rolle in der wirtschaftlichen Entwicklung der Region. Als Träger von Projekten, die die Hafengebiete auf unterschiedlichsten Raumebenen verändern werden, liegt ihm daran diese Projekte mit anderen regionalen Akteuren zu teilen. In den zahlreichen auf lokaler Ebene stattfindenden Diskussionen über diese Problematik kommen die unterschiedlichen Interessen der verschiedenen Akteure zum Vorschein. Was ist das Beste für den Hafen, die Stadt, die Bevölkerung, die Unternehmen, die Gebietskörperschaften oder im größeren Maßstab für die Region?

Ein Workshop bot die Gelegenheit, die Herausforderungen für die verschiedenen Akteure zu präzisieren, gemeinsam Überlegungen zu entwickeln

und einen konstruktiven Dialog anzustoßen, der von verschiedenen Szenarien der Entwicklung des Hafens ausgeht.

Hierbei zeichneten sich insbesondere wirtschaftliche Potenziale und Möglichkeiten der Koordination des Warentransports im Bereich des Hafens, der Region und des gesamten Oberrheins ab. Diese Ausgabe von Dimension Stadt und Raum, die von ADEUS in Zusammenarbeit mit dem Straßburger Hafen herausgegeben wurde, stellt die aus den Diskussionen gezogenen Schlussfolgerungen vor.

*Robert Herrmann, Präsident der ADEUS
Catherine Trautmann, Präsidentin des Port autonome de Strasbourg*

Herausforderungen für den Hafen und die Gebietskörperschaften

Warentransport, Rohstoff-Recycling, Synergien zwischen Ökologie und Ökonomie, die Verbindung zwischen Hafen und Stadt usw. stellen die zentralen Herausforderungen des Hafens dar und haben Auswirkungen auf ein Gebiet, das weit über die Grenzen des Hafenbereichs hinausgeht – und das ist nicht nur in Straßburg der Fall. Gerade jetzt, da der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen eine neue Bedeutung zukommt, stehen die Gebietskörperschaften und der Straßburger Hafen vor wichtigen Entscheidungen.

Der Hafen – am Schnittpunkt der Herausforderungen

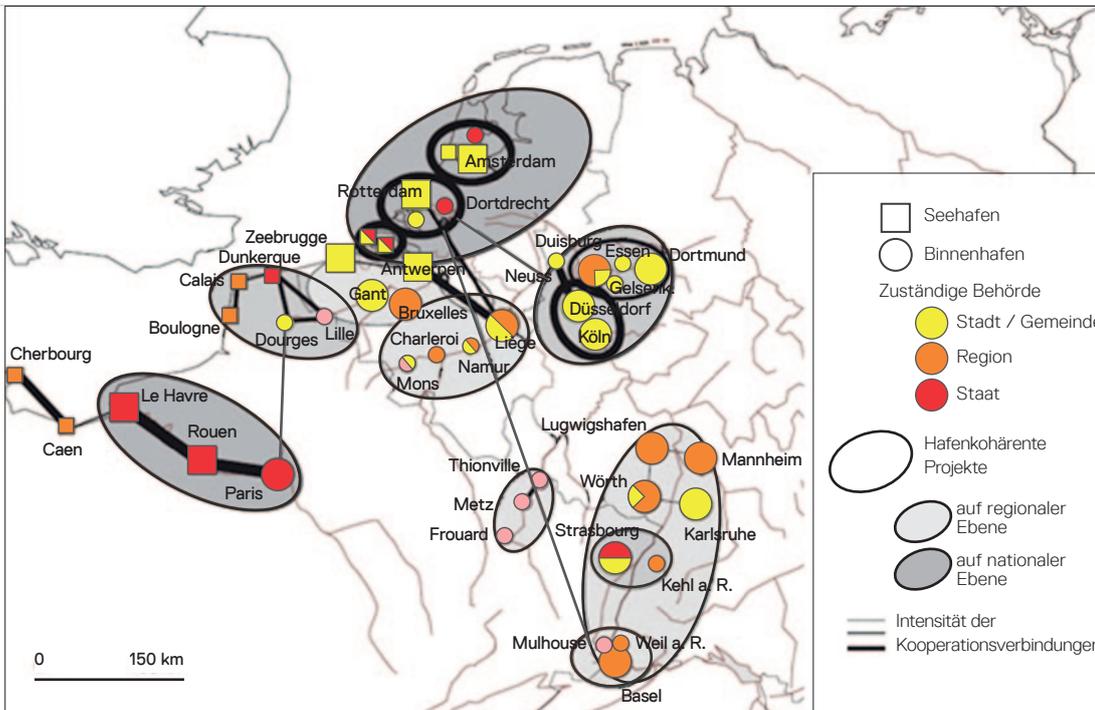
Am Knotenpunkt zwischen lokalen Zentren der Produktion und des Konsums, zwischen lokalen und internationalen Warenströmen, zwischen Industrien und Transportnetzen gelegen, sehen sich die Häfen heute einer Vielzahl von Herausforderungen gegenüber.

Ihr multimodaler Charakter, der ihre große Stärke darstellt, ist in einem Kontext der Verknappung natürlicher Ressourcen und steigender Energiekosten von besonderer strategischer Bedeutung. Der gebündelte Warentransport per Bahn und Schiff erweist sich gegenüber dem Transport auf der Straße als immer wettbewerbsfähiger und ist außerdem noch umweltfreundlicher. Diese Tatsache, verbunden mit der steigenden Notwendigkeit für die Industrie, ihre Produktions- und Transportlösungen umweltfreundlicher zu gestalten, bietet den Hafenplattformen die Chance, eine strategische Position einzunehmen. Denn sie eröffnet eine Vielzahl an Möglichkeiten, die Produktions- und Logistikkette durch die Nutzung von ökologisch-ökonomischen Synergien zu optimieren, insbesondere zwischen Akteuren des Hafenbereichs.

Zur Verknappung der natürlichen Ressourcen gesellt sich die Verknappung der finanziellen

Ressourcen der Gebietskörperschaften, die das Ende der großen Investitionen in Infrastrukturprojekte bedeutet, insbesondere in Verkehrsinfrastruktur. Die Optimierung der bestehenden Infrastruktur wird so zur zentralen Herausforderung und die Hierarchisierung des besonders leistungsfähigen europäischen Wasserstraßennetzes spiegelt den Willen wider, die Nutzung der Flüsse als Verlängerung des Seetransports zu fördern und die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt gegenüber dem Straßenverkehr zu stärken. Das avisierte System großer Schifffahrts-Arterien, das zu Lasten eines homogenen, aber teureren kontinentalen Wasserstraßennetzes geht, erfordert die Schaffung einer neuen logistischen Gebietseinteilung und stellt die Binnenhäfen ins Zentrum des Systems.

Die dritte Herausforderung ist eher lokaler Natur und betrifft die Erneuerung der Verbindung zwischen Stadt und Hafen. In der Mehrheit der Hafenstädte scheint die Verbindung zwischen Hafen und Stadtzentrum verschwunden zu sein. Zahlreiche Hafenanlagen in der Nähe von Städten wurden in Bereiche umgewandelt, die städtische Funktionen übernehmen, sowohl in Seehäfen wie auch in großen Binnenhäfen. Der Straßburger Hafen ist hierbei ein Sonderfall, da sich die Hafenanlage zwischen der Stadt und dem Rhein befindet. Auch wenn ein Teil der einstigen Hafenanlagen derzeit umgewandelt wird, ist der Hafen dennoch zu beiden Seiten des Rheins sehr präsent.



DAS SYSTEM DER KOOPERATION ZWISCHEN DEN HÄFEN IN NORDWEST-EUROPA

Quelle: FLUIDE / Antoine Beyer

Steigerung des Warenverkehrs und Verwaltung der Hafengebiete

Der Rhein ist eine der wichtigsten europäischen Wasserstraßen. Seit einigen Jahren steigt der Warenverkehr kontinuierlich an, insbesondere im Bereich Containertransport (in Straßburg hat sich die Zahl der umgeschlagenen Container in wenigen Jahren verdoppelt).

