

Die Bedeutung des Gutleuthafens für eine nachhaltige Entwicklung in Frankfurt am Main

„Städtische Dienstleister wertschätzen“

Als Dienstleister kümmern wir uns um die grüne Lunge der Stadt. Wenn Frankfurt uns zwar als Steuerzahler und Servicepartner wertschätzt, gleichzeitig aber die Betriebsflächen entzieht, wird es sehr schwierig, diese erfolgreiche Partnerschaft zu erhalten.

Gerhard Bukenberger
Gesellschafter
Schuler Service GmbH & Co. KG



„Ein Wegzug könnte existentielle Folgen haben“

Seit nunmehr 30 Jahren halten wir mit aktuell ca. 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Frankfurt die Treue. An dem heutigen Standort in der Wurzelstraße im Gutleutviertel sind wir über die Jahre hinweg kontinuierlich gewachsen, sodass Mitarbeiter und operative Ausrichtung fest mit diesem Standort verbunden sind. Dass wir jetzt einer Wohnbebauung weichen sollen, gibt uns als Handwerksunternehmen zu denken und ist für uns unverständlich und ärgerlich. Denn eines steht fest: Ein Wechsel an einen unattraktiveren Standort beeinträchtigt unsere Entwicklung massiv und könnte gar existentielle Folgen haben. Derzeit geben wir die Hoffnung nicht auf, mit den Verantwortlichen einen zukunftsweisenden Kompromiss für unseren Verbleib im Baugebiet Gutleuthafen zu finden.

Ingmar Niehus
Geschäftsführer
Heinrich Schmid GmbH & Co. KG



„Verlust an mittelständischen Dienstleistern und Handwerksbetrieben“

Wir, das familiengeführte Umzugsunternehmen, mit Sitz im Gutleutviertel seit über 45 Jahren, führen Büro- und Privatumszüge für unsere städtischen und privaten Kunden in Frankfurt durch. Kurze Wege, hohe Flexibilität und individuelle Umsetzung der Kundenanforderung können wir nur an diesem zentralen Standort sicherstellen. Alternativflächen können uns nicht angeboten werden. Frankfurt verliert immer mehr ansässige mittelständische Dienstleister und Handwerksbetriebe, das sollte hier im Gutleutviertel unbedingt vermieden werden.

Christine Wolpert
Geschäftsführerin
A.T. Meissner & Wolpert GmbH & Co. KG



„Sorge vor Einschränkungen durch heranrückende Wohnbebauung“

Unser Standort im Gutleuthafen bietet ideale Voraussetzungen für eine auch unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten zukunftsfähige Versorgung von Baustellen im Frankfurter Raum und besonders auch für die kurzfristige, ökologische, innenstadtnahe Belieferung von Großbaustellen mit geringem Platzangebot. Dies ist zum einen durch die günstige Verkehrslage und zum anderen aber auch durch die Möglichkeit der Belieferung des Standortes mittels Bahn und Schiff gegeben. An unserem Frankfurter Standort bieten wir neben dem klassischen Geschäft auch Zukunftstechnologien wie Bohrpfahlproduktion und Bamtec an. Durch die heranrückende Wohnbebauung sehen wir insbesondere im Bereich Lärmimmissionen in der Zukunft mögliche Einschränkungen unseres Betriebes.

