

Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen — Revitalisierung von Hafenstädten und -gebieten

(2017/C 207/06)

Berichterstatter: Stanisław SZWABSKI (PL/EA), Mitglied des Stadtrates von Gdynia

POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

1. unterstreicht, dass Hafenstädte und -gebiete ein wesentlicher Bestandteil der Wirtschaft der Europäischen Union (EU) sind, der in Zeiten zunehmender Globalisierung starke Auswirkungen auf die Möglichkeiten des Konjunkturaufschwungs, einer besseren Effektivität, der Ankurbelung der Innovation und der Gewährleistung einer langfristigen Wettbewerbsfähigkeit hat;
2. verweist darauf, dass der technologische Wandel in der See- und Binnenschifffahrt zu einer geografischen Konzentration des Hafenbetriebs führt und die Bedeutung zahlreicher mittlerer und kleiner Häfen erheblich beeinträchtigt, was mit einem Verlust ihrer wirtschaftlichen Funktionen und dem Verfall von Hafengebieten und damit zusammenhängender städtischer Gebiete einhergeht;
3. macht darauf aufmerksam, dass die Tendenz zur Liberalisierung der Verwaltung von Häfen wichtig ist, weil sie ihnen dabei hilft, ihre Effektivität zu steigern, die wiederum für die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Verkehrssektors förderlich ist; nimmt in diesem Zusammenhang die Bedenken hinsichtlich der Liberalisierung zur Kenntnis, die die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse durch die Häfen potenziell erschweren kann (wie auch die Wahrnehmung anderer Hafenfunktionen, die für das Funktionieren und die Entwicklung der Beziehungen Hafen-Stadt wesentlich sind). Nach Artikel 345 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union lassen die Verträge jedoch die Eigentumsordnung in den verschiedenen Mitgliedstaaten unberührt, und durch EU-Vorschriften kann Hafenbehörden kein bestimmtes Hafenverwaltungsmodell aufzwingen werden;
4. ist der Auffassung, dass die bisherigen auf lokaler und regionaler Ebene ergriffenen Maßnahmen zur Revitalisierung von Hafenstädten und -gebieten, u. a. in den Inselregionen, einer intensiveren und gezielteren Unterstützung durch kohäsionspolitische und andere politische EU-Maßnahmen bedürfen, im Geiste der territorialen Agenda, der Städteagenda, der Leipzig-Charta und des Paktes von Amsterdam sowie unter Nutzung der daraus resultierenden Möglichkeiten;
5. begrüßt die in Artikel 15 der Hafenverordnung (Ports Regulation) festgelegten Modalitäten und fordert, ohne die erzielte Vereinbarung infrage zu stellen, die Europäische Kommission auf, weitere Orientierungshilfe für die Umsetzung zu geben; weist darauf hin, dass Tätigkeiten des gewerblichen Hafenbetriebs von privaten Betreibern ausgeführt werden und dass die Hafenbehörden die privaten Betreiber zur Entwicklung von Häfen konsultieren müssen;
6. ruft die Hafenbehörden, Reedereien, Wasser- und Schifffahrtsämter, Betreiber privater Terminals sowie deren europäische und regionale Vereinigungen zu einem Dialog mit den lokalen und regionalen Behörden der Küsten-, Insel- und Flusseinzugsgebiete auf, um flexible Kompromisslösungen zu erarbeiten, die zur Revitalisierung aller Arten von maritimen und binnenländischen Hafenstädten und -gebieten beitragen;

PROBLEME UND HERAUSFORDERUNGEN

Bedeutung von Häfen und Hafenstädten für die europäische Wirtschaft

7. ist sich bewusst, dass Seehäfen, und insbesondere die 104 Haupthäfen des TEN-V-Netzes, nach wie vor die Hauptttore zum europäischen Wirtschaftsraum sind und ihre Anbindung an internationale wichtige Häfen und Hafenstädte (z. B. in China) für den Erhalt und die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft und infolgedessen auch für den Wohlstand und den sozialen Frieden von ausschlaggebender Bedeutung ist;
8. stellt fest, dass Binnenhäfen und insbesondere die 79 Binnenhäfen des Kern- und des Gesamtnetzes TEN-V als Knotenpunkte für die regionale und lokale Wirtschaft fungieren. Sie sind wirksame multimodale Knotenpunkte der europäischen Binnenschifffahrtskorridore sowie die Schnittstelle zwischen den interkontinentalen/maritimen Verkehrsstrecken und den binnenländischen Verkehrsträgern (Schiene, Straße und Binnenschifffahrt) und dienen als erweiterte „Gates“ für Seehäfen;