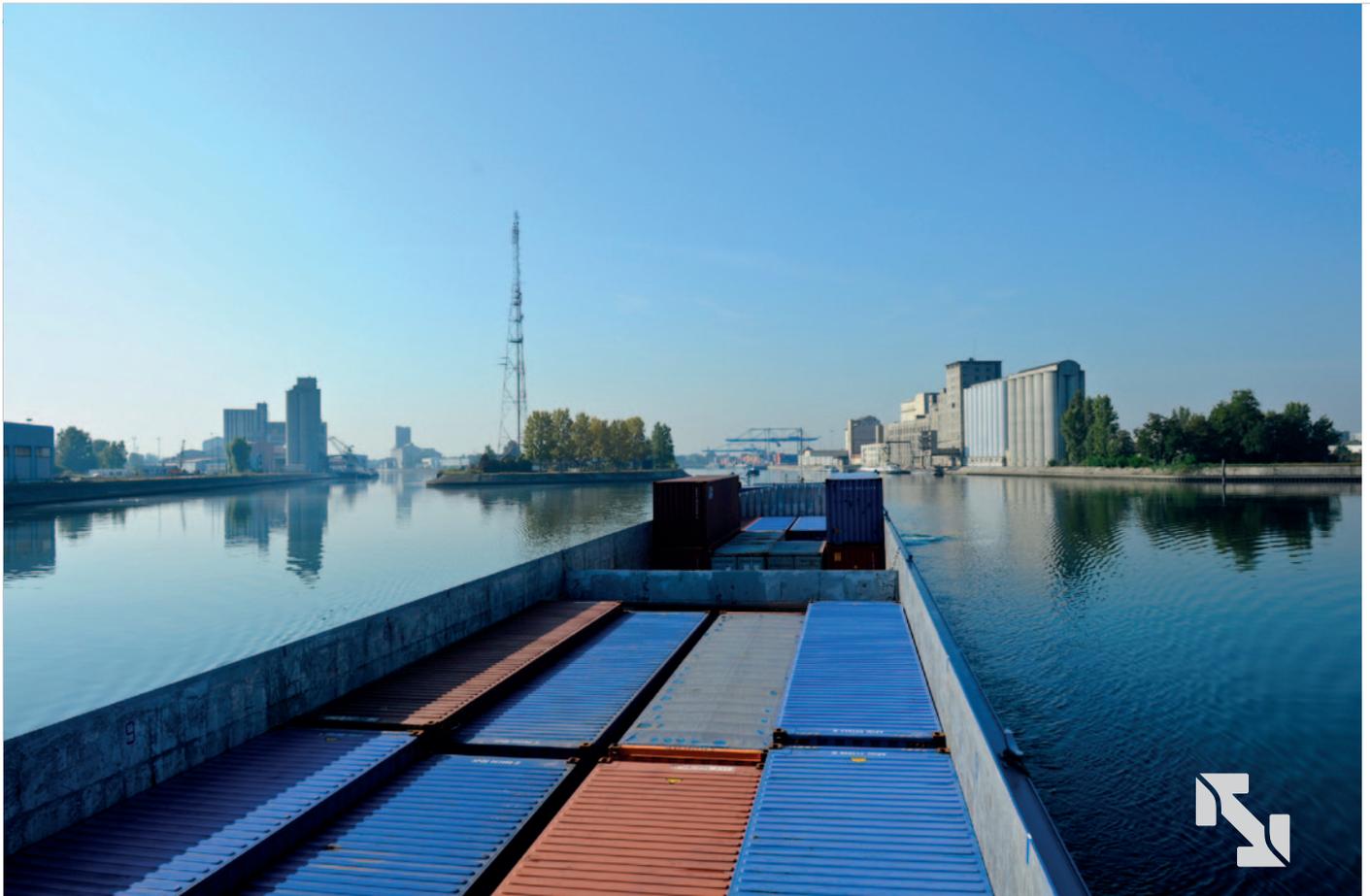
Dieses Wachstum, das auf die Steigerung des weltweiten Warenverkehrs sowie die Strategien zum Warenumsatz in den großen Seehäfen wie Rotterdam oder Antwerpen zurückzuführen ist, erfordert immer größere Investitionen für die Ausstattung der Häfen. Dies beinhaltet ebenso die Bereitstellung großer Flächen, um die Warenströme effizient lenken zu können (Lagerung voller/leerer Container, Warenumsatz usw.). Die Positionierung der Häfen ist also von strategischer Bedeutung, um an diesem Warenverkehr teilnehmen zu können und sich im europäischen Logistikwettbewerb zu positionieren.

Kooperieren, um zu überleben

In diesem Kontext eines verschärften Wettbewerbs suchen die See- und Binnenhäfen nach Partnerschaften, um ihre Sichtbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen und so die Löschung und den Umschlag immer größerer Warenmengen zu optimieren (siehe Seite 8, Kasten RTE-T, und Seite 15, „Outre-Rhin“).

Diese Partnerschaften verbinden Konkurrenz mit Komplementarität. Ihr Ziel ist es, gemeinsam eine „kritische Warenmenge“ zu erreichen, die ausreicht, um die Rahmenbedingungen für den Weitertransport zu verbessern oder zu erhalten und somit die Kosten durch eine Bündelung der Warenströme zu senken. Zusammenfassend gesagt, handelt es sich darum, in einem sich ständig neu organisierendem System sichtbar zu bleiben.





Marktaufteilung und Logistikketten

Die Organisationsstrategien der internationalen Logistikunternehmen haben eine Neuaufteilung und regelmäßige Reorganisation des europäischen Logistikmarkts zur Folge. In ihrem permanenten Bemühen um Optimierung verändern diese Unternehmen die Standorte ihrer Logistikplattformen und damit einhergehend die vor- und nachgelagerten Verkehrsströme. In diesem System einer ständigen Veränderung erscheinen die Häfen heute als stabile Fixpunkte und als Orte des gewinnbringenden Ladevorgangs.

Für eine Bündelung des Warenverkehrs und gewinnbringende Verladevorgänge

Die innerhalb der Logistikkette notwendigen Verladevorgänge sollten – insbesondere in den Häfen – so gewinnbringend wie möglich sein. Diese Wertschöpfung kann unterschiedliche Formen annehmen:

- * durch zusätzlichen Mehrwert für die transportierten Waren, beispielsweise durch ihre Anpassung an den lokalen Markt (Prinzip der „Produktdifferenzierung“);

- * durch ein Angebot an unterschiedlichen und optimierten multimodalen Lösungen, dank einer bedeutenden Bündelung der Güter und den gleichzeitig vorhandenen Schifffahrts-, Schienen- und Straßenverkehrsverbindungen;
- * oder auch durch das Angebot unterschiedlicher verwandter Dienstleistungen, die den betreffenden Hafenbereich attraktiver machen (beispielsweise die bereits erwähnten Synergieeffekte).

Diese Wertschöpfung zielt darauf ab, die Häfen zu unumgänglichen Knotenpunkten der Logistikkette zu machen. Mit ihrer Hilfe können die in die Infrastruktur getätigten Investitionen rentabel gestaltet, die Verankerung in der Region gestärkt und die Verbindungen zu den Unternehmen im Hinterland des Hafens nachhaltig gesichert werden. Die Häfen können als Fixpunkte der sich extrem wandelnden Logistikketten starke und nachhaltige Gelenke zwischen globaler, regionaler und internationaler Wirtschaft bilden.



Abseits oder vernetzt? Intermodalität und Schienenkorridore

Die wachsende Bedeutung der Schienen- und Wasserverkehrsverbindungen im europäischen Logistiksystem bewirkt eine Verschärfung der Konkurrenz zwischen den Regionen. Die Lage an einer der Achsen für die Logistik von Massengütern (Flüsse und Eisenbahnnetze) ist heute eine vitale Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit einer Region.

