

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 52 (2011)
Heft: 3

Artikel: Die Häfen Kehl und Strasbourg : bedeutende Verkehrsdrehscheiben und Industriestandorte am Oberrhein
Autor: Funk, Marc
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088247>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Häfen Kehl und Strasbourg – bedeutende Verkehrsdrehscheiben und Industriestandorte am Oberrhein

Marc Funk

Zusammenfassung

Die Oberrheinregion gehört zu den wirtschaftlichen Kernregionen der Europäischen Union (EU). Zahlreiche Weltmarktführer, hochrangige Forschungs- und Bildungseinrichtungen haben hier ihren Sitz und profitieren von den Vorteilen eines trinationalen Wirtschaftsraumes mit hoher Standortattraktivität. Der etwa 300 km lange und 40 km breite Oberrheingraben ist der wichtigste Transitraum im europäischen Nord-Süd-Verkehr und hat sich im Zuge der EU-Osterweiterung auch zu einem bedeutenden Verkehrsknotenpunkt in West-Ost-Richtung entwickelt. Im Schnittpunkt der Verkehrswege des europäischen Warenverkehrs liegen die Häfen Kehl und Strasbourg. Als multimodale Güterverkehrszentren tragen die Binnenhäfen zur Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens bei und sind zudem wichtige Industriestandorte mit einer hohen Raumwirksamkeit.

1 Einleitung

Das Güterverkehrsaufkommen und die Güterverkehrsleistung in Europa werden weiter zunehmen. Für den Zeitraum 2005 bis 2030 wird ein Anstieg der europäischen Transportleistung um 52 % prognostiziert (ZKR 2010). Determinanten hierfür sind überwiegend die fortschreitende Globalisierung und die weiter zunehmenden wirtschaftlichen Verflechtungen der europäischen Mitgliedsstaaten. Eine wesentliche Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Dies gilt insbesondere in Transiträumen wie der Oberrheinregion. Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur in dieser europäischen Zentralregion stößt an ihre Leistungsgrenzen. Nicht zuletzt aus diesem Grund ist die Realisierung wichtiger Verkehrsprojekte, wie etwa der Ausbau der Rheintalbahn als Zulauf zur neuen Alpentransversale, die Realisierung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris–Budapest oder die Lösung des Bypasses des Verkehrsknotens Basel von grosser Relevanz für die Wirtschaft am Oberrhein (Schröder 2008).

Adresse des Autors: Dr. Marc Funk, WTM-GmbH Waiblingen, Scheuerngasse 4, D-71332 Waiblingen; E-Mail: marc.funk@waiblingen.de

Angesichts schwieriger politischer Verhandlungen über Trassenführungen und Ausbauphasen sowie einer weiter anhaltenden angespannten Finanzsituation der öffentlichen Hand rückt ein bedarfsgerechter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in weite Ferne. Mehr denn je ist daher eine stärkere Integration der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen in die arbeitsteilige Verkehrswirtschaft gefordert. Für eine stärkere Einbindung der Binnenschifffahrt sprechen u. a. die im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern vorhandenen Kapazitätsreserven sowie die volkswirtschaftlichen und ökologischen Vorteile der Wasserstrasse mit niedrigen gesamtwirtschaftlichen Kosten pro Tonnen-km und einem sehr geringen Energieverbrauch. Die Binnenhäfen, somit auch jene in Kehl und Strasbourg, üben dabei immer weniger die Funktion von reinen Umschlaghäfen aus. Mehr denn je verstehen sich die Häfen auf die Übertragung der Bündelungsvorteile der Binnenschifffahrt auf Strasse und Schiene im Sinne eines kombinierten Ladeverkehrs und bieten spezialisierte Logistikdienstleistungen an. Weiterhin sind in den Häfen Kehl und Strasbourg grosse Industrieflächen, überwiegend mit Gleis- und Wasseranschluss vorhanden. Dank der perfekten Infrastruktur stehen die beiden Industriehäfen somit nach wie vor im Fokus expansionsinteressierter Betriebe. Für die Städte Strasbourg und Kehl sind die Rheinhäfen daher unverzichtbare Bestandteile der städtischen Ökonomie mit einer Wirkung weit über die Stadtgrenzen hinaus.