Dr. Ralf von Briel
Persönlich haftender Gesellschafter
Gebr. Lotter KG

LOTTER

Kurzzusammenfassung

Das Ziel des Bebauungsplans 934, im östlichen Gutleuthafen ein urbanes, gemischt genutztes Quartier mit signifikantem Wohnanteil zu schaffen, bedeutet den Verlust wertvoller, innenstadt- und autobahnnaher, trimodal erschlossener Gewerbeflächen sowie die Verdrängung der dort ansässigen Unternehmen. Trotz intensiver Bemühungen konnte bislang kein Unternehmen adäquate Ersatzflächen finden. Die Umwidmung kommunaler Flächen verstärkt nicht nur den seit Jahren fortlaufenden Mangel an Gewerbeflächen, sondern steht auch im Widerspruch zu sämtlichen Zielen des Gewerbeflächenentwicklungsprogramms. Die derzeit lediglich von Schiffen in Warteposition genutzte Hafeninfrastruktur im östlichen Gutleuthafen, die in Anbetracht der Verkehrswende sowie der Kreislaufwirtschaft im Bausektor zukünftig an Bedeutung gewinnen wird, soll überplant und zurückgebaut werden. Dies hat zur Folge, dass Unternehmen im westlichen Hafengebiet, die auf eine Erweiterung ihrer Betriebsflächen angewiesen sind, keine Möglichkeit mehr haben, dies in unmittelbarer Nachbarschaft mit dieser wichtigen Infrastruktur zu realisieren. Ebenso wird die Neuansiedlung von Unternehmen, die im Kontext einer effizienten und emissionsarmen Stadtlogistik auf diese Infrastruktur angewiesen sind, vereitelt. Darüber hinaus sehen sich die angrenzenden Betriebe, die teilweise genehmigungspflichtige Tätigkeiten in den Bereichen Beton-, Asphalt- und Stahlproduktion ausüben, mit Auflagen durch die näher rückende Wohnbebauung konfrontiert. Klagen seitens der neuen Bewohner stellen für diese Betriebe eine potenzielle Bedrohung für ihre Geschäftstätigkeit dar.

Ausgangssituation

Im Jahr 1968 in Betrieb genommen, zeichnet sich der Flusshafen Gutleuthof (Gutleuthafen) durch seine unmittelbare Anbindung an die Bundesautobahn 5 sowie seine gut ausgebaute Gleisinfrastruktur aus und ist somit über den Wasserweg, Schiene sowie Straße erreichbar. Diese trimodale Erreichbarkeit bietet ideale Voraussetzungen für die Gestaltung effizienter und nachhaltiger Wertschöpfungs- und Logistikketten. Infolge seiner günstigen Lage stellt der Gutleuthafen nach der Umwandlung des benachbarten Frankfurter Westhafens in ein

modernes Wohn- und Dienstleistungsquartier die letzte verbliebene Binnenhafenfläche im Frankfurter Westen dar.

Im Jahr 2021 wurde der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan 934 "Südlich Gutleutstraße/Hirtenstraße/Wurzelstraße" gefasst. Dieser Beschluss zielt u .a. darauf ab, die östlichen Teilflächen des Gutleuthafens umzunutzen und die planungsrechtlichen Grundlagen für die Schaffung eines "urbanen, gemischt genutzten Quartiers mit erheblichem Wohnanteil" zu schaffen. Des Weiteren sieht er u. a. vor, die vom Sommerhoffpark kommende Promenade entlang des nördlichen Mainufers fortzuführen. Diese Maßnahmen bedeuten den Verlust der Gleis- und Hafenanlagen sowie intensiv genutzter Gewerbeflächen innerhalb des definierten Planungsgebiets. Aktuell beherbergt der östliche Teilbereich des Gutleuthafens ausschließlich Unternehmen, die die Hafen- und Gleisanlagen nicht nutzen. Trotzdem würde die Umwidmung dieser trimodalen Infrastruktur in Frankfurt am Main einen Verlust wertvoller, für die Verkehrswende und den Klimaschutz kritischer Infrastruktur bedeuten. Ausgenommen von dem Eckgrundstück Wurzelstraße/Gutleutstraße befinden sich sämtliche anderen Flächen im östlichen Gutleuthafen im Eigentum der Stadt Frankfurt bzw. städteigener Gesellschaften. Diese Flächen sind im Erbbaurecht vergeben, wobei die Erbpachtverträge im östlichen Bereich bis zum Jahr 2025 vollständig auslaufen. Der westlich angrenzende Teilbereich des Gutleuthafens befindet sich vollständig im Eigentum städtischer Gesellschaften und wird derzeit als Hafenanlage genutzt. Die Pachtverträge haben hier eine langfristige Laufzeit. Obwohl dieser Bereich teilweise als Industriegebiet ausgewiesen ist und nicht Gegenstand des Bebauungsplans B 934 darstellt, ist er dennoch in erheblichem Maße von den geplanten Veränderungen betroffen. Die nachfolgenden Darlegungen basieren auf einer Umfrage unter den lokal ansässigen Unternehmen. Dabei wurden die Hauptnutzer sowohl im östlichen als auch im westlichen Teil des Gutleuthafens befragt, die einheitlich gegen die Planungen der Stadt Frankfurt Stellung bezogen haben.



