Südhafen Berlin-Spandau
Hafenentwicklungsplan

Copyright der Karte:
Kartographie: Fachstelle für Geoinformation Süd (FGS) beim Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg
Stand: April 2009

Auftraggeber	**BEHALA - Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH- Westhafenstraße 1 13353 Berlin**
Ansprechpartner des Auftraggebers	**Herr Klaus-G. Lichtfuß Tel: 030 39095-230, Fax: 030 39095-176**
Auftragnehmer	**B Plus Planungs-AG Westhafenstraße 1 13353 Berlin**
Ansprechpartner des Auftragnehmers	**Herr Dr. Stefan Dörrer Tel: 030 39095-320, Fax: 030 39095-321**
Stand der Unterlage:	**28.01.2010**

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 3

2 Ausgangssituation im Südhafen Spandau 3

2.1 Bestandsflächen 3

2.2 Nutzungen im Südhafen Spandau 4

2.3 Infrastruktur des Südhafens Spandau 6

2.3.1 Straße 6

2.3.2 Schiene 6

2.3.3 Wasserstraße 7

2.3.4 Umschlagtechnik 8

2.4 Behördliche Genehmigungen 9

2.5 Bauplanungsrechtliche Rahmenbedingungen 9

3 Entwicklungspotenziale 11

3.1 Maßgebliche Leitbilder und Gestaltungsgrundsätze 11

3.2 Entwicklung Güterumschlag 14

3.2.1 Überregionaler Bezug 14

3.2.2 Berlin 15

3.2.3 Südhafen 16

3.3 Container 17

3.4 Stückgut 18

3.5 Massengut 19

3.6 Nichtlogistische Nutzungen 21

3.6.1 Kleingewerbe 21

3.6.2 Büroflächen 21

3.6.3 Freizeit- und Erholungsflächen 21

3.6.4 Liegeplätze 22

4 Fazit 23

Anlagen:

1. Übersichtslageplan Wasserstraßen
2. Übersichtslageplan Wasserstraßen in und um Berlin
3. Südhafen: Jetziger Zustand
4. Südhafen: Geplanter Zustand

1 Einleitung

Im September 2006 beschloss das Bezirksamt Spandau von Berlin (Bezirksamt) die Aufstellung des Bebauungsplans 5-39 für die dem Südhafen Spandau – Unterhafen – gegenüber liegenden Flächen östlich der Götelstraße in der Ausweisung eines „Allgemeinen Wohngebiets“. Im Anschluss an einen in diesem Zusammenhang vor dem Verwaltungsgericht Berlin geführten Rechtsstreit zwischen der BEHALA – Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (BEHALA) und dem Land Berlin, vertreten durch das Bezirksamt, bat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die BEHALA um ihr Konzept zu der geplanten Nutzungserweiterung im Südhafen Spandau.

Nachfolgend wird zunächst die Ausgangssituation im Südhafen Spandau dargestellt (2). Anschließend wird aufgezeigt, welches Potenzial zur Intensivierung des Hafenbetriebs im Südhafen Spandau zur Verfügung steht und wie dieses Potenzial zur Erfüllung hafenspezifischer Aufgaben genutzt werden soll (3).

2 Ausgangssituation im Südhafen Spandau

2.1 Bestandsflächen

Die gesamte Landfläche des im Eigentum der BEHALA stehenden Südhafens beträgt 146.959 m². Davon entfallen auf den Oberhafen 45.590 m² und auf den Unterhafen 101.369 m². Die Wasserfläche des Havel-Altarms, für die die BEHALA als Eigentümer im Grundbuch eingetragen ist, beträgt 26.222 m².

Der Oberhafen liegt nördlich der Schulenburgbrücke. Er grenzt westlich an die Havel und nordöstlich an die öffentliche Erschließungsstraße Am Oberhafen.

Der Unterhafen liegt südlich der Schulenburgbrücke. Er grenzt westlich an die Havel und südöstlich an den Havel - Altarm.

Die Lage Berlins an der West-Ost-Magistrale Duisburg-Stettin sowie die vorbeschriebene Lage des Südhafens Spandau ist aus den als Anlagen 1 – 3 beigefügten Plänen ersichtlich.

2.2 Nutzungen im Südhafen Spandau

Auf dem vorgenannten Gelände erbaute die Stadt Spandau in den Jahren 1906 bis 1911 den Südhafen Spandau mit Bahnanbindung. Nach ihrer Gründung im Jahr 1923 wurde der Südhafen Bestandteil der BEHALA. Der Hafenbetrieb wurde zunehmend um den Umschlag und die Lagerung von Kohle und flüssige Brennstoffen erweitert. Der Betrieb der Tankläger wurde im Laufe der 1990er Jahre schrittweise beendet.

Aktuell nutzt südlich der Schulenburgbrücke im Unterhafen ein Beton-Mischwerk eine Fläche von rd. 7.000 m². Damit verbunden ist der tägliche Umschlag von Betonzuschlagstoffen, hauptsächlich Kies, mit dem Kran 75 vom Schiff in die Silo-Anlagen bzw. die Aufgabebunker und auf die als Zwischenlager dienende Freifläche. Die Versorgung mit weiteren Betonzuschlagstoffen, z. B. Zement und Flugasche, erfolgt im wesentlichen per Bahn und/oder LKW. Die Auslieferung des Betons wird per LKW vorgenommen.

In unmittelbarer Nachbarschaft ist auf einer Fläche von rd. 2.300 m² ein Unternehmen für Wertstoffrecycling und -handel ansässig, das seinen Betrieb nach Erteilung der behördlichen Genehmigung aufnehmen wird. Damit verbunden ist der Umschlag der sortierten Metallrecycling-Stoffe mit dem Kran 74 in das Schiff bzw. auf die Bahn. Die Anlieferung erfolgt per LKW.

Im südwestlichen Teil des Unterhafens findet in den Hallen 78 und 44 auf einer ca. 10.000 m² großen gedeckten Lagerfläche sowie einer ca. 1.000 m² großen Freifläche der Betrieb eines Logistik-Dienstleisters für Papier- und Forstprodukte statt. Zur Anlieferung der Ware bedient sich dieser Nutzer der drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße, wobei der Transport über das wasserseitig verlaufende Bahngleis sowie über den Wasserweg überwiegt.

Im bahnseitigen Umschlag auf der Bahnrampe werden Gabelstapler eingesetzt. Die Schiffsentladung erfolgt mit dem Kran 74.

Die Auslieferung der Ware erfolgt per Bahn und LKW bei einem hauptsächlichen Einsatz von LKW.

Zur Be- und Entladung der LKW sowohl heckseitig über die Andockstellen als auch ebenerdig neben der Halle werden ebenfalls Gabelstapler eingesetzt.

Den südlichen Bereich des Unterhafens nutzt auf einer Freifläche von ca. 1.700 m² und einer gedeckten Fläche von ca. 250 m² in Halle 74 ein Wasserbau-Unternehmen insbesondere zum Abstellen von Betriebsgeräten sowie zur Wartung und Instandsetzung von Wasserbaufahrzeugen und Sportbooten.

Ebenfalls in Halle 74 nutzt ein Unternehmen für Grünflächenpflege und Winterdienst eine Fläche von ca. 600 m² zum Abstellen der Betriebsfahrzeuge und zur Lagerung des erforderlichen Materials.