2 Die modale Position der Binnenschifffahrt in der Verkehrswirtschaft

Zur Abwicklung der steigenden Transporte von Gütern kommen unterschiedliche Verkehrsträger zum Einsatz. Mit einem Anteil von 77.5 % am Modal-Split innerhalb der EU im Jahr 2009 zeigt sich die dominante Stellung des Verkehrsträgers Strasse im Vergleich zur Schiene, dem Binnenschiff, dem Luftverkehr und den Rohrfernleitungen (☉₁). Für die Wahl eines Verkehrsträgers sind politische, persönliche und wirtschaftliche Gründe ausschlaggebend. Auf wirtschaftlicher Seite sind drei Effekte zu nennen, die für die Entwicklung der Güterverkehrsströme und damit für die Wahl der Verkehrsträger entscheidend sind (IIS 2008):

- der Wandel der Produktionsstruktur und der damit verbundene Anstieg der Anzahl von hochwertigen Stückgütern bei gleichzeitiger Abnahme der Bedeutung von Massengütern (“Güterstruktureffekt”),
- die Zunahme der Transportintensität, d. h. die Steigerung der Transportleistung je produzierter Mengeneinheit (“Gütermengeneffekt”) und
- die verkehrsträgerspezifischen Auswirkungen der Umsetzung moderner Produktions- und Logistikkonzepte in der Wirtschaft und die daraus resultierenden Veränderungen der räumlichen Arbeitsteilung und der Standortverflechtungen (“Logistikeffekt”).

Gerade der “Güterstruktureffekt” hatte in der Vergangenheit negative Folgen für die Binnenschifffahrt, da die seit über einem Vierteljahrhundert zu beobachtende Umschichtung des Sozialproduktes von schweren, geringwertigen Massengütern zu hochwertigen, leichten Produkten zu einem Verlust von Marktanteilen der im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern für den Transport von Massengütern prädestinierten Wasserstrasse führt (Schröder 1995). Die Bedeutung der Binnenschifffahrt in der EU ist unterschiedlich. Im Jahr 2009 betrug der Anteil der Binnenschifffahrt an der Gesamtverkehrsleistung der 27 Mitgliedstaaten 5.9 % (Eisenbahn 16.2 %). Nahezu 90 % der per Binnenschiff erbrachten Transportleistungen entfallen auf Deutschland, Frankreich, Belgien und die Niederlande. In den beiden erstgenannten Ländern beträgt der Anteil der Wasserstrasse am Modal-Split 12.1 % bzw. 4.1 % (☉₁). Während die Binnenschifffahrt in Frankreich in

den letzten Jahren dank Investitionen in die Infrastruktur Zuwächse erzielen konnte, ist in Deutschland eine rückläufige Entwicklung zu verzeichnen. Ein wesentlicher Grund liegt dabei in der mangelnden Anbindung in den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen (ZKR 2010).