9. betont, dass einige europäische lokale Gebietskörperschaften, insbesondere jene in ländlichen und Inselgebieten, auch als Hafenbehörden mit einer breiten Palette an Zuständigkeiten fungieren und Küstengemeinden unterstützen, die wirtschaftliche Entwicklung fördern und gut funktionierende und nachhaltige Seehäfen entwickeln. Regionale und lokale Gebietskörperschaften können wichtige öffentliche Beiträge zur effizienten Verwaltung von Häfen leisten;

10. zieht entsprechende Schlüsse aus den zahlreichen empirischen Untersuchungen, in denen bestätigt und dokumentiert wird, dass die im Laufe von Jahrhunderten entstandenen gegenseitigen Beziehungen zwischen europäischen Häfen und Hafenstädten in letzter Zeit einem raschen Wandel unterliegen, der auf die immer größeren Handels- und Passagierschiffe sowie auf die fortschreitende Containerisierung und die geografische Konzentration von Hafendiensten zurückzuführen ist;

11. verweist darauf, dass zahlreiche europäische Hafenstädte sowie damit zusammenhängende Regionen ungeachtet der allgemeinen Zunahme der Seetransporte ihre wirtschaftlichen Funktionen und Arbeitsplätze verlieren und dass innerstädtische Hafengebiete verfallen;

12. bekräftigt, dass angesichts der schlechten Konjunkturlage und -prognose weitere Innovationen, Automatisierung, Digitalisierung und die Nutzung des Potenzials neuer kontinentaler und nachhaltiger Märkte wie Kreislaufwirtschaft und Bioökonomie wichtige Voraussetzungen für die künftige wirtschaftliche Entwicklung sind;

13. betont, dass ein stabiles Investitionsklima und kontinuierliche EU-Finanzierung für innovative Projekte und Initiativen notwendig sind; unterstützt von der Basis ausgehende Initiativen und Ideen wie die langfristige europäische Plattform für Binnenschifffahrt, in deren Rahmen öffentliche und private Interessenträger und Regierungseinrichtungen Forschung und Innovation fördern, um die Beziehungen Hafen–Stadt zu verbessern und die Innovationskapazitäten des Sektors zu stärken;

14. verweist insbesondere darauf, dass die positiven externen Effekte, die von den Häfen erzeugt werden, selbst im Falle der größten Häfen infolge der Globalisierung in entlegene (darunter auch außereuropäische) Regionen und Städte verlagert werden; begrüßt andererseits die Diversifizierung bislang vernachlässigter Häfen, die neue Formen der Wirtschaftstätigkeit mit positiven Auswirkungen auf lokaler Ebene anziehen;

15. erinnert daran, dass angesichts der Notwendigkeit, die Straßen zu entlasten, sowie des EU-Ziels, 30 % des Straßengüterverkehrs bis 2030 auf den Eisenbahn- oder Schiffsverkehr zu verlagern (Verkehrsweißbuch, COM(2011) 144 final), das gut ausgebaute Netz der Binnenwasserstraßen und die zahlreichen Binnenhäfen in Bezug auf eine bessere Anbindung der Seehäfen an das Hinterland an Bedeutung gewinnen könnten;

16. verweist auch darauf, dass mittelgroße Häfen, die zum weltweiten TEN-V-Netz gehören, sowie kleinere Häfen auf Inseln und Inselgruppen sowie in Regionen in äußerster Randlage Wachstumsmotoren sind. Ihnen kommt darüber hinaus entscheidende Bedeutung für den territorialen Zusammenhalt in der EU zu. Aus diesem Grund sollten sie über einen deutlich besseren Zugang zu Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ verfügen;