Die Lage an einem Eisenbahnnetz stellt einen zusätzlichen Vorteil für die Regionen dar. Sie spielt eine wichtige Rolle als Ergänzung zum Schiffsverkehr:

- * weil die Energiekosten weiter steigen werden und jede neue Alternative zum Straßenverkehr, insbesondere im Bereich Massengüter, deshalb immer konkurrenzfähiger werden wird;

- * weil einige Seehäfen im Bereich Straßenanbindung an ihrer Kapazitätsgrenze angekommen sind und neue modale Alternativen suchen, um ihre Warenströme weiterleiten zu können;

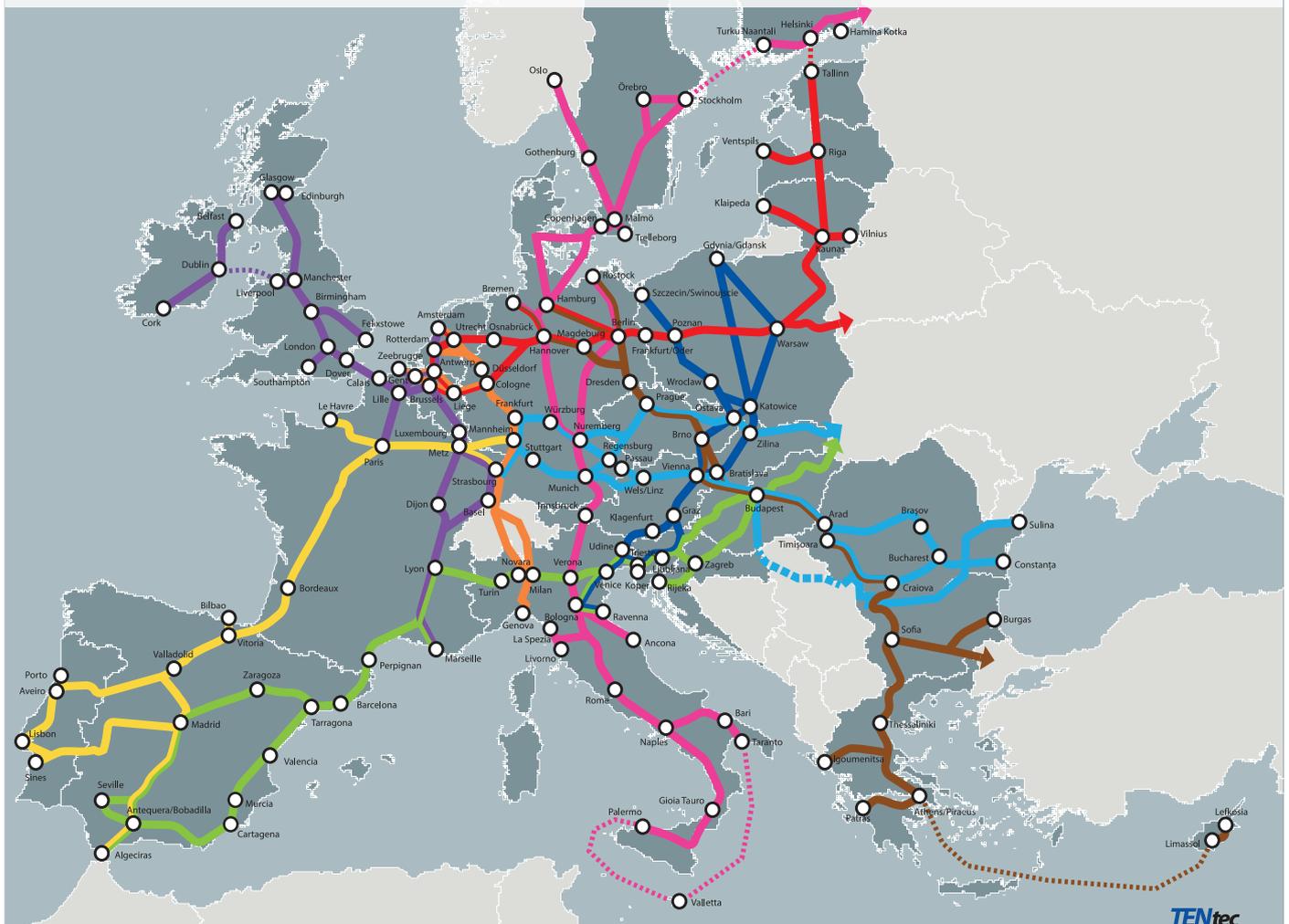
- * weil die Seehäfen danach trachten, ihr wirtschaftliches Hinterland auszubauen, insbesondere durch gebündelte Schienentransporte von kleineren Häfen aus (extended gateway).

Die oben erwähnten strategischen Partnerschaften zwischen Häfen sollten ebenfalls die Verbindungen zu den großen Schienentransport-Korridoren erleichtern. Auf diesem Weg versuchen die Binnenhäfen, ihre Position als zentrale Akteure der europäischen Logistikkette zu festigen.

DIE TRANSEUROPÄISCHEN TRANSPORTNETZE

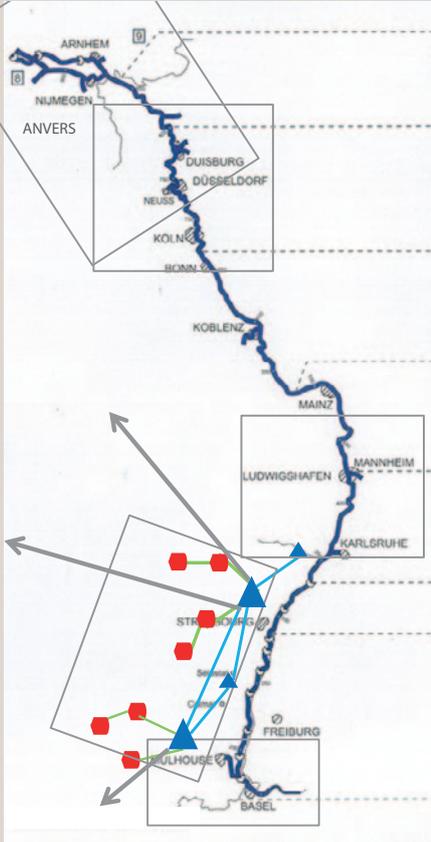
STRASSBURG, ZENTRALER KNOTENPUNKT ZWISCHEN VIER EUROPÄISCHEN FRACHTKORRIDOREN: RHEIN-ALPENRAUM, NORDSEE-MITTELMEER, ATLANTIK, RHEIN-DONAU.

Quelle: Commission européenne, RTE-T

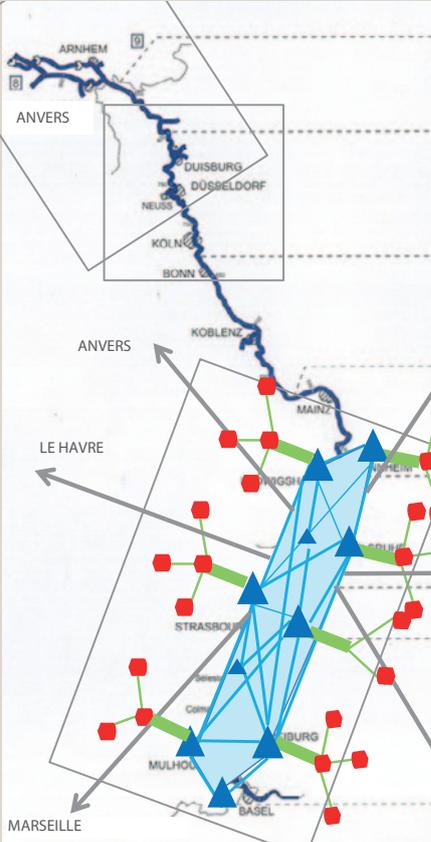


SZENARIEN FÜR DIE POSITIONIERUNG DES STRASSBURGER HAFENS (PAS)

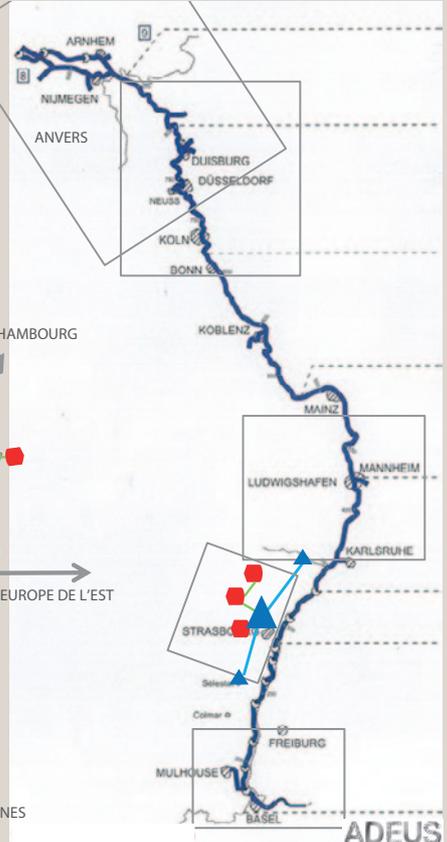
„DER PAS IM DIENST DER ELSÄSSISCHEN INDUSTRIE“



„DER RHEIN VERBINDET: DER OBERRHEIN ALS HUB“



„DER PAS – SCHNITTSTELLE NACHHALTIGER SYNERGIEN“



- ▲ Haupthafen
- ▲ Nebenhäfen
- Kooperationsgebiet
- ▲ Hafengebiet und betroffene Akteure (Ambition und Art der Kooperation)
- Funktionelle Beziehungen des Hafens (Hafen und Hinterland, Dienstleistungen und Intermodalität)
- Gute Schienenanbindung auf grössere Distanzen

Quelle : FLUIDE

Szenarien ... um zu zeigen, dass das Hafengebiet nicht erstarrt ist

Die zukünftigen Entwicklungen werden diese Herausforderungen zwangsläufig wieder zum Vorschein bringen. Das Entwerfen von Szenarien bietet die Möglichkeit, sich verschiedene denkbare Zukunftsmodelle vorzustellen und dabei schon heute erkennbare Trends einzuarbeiten sowie auf allen Handlungsfeldern aktiv zu werden, die die Entwicklung des Hafens bestimmen.