Die Binnenschifffahrt ist der einzige Verkehrsträger, dem nennenswerte Kapazitätsreserven zugeschrieben werden. Demzufolge wird auch von der "stillen Reserve" der Verkehrswirtschaft gesprochen. Zur Bewältigung des Güterverkehrsaufkommens ist demzufolge eine stärkere Einbeziehung der Wasserstrasse dringend erforderlich. Ansätze bestehen in einer weiteren Verlagerung von Massengütern von der Schiene auf das Wasser und dem Ausbau des 1968 auf dem Oberrhein aufgenommenen Containerverkehrs durch weitere Containerlinien und Terminals (Schröder 1995). Die Containertransporte auf dem Oberrhein haben in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Selbst im wirtschaftlichen Krisenjahr 2009 gab es auf dem französischen Rheinabschnitt ein Plus von 4.1 % (ZKR 2010). Beim schiffseitigen Containerverkehr haben Kehl und Strasbourg einen Anteil von 1.3 % bzw. 9.8 % am Gesamtaufkommen der oberrheinischen Häfen. Betrachtet man den gesamten Containerverkehr, d. h. den Umschlag mit dem LKW, der Bahn und dem Schiff, so wird die führende Stellung Strاسبourgs deutlich. Im Jahre 2008 nimmt der Hafen Strasbourg mit 283'917 TEU ('Twenty-foot Equivalent Unit') die Spitzenposition der Häfen am Oberrhein ein, während der Hafen Kehl mit einem gesamten Umschlag von 12'455 TEU an zehnter Stelle rangiert (IVT 2010).

Chancen liegen auch im kombinierten Ladeverkehr, beispielsweise in der "schwimmenden Landstrasse", bei der Strassen- und Schienenfahrzeuge bzw. standardisierte Ladeeinheiten und Wechselbrücken an Bord gestaut werden. Der Roll-on-Roll-off-Verkehr auf dem Oberrhein existiert seit 1983 und dient überwiegend dem Transport von Schwer- und Gefahrgut. Die Binnenschifffahrt am Oberrhein ist somit zweifellos in der Lage, eine wichtige Funktion in der Logistikkette einzunehmen. Stärken liegen dabei systembedingt im Transport von Massengütern. Damit die Transportleistung auf der Wasserstrasse Rhein zunehmen kann, sind Investitionen in die Infrastruktur der Häfen notwendig. Die Häfen Kehl und Strasbourg haben in den vergangenen Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, um ihre Position als Verkehrsdrehscheiben und Güterverkehrszentren auszubauen. Anstelle der Umwidmung grösserer Hafengebäude in Wohn- und Freizeitquartiere wurde die Infrastruktur konsequent fortentwickelt, um im Wettbewerb mit Konkurrenten, z. B. dem Hafen Duisburg als grösstem Binnenhafen Deutschlands, bestehen zu können.

3 Die Häfen Kehl und Strasbourg – Strukturen und Entwicklungstendenzen

3.1 Der Rheinhafen Kehl

Kehls Anfänge als Hafenstadt reichen bis in das 18. Jahrhundert zurück. Bereits vor der Rheinkorrektur existierte in Kehl ein kleiner Hafen, in dem das aus dem Schwarzwald kommende Holz zu grossen Rheinflüssen zusammengestellt wurde. Die Rheinkorrekturen Tullas und die damit verbundene Schiffbarmachung des Oberrheins sowie der Anschluss an das badische Eisenbahnnetz waren wesentliche Triebfedern für die wirtschaftliche Entwicklung Kehls. Weitere Impulse waren mit der Ansiedlung verschiedener Industrieunternehmen verbunden, insbesondere nach der Anerkennung des Hafens als Freihafen (1844) und dem Bau der Eisenbahnbrücke über den Rhein (1861), mit der eine durchgängige Verbindung zwischen Paris und Wien möglich wurde (Funk 2011).