17. stellt fest, dass eine größere Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit der See- und Binnenhäfen, eine bessere Funktionsweise der Hafenstädte und eine Revitalisierung der Hafengebiete für die Lösung der derzeitigen Wachstumsprobleme der EU, ihrer Mitgliedstaaten und Regionen sowie für die globale Reindustrialisierung von wesentlicher Bedeutung sind;

18. ist zudem der Auffassung, dass eine stärkere Förderung der Aufwertung von Hafenstädten und -gebieten im Rahmen der Kohäsionspolitik und anderer sektorspezifischer Maßnahmen zum Katalysator für die wirtschaftliche, gesellschaftliche und territoriale Entwicklung der EU werden könnte;

EMPFEHLUNGEN

Formen des Verhältnisses Hafen–Hafenstadt

19. gibt zu bedenken, dass sich sowohl die maritimen als auch die binnenländischen Häfen und Hafenstädte in Europa in Bezug auf ihre jeweilige Größe, geografische Lage, das Potenzial und Umschlagsprofil, die damit zusammenhängenden wirtschaftlichen Funktionen sowie die Bedeutung des Hafens für die Wirtschaft der jeweiligen Stadt erheblich voneinander unterscheiden;

20. stellt fest, dass die Beziehungen zwischen kleineren, mittleren und großen Küstenstädten und Häfen mit kleinem, mittlerem und großem Umschlagsbetrieb unterschiedliche Problemmuster aufweisen, die unterschiedliche Ansätze

erfordern, und schlägt vor, dass die Europäische Kommission diese Unterschiede sowie die Standpunkte der Interessenträger der maritimen Wirtschaft und der Gebietskörperschaften in Küstenregionen berücksichtigt, wenn sie im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip politische Maßnahmen zur Lösung dieser Probleme vorschlägt;

21. stellt fest, dass die Dominanz von Häfen gegenüber Hafenstädten und umgekehrt in der Regel zu Ungleichgewichten in der Entwicklung des Gefüges Hafen–Hafenstadt zum beiderseitigen Nachteil führt. Verhindern ließe sich dies im Einklang mit der territorialen Agenda mithilfe von gemeinsamen Vorhaben der Wirtschaftsakteure des maritimen Sektors, der Industrie, des Dienstleistungssektors und der Kommunal- und Regionalbehörden, die mit rechtlichen und finanziellen Instrumenten im Rahmen koordinierter sektorspezifischer EU-Maßnahmen unterstützt werden;

Integrierter Ansatz für die Aufwertung von Hafenstädten und -gebieten

22. ist sich bewusst, dass Hafengebiete eine besondere Art von Gebieten sind, in denen zahlreiche Wirtschaftstätigkeiten sowie damit zusammenhängende Bedürfnisse und Interessen auf außerordentlich kleinem Raum konzentriert sind und ein komplexes territoriales, wirtschaftliches und gesellschaftliches Gefüge bilden, was zu unvermeidbaren Gegensätzen und Konflikten führt, die einen spezifischen, integrierten, partnerschaftlichen Ansatz auf mehreren Ebenen erfordern;

23. gibt zu bedenken, dass zahlreiche europäische Häfen, insbesondere jene aus dem 19. Jahrhundert, de facto Hafen- und Industriegebiete sind, in denen zahlreiche Produktionseinrichtungen auf den Zugang zu Wasser angewiesen sind bzw. die in den Häfen umgeschlagenen Rohstoffe und Halbfertigprodukte verarbeiten, sowie zahlreiche Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Schifffahrt, dem Umschlag und anderen Tätigkeiten im Hafen erbracht werden, wie z. B. Fischerei und Aquakultur, Freizeitwirtschaft und Energieerzeugung;

24. weist darauf hin, dass eine gute Abstimmung zwischen Häfen in ein und derselben Verwaltungsregion sowie eine engere Zusammenarbeit zwischen Häfen auf dem desselben Küstenabschnitt zu gewährleisten ist — unabhängig von der Region, in der sie liegen;