An der Kaimauer zwischen den Hallen 78 und 74 findet im Durchschnitt alle zwei Monate wochentags zwischen 6.00 Uhr und 20.00 Uhr der Umschlag flüssiger Düngemittel mittels bordeigener Pumpen vom Schiff in Tank-LKW statt. Der Löschvorgang bei einer Ladung von ca. 1.100 t bis 1.200 t dauert etwa drei bis vier Tage.

Die Fläche zwischen der Schulenburgbrücke und der Halle 74 steht für kleingewerbliche Nutzung zur Verfügung. U. a. ist dort ein Unternehmen zur Lagerung, Wartung und Reparatur von Flurfördergeräten und ein Musterhausanbieter angesiedelt.

Des weiteren finden im Südhafen sog. Spot-Geschäfte statt, wie z. B. temporäre Lagerung von Material und Arbeitsfahrzeugen von Wasserbau-Unternehmen oder der Umschlag von Sportbooten.

Die Lage der vorbeschriebenen Nutzungen ist aus dem als Anlage 3 beigefügten Plan ersichtlich.

2.3 Infrastruktur des Südhafens Spandau

2.3.1 Straße

Der Südhafen Spandau ist nordöstlich von der Ruhlebener Straße bzw. Charlottenburger Chaussee über die Schulenburgstraße zu erreichen. Südlich liegt in ca. 1 km Entfernung die B 2 bzw. B 5 in Richtung Berliner Ring.

Der Oberhafen ist über die Straße Am Oberhafen angebunden. Entlang der Schulenburgbrücke verläuft eine weitere befestigte Straße, die den Einfahrtsbereich des Oberhafens mit dem Ufer der Havel verbindet.

Die Einfahrt in den Unterhafen beginnt am Tiefwerder Weg und verläuft über die gesamte Fläche des Unterhafens um die Halle 78 herum bis an die Kaikante.

Ebenfalls an der Einfahrt in den Unterhafen beginnt südlich der Schulenburgbrücke bis zur Kaikante eine Zufahrt, die entlang der Kaikante in Richtung Halle 78 bis an das Ende des Unterhafens verläuft.

2.3.2 Schiene

Der Südhafen Spandau ist über ein ca. 700 m langes Gleis an den Güterbahnhof Ruhleben angebunden. Im Bereich des Unterhafens befindet sich ein ca. 2 km langes Gleisnetz, an das der Logistik-Dienstleister für Papier- und Forstprodukte sowie das Beton-Mischwerk angeschlossen sind.

Die in der Vergangenheit im Oberhafen befindlichen Gleise wurden im Zuge der Sanierung des Geländes im Hinblick auf eine zukünftige neue Gleisführung zurückgebaut.

2.3.3 Wasserstraße

Der Südhafen liegt an der Unteren Havel-Wasserstraße etwa zwischen km 1,2 und km 2,2. Derzeit lässt die Havel an der Kaikante bei einer Wassertiefe von ca. 3 m eine Abladetiefe für Europaschiffe von ca. 2,00 m zu, vgl. die gem. § 1.22 Nr.1 BinSchStrO ergangene Schifffahrtspolizeiliche Anordnung Nr. 2/2008 für die Schifffahrt auf der Unteren-Havel-Wasserstraße (km 16,40 – km 0,00), der Spree-Oder-Wasserstraße (km 0,00 – km 6,61) und dem Westhafenkanal (km 0,00 – km 3,05).

Im Rahmen des Verkehrsprojekts 17 beabsichtigt das Wasserstraßen-Neubauamt den Ausbau der Havel mit einer Wassertiefe von 4 m zur Schaffung einer Abladetiefe von ca. 2,80 m. Dadurch soll der Verkehr für Europaschiffe und Großmotorgüterschiffe mit zweilagiger Containerfracht ermöglicht werden. „Mit dem Ausbau der Spandauer Havel kann der Südhafen Spandau zudem eine wichtige Rolle als Leichterhafen bzw. als „Tiefwasserhub“ für Ladungen zur bzw. von der Havel-Oder-Wasserstraße übernehmen“ (Rolf Dietrich, Leiter des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin, Vortrag „Ausbau der Nordtrasse der Berliner Wasserstraßen“ zur Veranstaltung „Die Bedeutung des VDE 17 für die Region Berlin-Brandenburg“ bei dem Verband Verkehr und Logistik Berlin Brandenburg e.V., 11.03.2008).

Derzeit werden planerische Alternativen zum Umfang des Gesamtvorhabens erarbeitet, deren Vorlage im Jahr 2010 erwartet wird (Berliner Morgenpost, 02.01.2010, S. 13).

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Havel sieht das Wasserstraßen-Neubauamt im Wege des Neubaus der Schulenburgbrücke die Anhebung der Durchfahrtshöhe auf 5,25 m über einem oberen Betriebswasserstand vor. Die Fertigstellung des Vorhabens ist für das Jahr 2015 vorgesehen (Berliner Morgenpost, a.a.O.). Während der Bauzeit wird das Wasserstraßen-Neubauamt die Flächen des Südhafens im Bereich der Schulenburgbrücke zur Einrichtung der Baustelle bzw. zur Lagerung von Baumaterial und Baufahrzeugen benötigen.

Ober- und Unterhafen verfügen auf einer Gesamtlänge von ca. 1.000 m über eine massive Uferwand. Die Uferwand im Oberhafen mit einer Länge von ca. 450 m stellt sich als Spundwand für Verkehrslasten bis zu 10 kN/m² dar. Die ebenfalls als Spundwand konzipierte

Uferwand im Unterhafen mit einer Länge von ca. 550 m² trägt Verkehrslasten bis zu 40 kN/m² ab.

Am Altarm der Havel stehen Schiffsliegestellen zur Verfügung.

Bei der Nutzungserweiterung im Südhafen Spandau wird berücksichtigt werden, dass bei dem Ausbau der Havel die vorhandene Kaimauer versetzt bzw. mit angepasster Statik und in der erforderlichen Dimensionierung der Verankerung für höhere Verkehrslasten neu gebaut wird. Das dann ebenfalls neu errichtete Widerlager der Schulenburgbrücke wird in seiner Konfiguration mit einem Eisenbahnlichtraumprofil zwischen Kaikante und landseitigem Beginn des Widerlagers eine Trassenführung der Bahn zur durchgehenden Verbindung der beiden Hafenareale ermöglichen.

2.3.4 Umschlagtechnik

Im Unterhafen verfügt die BEHALA über zwei schienengebundene Krananlagen, bestehend aus dem Kran 74 mit einer Tragfähigkeit von 8 t und dem Kran 75 mit einer Tragfähigkeit von 16 t.

Der Kran 74 wird derzeit hauptsächlich für den Papierumschlag des Nutzers in den Hallen 78 und 44 eingesetzt. Bei Bedarf steht er für den Umschlag von Stück- und Massengut zur Verfügung.

Der Kran 75 bedient das Beton-Mischwerk mit Betonzuschlagstoffen vom Schiff.

Der Oberhafen ist mit einer schienengebundenen Krananlage mit dem Kran 77 bei einer Tragkraft von 5 t ausgestattet. Mit dieser Krananlage wird je nach Bedarf Umschlag für Stück- und Massengut durchgeführt.

Ebenfalls bei Bedarf kann die BEHALA auf zwei vorrangig im Westhafen eingesetzte mobile Umschlaggeräte zurückgreifen.