Dieser Entwurf von Szenarien folgt einem für alle drei Szenarien festen, identischen Rahmen und stützt sich auf verschiedene variable „Handlungsfelder“.

Die unveränderlichen Parameter sind folgende:

- der Zugang zum Hafen vom Norden ist sichergestellt;
- die Europabrücke wird nicht erhöht;
- der „Rahmenplan Zwei Ufer“ wird schrittweise umgesetzt;
- das Departements-Gewerbegebiet Fegersheim ist genehmigt;
- eine effiziente Straßenverbindung zwischen dem Hafen und seinem Hinterland ist generell sichergestellt.

AUS DER SICHT DER STADTPLANER

Bei den variablen Parametern, deren Interaktionen die verschiedenen Szenarien generieren, sind drei zu nennen:

- ➔ die erste Variable betrifft die Rolle und den Status des Straßburger Hafens;
- ➔ die zweite beschreibt die „funktionalen Beziehungen des Hafens, die durch die Beziehungen“ zum Hinterland, die lokale Verankerung durch das Serviceangebot und das Niveau des intermodularen Angebots;
- ➔ die dritte Variable beschäftigt sich mit „dem Hafengebiet und den beteiligten Akteuren“ und interessiert sich für die Marktpositionierung des Hafens, seine erklärten Entwicklungsziele sowie die Natur seiner eingegangenen Partnerschaften.

„Der PAS im Dienst der elsässischen Industrie“

Das erste Szenario „Der PAS im Dienst der elsässischen Industrie“ ist ein zielgerichtetes Szenario auf regionaler Ebene, das versucht, Synergien zu schaffen, insbesondere zwischen dem Hafen von Mülhausen und dem Straßburger Hafen.

In diesem Szenario organisiert und zentralisiert der Hafen die Warenströme. Als Exportplattform für die elsässischen Unternehmen ist er bemüht, sie so gut wie möglich mit der Weltwirtschaft zu verbinden, indem er ihnen ein komplettes Serviceangebot macht, mit dessen Hilfe sie besonders wettbewerbsfähig werden.

Die Beziehungen des Hafens zu seinem Hinterland sind gekennzeichnet durch:

- * die Stärkung der multimodalen Verkehrsnetze vor Ort (Schiene, Straße, Wasser) und seiner Verbindungsstellen;
- * eine enge Kooperation zwischen den elsässischen Häfen, den Gebietskörperschaften, der Logistikbranche und der regionalen Industrie;
- * die Umstrukturierung der Branchen und Gewerbegebiete, um eine Optimierung der Warenströme zu erreichen;
- * die Steigerung der Warenströme zwischen den Häfen, in Verbindung mit der Reorganisation der lokalen Plattformen, um eine maximale Bündelung dieser Warenströme zu erreichen.

Die Verankerung der lokalen Wirtschaft läuft über den Hafen als Bindeglied, der sich auf alle bestehenden Wirtschaftsbranchen stützt, um das notwendige Niveau der Warenbündelung zu erreichen. Das Kooperationsgebiet ist das Elsass und der Straßburger Hafen konzentriert seine Aktivitäten vornehmlich auf das Departement Bas-Rhin. Parallel dazu entwickelt sich ein grenzübergreifendes Hafengebiet mit der Initiative Rheinport (Basel, Weil-am-Rhein und Mülhausen).

Risiken und Chancen des 1. Szenarios

Zu den Risiken dieses Szenarios gehören die nur regionale Kooperation, die zu schwach sein könnte, um die regionale Wirtschaft im globalen Markt zu positionieren, und eine zu geringe kritische Warenmasse, um die Rentabilität des Bahn- und Schiffstransports zu garantieren. Die Region steigert also ihre Wettbewerbsfähigkeit nicht. Dieses Risiko einer zu schwachen Kooperation könnte sich durch die komplizierte Organisation der verschiedenen Branchen und die schwierige Restrukturierung der Gewerbeplattformen erklären. Die Bemühungen für eine Kooperation, insbesondere auf Seiten der privatwirtschaftlichen Akteure, könnten ebenfalls als zu erzwungen erscheinen.

Zu den Chancen, die dieses Szenario bietet, gehört das Interesse an der Ausarbeitung einer überlegten Reorganisation der regionalen Logistikstruktur, die einen langfristig rationaleren und nachhaltigeren Transport sowie eine Steigerung der Industriepotenziale ermöglichen würde. Außerdem kann ein Ansatz, der der Optimierung der bestehenden Infrastruktur den Vorzug vor neuen Entwicklungen gibt, als vernünftig und kohärent gelten. In gleichem Maße scheint eine Strategie, die versucht, die derzeitigen Funktionsweisen durch eine bessere Kooperation zwischen den Akteuren zu optimieren, bevorzugt zu werden.

Die gegenseitige Annäherung der Häfen der Region auf institutioneller Ebene kann in diesem Sinne die konzertierte Nutzung der bestehenden Strukturen – etwa die Container-Terminals oder die Schienen-Infrastruktur – nur verbessern.

„DER RHEIN VERBINDET: DER OBERRHEIN ALS HUB“

Das 2. Szenario „Der Rhein verbindet: der Oberrhein als Hub“ ist ein weiteres zielgerichtetes Szenario, das zum Ziel hat, eine sich auf drei Länder erstreckende Hafenregion zu schaffen, die auf einem leistungsfähigen intermodalen Verkehrsnetz basiert.

In diesem Szenario ist der Straßburger Hafen ein wichtiger Akteur bei der systematischen Ausrichtung der Häfen, des Transportangebots und der Industrie im gesamten Oberrheingebiet. In diesem Zusammenhang versucht er, die Hafentätigkeiten langfristig zu konsolidieren und dazu ein Konzept für die Beziehungen zwischen den Häfen umzusetzen, das bedeutende Synergien zwischen den drei Ländern schafft. Dieses Ziel wird vor allem durch die vollständige Implementierung der europäischen Logistikkette auf dem Gebiet der Region erreicht, wobei Straßburg seinen Platz im Herzen der europäischen Logistikströme findet. Der Straßburger Hafen würde auf diese Weise zu einem wichtigen Akteur im Prozess der Restrukturierung der Logistikplattformen und der Gewerbegebiete im regionalen Hinterland (in gleicher Weise wie dies für die anderen Häfen hinsichtlich ihres Hinterlandes gilt). Die daraus resultierenden Restrukturierungen und Bündelungen werden das Oberrheingebiet in die Lage versetzen, dank der auf diese Weise erreichten kritischen Warenmasse eine wirtschaftliche Sichtbarkeit auf internationaler Ebene zu erlangen.

Kooperationsgebiet wäre das erweiterte Oberrheingebiet, von Ludwigshafen bis Basel. Auf französischer Seite würde die von diesem Szenario direkt ausgelöste Entwicklung im Norden des Stadtverbands Straßburg, bei den verschiedenen Hafenplattformen zwischen Straßburg und Lauterburg zum Tragen kommen und auch die Gewerbegebiete Herrlisheim und Reichstett einschließen.

Risiken und Chancen des 2. Szenarios

Die nicht optimale Nutzung der Flächen oder ihre Verwendung für Zwecke außerhalb der Wirtschaft könnten der Entwicklung dieses ehrgeizigen Szenarios Grenzen setzen. Konkret gesagt: Die geringe Zahl an Gewerbegebieten in der Region droht, alle Aktivitäten mit einem hohen Flächenbedarf zu verdrängen, allen voran die Logistik. Der in diesem Szenario angenommene große Anstieg der Warenströme könnte zu Belästigungen führen, insbesondere wenn die Straße weiterhin der bevorzugte Transportweg bleibt.

Falls die diese grenzüberschreitende Dimension hemmenden Faktoren abgeschwächt werden können, könnte dieses Szenario zu einem echten Hebel für die wirtschaftliche Entwicklung dieser Dreiländerregion werden. Es bietet große Chancen, insbesondere die Stärkung der Position des Oberrheins auf dem europäischen Wirtschafts- und Logistikmarkt.