25. betont, dass die institutionellen Beziehungen zwischen Hafengebieten und -städten verbessert werden müssen, und empfiehlt die Einrichtung von Kommissionen für die Hafen-Stadt-Integration nach dem Vorbild europäischer Häfen, in denen es solche Kommissionen gibt, die sich aus Vertretern der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften und der Hafenbehörde zusammensetzen;

26. fordert, in den Gremien zu den TEN-V-Korridoren die Beziehungen zwischen Hafenstädten und -gebieten zu erörtern, und empfiehlt die Schaffung spezifischer Plattformen für Hafenstädte, die als Knotenpunkte bezeichnet werden;

27. betont, dass bei der Aufwertung von Hafenstädten und -gebieten im Rahmen eines integrierten Ansatzes zahlreiche Faktoren berücksichtigt werden sollten: strategische Verwaltung von Hafenstädten, Synergie zwischen Hafenstädten und in der Konstellation Hafen-Hafenstadt-Küstenregion, öffentliche Anreize und Investitionen, Diversifizierung des Wirtschaftsgeflechts von Hafenstädten und -gebieten, Verflechtungen mit dem Land- und Binnenschiffsverkehr, Verbindungen mit dem Eisenbahnverkehr, Umweltprobleme, Raumplanung von Häfen, Städten und Küstenzonen und Einbindung der Häfen in das gesellschaftliche Leben der Städte;

28. macht darauf aufmerksam, dass die Notwendigkeit einer ausgewogenen Entwicklung von Hafenstädten innovative und integrierte Lösungen erforderlich macht, die mit den Grundsätzen der integrierten Entwicklung von Städten in der EU im Einklang stehen und den wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Aspekten dieser Gebiete Rechnung tragen müssen;

Hafen-Stadt: Notwendigkeit von Synergien

29. stellt fest dass, die modernen Container- und Massenterminals zunehmend außerhalb der Hafengebiete entstehen, die sich in Stadt- bzw. nicht selten in Stadtzentrennähe befinden. Dadurch unterliegen die Synergieeffekte zwischen Hafen und Stadt zwar einem Wandel, werden aber nicht geschwächt, insbesondere im Hinblick auf Verkehrsverbindungen zwischen Hafen und Hinterland, Telekommunikations- und Elektrizitätsinfrastrukturen, Zugang zu städtischen Dienstleistungen, qualifizierte Arbeitskräfte, Gewährleistung von Sicherheit, hoch spezialisierte Hafendienstleistungen und Rahmenbedingungen für Unternehmen;

30. betont, dass die Synergieeffekte in den Beziehungen zwischen Hafen und Stadt ermittelt und gestärkt werden sollten. Gegebenenfalls können unverbindliche Strategemaßnahmen wie beispielsweise die Schaffung von angemessenen Bedingungen für den Erfahrungsaustausch, Mitteilungen, Verhaltenskodizes, Leitlinien usw. als nützliche Instrumente dienen;

Anreize und öffentliche Investitionen in Hafengebiete

31. stellt fest, dass Hafengebiete, in denen die Umschlagfähigkeit bzw. die Industrieaktivität am Wasser eingeschränkt bzw. eingestellt wurde, einerseits eine erhebliche Belastung für Hafenstädte darstellen, andererseits aber auch große Entwicklungschancen bergen, wobei es hauptsächlich von der Art des Verhältnisses zwischen Hafen und Stadt abhängt, welcher dieser beiden Aspekte überwiegt;

32. weist darauf hin, dass stillgelegte Hafen- und am Wasser gelegene Industriegebiete fast immer einer kostenintensiven, langwierigen und schwierigen technischen und ökologischen Sanierung bedürfen und die angrenzenden Gebiete eventuell sozial aufgewertet werden müssen, was die unabdingbare Grundvoraussetzung dafür ist, dass derartige Gelände für Investitionen freigegeben werden können. Investitionen zur Förderung von Revitalisierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen können eine wichtige Rolle spielen;