Abbildung: Der östliche, vom Bebauungsplan B934 direkt betroffene Teilbereich (rot) sowie der westlich angrenzende, indirekt betroffene Teilbereich des Gutleuthafens (gelb). Quelle: geoportal.frankfurt.de, eigene Darstellung

Situation der Unternehmen im östlichen Teilbereich

Obwohl die Umgestaltungspläne der Stadt Frankfurt und das Auslaufen der Pachtverträge seit vielen Jahren bekannt sind, war bisher kein Unternehmen entlang der Wurzel- und Hirtenstraße in der Lage, einen neuen, adäquaten Standort zu finden. Sie fühlen sich von der Stadt im Stich gelassen, unerwünscht und stehen vor einer ungewissen Zukunft. Ungeachtet der vielfältigen Branchen sind sich alle Unternehmen einig, dass sie auf die Nähe zur Bundesautobahn 5 sowie zur Frankfurter Innenstadt angewiesen sind. Die hiesigen Unternehmen können ihrer Tätigkeit nur durch die räumliche Nähe zu ihren Einsatzorten nachgehen. Ein Umzug in das Umland von Frankfurt würde für diese Unternehmen sowohl den Verlust einiger ihrer 380 Mitarbeiter als auch ihrer Geschäftsmodelle bedeuten. Teilweise sind die hier ansässigen Unternehmen als externe Dienstleister für die Stadt Frankfurt im Bereich Innenausbau, Grünflächenpflege und Logistik tätig, die auf kurze und schnelle Anfahrtswege angewiesen sind. Zusätzlich zu den Hauptpächtern haben Einzelhändler aus der Innenstadt hier kleinere Lagerflächen angemietet, die ebenfalls von der Nähe zu ihren Ladengeschäften und den vergleichsweise geringen Pachtkosten in wirtschaftlich angespannten Zeiten profitieren. Längere Anfahrtswege würden zu höheren Kosten, einem verstärkten Verkehrsaufkommen und somit zu zunehmenden Umweltbelastungen führen. Dank der direkten Nähe zur Bundesautobahn 5 kann der Schwerlastverkehr noch vor der Innenstadt abgefangen werden. Die großzügig angelegte Gutleutstraße mit ihren Wendemöglichkeiten stellt hierbei einen entscheidenden Standortvorteil für die ansässigen Unternehmen dar. Aufgrund des schrittweisen Infragestellens der Gleis- und Hafeninfrastruktur in Frankfurt durch die Stadtplanung wird der LKW-Verkehr zwangsläufig in Zukunft zunehmen. Vor diesem Hintergrund sind gewerbliche Flächen an gut erschlossenen, autobahnnahen Standorten von besonderer Bedeutung. Zudem würde ein Abriss der massiven Hallen mit tonnenschwerer Deckentraglast sowie der anschließende Neubau an dieser Stelle beträchtliche Mengen an grauer Energie erfordern. Im Gegensatz zu den Angaben im Aufstellungsbeschluss werden die vorhandenen Anlegestellen tatsächlich von wartenden Schiffen genutzt, die im westlichen Gutleuthafen entladen werden.