Umso mehr, als diese Position von der



DIE VERNETZUNG DER TRANSEUROPÄISCHEN KORRIDORE

Das TNT-netzwerk ist ein Programm zur Entwicklung der Transportinfrastrukturen der Europäischen Union. Die Binnenhäfen besitzen eine strategische Position in der Umsetzung der europäischen Politik des multimodalen Gütertransports.

2012 hat der Hafen von Straßburg die gesamten Oberrheinhäfen mobilisiert (Basel, Mülhausen, Weil-am-Rhein, Colmar, Kehl, Karlsruhe, Ludwigshafen, Mannheim), um gemeinsam

auf eine von der Europäischen Union verfasste Ausschreibung zu antworten.

Das Projekt, das den Namen „Konsolidierung und Entwicklung des Oberrheins als strategischer Korridor im transnationalen Netzwerk“ hat hauptsächlich zwei Ziele:

➔ zum einen die Verbesserung der Schienen- und Wasserwege zwischen den trimodalen Plattformen im Oberrheingebiet;

➔ zum anderen den Ausbau der Verbindungen des Oberrheins mit den transeuropäischen Korridoren.

Bis Ende dieses Jahres unternehmen die Häfen Marktstudien, um ihre Bedürfnisse sichtbar zu machen und ihre strategische Rolle entsprechend an Entwicklungsszenarien aufzuzeigen.

Quelle: Port autonome de Strasbourg

AUS DER SICHT DER STADTPLANER

Verankerung in den Binnenhäfen profitieren würde, die als Motoren für die regionale Wirtschaft fungieren und so deren Wettbewerbsfähigkeit stärken sowie die Erneuerung der Industrie erleichtern würden.

„DER PAS – SCHNITTSTELLE NACHHALTIGER SYNERGIEN“

Das letzte Szenario ist das der Kräftebündelung auf lokaler Ebene, eines engeren Zusammenschlusses von Stadt und Hafen, ohne eine Positionierung auf internationalen Märkten.

Der Straßburger Hafen wird das Zentrum eines lokalen Netzwerks, um Synergien zwischen den verschiedenen lokalen Kräften und Strömungen (privater und öffentlicher Natur, und nicht ausschließlich wirtschaftlich) zu erzielen. Er konzentriert sich auf die lokalen Herausforderungen (Verwaltung strategischer Gebiete) und wird zwangsläufig einer der prinzipiellen Akteure bei der Umsetzung des „Rahmenplans Zwei Ufer“. Er konzentriert sich auf die Verbindung Hafen-Stadt und setzt sich für die Einrichtung eines innovativen städtischen Logistikkonzepts ein, wobei er den multimodalen Zugang zum in unmittelbarer Nähe der Stadt gelegenen Hafengebiet nutzt.

Die Überlegungen konzentrieren sich in diesem Szenario auf den Straßburger Teil des Hafens, auch wenn die angrenzenden Häfen (Lauterbourg, Marckolsheim) und die benachbarten Gewerbegebiete (Fegersheim, Reichstett) einige Aktivitäten aufnehmen, die den zentralen Bereich des Hafens verlassen mussten, der vermehrt städtische Aktivitäten (Abfallverwertung, ökologisch-ökonomische Synergien, städtische Logistik, Freizeitangebote am Wasser usw.) widmet.

Risiken und Chancen des 3. Szenarios

Das prinzipielle Risiko dieses Szenarios ist eine schrittweise und nur schwer umkehrbare Rückentwicklung der lokalen Wirtschaft, verursacht durch die fehlende Positionierung in einem globalen Markt mit extremem Konkurrenzdruck. Diese Rückentwicklung würde eine Abkopplung des regionalen Hinterlands nach sich ziehen, das sich anderen Zugangs- oder Ausfuhr-Häfen der Region zuwenden würde, und die sich in einem allmählichen Verschwinden der wirtschaftlichen Aktivitäten am Hafen, einer Umnutzung der Grundstücke und einem massiven Arbeitsplatzverlust äußern würde.

Gleichzeitig bietet das Szenario jedoch auch mehrere Chancen. Angefangen bei einer besonders einfachen Verbindung zwischen Hafen und Stadt.

Der Ausbau des Freizeitangebots am Wasser würde es der Stadt erlauben, sich mehr dem Fluss zuzuwenden. Parallel dazu würde eine Stärkung der funktionalen Synergien zwischen Hafen und Stadt (städtische Logistik, umweltfreundliche Energien, Abfallverwertung) diese Ergänzung ebenfalls fördern und dabei nach und nach die Spannungen zwischen Wohngebieten und produzierendem Gewerbe reduzieren.

In diesem Szenario beschränkten sich die grenzübergreifenden Auswirkungen auf die lokale Ebene: Der Kehler Hafen profitiert vom schrumpfenden Angebot für die Firmen im Straßburger Hafen und übernimmt einen Teil des Warenflusses.

Zusammenfassung

Ohne sich für eines dieser fiktiven Szenarien auszusprechen, erlaubt es diese zukunftsorientierte Übung, sich Gedanken über die Zukunft des Straßburger Hafens und ganz allgemein der elsässischen Wirtschaft zu machen. Die bereits begonnenen Entwicklungen – in diesen Betrachtungen als Extremfälle dargestellt – und die aus ihnen resultierenden Herausforderungen erlauben es, über eine komplexe Zukunft nachzudenken, die letztendlich aus Elementen aller drei Szenarien bestehen wird. Deren Komponenten sind jedoch keinesfalls Früchte des Zufalls, sondern müssen bereits heute in einem konzertierten und klaren Entscheidungsprozess von allen betroffenen Akteuren unserer Region auf den Weg gebracht werden.

Janine Ruf und Timothé Kolmer, ADEUS

NOCH EINEN SCHRITT WEITER

Vers une hiérarchie accrue des terminaux à conteneurs sur le Rhin, Antoine Beyer, Université Paris-Est, IFSTTAR, SPLOTT, FLUIDE, Mars 2012.

Les métropoles fluviales - Concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable, Antoine Beyer et Jean Debrie - L'oeil d'or, 2013.



Die Binnenhäfen im Dienst der städtischen Ballungsräume

Der Straßburger Hafen hat sich am Forschungsprojekt FLUIDE beteiligt, das sich mit der Relevanz der Binnenhäfen für die Güterversorgung der städtischen Ballungsräume beschäftigt.

Das französische Forschungsinstitut „Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS)“ war Träger des Forschungsprojekts FLUIDE (FLeuve, Urbain, Intermodal, Durable), das von der staatlichen Forschungsagentur „Agence Nationale de la Recherche“ für das Programm „Villes Durables“ (Nachhaltige Städte) ausgewählt wurde. An diesem Projekt nahmen zahlreiche Forscher (INRETS, die Universitäten Paris I, Paris IV und Montpellier), vier Stadtplanungsbüros, darunter die ADEUS, die Häfen von Paris, Lille und Straßburg sowie die Wasserstraßenverwaltung Voies Navigables de France Rhône-Saône teil.

Ziel war es, die Relevanz der Binnenhäfen für die Güterversorgung von den großen internationalen Warenströmen bis zur Lieferung an die Endkunden in den städtischen Ballungsräumen zu untersuchen. Die Einbindung der Häfen in ein übergreifendes Großstadtsystem wurde für vier an Flüssen gelegene Städte untersucht, die eine Verbindung zu Seehäfen, jedoch unterschiedliche geografische Voraussetzungen haben: Paris, Lille, Lyon und Straßburg.

Es handelt sich im Einzelnen darum, die Verbindungen des Hafens zu seinem Hinterland zu verstehen, die in den durch die – gewerblichen und logistischen – Aktivitäten des Hafens generierten Warenströme zum Ausdruck kommen.