2.4 Behördliche Genehmigungen

Der Betrieb des Hafens als solcher unterliegt keiner Genehmigungspflicht gem. BImSchG. Für den Einsatz der Kräne 74, 75 und 77 sowie der beiden mobilen Umschlaggeräte liegen der BEHALA die erforderliche Genehmigung bzw. die behördlichen Anzeigebestätigungen vor.

2.5 Bauplanungsrechtliche Rahmenbedingungen

Die Umgebung des Südhafens Spandau stellt sich bauplanungsrechtlich unterschiedlich dar. Maßgeblich ist der Baunutzungsplan von Berlin in der Fassung vom 28. Dezember 1960 (Baunutzungsplan).

Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht ist darauf hinzuweisen, dass die in dem Baunutzungsplan als „Nichtbaugebiete“ ausgewiesenen Flächen planungsrechtlich nicht entsprechend einem der in TA Lärm, Pkt. 6.1, genannten Gebiete gesichert sind. Gemäß TA Lärm, Pkt. 6.6 Satz 2, hat daher die Beurteilung entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu erfolgen. So sind Wohnnutzungen nach der TA Lärm grundsätzlich innerhalb der unter Pkt. 6.1 zu Buchstaben c) bis e) genannten Gebietsarten mit unterschiedlicher Schutzbedürftigkeit denkbar. Entsprechend der Eigenart der näheren Umgebung und der daraus resultierenden Vorbelastung auf Grundlage der angrenzenden planungsrechtlich gesicherten gewerblichen Nutzungen und Mischnutzungen entspricht die konkrete Schutzbedürftigkeit von Wohnnutzung in den ausgewiesenen „Nichtbaugebieten“ einer genehmigten Wohnnutzung in einem „Mischgebiet“.

Der Südhafen Spandau ist in dem Baunutzungsplan als „beschränktes Arbeitsgebiet“ ausgewiesen.

Der dem Unterhafen westlich gegenüber liegende westliche Teil der Götelstraße ist in dem Baunutzungsplan als „allgemeines Wohngebiet“ ausgewiesen. Der dem Unterhafen westlich gegenüber liegende östliche Teil der Götelstraße ist wie der Südhafen Spandau als „beschränktes Arbeitsgebiet“ ausgewiesen.

Die Krowelstraße 6 liegt in einer als „Nichtbaugebiet“ ausgewiesenen Fläche. Entgegen dieser Ausweisung wurde dort in der Vergangenheit ein Wohnhaus errichtet.

Bei der nördlich daran anschließenden, dem Oberhafen gegenüber liegenden Bebauung am Spandauer Burgwall 29 handelt es sich nach dem Baunutzungsplan um „Mischgebiet“, das wiederum von „Nichtbaugebiet“ umgeben ist.

Die nördlich des Oberhafens „Am Oberhafen 22“ verlaufende Bebauung befindet sich in einem „Gewerbegebiet“.

Die weiter nördlich des Oberhafens gelegene Kleingartenkolonie Burgwallschanze liegt in einem Gebiet, das in dem Baunutzungsplan als „Nichtbaugebiet“ ausgewiesen ist.

Die östlich anschließenden Nutzungen am Tiefwerder Weg sowie die Kleingartenanlage Tiefwerder Weg liegen in einem Gebiet, das in dem Baunutzungsplan als „Allgemeines Wohngebiet“ ausgewiesen ist.

Südlich dieser Fläche bzw. östlich des Unterhafens befindet sich eine als „Nichtbaugebiet“ ausgewiesene Fläche, an die sich eine als „Gemischtes Gebiet“ festgesetzte Fläche anschließt.

Gegenüber der südlichen Spitze des Unterhafens befindet sich ein als „Nichtbaugebiet“ ausgewiesenes Gebiet.

3 Entwicklungspotenziale

3.1 Maßgebliche Leitbilder und Gestaltungsgrundsätze

Die Bestrebungen der BEHALA zur Intensivierung des Nutzungspotentials im Südhafen Spandau finden ihre Stütze in unterschiedlichen regionalen und überregionalen Handlungskonzepten und Entwicklungsprogrammen.

Auf überregionaler Ebene konzentriert sich der von der Bundesregierung im September 2008 herausgegebene „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ auf die effiziente Nutzung bzw. Gestaltung von Verkehrswegen. Ziel ist im wesentlichen die stärkere Nutzung der Binnenschifffahrt zur Entlastung von Straße und Schiene von Gütertransporten und die Freisetzung zusätzlicher Aufnahmekapazität (Bundesregierung, Masterplan Güterverkehr und Logistik, September 2008, S. 19). Zu diesem Zweck sieht der Masterplan die Erarbeitung eines nationalen Hafenkonzepts u. a. mit der Maßgabe vor, dass bei Überlegungen zur Umwidmung von Hafen- oder hafennahen Flächen für andere städtische Funktionen wie Freizeit-, Wohn-, Büro- oder andere Nutzungen sichergestellt sein muss, dass keine negativen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts auftreten (Bundesregierung, Masterplan Güterverkehr und Logistik, September 2008, S. 34).

Dieses als Teil des Masterplans von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Juni 2009 vorgelegte „Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen“ geht für Deutschland von einem Anstieg der Güterverkehrsleistungen zwischen 2004 und 2025 um rd. 70 % aus (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen, Juni 2009, S. 10). Zur verkehrlichen Bewältigung dieser Zuwächse setzt es bei den im Masterplan vorgesehenen Maßnahmen den Schwerpunkt u. a. auf die Verbesserung der hafenrelevanten Infrastruktur. Im Bereich der Binnenschifffahrt verfolgt das Hafenkonzept das Ziel, mit der Verbesserung der wasser- und landseitigen Anbindungen der Binnenhäfen die Voraussetzungen für die zukünftige Funktion der Binnenhäfen als trimodale Schnittstellen in Logistiknetzwerken und Hinterlandhubs für die Seehäfen dort zu schaffen, wo dies sachgerecht ist. (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen, Juni 2009, S. 28).

Eine Einschränkung des insofern unabdingbaren Entwicklungspotenzials für die Häfen sieht das Hafenkonzept in angrenzenden Gebieten für Wohnbebauung. Insofern erwartet der Bund von der Hafenwirtschaft, alle erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung von Belastungen der Bevölkerung und der Umwelt zu ergreifen. Gleichzeitig sieht er die Kommunen in der Verantwortung, bei der Umwidmung von Flächen die Hafeninteressen stärker zu berücksichtigen (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen, Juni 2009, S. 94, 95).

Auf regionaler Ebene setzt das im Jahr 2006 von dem Senat von Berlin beschlossene Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept Maßstäbe. Als einer von fünf vorrangig umzusetzenden Handlungsbereichen wird die „planungsrechtliche Sicherung und Entwicklung des Südhafens Spandau zu einem trimodalen, innerstädtischen Logistikzentrum“ festgelegt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept, S. 43). Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept ist als städtebauliches Entwicklungskonzept gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen.