Der entscheidende Ausbau des Hafens Kehl vollzog sich angesichts der bevorstehenden Verlagerung des Umschlags von Mannheim nach Kehl/Strasbourg als vorläufiger Endpunkt der Schifffahrt auf dem Rhein (*Schröder* 1993). Der badische Staat musste ein Gegengewicht zum Strasbourger Hafen schaffen, da er dafür Sorge tragen musste, dass Baden durch die anstehende Rheinregulierung nicht vom Transitverkehr abgeschnitten wurde (*Kiefer* 2010). Demzufolge kam nur Kehl zur Anlage eines modernen Hafens in Frage. Als Eigentümer der badischen Staatseisenbahnen entschloss sich das Grossherzogtum 1896 zum Bau einer Hafenanlage, bestehend aus drei grossen Hafenbecken, die vier Jahre später fertiggestellt wurde. Im ersten Jahr des Bestehens wurden 7'400 t umgeschlagen, kurz vor Beginn des ersten Weltkrieges (1913) waren es bereits 510'000 t (*Stang* 1963). Zehn Jahre später erfolgte die Gründung der Kehler Rheinhafengesellschaft, die fortan für die Verwertung der Grundstücke und Umschlagplätze verantwortlich war und mit deren Start eine deutliche Professionalisierung des Hafenbetriebs erfolgte (*Kiefer* 2010). Eine erste Zäsur stellte das Ende des Kaiserreichs dar. Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs wurde ein Teil des Hafens von Frankreich annektiert. Der Versailler Vertrag stellte den Hafen unter französische Verwaltung. Erst am 10. Juli 1928, nach Auslaufen des Baden-Badener Abkommens vom 1. März 1920, wurde der Hafen Kehl wieder freigegeben (*Schröder* 1993).

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges erklärten die Franzosen Kehl am 1. Mai 1946 zum offiziellen Teil des Stadtgebietes von Strasbourg. Das Washingtoner Abkommen von 1949 verhinderte aber die dauerhafte Annexion Kehls durch Frankreich und garantierte den rechtlichen Status als Teil Deutschlands. Die Freigabe der Stadt erfolgte in insgesamt 42 Etappen und dauerte bis zum 8. April 1953. Der Rheinhafen wurde schon sechzehn Monate früher zum 1. Januar 1952 freigegeben. Bereits 1956 erhöhte sich das Umschlagsvolumen auf 1 Mio. t. Der Vorkriegswert wurde aber erst 1980 erreicht (*Schröder* 1993). Verantwortlich hierfür war auch die Vollendung der Rheinregulierung Kehl – Istein und der damit einhergehende Verlust der Funktion des Kehler Hafens als "Vorhafen" der Schweiz (*Stang* 1963). Die mit dem Ausbau des Rheins zur Grossschiffahrtsstrasse bis Basel verbundene Verlagerung von Verkehren forcierte den Umbau des Hafens Kehl vom reinen Umschlag- zum Industriefhafen.

Richtungsweisend für die weitere Entwicklung des Rheinhafens war die 1968 erfolgte Ansiedlung der Badische Stahlwerke GmbH (Abb. 1), des einzigen stahlproduzierenden Unternehmens Baden-Württembergs, das auf Basis von Schrott heute ca. 2 Mio. t Walzprodukte aus Stahl herstellt (🌐₂). Die direkte Anbindung an die Wasserstrasse Rhein war und ist für das auf einer Landzunge von nur 133'000 m² zwischen einem der drei Hafenbecken und der Kinzig ansässige Unternehmen standortentscheidend. Der Umschlag von Eisen- und Stahlwaren führt daher auch seit fast vierzig Jahren die Statistiken an. Im Jahr 2010 entfielen 63.4 % des wasserseitigen Umschlags auf diese Warengruppe, die mit 2.3 Mio. t auch das Transportvolumen auf der Hafenbahn dominiert (*Hafenverwaltung Kehl* 2010).

Mit seiner Umschlagsleistung rangiert der Rheinhafen auf Platz sieben der öffentlichen Binnenhäfen Baden-Württembergs. Das Hafengebiet erstreckt sich auf einer Fläche von 320 ha, wovon 56 ha Wasserfläche sind. Der Hafen verfügt über drei Hafenbecken, 12 km Uferlänge, 42 km Gleise und 16 km Strassen. Die Möglichkeiten zum trimodalen Umschlag sind dank zweier Verladebrücken für den Containerverkehr gegeben (*IVT* 2010). Darüber hinaus ist mit der Euro Terminal Kehl GmbH ein Privatanbieter mit einer Umschlagsanlage für den kombinierten Verkehr ansässig (🌐₃). Anschlüsse bestehen an das deutsche und das französische Autobahnnetz (A 5 bzw. A 35) sowie den internationalen Bahn- und Luftverkehr (Flughäfen Strasbourg und Karlsruhe/Baden-Baden).