Situation der Unternehmen im westlichen Teilbereich

Obwohl der westliche Teilbereich des Gutleuthafens, der an das geplante Gebiet angrenzt, weiterhin als Hafenanlage genutzt werden soll, hegen die ansässigen, teilweise genehmigungspflichtigen Unternehmen erhebliche Bedenken hinsichtlich möglicher Auflagen in Folge der künftigen Bebauung im Planbereich des B 934. Insbesondere die Asphalt- und Betonwerke, der Stahlhändler, der Stahlbetonproduzent sowie der Schrottplatz erzeugen Lärm- und Geruchsemissionen (durch Verladekräne, Schwerlastverkehr, Verladung von Stahlplatten in den frühen Morgenstunden sowie die Produktion von Asphalt) und andere Beeinträchtigungen, etwa durch Sandwinde. Eine heranrückende Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe mit den zu erwartenden Klagen neuer Bewohner könnte die künftige Betriebsführung dieser Unternehmen gefährden, da nur ein Teil des Bereichs als Industriegebiet ausgewiesen ist, während die an das Plangebiet angrenzenden Grundstücke Flur 191 Flurstücke 4/21 - 4/24 als unbeplanter Innenbereich nach § 34 BauGB zu bewerten sind. Durch die geplante Fortführung der nordmainischen Uferpromenade im Plangebiet wird zusätzlich eine Zunahme von Fußgängern auf den verbleibenden Gleis- und Hafenanlagen im Westen befürchtet, was die Arbeitsabläufe beim Be- und Entladen der Schiffe und Züge behindern könnte. Im Durchschnitt legen hier wöchentlich 11 Schiffe an, der Stahlhandel wird

zudem ein Mal wöchentlich per Bahn beliefert. Die Unternehmen im westlichen Gutleuthafen spielen eine entscheidende Rolle für die Infrastruktur, Versorgung und Entsorgung der Stadt Frankfurt. Dank der günstigen Lage zwischen der Bundesautobahn 5, den Gleis- und Hafeninfrastrukturen sowie der Innenstadt ist derzeit eine umweltfreundliche Versorgung der Baustellen im Stadtgebiet mit Stahl, Beton, Stahlbeton und Asphalt sowie die Entsorgung von Bauschutt mit kurzen Wegen möglich. Darüber hinaus zeigen vier der hier ansässigen Unternehmen Interesse an Erweiterungsflächen in direkter Umgebung. Die Umwandlung der Gleis- und Hafeninfrastuktur entlang der Hirtenstraße würde diesen Unternehmen die Möglichkeit einer zukünftigen Betriebserweiterung in unmittelbarer Nachbarschaft nehmen. Alternativstandorte mit der erforderlichen trimodalen Infrastruktur sind weder im Frankfurter Stadtgebiet noch in seinem Umland verfügbar, und wenn überhaupt, wären sie mit längeren Anfahrtswegen zu den Baustellen in Frankfurt, steigendem Verkehrsaufkommen, entsprechenden Umweltbelastungen und einem Verlust eines Teils der knapp 80 Mitarbeiter verbunden.

Bedeutung der Binnenschifffahrt

Im Mai 2019 präsentierte das Bundesverkehrsministerium (BMVI) den Masterplan Binnenschifffahrt, welcher fünf zentrale Schwerpunkte umfasst: "Infrastruktur", "Umweltfreundlichkeit", "Digitalisierung", "Stärkung multimodaler Transportketten" und "Mehr Fachkräfte". Besonders in den Aspekten "Infrastruktur" und "Stärkung multimodaler Transportketten" liegt eine besondere Verantwortung bei den Gemeinden entlang der schiffbaren Wasserstraßen in Deutschland, um das Ziel einer Erhöhung des Anteils der Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt am Modal Split auf 12 Prozent zu erreichen. Bedauerlicherweise wird die entsprechende multimodale Infrastruktur in Frankfurt seit Jahren sukzessive zurückgebaut, wie die Planungen für den Gutleuthafen verdeutlichen. Dabei kann ein einziges Binnenschiff die Ladung von bis zu 150 LKW aufnehmen und somit einen ressourcenschonenden Transport für nahezu alle Güterarten gewährleisten. Insbesondere für die im Gutleuthafen umgeschlagenen Güter wie Sand, Kies, Stahl und Schrott ist aufgrund der beträchtlichen Mengen der Transport per Schiff die einzige ökologisch und ökonomisch sinnvolle Option. Ein Binnenschiff kann Ladungen im Bereich von 3.000-4.000 Tonnen Schutt transportieren, während ein LKW lediglich eine Kapazität von 25 Tonnen aufweist. Es ist jedoch erforderlich, ausreichend Flächen zu gewährleisten, um diese Kapazitäten in Zukunft bewältigen zu können. Bis auf ein freies Grundstück ohne Wasserzugang sind im Osthafen keine Flächenreserven mehr vorhanden.