Erste Ergebnisse

Eine Untersuchung bezüglich des Hinterlands der zwei Containerterminals des Hafens bestand in einer einwöchigen Umfrage der Lastwagenfahrer, die mit den Vor- und Nachläufen der Container beauftragt waren (1 667 Fragebögen und 2 474 Fahrten wurden dokumentiert und ausgewertet). Einige Ergebnisse der Studie sind besonders interessant:

- * ungefähr 350 Befrachter¹ haben innerhalb einer Woche Waren über die Terminals des Hafens verfrachtet. Jahreszeitliche Phänomene

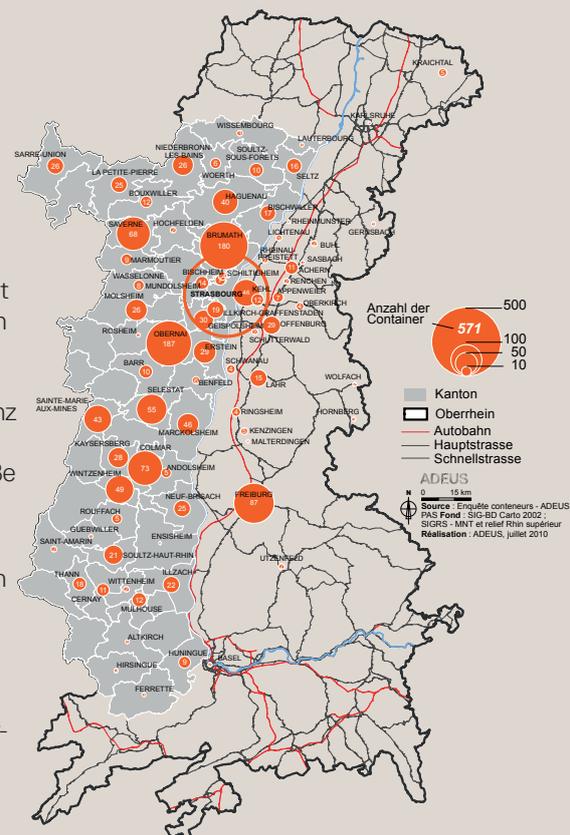
und Befrachter mit geringem Frachtvolumen berücksichtigt, lässt sich die Zahl der Befrachter, die im Verlauf eines Jahres die Containerterminals nutzen, auf 500 schätzen;

- * die 10 Befrachter mit den größten Frachtvolumen vereinigen nur 30 % des Containeraufkommens auf sich (auf den größten Befrachter entfallen weniger als 6 % des Containeraufkommens). Die große Zahl der Befrachter ist zusammen mit der Vielfalt der transportierten Waren eine Besonderheit der Straßburger Terminals (in Lille oder Gennevilliers beispielsweise stellt sich die Lage ganz anders dar; hier entfällt ein Großteil des Frachtvolumens auf wenige große Befrachter);
- * was das Hinterland betrifft, befinden sich 70 % der Be- und Entladestätten der Container im Elsass (55 % im Departement Bas-Rhin und 15 % im Departement Haut-Rhin), 15 % in deutschen Bundesländern jenseits der Grenze und 10 % in den Nachbar-Departements des Elsass²;
- * im kleineren Maßstab vereint allein der Stadtverband Straßburg 30 % des Gesamtvolumens auf sich und es bleibt festzuhalten, dass 20 % des Gesamtvolumens der Container-Terminals in den Be- und Entladestätten innerhalb des Geländes des Straßburger Hafens landen.

Die Straßburger Container-Terminals werden also ihrer Aufgabe vollauf gerecht und spielen eine Rolle als multimodaler Hub für das Oberrheingebiet, aber auch eine zentrale Rolle für das lokale Hafenumfeld.

1. Befrachter: Eigentümer der Ware, der die Transportdienstleistung für gewöhnlich einem Transportunternehmen anvertraut, das entweder der direkte Kunde des Terminals oder dessen indirekter Kunde ist, weil er seinerseits einen Teil der Dienstleistung an einen Transitspediteur oder Transportdienstleister weitergibt.
2. Die verbleibenden 5 % entfallen auf andere französische Departements, andere deutsche Bundesländer oder andere Staaten..

GESAMTVOLUMEN AN ANKOMMENDEN UND ABGEHENDEN WAREN IN TEU... IM OBERRHEINGEBIET



* TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) ist eine näherungsweise Einheit zur Bemessung von Containergrößen.

Laurent Darley, ehemaliger Direktor des Hafens zuständig für die Containerterminals bis 2014.

Zusammenfassung eines ursprünglich im Jahr 2010 in PAS'PORT erschienenen Artikels – Beitrag der ADEUS zum Programm FLUIDE, Colette Koenig und Camille Massé.

Kompletter Artikel: <http://www.adeus.org/productions/l-activite-conteneur-des-terminaux-du-port-de-strasbourg>



STANDPUNKTE

Röntgenbild eines Hafens

Jean-Louis Jérôme

Generaldirektor des Straßburger Hafens

Mit seinen 1 000 Hektar Fläche verfügt der Straßburger Hafen über vier Einrichtungen entlang des Rheinuferes im Departement Bas-Rhin: Lauterbourg, Beinheim, Straßburg und Marckolsheim. In Straßburg findet man auf 10 km Länge und 1 km Breite einen Hafen für Treibstoffe, Getreidesilos, einen Logistikbereich, zwei Container-Terminals, metallverarbeitende Unternehmen, „Datencenter“ und größere Industrieanlagen, insgesamt 400 Unternehmen mit 13 000 Mitarbeitern. Als bedeutendstes Industriegebiet des Elsass ist der Hafen ein Wirtschaftsfaktor, der weit über die Grenzen des Stadtverbands Straßburg in die ganze Region ausstrahlt.

Sein Containerumschlag befindet sich in konstantem Wachstum und schnellte innerhalb eines Jahrzehnts von 40 000 auf 400 000 Container nach oben. Sowohl bei der Tonnage als auch hinsichtlich seiner Bedeutung ist Straßburg mit Seehäfen wie La Rochelle oder Bordeaux vergleichbar.

„Unser wichtigster Vorteil gegenüber der Konkurrenz ist unsere trimodale Struktur“, betont JEAN-LOUIS JÉRÔME.

„Wir wechseln flüssig und effizient von einem Modus in den anderen.“ Der Hafen verfügt über 150 km Bahngleise, die ihn zum größten Güterbahnhof Ostfrankreichs machen, sowie über 34 km Straßen und natürlich eine Anbindung zum Rhein, auf

dem sich die Hälfte des europäischen Frachtschiffverkehrs abspielt.

Der Schiffsverkehr auf dem Rhein ist mit einer Autobahn vergleichbar, die voller Lastwagen ist. Dennoch könnte der Fluss problemlos eine Verdoppelung des Verkehrs bewältigen, ohne dass dazu eine Verdoppelung der Infrastrukturen notwendig wäre. Einem klassischen Containerschiff entsprechen 200 Lastwagen und einem Schubverband 440 Lastwagen. Sicherlich: Der Transport per Schiff ist langsam. Dafür ist er verlässlich und sicher: die Strecke zwischen Straßburg und dem Meer wird in 70 Stunden bewältigt, unter allen Umständen. Was die Schadstoffemissionen anbelangt, ist die Schifffahrt umweltfreundlicher als alle anderen Transportarten.

Wir erleben derzeit eine bedeutende Konzentration im Logistikbereich, vor allem durch den Bau riesiger Schiffe, die bis zu 17 000 Container transportieren können, sowie durch die Errichtung von zwischengelagerten Plattformen, um diese Schiffe zu entladen. Diese Entwicklungselemente des kombinierten Güterverkehrs führen zwangsläufig dazu, die Entwicklung der Häfen und die Zusammenarbeit zwischen den Häfen zu überdenken.

AUSBAU DER SCHIENENVERBINDUNG NACH KEHL

Seit der Eröffnung der ersten Strecken am Straßburger Hafen im Jahr 2005 hat der Schienenverkehr ununterbrochen an Bedeutung gewonnen. Er bietet alternative Verbindungen (beispielsweise nach Fos-Marseille) zur Nordsee sowie eine Beförderungsgarantie für die Befrachter im Fall von Hoch- oder Niedrigwasser auf dem Rhein. Die Schienenanbindung nach Frankreich ist gut ausgebaut, nach Deutschland ist dies jedoch weniger der Fall, wie ULI STICHLER, Stellvertretender Direktor des Kehler Hafens, bedauert: *„Die Schienenverbindung Straßburg-Kehl ist eigentlich sehr kurz. Doch wir benötigen fast eineinhalb Stunden, um von Straßburg nach Kehl zu kommen. Und das, obwohl wir unsere jeweiligen Container-Terminals direkt vor Augen haben. Dabei steckt im Bahntransport ein großes Potenzial und wir könnten, wenn wir es ausschöpfen würden, Güter austauschen und uns so gegenseitig unterstützen.“*



Hafen und Gebietskörperschaften Wohin führt der Weg? Und gehen wir ihn zusammen?

