

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Wandlungsprozess eines Hafens

[urn:nbn:de:bsz:31-219022](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-219022)



WANDLUNGSPROZESS EINES HAFENS

Hafendirektor

Dr. Willi Weigelt

Häfen haben ihr eigenes Gesicht, ja ihre eigene Sprache. Und wenn auch bei ihnen der Rhythmus der Arbeit gewissermaßen identisch ist, so kennen sie doch keine Uniformität, sondern jeder Hafen ist ein individueller Wirtschaftskörper, dessen Entwicklung und Gestaltung in weitem Maße von seiner Entstehungsgeschichte, seinem Standort und anderen Faktoren bestimmt wird. Dabei nehmen die Häfen im Rahmen der wirtschaftlichen Unternehmen der öffentlichen Hand eine besondere Stellung ein. Diese Besonderheit kommt nicht nur in ihrer art-eigenen Funktion als Verkehrsträger zum Ausdruck, sondern vornehmlich dadurch, daß sie mit dem Rhythmus der Wirtschaft eng verbunden und daher in weitem Maße von außen kommenden Einflüssen abhängig sind, die andere wirtschaftliche Unternehmen der öffentlichen Hand in dieser Weise tatsächlich nicht kennen. Betrachten wir in diesem Zusammenhang z. B. die Versorgungsbetriebe, so darf man sagen, daß sie — insgesamt gesehen — gruppenwirtschaftliche Gebilde mit monopolartigem Charakter geblieben sind, was allerdings nicht ausschloß, daß sie im Rahmen des technischen Fortschritts zu einer Verfeinerung ihrer Produktionsmethoden (z. B. restlose Verbrennung der Kohle) gezwungen wurden oder durch „Geschmacksänderungen“ der Konsumenten gewisse Verlagerungen und Schwerpunktbildungen in der Leistungserstellung (Gas—Strom) berücksichtigen mußten. Solche Vorgänge haben jedoch weder die Stellung der Versorgungsbetriebe am Markt grundlegend verändert, noch einen strukturellen Wandel in ihrer Funktion als Träger der Energiewirtschaft herbeigeführt.

Völlig anders dagegen hat sich die Entwicklung bei den Trägern der Verkehrswirtschaft vollzogen. Das erstgeborene Langstreckentransportmittel „Schiff“ erhielt mit der Erfindung der Dampfmaschine den Konkurrenten „Schiene“, zu dem sich mit der Erfindung des Verbrennungsmotors später der Konkurrent „Straße“ gesellte. Da aber diese verschiedenen Träger der Verkehrswirtschaft nicht in einer Hand oder in einem Unternehmen vereinigt sind, eine sinnvolle Koordination also nicht immer möglich war, entstand zwangsläufig eine wechselseitige Konkurrenz, wobei zeitweilig der eine, bald der andere Verkehrsträger notleidend wurde, so daß zur Vermeidung einer ruinösen Konkurrenz neben einer beweglichen Tarifpolitik die ordnende Hand des Staates eingreifen und eine gewisse Schutzfunktion übernehmen mußte.

Zu dieser wechselseitigen Konkurrenz der verschiedenen Verkehrsträger kam aber im Bereich der Binnenschifffahrt noch die besondere Konkurrenz der Häfen unterein-

ander. Begrenzen wir in diesem Zusammenhang unsere Betrachtungen auf den südwestdeutschen Raum, so bleibt zunächst die Tatsache festzustellen, daß zu den aus den Standortverhältnissen heraus natürlich entstandenen Häfen weitere Häfen künstlich geschaffen wurden, denen neben einer außerordentlichen finanziellen Unterstützung im Rahmen ihrer Investitionen auch durch eine entsprechende Tarifgestaltung zu einem günstigen Start und beachtlichen Vorteilen gegenüber anderen Häfen verholten wurde. Diese Entwicklung bedeutete aber teilweise für schon vorhandene Häfen die Zerschneidung ihrer in langen Jahrzehnten organisch gewachsenen Einfluß- und Versorgungsgebiete, so daß hierdurch die Gefahr bestand, daß einzelne, unter großen finanziellen Opfern geschaffene Häfen, zur Bedeutungslosigkeit herabgewürdigt werden.

Einer solchen Schockwirkung, die sich in einer rückläufigen Entwicklung des Umschlags und in einer nur noch teilweisen Ausnutzung der vorhandenen Umschlags- und Lagereinrichtungen ausdrückte, sahen sich im besonderen die Städtischen Rheinhäfen Karlsruhe ausgesetzt. Um dieser unerfreulichen Entwicklung zu begegnen, wurde die Stadt Karlsruhe als Trägerin des Hafens zwangsläufig vor die Aufgabe gestellt, im Hafengebiet möglichst verkehrsintensive Industrie- und Handelsbetriebe anzusiedeln, die durch einen bestimmten Eigenverkehr (Anfuhr von Rohstoffen oder Abfuhr von Halb- und Fertigfabrikaten) einen gewissen Ausgleich des eingetretenen Umschlagsverlustes garantieren. Im Rahmen dieser Bemühungen wurden dann in den letzten Jahren unter erheblichen finanziellen Opfern der Stadt zahlreiche Unternehmungen im Hafengebiet angesiedelt, so daß zunächst weitere Umschlagsverluste aufgefangen werden konnten, was dadurch sichtbar wird, daß der Güterumschlag in den letzten Jahren sich jeweils knapp unter der 3-Millionen-Tonnen-Grenze bewegt. Eine aus der wirtschaftlichen Prosperität erwachsene Zuwachsrate blieb dem Karlsruher Rheinhafen aber leider versagt.