Die vorgenannten Konzepte stehen im Einklang mit länderübergreifenden Grundsätzen der Raumordnung. So ist in § 7 Abs. 1 der Anlage zu dem Landesentwicklungsprogramm 2007 der Länder Berlin und Brandenburg vorgesehen, zur überregionalen Einbindung der Hauptstadtregion und zur Erreichbarkeit Berlins und der übrigen Zentralen Orte ein leistungsfähiges, hierarchisch strukturiertes Netz von Verkehrswegen sowie entsprechende Mobilitätsangebote für Bevölkerung und Wirtschaft unter vorrangiger Nutzung vorhandener Infrastrukturen zu sichern und bedarfsgerecht zu entwickeln (LEPro 2007, GVBl. vom 22.12.2007, S. 630). Nach der Begründung zu diesem Grundsatz bedarf es weiterer planerischer Konzepte für den Güterverkehr einschließlich der Sicherung infrastruktureller Voraussetzungen (Trassen, Knotenpunkte, Güterverkehrszentren, Anlagen des kombinierten Verkehrs), um insbesondere die systembedingten Stärken des Binnenschiffs und der Eisenbahn im internationalen Verkehr (z. B. Richtung Osteuropa) zu nutzen und deren Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen zu steigern (GVBl. vom 22.12.2007, S. 635).

In Konkretisierung des Landesentwicklungsprogramms 2007 trat am 15.05.2009 als Rechtsverordnung für das Landesgebiet Berlin der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg in Kraft. Er setzt einen übergeordneten Rahmen für künftige Entwicklungen in der Hauptstadtregion, die auf den nachfolgenden Planungsebenen konkretisiert und umgesetzt werden (GVBl. vom 14.05.2009, S. 219).

In den Grundsätzen des Landesentwicklungsplans Berlin-Brandenburg zur Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung ist im Grundsatz 6.5 die umweltverträgliche Entwicklung der übergeordneten Wasserverbindungen und Häfen sowie im Grundsatz 6.7 die Entwicklung von Logistikfunktionen vorgesehen (GVBl. vom 14.05.2009, S. 193). Zur Begründung des Grundsatzes 6.5 wird ausgeführt, dass durch die raumverträgliche Entwicklung der Binnenwasserstraßen innerhalb der West-Ost- und der Nord-Süd-Verbindungen die Bedeutung der Binnenschifffahrt gestärkt und ihr Anteil am gesamten Güterverkehrsaufkommen gesteigert werden soll (GVBl. vom 14.05.2009, S. 214). Die Begründung zu dem Grundsatz 6.7 stellt darauf ab, dass unter Berücksichtigung der hohen wirtschaftlichen Bedeutung der Logistikbranche durch den Ausbau von Umschlagstellen in der Hauptstadtregion und die Entwicklung entsprechender Logistikkonzepte, insbesondere zum kombinierten Verkehr, die Verkehrsverlagerung vom Straßengüterverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger gefördert werden soll. Dabei komme der Erhaltung und bedarfsgerechten Erweiterung der Umschlag- und Logistikstandorte ein besonderes planerisches Gewicht zu (GVBl. vom 14.05.2009, S. 216).

Die Festlegungen des Landesentwicklungsplans Berlin-Brandenburg sind für die nachgeordneten Ebenen der räumlichen Planung sowie als räumliche Orientierungspunkte für verschiedene Fachplanungen verbindlich. Die in ihm niedergelegten berücksichtigungspflichtigen Grundsätze der Raumordnung stellen Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen dar (GVBl. vom 14.05.2009, S. 219, 220).

Auf dem Hintergrund der vorgenannten, bei der Bauleitplanung verbindlich zu berücksichtigenden Grundsätze der Raumplanung im allgemeinen und der nach dem Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept vorgesehenen Entwicklung des Südhafens Spandau

im besonderen wird nachfolgend das Potenzial zur Nutzungserweiterung auf dem Hafengelände aufgezeigt. Zur Veranschaulichung wird auf die Anlage 4 verwiesen.

3.2 Entwicklung Güterumschlag

3.2.1 Überregionaler Bezug

Nach der von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragten „Abschätzung der langfristigen Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland bis 2050“ wird sich das Güterverkehrsaufkommen bis 2050 um knapp die Hälfte verdoppeln. (Progtrans AG, Schlussbericht/Kurzfassung vom 31.05.2007, Basel, S. 1). Zu dem gleichen Ergebnis gelangt die ebenfalls von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragte „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 (Intraplan Consult GmbH, BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH, Kurzfassung, FE-Nr. 96.0857/2005 vom 14.11.2007, München, S. 9). Die Prognosen zu Detailbereichen sind den jeweiligen Untersuchungsunterlagen zu entnehmen. Die vorgenannten Daten dürfen allerdings als richtungsweisend für die hier vorzunehmende Entwicklungsplanung zugrunde gelegt werden.

Diese Prognosen sind durch den Einfluss der Weltkonjunktur kurzfristig etwas gedämpft, die langfristigen Abschätzungen bleiben aber bestehen. Nach Einschätzung in den Seehafenterminals im Hamburger Hafen, die für den Seehafenhinterlandverkehr in die Hauptstadtregion Berlin von besonderer Bedeutung sind, wird sich in 3 - 5 Jahren das Aufkommen von 2008 wieder einstellen, so dass die bis dahin vorhandenen zweistelligen Steigerungsraten auch in diesen Größenordnungen im Hafen Hamburg erneut erreicht werden.

Mit Blick auf die Zukunft ist es daher sinnvoll, rechtzeitig die notwendigen Planungen zur Erhöhung der Kapazitäten zu bearbeiten und weiterzuführen, um dem wachsenden Güterverkehrsaufkommen gerecht zu werden und darüber hinaus auch einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße zu leisten.

3.2.2 Berlin

Mit der Entwicklung des Westhafens nach Abschluss der Ausbaumaßnahmen im Jahr 2001 konnte insbesondere im Containerverkehr ein sehr starker Zuwachs verzeichnet und die umfassend geforderte Verlagerung der Güterverkehre auf die alternativen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße begonnen werden.

Die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Umschlagszahlen im Containerterminal und damit die prägnante Stärkung des kombinierten Verkehrs haben sich in den letzten Jahren durch eine ganze Reihe von Maßnahmen verbessert, so dass sowohl Eisenbahnverkehre als auch Schiffsverkehre auf kürzeren Relationen, d. h. unter 500 km, wirtschaftlich vertretbar sind und eine Alternative zum reinen LKW-Verkehr darstellen. Dieser Trend wird verstärkt durch die weltweit verbreitete Arbeitsteilung, die instabilen bzw. steigenden Brennstoffpreise, die Einführung der MAUT auf den Bundesautobahnen sowie die Erhöhung der Standzeiten der LKW durch Stausituationen auf Strecken und in der Abfertigung.

Die Terminal-Landschaft in Berlin ist durch starke Veränderungen gekennzeichnet. So ging im Jahr 2001 im City-GVZ Berlin Westhafen ein leistungsfähiges trimodales Containerterminal für Bahn- und Schiffsverkehre in Betrieb, während das Straße-Schiene-Terminal der DB an der Heidestraße im Jahr 2003 und auch das Straße-Schiene-Terminal der DB in Treptow im Jahr 2004 geschlossen wurden.