33. fordert, dass im Zuge der Umsetzung der Städteagenda und des Paktes von Amsterdam Rechtsinstrumente geschaffen werden, die eine rechtliche und finanzielle Unterstützung der technischen und ökologischen Sanierung dieser Gelände ermöglichen;

34. Häfen sind zudem wichtige wirtschaftliche, kulturelle und historische Lebensadern für die ländlichen Gebiete, die Inselregionen und die Regionen in Randlage. Dem Ausbau des Tourismus und der Kreuzfahrt- und Segelaktivitäten, die eine optimale Nutzung des Natur- und Kulturerbes ermöglichen, kommt im Hinblick auf das Wirtschaftswachstum zentrale Bedeutung bei. In ländlicheren Gebieten und in Regionen in Insel- oder Randlage spielen die Stadterneuerung und Investitionen u. U. eine noch wichtigere Rolle;

35. schlägt vor, in stillgelegten Hafen- und am Wasser gelegenen Industriegebieten institutionelle Lösungen in Anlehnung an Sonderwirtschaftszonen zu ermöglichen, wobei die Grundsätze der Subsidiarität und der Transparenz bei der Finanzierung zu wahren sind und klare Kriterien für staatliche Beihilfen festgelegt werden müssen;

36. weist zudem auf die Möglichkeit hin, die bisherigen Erfahrungen sowie die auf der europäischen und nationalen Ebene ausgearbeiteten Konzepte aus dem Bereich der öffentlich-privaten Partnerschaften insbesondere mit Blick auf die städtischen Uferviertel zu nutzen;

Private Investitionen in Hafengebiete

37. weist darauf hin, dass Häfen ein Teil der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur der EU sind und nach wie vor überwiegend von nationalen, regionalen bzw. lokalen Behörden verwaltet werden, was im Hinblick auf eine stärkere und ausgeglichene wirtschaftliche Entwicklung in der gesamten EU beibehalten werden sollte;

38. ist sich dessen bewusst, dass für die Revitalisierung von Hafengebieten und die damit einhergehende wirtschaftliche Belebung von Hafenstädten Finanzmittel nötig sind, die die Möglichkeiten der öffentlichen Haushalte bei Weitem übersteigen, weshalb ein Teil davon aus privaten Investitionen und somit von Finanzinstituten getätigt werden sollte; fordert die öffentlichen Stellen aller Ebenen in ganz Europa deshalb nachdrücklich auf, für ein politisches Instrumentarium zu sorgen, mit dem solche Investitionen angezogen werden können. So können die öffentlichen Haushalte — vor allem jene, die unter erheblichem Druck stehen — besser auf jene Fälle ausgerichtet werden, in denen die Marktkräfte alleine keine angemessenen Lösungen gewährleisten;

39. betont, dass es für einen Ausgleich zwischen dem Allgemeinwohl und privaten Interessen angesichts der unterschiedlichen Bedeutung, die Häfen und Hafenstädten für die EU zukommt, sowie mit Blick auf deren unterschiedlichen Entwicklungsstand einer auf jeden Einzelfall zugeschnittenen Herangehensweise sowie der Suche nach Kompromissen bedarf, die auf lange Sicht allen Beteiligten Vorteile bringen;

40. fordert die Europäische Kommission auf, Lösungen zu erarbeiten, die private Investitionen in Hafengebiete ermöglichen, wobei die wirtschaftliche Freiheit, die Gleichbehandlung der Wirtschaftssubjekte, die finanzielle Transparenz sowie klare Kriterien für öffentliche Beihilfen zu gewährleisten sind und die langfristigen regionalen und lokalen Interessen berücksichtigt werden müssen;

Funktionale Diversifizierung von Hafenstädten und -gebieten

41. weist darauf hin, dass sich die Stellung zahlreicher europäischer Häfen und Hafenstädte im nationalen und regionalen Siedlungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsgefüge durch die fortschreitende Globalisierung und den technologischen Wandel im See- und Landverkehr verändert;