Voraussetzung für die Ansiedlung verkehrsintensiver Unternehmen im Hafengebiet war und ist aber die Bereitstellung von geeignetem Gelände, wobei sowohl Plätze mit und ohne Uferfront benötigt werden. Da jedoch entsprechende Grundstücke nicht mehr zur Verfügung stehen, eine Nachfrage nach Gelände aber vorhanden ist, ergibt sich für die Stadt die Notwendigkeit, in unmittelbarer Hafennähe neues Industriegelände zu erschließen. Am geeignetsten hierfür erscheint das Gebiet zwischen dem jetzigen Verbindungsbecken und dem Ortsteil Karlsruhe-Knielingen, das sich unmittelbar an das nördliche Hafengebiet

anschließt. Seine Erschließung würde die Gewinnung von rd. 150 ha Industriesiedlungsgelände bedeuten, so daß bei gleichzeitiger Schaffung neuer Hafenbecken die Ansiedlung entsprechender Betriebe ermöglicht werden kann. Die Mobilisierung dieser Geländereserve ist zwar mit Millionenaufwand verbunden, sie ist aber eine Lebensfrage nicht nur für die Städtchen Rheinhäfen an sich, sondern bis zu einem gewissen Grade auch für die Stadt schlechthin, als die Ansiedlung entsprechender Unternehmen nicht nur eine Zuwachsrate im Hafenumschlag, sondern auch eine erwünschte Stärkung der Steuerkraft der Stadt Karlsruhe bedeuten würde.

Neben dieser vorausschauenden Planung, deren Verwirklichung letztlich als Folge der Schaffung bzw. des weiteren Ausbaus des Neckarkanals und der daraus erforderlich gewordenen Neuorientierung des Karlsruher Rheinhafens, die zu einer Kombination der Formen eines Umschlags- und Industriebahnhofs führen wird, anzusehen ist, hat sich für die Stadt Karlsruhe das Erfordernis ergeben, im Hafengebiet bestimmte Sofortmaßnahmen durchzuführen. D. h. die Umschlagsverluste bzw. die Stagnation im Umschlag bestimmter Massengüter einerseits und die Steigerung des Mineralölverbrauchs bzw. die Umschichtung im Güterumschlag andererseits zwangen die Stadt, schon jetzt den weiteren Ausbau des bisher nur mit einer Länge von rd. 750 m vorhandenen Ölbeckens in Angriff zu nehmen. Der Mineralölumschlag im Karlsruher Rheinhafen, der 1936 noch 40 000 t betrug und 1957 ein Volumen von fast 550 000 t erreichte, ist weiter im Steigen begriffen. Die verkehrsgünstige Lage des Karlsruher Rheinhafens für die Mineralölschifffahrt, bei der dem raschen Umlauf der Tankerflotte entscheidende Bedeutung zukommt und die Tatsache, daß man in der Mineralölwirtschaft in wenigen Jahren schon mit einer Verdoppelung der augenblicklichen Verbrauchsmengen rechnet, wird Veranlassung geben, im Zuge einer Erweiterung der Hafenanlagen gerade diesem Bereich besondere Beachtung zu schenken. Darüber hinaus wird man im Zusammenwirken zwischen Schifffahrts- bzw. Speditionsunternehmen und Hafenverwaltung alles tun müssen, um im Karlsruher Rheinhafen den Umschlag an Stückgütern besonders zu fördern.

Der aus der Änderung der staatsrechtlichen Verhältnisse nach 1945 auf die Stadt Karlsruhe zwangsläufig zugekommene Strukturwandel einerseits und der aus der Schaffung und dem weiteren Ausbau des Neckarkanals im Karlsruher Rheinhafen eingetretene Wandlungsprozeß andererseits können und müssen — wenn auch mit schmerzlichen finanziellen Opfern — überwunden werden. Das finanzielle Leistungsvermögen der Stadt wird allerdings zur Überwindung dieser vielschichtigen strukturellen Änderungen nicht ausreichen, so daß die Stadt gerade im Hafenbereich, der eine ihrer wirtschaftlichen Hauptschlagadern darstellt und dessen Wandlungsprozeß mit besonders kapitalintensiven Aufwendungen verbunden ist, auf die finanzielle Hilfe des Landes angewiesen sein wird. Dabei stellt die an das schon vorhandene Hafengelände nach Norden angrenzende Geländereserve einen der größten Aktivposten der Stadt dar, nämlich Grund und Boden, der wie kaum ein anderes wirtschaftliches Gut vom Prinzip der Knappheit beherrscht wird und deshalb in optimalster Weise einer wirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden muß.

Die deutsche Binnenschifffahrt, die trotz einer beachtlichen Transportleistung erst rund ein Drittel der Transportleistung der Deutschen Bundesbahn erreicht hat, wird mit der ständig zunehmenden Verkehrsdichte noch an Bedeutung gewinnen, als weitere Güter, die bisher noch auf große Entfernungen auf der Straße transportiert werden, zur Vermeidung eines Verkehrschaos eines Tages von der Straße verschwinden und auch auf die schon vorhandenen Transportmittel der Binnenschifffahrt abwandern müssen. Diese Entwicklung wird dann auch von der Umschlagsseite her auf den Karlsruher Rheinhafen zukommen, wie auch im Rahmen des Gemeinsamen Marktes noch eine Umschlagsausweitung zu erhoffen ist, so daß nach Überwindung der aus dem Wandlungsprozeß des Hafens heraus entstandenen besonderen Schwierigkeiten eine verheißungsvolle Zukunft erwartet werden darf.