Obwohl das Frachtvolumen in der Binnenschifffahrt in Deutschland in den letzten 10 Jahren von 230 Millionen Tonnen im Jahr 2012 auf zuletzt 180 Millionen Tonnen im Jahr 2022 gesunken ist¹ – wozu auch die Trockenheit der vergangenen Sommer beitrug – stieg im gleichen Zeitraum die Menge der umgeschlagenen Güter in den Häfen von Frankfurt kontinuierlich an, von 3,8 Millionen Tonnen im Jahr 2012 auf 4,7 Millionen Tonnen im Jahr 2022. Dieser Wert ist aufgrund des Niedrigwassers im Rhein niedriger als in den Vorjahren (zum Vergleich: 5,4 Millionen Tonnen im Jahr 2021)². Insbesondere die Kategorien "Erze, Steine, Erden und sonstige Bergbauerzeugnisse", die hauptsächlich im Gutleuthafen umgeschlagen werden, verzeichneten in diesem Zeitraum einen Anstieg von 1,4 Millionen Tonnen im Jahr 2012 auf 2,7 Millionen Tonnen im Jahr 2022 (3 Millionen Tonnen im Jahr 2021)³.

1: Statistisches Bundesamt (2023): Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt

2: Statistisches Bundesamt (2023): Empfang von Gütern, Versand von Gütern, Umgeschlagene Güter (Binnenschifffahrt): Deutschland, Jahre, Ausgewählte Binnenhäfen

3: Statistisches Bundesamt (2023): Umgeschlagene Güter (Binnenschifffahrt): Deutschland, Jahre, Ausgewählte Binnenhäfen, Güterverzeichnis

Angesichts der ehrgeizigen Klimaziele auf lokaler, nationaler, europäischer und globaler Ebene sowie der damit einhergehenden Notwendigkeit zur Reduzierung von CO₂-Emissionen im Bausektor durch Recycling und Kreislaufwirtschaft wird die Bedeutung des Binnenschiffs und die Nachfrage nach entsprechender Infrastruktur künftig zunehmen. Angesichts bevorstehender Großbauprojekte im Westen von Frankfurt (z. B. Industriepark Griesheim, Fernbahntunnel) wird zusätzliche Hafeninfrastruktur für die Be- und Entladung von Bauschutt und Baustoffen benötigt.

Gewerbeflächenentwicklungsprogramm (GEP) der Stadt Frankfurt am Main

Das derzeit gültige Gewerbeflächenentwicklungsprogramm (GEP) stellt die Flächen des Gutleuthafens als „Übrige Gewerbefläche für ein erweitertes Nutzungsspektrum unter anderem für neue Technologien und Betriebe mit höheren Büroanteilen“ dar. In der derzeitigen Fortschreibung des GEPs ist vorgesehen, den Standort als Urbanes Gebiet dazustellen. Gleichzeitig verfolgt das GEP für das gesamte Stadtgebiet folgende Ziele:

1. Geeignete Standorte für emittierendes Gewerbe und stark emittierende Industrie in Frankfurt am Main anforderungsgerecht durch Bebauungs- und Rahmenpläne sichern und entwickeln.
2. Flächenpotenziale für gewerbliche und industrielle Innenentwicklung an bestehenden Standorten gezielt nutzen und gemeinsam mit den Unternehmen und Eigentümern Einschränkungen der Flächenverfügbarkeit überwinden.
3. Erreichbarkeit von gewerblichen Entwicklungsschwerpunkten durch leistungsfähige Verkehrserschließung gewährleisten und Engpässe umsetzungsorientiert und nachhaltig lösen (MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, Güterverkehr auf Schiene, Straße und möglichst auch Schiff).
4. Bestehendes Gewerbeflächenangebot im Stadtgebiet erhalten und bedarfsorientierte Neuausweisungen von Gewerbegebieten regional abstimmen.
5. Durch Standortmanagement gebietsspezifische Probleme im Dialog mit Unternehmen und städtischen Akteuren bearbeiten und Standortqualitäten herausstellen.
6. Belange von emittierenden Betrieben, die auf Industrie- und Gewerbegebiete angewiesen sind, bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sowie in der städtischen Liegenschaftspolitik Priorität einräumen.
7. Für den Wirtschaftsstandort Frankfurt am Main bedeutsame Flächen in Ihrer Gesamtheit und Wechselwirkung betrachten und Perspektiven u. a. für Stadtteilgewerbe, Dienstleistung und Handel aufzeigen.