42. ist der Auffassung, dass dieser Wandel nicht nur zu einer Schwächung der wirtschaftlichen Grundlagen, sondern auch zu einer funktionalen Diversifizierung von Städten und ihren ländlichen Gemeinden führt, was eine Aufwertung der

stillgelegten Hafen- und der am Wasser gelegenen Industriegebiete erforderlich macht; betont, dass die neuen wirtschaftlichen Funktionen von Häfen und Hafenstädten nicht immer eine Uferlage erfordern, diese von Investoren jedoch deshalb gewählt wird, weil sie innerstädtisch eine gute Erreichbarkeit gewährleistet, über Infrastruktur verfügt und in landschaftlicher und kultureller Hinsicht interessant ist;

43. hebt insbesondere hervor, dass zahlreiche europäische Häfen — sowohl See- als auch Binnenhäfen — bedeutende Kulturgüter beherbergen, weshalb es mit Blick auf ihre jeweiligen Charakteristika spezifischer Maßnahmen im Rahmen von Programmen und Projekten zum Erhalt des europäischen Kulturerbes bedarf;

44. ist der Auffassung, dass im Rahmen von Programmen und Instrumenten zur Aufwertung stillgelegter Hafen- und am Wasser gelegener Industriegebiete sowohl private als auch öffentliche Vorhaben gefördert werden sollten, die auf eine bessere Nutzung dieser Gebiete abzielen, und zwar auch dann, wenn diese Vorhaben nicht im Zusammenhang mit maritimen Angelegenheiten und dem Verkehr auf Wasserwegen stehen;

Bedeutung der Verkehrsanbindung von Häfen an die Hafenstädte und das Hinterland

45. weist darauf hin, dass die Entwicklungshemmnisse, denen sich die europäischen Seehäfen gegenübersehen, zu einem erheblichen Teil auf ihre ungenügende Verkehrsanbindung an das Hinterland zurückzuführen sind, was die Effizienz von Verkehr und Logistikketten beeinträchtigt; spricht sich daher für eine bessere Anbindung von Häfen und Hafengebieten an alle anderen Verkehrsträger, insbesondere durch Verbindungen mit dem Eisenbahnverkehr, sowie für eine Ansiedlung wertschöpfender Tätigkeiten als Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der jeweiligen Region aus;

46. unterstreicht mit Blick auf eine integrierte Logistik, dass die Umsetzung eines effizienten Verkehrsnetzes die Schaffung von Logistikplattformen im Binnenland voraussetzt, die der Lagerung, Verteilung und Erhaltung von Waren dienen und den Anforderungen der Intermodalität entsprechen sollten;

47. ist der Ansicht, dass die Europäische Kommission vor allem durch die Schaffung eines Rechtsrahmens, aber auch durch neue Finanzierungsinstrumente Vorhaben unterstützen sollte, die auf eine Verbesserung der Anbindung der existierenden und geplanten Häfen an das Hinterland sowie auf eine bessere Anbindung von Regionen in Rand-, Insel- oder äußerster Randlage abzielen; dazu sollten die bestehenden Verkehrsverbindungen im Rahmen von TEN-V und TEN-R sowie im Rahmen der transeuropäischen Energienetze (TEN-E) und der Telekommunikationsnetze (TEN-Telekom) modernisiert werden, wobei der Bedarf und die Interessen der Hafenstädte im Bereich des städtischen und des regionalen Nahverkehrs zu berücksichtigen sind;

48. Küstenregionen, insbesondere solche mit Häfen, bergen aufgrund ihrer natürlichen Vorteile ein erhebliches Potenzial als Exzellenzzentren für erneuerbare Energien, nachhaltigen Tourismus und die Kreativwirtschaft. Allerdings befinden sich Küstenregionen oftmals in Randlage bzw. äußerster Randlage und erfordern den Aufbau von Infrastruktur, um sie stärker an das Zentrum des EU-Binnenmarkts und an den übrigen Teil der eigenen Region anzubinden;