Seitdem ist der Westhafen für Berlin das einzige City-Terminal für die Abwicklung von Containerverkehren. Dies spiegelt sich in den Umschlagzahlen in TEU (Twenty Foot Equivalent Unit – Zwanzig Fuß Containereinheit) pro Jahr wie folgt wider:

2001	70 TEU
2002	486 TEU
2003	1.255 TEU
2004	1.074 TEU
2005	27.301 TEU
2006	60.585 TEU

2007	71.357 TEU
2008	74.061 TEU
2009	83.768 TEU

Im Rahmen des weiteren Ausbaus des trimodalen Containerterminals im Westhafen kann dort mit zusätzlicher Umschlagtechnik die erforderliche Erhöhung der Kapazität erreicht werden.

Im Gesamtgüteraufkommen für Berlin und den jetzt – im Verhältnis zum konventionellen LKW-Frachttransport - noch überschaubaren Containermengen erscheinen diese Zahlen für die Hauptstadtmetropole Berlin mit der Einwohnerzahl von ca. 3,5 Millionen und dem vorhandenen produzierenden Gewerbe vergleichsweise klein. Sie bergen allerdings ein weiteres erhebliches Wachstumspotenzial für den kombinierten Verkehr in sich.

3.2.3 Südhafen

Mit dem Südhafen in Spandau steht ein leistungsfähiger Binnenhafenstandort zur Verfügung, in dem sich dieses Entwicklungspotenzial verwirklichen kann.

Das Areal an der Nordstrecke des Verkehrsprojekts 17 mit der Abfertigungsmöglichkeit von Großmotorgüterschiffen und verlängerten Schubverbänden, der Gleisanbindung über den Bahnhof Ruhleben und den zur Verfügung stehenden Flächen im Oberhafen verfügt über optimale Kapazitäten zur Errichtung eines weiteren trimodalen Logistikstandortes für Container, verbunden mit der Ansiedlung weiterer Dienstleistungsangebote rund um den Container (Halle A und Freiflächen). Dazu zählen gleichermaßen das Stauen und Verpacken wie auch das Waschen und Reparieren von Containern.

Über eine Containerbrücke können sowohl das Terminal als auch die Servicebereiche bedient werden, so dass der optimale Einsatz einer trimodalen Umschlaganlage gewährleistet ist.

Die von der BEHALA geplante multifunktionale Stückguthalle A an der Nordspitze des Oberhafens ist im Zusammenhang mit dem Containerterminal eine sinnvolle Ergänzung für die Be- und Entladung von Containern. Auch diese Halle ist trimodal ausgerichtet und kann von allen drei Verkehrsträgern erreicht werden.

3.3 Container

Aus der Entwicklung der Güterverkehrsströme der letzten Jahre lässt sich die Tendenz zur Verlagerung der Warenströme zugunsten der Containerverkehre ableiten. In Berlin bzw. im Berliner Umland stehen dafür Terminals zur Verfügung. Allerdings verfügt lediglich das Terminal im Westhafen über eine Anbindung sowohl an das Gleis- als auch an das Wasserstraßennetz und kann damit ökologisch sinnvoll Verkehre über die Binnenschifffahrt abwickeln. Auf Grund der Lage inmitten Berlins erfolgt dies hier überwiegend mit Zielverkehren für das Berliner Zentrum.

In Ergänzung dazu bietet die Lage des Südhafens unmittelbar an der Hauptroute Duisburg – Stettin den Vorteil einer direkten Anbindung an wasserseitige Containerliniendienste, die aus wirtschaftlichen und zeitökonomischen Gründen diese Route einhalten müssen. Diese an die Hauptroute gebundenen Containerliniendienste können ohne weitere Umstände Teilverladungen für einen von der Hauptroute abweichenden Vertriebsweg wirtschaftlich ausführen. Den Industrie- und Logistikbetrieben im Westen Berlins wird auf diese Weise ein direkter Zugang zu entsprechenden Linienverkehren der Hauptroute ermöglicht.

Unter diesem Gesichtspunkt stellt ein trimodales Terminal im Südhafen eine wirtschaftlich tragfähige und verkehrstechnisch wünschenswerte Ergänzung der vorhandenen, nur begrenzt erweiterbaren Kapazität im Westhafen dar.

Das Terminal wird in einer ersten Ausbaustufe für ca. 2.500 TEU ausgelegt und nimmt eine Fläche von ca. 10.000 m² in Anspruch. Neben 13 Lagerspuren mit bis zu vier Lagen Containern sind zwei Ladespuren für LKW und eine Gleisanbindung vorgesehen. Auf Grund der geometrisch möglichen Gleislänge ist diese Anbindung nicht für kontinuierliche Bahn-Transporte nutzbar, da keine Ganzzüge abgefertigt werden können. Für die Bahnabfertigung

stehen jedoch in den Terminals der BEHALA im Westhafen und der DB in Brandenburg ausreichend Kapazitäten zur Verfügung, so dass sich als Schwerpunkt des Südhafens der wasserseitige Transport etablieren kann.

Für den Umschlag der Container ist die Aufstellung einer Containerbrücke vorgesehen, die die Lagerfläche, die wasserseitige Umschlagfläche und die Verladespuren überstreicht. Damit ist ein wirtschaftlicher Umschlag mit kurzen Wegen möglich. Technisch denkbare Alternativen für den Umschlag, z. B. der Einsatz von Reach Stackern, können auf Grund der geringen Platzverhältnisse allenfalls in der Anlaufphase des Terminalbetriebs bzw. als Ergänzung desselben zur Anbindung von Randflächen in Betracht kommen.

Zur Etablierung des Terminals am Markt wird empfohlen, die Ansiedlung von container-affinen Dienstleistungen zu ermöglichen. Dies sind üblicherweise folgende Dienstleistungen, die die Attraktivität des Standortes erhöhen bzw. die Marktakzeptanz fördern:

- Begasung
- Reparatur
- Leercontainerdepot
- Warenkonfektionierung
- Kühlung
- Reinigung

Für diese Dienstleistungen geeignete Flächen sind im Oberhafen zwischen dem Terminal und der Straße „Am Oberhafen“ ausgewiesen. Diese Einordnung gewährleistet darüber hinaus eine vom Terminalbetrieb unabhängige straßenseitige Anbindung gegeben, so dass diese ergänzend auch externe Dritte angeboten werden können.

3.4 Stückgut

Ausgehend von der bestehenden Nutzung des Hafens als Umschlag- und Lagerort für Stückgüter, derzeit im Wesentlichen Papier, wurde die Entwicklung dieses Marktsegmentes untersucht. Grundsätzlich ist im Stückgutverkehr weltweit eine Verlagerung zum Containerverkehr zu verzeichnen, die sich auch in der Entwicklung der Güterströme in Berlin

zeigt (Progtrans AG, a.a.O., S. 1). Davon unberührt verbleiben Marktsegmente, die auf Grund spezieller Anforderungen nicht ohne zusätzliche Aufwendungen in Container verladen werden können. Im Südhafen hat sich das Segment Papierlogistik etabliert, das insbesondere die Versorgung von Druckereien mit den verschiedenen Papiersorten abdeckt. Nach Auskunft des derzeitigen Betreibers in den Hallen 78 und 44 besteht für dieses Segment Erweiterungsbedarf, um Leistungsspitzen besser abfedern zu können.