Die Planungen im Rahmen des Bebauungsplans 934 stehen im Widerspruch zu diesen Zielsetzungen. Die heranrückende Wohnbebauung an ein emittierendes Industriegebiet im westlichen Gutleuthafen wird zu entsprechenden Beeinträchtigungen führen und die Sicherung geeigneter Standorte für emittierendes Gewerbe erschweren (Ziele 1 & 6). Durch die Umwandlung verschwinden weitere Flächenpotenziale für gewerbliche Nutzung (Ziele 2 & 4). Darüber hinaus erfolgt ein Rückbau der Schiffs- und Schieneninfrastruktur und gewerbliche Standorte entlang leistungsfähiger Straßen werden entzogen (Ziel 3). Anstelle eines Standortmanagements werden langjährige Pächter auf städtischen Flächen verdrängt, ohne adäquate Alternativen anzubieten (Ziel 5). Ferner wird weder die Relevanz dieser Flächen für den Wirtschaftsstandort Frankfurt betrachtet, noch werden den betroffenen Unternehmen zukunftsorientierte Perspektiven aufgezeigt (Ziel 7).

Fazit

Die gegenwärtigen Planungen für ein gemischt genutztes Quartier mit einem signifikanten Anteil an Wohnflächen führen dazu, dass wertvolle, innenstadtnahe und verkehrlich gut erschlossene Gewerbeflächen mit für den Klimaschutz wichtiger Hafen- und Gleisinfrastruktur verloren gehen. Während in der gesamten Stadt derzeit Bebauungspläne erstellt oder überarbeitet werden, um das bestehende Gewerbe vor konkurrierender Nutzung zu schützen, erfolgt im Gutleuthafen eine Umnutzung stadteigener Gewerbeflächen, wodurch Unternehmen verdrängt werden. Auch benachbarte Unternehmen, die einen bedeutenden Beitrag zur emissionsarmen Logistik und einem nachhaltigen Wachstum der Stadt Frankfurt leisten, sind durch heranrückende Wohnbebauung gefährdet, ihre Betriebsausführung einstellen und den Standort Frankfurt aufgeben zu müssen. Dies würde zu einer erheblichen Zunahme des LKW-Verkehrs führen. Daher empfehlen wir der Stadt Frankfurt, zum Schutz der hier ansässigen Unternehmen sowie im Sinne einer zukunftsweisenden, nachhaltigen Stadtentwicklung die folgenden Maßnahmen zu ergreifen:

- Planungsrechtliche Sicherung der bestehenden Gewerbeflächen im Plangebiet des B 934 als Gewerbegebiet bzw. der westlich angrenzenden unbeplanten Industrieflächen als Industriegebiet.
- Der Inanspruchnahme gewerblicher Flächen durch konkurrierende Nutzungen, beispielsweise durch Wohnen, entgegenwirken.
- Vermeidung von heranrückender Wohnbebauung an emissionsintensive Betriebe und damit einhergehenden Auflagen für kritische Infrastrukturen.
- Erhalt und Weiterentwicklung von gewerblichen Flächen mit trimodalem Zugang, um eine nachhaltige Versorgung der Stadt Frankfurt zu gewährleisten und zusätzlichen LKW-Verkehr zu minimieren.
- Umsetzung der kommunalen, nationalen, europäischen und internationalen Klimaziele und Sicherung kritischer Infrastruktur für emissionsarme Lieferketten.
- Praktische Umsetzung der Ziele des Gewerbeflächenentwicklungsprogramms (GEP).
- Dialog mit den betroffenen Unternehmen suchen, Unterstützung anbieten und Standortsicherheit gewährleisten.