Die Verwaltung des Hafens obliegt der 1951 gegründeten "Hafenverwaltung Kehl – Körperschaft des öffentlichen Rechts", die sich als moderner Infrastrukturbetreiber versteht. Wesentliche Aufgaben liegen in der Aufrechterhaltung der Hafeninfrastruktur, der Vermietung und Verpachtung der zu 80 % in Besitz des Landes Baden-Württemberg befindlichen Industrieflächen und der



Abb. 1 Badische Stahlwerke GmbH im Hafen von Kehl.

Foto: M. Funk, 25. August 2003

Versorgung der Betriebe mit Energie und Wasser. Mit dem Umschlagen, Einlagern, Kommissionieren und dem Auslagern von Waren komplettiert die ca. 90 Beschäftigte umfassende Hafenverwaltung ihr Angebot.

3.2 Der Rheinhafen Strasbourg

Vis à vis des Kehler Hafens befindet sich auf französischer Seite der Rheinhafen Strasbourg. Auch wenn der Siedlungskern der Stadt an der Ill liegt, so spielte der Rhein für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt eine grosse Rolle. Strabourgs Schiffer besaßen seit dem 14. Jahrhundert das Monopol sämtlicher Transporte rheinabwärts bis Mainz (Stang 1963). Nachdem die Vorrechte der Zünfte durch die Französische Revolution beseitigt worden waren, verlor der Rhein an Bedeutung für Strasbourg. Mit der fortschreitenden Industrialisierung begann aber das Interesse für die Rheinschifffahrt wieder zu wachsen. Mit dem Bau des Metzgerthorhafens und der anschliessenden Errichtung der Becken "Bassin de Commerce" und "Bassin de l'Industrie" (1901) war der Grundstein für eine rasche Entwicklung des Umschlages gegeben. Der 1923 als Körperschaft des öffentlichen Rechts gegründete Port Autonome de Strasbourg war nach Ende des Ersten Weltkrieges der einzige französische Rheinhafen, dessen Einzugsbereich durch den Wettbewerb anderer Häfen kaum beeinflusst wurde. Neben Mannheim stieg Strasbourg zum bedeutendsten Rheinhafen auf. Nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges erfolgte mit dem "Bassin A. Detouef" (1948) ein weiterer Ausbau der Hafenanlagen und der Umbau zum Industriehafen. Letzteres war insbesondere vor dem Hintergrund des Ausbaus der Mosel als Schifffahrtsweg 1964 eine richtige Entscheidung (Schröder 1995). Hierdurch büsste Strasbourg seine Funktion als Kohlebezugs- und Erzversandhafen der lothringischen Schwerindustrie ein. Folgerichtig mussten neue Geschäftsfelder entwickelt werden.

Mit einer Fläche von 1'250 ha ist der sich im Eigentum des französischen Staates und der Stadt Strasbourg befindliche Rheinhafen etwa viermal grösser als sein Pendant auf deutscher Seite. Die Hafenanlagen sind über die vier Standorte Marckolsheim, Strasbourg, Beinheim und Lauterbourg verteilt (PAS 2011). Mit 1'050 ha befindet sich ein Grossteil davon in der elsässischen Metropole, in der ca. 45 % des Verkehrsaufkommens abgewickelt werden. Mehr als 200 Angestellte kümmern sich um die Erhaltung der Infrastrukturanlagen und um die Abwicklung der Verkehre. Der Rheinhafen Strasbourg verfügt über drei Portalkräne mit einer Hubkraft von max. 40 t und zwei Containerterminals (Abb. 2). Eine trimodale Erschliessung ist gewährleistet. Insgesamt durchziehen 150 km Geleise und 34 km Strassen das Hafengebiet, in dem jährlich 28 Mio. t, davon 10 Mio. wasserseitig, umgeschlagen werden (Reiff Verlag 2010). Strasbourg liegt beim Verkehrsaufkommen der Oberrheinhäfen vor den Häfen Mannheim, Ludwigshafen und Basel (IVT 2010). Analog zum Kehler Hafen ist auch der Port Autonome de Strasbourg hervorragend in die Verkehrssysteme der Oberrheinregion eingebunden.