Zu diesem Zweck hat die BEHALA im Bereich des Unterhafens Erweiterungsflächen und im Bereich des Oberhafens eine weitere Stückgutlagerhalle mit Anbindung an schienen- und wasserseitige Umschlaganlagen geplant. Der Bauantrag für die Halle im Oberhafen befindet sich seit August 2008 im Genehmigungsverfahren. Mit der Realisierung dieses Vorhabens werden im Kaibereich des Oberhafens unter Berücksichtigung des unter Pkt. 3.3 dargestellten Containerterminals alle verfügbaren Flächen des Oberhafens für hafenaffine Nutzungen beansprucht.

Weitere Entwicklungsflächen für Stückgutlogistik stehen im Unterhafen auf den Flächen zum Havel-Altarm zur Verfügung. Mit dem dort vorgesehenen Ausbau der Gleisanlagen können diese Flächen bahnseitig erschlossen werden. Die Fläche bietet Platz für zwei Umschlag- und Lagerhallen mit jeweils ca. 6.500 m² Nutzfläche.

Da vorhandene Flächen mit Bahnanbindung an anderen Standorten in Berlin mehr und mehr abgebaut wurden, besteht im Südhafen die Chance, auf diese Verkehrskonstellation angewiesene Anbieter zu gewinnen. Grundsätzlich kommen dafür mit Ausnahme von Einzelhandelslogistik alle Bereiche in Frage. Auf Grund der Lage im westlichen Stadtgebiet Berlins mit seiner dort vorhandenen Industriestruktur wird die Akquirierung potenzieller Kunden insbesondere in den Bereichen Fahrzeugbau, Maschinenbau und Elektrotechnik als realistisch eingeschätzt.

3.5 Massengut

Binnenhäfen nehmen traditionell die Aufgaben der Ver- und Entsorgung in den Regionen wahr, in denen sie angesiedelt sind. Insofern zählen dazu im Hinblick auf die Entwicklung des

Südhafens zu einem modernen innerstädtischen Logistikzentrum weiterhin die Umschlagsgeschäfte im Bereich Massengut. Dabei kommen die Vorteile des Schifftransportes für üblicherweise große Umschlagmengen zum Tragen, die auch zukünftig bestehen bleiben.

Für die Versorgungsaufgaben in der Region Berlin sind Bau-, Bauhilfs-, Bauzuschlags- sowie Brennstoffe von besonderer Bedeutung. Bei der Entsorgung sind weiterhin Abfälle, Wert- und Recyclingstoffe sowie Brennstoffe relevant.

Mit dem Rückgang der Bauaktivitäten in Berlin nach Abschluss der Großprojekte z. B. am Potsdamer Platz oder am Hauptbahnhof und der Verringerung der ehemals außergewöhnlich großen Produktionskapazitäten in der Transportbeton-Branche auch an den Standorten der BEHALA hat sich der Markt insofern bereinigt, als mit dem Anziehen der Konjunktur auch die z. Zt. bestehenden Kapazitäten voll ausgelastet sein werden.

Das im Südhafen etablierte Betonmischwerk wird seinen Produktionsbetrieb, zudem mit zunehmender Umschlagmenge, kontinuierlich fortsetzen. Die benötigten Zuschlagstoffe werden auch zukünftig überwiegend über Schiffstransporte angeliefert. Mit dem Ausbau der Infrastruktur wird aber auch die Anlieferung auf dem Gleisweg eine wachsende Rolle spielen. Angesichts der noch ungenutzten Kapazitäten des vorhandenen Betonmischwerks ist die Ansiedlung weiterer vergleichbarer Unternehmen eher unwahrscheinlich.

Auch die Zwischenlagerung von Brennstoffen für die Energieversorgung gewinnt an Bedeutung. Dabei steht zukünftig eine umweltfreundliche Energieversorgung mit nachwachsenden Rohstoffen im Vordergrund, wobei der Fokus auf Ersatz- und Sekundärbrennstoffen liegen wird.

Für den Bereich der Abfall- bzw. Recyclingwirtschaft bestehen ebenfalls Entwicklungspotenziale. Dies verdeutlicht die aktuelle Ansiedlung eines Unternehmens für Metallrecycling, dessen Konzept grundsätzlich auch auf andere Wertstoffkategorien übertragbar ist. Dafür stehen in unmittelbarer Nachbarschaft zusätzliche Flächen zur Verfügung. Darüber hinaus können jedenfalls teilweise auch derzeit kleingewerblich

genutzte Flächen erschlossen werden. Potenziell kommt dafür jedwede Art von Wertstoffsammlung, Wertstoffbehandlung bzw. Wertstoffverwertung in Frage, die den Abtransport größerer Chargen erfordert und damit den Wasserweg wirtschaftlich und umweltschonend nutzen kann.

3.6 Nichtlogistische Nutzungen

3.6.1 Kleingewerbe

Auf Teilbereichen des Südhafens befinden sich verschiedene kleingewerbliche Nutzungen, die die weitere Entwicklung nicht behindern. Die derart genutzten Flächen sind von ihrem Zuschnitt nur eingeschränkt für größere Logistikaufgaben nutzbar und sollten deshalb in ihrer jetzigen Eigenschaft erhalten bleiben. Innerhalb der in Anlage 4 dargestellten Flächen ist grundsätzlich auch die weitere Entwicklung bzw. Neuansiedlung ergänzender Gewerbe möglich. Denkbar sind dafür u. a. Handwerk, Planendienste etc., oder Vermietungsdienste, z. B. für Baumaschinen, Stapler, Kräne etc.

3.6.2 Büroflächen

Für auf dem Hafengelände ansässige Gewerbe sind Büroflächen in unmittelbarer Nähe von entscheidender Bedeutung für eine Standortentscheidung. Im Unterhafen steht auf der westlichen Fläche zum Havel-Altarm hierfür grundsätzlich Platz zur Verfügung. Auf Grund der günstigen Anschlussbedingungen für Bahnverladung sollte der südliche Bereich des Unterhafens jedoch hauptsächlich für logistische Zwecke genutzt werden. Hingegen verbleibt im nördlichen Bereich ein Geländestreifen, der für Bürozwecke ausreichend und geeignet erscheint. Im Bedarfsfall ist eine Teilverfüllung des Havel-Altarms anzustreben, um für derartige Nutzungen zusätzlich Flächen bereitstellen zu können.

3.6.3 Freizeit- und Erholungsflächen

Auf Grund seiner gewerblichen Prägung bietet sich im Südhafen die Nutzung von Teilflächen für Freizeitaktivitäten nicht an. Im Umfeld vorhandene Marinen und Anlegestellen decken

den vorhandenen Bedarf ab. Bereits vorhandene Nutzungen am östlichen Ufer des Havel-Altarms behindern die weitere Entwicklung nicht und können erhalten bleiben.

3.6.4 Liegeplätze

Ober- und Unterhafen sind durch Uferwände in Spundwandkonstruktion vom Wasser getrennt. Während die havelseitigen Kaibereiche durch den Ausbau der Wasserstraße und der damit verbundenen Ertüchtigung für 4 m Wassertiefe auch zukünftig als Liege- und

Umschlagplätze für die gewerbliche Schifffahrt genutzt werden, ist für den Havel-Altarm kein weiterer Ausbau vorgesehen. Die dort vorhandenen Kaibereiche ermöglichen keinen wasserseitigen Umschlag, so dass die Wasserflächen ausschließlich als Liegeplätze angeboten werden können. Als gewerbliche Nutzergruppen kommen dafür Fahrgastschifffahrt oder Betreiber von Flusskreuzfahrten in Betracht. In Abhängigkeit von der konkreten Nutzung sind etwa erforderliche Servicebereiche zu erweitern bzw. neu aufzubauen (Stromversorgung, Schmutzwasserübernahme, Trinkwasserbereitstellung etc.).