Die europäische Hafenlandschaft ist derzeit durch eine Konzentration der Logistikbranche, die Weiterentwicklung des Transportwesens und einen verschärften Wettbewerb zwischen den Häfen gekennzeichnet. Dazu kommt in Straßburg eine zunehmende Bebauung entlang der RN4, die die Straßenanbindung des Hafens gefährden könnte. In diesem Kontext stellt sich die Frage, welche Entwicklungen und welche strategischen Entscheidungen für den Hafen die richtigen sind. Welche Rolle sollen dabei die Gebietskörperschaften spielen? Um ihre Standpunkte auszutauschen und gemeinsam über diese Fragen nachzudenken, trafen sich Vertreter des Hafens und der Gebietskörperschaften, Mandatsträger und Vertreter insbesondere des Stadtverbands Straßburg und des französischen Staates zu einem Workshop. Das Stadtplanungsbüro, das sich mit diesen Fragen beschäftigt hatte, stellte drei Szenarien der zukünftigen Entwicklung des Hafens vor (siehe Seite 6). Das zweite Szenario mit dem Titel „Der Rhein verbindet: der Oberrhein als Hub“ stieß bei den Teilnehmern auf besonderes Interesse. Zielgerichtet und ehrgeizig hinsichtlich der grenzüberschreitenden Beziehungen sieht es den Hafen als Motor der regionalen Wirtschaft und bestätigt die Versuche des Hafens, ein Netzwerk der Häfen des Oberrheins aufzubauen.

Stadt und Hafen ziehen beide unbestreitbar großen Nutzen aus ihrer gegenseitigen Nähe. *„Wir haben das Glück, nicht nur ein Einzugsgebiet ganz in der Nähe zu haben, sondern auch ein großes Reservoir an Arbeitskräften sowie ein bedeutendes Gewerbegebiet mit hafenrelevanten Dienstleistern. In diesem Sinn bietet die Nähe zur Stadt für den Hafen große Vorteile. Erstere befindet sich ihrerseits an einem Verkehrsknotenpunkt, der es ihren Unternehmen erlaubt, ihre Exporte sehr viel einfacher abzuwickeln und der sie in die Lage versetzt, ihre Arbeitsplätze in der Industrie langfristig zu binden – ein vitales Element für das wirtschaftliche Gefüge einer Stadt“*, erklärt **JEAN-LOUIS JÉRÔME**.

Die Akteure der Logistikkette, die zum Teil im Hafengebiet ansässig sind, stoßen ins gleiche Horn. Rhénus logistique beispielsweise liefert Waren nach ganz Europa, die auf dem Wasser aus der ganzen Welt in Straßburg ankommen.

„Wenn man auf einer Karte um Straßburg einen Kreis mit einem Radius von 500 oder 600 km ziehen würde“, erklärt **ARSÈNE DAHL**, der Direktor von Rhénus logistique, *„erreichen wir 80 % der Kaufkraft des alten Europa. Wir stehen manchmal bei Ausschreibungen amerikanischer oder asiatischer Firmen in Konkurrenz zu den Häfen*

von Rotterdam oder des Nordens. Sicherlich, wir haben das Handicap der Kosten für den Transport der Container von der Nordsee bis nach Straßburg. Doch dieses Handicap wird ausgeglichen durch die Lieferzeit von nur 24 Stunden, die wir von Straßburg aus zusichern können.“



Jean-Louis Jérôme

Generaldirektor
des Hafens von Straßburg



Arsène Dahl

Generaldirektor
Rhénus Logistics Alsace SA



René Schaal

Stadtgemeinschafts-
rat
Straßburg, Bürgermeister von
Lipsheim



Städtische Bebauung und Verkehr – entweder oder?

Arsène Dahl ist besorgt über die wachsende Bebauung entlang der Route du Rhin: „Die Lieferungen von der Logistik-Plattform aus führen zu einem Großteil über diese Straße. Ein Fahrverbot würde die Lastwagen zwingen, einen großen Umweg zu nehmen, und in diesem Fall wäre der Standort unseres Unternehmens und ganz allgemein der aller Transport- und Logistikunternehmen infrage gestellt. Es ist unerlässlich, dass diese Zufahrt für Lastwagen geöffnet bleibt. Wir sind auf einen flüssigen Abtransport angewiesen.“

„Ein Umweg über den Norden der Stadt“, fügt JEAN-LOUIS JÉRÔME hinzu, „würde einen Zeitverlust von 40 Minuten darstellen, das hieße zwei Fahrten weniger pro Tag und Lastwagen, was das finanzielle Gleichgewicht der Transporte vollkommen sprengen könnte.“

Solange keine genaue Untersuchung zum Durchgangsverkehr von Lastwagen durch den Großraum Straßburg und zu dem vom Hafen generierten Schwerlastverkehr gibt, ist es nach Meinung von CATHERINE TRAUTMANN völlig unmöglich, die Lage vernünftig zu analysieren. „Wir müssen heute die Frage nach dem Verkehrsaufkommen global stellen und nach umfassenden Lösungen suchen. Das kann durch die Große Westumfahrung oder durch eine nördliche Zufahrt geschehen. Unser vordringlichstes Ziel ist es, die Unternehmen am Hafen zu behalten, was bedeutende Anstrengungen beim Ausbau des Straßen- und Schienennetzes voraussetzt, sowie die wirtschaftlichen Aktivitäten und die Wohnbebauung miteinander in Einklang zu bringen.“

BEMÜHUNGEN UM NEUE FLÄCHEN

„Angesichts der Verknappung der Flächen haben wir gegenüber den Einwohnern dem Markt freie Hand gelassen. Haben wir das Gleiche gegenüber der Wirtschaft getan?“, fragt RENÉ SCHAAL, Bürgermeister von Lipsheim. „Müssten wir nicht auch hier die Anstrengung einer Verdichtung machen, die wir von den Einwohnern verlangen, aber nicht von der Wirtschaft?“

Der in den 1980er-Jahren eingerichtete Eurofret-Bereich ist heute obsolet geworden. Der Hafen lädt Unternehmen auch mit finanziellen Argumenten ein, diese Flächen wieder nutzbar zu machen. „Wir haben beispielsweise mit großem Engagement – auch finanziell – bei EDF darum geworben, das Straßburger Wärmekraftwerk abzureißen. EDF hielt es für billiger, pro Jahr 200.000 Euro an Miete zu zahlen, als 15 bis 20 Millionen Euro in den Abriss zu investieren. Das Gleiche gilt für die ehemaligen Straßburger Hütten. Wir erneuern auch unsere eigenen Flächen und kaufen andere hinzu. Wir haben mehrere Eisen im Feuer. Beispielsweise haben wir im Norden acht Hektar gekauft, um dort die Logistik anzusiedeln. Natürlich suchen wir Flächen, auf denen wir Logistikbetriebe so ansiedeln können, dass wir Schwerlastverkehr vermeiden. Wir interessieren uns ebenfalls für Reichstett und Herrlisheim. Jedoch sind unsere finanziellen Mittel – wie bei jeder öffentlichen Einrichtung – beschränkt. Welche Richtung sollen wir also einschlagen, ohne große Summen zu investieren? Wir versuchen, uns immer stärker zu engagieren, sowohl bei der Flächenfrage als auch bei der gemeinsamen Nutzung von Fernwärmenetzen, bei Umsiedlungen und bei der Eisenbahn.“



STANDPUNKTE

Eurométropole, eine Schlüsselrolle

Doch wie kann es gelingen, ein störungsfreies Nebeneinander von Industrie und Wohnbebauung herzustellen? „*Wenn mehrere auf begrenztem Raum leben, sind die Freiheiten jedes Einzelnen notwendigerweise eingeschränkt*“, sagt **JACQUES GARAU**. „*Die örtlichen Behörden werden stärker regulierend eingreifen müssen, um ein System für dieses komplexe Zusammenleben zu finden. Andernfalls wird es unerträglich werden. Wir sehen uns einer echten Herausforderung hinsichtlich der Ordnung, der Definition und der Steuerung der logistischen Warenflüsse gegenüber und es wird Aufgabe der Eurométropole Straßburg sein, diese Aufgabe zu übernehmen. Der Hafen seinerseits muss zugleich aufgrund seiner Verbindungen zum Süden und zum Atlantik eine Rolle als ausgleichendes Element in Nordostfrankreich spielen, sowie als strukturierender Faktor im Oberrhein und – nicht zu vergessen – auf lokaler Ebene als Bindeglied zum Kehler Hafen.*“

Die Eurométropole Straßburg muss laut **NICOLAS TEINTURIER** gleichzeitig dazu beitragen, dem Elsass ein kohärentes Logistik-Image zu geben, denn die Region werde von den europäischen Logistik-Investoren als zerrissenes Gebiet wahrgenommen.