Abb. 2 Rheinhafen Strasbourg – Containerterminal.

Foto: M. Funk, 16. Juni 2011

Zwischen beiden Häfen besteht eine enge Kooperation, die u. a. durch die Entsendung von Vertretern in die jeweiligen Kontrollgremien der Häfen zum Ausdruck gebracht wird. Trotz einer engen Zusammenarbeit und gemeinsamer Aktivitäten (z. B. bei der Ersatzteilbeschaffung) stehen die Rheinhäfen Kehl und Strasbourg auch im Wettbewerb zueinander.

Die Häfen sind Industrieläfen und werden dies auch künftig bleiben. Im Kehler Rheinhafen gibt es nur wenig Flächen, die sich für eine Umwidmung zu Wohn- oder Freizeitzwecken eignen. Lediglich im Süden des Hafengebietes sind Transformationsprozesse erkennbar. So wurde mit der

Konversion der ehemaligen Grossherzog-Friedrich-Kaserne in ein Mischgebiet neuer Wohnraum und ein neues Dienstleistungszentrum geschaffen (*Funk* 2009). Auch im Port Autonome de Strasbourg ist und wird es nur vereinzelt zur Umwidmung von Industrie­flächen in Wohn- und Freizeitgebiete kommen. Hiervon betroffen sind vor allem Flächen entlang der grenzüberschreitenden Entwicklungsachse Kehl – Strasbourg. Eine Besonderheit stellt der touristische Passagierverkehr in Strasbourg dar. Allein 170'512 Passagiere nahmen im Jahr 2009 an Flusskreuzfahrten teil. Mehr als 700'000 Passagiere erkundeten per Schiff den Hafen oder die Stadt Strasbourg (*PAS* 2011). In Tab. 1 sind die wesentlichen Kennziffern der Häfen Kehl und Strasbourg zusammengefasst.

Tab. 1 Die Häfen Kehl und Strasbourg im Vergleich. Quelle: Auskünfte der jeweiligen Hafenverwaltungen und IVT 2010

	Rheinhafen Kehl	Port Autonome de Strasbourg
Grösse in ha	320	1'250 (1'050 auf Gemarkung der Stadt Strasbourg)
Hafenbecken	3	8
Strassen in km	16	34
Gleisanlagen in km	42	150
Umschlagsleistung in Mio. t (2009)	3.82	7.95
Dominante Gütergruppen in Prozent	Eisen- und Stahlwaren (63.4)	Kies (41)
Beschäftigte Hafenverwaltung (2009)	ca. 90	ca. 200
Anzahl Betriebe (2009)	133	350
Beschäftigtenanzahl (2009)	4'181	12'649

4 Die Häfen Kehl und Strasbourg als Industriestandort

Der Kehler Rhein­hafen ist ein bevorzugter Industriestandort in der Region Südlicher Oberrhein. Mehr als 130 Betriebe mit nahezu 4'181 Beschäftigten (2010) nutzen die Vorzüge eines modernen Binnenhafens, in dem es angesichts eines fehlenden Bebauungsplanes keine Beschränkungen gibt (*Hafenverwaltung Kehl* 2010). Die grossen Industriebetriebe, allen voran die Badische Stahlwerke GmbH (800 Beschäftigte), die August Koehler AG (450) oder die Bürstner GmbH (650) sind standortprägend und zählen zu den grössten Arbeitgebern im Rhein­hafen. Mit dem Wegfall der Grenzen und der Vollendung des Europäischen Binnenmarktes war ein grosser Wandel verbunden, der das Gesicht des Hafens nachhaltig verändert hat. Das französische Militär zog aus fünf Standorten im Hafengebiet ab. Die einstigen militärisch genutzten Liegenschaften konnten ebenso wie einige Gewerbebrachen neuen Nutzungen zugeführt werden. So haben sich z. B. auf Teilen des 4 ha grossen ehemaligen Geländes der Ed. Züblin AG verschiedene Logistikunternehmen niedergelassen.