4 Fazit

Im Sinne einer Grundsatzentscheidung hat die Bundesregierung mit dem „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ und dem „Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen“ verbindliche Leitlinien für die Optimierung des Verkehrsträgersystems Straße – Schiene – Wasserstraße zur Stärkung der Logistikfunktionen vorgelegt. In Kenntnis dieser Leitlinien wurde auf überregionaler Planungsebene der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg sowie auf Landesebene Berlin das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept beschlossen.

Die Erfüllung der dort erarbeiteten Grundsätze erfordert ein mittel- bzw. langfristiges Konzept zur Nutzung des Südhafens Spandau. Damit verbunden ist zum einen die für den wirtschaftlichen Fortbestand unabdingbare Kontinuität im Dienstleistungsangebot der BEHALA von Flächen, Verkehrswegen und Umschlaganlagen für die etablierten Nutzer. Zum anderen müssen mit Blick auf die zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs die räumlichen und technischen Ressourcen des Standortes einer sinnvollen Planung zur optimalen Ausnutzung der logistischen Strukturen unterzogen werden.

Dank seiner exponierten Lage an der Havel als Hauptwasserstraße und seiner umfassenden verkehrlichen Anbindung an Straßen und Gleisanlagen verfügt der Südhafen Spandau über das realistische Potenzial zur Optimierung der Hafen- und Logistikfunktionen nach den Festlegungen in den regionalen und überregionalen Grundsätzen.

Die Potenziale in den einzelnen Sparten wurden ausgehend von der Bestandssituation erläutert und an den dafür in Frage kommenden Flächen verortet. Im Ergebnis ergibt sich insbesondere ein Entwicklungspotenzial im Bereich der Container- und Stückgutlogistik, das zukünftig durch akquisitorische Anstrengungen der BEHALA erschlossen werden sollte.

Legende:

Bedeutende europäische Wasserstraßen

West-Ost-Magistrale Duisburg-Stettin

Hinweise:

Copyright der Karte:

Grundlage: D-1000 Rasterdaten, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG)
Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
Redaktion: Referat WS 13
Kartographie: Fachstelle für Geoinformationen Süd (FGS) beim Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg

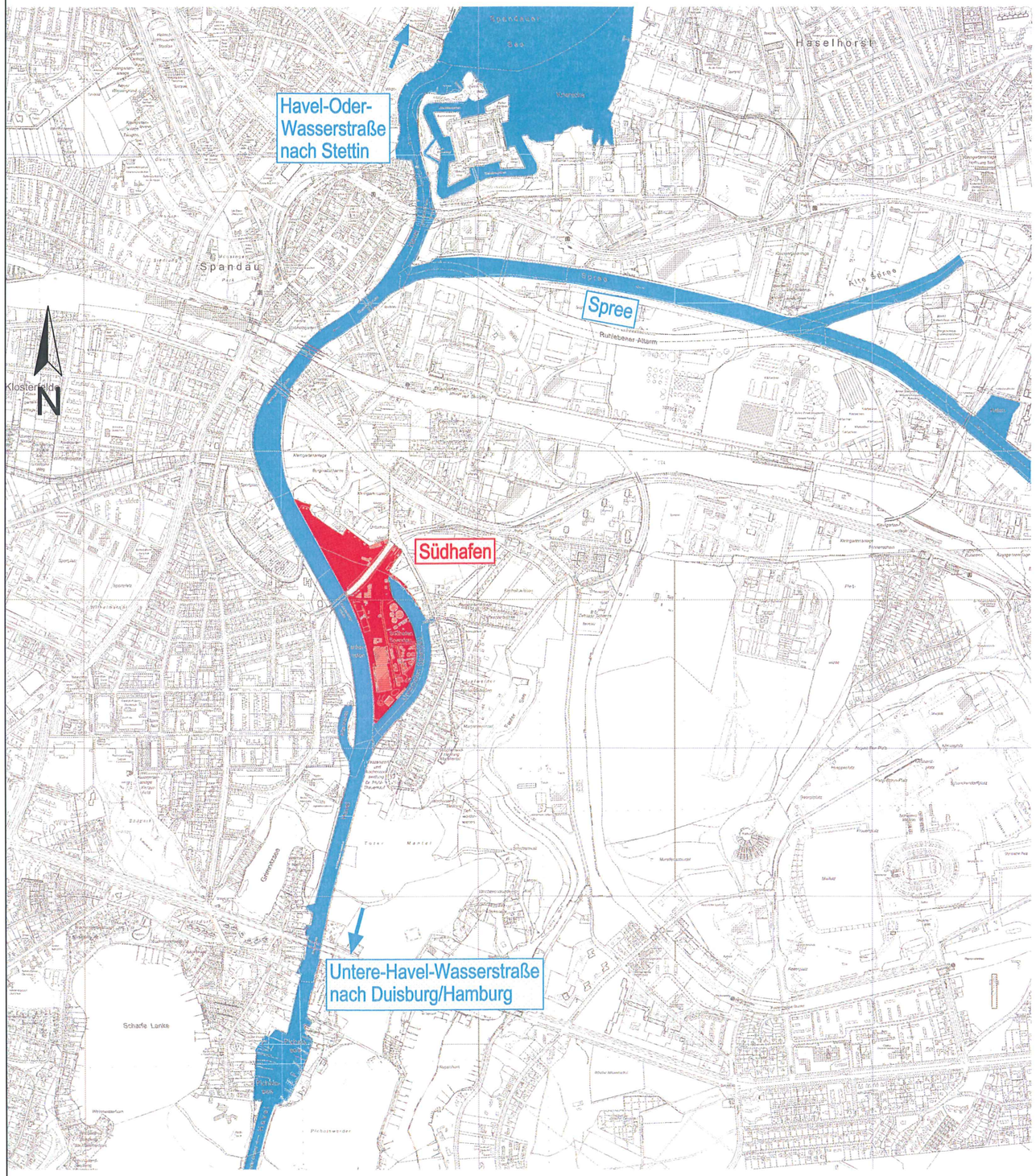
Stand: April 2009

Auftraggeber	BEHALA - Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH Westhafenstraße 1 13353 Berlin	BEHALA	
Auftragnehmer	B Plus Planungs-AG Westhafenstraße 1 13353 Berlin	B Plus Planungs-AG	
Vorhaben	Hafenentwicklungsplan Südhafen		
Planinhalt	Übersichtslageplan Wasserstraßen		

	Datum	Name					
Bearbeitet	27.01.2010	Schweder	Format	A3	Leistungs-phase	.	Anlage 1
Gezeichnet	27.01.2010	Schweder	Maßstab	ohne	Projekt-nummer	030	Plan-nummer .
Geprüft	27.01.2010	Dörrer					

P:\Projekte\030 Südhafen Hafenentwicklungsplan\4_Planung\410_Studien\Zeichnungen\030 ÜLP Südhafen Und Umgebung.dwg

Lageplanauszug Südhafen:



Bundeswasserstraßen in und um Berlin:

Copyright der Karte:

Grundlage: D-1000 Rasterdaten, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG)
Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
Redaktion: Referat WS 13
Kartographie: Fachstelle für Geoinformationen Süd (FGS) beim Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg

Stand: April 2009

Auftraggeber	BEHALA - Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH Westhafenstraße 1 13353 Berlin			BEHALA			
Auftragnehmer	B Plus Planungs-AG Westhafenstraße 1 13353 Berlin			B Plus Planungs-AG	Vorhaben	Hafenentwicklungsplan Südhafen	
					Planinhalt	Übersichtslageplan Wasserstraßen in und um Berlin	
	Datum	Name	Format	A3	Leistungs-phase	.	Anlage 2
Bearbeitet	27.01.2010	Schweder					
Gezeichnet	27.01.2010	Schweder	Maßstab	ohne	Projekt-nummer	030	Plan-nummer .
Geprüft	27.01.2010	Dörrer					

P:\Projekte\030 Südhafen Hafenentwicklungsplan\4_Planung\410_Studien\Zeichnungen\030 ÜLP Südhafen Und Umgebung.dwg

Legende Bestandsnutzungen:

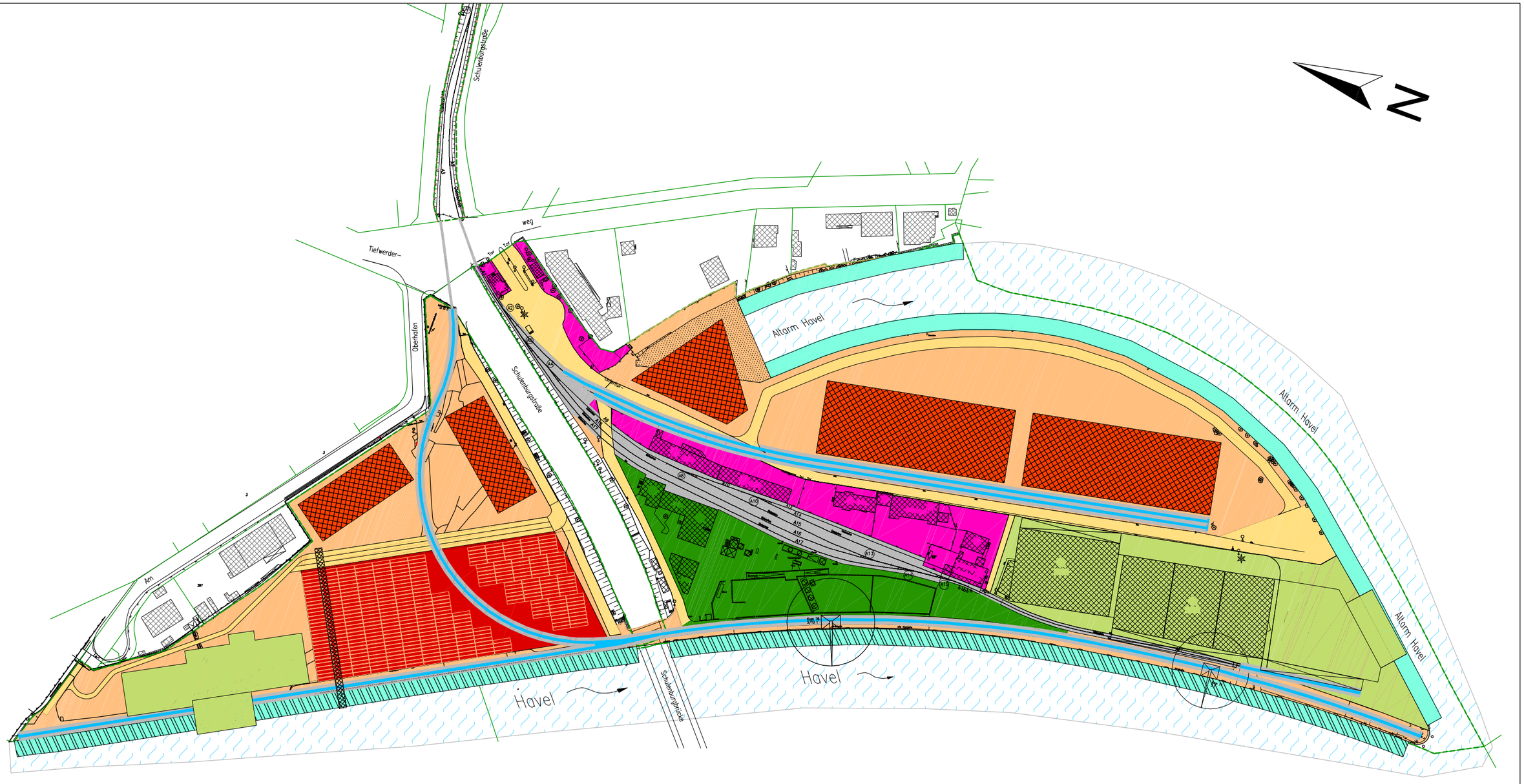
	Gewässer		Stückgut		Baustelleneinrichtungsfläche Schulenburgbrücke
	Verkehrsflächen		Logistikfläche		Operative Umschlagfläche
	Gleisflächen		Kleingewerbe		
	Massengut		Liegeplätze		

Auftraggeber	BEHALA - Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH Westhafenstraße 1 13353 Berlin	BEHALA	
Auftragnehmer	B Plus Planungs-AG Westhafenstraße 1 13353 Berlin	B Plus Planungs-AG	Vorhaben: Hafenentwicklungsplan Südhafen Planinhalt: Südhafen: Jetziger Zustand

	Datum	Name						
Bearbeitet	27.01.2010	Dörrer	Format	A3	Leistungs-phase	.	Anlage	3
Gezeichnet	27.01.2010	Schweder	Maßstab	ohne	Projekt-nummer	030	Plan-nummer	.
Geprüft	27.01.2010	Dörrer						

P:\Projekte\030 Südhafen Hafenentwicklungsplan\4_Planung\410_Studien\Zeichnungen\030 Hafenentwicklungsplan.dwg

P:\Projekte\030 Südhafen Hafenentwicklungsplan\4_Planung\410_Studien\Zeichnungen\030 Hafenentwicklungsplan.dwg



Legende Planung:

- Gewässer
- Verkehrsflächen
- vorh. Gleisanlagen
- gepl. Gleisanlagen
- Liegeplätze
- Liege- und Umschlagplätze
- Logistikfläche (Auffüllung)
- Logistikfläche
- Stückgut
- Dienstleistung und Lagerhallen
- Kleingewerbe
- Massengut
- Containerterminal mit Containern und Containerbrücke

Auftraggeber	BEHALA - Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH Westhafenstraße 1 13353 Berlin		BEHALA		
Auftragnehmer	B Plus Planungs-AG Westhafenstraße 1 13353 Berlin	B Plus Planungs-AG	Vorhaben	Hafenentwicklungsplan Südhafen	
			Planinhalt	Südhafen: Geplanter Zustand	

	Datum	Name						
Bearbeitet	27.01.2010	Dörrer	Format	A3	Leistungs-phase	.	Anlage	4
Gezeichnet	27.01.2010	Schweder	Maßstab	ohne	Projekt-nummer	030	Plan-nummer	.
Geprüft	27.01.2010	Dörrer						

P:\Projekte\030 Südhafen Hafenentwicklungsplan\4_Planung\410_Studien\Zeichnungen\030 Hafenentwicklungsplan.dwg