Ein erfolgversprechender Kontext

Für **JEAN-LOUIS JÉRÔME** hängen die Erfolgsaussichten für das Szenario der ADEUS vor allem vom regionalen Kontext ab: „*Die Entfernung zu den Seehäfen ist ausreichend groß, um ein Umladen aus logistischer Sicht interessant zu machen. Hier können Waren gebündelt und direkt ausgeliefert werden, weil wir uns im Zentrum des Einzugsgebiets befinden. Außerdem ermöglichen die industrielle Struktur und Vergangenheit der Region die Schaffung eines echten Mehrwerts für die ankommenden Waren, da vor Ort ein Know-how vorhanden ist, das nicht zwangsläufig überall zu finden ist.*“

Abgesehen von diesem Kontext empfiehlt das Szenario, sich mehr für die kontinentalen Warenströme zu interessieren, allen voran nach Osteuropa. „*Das ist eine Sorge, die wir mit unseren Partnern des Programms RTE-T¹ teilen. Wir hoffen, bei der Abwicklung dieser Warenströme auf den Bahntransport zählen zu können. Diese Entwicklung ist ein wirtschaftlicher Wettbewerbsfaktor für die Regionen, auf den man vorbereitet sein muss.*“

1. RTE-T: réseau de transport transeuropéen – transeuropäisches Verkehrsnetz (siehe Kasten Seite 8).

Neun Rheinhäfen, ein Netzwerk

Schließlich macht das Szenario den Hafen zu einem wichtigen Akteur bei der Schaffung eines Netzwerks der neun Häfen des Oberrheins von Ludwigshafen bis Basel. Diese Kooperation befindet sich derzeit in der Erprobung. „*Der Jahresumschlag in Straßburg entspricht einem Wochenumschlag am Hafen von Rotterdam*“, erklärt **JEAN-LOUIS JÉRÔME**. „*Der Gesamtumschlag aller neun Rheinhäfen stellt den Umschlag von fünf Wochen am Hafen von Rotterdam dar. Vereint werden wir bei den Gesprächen mit diesem großen Seehafen mehr Gewicht haben.*“ Für **DIDIER DIEUDONNÉ** ist diese Kooperation nur möglich, weil die neun Häfen die gleichen Charakteristika aufweisen. „*Es sind alles städtische Häfen, die sich einem großen Flächendruck ausgesetzt sehen. Ich hätte es niemals für möglich gehalten, dass uns eines Tages der Hafendirektor von Mannheim vorschlagen würde, das Flächenmanagement am Oberrhein gemeinsam zu organisieren. Dass wir an diesem Punkt angekommen sind, bedeutet, dass wir uns bei den gegenseitigen Abhängigkeiten und der Notwendigkeit einig sind, gemeinsam zu handeln, um den Bedürfnissen der Wirtschaftsakteure entsprechen zu können. Wir müssen eine Leitungsstruktur schaffen, die die gemeinsamen Projekte der Häfen ausarbeitet und koordiniert.*“



photo: Vincent Bruy/SGARE

Jacques Garau

Generalsekretär in regionalen, europäischen Angelegenheiten beim SGARE/Präfecture



Nicolas Teinturier

Direktor der Liegenschaften des Hafens von Straßburg



Didier Dieudonné

Vizedirektor des Hafens von Straßburg



Uli Stichler

Viezdirektor des Kehler Hafens

Trimodalität ist das Stichwort

Jens-Jochen Roth

Projektmanagement, Rheinhafen Karlsruhe



Welches Potential sehen Sie für die Oberrheinhäfen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Transeuropäischen Verkehrskorridore?

Der Rheinhafen Karlsruhe hat ein sehr gutes Potential, dank unserer Lage im Korridor Mannheim - Basel. Das TEN-V Projekt bietet eine grosse Chance, die Häfen am Oberrhein stärker im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern. Die Stadtentwicklung im Sinne von „Wohnen am Wasser“ ist bei uns kein Thema mehr: Karlsruhe ist und bleibt ein Binnenhafen mit logistischen Funktionen. Wo sollten heute noch Güter umgeschlagen werden, wenn ein Hafen mit Wohnungen bebaut würde?

Wir arbeiten mit den acht anderen Oberrheinhäfen eng zusammen, um uns gemeinsam in Europa besser zu positionieren. Häfen sind wichtige Knoten in der logistischen Prozesskette und verbinden in idealer Weise die Verkehrsträger Binnenschifffahrt, Schienenverkehr und Strasse. Trimodalität ist das Stichwort.

Können Sie uns einige Ziele der Hafenkooperation im laufenden TEN-V-Projekt formulieren?

Ein Kernziel ist die Intensivierung unserer Hafenkooperation. Unser Zusatzpotential beim Güteraufkommen bis 2025 liegt bei 2.9 Millionen Tonnen für die Hafenregion Karlsruhe-Wörth. Dies entspricht einer Steigerung um 24 % zum Basisjahr 2006. Insgesamt sind die Ziele die Stärkung aller Häfen durch eine Sichtbarmachung der Aktivitäten, ein Aufzeigen der Leistungsfähigkeit der beteiligten Häfen, und die Entwicklung des Oberrheinkorridors zu einem Hinterland-Hub. Das TEN-V Projekt ermöglicht eine strategische Allianz für die Stärkung des Korridors und die Sicherung der Zukunft der Binnenhäfen.

Gibt es schon erste konkrete Ergebnisse?

Die Einführung eines Hubmanagement ist aktuell im Gespräch, um Umsetzungsmaßnahmen gemeinsam zu bündeln. Jeder Hafen behält jedoch seine Selbstständigkeit. Die neun Häfen haben die Kooperation langfristig angelegt, die Aktivitäten werden ausgedehnt und wir sprechen mit einer Stimme. In Europa ist der Oberrhein-Korridor eine wichtige Verkehrsachse.

Welches sind die größten Barrieren, die in der Zukunft noch zu überwinden sein werden?

Für Häfen ist die Erreichbarkeit per LKW ein Problem, sofern die Anfahrt durch die Stadtgebiete führt. Für Karlsruhe ist die Rheinbrücke ein Engpass zwischen Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz. Zur Lösung der Stauproblematik ist der Bau einer neuen Rheinbrücke sinnvoll. Wir müssen die Kommunen zur Unterstützung von Neubauten oder zum Ausbau bestehender Infrastrukturen noch stärker einbeziehen.

Bezogen auf den gesamten Korridor ist es wichtig, dass die Häfen auf politischer und kommunaler Ebene als logistische Umschlagsplätze und als Standorte von Produktion und Mehrwertdienstleistung anerkannt werden. Hafengebiete sind deshalb langfristig zu stärken: Sie sind ein Wirtschaftsfaktor, schaffen Arbeitsplätze und bieten zukunftsweisende Dienstleistungen.

Interview: Cathie Allmendinger

STANDPUNKTE



Catherine Trautmann

Präsidentin der PAS

„Um ein Element von internationaler Strahlkraft und Attraktivität zu werden, muss der Straßburger Hafen zugleich eine enge Verbindung zu seinem Umfeld wie auch eine starke Zusammenarbeit mit den benachbarten Häfen pflegen“, fasst **CATHERINE TRAUTMANN** zusammen. „Er muss zugleich – um die sogenannten „4.0“-Unternehmen anzulocken – die neuen Vertriebswege für Produkte sowie die Management-Technologien der Logistikbranche und die daraus hervorgehenden Arten der Transportorganisation berücksichtigen. Ich denke, dass wir diese Schnittstelle zwischen den bereits heute am Hafen ansässigen Unternehmen und neuen Firmen, die sich hier ansiedeln könnten, sowie den entsprechenden Dienstleistern zu einem Erfolg machen müssen.“

Das ist nicht unbedingt eine Frage der Größe, sondern der Strategie. Wir müssen unseren Blickwinkel ändern und dürfen den Hafen nicht als eine Last oder ein Problem begreifen, sondern als eine Chance und einen Faktor für die Attraktivität und die Ausstrahlung der Eurométropole.“

Zusammenfassung: Lucienne Toledano, Journalistin



L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

Herausgeber: **Anne Pons, Generaldirektorin der ADEUS**
Freigabe: **Yves Gendron, Stellvertretender Direktor**
Projektteam: **Cathie Allmendinger (Teamchef), Janine Ruf, Timothé Kolmer, David Marx, Colette Koenig, Marilynne Roussette, Stéphane Martin**
PTP 2014 - N° projet : **1.3.2.2**
Fotos: **Jean Isenmann, Youssef Katiri, Vincent Brun/SGARE, PAS, Europflash, Union européenne**
Layout: **Sophie Monnin**
© ADEUS - Dezember 2014 - Numéro ISSN : 1774-4199
Themenblätter und Veranstaltungen
auf der Website der ADEUS: www.adeus.org