Ökologische Aspekte des Betriebs und des Ausbaus von Häfen und Hafenstädten

49. stellt fest, dass der Betrieb und der Ausbau von Häfen zu zahlreichen schwerwiegenden Umweltproblemen führt, die nicht nur die Hafenstädte alleine, sondern die gesamten Uferregionen betreffen; dazu zählen etwa Störungen des Gleichgewichts der Ufer und ihre Verbauung, Wasserverschmutzung, die Zerstörung aquatischer Ökosysteme sowie, auf lokaler Ebene, die Entstehung von (gefährlichen) Abfällen, die Gefahr der Verseuchung mit Bakterien, Lärm und Schadstoffemissionen;

50. weist darauf hin, dass stillgelegte Hafen- und am Wasser gelegene Industriegebiete üblicherweise stark verseucht sind und eine ökologische Sanierung erfordern, für die im Rahmen der Umweltprogramme und -projekte auf den unterschiedlichen Ebenen, darunter auch aus Umweltschutzprogrammen sowie den Programmen zum Schutz der Meeres- und Flussufer, besondere Förderungen bereitgestellt werden sollten; dies gilt insbesondere für Erdöl-Umschlagterminals, Erdölzerzeugnisse, Erdgas sowie die dafür vorgesehenen Verarbeitungsanlagen, die ein besonderes Umweltrisiko darstellen;

51. betont, dass der Bau neuer Umschlagterminals, in der Regel weit weg von den existierenden Hafengebieten, üblicherweise erhebliche Umweltschäden zur Folge hat, was eine besonders genaue Planung unter Einbindung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, der gesellschaftlichen Interessenträger sowie von Umweltschutzorganisationen erfordert, um diese Schäden möglichst gering zu halten und gegebenenfalls einen Umweltausgleich zu gewährleisten;

52. Risikobewertungs- und Sicherheitssystemen zur Unterstützung der Arbeitnehmer kommt beim Weiterbetrieb von Industrie- und Sporthäfen ganz entscheidende Bedeutung zu. Die Häfen in der EU und ihr Umland dürfen diesbezüglich keinen Imageschaden erleiden.

53. erinnert an die jüngsten Verpflichtungen gemäß der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in den Häfen, in der festgelegt ist, dass bis zum 31. Dezember 2025 Tankstellen für LNG (Flüssigerdgas) und Elektrizität am Kai zur Verfügung stehen müssen. Diese neuen Bestimmungen sind im Hinblick auf die Umwelt und die Gesundheit der Bewohner von Hafenstädten völlig gerechtfertigt, machen jedoch eine finanzielle Unterstützung durch die EU erforderlich, die im Rahmen des Verkehrspakets bereits in der laufenden Phase und insbesondere in der nächsten Planung für die Zeit nach 2020 vorgesehen werden sollte.

54. weist darauf hin, dass der Umweltproblematik in sämtlichen Programmen und Projekten der EU zur Revitalisierung von Hafenstädten und -gebieten in Abstimmung mit den Programmen und Projekten zum Schutz der Umwelt sowie insbesondere der Meeresumwelt und aquatischen Ökosysteme Rechnung getragen werden sollte;

Einbindung des Hafens in das Leben der Hafenstadt

55. weist darauf hin, dass historisch gewachsene Hafengebiete aufgrund der damaligen technischen und wirtschaftlichen Bedingungen üblicherweise direkt an innerstädtische Gebiete angrenzen und manchmal sogar ihr attraktivster Teil sind;

56. weist darauf hin, dass die Innenstädte vieler europäischer Städte infolge der Verlagerung zahlreicher Funktionen an den Stadtrand einer technischen, wirtschaftlichen und sozialen Aufwertung bedürfen, um sie für die Bewohner, den Handel, die Gastronomie, Kultureinrichtungen sowie öffentliche und zivilgesellschaftliche Institutionen attraktiver zu machen;

57. ist der Auffassung, dass für sanierungsbedürftige Stadtzentren sowie stillgelegte Hafen- und am Wasser gelegene Industriegebiete ein Gesamtkonzept erstellt werden könnte, da beide eine Aufwertung und Unterstützung im Einklang mit den Grundsätzen der Städteagenda und des Paktes von Amsterdam brauchen;