Derzeit stehen noch ca. 15 ha Industrie­flächen zur Ansiedlung bereit. Hier muss aber darauf verwiesen werden, dass es sich dabei zum Grossteil um Expansionsflächen bestehender Firmen handelt, die von der Hafenverwaltung zu deren Erweiterungszwecken vorgehalten werden. Aufgrund der Tatsache, dass das Hafengebiet nicht erweiterbar ist, sind die Potenziale zur Ansiedlung weiterer Betriebe limitiert (Abb. 3). Die im Besitz des Landes Baden-Württemberg befindlichen Flächen werden von der Hafenverwaltung im Wege eines Erbbaurechts langfristig vergeben. Lediglich die ca. 20 % der im Privatbesitz befindlichen Grundstücke werden veräussert.



Abb. 3 Luftbild des Kehler Hafens. Quelle: Hafenverwaltung Kehl

Auch der Port Autonome de Strasbourg ist in Strasbourg hinsichtlich seiner Entwicklungsmöglichkeiten räumlich begrenzt. Zwar sind ca. 40 ha Industrieflächen für ansiedlungsinteressierte Unternehmen vorhanden, diese weisen allerdings Altlasten auf (IVT 2010). Nicht zuletzt aus diesem Grund setzt die Hafenverwaltung auf den Ausbau des Standortes Lauterbourg. Durch die Ausweisung von 50 ha zusätzlichen Industrieflächen und die Errichtung eines neuen Containerterminals will der Hafen weiterhin eine gute Adresse für expansionswillige Unternehmen sein (PAS 2011). Mit 12'649 Beschäftigten in 350 Betrieben sind ca. 8 % des Arbeitsplatzangebotes der gesamten Strasbourger Stadtgemeinschaft in dem ca. 1 km breiten und 10 km langen Hafengebiet konzentriert (🌐₄). Im zweitgrössten Binnenhafen Frankreichs sind zahlreiche weltweit tätige Unternehmen und Weltmarktführer vertreten, allen voran General Motors. In der einzigen Produktionsstätte des Konzerns in Frankreich fertigen 1'200 Arbeitnehmer jährlich ca. 300'000 Automatikgetriebe. Die Zukunft des Standorts ist aber ungewiss, da die Konzernzentrale in Detroit den Verkauf des Werks beabsichtigt (🌐₅). Darüber hinaus unterhalten Unternehmen wie Blackhawk, Wincanton, Dachser oder UPS Niederlassungen im Hafengebiet. Allein die Logistikbetriebe beschäftigen ca. 2'500 Personen.

5 Ausblick

Auch wenn die Potenziale der Binnenschifffahrt nach wie vor nicht optimal ausgenutzt werden und andere Verkehrsträger weiterhin eine weitaus wichtigere Rolle im europäischen Güterverkehr spielen, so sind die Häfen Kehl und Strasbourg unverzichtbare Bestandteile der europäischen Hafenlandschaft und wichtige Knotenpunkte der Logistikwirtschaft am Oberrhein. Die Stärken der Rheinhäfen im kombinierten Verkehr und im Anbieten intelligenter Logistikdienstleistungen rücken im Zuge einer weiteren Ausdifferenzierung von Wertschöpfungsketten und Warenströmen stärker als bisher in den Fokus. Ihre Kapazitätsreserven und Stärken in der Verknüpfung von Verkehren bieten zweifellos Lösungsansätze für die Bewältigung des weiter wachsenden europäischen Güterverkehrs.