58. betont, dass der Einbindung der örtlichen Bevölkerung und der Umwandlung zumindest eines Teils des revitalisierten Geländes in öffentliche Flächen, die sowohl von den alteingesessenen Bewohnern als auch von Touristen genutzt werden können, entscheidende Bedeutung für den Erfolg derartiger Vorhaben zukommt;

59. weist darauf hin, dass bei der Sanierung von Hafengebieten stärker auf Programme und Projekte der EU, der Mitgliedstaaten und der Regionen zurückgegriffen werden sollte, die zur Gestaltung des öffentlichen Raums und zur Förderung der örtlichen Bevölkerung zur Verfügung stehen;

Strategie- und Raumplanung — Meer, Küstenlinie, Hafenstädte und -gebiete

60. ist der Ansicht, dass es für eine gelungene Aufwertung von Hafenstädten und -gebieten einer engen Zusammenarbeit zwischen allen (privaten, öffentlichen und gesellschaftlichen) Interessenträgern sowie innovativer Lösungen im Bereich der Strategie- und Raumplanung für die Küstengebiete auf lokaler und regionaler Ebene in Bezug auf Meeresbecken, Binnengewässer, Hafenstädte und am Wasser gelegene Gebiete bedarf;

61. ist der Auffassung, dass uneinheitliche Regeln und Verfahren für die Strategie- und Raumplanung und die Verwaltung von Hafengebieten deren Revitalisierung erheblich erschweren, weshalb Unterstützung, ein Erfahrungsaustausch und ggf. weiche Regulierung auf EU-Ebene notwendig sind;

Berücksichtigung der Probleme von Hafenstädten und -gebieten unterschiedlicher Größe in der EU-Städteagenda und im Pakt von Amsterdam

62. fordert, den geografischen und funktionalen Unterschieden von Städten und insbesondere den spezifischen Entwicklungsproblemen von Hafenstädten in der EU-Städteagenda Rechnung zu tragen; ist der Ansicht, dass dies im Zuge der weiteren Arbeiten an der Umsetzung nachgebessert werden sollte;

63. zeigt sich zufrieden darüber, dass in beiden Dokumenten dem Partnerschaftsgrundsatz sowie der überaus wichtigen Einbindung der Kommunalverwaltungen, der Organisationen der Zivilgesellschaft, der Institutionen, die Wissen und Innovationen generieren, sowie der Wirtschaft Rechnung getragen wird;

SCHLUSSFOLGERUNGEN UND ABSCHLIESSENDE EMPFEHLUNGEN

64. ist der Auffassung, dass die Probleme der Häfen und Hafenstädte zwar in erster Linie in die Zuständigkeit der regionalen und nationalen Behörden fallen, eine wirksame Zusammenarbeit und Unterstützung auf der EU-Ebene jedoch durchaus von Vorteil sein kann; die Entwicklung der verschiedenen transeuropäischen Netze wie TEN-V und TEN-E sowie TEN-Telekom muss mit besonderem Augenmerk auf der Modernisierung der Verkehrsverbindungen und der vorrangigen Förderung des transeuropäischen Schienennetzes fortgeführt werden, ohne dabei auszuschließen, dass neue geschaffen werden;

65. empfiehlt, die Entwicklungsherausforderungen der Häfen und Hafenstädte bei den EU-Maßnahmen in den Bereichen, Verkehr, Meereswirtschaft sowie Schutz der Meeresumwelt und der aquatischen Lebensräume zu berücksichtigen;
66. empfiehlt des Weiteren, den Besonderheiten der Funktionsweise und der Entwicklung von Hafenstädten bei den weiteren Maßnahmen zur Umsetzung der Städteagenda und des Paktes von Amsterdam Rechnung zu tragen;
67. empfiehlt, die Schienennetzanbindung der Häfen und Hafenstädte in den Regionen in Randlage auszubauen und zu verbessern.

Brüssel, den 8. Februar 2017

*Der Präsident
des Europäischen Ausschusses der Regionen*

Markku MARKKULA