Beide Häfen haben in den letzten zwanzig Jahren zudem einen tiefgreifenden Strukturwandel bewältigen müssen. Der Abzug des französischen Militärs zu Beginn der 1990er-Jahre eröffnete neue Perspektiven für die Stärkung des Kehler Rheinhafens als Industriestandort. Beide Häfen verzeichnen zudem ein Vordringen von Industrie- und Dienstleistungsunternehmen, die keine spezifische Hafeninfrastruktur benötigen. Die Stärken liegen aber weiterhin in der Trimodalität. Hiervon profitieren in besonderem Masse grosse Industriebetriebe, sodass die Rheinhäfen Kehl und Strasbourg auch in Zukunft ihre Funktion als bedeutende Standorte der regionalen Industrie beibehalten bzw. ausbauen werden.

Literatur

- Funk M. 2009. *Unternehmen im Fokus lokaler Standortpolitik. Findet die kommunale Wirtschaftsförderung zeitgemässe Antworten auf die Bedürfnisse ihrer Kunden? Eine Untersuchung in vier grossen Kreisstädten der Ortenau*. Sternenfels, 1–310.
- Funk M. 2011. Grenzfall Kehl. Stadtentwicklung in deutsch-französischer Perspektive. *Forum Stadt* 26(3): 61–74.
- Hafenverwaltung Kehl 2010. *Hafenbericht 2010*. Kehl, 1–5.
- IIS 2008. *Wirtschaftliche Rahmenbedingungen des Güterverkehrs. Studie zum Vergleich der Verkehrsträger im Rahmen des Logistikprozesses in Deutschland*. Institut Integrierte Schaltungen, Nürnberg, 1–88.
- IVT 2010. *Grundlagenuntersuchung zu einem Binnenschifffahrts- und Hafenkonzept Baden-Württemberg*. Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung Mannheim, Mannheim, 1–86.
- Kiefer J. 2010. Vom Häfele zum Industriehafen: Eine Kehler Erfolgsgeschichte. In: Stadt Kehl (Hrsg.): *Im Zeichen der Vereinigung. Kehl im deutschen Kaiserreich*. Kappel-Grafenhausen, 103–113.
- PAS 2011. *Informationsblätter zum Rheinhafen*. Port Autonome de Strasbourg, Strasbourg, o.S.
- Reiff Verlag (Hrsg.) 2010. *360° Strasbourg Ortenau. Das deutsch-französische Standort-Magazin*. Ofenburg, 1–122.
- Schröder E.J. 1993. *Die unternehmerische Tätigkeit des Landes Baden-Württemberg und ihre Raumwirksamkeit*. Freiburg, 1–211.
- Schröder E.J. 1995. Die Häfen am Oberrhein – Struktur und Entwicklungstendenzen. *Alemannisches Jahrbuch 1993/94*: 215–226.
- Schröder E.J. 2008. Das Oberrheingebiet – Wichtiges Verkehrsscharnier und multimodale Plattform innerhalb der „blauen Banane Europas“. In: Gebhardt H. (Hrsg.): *Geographie Baden-Württembergs*. Stuttgart, 265–271.
- Stang F. 1963. *Die Wasserstrassen Oberrhein, Main und Neckar – Häfen und Hinterland*. Bad Godesberg, 1–204.
- ZKR (Hrsg.) 2010. *Marktbeobachtung der Europäischen Binnenschifffahrt*. Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Strasbourg, 1–126.

Internetquellen

- 1 <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=de&pcode=tsdtr220>
- 2 www.bsw-kehl.de/gruppe.php?lang=de
- 3 <http://euroterminal-kehl.de/unternehmen.php>
- 4 www.strasbourg.eu/economie
- 5 www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/gm-plant-werk-in-strassburg-verkaufen/3026492.html